



PLAN ESTATAL DE ACCESIBILIDAD (Acceplan)

La Accesibilidad percibida: Responden los Usuarios

Un trabajo desarrollado por el Instituto Universitario de Estudios Europeos en convenio con el Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO)

Noviembre 2.001

Índice General

Alcance y justificación de las encuestas realizadas	7
Introducción	9

Parte I: Metodología

Capítulo 1. Metodología de las encuestas a usuarios

1.1. Base de datos a asociaciones	13
1.1.1.Creación de la base de datos.....	13
1.1.2.Contacto con las asociaciones	14
1.2. Envío y recepción de las Encuestas	20
1.2.1.Sistema de envío de las Encuestas	20
1.2.2.Encuestas enviadas y recibidas	20
1.3. Las Encuestas: Objetivos y contenido	22
1.3.1.Objetivos y contenidos	22
1.3.2.Reconocimiento gráfico de barreras	25

Capítulo 2: Ficha técnica: Población y muestreo

2.1. Características de la población encuestada	27
2.2. Presentación de la muestra	31

Parte II: Resultados

Capítulo 3: Accesibilidad en el Espacio Urbano

3.1. Presentación de la muestra	37
3.1.1.Autonomía y ayudas técnicas utilizadas en los desplazamientos	37
3.2. Resultados de la explotación	38
3.2.1.Actividades en la ciudad.....	38
3.2.2.Comparación de la accesibilidad en los entornos públicos y privados.....	41
3.2.3.Actuación preferente.....	42
3.2.4.Accesibilidad de los elementos de la calle.....	43
3.2.5.Actitudes ciudadanas que afectan a la movilidad de las personas con discapacidad.....	47
3.2.6.Accesibilidad del mobiliario urbano	49
3.2.7.Barreras en parques y jardines	53
3.2.8.Obras: vallado y señalización.....	54
3.2.9.Balance sobre la evolución de la accesibilidad en la ciudad	56

Capítulo 4: Accesibilidad en la Edificación

4.1. Presentación de la muestra	59
4.2. Resultados de la explotación	60
4.2.1. Edificación privada	60
Modificaciones en zonas comunes de la vivienda	60
La accesibilidad del edificio y su entorno	62
4.2.2. Accesibilidad comparada de edificios privados y públicos	63
4.2.3. Edificación pública.....	67
Conocimiento y actitud del personal de atención al público en relación con las necesidades de las personas con discapacidad	69
4.2.4. Accesibilidad en edificios residenciales para vacaciones o viaje	70

Capítulo 5. Accesibilidad en el Transporte Urbano

5.1. Presentación de la muestra	75
5.2. Resultados de la explotación	76
5.2.1. Valoración de la accesibilidad en los medios de transporte colectivo urbano	76
5.2.2. Cadena de accesibilidad en los transportes públicos urbanos	83
5.2.3. Utilización de los medios de transporte urbano	86
5.2.4. Ayudas económicas para el transporte.....	88

Capítulo 6. Accesibilidad en el Transporte Interurbano

6.1. Presentación de la muestra	91
6.2. Resultados de la explotación	92
6.2.1. Valoración de la accesibilidad en los medios de transporte colectivo Interurbano	92
6.2.2. Cadena de accesibilidad en los transportes públicos Interurbanos.....	99
6.2.3. Utilización de los medios de transporte Interurbano.....	101
6.2.4. Utilización de ayuda personal o ayudas técnicas en el transporte.....	105
6.2.5. Transporte privado.....	109
Uso del coche	109

Capítulo 7. Identificación gráfica de barreras

7.1. Accesibilidad y transportes urbanos	115
7.2. Accesibilidad y transportes interurbanos	123
7.3. Accesibilidad y Espacio Urbano	131

Parte III: Más allá de las barreras

Capítulo 8. Acciones y cambio tras la eliminación de barreras

8.1. Distribución de recursos en un hipotético plan de acción para personas con discapacidad	141
8.2.Un mundo son barreras	143
8.2.1.Transporte urbano.....	147
8.2.2.Transporte Interurbano	148

Parte IV: Conclusiones

Conclusiones Finales	153
-----------------------------	------------

Anexo: Tablas complementarias	167
--------------------------------------	------------

ALCANCE Y JUSTIFICACIÓN DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS

A pesar de la frialdad que imprime el tratamiento estadístico, detrás de las cifras hay una expectativa de cambio, una necesidad de atención a graves demandas

La participación de los afectados en un estudio que pretende conocer cómo es su interrelación con los entornos físicos o de comunicación es fundamental por muchas razones: desde el respeto a los derechos participativos de los interesados, hasta la búsqueda de una información más contrastada y fiable. Aunque la mayoría de elementos que determinan la accesibilidad de un espacio o una actividad se pueden analizar técnicamente, diseccionar y convertir en cotas y medidas, la accesibilidad siempre tendrá una componente subjetiva, difícilmente objetivable y ligada a la percepción y emociones de las personas más necesitadas de ella.

Pero no es tarea fácil obtener una perspectiva de la situación sin otros condicionantes que reflejar con libertad las opiniones, demandas y percepciones de las personas más necesitadas de accesibilidad en su entorno cotidiano. Hemos querido obtener información de primera mano e individual, porque hemos querido ir al origen, al matiz personal, a la demanda no canalizada pero sí vivida, y esto requiere un trabajo de campo complejo y unos instrumentos (encuestas por correo en este caso) bien diseñados. Hemos considerado que tras el estudio de demandas presentado en el Plan de Accesibilidad que denominamos Plan 99 no era necesario recurrir a las instituciones representativas de los colectivos, ya representadas en dicho trabajo a través del CERMI. En cambio, de la misma forma que habíamos ‘bajado a la calle’ a medir metro a metro la accesibilidad debíamos también bajar a registrar individuo a individuo su particular percepción. Para ello convinimos desde el principio en realizar unas encuestas con abundante apoyo gráfico que las hiciese más atractivas e innovadoras de modo que captasen la atención de los usuarios, hiciesen más atractivo rellenarlas y recogieran aspectos muy diversos de una realidad tan difícil de acotar como la de la accesibilidad.

Las encuestas aquí analizadas muestran importantes aspectos de la vida de muchas personas afectadas por las barreras en diversos ámbitos. A pesar de la frialdad que imprime el tratamiento estadístico, detrás de las cifras hay una expectativa de cambio, una necesidad de atención a graves demandas que se ha manifestado de forma muy explícita en los comentarios recogidos en la última página de la encuesta. En ellos se apela a que esta iniciativa *sirva de algo*, se agradece la voluntad de tomar en consideración su problemática o se critican las carencias, repetición de temas o longitud de la encuesta; también el que requiera un cierto nivel educativo el rellenarlas.

Las próximas páginas son un reflejo de estas opiniones y experiencias particulares, sin análisis sociológico o interpretaciones, fruto sólo de un intenso trabajo de los encuestados y del equipo de estudio y redacción. Consideramos que, a pesar de sus limitaciones, tanto los instrumentos de encuestación utilizados, que se acompañan en anexos, como los resultados –sólo parcialmente tabulados– contienen una variedad de elementos sin precedentes para el estudio de la accesibilidad percibida en España y aportan un contraste muy valioso a los otros trabajos de campo realizados dentro del proyecto ACCEPLAN.

Nota: En la presentación de los resultados de las encuestas realizada en este documento se ha primado la exhaustividad a la hora de mostrar todas las

preguntas incluidas, con independencia de que algunas de ellas puedan resultar repetitivas u ofrezcan una información similar desde puntos de vista diferentes.

Introducción

Hemos denominado a lo largo del trabajo como *Encuestas a Usuarios* a todas aquellas puestas en marcha para recoger de los propios ciudadanos sus impresiones sobre las barreras o la accesibilidad de sus entornos vitales, o bien su uso o conocimiento de los elementos o tecnologías disponibles para solventar las barreras existentes. Los tipos de encuestas realizadas con tal objeto son:

- Encuesta a residentes en viviendas nuevas construidas después de 1995.
- Encuesta sobre Uso de las Tecnologías de la Comunicación
- **Encuesta sobre Accesibilidad y Espacio Urbano**
- “ “ “ **Accesibilidad y Transportes Urbanos**
- “ “ “ **Accesibilidad y Transportes Interurbanos**
- “ “ “ **Accesibilidad en la Edificación**

La primera de la lista fue realizada con objeto y método bien diferente a las demás, pues fue realizada sobre una parte de los edificios de vivienda de nueva construcción que fueron evaluados dentro del proyecto ACCEPLAN1. Sus resultados están plenamente explicados y desarrollados en el Capítulo 7 del Diagnóstico presentado.

La segunda encuesta de la lista también se ha presentado, ya explotada, dentro del capítulo 10 del mismo Diagnóstico, por lo que tampoco la trataremos en estos capítulos.

De las restantes 4 encuestas (señaladas en negrita) se ofreció un análisis metodológico y un avance provisional de resultados en diversos capítulos temáticos del Diagnóstico. Se presentan ahora los resultados definitivos de las encuestas obtenidas, acompañadas de una descripción metodológica y una actualización de las tablas descriptivas de la población estudiada, cuyo avance ya se había incluido en el capítulo 5, Págs. 187 a 192 del documento citado. De este modo el presente Anexo puede ser interpretado a plenitud sin tener que recurrir al Diagnóstico, excepto para la inserción de este análisis por encuesta dentro del marco más amplio de trabajos desarrollados como base para la elaboración del Plan Estatal de Accesibilidad.

Todas las encuestas realizadas dentro del trabajo compartieron un objetivo común: recabar la experiencia, percepción y opiniones de los usuarios como elemento complementario y de contraste con los otros trabajos de campo, fundamentalmente las evaluaciones realizadas y presentadas en el Diagnóstico. Consideramos que no es posible desarrollar un plan sin escuchar suficientemente la opinión de aquellos que se verán afectados por él. Las respuestas obtenidas condicionan los resultados finales del Diagnóstico en la medida en que complementan, confirman o contradicen la interpretación final dada a los datos de las evaluaciones. Una síntesis de todos los resultados procedentes de los distintos instrumentos de la investigación se presenta en el llamado Documento de Síntesis, último documento del Diagnóstico.

PARTE I: METODOLOGIA

Capítulo 1. Metodología de las encuestas a usuarios

Las encuestas pretenden representar todo el territorio nacional, el máximo tipo de minusvalías existentes, recoger información individual y particularidades de cada colectivo.

Aunque hemos considerado que la población directamente afectada por la falta de accesibilidad es un 40% de la población total (ver capítulo 3 del Diagnóstico), hemos encuestado sólo a aquellos colectivos más gravemente perjudicados por las barreras: las personas con discapacidades y las personas mayores. Para ello nos hemos dirigido a las asociaciones que agrupan a estas personas, con el objeto de que sirvieran de intermediarias para hacer llegar las encuestas a sus asociados.

Se buscaba además conseguir la máxima representatividad posible de minusvalías y la máxima cobertura territorial. Las encuestas deberían ser anónimas y no estar mediatizadas por posibles intereses asociativos; se buscaba obtener la máxima libertad e independencia del encuestado individual. Por tanto se ideó un mecanismo por el cual las asociaciones serían las receptoras de las encuestas, y una vez entregadas a sus socios con un sobre prefranqueado dirigido a un apartado postal creado al efecto, perderían todo control sobre su destino último. Esta es la causa del elevado número de encuestas que se debieron enviar, de modo que se pudiera recuperar un porcentaje considerable de ellas correctamente respondidas. Las encuestas eran anónimas por lo que el único incentivo para responder de la persona que recibiera la encuesta era su deseo de colaborar y transmitir su conocimiento y experiencia.

1.1. Base de datos de asociaciones

1.1.1 Creación de la base de datos

Para seleccionar las asociaciones se partió de una base de datos creada al efecto con **870** registros procedentes del Real Patronato de Prevención y Atención a Personas con Minusvalía y la asociación Seniors .

Las asociaciones de personas con discapacidad fueron agrupadas por tipos de deficiencias en seis grupos:

- personas con discapacidad visual
- personas con dificultades en el habla, lenguaje y voz
- personas con deficiencias auditivas
- personas con discapacidad física
- personas con discapacidad psíquica o retraso mental

A partir de ahí se seleccionaron aleatoriamente aquellas a las que se debía llamar, respetando la representatividad por deficiencias y población, buscando obtener una elevada dispersión muestral en todo el territorio nacional. Finalmente el número de asociaciones a las que se enviaron encuestas ascendió a un total de

272, aún siendo muchas más las que se debieron contactar. El contenido y tipos de encuestas empleadas se explican en el siguiente apartado.

1.1.2 Contacto con las asociaciones

El primer contacto con las asociaciones fue vía telefónica y, en algunos casos, con carta previa de presentación. De esta forma se informaba del objeto del estudio (aunque no se vinculó con el Plan Estatal de Accesibilidad para no crear expectativas que pudieran incidir sobre los resultados), se confirmaban los datos de la asociación, el número de miembros y el número de encuestas que estimaban podrían repartir entre sus socios.

Este proceso sirvió también para depurar la base de datos. Algunas asociaciones debido a sus características poco acordes con el estudio fueron descartadas inicialmente. Otras se descartaron tras una primera llamada después de confirmar que sus miembros no tenían discapacidades vinculadas directamente con el estudio, no podían responder las encuestas o carecían de interés por responder un cuestionario de accesibilidad. Un total de 219 asociaciones quedaron descartadas en este proceso, fundamentalmente las siguientes:

- Enfermos del riñón
- Enfermos de Alzheimer
- Autistas
- Enfermos de cáncer
- Enfermos de Sida
- Enfermos de Hemofilia
- PKU y otros trastornos del metabolismo
- Fibrosis Quística
- Trastorno bipolar

Queremos hacer notar que el equipo redactor de este estudio no considera a estos colectivos al margen de los problemas de la accesibilidad, y que han sido en gran medida las propias asociaciones las que han estimado poco adecuado participar en el estudio. Asimismo hay que destacar que algunas personas afectadas por enfermedades o deficiencias como las listadas han respondido a nuestras encuestas proviniendo de otro tipo de asociaciones que sí han colaborado en el trabajo.

A medida que transcurría el proyecto se disminuyó el envío a personas con discapacidades psíquicas y retraso mental ya que la gran mayoría manifestó no tener problemas de accesibilidad sino más bien de discriminación y rechazo social que, con independencia de su gravedad, no está dentro del ámbito que nos ocupa. No obstante, alguno de los cuestionarios enviados, concretamente el de *Accesibilidad a las Tecnologías de la Comunicación* tiene una representación muy elevada de este colectivo.

En algunos casos, las asociaciones que no estimaron posible o conveniente participar nos remitieron sus opiniones sobre las necesidades más importantes de sus miembros en cuanto a la accesibilidad.

En el proceso de preparación del trabajo de campo se fueron configurando las siguientes agrupaciones:

- Asociaciones “descartadas a priori”: las señaladas en la página anterior.
- Asociaciones “descartadas a posteriori”: a las que no se enviaron cuestionarios por su escasa relación con los problemas de accesibilidad.
- Asociaciones “no interesadas” cuyos responsables, después de conocer nuestro interés en el proyecto, consideraron poco interesante el estudio para sus asociados y prefirieron no colaborar.
- Asociaciones que “no contestan” debido a errores de la base de datos o de su escasa actividad no fue posible ponerse en contacto con ellas.
- Asociaciones “con respuesta”. Finalmente, después de todo el proceso de filtraje referido, restan las asociaciones con las que se ha trabajado, las que estuvieron interesadas en recibir las encuestas y responderlas.

A continuación se listan estas últimas, que han colaborado en este estudio mediante la aportación de encuestas de usuarios o dando otra información útil para este trabajo:

Andalucía:

AMAPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Málaga.
ANDE- Málaga.
Asociación Altaamid, Granada.
Asociación Andaluza de Parkinson, Sevilla.
ASPEHEBH-FAMA. Asociación de Espina Bífida e Hidrocefalia, Sevilla.
Asociación de Esclerosis Múltiple Onubense.
Asociación Malagueña de Esclerosis Múltiple.
ASPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Granada.
ASPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Sevilla.
ASPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Jaén.
DACE. Asociación Sevillana de Daño Cerebral, Sevilla.
AEB. Asociación de Espina Bífida, Córdoba.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Granada.
ASPAYM-Granada.
ASPAYM-Sevilla.
Asociación Provincial de Sordos de Córdoba.
Asociación de Padres y Amigos del Sordo, Málaga.
ASPRODES. Asociación Pro Derechos del Sordo, Granada.
Asociación de Sordomudos de Jaén.
Asociación de Sordos de Cádiz.
Club de Jubilados Caja de Ahorros de Granada.
Delegación Territorial de la ONCE de Andalucía, Sevilla.
Delegación Territorial de la ONCE de Málaga.
Dirección Administrativa de la ONCE de Almería.
Dirección Administrativa de la ONCE de Granada.
Dirección Administrativa de la ONCE de Huelva.
Dirección Administrativa de la ONCE de Jaén.

Aragón

Asociación Aragonesa de Esclerosis Múltiple, Zaragoza.
Asociación Aragonesa de Retinosis Pigmentaria, Zaragoza.

Asociación Down Huesca, Huesca.
ASPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Zaragoza.
Centro de la Tercera Edad Las Fuentes, Zaragoza.
Hogar de Jubilados Delicias. Ibercaja, Zaragoza.

Asturias

ASEM. Asturias Asociación Española de Enfermedades Musculares, Gijón.
Asociación Parkinson Asturias, Oviedo.
CEBRANO. Asociación de Afectados por Lesión Cerebral Sobrevenida, El Berrón, Siero.
ASPAYM. Principado de Asturias, Oviedo.
ALA. Asociación de Laringectomizados de Asturias, Gijón.
ASDA. Asociación Síndrome de Down de Asturias, Oviedo.
Asociación Asturiana de Retinosis Pigmentaria, Oviedo.
UTLAI. Asociación de Usuarios de Tiflotecnología para el Libre Acceso de la Información, Oviedo.

Canarias

ASPACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Las Palmas de Gran Canaria.
Asociación Tinerfeña de Esclerosis Múltiple, Sta. Cruz de Tenerife.
Asociación de Sordomudos, Las Palmas de Gran Canaria.
Asociación Administrativa de la ONCE de Tenerife, Sta. Cruz de Tenerife.

Cantabria

ASCASAM. Asociación Cántabra Pro-Salut Mental, Santander.
Asociación Cántabra de Epilepsia, Santander.
Asociación de Sordos de Santander y Cantabria.
Delegación Territorial de la ONCE de Cantabria, Santander.

Castilla- La Mancha

AEBA. Asociación de Espina Bífida, Albacete.
APACE. Asociación de Parálisis Cerebral, Toledo.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Ciudad Real, Valdepeñas.
ANDE. Ciudad Real.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Guadalajara, Cabanillas del Campo.
APIEPA. Asociación para la Integración Enfermos Psíquicos Alacarreños, Guadalajara.
Asociación Cultural de Sordos de Cuenca.
Asociación de Padres y Amigos de Niños Deficientes Auditivos, Toledo.
Asociación de Padres y Amigos del Sordo de Ciudad Real.
Asociación de Retinosis Pigmentaria de Castilla-La Mancha, Albacete.
ASPAYM Toledo.
Centro de Recreo de Jubilados, Azuqueca de Henares.

Castilla-León

ALLE. Asociación de Laringectomizados de León.
AMPA. Asociación de Minusválidos Físicos de la Provincia de Ávila, Arenas de San Pedro.
APACE Asociación de Parálisis Cerebral, Burgos.
APIMF. Asociación para la Integración Minusválidos Físicos, Valladolid.
Asociación Castellano-Leonesa Afectados de Retinosis Pigmentaria, Valladolid.
Asociación Leonesa de Esclerosis Múltiple, León.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Zamora.
SANAGUA. Asociación de Parálisis Cerebral, Zamora.

Asociación Salmantina de Esclerosis Múltiple, Salamanca.
Asociación Vallisoletana de Esclerosis Múltiple, Valladolid.
Asociación Virgen del Camino, Soria.
Asociación Parkinson Segovia.
ASPACE Asociación de Parálisis Cerebral, Salamanca.
ASPAYM Castilla y León, Valladolid.
Asociación de Sordos de Zamora.
Asociación de Sordos "Fray Pedro Ponce de León".
Delegación Territorial de la ONCE de Castilla-León, Valladolid.
Dirección Administrativa de la ONCE de Salamanca.
Hogar 3ª Edad de Soria.

Cataluña

ACC Associació Catalana de Cecs, Barcelona.
ACIC Associació Catalana per la Integració del Cec, Barcelona.
Associació d'Afectats de Retinosis Pigmentaria de Catalunya, Barcelona.
ACCU. Cataluña. Associació de Malalts del Chron i Colitis Ulcerosa, Barcelona.
AMIBA. Associació de Minusvàlids de Barcelona.
APHEB. Associació d'Espina Bífida, Barcelona.
ASEM Asociación Española de Enfermedades Musculares, Barcelona.
ASPACE Asociación de Parálisis Cerebral, Barcelona.
ASPANIAS. Associació de Pares de Persones amb Retràs Mental, Barcelona.
ASPAYM Catalunya, Barcelona.
Associació de Paraplègics i Discapacitats de Lleida.
Asociación Catalana de Ataxias Hereditarias, Barcelona.
Associació Catalana "La Llar" d'Afectats d'Esclerosis Múltiple, Barcelona.
Associació Provincial de Parálisis Cerebral, Tarragona.
ESCLAT Associació pro persones amb Parálisis Cerebral, Barcelona.
Associació de Girona d'Esclerosis Múltiple, Girona.
Associació d'Emputats Sant Jordi, Barcelona.
Associació de Bipolars de Catalunya, Barcelona.
Associació de Disminuïts Sants Montjuïc, Barcelona.
Asociación para problemas de crecimiento "CRECER", Barcelona.
Associació de Jubilats i Pensionistes Polígon Gornal, Hospitalet de Llobregat.
AEL. Associació Espanyola de Laringectomitzats i Mutilats de la Veu, Barcelona.
FUPAR. Fundació Abad Rumens. Caixa de Terrassa, Terrassa.
Associació Girondina de Sords, Girona.
Associació Catalana per la Promoció de Persones Sordes, Barcelona.
AREMI. Associació de Rehabilitació del Minusvàlid, Lleida.
APL Associació Provincial de Laringectomitzats de Lleida.
Casal Gent Gran Barceloneta, Barcelona.
Dirección Administrativa de la ONCE de Tarragona.

Extremadura

Asociación Extremeña de Esclerosis Múltiple, Badajoz.
AESBIBA Asociación de Espina Bífida e Hidrocefalia, Badajoz.
Asociación de Familiares y Amigos del Sordo de Cáceres.
Asociación Cultural de Sordos de Cáceres.
ADABA. Asociación de Deficientes Auditivos de Badajoz.
ASPACEBA Asociación de Parálisis Cerebral, Badajoz.

Galicia

AEBH Asociación de Espina Bífida e Hidrocefalia, Pontevedra.
AMENCER. Asociación de Parálisis Cerebral, Pontevedra.

Asociación Familiares y Enfermos Mentales "Morea", Ourense.
Asociación Lucense de Esclerosis Múltiple, Lugo.
ASPACE Asociación de Parálisis Cerebral, La Coruña.
ASPAYM Galicia, Coruña.
LENDIA. Asociación de Ayuda al Enfermo Psíquico, Redondela.
Asociación Compostelana de Esclerosis Múltiple, Santiago de Compostela.

I. Baleares

Asociación de Esclerosis Múltiple Isla de Menorca, Mahón.
Asociación Cultural de Sordos de Palma de Mallorca.
Delegación Territorial de la ONCE de Baleares, Palma de Mallorca.

La Rioja

ARFES Asociación Riojana de Familiares y Enfermos Psíquicos, Logroño.
Asociación Riojana de Esclerosis Múltiple.
ASPACE Rioja. Asociación de Parálisis Cerebral, Logroño.
ASPRODEMA. Asociación Promotora de Personas con Retraso Mental Adulta, Logroño.
Delegación Territorial de la ONCE de La Rioja, Logroño.

Madrid

ADEMM Asociación de Esclerosis Múltiple de Madrid.
AESLEME. Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal, Pozuelo de Alarcón.
AMCOM Asociación Madrileña de Conductores Minusválidos, Madrid.
APASCIDE. Asociación Española de Padres de Sordociegos, Madrid.
ASOCIDE. Asociación de Sordociegos de España, Madrid.
Asociación de Daño Cerebral Sobrevenido. Ateneo.
Asociación de Afectados de Neurofibromatosis.
Asociación de Afectados de Retinosis Pigmentaria de la Comunidad de Madrid.
Asociación Síndrome de Down de Madrid. Proyecto BIT.
CRECER. Asociación para Problemas del Crecimiento, Madrid.
Asociación Mostoleña de Esclerosis Múltiple, Móstoles.

Murcia

ADFA. Asociación de Discapacitados Físicos de Abarán.
ADISFA. Asociación de Disminuidos Físicos de Alfaro.
AMFY. Asociación de Minusválidos Físicos de Yecla.
AMFCC. Asociación de Minusválidos Físicos de Cartagena y su Comarca.
ASPAYM Murcia.
Asociación Murciana de Esclerosis Múltiple, Murcia.
CRECER. Asociación para Problemas del Crecimiento, Murcia.
Dirección Administrativa de la ONCE de Cartagena.
DISMO. Asociación de Discapacitados Físicos de Molina y Vega Media.
MIFITO. Asociación de Discapacitados Físicos de Totana.
Tocaos del Ala. Asociación de Discapacitados Físicos de Cieza.

Navarra

Asociación EUNATE de familiares y amigos de personas con deficiencias auditivas, Pamplona.
Asociación de Sordos de Navarra, Pamplona.
ADACEN Asociación de Daño Cerebral de Navarra, Pamplona.
ANPHEB. Asociación Navarra de Padres con Hijos Espina Bífida, Pamplona.
ADENDA Asociación Navarra de Esclerosis Múltiple, Pamplona.

País Vasco

AGUIFES Asociación Guipuzcoana de Familiares y Enfermos Psíquicos, San Sebastián.
Asociación Ayalesa de Familiares y Enfermos Psíquicos, Llodio.
Asociación Alavesa de Esclerosis Múltiple, Vitoria.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Vizcaya, Bilbao.
Asociación de Sordos de Álava “Arabako Gorak”.
Asociación de Sordos de Basauri, Vizcaya.
Asociación de Sordos de Duranguesado, Vizcaya.
AGAEB. Asociación de Espina Bífida, Rentería.
ATECE Guipúzcoa. Asociación de Traumatismo Encéfalo-Craneal de Euskadi.
BIZKEL. Asociación Vizcaína de Lesionados Medulares, Bilbao.
Asociación Parkinson Vizcaya, Bilbao.
Asociación Guipuzcoana de Esclerosis Múltiple, San Sebastián.
ASPASOR. Asociación de Padres y Amigos de los Sordos de Álava, Vitoria.
Centro de la 3a.Edad Indautxu, Bilbao.
Club de Jubilados y Pensionistas San Roquetzar, Llodio.
Dirección Administrativa de la ONCE de San Sebastián.
ERDIALDE. Asociación de Jubilados y Pensionistas, San Sebastián.

Valencia

Asociación Valenciana de Retinosis Pigmentaria, Valencia.
ACVEM Asociación de la Comunidad Valenciana de Esclerosis Múltiple, Valencia.
APCA Asociación de Parálisis Cerebral de Alicante.
ASEM Valencia-Castellón Asociación Española de Enfermedades Musculares, Valencia.
Asociación Parkinson Valencia.
Asociación Síndrome de Down de Castellón, Castellón de la Plana.
Asociación Alicantina de Esclerosis Múltiple, Alicante.
Asociación de Padres y Amigos del Sordo de Valencia.
Asociación Provincial Alicantina para la Integración del Sordo, Alicante.
Asociación de Sordos de Alicante.
ASPAYM Comunidad Valenciana, Valencia.
AVAPACE. Asociación Valenciana de Parálisis Cerebral, Valencia.
Asociación de Esclerosis Múltiple de Castellón, Castellón de la Plana.
COCEMFE Valencia.
ASPROPACE Asociación de Parálisis Cerebral, Castellón de la Plana.
APAEBH Castellón. Asociación Espina Bífida, Castellón de la Plana.
ATENEO Asociación de Daño Cerebral Sobrevenido, Villa-Real.
Delegación Territorial de la ONCE de Valencia.

1.2. Envío y recepción de las Encuestas

1.2.1 Sistema de envío de las encuestas

A las asociaciones contactadas e interesadas en colaborar en el estudio, se les envió un número de encuestas acorde con su tamaño y posibilidades de distribución. Se mandaron por correo o mensajería (en función de la cantidad) junto con la misma cantidad de sobres prefranqueados, y una carta explicativa del proyecto y del método a utilizar para distribuir las encuestas.

Las asociaciones debían aprovechar el movimiento de miembros en su sede o sus envíos postales habituales para repartir las encuestas a parte de sus afiliados y éstos últimos, una vez recibida, solo tenían que rellenarla personalmente o por un familiar (en caso de no ser posible debido a su discapacidad), introducir la encuesta en el sobre prefranqueado que la misma asociación les hacía llegar y echarlo en un buzón.

En algún caso, las asociaciones, conociendo la dificultad de sus asociados para responder, prefirieron rellenarlas durante las actividades realizadas en el mismo centro y luego mandarlas conjuntamente.

1.2.2. Encuestas enviadas y recibidas

Se han recibido un total de 1468 encuestas, un 17% de las encuestas enviadas a las asociaciones de discapacitados. Este resultado es satisfactorio teniendo en cuenta que se trata de encuestas complejas y difíciles de responder para varios colectivos.

Hasta la fecha del 31 de septiembre del 2001, cierre definitivo de la recepción, se habían mandado entre las 272 asociaciones contactadas e interesadas, un total de 8741 encuestas, de las cuales se han recibido 1468 encuestas respondidas, es decir un 17%. El proceso de envío comenzó en Octubre de 2.000

El nivel de respuestas obtenido en cada cuestionario recibido ha sido satisfactorio para tratarse de una encuesta compleja y de colectivos que en múltiples casos han debido hacer un gran esfuerzo para responder. Son especialmente notables los esfuerzos realizados por alguna asociación de ciegos que han utilizado sus programas de lectura por ordenador para, salvando las dificultades de una encuesta no concebida para ser leída por esos programas, responder a una gran parte de las preguntas. En otros casos las asociaciones se han servido de su personal de asistencia social para ayudar a las personas que por sus minusvalías o edad no podían acceder a rellenar unas encuestas complejas como las utilizadas. Algunas asociaciones nos han devuelto todo el material sin responder tras haber comprobado que no podrían hacerlo dadas las características de sus asociados o la coyuntura de la propia asociación.

La clasificación de encuestas mandadas respecto al tipo de discapacidad es la siguiente:

Tabla 1.1. Total asociaciones y encuestas enviadas según tipo de discapacidad

Tipo de discapacidad	Asociaciones enviadas	Total encuestas enviadas
Mayores	31	1090
Ciegos Asociaciones	15	496
Ciegos Deleg. ONCE	20	814
Física	144	4322
Deficiencias habla / voz	5	220
Sordos	20	692
Psíquicos/Mental	37	1107
Total	272	8741

Tabla 1.2. Número de encuestas recibidas según tipo o discapacidad

	Urbanismo	Transporte Urbano	Transporte Interurbano	Edificación	Telecomu- nicaciones	TOTAL
Mayores	0	19	6	0	50	75
Ciegos	74	24	36	11	85	230
Física	258	171	188	159	57	833
Habla/voz	0	0	0	0	29	29
Sordos	0	5	4	1	54	64
Psíquicos	10	42	16	11	111	190
Desconocido	7	3	0	0	0	10
TOTAL	349	264	250	182	386	1431

El total de encuestas recibidas que se refleja en la tabla anterior no corresponde con el total de encuestas analizadas debido a que a partir de una fecha se cerró la recepción de encuestas para realizar la explotación, sin embargo, las encuestas recibidas a posteriori siguen contabilizándose. Cabe añadir, que existen encuestas introducidas en la base de datos para su posterior análisis que han sido anuladas por estar incompletas o mal rellenadas.

En el análisis que sigue no se incluyen las encuestas de Comunicación, de estructura y contenidos muy diferentes y que ya fueron explotadas en el Capítulo 10 del Diagnóstico.

1.3. Las Encuestas: objetivos y contenido

Describimos aquí los objetivos específicos de las encuestas y sus criterios de diseño. Los principales ámbitos de accesibilidad considerados en el trabajo son los siguientes (entre paréntesis el nombre dado a la encuesta o encuestas de cada tipo):

- Edificación (*Accesibilidad en la Edificación*)
- Transportes urbanos (*Accesibilidad en los Transportes Urbanos*)
- Transportes interurbanos (*Accesibilidad y Transportes Interurbanos*)
- Urbanismo (*Accesibilidad en el Espacio Urbano*)

La encuesta sobre Tecnologías de la Comunicación fue realizada con criterios y objetivos diferentes a las demás, aunque con la misma metodología de aplicación y recepción. En este caso se buscó tener un elemento de apoyo para el estudio y diagnóstico de las telecomunicaciones y tecnologías de comunicación, dado que en este ámbito no se realizaron otros trabajos de campo. Con ella se ha pretendido determinar que grado de conocimiento tienen los colectivos citados sobre las distintas tecnologías y servicios existentes en el mercado, cuáles son los más utilizados, cuáles podían ayudar de algún modo a facilitar la integración de la persona discapacitada o mayor y en qué medida se reciben ayudas para su financiación. Su metodología y contenidos específicos están explicados en el apartado 2 del capítulo 10 del Diagnóstico.

1.3.1. Objetivos y contenidos

Los objetivos operativos que han determinado la metodología a emplear son los siguientes:

- Recoger información directa del usuario.
- Representar el máximo número de usuarios y con la máxima dispersión territorial.
- Identificar las particularidades de cada tipología de discapacidad.
- Complementar la información recogida en las evaluaciones de campo realizadas.
- Obtener una visión amplia de cómo se ve afectada cada persona por las condiciones de accesibilidad, por medio de:
 - La valoración de la accesibilidad de su entorno actual.
 - Relación entre sus hábitos o actividades y las condiciones de accesibilidad.
 - La valoración de la evolución reciente de la accesibilidad en su entorno.
 - La identificación de barreras de forma puntual y dinámica (cadenas).
 - Usos y costumbres en relación con su entorno y alternativas frente a las barreras.
 - Identificación gráfica –sobre dibujos– de las barreras que más le afectan en cada entorno.
 - Cambios que la eliminación de barreras produciría en su interacción con el entorno.

- Preferencias en relación con las intervenciones públicas para la integración de personas con discapacidad.
- Datos personales y familiares.

Las encuestas contenían cinco páginas por ambas caras de las que las preguntas ocupaban cuatro, siendo la primera doble cara de introducción e instrucciones.

La accesibilidad es valorada por los propios usuarios en el entorno del espacio urbano, los transportes (tanto urbanos como interurbanos) y la edificación.

La estructura de las anteriores encuestas es muy similar, aunque con las particularidades propias de cada tema. Se detallan a continuación los apartados en que están divididas las preguntas en cada caso:

1. Accesibilidad y Espacio Urbano

El objetivo principal de la encuesta de **Accesibilidad y Espacio Urbano** es conocer las barreras que se encuentran los usuarios al transcurrir diariamente por las calles, los parques, los centros comerciales, los paseos marítimos u otros lugares de su ciudad. Los dibujos han pretendido reproducir aspectos comunes a la mayoría de ciudades

- Actividades en la ciudad: salidas del hogar y motivos, actividades en torno al hogar, valoración de la accesibilidad de los espacios públicos y privados de su ciudad, actuaciones preferentes del usuario, accesibilidad en las calles de su ciudad, actitudes ciudadanas y utilización del mobiliario urbano.
- Espacios naturales: Parques y Jardines: frecuencia de uso, existencia de barreras.
- Obras: características del vallado o cerramiento y su señalización.
- Balance.
- Identificación gráfica de barreras o problemas de accesibilidad.
- Un mundo sin barreras: cambio de actividades ante la eliminación de barreras, selección de políticas alternativas de eliminación de barreras.
- Datos generales.

2. Accesibilidad y Transportes Urbanos

En la encuesta **Accesibilidad y Transportes Urbanos** el objetivo era determinar qué tipos de transporte utilizaban para moverse por la ciudad al realizar las tareas diarias y qué problemas encontraban para acceder a ellos. Del mismo modo se quería estudiar qué cambios haría la mayoría de las personas con problemas de accesibilidad en un mundo sin barreras.

- Valoración (de 0 a 10) de la accesibilidad en diferentes elementos: parada de autobús / tren / metro, interior del autobús, bajar / subir, señalización.

- Clasificación de los elementos según importancia que tienen para la calidad de vida.
- Cadena de accesibilidad: Dificultades que encuentra el usuario en el trayecto vivienda-portal-calle-transporte-calle-destino final.
- Uso y frecuencia de los medios de transporte según actividad que realice.
- Datos generales sobre el coche y/o transporte público según uso: Gasto mensual, ayudas económicas...
- Identificación gráfica de barreras o problemas de accesibilidad.
- Un mundo sin barreras: cambio de actividades ante la eliminación de barreras, selección de políticas alternativas de eliminación de barreras.
- Datos generales.

3. Accesibilidad y Transporte Interurbano

En la encuesta **Accesibilidad y Transportes Interurbanos** el objetivo era muy similar al caso anterior pero siempre refiriéndose a trayectos más largos y que implicaran el uso de medios de transporte fuera del casco urbano. Con tal motivo también se le preguntó por las vacaciones, los viajes de ocio y turismo.

- Valoración (de 0 a 10) de la accesibilidad en diferentes elementos: Estaciones de autocar / vehículo / estaciones de tren / vagones / aeropuertos / aviones / estaciones marítimas / barcos de pasajeros / señalización y megafonía de las estaciones.
- Clasificación de los elementos según importancia que tienen para la calidad de vida.
- Cadena de accesibilidad: Dificultades que encuentra el usuario en el trayecto vivienda-estación-vehículo-interior del vehículo-estación-destino final.
- Uso de los medios de transporte utilizados por actividad realizada fuera de la ciudad.
- Uso y frecuencia de los medios de transporte.
- Datos generales sobre el coche y/o transporte público según uso: Gasto mensual, ayudas económicas...
- Especificación de las ayudas técnicas necesarias en el acceso a los medios de transporte.
- Viajes de ocio y turismo: Datos sobre destinos, alojamiento, con quienes viajan...
- Identificación gráfica de barreras o problemas de accesibilidad.
- Un mundo sin barreras: cambio de actividades ante la eliminación de barreras, selección de políticas alternativas de eliminación de barreras, cambio en el uso de los medios de transporte.
- Datos generales.

4. Accesibilidad y Edificación

La encuesta **Accesibilidad y Edificación** ha pretendido recoger la utilización que las personas más afectadas por barreras hacen de los edificios públicos o privados y los problemas que pueden tener en estos entornos.

- Datos generales sobre la vivienda.
- Valoración (de 0 a 10) de la accesibilidad en las actividades realizadas en el edificio y vivienda del usuario: aproximación de la calle al portal, abrir la puerta, llamar al portero automático, entrar y salir de la cocina, acceder al inodoro...
- Accesibilidad comparada entre diferentes edificios: Edificios de viviendas, cines/teatros, bares/restaurantes, mercados, tiendas de barrio...
- Accesibilidad y su evolución en diferentes elementos de la vivienda: puertas de entrada, escaleras, rampas, señalización...
- Conocimiento y actitudes sobre las necesidades de las personas con discapacidad del personal o empleados de: oficinas de administración, comercios, restauración, ocio y espectáculos, hoteles...
- Valoración de la accesibilidad en hoteles y establecimientos de vacaciones.
- Identificación gráfica de barreras o problemas de accesibilidad.
- Un mundo sin barreras: cambio de actividades ante la eliminación de barreras, selección de políticas alternativas de eliminación de barreras.
- Construcción simulada de un plan integral: Reparto de los recursos entre Servicios de asistencia, accesibilidad, concienciación ciudadana, ayuda económica.
- Datos generales.

1.3.2. Reconocimiento gráfico de barreras

La identificación gráfica de barreras se realiza por medio de dibujos que reflejan situaciones cotidianas. Las respuestas –de tipo abierto– permiten matizar las visiones generales de los usuarios en la valoración de la accesibilidad en sus entornos urbanos.

La utilización de dibujos para encuestas por correo como éstas no cuenta con muchos antecedentes publicados o conocidos que nos pudieran servir de referencia, por lo que ha tenido un carácter experimental que ha conducido a resultados muy útiles para el Plan.

El uso de dibujos se concibió como una pieza muy necesaria desde el primer momento, por los siguientes motivos:

- Obtener el máximo número y variedad de situaciones. La diversidad de personas cuyas condiciones de vida y relación con el entorno se debía tener en cuenta en el estudio favorecía el uso de preguntas abiertas. Los dibujos facilitan la identificación con las situaciones vividas permitiendo una interpretación o lectura del dibujo más libre y abierta a casos diferentes.
- Por lo anterior era preciso recrear situaciones identificables para los encuestados. Estas debían representar las actividades más usuales en cualquier ciudad.

- Evitar textos descriptivos muy largos. Sin el uso de dibujos habría hecho falta utilizar preguntas muy descriptivas y, en definitiva, habría sido una encuesta difícil de seguir.
- Evitar encuestas especializadas para cada tipo de discapacidad, puesto que los textos explicativos de situaciones siempre estarían más dirigidos hacia unos tipos u otros de afectados por las barreras.
- Mostrar situaciones y no barreras. Evitar la carga peyorativa que pudiera conducir a sobredimensionar el efecto de las barreras para cada persona.
- Aligerar la encuesta, que de otra forma resultaría escasamente atractiva y muy densa.

Para cumplir esos objetivos los dibujos deberían reflejar situaciones muy comunes y fácilmente reconocibles y hacer más hincapié en las acciones realizadas por los individuos dibujados que en cada uno de los elementos representados y sus posibles barreras. Se pretendió ofrecer una perspectiva neutra de las situaciones, y para ello se utilizaron dibujos tipo "cómic" en los que las personas estarían integradas sin apariencia de molestia o sufrimiento por causa de las barreras. Los dibujos debían mostrar situaciones en que las barreras no fueran centro del dibujo sino un elemento más incorporado en él de la misma forma que se integran en el paisaje cotidiano de la realidad. La encuesta repetía en cada dibujo y en las instrucciones que el encuestado debía identificar situaciones que le afectasen a él personalmente en las situaciones mostradas, con independencia de que las barreras estuvieran o no representadas en el dibujo.

Capítulo 2. Ficha técnica: Población y muestreo

2.1. Características de la población encuestada:

En la tabla siguiente, se clasifican los usuarios encuestados según tipo de deficiencia. Cabe señalar que las categorías de deficiencias utilizadas en este trabajo responden a las definidas en la Encuesta de Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud elaborada por el INE (1999)¹.

Tabla 2.1. Clasificación de los usuarios según deficiencias _Encuestas Analizadas

Deficiencia	Total	%	Edificación	Espacio Urbano	T. interurbano	T. urbano
Mentales	49	5,4	11	6	12	20
Visuales	142	15,5	12	69	37	24
Oído	9	1,0	0	1	4	4
Osteoarticulares	79	8,6	31	33	10	5
Sist. Nervioso	568	62,1	100	216	117	135
Viscerales	12	1,3	1	2	0	9
No clasificadas	38	4,2	9	11	9	9
Mayores sin defic. Declarada	18	2,0	0	0	5	13
Total	915	100,0	164	338	194	219

¹ La categoría “No clasificadas” que se muestra en la tabla corresponde a “Otras deficiencias” del INE 1999 que abarca deficiencias de la piel y deficiencias múltiples (“personas con deficiencias que afectan a varios órganos y/o sistemas orgánicos y que son debidas a trastornos congénitos o adquiridos”). Se añade dentro de esta categoría a aquellas personas con deficiencias no clasificadas en las anteriores.

La categoría “Mayores sin deficiencia declarada” corresponde a usuarios mayores de 65 años que no han declarado ninguna deficiencia. Aquellas personas mayores de 65 años con alguna deficiencia están clasificadas dentro de las categorías correspondientes.

En el cuadro que sigue se muestra la distribución territorial, por Comunidad Autónoma, de procedencia de las encuestas hasta el momento explotadas.

Tabla 2.2. Número de encuestas explotadas por tipo según CCAA

	TOTAL	%	Espacio Urbano	Transp. Urbano	Transp. Interurbano	Edificación
Cataluña	160	17,5	41	41	45	33
Andalucía	127	13,9	52	20	20	35
Castilla y León	121	13,2	83	16	13	9
Murcia	84	9,2	49	13	20	2
País Vasco	71	7,8	1	41	11	18
Galicia	64	7,0	35	2	18	9
C. Valenciana	61	6,7	8	13	29	11
Asturias	35	3,8	3	15	17	0
Canarias	35	3,8	0	18	0	17
Castilla La Mancha	33	3,6	8	8	6	11
Navarra	29	3,2	26	0	3	0
La Rioja	26	2,8	1	13	0	12
Aragón	20	2,2	12	1	1	6
Extremadura	17	1,9	16	0	1	0
I. Baleares	14	1,5	0	9	5	0
Desconocido	9	1,0	3	3	3	0
Madrid	8	0,9	0	6	2	0
Cantabria	1	0,1	0	0	0	1
Total	915	100,0	338	219	194	164

En el cuadro que sigue se muestra la distribución territorial, por provincias.

Tabla 2.3. Clasificación de las Encuestas desagregado por provincias

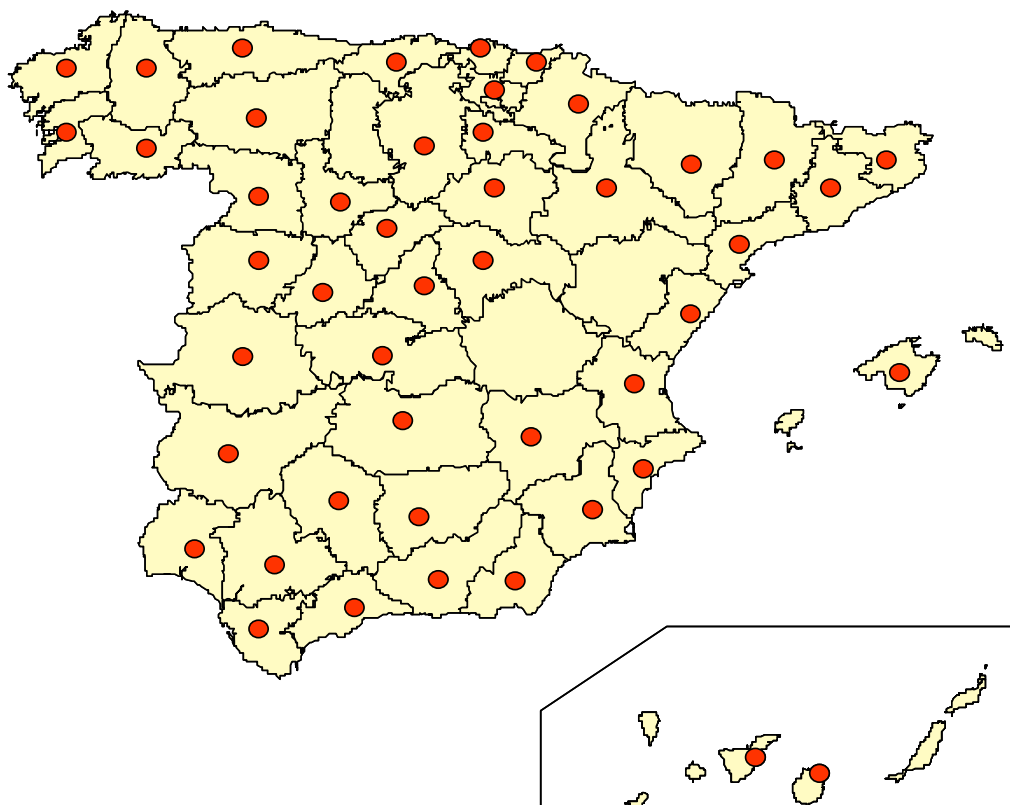
Clasificación de las Encuestas a Usuarios según provincias y tipo de Encuesta

Provincia	TOTAL	%	Espacio Urbano	Transp. Urbano	Transp. Interurbano	Edificación
Barcelona	107	11,7	36	40	21	10
Murcia	84	9,2	49	13	20	2
Salamanca	72	7,9	55	14	3	0
Granada	45	4,9	25	0	6	14
Asturias	45	4,9	13	15	17	0
Sevilla	43	4,7	20	6	2	15
Pamplona	42	4,6	24	13	3	2
Guipúzcoa	40	4,4	0	11	11	18
Valencia	28	3,1	5	5	15	3
Santa Cruz de T.	28	3,1	0	18	0	10
Lleida	28	3,1	0	0	5	23
A Coruña	28	3,1	13	1	7	7
Pontevedra	26	2,8	15	1	10	0
Castellón	25	2,7	0	8	9	8
Vizcaya	24	2,6	1	23	0	0
Gerona	20	2,2	0	1	19	0
Zaragoza	18	2,0	12	1	1	4
Málaga	18	2,0	0	11	1	6
Badajoz	17	1,9	16	0	1	0
I. Baleares	15	1,6	0	10	5	0
Ciudad Real	14	1,5	0	5	1	8
Valladolid	13	1,4	4	2	0	7
Jaén	13	1,4	5	0	8	0
Lugo	10	1,1	7	0	1	2
La Rioja	10	1,1	0	0	0	10
Burgos	10	1,1	0	0	10	0
Desconocido	9	1,0	3	3	3	0
Zamora	8	0,9	6	0	0	2
Madrid	8	0,9	0	6	2	0
Huelva	8	0,9	2	3	3	0
Alicante	8	0,9	3	0	5	0
Toledo	7	0,8	4	0	0	3
León	7	0,8	7	0	0	0
Las Palmas de GC	7	0,8	0	0	0	7
Guadalajara	7	0,8	0	2	5	0
Álava	7	0,8	0	7	0	0
Tarragona	5	0,5	5	0	0	0
Albacete	4	0,4	4	0	0	0
Navarra	3	0,3	3	0	0	0
Huesca	2	0,2	0	0	0	2
Segovia	1	0,1	1	0	0	0
Cantabria	1	0,1	0	0	0	1
Total	915	100,0	338	219	194	164

En algunos casos la intervención de la asociación receptora de las encuestas ha determinado una proporción de respuestas muy elevada. Algunas asociaciones han utilizado las reuniones con sus miembros o sus actividades habituales para distribuir y rellenar in-situ las encuestas. En otras ocasiones se han respondido de forma totalmente individualizada, sin intervención de terceros.

La muestra se considera representativa a nivel nacional para la mayor parte de preguntas de cada cuestionario utilizado. La desagregación territorial ha sido muy amplia, gracias a disponer de bases de datos nacionales muy completas. No obstante, no se han realizado explotaciones comparativas por territorios dada la no afijación de la muestra a la distribución geográfica de discapacidades, para lo que habría sido necesario controlar el número de respuestas obtenidas de cada asociación y, en definitiva, utilizar una metodología diferente.

Gráfico 2.1. Mapa de provincias dónde se han enviado encuestas de usuarios



2.2. Presentación de la muestra:

Tabla 2.4. Clasificación de los usuarios según deficiencias

Deficiencia	Total	%
Sist. Nervioso	568	62,1
Visuales	142	15,5
Osteoarticulares	79	8,6
Mentales	49	5,4
Otras no clasificadas	38	4,2
Mayores sin defic. declarada	18	2,0
Viscerales	12	1,3
Del Oído	9	1,0
Total	915	100,0

* Clasificación según INE, 1999

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

La edad media se ha situado entre los 35 y 45 años, con una poco significativa mayoría de respuestas masculinas. Las diferencias entre submuestras por tipo de encuesta son pequeñas en todos los casos.

Tabla 2.5. Clasificación de los Usuarios según edades

Media y desviación de la muestra

Encuesta	Media	Desv.
Edificación	34,9	14,1
Espacio Urbano	44	19,5
Transportes Urbanos	43	17,3
Transportes Interurbanos	43	16,1
TOTAL	42,1	17,7

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

Tabla 2.6. Clasificación de los Usuarios según sexo

Clasificación de las Encuestas a Usuarios según sexo y tipo de Encuesta

Encuesta	Hombre	%	Mujer	%	TOTAL
Edificación	84	51,2	80	48,8	164
Espacio Urbano	170	50,4	167	49,6	337
Transportes Urbanos	102	46,6	117	53,4	219
Transportes interurbanos	106	55,2	86	44,8	192
TOTAL*	462	50,5	450	49,3	912

*Tres usuarios no han respondido

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

El tamaño medio del hogar es muy similar a la media nacional: 3,3 personas por hogar.

Tabla 2.7. Clasificación de los Usuarios según miembros en el hogar

Media y desviación de la muestra

Encuesta	Media	Desv.
Edificación	3,6	2,1
Espacio Urbano	3,2	1,7
Transportes Urbanos	3,2	1,5
Transportes Interurbanos	3,3	1,4
TOTAL	3,3	1,6

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

Tabla 2.8. Ocupación remunerada

Resp	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Sí	243	28,0	8	17,0	57	40,4	3	37,5	20	26,7	139	25,4	6	54,5	10	28,6	0	0,0
No	625	72,0	39	83,0	84	59,6	5	62,5	55	73,3	408	74,6	5	45,5	25	71,4	4	100,0
Total	868	100,0	47	100,0	141	100,0	8	100,0	75	100,0	547	100,0	11	100,0	35	100,0	4	100,0

Sin respuesta=47 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

Tabla 2.9. Otra actividad que les obligue a salir de casa

Usuarios que declaran no tener ocupación remunerada

Resp	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Sí	339	65,1	24	68,6	15	27,3	4	80,0	31	68,9	246	70,1	4	80,0	15	68,2	0	0,0
No	182	34,9	11	31,4	40	72,7	1	20,0	14	31,1	105	29,9	1	20,0	7	31,8	3	100,0
Total	521	100,0	35	100,0	55	100,0	5	100,0	45	100,0	351	100,0	5	100,0	22	100,0	3	100,0

Sin respuesta=102 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Urbano”, “Accesibilidad y Transporte Interurbano” y “Accesibilidad y Edificación”.

Tabla 2.10. Ayudas técnicas principales según deficiencias principales

AT	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Sin ayuda	243	26,6	37	75,5	34	23,9	6	66,7	19	24,1	104	18,3	8	66,7	20	52,6	15	83,3
Acompañante	127	13,9	9	18,4	48	33,8	1	11,1	9	11,4	55	9,7	1	8,3	2	5,3	2	11,1
Silla de ruedas	352	38,5	2	4,1	1	0,7	0	0,0	38	48,1	296	52,1	2	16,7	13	34,2	0	0,0
Muletas	63	6,9	0	0,0	1	0,7	0	0,0	8	10,1	51	9,0	1	8,3	2	5,3	0	0,0
Bastón	70	7,7	1	2,0	7	4,9	0	0,0	4	5,1	57	10,0	0	0,0	0	0,0	1	5,6
Andador	3	0,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Bastón ciego	49	5,4	0	0,0	45	31,7	0	0,0	1	1,3	2	0,4	0	0,0	1	2,6	0	0,0
Perro	4	0,4	0	0,0	4	2,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Ayudas ópticas	2	0,2	0	0,0	2	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Audífonos	2	0,2	0	0,0	0	0,0	2	22,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	915	100	49	100	142	100	9	100	79	100	568	100	12	100	38	100	18	100

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Fuente: Encuestas de "Accesibilidad y Espacio Urbano", "Accesibilidad y Transporte Urbano", "Accesibilidad y Transporte Interurbano" y "Accesibilidad y Edificación".

Un análisis de la muestra según las deficiencias declaradas y las Ayudas técnicas utilizadas nos permite conocer mejor a las personas encuestadas y los grupos en que las hemos clasificado. Las posibles combinaciones de discapacidades y de ayudas utilizadas hace muy difícil establecer grupos cerrados u homogéneos de usuarios² a los cuales referir el análisis.

Gran parte del análisis se realiza distinguiendo los resultados en función de cada grupo de deficiencias; pero a menudo esta distinción no es la más operativa o ligada con los resultados particulares de cada grupo, ya que frente a un tipo de barrera puede ser más importante el tipo de ayuda utilizada que la deficiencia que la hace necesaria. Por ello a menudo presentamos los resultados agrupados por AT y no por deficiencia. No obstante, consideramos que esta clasificación coincidente con la utilizada por el INE en su Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (1999) es la más operativa para el conjunto del trabajo, por lo que es la utilizada normalmente.

En un análisis como el que se realiza, donde se pregunta sobre actividades en gran variedad de entornos, cada persona es diferente y puede tener necesidades muy particulares, pero la necesidad de trabajar estadísticamente los resultados nos obliga a hacer caracterizaciones por grupos de acuerdo a los tipos de discapacidad reflejados en la encuesta, y también a las ayudas técnicas utilizadas.

Los colectivos (grupos de deficiencias) se caracterizan, en general, por utilizar una o dos ayudas para sus desplazamientos. Podemos, a la vista de la tabla anterior, resumirlo así:

1=Deficiencias mentales: Sin ayuda

2=Deficiencias visuales: Acompañante, Bastón de ciego

² Por ejemplo: Personas con deficiencia visual y usuarias de bastón ciego que precisen una persona acompañante: 17,6% (25 de 142 usuarios de bastón ciego); solo acompañante, un 34,5% (49 usuarios); solo bastón, 18,3% (26 usuarios).

3=Deficiencias del oído: Sin ayuda, audífonos

5=Deficiencias osteoarticulares: Silla de ruedas, sin ayuda

6=Deficiencias del sistema nervioso: Silla de ruedas.

7=Deficiencias viscerales: Sin ayuda

8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores: Sin ayuda, Silla de ruedas

9=Personas mayores sin deficiencia declarada: Sin ayuda

Las muletas son una ayuda suplementaria, pero no es una ayuda principal en los desplazamientos, seguramente por el esfuerzo preciso para actividades que impliquen recorridos largos.

De acuerdo con esta caracterización y teniendo en cuenta que no puede ser absoluta pues muchas personas tienen más de una deficiencia o utilizan varios tipos de ayudas, podemos entender mejor las demandas específicas de cada grupo analizado.

PARTE II: RESULTADOS de las ENCUESTAS

Capítulo 3: Accesibilidad en el Espacio Urbano

3.1. Presentación de la muestra

Se han recibido 349 encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano” rellenas, de las que 11 se han anulado por no estar convenientemente contestadas, resultando 338 válidas con el siguiente perfil:

Tabla 3.1. Clasificación de los usuarios según deficiencias

Deficiencia	Total	%
Mentales	6	1,8
Visuales	69	20,4
Del oído	2	0,3
Osteoarticulares	33	9,8
Del sist. Nervioso	216	63,9
Viscerales	2	0,6
Otras no clasificadas	11	3,3
Total	338	100,0

*Clasificación según INE, 1999

Información muestral: ESPACIO URBANO	
Edad	Media: 44 años Desv. Est. 19,5 Max: 89 años Mín.: 2 años
Sexo	50,3% hombres y 49,4% mujeres
Hogar	Media: familias de 3,2 miembros
Ocupación	Remunerada en un 21,9% de los casos La proporción más elevada de trabajadores entre los grupos significativos (más de 20 observaciones) corresponde a personas con deficiencias del sistema nervioso, 26,2 %, y la menos elevada entre personas con deficiencias visuales, 10,1%. Entre los que carecen de ocupación remunerada, el 56 % tienen alguna actividad que les hace salir de casa con regularidad.
Salir de casa	53% de forma autónoma y el 42% con acompañante. Las personas con deficiencias visuales o no clasificadas son las que mayor grado de autonomía tienen, siendo las deficientes del sistema nervioso las que menos (39 %).

3.1.1. Autonomía y Ayudas Técnicas utilizadas en los desplazamientos:

Se recogió información sobre las necesidades de ayuda de los usuarios, ya sea humana o técnica, para desenvolverse en los desplazamientos fuera del hogar. El 52,7% de los usuarios afirmaron salir de casa sin ningún tipo de ayuda frente al 41,7% que necesitan acompañante para sus desplazamientos. Cabe destacar que un 5% sale de casa bien de forma autónoma bien con acompañante, pues las necesidades de ayuda para los desplazamientos son, en ocasiones, función del destino o de la actividad final.

Tabla 3.2. Forma de Salir de casa según deficiencia

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Autónoma	177	52,7	1	16,7	48	70,6	1	100,0	18	56,3	100	46,3	2	100,0	7	63,6
Acompañante	140	41,7	4	66,7	18	26,5	0	0,0	13	40,6	101	46,8	0	0,0	4	36,4
Ambos	19	5,7	1	16,7	2	2,9	0	0,0	1	3,1	15	6,9	0	0,0	0	0,0
Total	336	100,0	6	100,0	68	100,0	1	100,0	32	100,0	216	100,0	2	100,0	11	100,0

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

Sin respuesta=2 usuarios

En cuanto al tipo de ayudas que necesitan los usuarios para moverse por su ciudad, la muestra se divide principalmente entre personas con discapacidades físicas y usuarias de silla de ruedas, 41,7%, personas que pueden desplazarse sin ningún tipo de ayuda técnica, 20,1% y personas que deben salir de casa con acompañante, 16,5%. Finalmente, hay otro 15% que usa muletas o bastones.

Tabla 3.3. Tipo de ayuda necesaria según deficiencia

Ayuda	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Sin ayuda	68	20,1	1	16,6	17	24,6	0	0,0	5	15,1	35	16,2	2	100,0	8	72,7
Acompañante	56	16,5	5	83,3	24	34,8	1	100,0	4	12,1	21	9,7	0	0,0	1	9,1
Silla ruedas	141	41,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	51,5	123	56,9	0	0,0	1	9,1
Muletas	26	7,7	0	0,0	1	1,4	0	0,0	3	9,1	21	9,7	0	0,0	1	9,1
Bastón/es	24	7,1	0	0,0	6	8,7	0	0,0	3	9,1	15	6,9	0	0,0	0	0,0
Bastón ciego	23	6,8	0	0,0	21	30,4	0	0,0	1	3,0	1	0,5	0	0,0	0	0,0
Total	338		6		69		1		33		216		2		11	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

3.2. Resultados de la explotación

3.2.1. Actividades en la ciudad

El trabajo o los estudios son actividades poco frecuentes, sin embargo, para aquellos que las realizan son el principal motivo de salida de casa. Pasear o ir de compras son actividades que realizan la mayoría de los encuestados y, además son la principal actividad que justifica la salida de casa para muchos de ellos.

Frecuencia de salida de casa: El 84% de las personas encuestadas sale diariamente de casa y sólo un 1% sale menos de una vez por semana. Los que tienen deficiencias del sistema nervioso son los que menos salen.

Motivos de salida: En la siguiente tabla se ordenan los motivos de salida citados por los encuestados, de mayor a menor frecuencia.

La tabla permite distinguir entre la frecuencia absoluta y relativa de salidas, denotando que hay actividades mayoritarias (como ir al médico), que casi todos los encuestados las realizan pero no son motivo primero de salida de casa más que

para una parte pequeña de ellos. En cambio, otros como el trabajo o estudio son actividades poco frecuentes entre las personas de la muestra pero son siempre motivo principal entre aquellos que los realizan, de tal modo que el trabajo constituye el primer motivo de salida en el colectivo, aunque sólo un 34% lo realice.

Podemos decir que salir *de paseo* o *de compras* son las actividades que más reúnen ambos parámetros: lo hacen casi todos y son actividades principales en la vida cotidiana de una parte importante de la muestra.

Tabla 3.4. Motivos de salida de casa ordenados por frecuencia de realización y según deficiencias

Con fondo gris aquellos motivos que hayan sido nombrados por más del 25 % en un puesto determinado.

Actividades	Total	%	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	100%
Paseo	284	82,5	20,7	34,1	22,2	12,3	6,3	2,8	1,0	0,3	100
Compras	233	67,7	21,9	30,5	15,9	17,2	10,3	3,9	0,4	0,0	100
Médicos	224	65,1	5,8	15,6	27,7	24,1	13,4	10,3	2,7	0,4	100
Visitas	187	54,3	10,2	19,2	18,2	28,9	16,6	5,9	1,1	0,0	100
Diversión	186	54,1	7,0	20,4	28,5	16,1	14,5	10,7	2,7	0,0	100
Rehabilitación	164	47,7	31,7	25,2	18,3	10,4	3,6	3,6	6,1	1,2	100
Trabajo	117	34,0	82,0	4,3	4,3	1,7	4,3	0,0	3,4	0,0	100
Estudios/Cursos	43	12,5	72,1	11,6	9,3	4,6	2,3	0,0	0,0	0,0	100
Otros	38	11,0	26,3	15,8	21,0	10,5	13,1	7,9	5,3	0,0	100
Total usuarios	344										

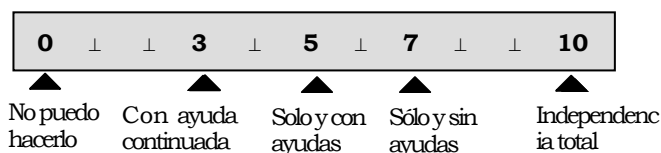
Otros: Colegio, Iglesia, Asociaciones, Taller Pintura, Coral, Dar clases, Gestiones, reuniones, Deportes, Servicios sociales, Autoescuela.

Actividades en torno al hogar:

El acceso a los medios de transporte es el elemento que comporta mayores dificultades para los encuestados. Para los usuarios de silla de ruedas todos los elementos analizados comportan problemas de movilidad.

Los encuestados valoran las facilidades o dificultades para realizar las actividades más frecuentes en el entorno del hogar. Las cinco posibles respuestas han sido codificadas según la siguiente escala:

- 0=No puedo hacerlo ni con la ayuda de otra persona,
 3=Lo puedo hacer con ayuda continuada,
 5=Lo puedo hacer solo y con ayudas puntuales,
 7=Lo puedo hacer sólo y sin ayudas,
 10=Lo puedo hacer con total comodidad e independencia.”



Las respuestas se presentan en la siguiente tabla, ordenadas de menor a mayor dificultad.

Tabla 3.5. Valoración de la autonomía para realizar actividades o desplazamientos en la ciudad

En gris se han señalado todas las actividades que los usuarios declaran no poder realizar de forma autónoma (notas por debajo de 7). En gris más oscuro aquellas que requieren un nivel de ayuda superior (notas por debajo del 5).

Actividad	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla ruedas
Salir desde mi portal a la calle	6,5	6,4	7,6	5,9	7,2	5,0
Subir a un coche	5,9	6,0	7,4	4,8	7,2	3,6
Pasear por el parque	5,9	5,6	6,0	5,7	7,2	5,2
Circular por la calle	5,7	5,6	6,1	5,1	7,2	4,3
Cruzar la calzada	5,6	6,2	5,2	5,1	7,3	4,4
Coger un taxi normal	5,5	6,0	7,0	4,3	6,8	2,7
Comprar cerca de casa	5,5	5,2	6,0	4,9	7,4	4,0
Subir a un autobús no adaptado	4,5	5,6	6,1	2,8	6,9	1,2
Acceder a un tren cercanías/metro	4,3	5,2	5,7	2,9	6,0	1,7
<i>Rango muestral</i>	274/330	5	51/69	210/246	10/11	124/140

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Las mayores dificultades se centran en el acceso a los medios de transporte, aunque las actividades en torno al hogar tampoco se pueden realizar con facilidad de forma autónoma.

Como ocurre a menudo, las personas con discapacidades físicas tienen los grados mayores de dependencia en las actividades analizadas: Tomar un tren de cercanías o un metro son las actividades más difíciles de realizar autónomamente por parte de los usuarios de silla de ruedas, pero entre estos ni siquiera salir a la calle desde la propia vivienda es una actividad que se pueda realizar con independencia³.

Causas de la valoración dada: En cuanto a los motivos o causas de las valoraciones dadas, señalaremos aquellos en los que se da una mayor coincidencia entre los usuarios para la actividad correspondiente. Entre paréntesis el número de veces en que se ha citado el motivo.

- *Salir del portal a la calle:* Escalones o escaleras (16)
Puerta pesada (9)
Mucha gente (4)
Cambio de luminosidad (3)
Aceras altas /estrechas (2).
- *Circular por la calle:* Barreras/ obstáculos -sin precisar- (7)
Coche mal aparcados o circulación (7)
Sin rebajes/ bordillos (6)
Aceras altas/ estrechas (6)
Desniveles (6)
Pavimento irregular (3)
No hay semáforos (2).
- *Cruzar la calzada:* Sin rebajes/ bordillos (15)
Poco tiempo cruce peatón (7)

³ Observamos en este último caso la coincidencia de la valoración (5,0) con las obtenidas en el cuestionario de vivienda (Tabla 39 en Capítulo 4): Abrir puerta del portal (4,7) y Aproximación de la calle al portal (5,4), lo que prueba la robustez de estas encuestas para medir la autonomía de las personas con discapacidad

- Pasear por el parque:
 - No adaptación (7)
 - Coches mal aparcados (5)
 - Aceras altas/ estrechas (5)
 - Sin señales sonoras (3)
 - Mucha gente (3)
 - No hay semáforos (2)
 - No hay pasos de peatones (2).
- Comprar cerca de casa:
 - Poca accesibilidad (9)
 - Mal terreno –tierra, gravilla- (8)
 - Diferentes alturas/ escalones (5).
 - Sin rebajes/ rampas (8)
 - No adaptación (5)
 - Demasiado peso (4)
 - Mala comunicación (3)
 - Depende de la puerta (2)
 - Problemas de visión (2).

3.2.2.Comparación de la accesibilidad en los entornos públicos y privados

Se consideran conjuntamente aquí elementos que se han valorado separadamente en otros lugares de esta y en otras encuestas (Transporte Urbano, Edificación). Se pretende comparar, aún a fuerza de repetir valoraciones singulares, la percepción que sobre la accesibilidad de diversos espacios privados y públicos, de estancia, tránsito peatonal o transporte, tienen las personas con discapacidad. La clave para pasar de la escala cualitativa a otra decimal que nos permite elaborar la tabla es la siguiente:

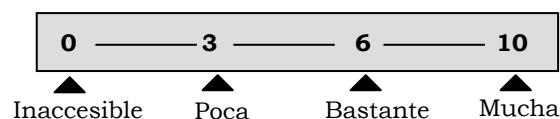


Tabla 3.6. Grado de accesibilidad de los espacios urbanos según deficiencias

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla de ruedas
Transporte: Acceso al tren o metro	3,2	-	4,7	2,6	3,1	1,6
Transporte: Acceso al autobús	4,2	5,2	4,9	3,6	4,2	2,9
Cines/teatros	4,3	-	4,3	4,2	4,5	4,1
Bares/Restaurantes	4,6	-	6,1	3,9	4,7	3,4
Mercados, tiendas, supermercado	4,7	7,6	4,4	4,4	3,3	3,8
Edificios educativos y culturales	4,8	7,6	4,7	4,2	4,5	3,7
Calles (cruces de calzada)	4,9	6,3	4,1	4,6	5,7	4,2
Calles (aceras, paseos)	5,0	5,7	5,0	4,8	5,5	4,5
Parques, jardines	5,7	7,6	5,8	5,4	5,0	5,4
Zonas comunes de su vivienda	6,9	8,4	7,0	6,2	7,8	5,5
Interior de su vivienda	7,5	7,5	8,3	6,8	8,9	6,3
<i>Rango Muestral</i>	<i>232/327</i>	<i>5/6</i>	<i>31/69</i>	<i>189/246</i>	<i>8/11</i>	<i>111/138</i>

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999) ** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Fuente: Encuesta de “Edificación y Espacio Urbano”

La tabla nos confirma la inaccesibilidad de los medios de transporte urbano, de algunos edificios de uso público, especialmente de los vinculados al ocio; también la ligeramente peor percepción de los cruces que de las aceras, la situación media de

la accesibilidad de parques y jardines y, sobretudo, la mejor situación comparativa de los espacios privados de la propia vivienda respecto a ningún otro.

3.2.3. Actuación preferente

Para los usuarios, las calles son los elementos que necesitan, con mayor prioridad, la actuación para la eliminación de barreras.

A través de una pregunta se pretendió que, de los 11 espacios anteriores, el usuario seleccionara los tres donde fuera más importante o prioritario para él eliminar las barreras existentes. Asimismo, debía ordenarlos por orden de preferencia de actuación, de mayor a menor prioridad en la eliminación de las barreras, de acuerdo a sus necesidades. Los resultados obtenidos se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 3.7. Ordenación y frecuencia de resultados de los elementos que necesitan eliminación de barreras Actuación preferente

Espacios	Total	%*	Reparto entre posiciones		
			1º lugar	2º lugar	3º lugar
Calles en general	272	86,3	51,1	31,6	17,3
Calles (aceras, paseos)	134		57,5	28,3	14,2
Calles (cruces de calzada)	138		44,9	34,8	20,3
Transporte en general	187	59,4	31,5	40,6	27,8
Transporte: Acceso al autobús	105		37,1	39,0	23,8
Transporte: Acceso al tren o metro	82		24,4	42,7	32,9
Edificios educativos y culturales	107	34,0	26,1	36,4	37,4
Vivienda en general	86	27,3	62,8	29,1	8,1
Interior de su vivienda	36		83,3	13,9	2,8
Zonas comunes de su vivienda	50		48,0	40,0	12,0
Mercados, tiendas, supermercado	83	26,3	10,8	37,3	51,8
Bares/Restaurantes	78	24,8	14,4	23,1	61,5
Cines/teatros	56	17,8	19,6	35,7	44,6
Parques, jardines	24	7,6	12,5	50,0	37,5

* % sobre el total de usuarios que responden=315.

Una primera observación de la tabla anterior muestra que en las calles es donde a más personas perjudica la existencia de barreras, a pesar de no ser el más inaccesible. El 86% de los usuarios declaran que existe una necesidad de actuación preferente para la eliminación de estas barreras, tanto en las aceras y paseos como en los cruces de calzada. Cabe añadir, que el 50% de estos usuarios conciben esta actuación como primera preferencia, lo que resulta lógico por la importancia de que las aceras y cruces de la ciudad sean accesibles.

El acceso a los medios de transporte también es considerado como un elemento que necesita eliminación de barreras, y así lo declara un 59% de los usuarios. Las mayores necesidades se declaran en el acceso al autobús. Este elemento se considera que necesita actuación preferente en un 37% de los casos, por encima del acceso al tren o metro, que es considerado como preferente por un 24% de los usuarios. Hay que tener en cuenta que el tren o el metro no son medios de tan amplia implantación como el autobús urbano, por lo que esta diferencia resulta lógica.

Un 34% de los usuarios consideran que los edificios educativos y culturales necesitan reformas para eliminar las barreras, si embargo, el 73% de ellos no consideran que sea una prioridad de primer orden.

En cuanto a la vivienda, el porcentaje de usuarios que consideran la necesidad de actuación no es muy alto, 27%; si embargo, los que si lo consideran opinan que las medidas a tomar son absolutamente prioritarias, reflejo de la existencia de barreras insalvables en su hogar. De hecho, las actuaciones en el interior son las que más veces se citan en primer lugar, puesto que los problemas de accesibilidad interior del propio hogar tienen una gravedad muy superior a cualquier otro espacio, dada su elevada incidencia sobre la calidad de vida de la persona con discapacidad.

Por último, tanto los locales de ocio como los parques y jardines son nombrados por porcentajes no muy elevados de los usuarios encuestados, 17% y 7% respectivamente. Estos resultados son indicativos de poca necesidad de actuación para la eliminación de barreras, además la mayoría de los usuarios que los nombran no los conciben como elementos con necesidades prioritarios de actuación.

3.2.4. Accesibilidad en los elementos de la calle

Para las personas con deficiencia visual el pavimento de las aceras es el elemento de la calle que se encuentra en peor estado en cuanto a accesibilidad. Para las personas con discapacidades motoras el principal problema lo encuentran en los bordillos.

La calle es un continuo y como tal deben ser las intervenciones; no obstante, como quiera que las zonas urbanas consolidadas no siempre pueden ser transformadas de forma global y simultánea, resulta útil conocer qué elementos de las calles se perciben como más o menos accesibles por parte de los usuarios. Para ello les hemos pedido que valoren la **situación**, **evolución** e **importancia** de los principales elementos-clave que inciden sobre la accesibilidad de la calle. Cada una de las valoraciones permitía tres respuestas diferentes, una indicando una situación negativa (*mala, empeora o poca*, respectivamente), otra intermedia (*suficiente, no cambia o bastante*, respectivamente) y otra positiva (*bueno, mejora o mucha*, respectivamente). Los resultados se han asociado, como en otros casos, a una escala numérica de 0 a 10, de modo que se puedan agregar y comparar fácilmente, tal como muestra la Tabla 3.8. Los valores absolutos obtenidos en cada caso y las diferencias entre las tres valoraciones para cada concepto (situación, evolución e importancia) nos permiten localizar y ordenar los problemas y necesidades relacionados con cada elemento urbano, su trascendencia y evolución para cada colectivo. La siguiente tabla comparativa muestra los principales resultados obtenidos.

Se han ordenado los elementos urbanos de peor a mejor valoración media de su estado o situación actual. Dado el elevado peso relativo de las discapacidades físicas sobre la muestra es conveniente revisar separadamente las columnas, especialmente la 2, donde se muestran los resultados medios de las respuestas dadas por personas con **deficiencias visuales**. Para estas personas el estado del pavimento en las aceras es lo que en peor estado se encuentra, seguido de los

elementos de escalera (barandillas, apoyos). Por encima del Suficiente, pero lejos de una situación Buena se encuentran todos los demás elementos.

Para los afectados por **discapacidades motoras** los problemas se sitúan más en los bordillos, aunque los valores son negativos en casi todos los casos. La evolución que se observa es ligeramente positiva, en general, reconociendo que se están produciendo mejoras, especialmente en la anchura de aceras y en las rampas, aspectos en los que hay mucha coincidencia entre las distintas discapacidades. Esto es relevante porque son dos elementos a los que se concede una importancia elevada. Otros elementos de importancia elevada en los que no se percibe tan buena evolución son el pavimentado y bordillos (rebajes) de las aceras que, además, parten de una situación negativa o insuficiente.

Hay que destacar la falta de mejora detectada en el tiempo de paso de los semáforos, sobretodo en contraste con su gran importancia para el colectivo de personas con deficiencias visuales. Para ellos es también muy relevante la señalización, pero esta evoluciona más positivamente.

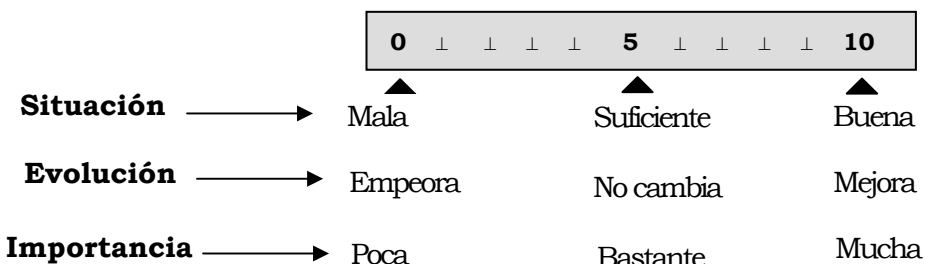


Tabla 3.8. Valoración de la accesibilidad en las calles de la ciudad_Ordenados por grado de importancia

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla
Señalización para ciegos/sordos						
Valoración	3,5	1,3	5,0	3,0	5,0	2,2
Evolución	6,2	-	7,0	5,4	-	5,3
Importancia	4,7	-	8,3	3,1	-	2,5
Semáforos: Tiempo paso para peatones						
Valoración	4,9	3,3	6,2	5,0	4,0	5,1
Evolución	5,6	-	5,3	5,5	6,7	5,1
Importancia	5,9	-	8,2	5,0	-	4,5
Escaleras exteriores: barandillas, apoyos						
Valoración	3,3	4,2	4,6	3,0	1,7	2,4
Evolución	5,4	-	6,0	5,2	5,0	5,3
Importancia	6,8	-	6,3	6,4	9,0	5,4
Anchura de las aceras						
Valoración	4,1	4,0	5,4	4,4	1,4	4,0
Evolución	7,6	-	7,7	7,8	7,1	7,6
Importancia	7,5	-	7,3	7,7	7,5	8,3
Bordillos en los cruces: altura, rebajes						
Valoración	3,4	3,3	5,3	2,9	2,5	2,5
Evolución	5,7	-	6,2	6,1	3,6	6,1
Importancia	7,8	-	8,1	7,8	7,5	8,3
Pavimento de aceras (estado y calidad)						
Valoración	3,9	2,5	4,3	4,3	3,5	4,4
Evolución	6,0	-	6,1	5,9	6,4	6,1
Importancia	7,8	-	7,4	7,4	10,0	7,3
Rampas en la calle (cuando hay)						
Valoración	4,6	-	6,5	4,2	2,8	4,4
Evolución	6,5	-	7,3	6,4	5,8	6,8
Importancia	7,9	-	7,1	8,3	-	8,5
<i>Rango muestral</i>	116/331	1/6	30/69	61/247	4/11	36/138

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Para el análisis de resultados nos centramos sobre los colectivos de los que se dispone de un número significativo de observaciones, concretamente los encuestados con Deficiencias del Sistema Nervioso (categoría 6), con Deficiencias Visuales (categoría 2) y, en menor medida, aquellos con Deficiencias Osteoarticulares (categoría 5).

Las personas con deficiencias del Sistema Nervioso[6] no aprueban ninguno de los elementos de las calles que habían de valorar; destacando la mala puntuación que otorgan a bordillos y escaleras. Estos elementos son de forma casi idéntica valorados negativamente por las personas con deficiencias osteoarticulares[5], lo que nos confirmaría que **los cambios de nivel en las calles son los elementos que más negativamente están afectando a las personas con discapacidades físicas**, por encima de otros elementos como la anchura o pavimento de aceras, las rampas o el tiempo de paso de los semáforos. Estas barreras apenas han sufrido mejora en los últimos años, a juzgar por la percepción de la evolución de los afectados (Tabla 19), particularmente las escaleras. Se reconoce una cierta mejora en el rebaje de los bordillos, pero sin duda insuficiente a juzgar por los valores medios obtenidos. En otros elementos sí han percibido una evolución positiva: especialmente en la anchura de aceras y, en cierta medida, en las rampas de las calles, elementos que los propios afectados consideran como de gran importancia para su calidad de vida.

Podemos concluir de todo ello que los **bordillos, rampas y estado y ancho de las aceras** son los elementos que por su importancia y estado actual requieren de mayores y más decididas actuaciones. Aunque los colectivos afectados perciben una cierta mejora en todos ellos, la incidencia en su mejora de calidad de vida justificaría invertir para que la evolución percibida sea más positiva.

Para las personas con deficiencias visuales la situación de los elementos urbanos es bastante homogénea en cuanto a su accesibilidad y, en general, se puede calificar de ‘acceptable’ a partir de sus propias valoraciones. Destacaría negativamente el estado y calidad de las aceras, que no llega al ‘suficiente’, y por el lado positivo el tiempo de paso en los semáforos. Para este colectivo la evolución es claramente positiva en la mayoría de aspectos, especialmente la anchura de aceras, rampas y señalización, si bien, sus necesidades en cuanto a la accesibilidad de estos elementos es también elevada. Es preciso destacar que en el cuestionario no se incorporaron los obstáculos verticales como elemento urbano que afecta particularmente a este colectivo. Nos debemos remitir a otros apartados de la encuesta para valorar la situación de las ciudades en este aspecto, una vez comprobado que la señalización es reconocida como el elemento de mayor importancia para este colectivo.

El colectivo comprendido en la categoría [8] correspondiente a personas con otras deficiencias no clasificadas en las anteriores presenta valoraciones más radicales, coincidiendo en la mala valoración de los cambios de nivel, pero también de la anchura de aceras o rampas. Al ser un colectivo escasamente numeroso y poco homogéneo hemos de dar menor relevancia a estas observaciones que, sin duda, están muy sesgadas negativamente por unas pocas valoraciones individuales muy extremas. Hay que destacar, no obstante, que la percepción de evolución es mucho más positiva y acorde con los restantes grupos.

3.2.5. Actitudes ciudadanas que afectan a la movilidad de las personas con discapacidades

Los principales problemas encontrados en relación a las actitudes ciudadanas se pueden relacionar con el mal uso del automóvil.

El sistema de valoración es idéntico al del apartado anterior, correspondiendo las puntuaciones a los mismos grados o conceptos.

Tabla 3.9. Actitudes ciudadanas que facilitan/dificultan el tránsito de las personas con discapacidad: valoración, evolución e importancia para su calidad de vida

Concepto	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla
COMERCIANTES						
Valoración	7,3	8,0	8,7	6,7	6,5	6,9
Evolución	7,4	-	7,3	7,3	7,9	7,8
Importancia	5,5	-	8,0	4,4	-	4,6
PEATONES						
Valoración	6,9	6,7	6,8	6,8	7,7	7,2
Evolución	7,1	-	6,9	6,8	8,6	7,5
Importancia	6,3	-	6,6	6,2	-	6,1
AUTOMOVILISTAS						
Valoración	4,0	3,3	4,3	4,1	4,0	4,5
Evolución	4,9	-	4,8	4,8	5,7	5,7
Importancia	7,7	-	8,1	7,5	-	7,4
Rango muestral	118/332	1/6	19/69	88/245	3/11	58/139

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Se ha considerado de gran importancia conocer la opinión de las personas con discapacidades respecto a las actitudes de sus conciudadanos para con sus necesidades de accesibilidad. De forma similar entre todos los colectivos encuestados se constatan **grandes diferencias entre el civismo reconocido de comerciantes y peatones y su carencia entre los automovilistas**. La actitud de estos es además persistente y ninguno de los grupos percibe un cambio positivo apreciable.

Esto es relevante de cara a la gran influencia que el cumplimiento de las normas de circulación, particularmente de aparcamiento, y la cortesía hacia las personas que requieren mayor tiempo en sus desplazamientos, tienen sobre la calidad y seguridad de uso de la ciudad por parte de estas personas. Se podría deducir de aquí la necesidad de incidir específicamente sobre los conductores para cambiar determinados hábitos o actitudes que afectan de forma notable y grave a los colectivos discapacitados. De hecho la puntuación de importancia otorgada al comportamiento cívico es considerablemente superior cuando se refiere a los automovilistas que a peatones o comerciantes, siendo con las rampas y estado de aceras y bordillos, uno de los elementos reconocidos como más importantes para su calidad de vida en la ciudad por las personas con discapacidad.

Analizando las diferencias entre grupos de usuarios vemos que las personas con **deficiencia visual** son las que mayor trascendencia dan al comportamiento de los automovilistas, pero también la dan a los comerciantes, a los que valoran mucho más positivamente que el resto de usuarios. No hemos solicitado explicaciones de las valoraciones dadas y dado el carácter positivo de este efecto, lo constatamos sin más.

En resumen, se puede afirmar que los desequilibrios y problemas de las actitudes ciudadanas se encuentran casi exclusivamente en relación con el uso (mal uso) del automóvil y su preponderancia o poder en la ciudad, que revierte muy negativamente sobre la calidad de vida de las personas con problemas de movilidad o comunicación. Con independencia de la solución de los problemas de congestión circulatoria que comparten casi todas las ciudades, no cabe duda de que se pueden y deben tomar medidas para mejorar esas actitudes perjudiciales, cuyas consecuencias se han visto concretadas en otros apartados de este mismo estudio.

Gráfico 3.1. Accesibilidad de los elementos urbanos y actitudes ciudadanas en relación con la accesibilidad: valoración e importancia dada por los usuarios.

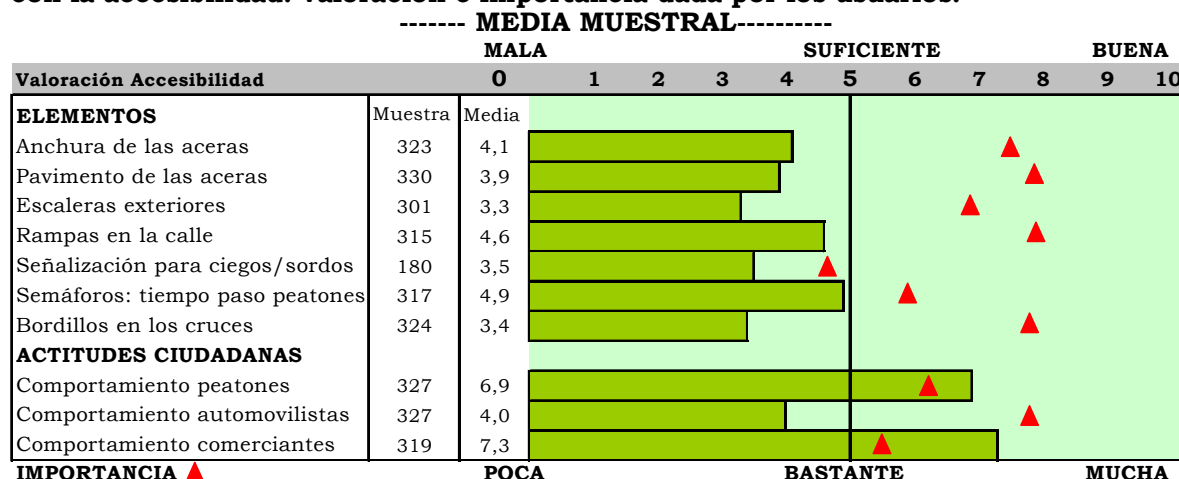
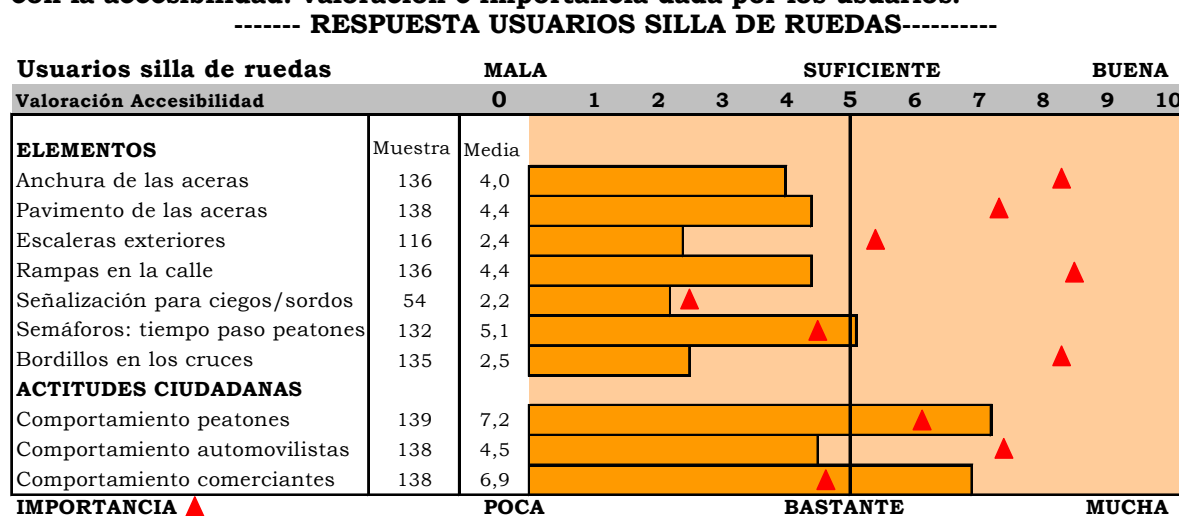


Gráfico 3.2. Accesibilidad de los elementos urbanos y actitudes ciudadanas en relación con la accesibilidad: valoración e importancia dada por los usuarios.



Usuarios con **deficiencias visuales**: La inadaptación de las máquinas expendedoras a las personas con deficiencia visual es el aspecto más destacado. Las cabinas de teléfono son otro elemento de mobiliario urbano que plantea dificultades casi a la mitad de respondentes. La adaptación de estas cabinas va dirigida a las personas con movilidad reducida, por lo que el resultado es casi idéntico al de las cabinas estándar. Esta falta de adaptación a las necesidades de las personas con pérdida de visión se muestra también en las cabinas de inodoro públicas.

Existe otro grupo de elementos de mobiliario urbano cuya instalación y modo de utilización plantean problemas a este colectivo; en él incluimos –según frecuencia– las papeleras, contenedores, buzones y cubos de basura. Todos ellos comparten problemas de localización, obstaculización del paso y dificultad de uso para personas con falta de visión.

Los motivos de dificultad reseñados por este colectivo son variados, pero los más repetidos están relacionados con la colocación del mobiliario, ya sea porque estorba o no tiene un sitio fijo o fácilmente localizable, provocando bien confusión o problemas de paso, bien dificultades de localización. Esto ocurre con mayor frecuencia en relación con los cubos de basura, contenedores, papeleras, buzones y fuentes para beber. El caso de los contenedores es de todos ellos el más repetido como elemento que dificulta el paso. En su caso se resalta también la dificultad para levantar la tapa o la dificultad de acercamiento. Además abundan en la carencia de determinados elementos (cabinas adaptadas –para ellos–, WC públicos en la calle, fuentes).

Las terrazas de los establecimientos son otro elemento señalado que dificulta su paso por la ocupación de las aceras.

En relación con las cabinas de teléfono y máquinas expendedoras, un número elevado señala que no las usa destacando los problemas de operación porque el relieve es insuficiente o las letras pequeñas (esto último lo destacan también de los WC públicos)

Usuarios con **deficiencias osteoarticulares**: Destacan dos problemas generalizables a casi todos los elementos: la escasez de mobiliario adaptado (cabinas de teléfono no adaptadas, los contenedores, fuentes, bancos y WC públicos) y la altura de ese mobiliario, especialmente cabinas de teléfono, fuentes, contenedores, buzones y máquinas expendedoras.

De los quioscos y terrazas destacan los escalones precisos para acceder en muchos casos y de los bancos la incomodidad y la falta de elementos de apoyo.

Usuarios con **deficiencia del Sistema Nervioso**: La altura de los elementos a manipular es el problema más destacado y común a casi todo el mobiliario urbano consultado, debido sobretodo a que la mayoría son usuarios de silla de ruedas. Este problema se cita 53 veces en relación con los Contenedores, 49 veces respecto a los buzones de correos, 48 a las máquinas expendedoras de todo tipo, 46 de las cabinas de teléfono, 31 de las fuentes de beber, 27 de los cubos de basura, 20 de las papeleras, 16 de los quioscos.... y así en casi todos los elementos.

Para las personas de movilidad reducida los WC o inodoros situados en la vía pública plantean dos problemas fundamentales: son escasos (40 veces citado) y no están adaptados (66 veces citado). Este tipo de mobiliario urbano es sin duda una

buena solución para el colectivo, en la medida que los locales públicos carecen en múltiples casos de servicios higiénicos utilizables por ellos; pero esta solución requiere mayor frecuencia, localización de acuerdo a patrones o con información sobre su ubicación precisa y la generalización de modelos adaptados.

Además de los problemas de altura ya citados, los contenedores y cubos de basura tienen también el problema de la dificultad para levantar la tapa (20 veces citado en el primer caso y 10 en el segundo), su falta de adaptación para los usuarios de silla de ruedas (6) y su difícil localización para los discapacitados visuales (3).

Igualmente, las papeleras son escasas (11) o están mal colocadas (4), las cabinas de teléfono también son escasas (12) o cuesta poner monedas o marcar – quizá por la altura una vez más- (5).

De los quioscos no se resalta su colocación, pero sí la invasión que realizan de las aceras (4) y la existencia de escalones (5). Esto último también ocurre con las terrazas (11), aunque son pocos los que destacan que dificultan el paso (2).

Las fuentes de beber, además de su altura, son pocas o mal situadas (10), no están adaptadas (23) y requieren demasiada fuerza para abrir el paso de agua.

En cuanto a los bancos, son poco usados por este colectivo que se desplaza mayormente en silla de ruedas, pero se afirma que son pocos (8), es difícil levantarse o carecen de punto de apoyo para hacerlo

Escasez, exceso y colocación del Mobiliario urbano

Mayoritariamente, los usuarios piensan que el mobiliario urbano es más escaso que excesivo. Sin embargo, los elementos considerados excesivos lo son porque ocupan la banda libre de paso peatonal.

Un problema para la accesibilidad puede ser tanto la falta como el exceso de mobiliario urbano, además de su colocación. Hemos querido conocer la opinión de los encuestados al respecto. Hemos ordenado los elementos según el número de respuestas obtenidas, que están separadas según se consideren escasos o excesivos. La primera columna de datos presenta el total de respuestas obtenidas en cada caso.

Tabla 3.11. Escasez o exceso de Mobiliario urbano

Elemento	Respuestas	Escaso	%	Excesivo	%
W.C. públicos en calle	169	162	95,8	7	4,3
Fuentes beber	129	118	91,5	11	8,5
Cabinas teléfono adaptadas	125	121	96,8	4	3,2
Bancos y asientos	107	78	72,9	29	27,1
Papeleras	104	76	73,0	28	26,9
Buzones	89	76	85,4	13	14,6
Contenedores	84	39	46,4	45	53,6
Cabinas teléfono	75	45	60,0	30	40,0
Terrazas	70	24	34,3	46	65,7
Cubos de basura	66	32	48,5	34	51,5
Máquinas expendedoras	65	31	47,7	34	52,3
Quioscos	61	25	41,0	36	59,0
TOTAL	1144	827	72,3	317	27,7

Como vemos es muy superior el número de elementos que se consideran escasos que los que se consideran excesivos. Destaca la insuficiencia de servicios higiénicos en la calle, fuentes de beber y cabinas adaptadas. Por el contrario, los elementos que resultan más excesivos a las personas con discapacidad son, por este orden, las terrazas de establecimientos de restauración, contenedores, quioscos, etc. Estos problemas se derivan más de la inobservancia por parte de los establecimientos, empresas o particulares de las ordenanzas sobre ocupación de la vía pública, la inoperancia de esta o incluso su inobservancia o falta de control por parte de las autoridades municipales, de modo que se ocupa la banda libre de paso peatonal generando diversos problemas a las personas de movilidad o visión reducida.

En cuanto a la colocación del mobiliario urbano sobre la vía pública, hay gran equilibrio entre los que consideran que, en general, está bien situado, y los que piensan lo contrario, como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 3.12. Valoración de la situación del mobiliario urbano según deficiencias

“¿Está bien situado?”

Resp.	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
No	152	51,0	3	50,0	26	40,6	0	0,0	18	60,0	97	52,4	1	50,0	7	70,0
Sí	146	49,0	3	50,0	38	59,4	1	100,0	12	40,0	88	47,6	1	50,0	3	30,0
Total	298	100,0	6	100,0	64	100,0	1	100,0	30	100,0	185	100,0	2	100,0	10	100,0

Sin respuesta= 40 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

Los encuestados se reparten en partes casi iguales entre los que consideran bien y mal situado el mobiliario urbano. Entre estos últimos la gran mayoría (83%) lo justifica por el mal alineamiento o colocación, que plantea dificultades al paso o -especialmente para los usuarios de sillas de ruedas- la ruptura total de recorrido. La combinación de aceras estrechas y mobiliario urbano inadecuadamente situado establece fronteras infranqueables para múltiples personas con movilidad reducida.

3.2.7. Barreras en parques y jardines

Los parques son espacios importantes para el ocio en la ciudad, por lo que se ha considerado oportuno contemplar en la encuesta el grado de satisfacción de las personas con discapacidad en cuanto a sus condiciones de accesibilidad. En primer lugar se ha preguntado sobre la frecuencia de utilización.

Tabla 3.13. Frecuencia de visitas a parques o jardines según deficiencias

Resp.	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Diaria	60	18,1	1	16,7	14	20,6	0	0,0	2	6,1	38	18,0	1	50,0	4	36,4
Semanal	123	37,0	4	66,7	29	42,6	1	100,0	12	36,4	75	35,5	1	50,0	1	9,1
Mensual	54	16,3	1	16,7	2	2,9	0	0,0	10	30,3	38	18,0	0	0,0	3	27,3
Nunca	35	10,5	0	0,0	12	17,6	0	0,0	2	6,1	20	9,5	0	0,0	1	9,1
Otras	60	18,1	0	0,0	11	16,2	0	0,0	7	21,2	40	19,0	0	0,0	2	18,2
Total	332	100,0	6	100,0	68	100,0	1	100,0	33	100,0	211	100,0	2	100,0	11	100

Sin respuesta= 6 usuarios.

Otras= Algunas veces, casi nunca, cuando puedo, poco, cuando me apetece...

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

Sin considerar la categoría 'otras' por su imprecisión resultaría que las personas con discapacidad acuden al parque una vez cada 3,4 días, una cifra bastante elevada que muestra que para este colectivo las condiciones de accesibilidad de este entorno han de ser buenas.

Preguntados sobre si la existencia de barreras en la entrada o interior del parque impedían disfrutar plenamente de estos espacios, la respuesta media es bastante positiva: un 69% consideró que no. Entre las personas con deficiencia visual este porcentaje alcanza el 88%.

Tabla 3.14. Existencia de barreras en los parques o jardines según deficiencias

Resp	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
No	211	68,5	5	83,3	49	87,5	0	0,0	21	65,6	127	63,5	2	100,0	7	63,6
Sí	97	31,5	1	16,7	7	12,5	1	100,0	11	34,4	73	36,5	0	0,0	4	36,4
Total	308	100,0	6	100,0	56	100,0	1	100,0	32	100,0	200	100,0	2	100,0	11	100,0

Sin respuesta= 30 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

Las barreras más habituales encontradas en este espacio han sido las escaleras y desniveles y, en mucha menor medida, el pavimento o suelo en mal estado y la falta de pasamanos.

3.2.8.Obras: Vallado y señalización

Mayoritariamente, se considera que el vallado de las obras es inadecuado o peligroso, sobretudo para los usuarios con deficiencia visual. El 66% de los encuestados consideran que su estado a lo largo de los últimos años no ha mejorado. La valoración de la señalización es más positiva.

El último aspecto específico que ha tratado la encuesta es relativo a la calidad y vallado de las obras en la ciudad, desde el punto de vista de la accesibilidad.

Un 69,5% de los encuestados considera que el vallado de las obras en su ciudad es inadecuado o peligroso, un 1% lo considera inexistente y, en definitiva sólo 1 de cada 4 considera que esos cerramientos sean adecuados. La opinión de los encuestados con deficiencias visuales es aún más negativa, pues sólo un 18% considera que es correcta.

Tabla 3.15. Estado del vallado de las obras realizadas en la ciudad según deficiencias

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Adecuado	83	25,1	2	33,3	12	17,6	1	100,0	10	30,3	57	27,1	0	0,0	1	9,1
Inadecuado	102	30,8	0	0,0	15	22,1	0	0,0	13	39,4	70	33,3	2	100,0	2	18,2
Peligroso	128	38,7	4	66,7	41	60,3	0	0,0	8	24,2	68	32,4	0	0,0	7	63,6
Inexistente	3	0,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	3,0	2	1,0	0	0,0	0	0,0
No sabe	15	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	3,0	13	6,2	0	0,0	1	9,1
Total	331	100,0	6	100,0	68	100,0	1	100,0	33	100,0	210	100,0	2	100,0	11	100

Sin respuesta= 7 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

Las explicaciones dadas por los encuestados han sido muy variadas y ricas en matices, por lo que las listamos a continuación:

Tabla 3.16. Dificultades encontradas respecto al vallado de las obras

Nº resp.	Dificultades
32	Aceras ocupadas
17	Pasos estrechos/poco espacio
16	Obligación bajar de acera
15	Dificultan desplazamientos
15	Inseguridad/vallas móviles
12	Bien situados
12	Insuficiente
8	No accesible con silla
8	Vallas
6	Mal colocado
5	No cumple normativas
4	Andamios
4	Señalización mala
4	Alternativa no accesible
3	No indicados para ciegos
3	No tienen en cuenta PMR/discap. Físicos

2	Accesibilidad
2	Chapas y aristas sobresalen
2	Difícil acceso a establecimientos
2	Material fuera
2	Sin aviso
2	Pavimento irregular
1	Depende calle
1	Lo mejor que pueden
1	Lo ves cuando estas cerca
1	Mejora
1	Obras frecuencia
1	Obras mucho tiempo
1	Sin sentido

La evolución en la forma de vallar las obras se percibe como positiva por un 34% de la muestra. En cambio, un 45% considera que la situación no ha cambiado apreciablemente, mientras un 11% cree que ha empeorado. Las personas con deficiencias visuales tienen posiciones más contrapuestas que el resto en cuanto a esta evolución, al tener una opinión positiva por encima de la media (39%), del mismo modo que la negativa (15%).

Tabla 3.17. Evolución en el vallado de las obras realizadas en la ciudad según deficiencias

Resp.	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Positiva	98	34,4	3	75,0	23	39,0	0	0,0	8	26,7	61	34,1	0	0,0	3	27,3
Negativa	32	11,2	1	25,0	9	15,3	0	0,0	6	20,0	14	7,8	0	0,0	2	18,2
Igual	129	45,3	0	0,0	24	40,7	1	100	14	46,7	85	47,5	1	100	4	36,4
No sabe	26	9,1	0	0,0	3	5,1	0	0,0	2	6,7	19	10,6	0	0,0	2	18,2
Total	285	100	4	100	59	100	1	100	30	100	179	100	1	100	11	100

Sin respuesta= 53 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

La señalización de las obras se valora de forma más positiva, pues uno de cada 3 encuestados la ha considerado adecuada (aunque este porcentaje es menor entre las personas con deficiencia visual), y son menos los que la consideran peligrosa (18%), quizá porque piensan que este aspecto tiene una menor importancia o potencial para provocar accidentes que las condiciones de vallado. No obstante un 9% considera que esa señalización es inexistente en las obras.

Tabla 3.18. Valoración de la señalización de las obras realizadas en la ciudad según deficiencias

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Adecuada	112	33,8	2	40,0	15	22,1	1	100,0	13	38,2	75	35,7	2	100,0	4	36,4
Inadecuada	102	30,8	1	20,0	21	30,9	0	0,0	10	29,4	67	31,9	0	0,0	3	27,3
Peligrosa	59	17,8	2	40,0	20	29,4	0	0,0	4	11,8	30	14,3	0	0,0	3	27,3
Inexistente	30	9,1	0	0,0	8	11,8	0	0,0	5	14,7	17	8,1	0	0,0	0	0,0
No sabe	28	8,5	0	0,0	4	5,9	0	0,0	2	5,9	21	10,0	0	0,0	1	9,1
Total	331	100,0	5	100,0	68	100,0	1	100,0	34	100,0	210	100,0	2	100,0	11	100,0

Sin respuesta= 7 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

La explicación a las respuestas negativas de la pregunta anterior (inadecuada o peligrosa) es su:

- insuficiente señalización (34)
- falta de señales de aviso (12)
- escasa visibilidad (18),
- ausencia (8)
- incumplimiento de la normativa (3).

Respecto a su evolución, se considera muy similar a la del vallado, con un 42% que cree que sigue igual, un 37% que la cree positiva y un 11% que la considera negativa. Estos resultados son ligeramente peores para las personas con deficiencia visual, entre las que un 16% consideran la evolución negativa

Tabla 3.19. Evolución del estado de la señalización en las obras según deficiencias

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Positiva	104	37,0	2	33,3	19	33,9	0	0,0	11	37,9	67	37,4	1	100,0	4	44,4
Negativa	30	10,7	2	33,3	9	16,1	1	100,0	4	13,8	14	7,8	0	0,0	0	0,0
Igual	117	41,6	2	33,3	23	41,1	0	0,0	13	44,8	75	41,9	0	0,0	4	44,4
No sabe	30	10,7	0	0,0	5	8,9	0	0,0	1	3,4	23	12,8	0	0,0	1	11,1
Total	281	100,0	6	100,0	56	100,0	1	100,0	29	100,0	179	100,0	1	100,0	9	100,0

Sin respuesta= 57 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

3.2.9. Balance sobre la evolución de la accesibilidad en la ciudad

La evolución de la accesibilidad en la ciudad se considera ligeramente positiva. La evolución en el barrio se considera mejor que en la ciudad; por tanto, se consideran más favorablemente los espacios conocidos.

Como cierre del conjunto de preguntas de opinión sobre la accesibilidad en la ciudad se planteó una pregunta de balance, con el siguiente texto:

“En general, ¿Cómo diría que es la evolución de la accesibilidad en su ciudad? Muy positiva / Positiva / Apenas cambia / Negativa / Muy negativa / No sabe.”

Como en anteriores ocasiones hemos asociado una escala decimal a las respuestas posibles, quedando como sigue:

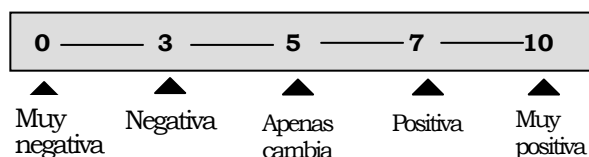


Tabla 3.20. Evolución de la accesibilidad en la ciudad según deficiencias

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla
Evol ciudad	5,9	6,0	6,2	5,9	5,5	6,0
Respuestas	327	6	67	243	11	137

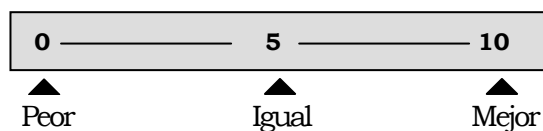
*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

La valoración general de la evolución de la accesibilidad en las ciudades es ligeramente positiva. El valor medio cercano a 6 no debe llevarnos a engaño creyendo que equivale al “bien” de las calificaciones académicas, pues ésta nota sólo indica, en este caso, que en términos medios se percibe un ligero cambio positivo.

¿Es este cambio suficiente? No hace falta mucha suposición para pensar que la respuesta a esta pregunta hubiera sido negativa si se hubiera llegado a plantear. En todo caso, quizá éste resultado –aún siendo atractivo por su sencillez- sea el menos relevante de esta encuesta. Nos dice que no vamos para atrás, pero tampoco llevamos una velocidad suficiente en las transformaciones necesarias. Y, en todo caso, lo más importante son los aspectos concretos que se derivan de estas preguntas y los cambios que nos deben invitar a realizar.

Finalmente, se preguntó si la evolución sufrida en su barrio de residencia era mejor, igual o peor que la del resto de la ciudad. No nos ha sorprendido que la respuesta se haya situado en una valor de 6,6, es decir, apreciablemente superior a ‘igual’, de acuerdo con una escala como la siguiente.



El mayor aprecio y confianza hacia el espacio conocido hace que se valore más positivamente su situación o evolución, lo que se manifiesta con mayor claridad por parte de los colectivos más afectados por las barreras: los que tienen deficiencias visuales y del sistema nervioso, usuarios de silla de ruedas en su mayoría estos últimos.

Tabla 3.21. Evolución de la accesibilidad en el barrio según deficiencias

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla de ruedas
Evol barrio	6,2	5,0	6,7	6,7	4,5	7,0
Respuesta	322	6	69	237	10	137

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Capítulo 4: Accesibilidad en la Edificación

4.1. Presentación de la muestra

Se ha recibido un total de 170 encuestas rellenas, de las que 6 se han anulado por no estar convenientemente contestadas, resultando una muestra final de 164 observaciones válidas correspondientes a usuarios con un perfil que se delimita en las siguientes tablas y textos.

Tabla 4.1. Clasificación de los encuestados según deficiencias

Deficiencia	Total	%
Mentales	11	6,7
Visuales	12	7,3
Osteoarticulares	31	18,9
Del sist. Nervioso	100	61,0
Viscerales	1	0,6
Otras no clasificadas	9	5,5
Total	164	100,0

*Clasificación según INE, 1999

Información muestral: EDIFICACIÓN	
Edad	Media: 34,9 años Desv. Est. 14,1 Máx.: 87 años Mín.: 3 años
Sexo	51% hombres y 49% mujeres
Hogar	Media: familias de 3,6 miembros
Ocupación	Remunerada en un 24% de los casos La proporción más elevada de trabajadores entre los grupos significativos a personas con deficiencias del sistema visuales, 58%, y la menos elevada entre personas con deficiencias del sistema nervioso, 19%. Entre los que carecen de ocupación remunerada, el 81% tienen alguna actividad que les hace salir de casa con regularidad.
Salir de casa	48% de forma autónoma y el 46% con acompañante. Las personas con deficiencias mentales, viscerales o visuales son las que mayor grado de autonomía tienen, siendo las deficientes del sistema nervioso las que menos (36 y 50% respectivamente).
Vivienda	Los usuarios residen fundamentalmente en edificios de pisos (77%), aunque es muy relevante el grupo de los que viven en viviendas unifamiliares (el restante 23 %). Entre los residentes en edificios de pisos, un 72 % dispone de ascensor. Las alturas dónde con mayor frecuencia habitan éstos son el primer piso (17,5 %), quinto o superior (19%) y Bajo (17,5 %). La superficie útil media de las viviendas que habitan es de 96 m ² útiles

Ayudas Técnicas en los desplazamientos: la siguiente Tabla resume las principales ayudas utilizadas por los usuarios, clasificados según el tipo de deficiencia principal declarada.

Tabla 4.2. Forma de Salir de casa según deficiencia

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
De forma autónoma	81	50,6	9	90,0	10	83,3	19	63,3	35	35,7	1	100,0	7	77,8
Acompañante	75	46,9	1	10,0	2	16,7	9	30,0	61	62,2	0	0,0	2	22,2
Depende destino	4	2,5	0	0,0	0	0,0	2	6,6	2	2,0	0	0,0	0	0,0
Total	160	100,0	10	100,0	12	100,0	30	100,0	98	100,0	1	100,0	9	100,0

Sin respuesta=4 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

La siguiente tabla resume las principales ayudas técnicas utilizadas por los usuarios. Cabe señalar que un usuario puede utilizar más de una ayuda técnica, en este caso se ha tenido en cuenta la ayuda técnica más restrictiva. En aquellos casos que el usuario necesita ayuda técnica junto con acompañante, se ha tomado en cuenta la ayuda técnica.

Tabla 4.3. Tipo de ayuda para salir de casa según deficiencia

Orden	Total	%	1	%	2	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Sin ayuda	44	26,8	10	90,9	7	58,3	11	35,5	14	14,0	0	0,0	2	22,2
Acompañante	7	4,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	7,0	0	0,0	0	0,0
Silla de ruedas	86	52,4	1	9,1	0	0,0	16	61,6	63	63,0	1	100,0	5	66,7
Muletas	12	7,3	0	0,0	0	0,0	4	12,9	7	7,0	0	0,0	1	11,1
Bastón/es	7	4,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	7	7,0	0	0,0	0	0,0
Andador	1	0,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	1,0	0	0,0	0	0,0
Bastón ciego	6	3,6	0	0,0	4	33,3	0	0,0	1	1,0	0	0,0	1	11,1
Perro	1	0,6	0	0,0	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total usuarios	164		11		12		31		100		1		9	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

4.2.Resultados de la explotación

4.2.1. Edificación Privada

Modificaciones en zonas comunes de la vivienda:

El porcentaje de usuarios que ha debido realizar alguna obra o modificación en la vivienda para facilitar su acceso es elevado: un 45% de media, siendo más frecuente entre los discapacitados con problemas de movilidad, que entre los sensoriales. Por orden de importancia, las transformaciones más frecuentes han sido:

- Rampas (25 casos)
- Ascensor (8 casos)
- Toda la vivienda (6 casos)
- Pasamanos (6 casos)
- Portal (5 casos)
- Ensanchar puertas (4 casos)
- Rebaje escalón/bordillo (3 casos)
- Braille en portero-buzón y ascensor (2 casos)
- Cambio de vivienda (1 caso)
- Vado permanente (1 caso)

- Portero automático (1 caso)

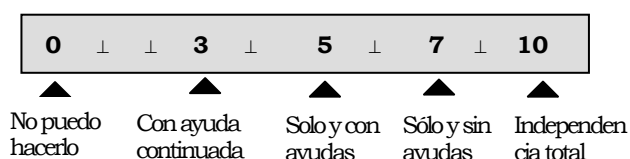
La actitud de los vecinos ante estos cambios ha sido considerada mayoritariamente *buena* (69%), pero para el restante 31% la actitud se define como negativa, fundamentalmente por las siguientes causas: ‘no conformidad’, ‘falta de colaboración’, ‘molestias’ u otras razones inconcretas (9 casos), ‘razones económicas’ (4 casos) o ‘diferencias estéticas’ (2 casos).

La accesibilidad del edificio y su entorno:

Los usuarios de silla de ruedas son el colectivo que encuentra mayores problemas de movilidad en los edificios de viviendas, especialmente en el itinerario para ir del garaje al portal y recoger el correo del buzón.

Los encuestados valoraron las facilidades o dificultades que tenían para desenvolverse en el entorno e interior de su edificio de vivienda, es decir, en sus zonas comunes. Para ello debieron dar una nota a cada una de las actividades según la siguiente clave:

- 0=No puedo hacerlo ni con la ayuda de otra persona,
3=Lo puedo hacer con ayuda continuada,
5=Lo puedo hacer solo y con ayudas puntuales,
7=Lo puedo hacer sólo y sin ayudas,
10=Lo puedo hacer con total comodidad e independencia.”**



Las respuestas se presentan en la siguiente tabla, ordenadas de mayor a menor dificultad.

Tabla 4.4. Valoración de la autonomía para realizar actividades o desplazamientos.

Con fondo gris se han señalado las actividades que los usuarios declaran no poder realizar de forma autónoma. más oscuro aquellas que requieren un nivel de ayuda superior (notas < 5)

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla de ruedas
PARTE COMÚN EDIFICIO						
Ir del garaje al portal	5,3	7,5	4,8	5,2	4,3	4,1
Coger correo del buzón	5,4	7,8	6,7	4,5	4,6	3,2
Aproximación de la calle al portal	6,4	8,0	6,4	6,2	6,0	5,4
Llamar portero automático	6,5	8,0	7,2	6,0	5,6	4,7
Ir hacia ascensor/fondo del portal	6,7	8,7	7,7	6,1	5,8	5,3
Pulsar botones ascensor	6,8	9,3	7,0	6,5	5,0	5,2
Abrir la puerta del portal	6,8	7,8	8,2	5,8	7,1	4,7
Abrir puerta vivienda	7,1	8,9	8,4	6,2	6,6	5,5
Entrar/salir de ascensor	7,4	9,6	9,5	6,1	6,8	4,8
DENTRO DE LA VIVIENDA						
Entrar y salir de la ducha/bañera	5,8	7,7	7,9	4,9	4,4	3,8
Cocinar y desenvolverse en cocina	5,9	8,8	6,5	4,9	6,0	3,7
Enchufar/desenchufar un aparato	6,8	8,9	7,6	6,0	6,1	5,3
Acceder al inodoro	7,0	8,1	8,7	5,9	6,9	4,7
Entrar y salir del baño o aseo	7,1	8,9	8,4	6,3	6,5	5,5
Entrar y salir de la cocina	7,6	8,9	8,3	7,0	7,1	6,2
Moverse por pasillo/habitaciones	7,9	9,5	8,6	7,2	8,1	6,7
<i>Rango muestral</i>	69/160	2/11	4/12	60/129	3/8	36/82

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999). ** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Como vemos, en las zonas comunes de la vivienda las dificultades mayores se concentran en el colectivo de personas con Deficiencias Físicas, especialmente entre los usuarios de sillas de ruedas. Los problemas principales se dan para ir del garaje al portal de la casa y para recoger el correo en los buzones. Este último problema es bastante común, aunque con distintos grados de importancia, entre los distintos usuarios encuestados.

En el interior o zona privada de las viviendas, las zonas más problemáticas son baños y cocinas y para los mismos colectivos anteriores.

Estos datos confirman aspectos ya conocidos, pero les dan una dimensión cuantitativa interesante y comparable.

Las causas citadas como motivo de las dificultades son muy variadas y, en general, bien conocidas. Citaremos las más frecuentes de entre las que aportan información relevante.

En las zonas comunes del edificio:

- **Para ir del garaje al portal**, la existencia de escaleras sin alternativa (6), el ascensor estrecho (2), rampas empinadas (2) o coches que obstaculizan el paso (2).
- **Para recoger el correo del buzón**, la elevada altura de éste (24) y la existencia de escaleras (5).
- **Para abrir la puerta del portal**, lo pesado de ésta (5), la existencia de escalones (4), la altura (3) o la cerradura difícil (2).
- **Para llamar al portero automático**, su altura (22)
- **Para utilizar el ascensor**, la existencia de escaleras o escalones previos (13), el tamaño reducido (9) o la altura de los botones (11).
- **Para aproximarse al portal desde la calle**, la existencia de escaleras o escalones (18), rampas empinadas (3) o aceras estrechas (2).

En el interior de la vivienda se destacan:

- **Para entrar o salir de la ducha o bañera**, su falta de adaptación (13), el tamaño reducido del baño (5) y la necesidad de apoyos (2).
- **Para entrar o salir del baño o aseo**, el paso de puertas estrecho (6), la falta de adaptación (3) y el tamaño reducido (2).
- **Para acceder al inodoro**, también la falta de adaptación (6) y la falta de movilidad (2).
- **Para enchufar aparatos**, la altura (8).

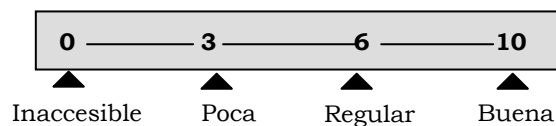
4.2.2. Accesibilidad Comparada de Edificios Privados y Públicos

El espacio mejor valorado en cuanto a accesibilidad es el interior de la propia vivienda. Los espacios menos valorados son los edificios públicos administrativos y los vinculados con el ocio, junto con los hoteles. Los edificios sanitarios y asistenciales son valorados positivamente.

Se pretende aquí conocer qué tipo de edificios plantean mayores problemas de utilización a las personas con problemas de movilidad o comunicación. Para ello se solicitó a los encuestados que declarasen el grado de accesibilidad (*buena, regular, poca o inaccesible*) que, según su experiencia particular, tenían diversos tipos de edificio. Se trata de tener una visión cualitativa de los usuarios, que puede ser

contrastada con las evaluaciones técnicas presentadas en otros capítulos del trabajo.

Como en casos anteriores, para poder hacer una explotación cuantitativa hemos asociado estas valoraciones a una escala decimal, según muestra el siguiente cuadro:



De este modo obtenemos la ordenación que se representa en la siguiente Tabla. De forma similar al caso anterior señalamos en gris claro aquellas valoraciones que no alcanzan el nivel de 'Regular'.

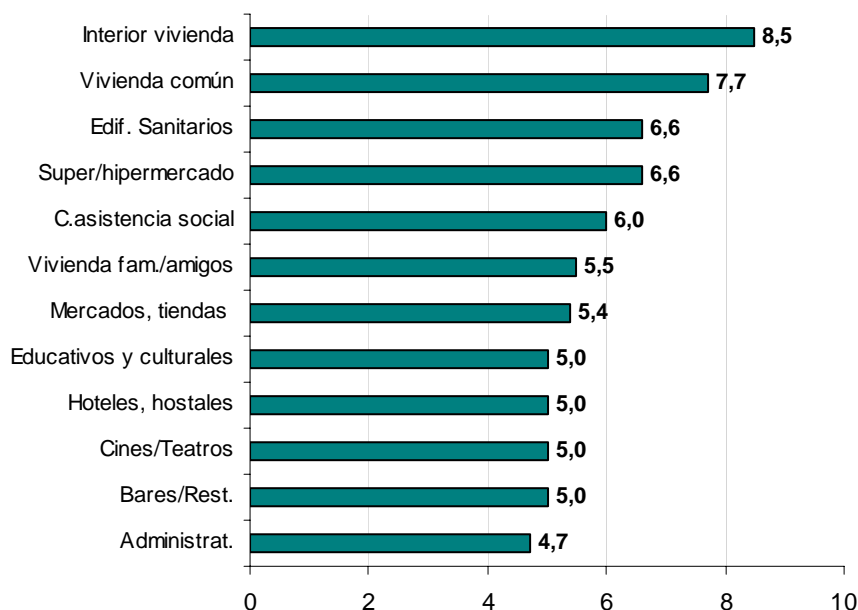
Tabla 4.5. Grado de accesibilidad en los edificios

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla de ruedas
Edificios administrativos	4,7	7,2	3,3	5,1	3,3	4,4
Bares/Restaurantes	5,0	8,3	5,1	4,6	3,4	3,5
Cines/Teatros	5,0	8,5	3,1	5,1	4,6	4,2
Hoteles, hostales	5,0	7,5	4,1	5,3	3,3	4,7
Edificios educativos y culturales	5,0	6,7	3,9	5,4	3,8	4,5
Mercados, tiendas de barrio	5,4	9,0	5,0	4,9	4,1	4,0
Edificios vivienda familiares/amigos	5,5	8,3	6,0	4,6	5,1	3,6
Edificios centros asistencia social	6,0	7,9	3,7	7,0	4,4	6,7
Supermercado/hipermercado	6,6	9,2	4,9	7,0	5,2	6,4
Edificios sanit.: ambulat/hospital	6,6	8,3	4,2	7,5	5,9	7,4
Zonas comunes de su vivienda	7,7	8,5	7,5	7,6	7,4	7,2
Interior de su vivienda	8,5	9,6	8,9	8,2	7,9	7,8
Media por disc.	6,1	8,2	5,0	6,4	4,9	5,3
Rango muestral	143/162	10/11	11/12	116/130	6/9	72/85

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999) **F=Muestra formada por Deficientes osteoarticulares, Deficientes del sistema nervioso y deficientes viscerales (5+6+7).

Gráfico 4.1. Valoración del grado de accesibilidad en los edificios

Media poblacional



De esta ordenación hay que resaltar algunos aspectos interesantes, como los siguientes:

- El interior de la propia vivienda es el espacio edificado mejor valorado. Las zonas comunes del propio edificio también resultan aceptablemente valoradas. En cambio, los edificios donde habitan otras personas de trato frecuente (familia, amigos) tienen una valoración muy inferior y más representativa de la accesibilidad percibida en los edificios de viviendas que la concedida a la vivienda propia. Este contraste entre la casa de uno y la de los demás puede admitir varias interpretaciones que son relevantes de cara a conocer los deseos de los usuarios y aplicar políticas públicas hacia la vivienda. En primer lugar este resultado nos dice que las personas con discapacidad pueden haber buscado y encontrado para su residencia edificios con menos barreras que las presentes habitualmente; y cuando no es así se han realizado obras de adaptación que permiten su uso en condiciones más o menos aceptables. Pero es que además existe la experiencia, el conocimiento del propio espacio y su adaptación a él, lo que conduce también a una actitud psicológica diferente: las personas tendemos a valorar más positivamente nuestro propio entorno, quizá porque lo conocemos y porque es el propio. Este mismo efecto es el que hace que también se considere en general más accesible el propio barrio que el resto de la ciudad (ver aptdo. 3.2.9). Un espacio conocido es por lógica más accesible, puesto que se ha adquirido experiencia en la forma de sortear las posibles dificultades que presenta, pero también es un espacio con el que establecemos ciertos lazos ‘afectivos’ y de dependencia que nos llevan a percibirlo de forma más positiva. Esto es válido tanto para personas con discapacidad como sin ella, pero en el caso de aquellas puede conducir a una menor apreciación de las barreras existentes en el entorno inmediato⁴.

⁴ Ver Alonso (1999) Apto 3.2

- Dentro de los edificios de uso público, los vinculados al ocio y los administrativos son los peor valorados, lo que resulta coincidente con las valoraciones realizadas en otros capítulos. Estamos sin duda, y estos resultados lo confirman, ante una gran laguna en las actuaciones en pro de la accesibilidad, que adquiere un tinte más grave cuando se trata de edificios de las administraciones públicas.
- Los edificios educativos estarían situados en un nivel medio y los asistenciales y sanitarios a un nivel de accesibilidad elevada; lo que también resulta coincidente con las evaluaciones realizadas.
- Los hoteles no resultan bien valorados, pues el valor medio de accesibilidad resultante se sitúa entre *Poca y Regular*. Es importante en este caso el papel que juega el personal de servicio de estos establecimientos para suplir las carencias funcionales del edificio y cómo esto puede disfrazar la gran falta de autonomía que para su utilización se ha observado en las evaluaciones.
- La notable diferencia entre la accesibilidad de las ‘tiendas de barrio’ y las ‘grandes superficies’ y supermercados es acorde con la observación y experiencia generales.

Edificios cuya falta de accesibilidad produce mayores molestias o perjuicios:

Como complemento de la información anterior y con ánimo de saber no sólo qué edificios presentan más barreras, sino cuáles provocan –como consecuencia– mayores perjuicios, se incluyó la pregunta que ahora se analiza. En ella los encuestados debían escoger ordenadamente los tres tipos de edificios cuya inaccesibilidad o barreras mayores perjuicios o molestias les provocasen. Se trata, por tanto, de matizar la pregunta anterior. Los resultados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 4.6. Frecuencia y ordenación de los edificios según molestias y perjuicios causados

Espacios	Total	%*	Reparto entre posiciones		
			1º lugar	2º lugar	3º lugar
Bares/restaurantes	44	42,7	31,8	40,9	27,3
Cines / teatros	43	41,7	48,8	30,2	20,9
Edificios administrativos	43	41,7	44,2	34,9	20,9
Hoteles, Hostales	37	35,9	37,8	27,0	35,1
Mercados, tiendas de barrio	31	30,1	32,2	41,9	25,8
Edificios educativos y culturales	30	29,1	30,0	20,0	50,0
Edificios sanit.: ambulat./hospital	27	26,2	33,3	40,7	25,9
Centros asistenciales	10	9,7	10,0	50,0	40,0
Supermercado / hipermercado	9	8,7	33,3	55,5	11,1

* % sobre el total de usuarios que responden=103

Entre los edificios públicos, los de ocio y los administrativos resultan ser los que mayores molestias provocan. Analizando los primeros lugares de la terna de edificios molestos elegida por los usuarios vemos que Cines y Teatros y Edificios Administrativos son, además lo que con mayor frecuencia se han colocado en primer lugar de la lista, es decir, como edificios cuya inaccesibilidad más perjuicios provoca. Todo ello confirma que estas dos categorías deben ser objetivo prioritario de actuación entre los edificios de uso público.

4.2.3. Edificación pública

Los elementos de las edificaciones públicas que generan más problemas son los mostradores de atención al público y las escaleras. Cabe destacar la baja valoración que otorgan las personas con deficiencias sensorial a la señalización y a los servicios de información.

Con objeto de conocer cuáles son los elementos de las edificaciones que generan mayores problemas de accesibilidad, a fin de poder priorizar las actuaciones se realizaron preguntas de valoración (Tabla 4.7.). Los elementos citados están referidos a ‘cualquier’ edificio de uso público, considerando que los posibles problemas encontrados pueden estar más vinculados con la naturaleza de los componentes de los edificios que con el tipo de utilización.

Para el análisis se recurre, como en casos anteriores a fijar una escala decimal a las respuestas obtenidas, de modo que se puedan trabajar numéricamente y presentar resultados en la Tabla.

Los valores de evolución son más positivos, denotando que se percibe una mejora ligera en la mayoría de los casos y más acusada en casos concretos, como rampas o puertas de entrada al edificio.

Conocimiento y actitud del personal de atención al público en relación con las necesidades de las personas con discapacidad

La valoración del conocimiento de las necesidades de estos colectivos por parte del personal de atención al público es negativa. La actitud a la hora de ofrecer un servicio adecuado recibe una valoración más positiva, aunque predomina la percepción de indiferencia.

Se ha querido investigar también el factor humano, el de los funcionarios o trabajadores que ofrecen atención al público en estos edificios públicos. Es este un aspecto muy importante de la accesibilidad integral, particularmente para las personas con problemas de comunicación a la hora de obtener información o realizar gestiones en estos edificios. Los resultados sobre conocimiento de las necesidades específicas de las personas con discapacidad son negativos en todos los edificios o establecimientos sobre los que se ha preguntado.

La escala es similar a la anterior:

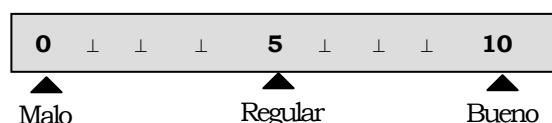


Tabla 4.8. Conocimiento de las necesidades de los discapacitados por parte de los servicios

Servicio	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla ruedas
Restauración (bar, restaurante)	3,8	6,3	3,8	3,9	1,3	3,2
Oficinas administración	4,0	6,9	3,2	3,8	3,1	3,5
Ocio y espectáculos	4,0	5,6	2,7	4,2	3,6	3,6
Comercios	4,1	6,3	4,2	4,0	1,9	3,8
Hoteles, hostales, etc.	4,3	5,0	4,5	4,4	3,1	3,7
Rango muestral	135/143	7/8	11/12	112/115	7/8	70/74

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

**F=Muestra formada por Deficientes osteoarticulares, Deficientes del sistema nervioso y deficientes viscerales (5+6+7).

En cuanto al conocimiento de sus necesidades la valoración es negativa en todos los casos y para todos los colectivos, excepto para la pequeña muestra de personas con deficiencias mentales. Los resultados más significativos, dados los tamaños muestrales son los del colectivo de deficiencias físicas que, también en este caso valora muy negativamente la situación de los edificios administrativos y de restauración.

Respecto a su actitud a la hora de ofrecer un servicio adecuado a estas personas y resolver sus necesidades específicas, las valoraciones son mucho

mejores. Destacan positivamente los establecimientos residenciales (hoteles, hostales), y en menor medida los de restauración y comerciales. En todos ellos hay no obstante una elevada proporción de “indiferencia” percibida por los usuarios.

Tabla 4.9. Actitud y disposición del personal de los servicios

Servicio	Total	Positiva %	Negativa %	Indiferencia %
Oficinas administración	130	33,8	12,3	53,8
Comercios	135	38,5	14,8	46,6
Restauración (bar, restaurante)	131	39,7	12,2	48,1
Ocio y espectáculos	100	20,0	23,0	57,0
Hoteles, hostales, etc.	127	45,6	12,6	41,7

Podemos acabar resaltando que las valoraciones bajas en relación con el conocimiento y actitudes hacia estas personas no tendrían una importancia tan grande si el entorno estuviera adecuadamente adaptado, de modo que las personas con problemas motores o de comunicación tuvieran más autonomía en su utilización de los edificios y servicios públicos, evitando su dependencia de la buena voluntad o disposición positiva de los empleados. Al no ser así, estas personas dependen en mayor medida de terceros por lo que verán con mayor frecuencia abocados a solicitar una ayuda particularizada.

De los análisis realizados se parece deducir que las condiciones de accesibilidad de los edificios no están correlacionadas con el grado de aceptación y conocimiento de las necesidades que de las personas con discapacidad tienen los empleados, al menos en la actual coyuntura definida por unos grados de accesibilidad muy bajos en la edificación pública. Sólo en los edificios de tipo residencial (hoteles, hostales,...) se dan unos niveles de conocimiento y actitud diferencialmente más elevados.

4.2.4. Accesibilidad en edificios residenciales para vacaciones o viaje

Un 23% de los encuestados afirma no salir de viaje o por vacaciones. Uno de los motivos principales es la “dificultad de accesibilidad en el transporte y en los hoteles”.

La posibilidad de viajar, ya sea por ocio o por trabajo, un elemento importante de nuestra autonomía. Para las personas con problemas de comunicación o movilidad las dificultades se exacerban y la dependencia aumenta al salir del entorno conocido, si este no está adaptado a sus necesidades. El transporte y el establecimiento residencial de tránsito o destino son los dos elementos fundamentales sobre los que se apoya la posibilidad de viajar para las personas con discapacidades, tal como confirma nuestra encuesta. En ella un 23% de los encuestados afirma no salir de viaje ni por motivos de ocio, ni turismo, ni familiares, y los motivos aducidos con más frecuencia son la ‘dificultad de accesibilidad en transporte y hoteles’, además de otras razones también vinculadas, como ‘por la discapacidad’ o ‘por la dependencia de los demás’. Los problemas económicos y la falta de tiempo son también elementos citados con frecuencia.

Tabla 4.10. Realización de viajes de ocio fuera de la residencia habitual

Respuesta	Total	%	1	%	2	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
No	37	22,8	4	36,4	6	50,0	5	15,6	21	21,6	0	0,0	1	11,1
Sí	125	77,2	7	63,6	6	50,0	27	84,4	76	78,4	1	100,0	8	88,9
Total	162	100,0	11	100,0	12	100,0	32	100,0	97	100,0	1	100,0	9	100,0

Sin respuesta= 4 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

Tabla 4.11. Motivos de no viajar

Nº	Motivo
5	Dificultad accesibilidad transporte y hoteles
5	Falta de tiempo
4	Económico
3	Por la discapacidad
2	Por enfermedad
1	Comodidad
1	Dependencia de los demás
1	No apetece
1	No sale de casa
1	Problemas
1	Problemas físicos y económicos
1	Sin permiso

Tabla 4.12. Frecuencia de viaje

Promedio	1,4 viajes al mes
Desviación	1,6
Máx.	10 viajes al mes
Mín.	1 viaje al año
Nº respuestas	101 usuarios

La mayoría de la población encuestada viaja en compañía de familiares y, en menor medida con amigos o la asociación; hay un número apreciable de personas que también viajan solas.

El alojamiento más frecuente es el hotel o similar, a los que acude un 50% de los encuestados seguido de las casas de familiares y amigos, con un 43%. Si sumamos separadamente los distintos tipos de establecimientos privados y los públicos vemos que estos son mayoría, pues constituyen el 56% de las respuestas obtenidas.

Tabla 4.13. Acompañantes de los discapacitados en sus viajes

Respuesta	Total	1	%	2	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Sólo/a	11	1	9,1	1	9,1	3	27,3	3	27,3	1	9,1	2	18,2
Familia	86	5	5,8	3	3,5	26	30,2	49	57,0	0	0,0	3	3,5
Amigos	41	0	0,0	2	4,9	17	41,5	18	43,9	1	2,4	3	7,3
Asociación	41	0	0,0	0	0,0	8	19,5	29	70,7	0	0,0	4	9,8
Otros	0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Total respuestas: 123 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

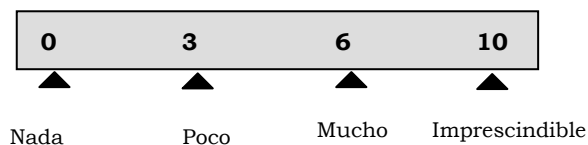
Tabla 4.14. Tipo de alojamiento durante los viajes

Respuesta	Total	1	%	2	%	5	%	6	%	7	%	8*	%
Casa propia	35	4	11,4	0	0,0	9	25,7	20	57,1	0	0,0	2	5,7
Casa de fam/amigos	53	1	1,9	0	0,0	20	37,7	28	52,8	1	1,9	3	5,7
Residencia	18	0	0,0	0	0,0	4	22,2	13	72,2	0	0,0	1	5,6
Hotel o similar	62	2	3,2	6	9,7	11	17,7	35	56,5	1	1,6	7	11,3
Casa rural	20	1	5,0	0	0,0	5	25,0	14	70,0	0	0,0	0	0,0
Camping/caravana	11	0	0,0	0	0,0	2	18,2	8	72,7	0	0,0	1	9,1

Total respuestas: 123 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

Pero, con independencia de las cifras, la encuesta ha investigado cuáles son los elementos más importantes que, desde el punto de vista de su accesibilidad, hacen posible la utilización de los establecimientos residenciales por parte de las personas con problemas de movilidad o comunicación. Para ello hemos pedido a los encuestados que valoren la necesidad de disponer de diversos elementos accesibles para su alojamiento. Los elementos en cuestión debían ser calificados como Imprescindible, Muy Importante, Poco Importante o Nada Importante para el usuario en una estancia larga o media en un establecimiento hotelero. Los resultados medios, codificados numéricamente según la siguiente escala se muestran en la Tabla.

**Tabla 4.15. Importancia en cuanto a accesibilidad de los elementos de los hoteles/hostales.**

Con fondo gris los elementos valorados como Muy importantes o imprescindibles

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla de ruedas
Habitación accesible	7,1	5,1	6,7	7,4	8,4	8,4
Aseo público adaptado	7,0	4,7	7,1	7,3	8,4	8,2
Ascensor adaptado	7,0	5,1	6,1	7,3	9,1	8,5
Entrada accesible	6,9	5,6	6,1	7,1	9,1	8,5
Entorno urbanístico accesible	6,8	4,0	7,1	7,4	7,3	7,9
Hall accesible	6,7	5,6	5,6	7,0	8,8	8,0
Baño privado adaptado	6,3	4,2	5,0	7,2	7,3	8,1
Restaurante accesible	6,3	3,4	6,1	6,8	7,9	7,4
Cafetería accesible	5,9	3,1	6,1	6,3	7,1	6,8
Parking accesible	5,1	4,3	3,0	6,2	5,4	6,7
Adaptaciones auditivas	4,1	3,1	7,1	3,4	2,8	3,5
Adaptaciones visuales	3,9	3,1	5,7	3,6	2,7	3,9
Rango muestral	111/129	8/9	7	92/107	6/8	62/73

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999)

**F=Muestra formada por Deficientes osteoarticulares, Deficientes del sistema nervioso y deficientes viscerales (5+6+7).

La mayoría de elementos consultados se encuentran entre los niveles de Muy Importante e Imprescindible, para todos los tipos de discapacidad, excepto las mentales, que no tienen requerimientos especiales. Es llamativo que el aseo público se considere más importante que el privado, lo que se puede interpretar como que lo importante es disponer de baño adaptado, aunque éste no sea de uso privado.

Capítulo 5: Accesibilidad en el Transporte Urbano

5.1. Presentación de la muestra:

La muestra de la encuesta está formada por un total de 249 observaciones, sin embargo 30 de ellas se han anulado por no estar convenientemente contestadas, así la muestra final es de 219 observaciones /usuarios.

Tabla 5.1. Clasificación de los usuarios según deficiencias

Deficiencia	TOTAL	%
Mentales	20	9,1
Del oído	4	1,8
Visuales	24	11,0
Del Sist. Nervioso	135	61,6
Osteoarticulares	5	2,3
Viscerales	9	4,1
Personas Mayores	13	6,0
Otras no clasificadas	9	4,1
TOTAL	219	100,0

* Clasificación según INE, 1999,

Información muestral: TRANSPORTE	
	URBANO
Edad	Media: 43 años Desv. Est. 17,3 Máx. 89 años Mín. 4 años
Sexo	46% hombres y 54% mujeres
Hogar	Media: familias de 3,2 miembros
Ocupación	Remunerada en un 31% de los casos El colectivo más numeroso –personas con deficiencias del sistema nervioso- es el que tiene menor proporción de ocupados (24 %) de entre los grupos significativos (más de 20 observaciones). El 58 % de las personas con deficiencias visuales está empleada. Entre los que carecen de ocupación remunerada, el 76 % tienen alguna actividad que les hace salir de casa con regularidad.

Ayudas Técnicas en los desplazamientos: la siguiente Tabla resume las principales ayudas utilizadas por los usuarios, clasificados según el tipo de deficiencia principal declarada.

Tabla 5.2. Tipo de ayuda para salir según deficiencia- Multirrespuesta

Porcentajes parciales calculados sobre el tamaño total del colectivo correspondiente

Ayuda	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Acomp. y silla	38	17,3	1	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	34	25,2	1	11,1	2	22,2	0	0,0
Acomp. y muletas	3	1,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Acomp. y bastón	8	3,6	1	5,0	3	12,5	0	0,0	0	0,0	4	3,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Solo acompañante	34	15,5	3	15,0	10	41,6	0	0,0	1	20,0	17	12,6	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Solo silla	26	11,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	22	16,3	0	0,0	2	22,2	0	0,0
Solo muletas	15	6,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	14	10,4	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Solo bastón	20	9,1	0	0,0	7	29,1	0	0,0	1	20,0	13	9,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Sin ayuda	75	34,2	15	75,0	4	16,7	4	100	1	20,0	28	20,7	6	66,6	5	55,5	12	92,3
Total muestra	219	100	20	100	24	100	4	100	5	100	135	100	9	100	9	100	13	100

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Tabla 5.3. Tipo de ayuda para salir según deficiencia ayudas excluyentes

AT	T	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Sin ayuda	75	34,2	15	75,0	4	16,7	4	100	1	20,0	28	20,7	6	66,7	5	55,6	12	92,3
Acompañante	34	15,5	3	15,0	10	41,7	0	0,0	1	20,0	18	13,3	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Silla de ruedas	63	28,8	1	5,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	55	40,7	1	11,1	4	44,4	0	0,0
Muletas	17	7,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	16	11,9	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Bastón/es	20	9,1	1	5,0	1	4,2	0	0,0	1	20,0	17	12,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Andador	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Bastón ciego	8	3,7	0	0,0	8	33,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Perro	1	0,5	0	0,0	1	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	219	100	20	100	24	100	4	100	5	100	135	100	9	100	9	100	13	100

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

5.2. Resultados de la explotación

5.2.1. Valoración de la accesibilidad de los medios de transporte colectivo urbano

El autobús es el medio de transporte que recibe una menor valoración coincidiendo que es el medio considerado más importante. Sin embargo, se considera que es el medio que ha evolucionado mejor en cuanto a accesibilidad.

Mediante una secuencia de preguntas se recogen las opiniones sobre elementos fundamentales de la accesibilidad en los distintos medios de transporte urbano colectivo considerados: Autobús, Tren y Metro. Los elementos valorados recogen tanto la infraestructura fija (parada, estaciones) como la forma de entrada y salida del vehículo correspondiente y el interior de éste. Los usuarios valoran cada elemento desde tres perspectivas: su situación actual, su evolución reciente y la importancia del elemento para ellos.

Los resultados se han resumido en una única tabla que permite seguir los distintos valores medios obtenidos de forma ordenada y distinguiendo las respuestas por tipos de discapacidad. La clave de interpretación de los números de

la tabla se muestra en el siguiente cuadro. Para facilitar la interpretación y el cálculo de medias se han asimilado las respuestas cualitativas a una escala decimal (0 a 10).

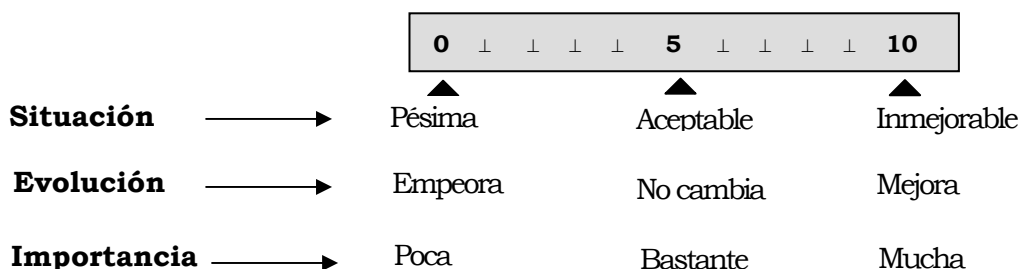


Tabla 5.4. Valoración, evolución e importancia de la accesibilidad en las calles de la ciudad.

Con fondo gris los elementos valorados negativamente (inferiores a 5)

Elemento	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla
AUTOBÚS URBANO								
<u>La señalización/ megafonía</u>								
Accesibilidad/confort de uso	3,6	4,9	1,2	2,3	4,3	5,5	5,0	3,5
Evolución	5,8	6,8	5,5	2,5	7,0	6,0	5,8	6,6
Importancia	6,0	5,5	7,8	10	4,3	3,3	5,0	4,6
<u>El interior</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,1	6,7	4,7	5,5	4,6	5,1	4,9	3,9
Evolución	6,4	8,3	7,0	3,3	7,0	6,7	5,8	6,9
Importancia	6,6	6,0	6,1	5,0	7,2	8,8	-	8,4
<u>La parada</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,1	5,8	3,6	7,3	4,5	5,8	6,4	4,1
Evolución	7,5	8,5	7,9	6,7	7,2	7,9	7,3	7,1
Importancia	6,7	6,3	8,1	3,3	7,2	8,3	10,0	7,6
<u>La subida (entrada al autobús)</u>								
Accesibilidad/confort de uso	4,9	6,3	3,9	7,8	3,9	4,3	5,1	3,5
Evolución	6,9	8,3	7,3	5,0	7,0	7,5	6,5	7,5
Importancia	7,6	7,1	8,1	3,8	9,0	8,3	10,0	9,0
<u>El descenso (salida del autobús)</u>								
Accesibilidad/confort de uso	4,9	6,6	4,6	7,3	3,9	3,4	4,7	3,5
Evolución	7,2	8,1	7,5	7,5	7,0	6,4	5,8	7,2
Importancia	7,8	7,7	8,7	3,8	9,0	8,3	10,0	9,1
Rango muestral	86/193	8/20	14/22	2/4	33/128	3/9	1/13	27/48
FERROCARRIL CERCANÍAS								
<u>Entrada a la estación</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,6	6,9	4,1	6,8	5,0	7,4	6,1	5,2
Evolución	6,8	8,3	5,0	6,7	6,8	8,0	7,1	6,8
Importancia	5,5	6,3	6,5	1,7	5,9	7,5	-	6,6
<u>La señalización/ megafonía</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,2	6,8	5,7	3,0	5,3	6,0	6,1	5,1
Evolución	6,4	8,6	7,3	4,0	6,6	6,0	7,1	6,8
Importancia	5,5	3,8	7,3	10	3,7	3,8	-	3,6
<u>Interior del vagón</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,2	7,4	4,9	5,3	4,7	5,1	6,5	3,8
Evolución	6,5	8,3	7,4	5,0	7,0	4,2	7,5	5,8
Importancia	5,6	5,6	4,6	5,0	5,9	6,7	10	6,4
<u>Acceso hasta el andén</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,0	7,0	3,8	5,3	4,5	6,5	5,8	4,5

Evolución	6,1	9,0	5,8	3,3	6,3	7,0	7,1	6,1
Importancia	6,3	6,1	7,5	3,3	6,9	6,7	10,0	7,0
<u>Subir al vagón</u>								
Accesibilidad/confort de uso	4,7	6,3	-	6,7	3,6	3,8	-	3,5
Evolución	6,5	8,0	-	7,5	5,6	6,7	-	6,9
Importancia	6,6	6,3	-	1,7	8,0	10	-	7,8
Rango muestral	39/218	4/16	0/20	3/4	18/124	1/8	0/12	7/42
METRO								
<u>El interior del vagón metro</u>								
Accesibilidad/confort de uso	4,8	5,5	4,3	3,8	5,4	4,3	5,4	4,5
Evolución	6,3	10,0	7,8	2,5	6,6	5,0	6,5	5,0
Importancia	6,3	6,2	6,7	6,2	6,0	-	10,0	5,8
<u>Entrada al vestíbulo</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,1	6,2	4,4	5,5	4,9	4,8	6,1	4,5
Evolución	6,7	10,0	6,1	5,0	7,3	5,0	6,1	5,0
Importancia	7,0	10,0	8,8	3,3	6,9	-	10,0	7,8
<u>Acceso hasta el andén</u>								
Accesibilidad/confort de uso	5,0	6,0	3,6	5,8	4,7	5,8	5,8	4,4
Evolución	6,4	10,0	7,5	3,7	6,5	5,0	6,1	10,0
Importancia	7,5	8,7	8,8	5,0	7,6	-	10,0	7,1
Rango muestral	44/85	3/6	9/12	3/4	9/49	1/4	1/13	1/21

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

La peor valoración de la accesibilidad corresponde al medio considerado más importante: el autobús. Por una parte éste es el único caso en que se ha preguntado específicamente sobre la entrada/ salida del vehículo; pero las valoraciones más negativas se producen también en la infraestructura de espera (las paradas son peor valoradas que las estaciones), en la señalización o megafonía y hasta en el propio interior del vehículo. Todo ello con independencia de que el autobús urbano se considera en casi todos los aspectos como el medio más importante para la calidad de vida de los usuarios. No en vano es el medio de transporte más utilizado. En un sentido positivo también se observa que es el medio con una mejor evolución en casi todos los aspectos.

Observamos algunas diferencias significativas entre tipos de discapacidades.

Personas con deficiencias visuales: la señalización/ megafonía en el autobús o su parada se valora de forma muy negativa, en cambio es aceptable en el tren y casi aceptable en el metro. Estos medios de comunicación merecen una nota de importancia muy elevada para este colectivo. Pero este caso no es único: las personas ciegas o de visión reducida son las que peor valoran en conjunto la accesibilidad de los autobuses, pero también de los trenes y del metro. A ello no debe ser ajena la elevada importancia que conceden a todos los medios, pero especialmente al autobús urbano y metro. Afortunadamente este colectivo reconoce una evolución positiva en aspectos importantes (parada del autobús, subida y bajada a este, interior de todos los vehículos y señalización/ megafonía del tren), aunque no ve cambios significativos a su favor en otros como la señalización o megafonía del autobús o la entrada a las estaciones ferroviarias y vestíbulos de metro, aspectos valorados como de gran importancia, especialmente este último.

Personas con deficiencias físicas (del sistema nervioso): los problemas principales se dan en la entrada y salida del autobús, aunque hay numerosos elementos valorados por debajo de 'aceptable'. Sólo superan este valor intermedio la señalización y megafonía en las estaciones de tren (aspecto también valorado positivamente por los discapacitados visuales), la entrada a la estación de tren y el interior de los vagones de metro, aspectos todos ellos no situados entre los más importantes para estas personas. Los que sí lo son, son, por este orden:

- Subida y bajada al autobús (Muy alta importancia),
- Parada e interior del autobús y acceso hasta el andén de tren (Alta importancia),
- Acceso al andén y vestíbulo del metro, interior de los trenes y acceso a las estaciones de tren (Media importancia).

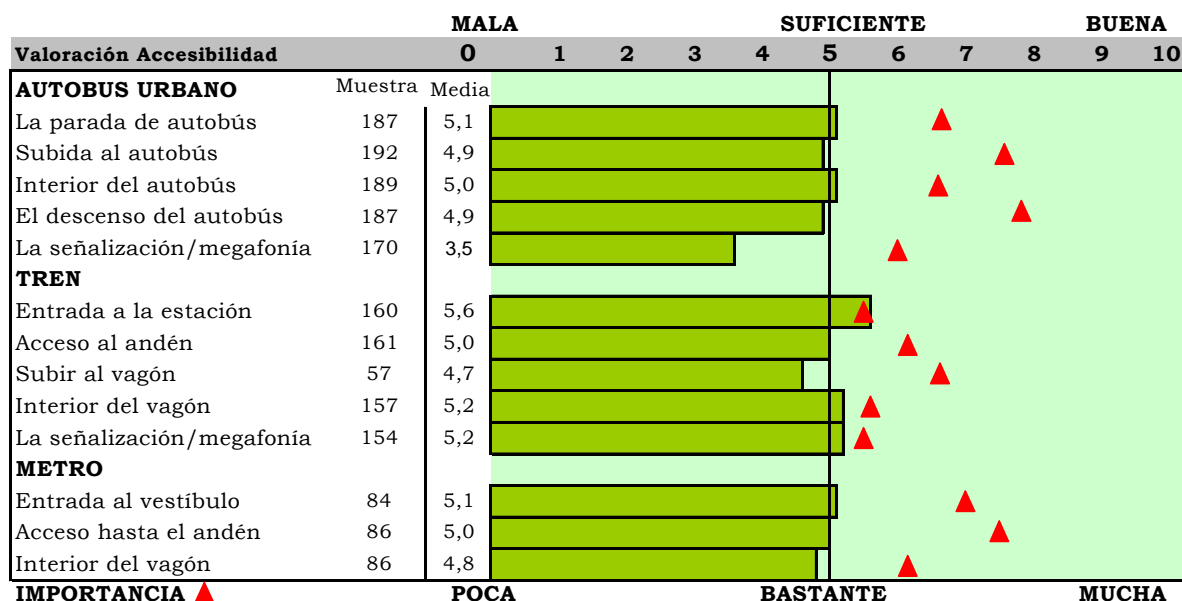
En cuanto a la evolución de la accesibilidad en los elementos de la tabla, esta es percibida de forma moderadamente positiva particularmente la relativa al transporte por autobús.

Para un análisis más visual y fácil de interpretar los resultados de las valoraciones correspondientes a las variables *Situación* e *Importancia* (para su calidad de vida) se han representado gráficamente por medio de barras y triángulos respectivamente, lo que permite analizar de forma intuitiva el grado de satisfacción de los usuarios con las condiciones de accesibilidad percibidas en los elementos incluidos en la lista⁵.

⁵ Para valorar los elementos del Metro se toma en cuenta toda la muestra, sin embargo para la importancia y evolución, sólo se toma en consideración la valoración de los usuarios que residen en ciudades con este medio de transporte.

Gráfico 5.1. Accesibilidad de los elementos del transporte público urbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- MEDIA MUESTRAL-----



Los valores medios referidos a toda la muestra, como los mostrados en el gráfico anterior pueden resultar engañosos si consideramos la variedad de situaciones y necesidades según la discapacidad. Por ello analizamos separadamente los colectivos de muestra más numerosa y que son paradigmáticos de las discapacidades físicas y sensoriales: los usuarios de silla de ruedas y los deficientes visuales.

Gráfico 5.2. Accesibilidad de los elementos del transporte público urbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- RESPUESTAS USUARIOS DE SILLA DE RUEDAS-----

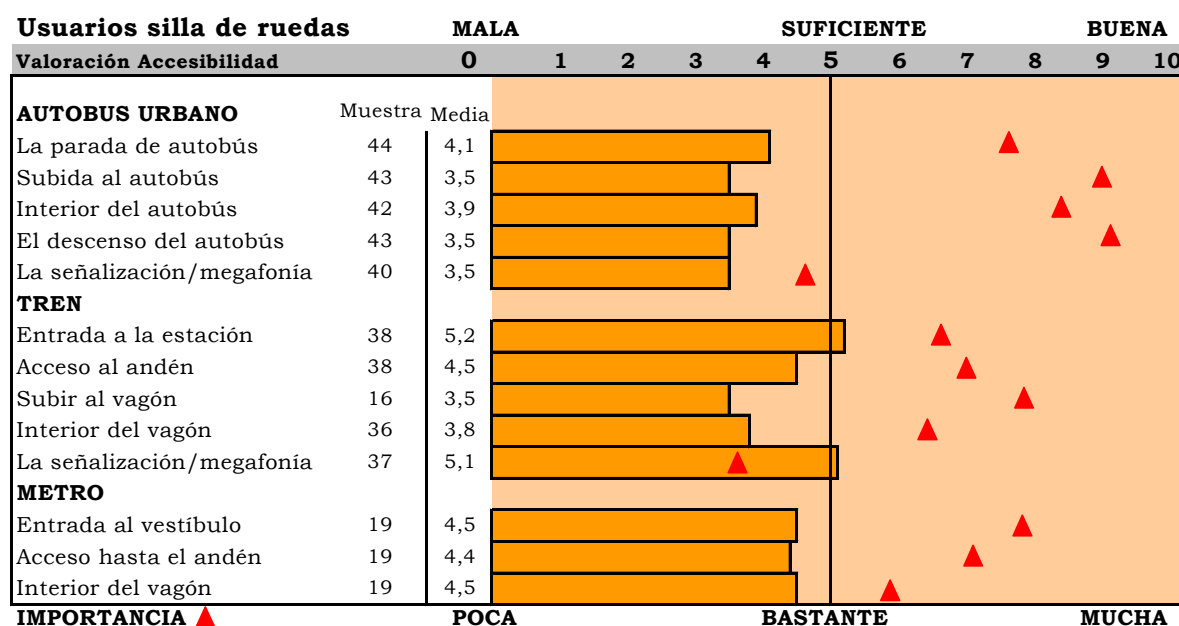
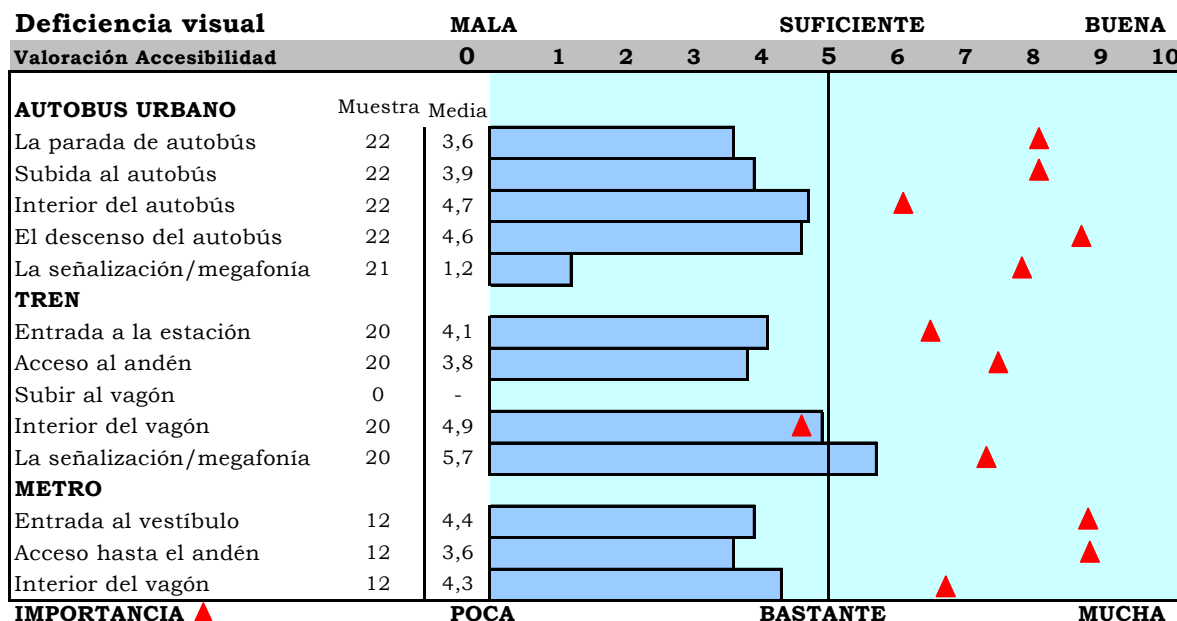


Gráfico 5.3. Accesibilidad de los elementos del transporte público urbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- RESPUESTAS USUARIOS CON DEFICIENCIA VISUAL -----



Como vemos hay diferencias importantes entre ambos colectivos, tanto en la importancia de cada elemento en relación con la calidad de vida del usuario como en la valoración de la situación de su accesibilidad. Para estudiar los valores obtenidos recurrimos a un análisis de diferencias entre los dos tipos de valoración obtenidos: Situación e Importancia.

Evaluación de la insatisfacción con el grado de accesibilidad percibido:

En las evaluaciones realizadas por los usuarios el contraste entre la situación de la accesibilidad de cada elemento y su importancia puede resultar un buen indicador de prioridades de acción a desarrollar. Si analizamos la distancia existente entre el triángulo rojo (grado de importancia) y la barra horizontal (situación actual) y suponemos que cuánto mayor sea ésta mayor será la insatisfacción de los usuarios podemos llegar a ordenar los anteriores elementos según la insatisfacción con la situación actual. Con este criterio, hemos analizado de forma separada los casos para discapacitados físicos y visuales, pues sus necesidades son diferentes. Los cinco elementos que, con esta perspectiva, están en situación más desfavorable o insatisfactoria se listan en la siguiente Tabla⁶.

⁶ Es de destacar que los elementos incluidos en la Tabla tienen todos elevadas valoraciones de importancia.

Ordenación de elementos de transporte urbano según el grado de insatisfacción de los usuarios respecto a su accesibilidad.

Realizada por medición de las distancias entre las evaluaciones de *situación actual* e *importancia*

Usuarios de silla de ruedas	Discapacitados visuales
1º. Descenso del autobús 2º. Subida al autobús 3º. Interior del autobús 4º. Subida al vagón del tren 5º. Parada del autobús	1º. Señalización/Megafonía del bus 2º. Acceso al andén del Metro 3º. Entrada al vestíbulo del Metro 4º. Parada del autobús 5º. Subida al autobús

Estas ordenaciones no son comparables entre discapacidades, las necesidades en cada caso son diferentes, pero a la vista de los gráficos anteriores podemos observar que, en términos generales la insatisfacción es mayor para los usuarios de silla de ruedas dado que sus valoraciones son siempre inferiores a las de los discapacitados visuales, mientras que la importancia que conceden a la accesibilidad en esos elementos es mayor.

Un caso particular: La evaluación de accesibilidad del Metro

Dada la presencia de Metro en sólo una pequeña parte de las ciudades de la muestra se analizan separadamente las valoraciones, que se muestran en la siguiente Tabla.

Tabla 5.5. Valoración de la accesibilidad en el metro. TODA LA POBLACIÓN

METRO	Total		Madrid		Barcelona		Valencia		Bilbao	
	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt
Entrada al vestíbulo	5,5	7,8	3,5	8,7	4,3	7,8	3,0	5,0	8,2	7,1
Acceso hasta el andén	5,1	7,9	2,0	7,5	4,2	8,1	3,0	5,0	7,8	8,7
Interior del vagón	5,4	6,3	3,2	8,3	4,7	6,5	3,0	0,0	7,6	7,0
Respuestas	62	34/38	6	4	32	23/27	3	2	21	4/7

Val = valoración Impt = importancia de ese elemento

La valoración del metro de Bilbao es elevada dada la buena accesibilidad que presenta esta red suburbana desde su reforma y ampliación reciente. En cambio en Madrid las valoraciones son mucho menores y se observa un menor grado de accesibilidad. Pero debe señalarse que la muestra está formada por pocas observaciones. En el caso de Barcelona la muestra es más grande y las valoraciones en torno al 4, baja con relación a la importancia que los usuarios le conceden.

Tabla 5.6. Valoración de la accesibilidad en el metro. USUARIOS DE SILLA RUEDAS

METRO	Total		Madrid		Barcelona		Valencia		Bilbao		Otros
	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt	Val	Impt	
Entrada al vestíbulo	4,5	7,0	2,3	8,3	0	10	3,0	5,0	8,4	10	2,7
Acceso hasta el andén	4,4	7,5	2,7	6,3	4	10	3,0	5,0	7,7	10	3,2
Interior del vagón	4,5	6,3	3,7	6,7	0	10	3,0	0,0	6,5	10	3,8
Respuestas	21	7	3	2/3	1	1	3	2	7	1	6

Val = valoración Impt = importancia de ese elemento

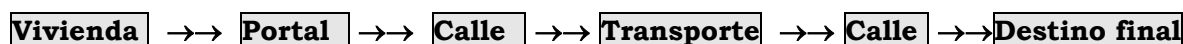
La tabla anterior muestra las valoraciones del metro por parte de los 14 usuarios de silla de ruedas residentes en ciudades con metro que han respondido la

encuesta. No se detectan diferencias apreciables con la tabla anterior, aunque el tamaño muestral es mínimo.

5.2.2.Cadena de Accesibilidad en los transportes públicos urbanos

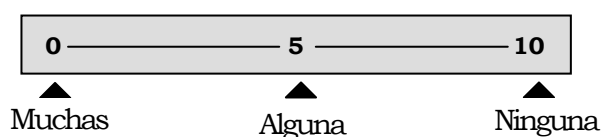
En cuanto a la cadena de accesibilidad, las dificultades aumentan con la lejanía al hogar, sobretodo para los deficientes visuales y mentales. Los principales problemas se encuentran en los accesos a los medios de transporte.

Aparte de un análisis particularizado de los elementos nos ha interesado considerar de forma integrada la cadena de acciones que se deben seguir para desarrollar una actividad utilizando medios de transporte. Lógicamente el éxito o la consecución del objetivo de la acción dependerá del medio de transporte utilizado, pero ante la imposibilidad de considerar separadamente cada uno se ha solicitado una valoración general, sin especificar el medio elegido. La pregunta presentaba el siguiente gráfico como un resumen de ese proceso necesario para realizar actividades fuera del domicilio particular y solicitaba señalarlas dificultades, si las hubiera, de la persona encuestada en cada tramo de esa cadena y su causa.



Las opciones de respuesta posibles eran muy simples: *Muchas* – *Alguna* – *Ninguna* (dificultad).

Hemos codificado esas respuestas según una escala numérica para poder trabajar los resultados. Esta escala se muestra a continuación:



Como resultado de transformar numéricamente las respuestas obtenemos la tabla siguiente:

Tabla 5.7. Dificultades en la cadena de accesibilidad según deficienciasSeñalamos en gris las respuestas medias inferiores a 5 (entre *Alguna y Muchas* dificultades)

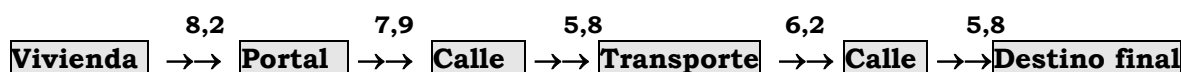
Elemento	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla de ruedas
De vivienda al portal	8,2	9,5	8,9	10	7,1	7,2	8,0	6,9
Del portal a la calle	7,9	9,5	7,8	10	7,3	5,6	8,5	6,7
De la calle al medio tpte.	5,8	8,3	3,3	6,2	5,6	7,5	8,5	4,7
Del transporte a calle	6,2	8,0	4,8	6,7	5,8	7,5	7,0	5,1
Calle a destino final	5,8	7,8	3,5	6,2	5,5	7,8	7,5	5,4
Rango muestral	110/122	8	14/15	3/4	144/154	3/4	11	64/69

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Una primera observación de la columna Media poblacional muestra que las dificultades se incrementan con la lejanía al hogar. Podemos decir que los problemas fundamentales se encuentran en torno al uso del transporte y en el movimiento por zonas menos conocidas, aquellas más alejadas del hogar. Este efecto se manifiesta de forma más notable para las personas ciegas, con deficiencia mental y, aunque en menor medida, también para las que tienen Deficiencias del Sistema Nervioso o Viscerales. Las dificultades más graves se dan en el proceso de aproximación y abordaje del medio de transporte, siendo los discapacitados visuales los que más acusan las dificultades (aunque aquí el pequeño tamaño muestral nos obliga a ser cautos).

Si situamos los valores medios obtenidos sobre los elementos de la cadena representados gráficamente podemos obtener el siguiente resultado:



Los valores medios obtenidos en la comparación entre la comunicación dentro de las zonas comunes de la vivienda para ir de la casa al portal y la de este a la calle son elevados, consecuencia de las pocas respuestas posibles y del efecto comparativo con las dificultades muy superiores existentes en el exterior. Un análisis más detallado de la problemática en estos espacios se encuentra en el Capítulo 4.

A continuación y como ilustración de la tipología de dificultades señaladas se presentan tablas que recogen los problemas señalados de forma abierta por los usuarios de ayudas técnicas diferentes.

Tabla 5.8. Causas de las dificultades en la cadena de accesibilidad. Usuarios en silla de ruedas

Causas de las dificultades	Total	1	2	3	4	5*
Escaleras, sin rampas	20	9	8	1	1	1
Bordillos, sin rebajes	18	0	1	5	2	10
Aceras estrechas	5	0	0	4	0	1
Mal estado aceras	4	0	0	2	0	2
Coches obstaculizan	3	0	0	1	1	1
Distancia	3	0	0	1	0	2
Necesidad de ayuda	3	0	0	1	1	1
No hay ascensor	3	2	0	0	1	0

Puerta	3	1	2	0	0	0
Malas rampas	3	0	2	0	1	0
Ascensor pequeño	2	2	0	0	0	0
Badenes	2	0	0	1	1	0
Bajar vehículo (taxi, bus)	2	0	0	0	2	0
Escalón/es	2	0	1	0	1	0
Paso estrecho	2	0	1	0	0	1
Transporte sin medios mecánicos	2	0	0	0	2	0
Aparcamiento minusválido	1	0	0	0	1	0
Bus sin plataforma	1	0	0	0	1	0
Frecuencia paso tptes. adaptados	1	0	0	1	0	0
Mal acceso o no hay	1	0	0	1	0	0
Parada no accesible	1	0	0	0	1	0
Rampas mal usadas	1	0	0	0	1	0

*1=De la vivienda al portal, 2=Del portal a la calle, 3=De la calle al medio de transporte, 4=Del transporte a la calle, 5=De la calle al destino final.

**Tabla 5.9. Causas de las dificultades en la cadena de accesibilidad.
Usuarios en muletas**

<i>Causas de las dificultades</i>	<i>Total</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5*</i>
Escaleras	7	2	3	2	0	0
Inestabilidad	5	1	1	1	1	1
Distancia	5	0	0	3	1	1
Rampa mal usada	1	0	0	0	1	0
No hay ascensor	1	1	0	0	0	0
Mucha gente	1	0	0	0	1	0
Escalones altos	1	0	1	0	0	0
Descenso de vehículos	1	0	0	0	1	0
Cuesta larga	1	0	0	1	0	0
Bordillos, sin rebajes	1	0	0	0	0	1
Barreras en general	1	0	0	0	0	1
Ascensor no adaptado	1	1	0	0	0	0
Aceras saturada	1	0	0	0	0	1

*1=De la vivienda al portal, 2=Del portal a la calle, 3=De la calle al medio de transporte, 4=Del transporte a la calle, 5=De la calle al destino final.

**Tabla 5.10. Causas de las dificultades en la cadena de accesibilidad.
Usuarios de bastón para ciegos**

<i>Causas de las dificultades</i>	<i>Total</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5*</i>
Necesidad de acompañante	3	0	0	1	1	1
Coches obstaculizan	1	0	0	1	0	0
Mobiliario urbano (papeleras, árboles)	1	0	0	1	0	0
Obras sin señalizar	1	0	0	1	0	0
Aparatos aire acondicionado	1	0	0	1	0	0
Toldos y tiestos bajos	1	0	0	1	0	0

5.2.3.Utilización de los medios de transporte urbano

El vehículo privado es el medio de transporte más utilizado cuando las distancias o las dificultades impiden desplazarse como peatón.

El estudio de los medios de transporte utilizados por las personas con discapacidad en función de sus actividades parte de un análisis de esas actividades: ¿Cuáles son las actividades que realizan los encuestados?. Se presentan ordenadas más abajo, de acuerdo con sus propias declaraciones. La tercera columna indica el porcentaje de usuarios que han declarado realizar esa actividad, con independencia de la frecuencia con que lo haga.

Como vemos se trata de una población escasamente activa en lo laboral y muy medicalizada, de modo que esta es precisamente la actividad más compartida: acudir al médico.

Tabla 5.11. Tipo de actividad realizada en la ciudad
Multirrespuesta

Actividad	Total	%
Ir al médico	112	51,1
Fam/amigos	99	45,2
Pasear	99	45,2
Comprar	94	42,9
Recados	73	33,3
Cult./espect.	71	32,4
C.ocupacional	46	21,0
Trabajar	37	16,9
Estudiar	20	9,1
Otras	14	6,4
Total Usuarios	219	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Las anteriores actividades se realizan en los siguientes medios de transporte.

Tabla 5.12. Tipo de medio de transporte utilizado para realizar las actividades
Multirrespuesta

Medio	Total	%
Caminar_AT	160	73,0
Coche	139	63,5
Autobús	103	47,0
Furgoneta	38	17,3
Taxi	34	15,5
Metro	28	12,8
Tren	17	7,7
Total Usuarios	219	

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro .

Caminar o desplazarse con la silla de ruedas es el medio más frecuente de desplazamiento entre el colectivo: tres de cada cuatro encuestados lo hacen. El

vehículo privado es el medio de transporte más frecuente cuando las distancias o las dificultades no permiten desplazarse como peatón. El autobús es el tercero, siendo el primer medio público utilizado, con una gran diferencia sobre los demás.

Un análisis más detallado de la utilización de transportes según funcionalidad (clasificada por medio de las ayudas técnicas utilizadas):

Tabla 5.13. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para diferentes actividades según tipo de discapacidad: física o visual

ACTIVIDAD	FISICOS*			VISUALES		
	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO
Trabajar	Coche	Autobús	Caminar	Furgoneta	Caminar	Coche
Estudiar	Autobús	Caminar	Furgoneta	Caminar	Furg/autob/taxi	-
C. ocupacional	Autobús	Furgoneta	Coche	Caminar	-	-
Visitar fam/amigos	Coche	Caminar	Autobús	Coche	Autobús	Caminar
Ir al médico	Coche	Caminar	Autobús	Caminar	coche	Autobús
Compras	Coche	Caminar	Furgoneta	Caminar	Coche	Autobús/metro
Recados	Caminar	Coche	Autobús	Caminar	Autobús	Metro
Cultura/espectáculos	Coche	Caminar	Autobús	Autobús	Caminar	Coche
Pasear	Caminar	Coche	Autobús	Caminar	Autobús/metro	Coche
Otra	Coche	Autobús	Caminar	Caminar	-	-

*FISICOS=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Los discapacitados físicos dependen en gran medida del vehículo privado para los desplazamientos en la ciudad; algunas actividades las realizarán también caminando o en autobús. Los usuarios de silla de ruedas se diferencian poco del resto; concretamente hacen mayor uso de furgonetas para actividades como acudir al trabajo o ir al centro ocupacional.

Las personas con discapacidad visual se desplazan caminando a muchas de sus actividades habituales. La furgoneta sólo se utiliza para acudir a trabajar, entre aquellos que lo hacen. En cualquier caso el uso de transporte público es poco frecuente.

Finalmente, aquellos que no precisan ayudas para sus desplazamientos hacen un uso más combinado de los transportes, en el que el autobús urbano tiene un uso mayor, pero también es muy frecuente el traslado caminando.

Tabla 5.14. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para diferentes actividades. Usuarios que no precisan ayudas

ACTIVIDAD	SIN AYUDAS		
	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO
Trabajar	Coche/autobus	Caminar	Metro/tren
Estudiar	Autobús	Caminar	Coche
C. ocupacional	Autobús	Caminar	Coche
Visitar fam/amigos	Coche	Autobús	Caminar
Ir al médico	Caminar	Coche	Autobús
Compras	Caminar	coche	Autobús
Recados	Caminar	autobús	Coche
Cultura/espectáculos	Coche	Caminar	Autobús
Pasear	Caminar	Autobús	Metro
Otra	Caminar/coche	-	-

5.2.4. Ayudas económicas para el transporte

Los usuarios con deficiencias del sistema nervioso son los que reciben menores ayudas económicas para el transporte. El colectivo que recibe más ayudas son las personas mayores, ayudas concentradas en el autobús y en el metro. El autobús es el medio de transporte más subvencionado.

Tabla 5.15. ¿Se beneficia de alguna ayuda pública o billete subvencionado para sus traslados? Según deficiencias

Resp	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
No	114	61,3	7	36,8	14	60,9	1	25,0	1	20,0	79	73,1	5	62,5	4	50,0	3	27,3
Sí	72	38,7	12	63,2	9	39,1	3	75,0	4	80,0	29	26,9	3	37,5	4	50,0	8	72,7
Total	186	100,0	19	100,0	23	100,0	4	100,0	5	100,0	108	100,0	8	100,0	8	100,0	11	100,0

Sin respuesta= 33 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Llama la atención que sea el colectivo de personas con deficiencias del sistema nervioso el que menores ayudas al transporte recibe. En general existen más ayudas específicas para personas mayores que para personas con discapacidades. Estas ayudas se concentran en gran medida en el transporte por autobús y el metro.

Se realiza también la explotación teniendo en cuenta las AT utilizadas por los usuarios. La siguiente tabla nos muestra los resultados obtenidos. En esta tabla observamos que el colectivo que se traslada sin ningún tipo de ayuda es el que recibe más ayudas públicas. El resto de colectivos presentan unos % mayores en cuanto a la no recepción de ayuda. Puede interpretarse como que los usuarios que no precisan ayuda para sus desplazamientos son los que se desplazan más al tener menores limitaciones, incurren en mayor gasto en transporte y solicitan más ayudas públicas que el resto de colectivos.

Tabla 5.16. ¿Se beneficia de alguna ayuda pública o billete subvencionado para sus traslados? Según Ayudas técnicas

Resp.	Total	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H	%
No	114	61,3	35	50,7	16	57,1	37	74,0	13	86,7	7	53,8	1	100,0	5	55,6	0	0,0
Sí	72	38,7	34	49,3	12	42,9	13	26,0	2	13,3	6	46,2	0	0,0	4	44,4	1	100,0
Total	186	100,0	69	100,0	28	100,0	50	100,0	15	100,0	13	100,0	1	100,0	9	100,0	1	100,0

Sin respuesta= 33 usuarios

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro

A partir del análisis por CCAA, obtenemos que las únicas comunidades que muestran una mayor proporción de usuarios que reciben ayuda pública para sus traslados son Cataluña (Barcelona provincia donde el 62,5% reciben ayudas -40 respuestas-) y el País Vasco (54,3% reciben ayuda -información a partir de 35 respuestas-) donde está más repartido entre provincias. La Comunidad Valenciana también muestra un alto porcentaje de usuarios que reciben ayuda, 64%, aunque el número total de respuestas es menos representativo (13). No obstante, debe comentarse que también las anteriores son las comunidades con mayor número de respuestas. Tenerife y Asturias son la CCAA que muestra el porcentaje más bajo de

ayudas públicas respectivamente (los usuarios que no reciben son el 100% en Tenerife -17 respuestas- y el 66% en Asturias de -15 respuestas-).

Tabla 5.17. Recepción de ayudas según medio de transporte y Ayuda técnica utilizada
Multirrespuesta

Resp	Total	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%
Bus	53	73,6	32	94,1	11	91,7	4	30,8	2	100,0	2	33,3	1	25,0	1	100,0
Metro	30	41,7	15	44,1	5	41,7	4	30,8	1	50,0	3	50,0	1	25,0	1	100,0
Taxi	6	8,3	1	2,9	0	0,0	5	38,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tren	23	31,9	11	32,4	4	33,3	2	15,4	0	0,0	2	33,3	3	75,0	1	100,0
Total usuarios	72		34		12		13		2		6		4		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro

De la tabla anterior puede comentarse que el medio de transporte más subvencionado es el Bus. Además, el colectivo que recibe más ayudas es aquél que no necesita ningún tipo de AT para trasladarse y que, dentro del conjunto de medios de transporte que utilizan, el más subvencionado es el bus (94%).

En el ámbito territorial, en todas las provincias representadas en la muestra (independientemente del número de observaciones) el medio de transporte más subvencionado es el autobús. Para el metro, Barcelona y Bilbao son las únicas ciudades de las que disponemos observaciones. El porcentaje de ayudas públicas para este medio de transporte en estas ciudades también es elevado, equiparándose a los porcentajes para el bus (los porcentajes se mueven en el intervalo 40-45%).

Los encuestados respondieron también sobre su gasto mensual en transporte público urbano, que se muestra en el siguiente cuadro.

Tabla 5.18. Gasto Mensual en transporte público

Media	6.104 Ptas.
Desviación	7.970
Máx.	50.000 Ptas.
Mín.	100 Ptas.
Nº respuestas	60 usuarios

*Personas que han respondido que "No saben" = 79

Personas que no han respondido =80

Las personas que no han respondido la pregunta son aquella que, en la mayoría de los casos, no usan el transporte público.

Los ciegos y discapacitados por deficiencias del sistema nervioso son los colectivos que mayor uso del taxi realizan. La utilización del Eurotaxi se concentra en los discapacitados físicos exclusivamente. Dentro de éstos, los usuarios de silla de ruedas son los usuarios mayoritarios, casi exclusivos.

Tabla 5.19. Uso de los taxis según Ayuda Técnica necesaria

Tipo	Total	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H	%
Eurotaxi	27	15,6	0	0,0	0	0,0	26	52,0	1	7,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Normal	80	46,2	29	49,2	16	59,3	8	16,0	9	69,2	8	61,5	1	100	8	88,9	1	100
No uso	59	34,1	30	50,8	9	33,3	12	24,0	2	15,4	5	38,5	0	0,0	1	11,1	0	0,0
Ambos	7	4,0	0	0,0	2	7,4	4	8,0	1	7,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	173	100	59	100	27	100	50	100	13	100	13	100	1	100	9	100	1	100

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro

Problemas específicos para el uso de los transportes:

(resultados procedentes de las encuestas de Espacio Urbano: valoración de las actividades en torno al hogar)

0=No puedo hacerlo ni con la ayuda de otra persona,

3=Lo puedo hacer con ayuda continuada,

5=Lo puedo hacer solo y con ayudas puntuales,

7=Lo puedo hacer sólo y sin ayudas,

10=Lo puedo hacer con total comodidad e independencia.”

Tabla 5.20. Valoración de la autonomía para realizar actividades o desplazamientos en la ciudad

Actividad	Media poblac.	1	2	F**	8*	Silla
Acceder a un tren cercanías/metro	4,3	5,2	5,7	2,9	6,0	1,6
Subir a un autobús no adaptado	4,5	5,6	6,1	2,9	6,9	1,2
Coger un taxi normal	5,5	6,0	7,0	4,3	6,8	2,7
Subir a un coche	5,9	6,0	7,4	4,8	7,2	3,6
<i>Rango muestral</i>	<i>274/330</i>	<i>5</i>	<i>51/69</i>	<i>210/247</i>	<i>10/11</i>	<i>124/140</i>

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Capítulo 6: Accesibilidad en el Transporte Interurbano

6.1. Presentación de la muestra:

La muestra de la encuesta está formada por un total de 209 observaciones, sin embargo 15 de ellas se han anulado por no estar convenientemente contestadas, así la muestra final es de 194 observaciones /usuarios.

Tabla 6.1. Clasificación de los usuarios según deficiencias

Deficiencia	Tptes. Interurbanos	
	TOTAL	%
Mentales	12	6,2
Del oído	4	2,1
Visuales	37	19,1
Del Sist. Nervioso	117	60,3
Osteoarticulares	10	5,2
Viscerales	0	0,0
Personas Mayores	5	2,6
Otras no clasificadas	9	4,6
TOTAL	194	100,0

* Clasificación según INE, 1999,

Información muestral: TRANSPORTE	
	INTERURBANO
Edad	Media: 43 años Desv. Est. 16,1 Máx. 86 años mín. 10 años
Sexo	55% hombres y 45% mujeres
Hogar	Media: familias de 3,3 miembros
Ocupación	Remunerada en un 40 % de los casos. Las personas con deficiencias visuales constituyen el colectivo con más empleo (81 %) en este caso. El otro colectivo numeroso, el de personas con deficiencias del sistema nervioso, tiene una proporción de ocupados del 31 %.
Otras actividades regulares que requieren tpte.	El 58 % de los que no tienen ocupación remunerada realizan alguna otra actividad regular que les obliga a utilizar medios de transporte.

Ayudas Técnicas en los desplazamientos: la siguiente Tabla resume las principales ayudas utilizadas por los usuarios, clasificados según el tipo de deficiencia principal declarada.

Tabla 6.2. Tipo de ayuda para salir de casa según deficiencia-Multirrespuesta
Porcentajes parciales calculados sobre el tamaño total del colectivo correspondiente

Ayuda	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	8	%	9*	%
Acomp. y silla	44	22,7	0	0,0	1	2,7	0	0,0	3	30,0	39	33,3	2	22,2	0	0,0
Acomp. y muletas	4	2,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	3,4	0	0,0	0	0,0
Acomp. y bastón	12	6,2	0	0,0	5	13,5	0	0,0	0	0,0	6	5,1	0	0,0	0	0,0
Solo acompañante	28	14,4	1	8,3	14	37,8	0	0,0	3	30,0	8	6,8	1	11,1	1	20,0
Solo silla	18	9,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	14,5	1	11,1	0	0,0
Solo muletas	6	3,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	20,0	4	3,4	0	0,0	0	0,0
Solo bastón	20	10,3	0	0,0	7	18,9	0	0,0	0	0,0	12	10,2	0	0,0	1	20,0
Sin ayuda	62	31,9	11	91,6	10	27,0	4	100	2	20,0	27	23,0	5	55,5	3	60,0
Total muestra	194	100	12	100	37	100	4	100	10	100	117	100	9	100	5	100

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla 6.3. Tipo de ayuda para salir de casa según deficiencia Ayudas excluyentes

Ayuda	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	8	%	9*	%
Sin ayuda	57	29,4	11	91,6	7	19,0	2	50,0	2	20,0	27	23,1	5	55,5	3	60,0
Acompañante	30	15,5	1	8,3	14	37,8	0	0,0	4	40,0	9	7,7	1	11,1	1	20,0
S. ruedas	62	32,0	0	0,0	1	2,7	0	0,0	3	30,0	55	47,0	3	33,3	0	0,0
Muletas	8	4,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	10,0	7	6,0	0	0,0	0	0,0
Bastón/es	19	9,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	18	15,3	0	0,0	1	20,0
Andador	1	0,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,8	0	0,0	0	0,0
B. ciego	12	6,2	0	0,0	12	32,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Ayudas ópticas	5	2,5	0	0,0	3	8,1	2	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	194	100	12	100	37	100	4	100	10	100	117	100	9	100	5	100

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

La proporción de personas que han de salir acompañadas llega al 45%, siendo la silla de ruedas y bastón la siguiente ayuda utilizada, por un 33% y 13% de los encuestados, respectivamente. El grado de dependencia de las personas usuarias de silla es elevado, pues un 70% de ellos requiere salir con persona acompañante; en cambio, los usuarios de muletas sólo son acompañados en el 22% de los casos.

6.2. Resultados de la explotación

6.2.1. Valoración de la accesibilidad en los medios de transporte colectivo Interurbano

Mediante una secuencia de preguntas se recogen las opiniones sobre elementos fundamentales de la accesibilidad en los distintos medios de transporte, como el estado general de la terminal, los vehículos y la señalización y megafonía disponibles. Los usuarios valoran cada elemento desde tres perspectivas: su situación actual, su evolución reciente y la importancia del elemento para ellos.

Los resultados se han resumido en una única tabla que permite seguir los distintos valores medios obtenidos de forma ordenada y distinguiendo las respuestas por tipos de discapacidad. La clave de interpretación de los números de

la tabla se muestra en el siguiente cuadro; para facilitar la interpretación y el cálculo de medias se han asimilado las respuestas cualitativas a una escala decimal (0 a 10).

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Situación	→	Mala					Suficiente					Buena
Evolución	→	Empeora					No cambia					Mejora
Importancia	→	Poca					Bastante					Mucha

Tabla 6.4. Valoración, evolución e importancia de la accesibilidad en los medios de transporte interurbano

Con fondo gris los elementos valorados negativamente (inferiores a 5)

Elemento	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla
AUTOBÚS INTERURBANO								
<u>La señalización y megafonía de la estación</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,2	3,9	4,6	4,8	4,0	3,3	5,3	3,5
Evolución	6,2	5,0	5,8	5,0	6,5	8,8	7,5	6,4
Importancia	6,8	9,4	6,6	8,8	5,1	8,8	3,3	4,5
<u>La estación en su conjunto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,8	6,1	4,4	7,3	3,9	3,3	6,0	3,4
Evolución	7,5	7,2	7,2	8,3	7,1	8,9	7,5	6,8
Importancia	8,1	10,0	7,3	8,3	7,7	9,3	2,5	7,4
<u>Los vehículos en conjunto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,5	6,1	4,7	8,0	3,0	2,6	7,0	1,9
Evolución	7,6	8,6	6,8	8,3	7,0	8,8	9,0	6,9
Importancia	8,2	10,0	7,0	8,3	7,8	10,0	5,0	7,7
FERROCARRIL								
<u>La señalización y megafonía de la estación</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,9	5,5	5,0	4,3	5,0	4,4	7,0	4,7
Evolución	7,3	6,7	6,6	6,7	7,3	10,0	7,5	7,1
Importancia	6,0	5,6	6,7	8,8	4,6	6,3	5,0	3,7
<u>Los vagones (entrada e interior)</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,1	5,0	4,9	5,5	3,1	3,2	7,0	1,9
Evolución	6,9	7,5	6,9	6,7	6,3	9,3	7,5	5,9
Importancia	6,4	6,1	6,7	5,0	7,3	5,0	6,7	6,9
<u>La estación en su conjunto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,8	4,8	4,8	5,3	4,5	5,6	6,3	4,0
Evolución	6,8	6,7	6,8	3,3	7,5	10,0	8,8	7,4
Importancia	6,6	6,7	7,4	5,0	6,8	7,1	5,0	6,5
AEROPUERTOS								
<u>La señalización y megafonía del aeropuerto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	5,5	6,9	4,8	6,3	5,3	5,0	7,0	4,7
Evolución	7,2	6,9	5,5	6,7	7,4	10,0	7,5	6,8
Importancia	4,5	0,0	6,2	10,0	2,6	5,0	3,3	3,7
<u>Los aviones (acceso e interior)</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	5,0	7,3	5,1	7,8	4,0	1,8	8,0	3,2
Evolución	7,2	7,5	6,4	8,3	6,5	9,0	10,0	6,1
Importancia	4,6	0,8	4,6	6,7	5,2	6,3	3,3	6,2

<u>El aeropuerto en conjunto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	5,9	7,4	4,9	7,5	5,6	4,2	7,0	5,6
Evolución	7,8	7,5	5,5	8,3	8,1	10,0	10,0	8,9
Importancia	5,0	0,0	7,3	6,7	4,6	5,8	3,3	5,2
<u>ESTACIONES MARÍTIMAS</u>								
<u>La estación marítima en su conjunto</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	3,7	5,6	2,4	5,0	3,6	2,3	-	2,4
Evolución	6,4	6,1	3,8		6,6	10,0	-	6,1
Importancia	2,0	0,0	3,1	0,0	2,8	3,3	0,0	2,8
<u>Los barcos de pasajeros</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	3,7	6,4	3,3	5,0	3,2	1,8	-	2,2
Evolución	6,0	7,1	4,2	5,0	6,2	8,8	-	6,2
Importancia	2,9	0,0	2,9	0,0	3,1	10,0	0,0	3,4
<u>La señalización y megafonía de la estación</u>								
Nivel de accesibilidad/confort de uso	4,1	3,3	4,1	4,0	4,5	4,0	-	3,6
Evolución	5,1	4,2	4,2	0,0	6,9	8,8	-	6,3
Importancia	3,8	1,7	5,0	10,0	1,0	5,0	0,0	1,5
TAMAÑO MUESTRAL (según respuesta)	46/173	6/12	6/35	1/4	31/118	2/9	0/5	11/55

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Los vehículos y su acceso son los elementos con menor valoración en todos los medios de transporte, aunque son considerados los más importantes. Las estaciones también son valoradas negativamente, excepto para el transporte aéreo. Los usuarios valoran positivamente la evolución de la accesibilidad de los aeropuertos y de las estaciones de autobús y ferroviarias,

En cada medio de transporte la peor valoración sobre su accesibilidad la tienen los **vehículos**, especialmente los autobuses interurbanos y los trenes. Los aviones son los mejor valorados, pero sin llegar a una calificación de Suficiente. Al mismo tiempo, los vehículos terrestres son los elementos considerados más importantes en cada modo de transporte, lo que contrasta con el hecho de ser los peor valorados. Como factor positivo destaca que la evolución percibida en los últimos años es positiva. En cambio, la accesibilidad de los aviones y barcos, especialmente estos últimos, no tiene tanta importancia para los encuestados, lo que resulta perfectamente coherente con el grado de utilización que de ellos se realiza, siempre menor a los medios terrestres.

En cuanto a las **estaciones de transporte**, son valoradas negativamente en todos los medios excepto en el aéreo, siendo las estaciones marítimas también las peor paradas. La importancia reconocida para su calidad de vida por los usuarios es descendente de arriba abajo según el orden presentado: es elevada en relación con las dos estaciones terrestres, sobretodo la de autobuses, es media en los aeropuertos y poco importante en las estaciones marítimas. La evolución percibida en todos los casos es de sentido positivo, aunque aquí los aeropuertos están a la altura de las estaciones terrestres, quedando por detrás la valoración relativa a las estaciones marítimas en las que se percibe menor evolución. En todo ello se observa una notable coherencia con las respuestas dadas respecto al material móvil.

El último bloque en cada caso lo constituye la evaluación de la **señalización y megafonía** disponibles en cada tipo de estación. Aunque no hay grandes diferencias, estos sistemas de comunicación se consideran aceptables o suficientes en las estaciones de ferrocarril y en los aeropuertos, y no llegan a esa calificación en las estaciones de autobuses ni en las marítimas. Se concede una importancia media a la señalización y megafonía en las estaciones terrestres y baja en las otras dos. Lógicamente, las personas con deficiencias visuales, y sobretodo acústicas consideran más importantes estos elementos de comunicación; su valoración al respecto es más elevada y constante para los distintos medios de transporte, aunque disminuye –no tanto como para los otros colectivos– cuando los deficientes visuales evalúan estas instalaciones en las estaciones marítimas. La evolución percibida es positiva, excepto en estas últimas estaciones en que se percibe un empeoramiento de la situación. En las estaciones de ferrocarril es, por el contrario, dónde los usuarios observan una evolución más claramente favorable.

Analizando los dos grupos más numerosos y significativos en la encuesta, el de personas con deficiencia visual y del sistema nervioso, podemos destacar como valores más extremos obtenidos los siguientes:

Si distinguimos los colectivos por tipo de discapacidad podemos decir que los **discapacitados físicos** valoran de forma particularmente positiva la evolución de la accesibilidad de los aeropuertos en su conjunto, incluyendo su señalización y megafonía. También valoran positivamente la evolución general de las estaciones de tren y en menor grado, de las estaciones terrestres. Los elementos que mayor importancia tienen para ellos son la accesibilidad total (vehículos y estación) del transporte por autobús y el acceso e interior de los vagones de tren; todos ellos elementos que en la actualidad consideran de escasa o insuficiente accesibilidad. Conceden, en cambio, poca importancia a la accesibilidad marítima, el medio que menos utilizan, aunque su valoración general de las facilidades en este medio es la más negativa.

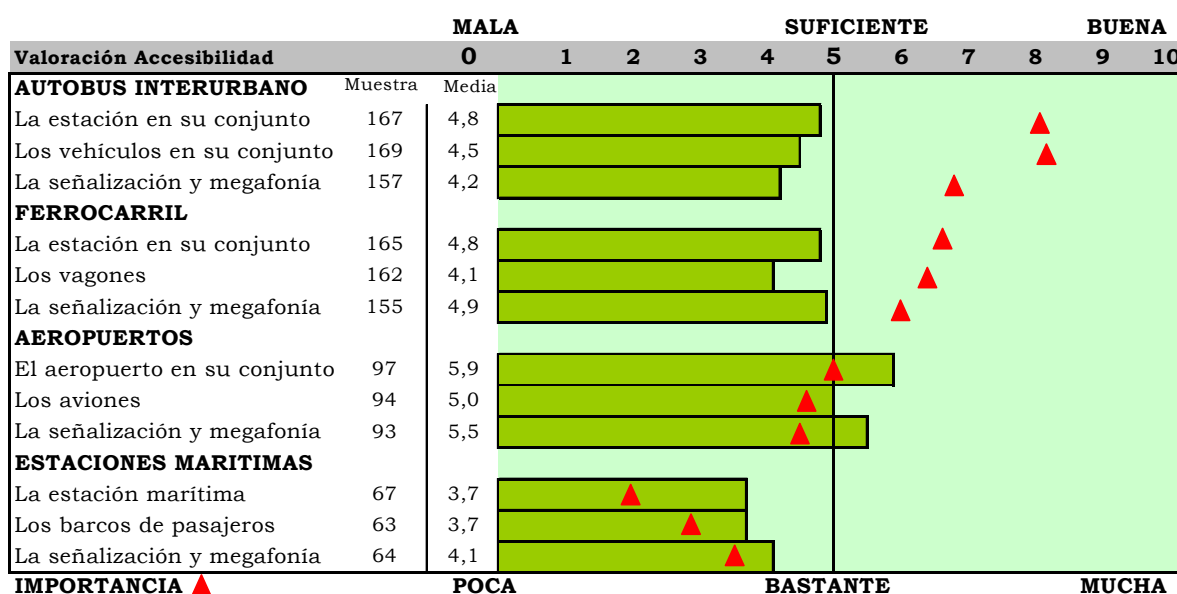
Los **discapacitados visuales** han percibido, en cambio, una mejora mayor en las estaciones de autobús. Esta instalación junto a la estación de ferrocarril y el aeropuerto son los elementos de mayor importancia para su calidad de vida entre los valorados, por encima de los vehículos y también del aspecto específico de la señalización y megafonía. Sus valoraciones negativas se concentran de forma general en todos los aspectos vinculados al tráfico marítimo.

Para un análisis más visual y fácil de interpretar los resultados de las valoraciones correspondientes a las variables *Situación* e *Importancia* (para su calidad de vida) se han representado gráficamente por medio de barras y triángulos respectivamente, lo que permite analizar de forma intuitiva el grado de satisfacción de los usuarios con las condiciones de accesibilidad percibidas en los elementos incluidos en la lista.

Los usuarios valoran la importancia de los diversos elementos del transporte según la frecuencia con que lo utilizan.

Gráfico 6.1. Accesibilidad de los elementos del transporte público interurbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- MEDIA MUESTRAL-----



Los usuarios conceden notas de importancia muy acordes con la frecuencia de utilización de cada medio de transporte, que es descendente de arriba abajo en el gráfico. Por otra parte la valoración de la situación actual es muy coherente con los análisis técnicos realizados en el Diagnóstico general del trabajo: los aeropuertos destacan por su accesibilidad y las estaciones marítimas por lo contrario. Los medios terrestres se encuentran en situación parecida, aunque del autobús destaca su insuficiente señalización y megafonía y del tren la inaccesibilidad de los vagones.

Los valores medios referidos a toda la muestra, como los mostrados en el gráfico anterior pueden resultar engañosos si consideramos la variedad de situaciones y necesidades según la discapacidad. Por ello analizamos separadamente los colectivos de muestra más numerosa y que son paradigmáticos de las discapacidades físicas y sensoriales: los usuarios de silla de ruedas y los deficientes visuales.

Gráfico 6.2. Accesibilidad de los elementos del transporte público interurbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- RESPUESTAS USUARIOS SILLA DE RUEDAS-----

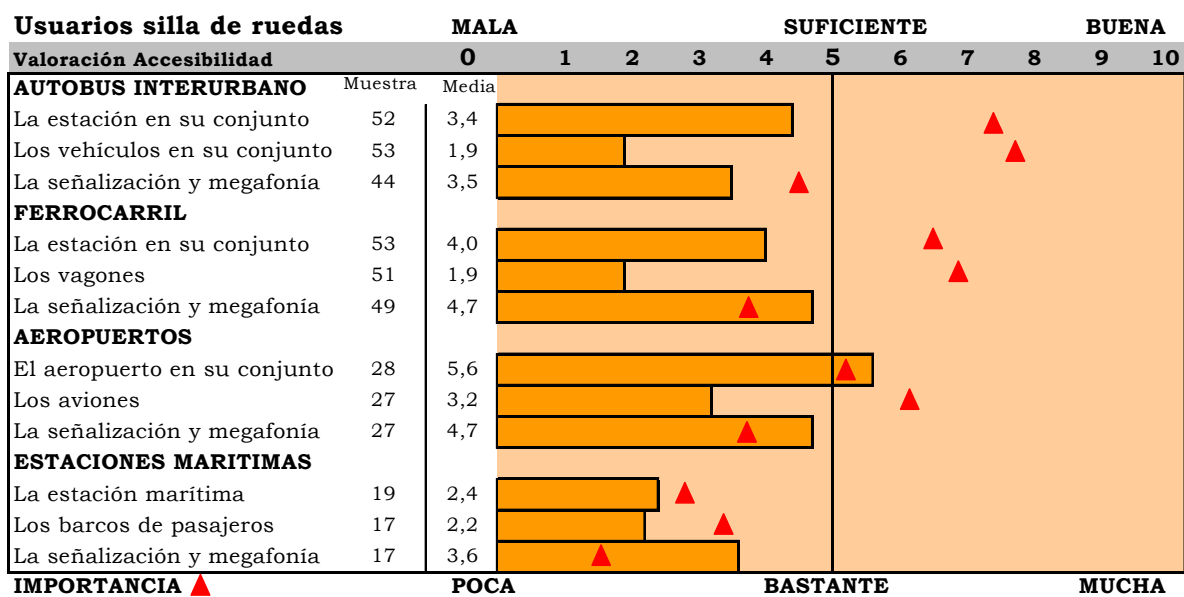
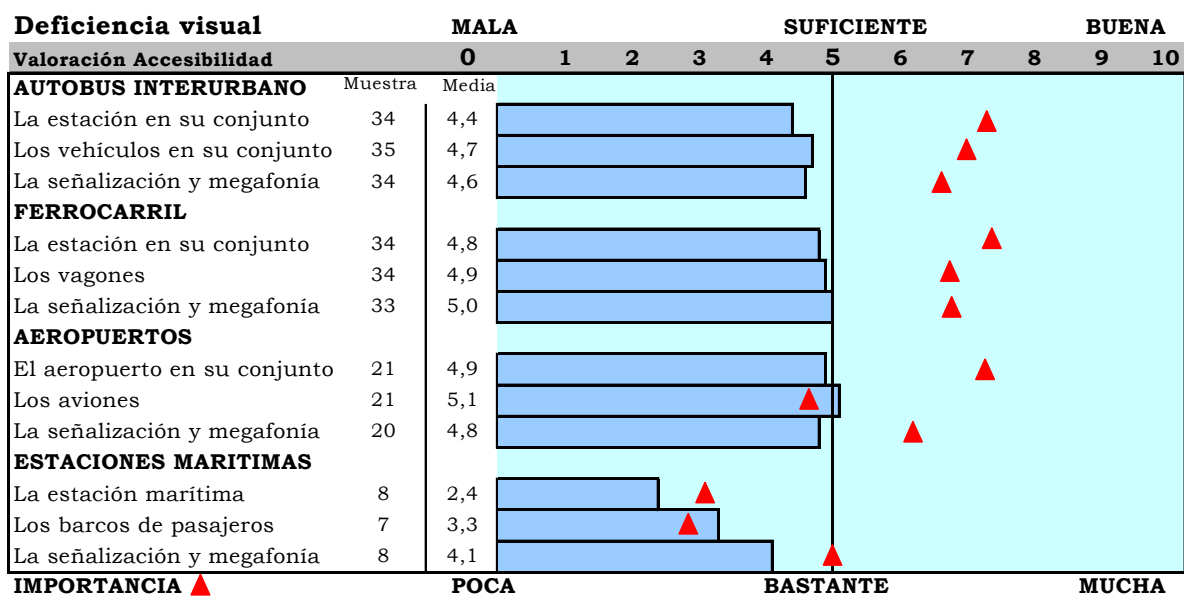


Gráfico 6.3. Accesibilidad de los elementos del transporte público interurbanos: valoración e importancia dada por los usuarios.

----- RESPUESTAS USUARIOS CON DEFICIENCIA VISUAL-----



Evaluación de la insatisfacción con el grado de accesibilidad percibido⁷:

Los cinco elementos que, con esta perspectiva, están en situación más desfavorable o insatisfactoria se listan en la siguiente tabla.

Ordenación de elementos de transporte interurbano según el grado de insatisfacción de los usuarios respecto a su accesibilidad.

Realizada por medición de las distancias entre las evaluaciones de *situación actual* e *importancia*

Usuarios de silla de ruedas	Discapacitados visuales
1° Los autocares	1° La estación de autocar en su conjunto
2° Los vagones de tren	2° La estación de tren en su conjunto
3° La estación de autocar en su conjunto	3° El aeropuerto en su conjunto
4° Los aviones	4° Los autocares
5° La estación de tren en su conjunto	5° La señalización/megafonía de la estación de autocares

Hay que hacer notar que los vehículos de transporte se han valorado “en su conjunto”, lo que implica también su acceso; pero el problema de facilitar ese acceso puede venir a menudo por la vía de reforma de los elementos de aproximación exteriores. Es decir, no hay que segmentar estrictamente el tipo de actuación demandado: lo que los usuarios parecen demandar es una solución a los problemas de utilización de esos vehículos.

El análisis de diferencias entre valoración e importancia para los usuarios de sillas de ruedas muestra que los autobuses y las unidades de tren serían los elementos que demandarían mayores actuaciones; los aviones también, pero en menor grado.

Para los deficientes visuales lo prioritario sería actuar sobre las estaciones: las de autocar, ferrocarril y avión (por este orden). A continuación se debería actuar sobre los autocares/trenes y su señalización.

⁷ En las evaluaciones realizadas por los usuarios el contraste entre la situación de la accesibilidad de cada elemento y su importancia puede resultar un buen indicador de prioridades de acción a desarrollar. Si analizamos la distancia existente entre el triángulo rojo (grado de importancia) y la barra horizontal (situación actual) y suponemos que cuanto mayor sea esta mayor será la insatisfacción de los usuarios podemos llegar a ordenar los anteriores elementos según la insatisfacción con la situación actual. Con este criterio, hemos analizado de forma separada los casos para discapacitados físicos y visuales, pues sus necesidades son diferentes.

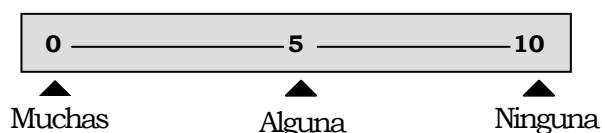
6.2.2. Cadena de Accesibilidad en los transportes público interurbanos:

Las mayores dificultades se encuentran en el paso desde la estación al vehículo de transporte. El colectivo más afectado son los usuarios de silla de ruedas. El movimiento en el interior del vehículo es el tramo que muestra menos dificultades.

La pregunta presentaba el siguiente gráfico como un resumen del proceso necesario para realizar cualquier viaje fuera de la ciudad. Se solicitó señalar, si las hubiera, las dificultades de la persona encuestada en cada tramo de esa cadena y su causa.

Vivienda → **Estación transporte** → **Vehículo*** → **Estación transporte** → **Destino**

Las opciones de respuesta para cada eslabón fueron: *Muchas* – *Alguna* – *Ninguna* (dificultad). Construimos una escala numérica equivalente para poder trabajar los resultados.



Como resultado de transformar numéricamente las respuestas obtenemos la tabla siguiente:

Tabla 6.5. Dificultades encontradas en los viajes fuera de la ciudad

Señalamos en gris las respuestas medias inferiores a 5 (entre *Alguna* y *Muchas* dificultades)

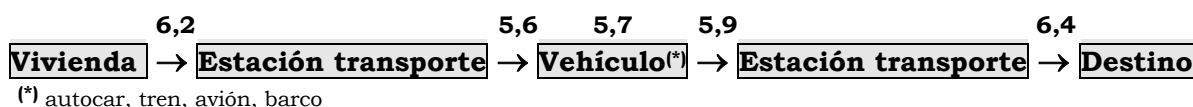
Elemento	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla
De su vivienda a la estación	5,9	6,2	7,0	5,0	5,3	7,5	9,0	3,7
De la estación al vehículo	5,7	7,3	6,1	6,2	4,8	5,7	8,0	3,3
Dentro del vehículo	6,3	6,8	7,6	8,7	6,1	0,0	9,0	4,0
Del vehículo a la estación	6,2	6,8	7,2	7,5	5,1	5,7	8,0	3,9
De la estación a su destino	6,2	6,8	7,3	5,0	5,4	7,9	9,0	3,7
Rango muestral	143/186	11/12	17/37	4	106/128	2/8	5	52/61

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

En la tabla vemos que las dificultades medias declaradas no son muy elevadas: se mueven en un rango entre 5,7 y 6,3, es decir, menos que 'alguna dificultad'. Las mayores dificultades se darían en el paso desde la estación al vehículo, algo superiores a los del descenso desde el vehículo a la estación. Las personas con problemas físicos de movilidad, especialmente los usuarios de sillas de ruedas, son los más afectados.

Las dificultades menores se darían en el movimiento interior por el vehículo, opinión en la que coinciden los dos grupos más numerosos encuestados: los que tienen deficiencias visuales y los que las tienen en relación con su sistema nervioso.



La tabla siguiente refleja las causas de las dificultades encontradas en cada tramo de la cadena según las respuestas abiertas obtenidas:

Tabla 6.6. Causas de las dificultades declaradas en los viajes fuera de la ciudad

Causa	Total	1	2	3	4	5*
Barreras en general	41	8	10	4	10	9
Escalones	40	5	16	3	11	5
Aceras	29	16	2	0	1	10
Escaleras	21	4	9	0	3	5
Acompañante (dependencia)	20	2	7	1	6	4
Señalización	18	4	5	1	5	3
No hay transporte adaptado	16	5	0	2	2	7
Distancias largas	15	7	3	0	3	2
Espacio reducido	15	0	0	15	0	0
Transporte	15	8	0	0	1	6
Vehículo no adaptado	15	0	4	7	3	1
Silla de ruedas	14	2	6	1	3	2
Dificultad al caminar	13	3	3	0	3	4
Acceso/localización a servicios (aseo)	11	1	2	4	3	1
Accesos complejos a la estación (cruces, semáforos...)	10	2	2	0	3	3
No hay rebajes, bordillos	10	5	2	0	1	2
Rampas	10	5	1	0	2	2

* 1= De su vivienda a la estación; 2= De la estación al vehículo; 3=Dentro del vehículo; 4=Del vehículo a la estación, 5=De la estación a su destino final.

** Ancho puertas, Autobús muy lleno, calles, conseguir taxi, exceso de velocidad, humos y olores, Identificación puerta de acceso, localización estación, localización parada, mal comportamiento cívico, orientación, seguridad, señalización aviones, señalización cruces, sujeción.

La respuesta más repetida fue “barreras en general”, que no aporta mucha información, pero habla de la generalización de los problemas, de la dispersión de dificultades presentes en cualquier elemento de la cadena de transporte. A continuación el grupo más numeroso de dificultades tanto en el desplazamiento hacia o desde el medio de transporte, como en su entrada o salida, son los desniveles de cualquier tipo: escalones, aceras, escaleras. Si sumamos todas las respuestas que hacen referencia a los vehículos, su mala o inexistente adaptación, también es uno de los grupos más numerosos.

La falta de una señalización adecuada se presenta en todos los eslabones, excepto en el interior de los vehículos. Las distancias largas también se señalan como una dificultad importante

Concretando por tramos las dos barreras más destacadas en cada uno de ellos son:

Tabla 6.7. Barreras más destacadas por tramos en los viajes fuera de la ciudad

Tramo	1ª Barrera	2ª Barrera
T1: Vivienda-estación tpte.	Aceras	Distancias largas
T2: Estación tpte.-vehículo	Escalones	Escaleras
T3: Dentro del vehículo	Espacio reducido	No adaptado
T4: Vehículo-estación tpte.	Escalones	Señalización
T5: Estación-destino final	Aceras	Tpte. No adaptado

Como balance de este apartado sobre Cadenas de Accesibilidad hay que destacar la escasa fiabilidad de la valoración de los elementos puntuales tomados en términos absolutos. No podemos interpretar de la tabla 6.5. que las dificultades para cubrir esos eslabones sean escasas, sino que el rango de opciones planteado *Ninguna-alguna-muchas* resultó excesivamente escaso:, dando lugar a valores próximos al 5 en casi todos los casos. En cambio, los resultados comparativos tienen una mayor validez. Las mayores dificultades las soporta el grupo 6, discapacitados con deficiencias del sistema nervioso, que son los más frágiles frente a las barreras físicas del entorno que mayores problemas de movilidad tienen. Estos se intensifican a la hora de salvar el espacio –fundamentalmente vertical- entre la estación y el vehículo. Se trataría, por tanto, del problema más grave en la cadena de transporte para estos colectivos. En cuanto al espacio menos problemático para aquellos con problemas físicos y sensoriales es el mismo: el interior del vehículo.

6.2.3.Utilización de los medios de transporte Interurbano

Los principales motivos de uso del transporte interurbano son visitar los familiares y amigos e ir de vacaciones. Los medios de transporte más utilizados son el vehículo privado y el autocar.

Se investiga la utilización de los distintos medios mediante preguntas que buscan relacionar el modo de transporte, las actividades realizadas y otras informaciones complementarias.

Las actividades que hacen preciso el viaje, es decir, aquellas por las que los usuarios realizan viajes interurbanos son, por frecuencia de respuestas: Visitar familiares o amigos, vacaciones, visita al médico, visitas culturales, compras y trabajo. Las dos primeras son comunes a todas las tipologías de discapacidad, las restantes varían, aunque escasamente. Entre los motivos registrados, el de Estudio es el menos frecuente.

Tabla 6.8. Frecuencia de uso del transporte según actividades

Multirrespuesta. En gris el medio usado con más frecuencia en cada actividad.

Actividad	Total usuarios	%	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	6	%	7*	%
Fam/amigos	152	78,3	114	54,5	6	2,9	25	12,0	27	12,9	24	11,5	11	5,3	2	1,0
Vacaciones	149	76,8	92	33,8	10	3,7	9	3,3	63	23,2	45	16,5	37	13,6	16	5,9
Médico	125	64,4	69	45,1	13	8,5	26	17,0	29	19,0	13	8,5	3	2,0	0	0,0
Cultural	95	49,0	31	21,5	14	9,7	8	5,6	63	43,8	15	10,4	9	6,3	4	2,8
Compras	93	47,9	74	68,5	6	5,6	11	10,2	9	8,3	8	7,4	0	0,0	0	0,0
Trabajo	70	36,1	35	35,4	6	6,1	10	10,1	25	25,3	17	17,2	6	6,1	0	0,0
Otros**	31	16,0	16	30,2	5	9,4	10	18,9	9	17,0	7	13,2	5	9,4	1	1,9
Estudios	29	14,9	12	31,6	6	15,8	2	5,3	13	34,2	2	5,3	2	5,3	1	2,6
Total encuestas	194		444		68		104		242		136		79		24	

Nota: Debe tenerse en cuenta que cada usuario puede utilizar más de un medio de transporte para realizar una actividad determinada, de esta forma, un usuario puede estar representado en más de una columna para la misma actividad, y por tanto, la suma de los porcentajes horizontales no suma 100.

* 1=Coche, 2=Furgoneta, 3=Taxi, 4=Autocar, 5=Tren, 6=Avión, 7=Barco

**Otros= Salidas y excursiones, rehabilitación, otros lugares de residencia, teatro, asociación.

La columna “total usuarios” refleja el nº de usuarios que declaran realizar la actividad. En las columnas siguientes se desagregan estos usuarios en función del medio de transporte que utilizan para realizar la actividad correspondiente. Los medios más utilizados son, por este orden: el vehículo privado, autocar, tren, taxi, avión, furgoneta y barco.

Si analizamos la utilización de estos medios de transporte por parte de cada tipo de discapacitados podemos encontrar diferencias, que se manifiestan en las siguientes Tablas. En ellas se ordenan los tres medios de transporte mayoritarios para cada tipo de actividad, dependiendo de la discapacidad.

Tabla 6.9. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para diferentes actividades según tipo de discapacidad: física o visual

ACTIVIDAD	FISICOS*			VISUALES		
	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO
Trabajo	Coche	Furgoneta	Autocar	Autocar	Coche	Tren
Estudios	Autocar	Coche	Furgoneta	Autocar	Coche	Taxi
Médico	Coche	Taxi	Autocar	Coche/taxi	Autocar	Tren
Fam/amigos	Coche	Taxi	Autocar/tren	Coche	Autocar	Taxi/tren
Compras	Coche	Furgoneta	Autocar	Coche	Taxi	Autocar
Vacaciones	Coche	Autocar	Tren	Coche	Tren	Autocar
Cultural	Autocar	Coche	Furgoneta	Autocar	Avión	Coche/tren
Otros	Coche	Taxi	Tren	Avión		

* FISICOS=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

Las personas con discapacidades físicas realizan más actividades en su vehículo privado; para algunas actividades son particularmente dependientes de este medio, como las compras o la visita a familiares o amigos. En cambio, las personas con deficiencias visuales realizan más actividades en autocar: trabajo, estudios y visitas culturales.

Si precisamos más y nos fijamos concretamente en aquellos discapacitados físicos que son usuarios de sillas de ruedas (Tabla 6.10), vemos que el vehículo privado es aún más preponderante y se utiliza para prácticamente todas las actividades. En segundo lugar aparece la furgoneta, vehículo normalmente asociado

a las asociaciones y organismos vinculados con estos usuarios; para algunas actividades menos regulares, como ir al médico o visitar a familiares se utiliza también el taxi.

En cuanto al colectivo de personas que no utilizan ayudas en sus desplazamientos, la dependencia del vehículo privado es menor, apareciendo el autocar y, en menor medida, el tren como medios de uso también frecuente.

Tabla 6.10. Medios de transporte utilizados con mayor frecuencia para diferentes actividades según tipo de ayuda precisa.

ACTIVIDAD	SILLA RUEDAS			SIN AYUDAS		
	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO	PRIMERO	SEGUNDO	TERCERO
Trabajo	Coche	Furgoneta	Avión	Autocar	Coche	Tren
Estudios	Coche	Furgoneta	Autocar	Autocar	Coche/furg/tren	-
Médico	Coche	Taxi	Furgoneta	Autocar	Coche	Tren
Fam/amigos	Coche	Taxi	Autocar/Furg	Coche	Autocar	Tren
Compras	Coche	Furgoneta	Taxi	Coche	Tren	Autocar
Vacaciones	Coche	Autocar	Tren	Coche	Autocar	Tren
Cultural	Autocar	Furgoneta	Coche	Autocar	Coche	Tren
Otros	Coche	Furgoneta	Taxi	Autocar/coche		

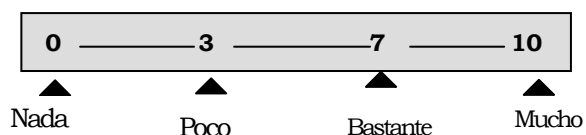
Podemos concluir que el coche constituye el medio de transporte interurbano más frecuente para casi todas las actividades de las personas con discapacidades físicas, especialmente los usuarios de silla de ruedas, que tienen una dependencia casi absoluta de este medio.

Los resultados anteriores se ven confirmados por las respuestas a la pregunta que se analiza a continuación

Frecuencia de uso del transporte en desplazamiento interurbano:

En conjunto, el coche es el medio más utilizado por personas con discapacidades físicas, y el autocar el más utilizado por los invidentes para el desplazamiento interurbano.

Esta pregunta investigó los medios de transporte utilizados por los usuarios y su frecuencia según la siguiente escala:

**Tabla 6.11. Frecuencia del uso de los medios de transporte**

Elemento	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla de ruedas
Coche	6,5	4,9	6,3	6,7	6,6	8,0	4,3	6,3
Autocar	4,6	6,3	6,7	4,0	3,8	4,0	3,0	3,4
Tren	3,2	3,2	5,0	2,0	2,6	4,2	5,0	1,7
Taxi normal	2,7	2,4	6,1	0,0	2,3	3,5	1,0	1,5
Furgoneta	1,9	0,7	0,4	1,0	3,6	0,7	0,0	5,1
Avión	1,8	2,1	2,6	2,0	1,4	1,7	0,0	1,6
Taxi accesible	1,7	0,6	1,6	1,0	2,1	2,5	1,0	3,0
Barco	0,7	2,8	0,8	1,0	0,3	0,0	0,0	0,2
Rango muestral	101/170	5/12	19/30	3/4	67/112	4/8	3/4	31/51

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

En conjunto, el coche es el medio más utilizado por personas con discapacidades físicas, y el autocar el más utilizado por los invidentes. El taxi es también utilizado, aunque con una calificación de “poco”. Por debajo de este se encuentran medios de transporte como el tren que, aunque no están presentes en todas las ciudades, podrían ser una buena solución de transporte para estos colectivos. Sin embargo se trata de un medio que presenta barreras considerables para las personas con deficiencias de movilidad, mayores que las de ningún otro medio de transporte como muestra el siguiente cuadro.

Tabla 6.12. Usuarios con DEFICIENCIA FÍSICA que necesitan ayuda para acceder a los medios de transporte

Medio	Total respuestas	Necesitan ayuda	%
Tren	124	86	69,3
Autocar	121	74	61,1
Avión	94	55	58,5
Barco	89	44	49,4

Casi un 65% de las personas con deficiencias físicas requieren ayuda para acceder al tren, siendo el medio peor preparado para su acceso por personas con

deficiencias físicas. La situación en los autobuses interurbanos tampoco es muy diferente. No obstante, lo que puede marcar diferencias importantes entre unos y otros medios a la hora de facilitar el acceso de las personas con problemas de movilidad es el margen temporal para hacerlo. Si bien el ingreso y descenso del tren se puede conseguir con tiempo y ayuda, esto será factible en las estaciones de origen y llegada de la línea, pero será mucho más difícil en estaciones intermedias, lo que puede impedir la utilización de este medio desde ellas.

Esta situación es diferente para los discapacitados visuales. Para ellos las barreras presentes en uno u otro medio son muy similares.

Tabla 6.13. Usuarios con DEFICIENCIA VISUAL que necesitan ayuda para acceder a los medios de transporte

Medio	Necesitan ayuda	
Tren	18	48,6%
Autocar	17	45,9%
Avión	14	37,8%
Barco	10	27,0%
Nº resp		

Aunque las personas con deficiencia visual pueden requerir una ayuda, difícilmente esta será un impedimento para la utilización de los medios de transporte, aunque esta no sea plenamente autónoma. El problema para este colectivo está más relacionado con el grado de autonomía alcanzable y no tanto con la posibilidad de uso.

6.2.4.Utilización de ayuda personal o Ayudas Técnicas en el transporte

En cualquier medio de transporte, la ayuda más utilizada siempre es un acompañante o la ayuda de una persona.

. El objetivo de este apartado es conocer las necesidades de personas o elementos que permiten a las personas con discapacidad desenvolverse en el uso del transporte público. Cada usuario puede que utilice más de un tipo de ayuda, ya sea personal o Ayuda Técnica, ¿cuál es en cada caso? Sea cual sea el medio elegido la respuesta más importante es siempre la misma: un acompañante o la ayuda de una persona, lo que precisa un tercio de los encuestados en cualquiera de los medios de transporte.

Las necesidades específicas de los afectados por deficiencia visual son diferentes: además de la persona que acompañe, la localización del vehículo donde le corresponde su asiento y otras necesidades de orientación, iluminación y señalización son las demandas más frecuentes, con independencia del modo de transporte que se analice.

Tabla 6.14. Necesidad de ayudas en el tren según deficiencias

Ayudas	Total	1	2	5	6	8	9*
Acompañante-ayuda en general	36	1	7	1	25	2	0

Subir al tren	13	0	0	0	13	0	0
Rampa adecuada	10	0	1	2	6	0	1
Viajar en silla de ruedas	10	0	1	1	8	0	0
Cambios desnivel(escaleras, escalones)	7	1	0	0	5	1	0
Plataforma elevadora	7	0	1	0	6	0	0
Necesidad de apoyo-sujeción	5	0	0	0	5	0	0
Localización vehículo	4	0	4	0	0	0	0
Iluminación	2	0	2	0	0	0	0
Letras grandes	2	0	2	0	0	0	0
Altura botón apertura puerta	1	0	0	0	0	1	0
Búsqueda asiento	1	0	1	0	0	0	0
Falta de equilibrio	1	0	0	1	0	0	0
Orientación	1	0	1	0	0	0	0
Señalización visual adecuada	1	0	1	0	0	0	0
Subir bultos	1	0	0	0	1	0	0
Transporte a la estación	1	0	0	0	1	0	0
Vías inaccesibles	1	0	0	0	1	0	0

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Tabla 6.15. Necesidad de ayudas en el autocar según deficiencias

Ayudas	Total	1	2	5	6	8	9*
Acompañante-ayuda en general	34	1	7	1	23	2	0
Subir al autocar	10	0	0	0	10	0	0
Rampa adecuada	10	0	1	2	7	0	0
Plataforma elevadora	10	0	1	0	9	0	0
Cambios de nivel (escaleras, escalón)	8	1	0	0	6	1	0
Señalización visual adecuada	5	0	5	0	0	0	0
Viajar en silla de ruedas	4	0	0	0	4	0	0
Necesidad de sujeción-apoyo	4	0	0	0	4	0	0
Localización vehículo	4	0	4	0	0	0	0
Transporte hasta estación	1	0	0	0	1	0	0
Orientación	1	0	1	0	0	0	0
Falta de equilibrio	1	0	0	1	0	0	0
Desplazamiento entre paradas	1	0	1	0	0	0	0

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Tabla 6.16. Necesidad de ayudas en el avión según deficiencias

Ayudas	Total	1	2	5	6	8*
Acompañante-ayuda en general	24	1	4	1	16	2
Subir al avión	9	0	1	0	8	0
Viajar en silla	5	0	0	0	5	0
Rampa adecuada	5	0	0	1	4	0
Silla especial	4	0	1	0	3	0
No usa	3	0	0	0	3	0
Cambio nivel (escaleras/escalón)	3	0	1	0	2	0
Orientación	2	0	2	0	0	0
Necesidad de silla	2	0	0	0	2	0
Localización elementos en aeropuerto	2	0	2	0	0	0
Localización avión	2	0	2	0	0	0
Transporte hasta aeropuerto	1	0	0	0	1	0
Paso estrecho	1	0	0	0	1	0
Maletero	1	0	1	0	0	0
Llegar al asiento	1	0	0	0	1	0
Falta equilibrio	1	0	0	1	0	0
Elevador	1	0	0	0	1	0

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

Tabla 6.17. Necesidad de ayudas en el barco según deficiencias

Ayudas	Total	1	2	5	6	8*
Acompañante-ayuda en general	18	1	2	0	13	2
Subir al barco	7	0	1	0	6	0
Rampa adecuada	5	0	0	1	4	0
Viajar en silla de ruedas	4	0	0	0	4	0
No uso	4	0	0	0	4	0
Localización barco	3	0	3	0	0	0
Orientación	2	0	2	0	0	0
Necesidad de apoyo-sujeción	2	0	0	0	2	0
Vías inaccesibles	1	0	1	0	0	0
Movilidad difícil	1	0	0	0	1	0
Localización elementos barco	1	0	1	0	0	0
Lavabo	1	0	1	0	0	0
Falta de equilibrio	1	0	0	1	0	0
Cambios de nivel (escaleras-escalón)	1	0	0	0	1	0

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores (Según INE, 1999).

Al tratarse de preguntas abiertas, la variedad de respuestas ha sido muy elevada. La gran mayoría de encuestados considera que precisa ayuda de otra persona para utilizar los medios de transporte. Es el caso tanto de las personas con discapacidades físicas como visuales. No obstante para cada uno las necesidades son diferentes, como muestran las tablas anteriores.

Utilización del Eurotaxi

Resulta evidente que el eurotaxi o taxi adaptado es particularmente útil para aquellas personas que utilizan silla de ruedas. De hecho, la encuesta nos muestra que el 56% de éstos son usuarios de Eurotaxi, aunque también son utilizados por usuarios de muletas y bastones en una proporción considerable

Tabla 6.18. Uso de los taxis según ayuda utilizada

% sobre el total de respuestas obtenidas de las encuestas de Tpte. Urbano e Interurbano

Respuesta	T	%	356	1	%	112	2	%	54	3	%	110	4	%	21	5	%	32	6	%	2	7	%	21	8	%	3
Eurotaxi	77	21,6		5	4,5		2	3,7		62	56,4		3	14,3		4	12,5		0	0,0		1	4,8		0	0,0	
No uso	111	31,2		49	43,7		16	29,6		29	26,4		4	19,0		10	31,2		1	50,0		1	4,8		1	33,3	
Normales	179	50,3		60	53,6		36	66,7		25	22,7		14	66,7		20	62,5		1	50,0		20	95,2		2	66,6	
Ambos	7	2,0		0	0,0		2	3,7		4	3,6		1	4,8		0	0,0		0	0,0		0	0,0		0	0,0	

Sin respuesta= 57 usuarios

*1=Sin ayuda, 2= Solo acompañante, 3= Silla de ruedas, 4=Muletas, 5=Bastón/es, 6=Andador, 7=Bastón ciego, 8=Otras (Ayudas ópticas, Audifonos).

Preguntas complementarias: Ayudas técnicas

La utilización del ascensor para efectuar los cambios de nivel en las estaciones de transporte es imprescindible para determinadas personas, especialmente aquellas con importantes problemas de movilidad. La presente pregunta sólo pretende conocer la importancia de este medio en los diferentes casos de deficiencia. El uso –siempre que es posible- oscila desde el 31% de los deficientes visuales al 76% de los que tienen deficiencias de movilidad a causa de problemas en el sistema nervioso.

Tabla 6.19. Uso del ascensor en las estaciones o aeropuertos (cuando los hay)

Resp.	Total	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	8	%	9*	%
Siempre	112	61,5	4	33,3	11	30,6	1	25,0	7	70,0	81	75,7	3	37,5	5	100,0
A veces	49	26,9	6	50,0	17	47,2	1	25,0	2	20,0	19	17,8	4	50,0	0	0,0
Nunca	21	11,5	2	16,7	8	22,2	2	50,0	1	10,0	7	6,5	1	12,5	0	0,0
Total	182	100,0	12	100,0	36	100,0	4	100,0	10	100,0	107	100,0	8	100,0	5	100,0

Sin respuesta=12 usuarios.

*1=Deficiencias mentales, 2= Deficiencias visuales, 3= Deficiencias del oído, 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

Balance:

Podemos concluir que los medios de transporte interurbano, a excepción quizá de los aeropuertos, se encuentran en una situación insatisfactoria para el usuario, a pesar de que se ha percibido una evolución positiva en los últimos tiempos. Esta mala situación de los medios de transporte público contribuye a una utilización del vehículo privado excesiva y que consolida la dependencia de las personas con discapacidad, en la mayoría de los casos con problemas para conducir. Bien es cierto, que la opción por apoyar a esta forma privada de transporte en los últimos tiempos determina que la situación del colectivo no sea particularmente distinta; lo que sí es distinto es la falta de opciones de elección, lo que queda de manifiesto en los cambios de uso de transporte que la eliminación de barreras supondría. Las

personas discapacitadas aumentarían con claridad su uso de todos los transportes públicos colectivos en tal caso, mientras que la utilización del automóvil permanecería inicialmente constante. Los medios con mayor demanda de adaptación son los terrestres: tren y autocar. Con ellos adaptados, estos usuarios aprovecharían para aumentar considerablemente sus viajes y los destinos de estos, que se harían más libres y variados.

6.2.5. Transporte privado

Uso del coche

La utilización del vehículo privado ha sido objeto de un bloque específico de preguntas, que se relaciona a continuación.

Pregunta 5.

- ¿Es propiedad de la persona encuestada o su familia? Si/No
- ¿Conduce la persona discapacitada? Si/No/Algunas veces
- ¿Tiene plaza de parking reservada? Cerca de casa/Cerca del trabajo/No
- ¿Tiene alguna adaptación el coche? Si/No
- ¿Coste total aproximado de la adaptación?
- Aproximadamente, ¿Cuál es su gasto mensual en el uso del coche?
- ¿Ha tenido alguna ayuda o subvención para la adaptación? Si/No. ¿En qué porcentaje del coste?

Tabla 6.20. Coche propiedad de la persona encuestada o su familia según Ayudas Técnicas

Resp.	T	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G	%	H	%	I	%
No	50	14,3	19	18,1	6	10,5	10	9,1	1	4,3	4	13,8	7	36,8	1	50,0	2	50,0
Sí	300	85,7	86	81,9	51	89,5	100	90,9	22	95,7	25	86,2	12	63,2	1	50,0	2	50,0
Total	350	100	105	100	57	100	110	100	23	100	29	100	19	100	2	100	4	100

Sin respuesta=63 usuarios

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audifonos/ayudas ópticas

El 85% de los encuestados utiliza el automóvil en sus transportes. De ellos casi el 86% son propiedad, bien de la persona encuestada, bien de su familia. El colectivo de ciegos es el que con menos frecuencia dispone de vehículo.

El vehículo privado es un medio de transporte importante para las personas con discapacidad, aunque es menos de una cuarta parte de los usuarios los que pueden conducir el vehículo personalmente.

Tabla 6.21. ¿Conduce la persona discapacitada? Según Ayuda técnica

Resp	T	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H	%	I*	%
Sí	78	22,7	36	35,3	5	8,9	13	12,0	9	39,1	14	48,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0
No	256	74,4	62	60,8	49	87,5	93	86,1	14	60,9	13	44,8	1	100	19	100	2	100	3	75,0
A veces	10	2,9	4	3,9	2	3,6	2	1,9	0	0,0	2	6,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	344	100	102	100	56	100	108	100	23	100	29	100	1	100	19	100	2	100	4	100

Sin respuesta=69 usuarios. *A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audifonos/ayudas ópticas

La mayoría de discapacitados encuestados carecen de plaza de aparcamiento reservada, aunque hay un número considerable de ellos (34 %) que la tienen en las proximidades del hogar. Son muy pocos los que disponen de esta ventaja en la proximidad de su puesto de trabajo.

Tabla 6.22. ¿Tiene plaza de parking reservada? Según ayuda técnica

Respuesta	T	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G	%	H	%	I	%
Cerca de casa	108	34,2	23	26,7	17	32,1	40	38,8	10	45,5	15	53,6	3	17,6	0	0,0	0	0,0
C el trabajo	6	1,9	0	0,0	2	3,8	2	1,9	1	4,5	0	0,0	1	5,9	0	0,0	0	0,0
No	200	63,3	63	73,3	34	64,2	60	58,3	10	45,5	13	46,4	13	76,5	2	100	4	100
Ambos	2	0,6	0	0,0	0	0,0	1	1,0	1	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Total	316	100	86	100	53	100	103	100	22	100	28	100	17	100	2	100	4	100

Sin respuesta=97 usuarios

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audífonos/ayudas ópticas

La disponibilidad de plazas reservadas es muy superior en los municipios de tamaño grande.

Tabla.6.23. Plaza de parking según nº de habitantes de los municipios

Tramo poblacional	Total usuarios	C. casa	%	C. trabajo	%	Ambos	%
< 100.000	78	19	24,4	3	3,8	2	2,6
>100.000	235	87	37,0	3	1,3	2	0,9

La adaptación de los vehículos privados es un elemento fundamental para poder disfrutar de autonomía en el uso del vehículo privado, sea conducido personalmente por la persona con discapacidad o por un familiar o allegado.

Tabla 6.24. ¿Tiene alguna adaptación el coche? Según Ayuda técnica

Resp	Total	%	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G	%	H	%	I*	%
Sí	64	20,4	13	14,9	4	7,5	31	29,8	6	28,6	10	38,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
No	250	79,6	74	85,1	49	92,5	73	70,2	15	71,4	16	61,5	17	100	2	100	3	100
Total	314	100	87	100	53	100	104	100	21	100	26	100	17	100	2	100	3	100

Sin respuesta=98usuarios

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audífonos/ayudas ópticas

Tabla 6.25. ¿Coste total aproximado de la adaptación?

Media	713.836 Ptas.
Desviación	2.145.807
Máx.	15.000.000
Mín.	4.000
Nº respuestas	49 usuarios*

Tabla 6.26. Gasto Mensual en el uso del coche

Media	18.266
Desviación	13.223
Máx.	90.000
Mín.	2.000
Nº respuestas	103*

Tabla 6.27. ¿ Han tenido alguna ayuda o subvención para la adaptación? Según Ayuda Técnica

Contestan los usuarios con coche adaptado

Respuesta	TOTAL	%
No	41	65,1
Sí	22	34,9
Total	63	100,0

Sin respuesta=1 usuario.

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audifonos/ayudas ópticas

El 35 % de los usuarios con coche adaptado han recibido alguna subvención con tal objeto. Los usuarios de silla de ruedas las han recibido en un mayor número: un 42 %.

Capítulo 7. Identificación gráfica de barreras

La percepción de las barreras

Un aspecto importante a la hora de investigar las barreras presentes en el entorno es diferenciar entre existencia y percepción de barreras. Numerosas personas tienden a restar importancia a las barreras que afrontan diariamente porque han asumido su presencia, la han internalizado hasta el punto de no reconocerla como tal: hay un proceso de habituación a las barreras. Es por ello que en la investigación sobre barreras no se puede desdeñar los aspectos cognitivos. Por ejemplo es evidente que en relación con los entornos próximos o familiares se tiende a evitar la disonancia, a no ver determinados aspectos negativos cuya existencia incomoda. En palabras de Akerlof y Dickens: *las personas no sólo tienen preferencias sobre los hechos, sino sobre su creencia de cómo son los hechos.... pueden manipular sus propias creencias seleccionando fuentes de información que confirmen las creencias deseadas.*

Estos problemas pueden darse con mayor frecuencia entre las personas de edad en relación con sus viviendas. El rechazo a abandonar el hogar cuando las condiciones físicas, psíquicas o sensoriales hacen inviable el mantenimiento de la persona en una vivienda con barreras (típicamente sin ascensor y con baño inadaptado), conduce a una auto-negación de las propias barreras y limitaciones; el mismo efecto que ha sido estudiado por los epidemiólogos como causa frecuente de caídas y rotura de cadera en la tercera edad.

Por último, hay un efecto de información o conocimiento: tomar conciencia de la mejora de calidad de vida implícita en la eliminación de barreras y, en consecuencia, demandar y mantener actitudes favorables a la accesibilidad requiere una cultura favorable a un uso abierto y participativo de los entornos públicos.

Identificación gráfica de barreras

A los efectos de este trabajo la accesibilidad no es sólo la negación de las barreras; el término va más allá al identificarse con calidad de vida y confort. Las barreras, como ya hemos señalado, afectan a todo tipo de personas, pero es indudable su superior efecto sobre aquellos con discapacidades. Con objeto de identificar cómo las personas más afectadas por las barreras perciben su entorno, se incluyeron tres páginas de *identificación gráfica de barreras* en cada cuestionario. Esta identificación se realizó mediante dibujos de situaciones comunes y fácilmente reconocibles para cualquiera con independencia de su lugar de residencia. En ellos los usuarios debían reconocer las principales barreras que deben afrontar en situaciones similares a las mostradas. Los dibujos se sitúan en el entorno del espacio urbano y del transporte urbano e interurbano.

Cada una de las siguientes páginas muestra uno de los dibujos utilizados y una tabla con los resultados obtenidos. Las barreras recogidas en la tabla son respuestas abiertas que corresponden con los problemas detectados en el dibujo por las personas encuestadas o bien, problemas que en situaciones similares a las mostradas se les han presentado a los encuestados. Entre las cinco barreras que –

como máximo- podrían registrar los usuarios, la mayoría hacen referencia a elementos explícitamente dibujados, pero también hay muchas otras barreras no dibujadas señaladas por los usuarios a partir de sus experiencias particulares. Algunos de los dibujos mostrados son más explícitos en cuanto a las dificultades existentes (p.ej. el denominado “el casco antiguo y las zonas de bares y ocio”); otros permiten más la identificación personal. En ocasiones se han interpretado como barreras elementos del dibujo que no pretendían mostrarlas, lo que manifiesta que la libertad de asociación buscada se ha producido. Como resultado del experimento incluimos en cada hoja uno de los dibujos que se han utilizado en las encuestas.

Los dibujos incluidos son en ocasiones tan explícitos que determinan en gran medida las respuestas que se obtendrán. Difícilmente podría ser de otra manera, pues solicitar de los encuestados un mayor esfuerzo de abstracción no parecía viable; de hecho, una importante parte de la muestra no fue capaz o no dedicó el tiempo suficiente para seguir las instrucciones requeridas: anotar sobre el dibujo en el lugar que identificase la barrera un número y después anotar la barrera específica que quería denotar. No debemos olvidar por otra parte que los encuestados no son técnicos en la materia, sino de ciudadanos que deben afrontar a menudo diversas barreras. Por último los encuestados debían señalar en que grado les afecta esa barrera, aunque esta última parte del ejercicio no está aquí anotada.

A pesar de la indudable influencia del dibujo sobre las respuestas concretas obtenidas, el valor de los resultados ha sido recoger una variedad amplia y abierta de respuestas que, en muchos casos ha ido más allá de lo mostrado explícitamente por el dibujo. La dispersión de motivos expresados es muy elevada al tratarse de preguntas abiertas. La gran variedad de respuestas y matices se ha querido respetar, ofreciendo en los cuadros de las páginas siguientes las más repetidas y listando debajo las menos repetidas de las obtenidas hasta el momento. Todo ello muestra como el propio concepto de barrera adquiere múltiples facetas y perspectivas al afectar de formas diferenciadas a los distintos individuos. Por otra parte, los dibujos han servido para ‘aligerar’ unas encuestas exigentes con las personas que las han respondido, en su mayoría de forma absolutamente individual y sin ayuda.

Así mismo, se presenta la desagregación de barreras reconocidas por tipo de discapacidad. A lo largo de las siguientes se pueden reconocer apreciables diferencias entre las barreras reconocidas por cada tipo de usuario.

7.1. Accesibilidad y transportes urbanos

Pregunta 6, Encuesta Transportes Urbanos:

“Los siguientes dibujos muestran escenas de situaciones cotidianas en las que personas mayores o con discapacidad pueden encontrar alguna barrera o problema que dificulte o impida su normal desarrollo. No pretenden mostrar las barreras; sólo las situaciones en que éstas se pueden dar. Piense en su propia experiencia y proceda de la siguiente forma:

1º- Identifique las principales barreras que le afectan a Vd. es situaciones similares y ponga un número sobre el lugar correspondiente en el dibujo. Puede señalar hasta 5 barreras.

2º- En el cuadro de la derecha describa brevemente – sobre la línea de puntos – cada barrera o problema señalado. Finalmente señale cuánto le afecta esa barrera: mucho / bastante / Poco. “

7.1.1. La parada del bus y el acceso al vehículo



Tabla 7.1. Identificación de barreras a partir del dibujo (acceso al autobús urbano)

Barrera	TOTAL	1	2	3	5	6	7	8	9*
Peligro al subir del bus	35	2	5	1	0	23	2	1	1
Peligro al bajar del bus	29	1	3	1	0	20	2	1	1
Malas rampas, si hay	26	5	1	0	0	20	0	0	0
Aceras	22	2	4	0	0	15	1	0	0
Escalón/es alto/s	15	0	1	0	0	12	0	2	0
Parada bus	14	0	1	0	0	11	2	0	0
No hay asientos adaptados	9	0	0	2	1	4	0	0	2
Escaleras	8	0	0	0	0	7	1	0	0
Esperar de pie	6	1	0	0	1	2	1	0	1
Lleno demasiado, (rapidez)	5	2	0	0	0	2	0	1	0
Señalización	5	1	3	0	0	1	0	0	0
Coches obstaculizan	4	0	0	0	0	3	0	0	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Acceso, falta de o no hay buen, difícil, maquina billetes, identificación y destino bus, poco espacio dentro, frecuencia pasillo estrecho, agarramanos, bono picar, cola, entrada no adaptada, inestabilidad...

COMENTARIOS:

Algunos matices son importantes; concretamente es elevado el número de personas que destacan el mal funcionamiento o los problemas con las rampas escamoteables que tienen algunos autobuses de plataforma baja. Demuestra que la solución técnica disponible en este momento es aún insatisfactoria o cumple mal con su función.

7.1.2. La parada del bus y la salida del vehículo

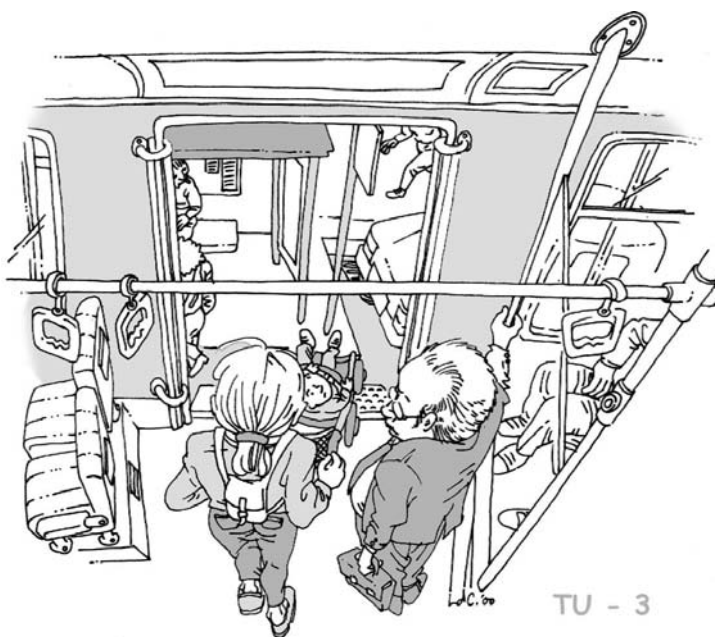


Tabla 7.2. Identificación de barreras gráficas en la salida del Autobús urbano

Barrera	TOTAL	1	2	5	6	7	8	9*
Escalón/es alto/s	14	1	1	0	11	0	1	0
Peligro al bajar del bus	10	2	1	0	5	2	0	0
Malas rampas, si hay	9	2	1	0	5	1	0	0
Agarramanos	8	0	2	0	6	0	0	0
Poco espacio	7	0	0	0	6	1	0	0
No hay asientos adaptados	5	0	0	0	4	0	0	1
Pasillo estrecho.	5	1	1	0	3	0	0	0
Aceras	4	1	2	0	1	0	0	0
Estar de pie durante trayecto	4	0	0	0	2	0	1	1
Interior del bus	4	0	0	0	3	1	0	0
Parada bus	4	0	1	0	3	0	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Ayuda poca y respeto de los demás, conducción brusca, señalización, timbre interior, maquina billetes, identificación y destino bus, miedo a empujones, escaleras, poca iluminación, lleno demasiado, (rapidez), no hay sujeción sillas, mal acceso, cinturones, no hay lavabo, olores malos, pulsadores desconectados, poca seguridad, poco tiempo en la parada

COMENTARIOS:

Se repiten observaciones ya realizadas en el dibujo anterior, sobretodo las relacionadas con la bajada del autobús, la poca eficacia de las rampas escamoteables. El colectivo de usuarios con discapacidades físicas destaca otros problemas, como la falta de espacio o de asientos adaptados, o la estrechez del pasillo.

7.1.3.Metro y/o ferrocarril cercanías: Entrada hacia las vías



Tabla 7.3. Identificación gráfica de barreras en la entrada hacia las vías de metro o ferrocarril cercanías

Barrera	TOTAL	1	2	3	6	7	8	9*
Torniquete /tornos	16	0	2	0	11	1	1	1
Escaleras	13	0	1	0	8	2	0	2
Entrada	6	0	2	0	2	2	0	0
Acceso estrecho	4	0	0	0	4	0	0	0
Ventanillas	4	0	0	0	2	1	1	0
Maquina billetes	3	0	2	0	1	0	0	0
No hay ascensor	2	1	0	1	0	0	0	0
Poco espacio	2	0	0	0	2	0	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Andenes, escaleras mecánicas, no hay lavabo, no hay personal, no hay rampas

7.1.4. Metro y/o ferrocarril cercanías: Las taquillas



Tabla 7.4. Identificación de barreras gráficas en las taquillas del metro o ferrocarril cercanías

Barrera	TOTAL	1	2	6	7	8	9*
Ventanillas altura	22	0	0	19	0	3	0
Ventanillas cristales	7	1	3	1	1	1	0
Esperar de pie	4	0	0	4	0	0	0
Ventanillas no hay asientos	3	0	0	2	1	0	0
Identificación ventanilla	3	0	3	0	0	0	0
Maquinas billetes	3	0	1	1	1	0	0
Pocas ventanillas	2	0	0	1	0	0	1
No hay lavabo	2	0	0	0	2	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Faltan barandillas en cola, no hay asientos en paradas, información paradas, espacio silla poco

7.1.5. Metro y/o ferrocarril cercanías: El andén

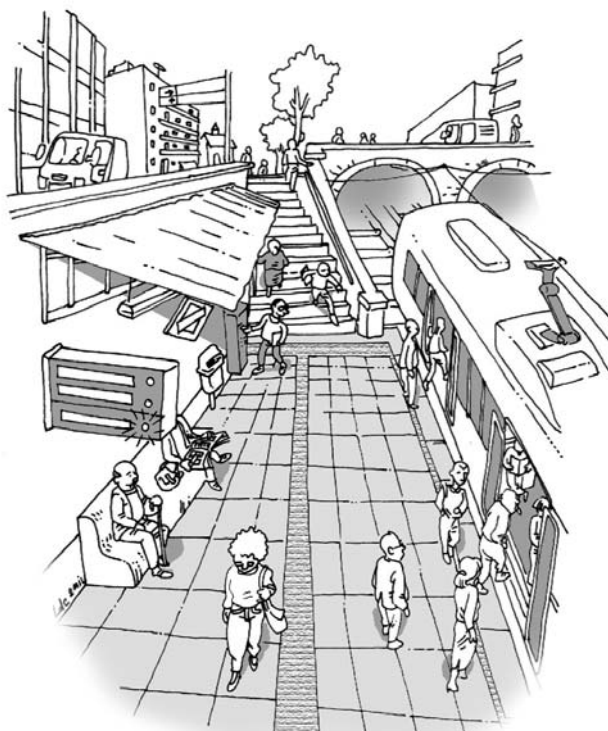


Tabla 7.5. Identificación de barreras gráficas en el andén del metro o ferrocarril cercanías

Barrera	TOTAL	1	2	3	6	7	8*
Escaleras	25	0	2	0	20	2	1
Distancia andenes	22	1	3	0	17	1	0
No hay rampas	9	1	0	0	8	0	0
Altura andenes	7	1	0	1	4	1	0
Megafonía	5	2	1	0	1	1	0
Peligro al subir al tren	4	0	1	0	2	1	0
Puertas	3	1	1	0	1	0	0
Ascensor no adaptado	3	2	0	0	1	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Pocos bancos, no hay lavabo, no hay ascensor, máquina altura, iluminación poca, escalones en acceso, tren no accesible, poco tiempo en la parada, poco espacio en interior, pasillo estrecho, inestabilidad durante trayecto, identificación andenes, escaleras mecánicas, andenes.

7.1.6. Vehículo privado: El parking

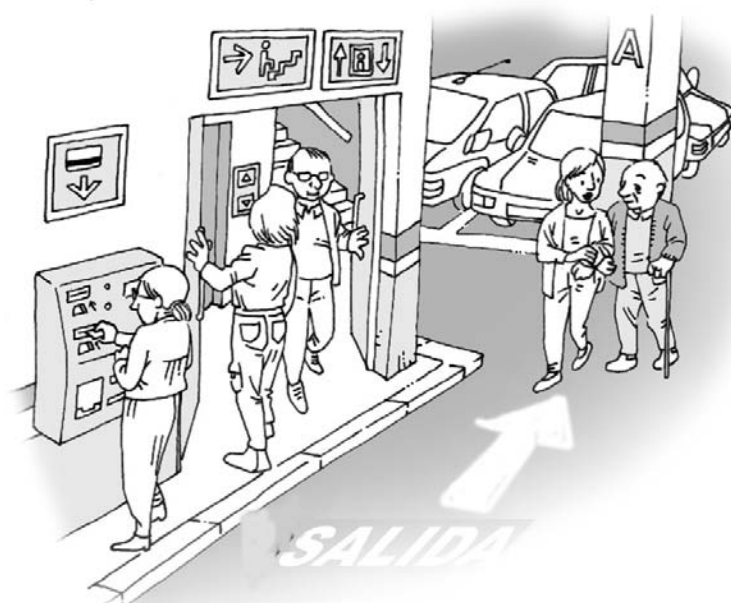


Tabla 7.6. Identificación de barreras gráficas en parking de coches

Barrera	TOTAL	1	2	3	6	7	8	9*
Aceras	20	0	1	0	18	1	0	0
Máquina no adaptada	13	1	2	0	7	1	2	0
Escaleras	5	0	0	0	5	0	0	0
Rampas	4	0	0	0	3	1	0	0
Plazas no respetadas	4	0	0	0	4	0	0	0
Lejanía plaza reservada	4	0	0	0	3	0	0	0
Sin plazas reservadas	2	0	0	0	2	0	0	0
Señalización	2	0	2	0	0	0	0	0
No hay ascensor	2	0	0	0	1	1	0	0
No hay lavabo	2	0	0	0	0	2	0	0
Precios altos	2	0	0	0	0	1	0	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Puertas pesadas, plazas pequeñas, necesita acompañante, mal acceso, inaccesibilidad global, iluminación poca, escalón/es alto/s, colaboración, ascensor

7.1.7.Vehículo privado: El párking

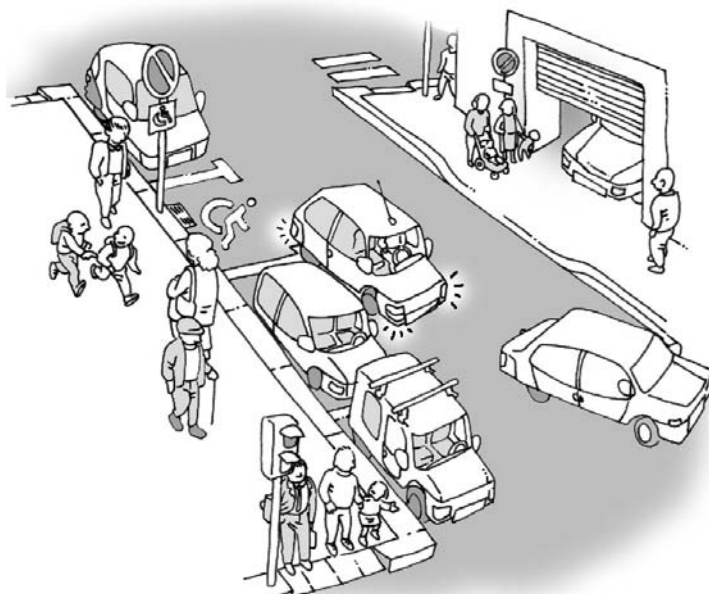


Tabla 7.7. Identificación de barreras gráficas en el aparcamiento en la calle

Barrera	TOTAL	1	2	3	6	7	8	9*
Plazas no respetadas	39	0	2	1	30	2	2	2
Aceras	5	0	0	0	2	0	2	1
Coches	4	1	2	0	1	0	0	0
Semáforos	3	0	1	1	0	0	0	1
Poca vigilancia	3	0	0	0	3	0	0	0
Pasos peatones	3	1	0	0	2	0	0	0
Plazas mal situadas	2	0	0	0	1	1	0	0
Plazas lejanas	2	0	0	0	1	1	0	0
Párking salida	2	1	0	0	0	0	0	1
No hay plazas	2	0	0	0	1	0	0	1
No hay lavabo	2	0	0	0	0	2	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Señalización, párking descuentos, aparcar en línea

7.2. Accesibilidad y transportes Interurbanos

Pregunta 7, Encuesta Transportes Interurbanos:

“Los siguientes dibujos muestran escenas de situaciones cotidianas en las que personas mayores o con discapacidad pueden encontrar alguna barrera o problema que dificulte o impida su normal desarrollo. No pretenden mostrar las barreras; sólo las situaciones en que éstas se pueden dar. Piense en su propia experiencia y proceda de la siguiente forma:

1º- Identifique las principales barreras que le afectan a Vd. es situaciones similares y ponga un número sobre el lugar correspondiente en el dibujo. Puede señalar hasta 5 barreras.

2º- En el cuadro de la derecha describa brevemente – sobre la línea de puntos – cada barrera o problema señalado. Finalmente señale cuánto le afecta esa barrera: mucho / bastante / Poco. “

Resultados en tablas 8 a 15.

7.2.1. La estación de autocares: Acceso y vestíbulo

Ti - 3



Tabla 7.8. Identificación de barreras gráficas en los accesos y el vestíbulo de las estaciones de autocares

Barrera	Total	2	3	6	8	9*
Escaleras	14	1	1	9	2	1
Ventanilla no accesible	8	0	0	5	3	0
Escaleras mecánicas	7	1	0	5	1	0
Puertas	5	1	0	3	1	0
Barra bar no adaptada	4	0	0	4	0	0
Barrera no identificada	3	0	0	1	1	1
Lavabo no adaptado	3	0	0	3	0	0
Acceso no adaptado	2	0	0	2	0	0
Equipaje transporte	2	1	0	1	0	0
Ninguno	2	2	0	0	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Anden, Autobús, Carros portamaletas, Información general, Mostrador alto, Necesidad de estar sentado, Pasamanos, Pasillo, Posibles caídas, Señalización ciegos, Sillas altas, Vestíbulo.

7.2.2. Autocares: los andenes y la subida al autocar

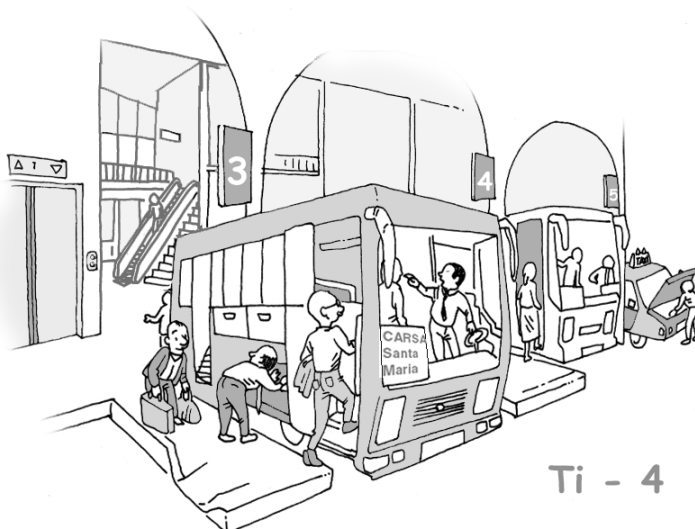


Tabla 7.9. Identificación de barreras gráficas en los andenes y subida al autocar

Barrera	Total	2	6	8	9*
Escaleras	11	0	7	3	1
Acceso autocar	7	1	6	0	0
Equipaje transporte	4	1	2	1	0
No hay rebajes	3	0	3	0	0
Identificación del autobús correcto	3	2	1	0	0
Anden	3	1	2	0	0
No hay ascensor	2	0	2	0	0
Escalón	2	0	1	1	0
Ascensor	2	0	1	1	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Taxi no adaptado, puerta, poca adaptación, ninguno, maletero, lavabos en andenes, estacionamiento, asientos estrechos, altura autocar, acceso terminal

7.2.3.Ferrocarril: Entrada a la estación



Ti - 2

Tabla 7.10. Identificación de barreras gráficas en la entrada a la estación de ferrocarril

Barrera	Total	2	3	6	8	9*
Escaleras	10	1	0	7	2	0
Puertas	7	0	0	6	1	0
Equipaje transporte	6	1	1	4	0	0
Señalización	2	2	0	0	0	0
Rampas	2	0	0	2	0	0
Acceso estación tren	2	1	0	1	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Todos, teléfono alto, precios en braille, pasamanos, obstáculos en tránsito, necesidad de ir despacio, mostrador alto, andén.

7.2.4.Ferrocarril: El andén y la subida al tren



Tabla 7.11. Identificación de barreras gráficas en el andén y en la subida al ferrocarril

Barrera	Total	2	3	6	8	9*
Escaleras	12	2	1	8	0	1
Acceso tren	7	0	0	7	0	0
Equipaje transporte	6	0	1	3	2	0
Anden	4	1	0	3	0	0
Escalón tren	3	0	0	2	1	0
Señalización	2	1	0	1	0	0
Pasos estrechos	2	0	0	2	0	0
Obstáculos	2	2	0	0	0	0
Necesidad disposición silla de ruedas en estación	2	0	0	2	0	0
Escalera en tren	2	0	0	1	1	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Visualización, separación vagón andén, rampas inexistentes, pasamanos, escalón, escaleras mecánicas, distancias largas, ascensor.

7.2.5. Ferrocarril: El interior del tren

Ti - 9



Tabla 7.12. Identificación de barreras gráficas en el interior del tren

Barrera	Total	2	6	8*
Poco espacio	12	0	10	2
Lavabo no adaptado	5	0	5	0
Acceso equipaje	5	0	1	4
Puerta estrecha	4	0	4	0
Asiento tren	3	1	2	0
Apoyabrazos	2	0	2	0
Acceso al tren	2	2	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Reposacabezas elevado, Picaportes altos, Paso entre vagones imposible, Necesidad de ser transportado en brazos, Movimiento tren, Interior tren, Escalón, Bar no adaptado

7.2.6. Coche: La Estación de Servicio y el área de descanso

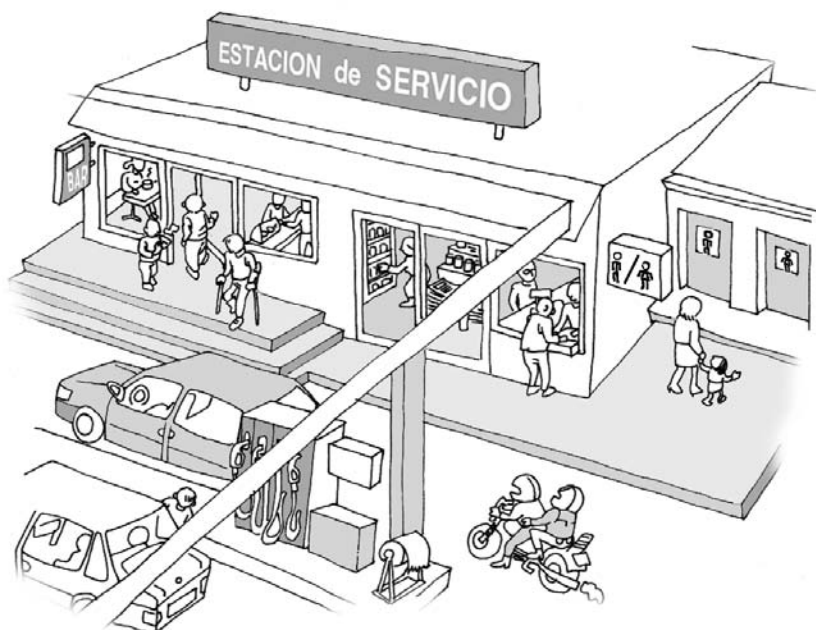


Tabla 7.13. Identificación de barreras gráficas en las Estaciones de servicio y Áreas de descanso

Barrera	Total	2	6	8	9*
Surtidor gasolina	6	0	5	1	0
Lavabo no adaptado	6	0	5	1	0
Escaleras	6	0	4	2	0
Bordillos	4	1	3	0	0
Acceso	3	0	3	0	0
Escalón	2	0	2	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Ventanillas altas, tienda no accesible, señalización, rampas inexistentes, puerta, pagar automático, no hay espacio para dejar silla, ninguno, mostrador caja, altura depósito carburante.

7.2.7. Aeropuerto: Terminal aérea, mostradores de facturación y embarque



Tabla 7.14. Identificación de barreras gráficas en las Terminales aéreas

Barrera	Total	2	6	8	9*
Mostrador alto	9	0	6	3	0
Embarque localización	3	3	0	0	0
Terminal del aeropuerto	2	1	1	0	0
Equipaje maltratado posible rotura silla	2	0	2	0	0
Acceso al avión	2	1	1	0	0

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Transporte de equipaje, Poco espacio entre asientos, Personal especializado, Ninguno, Lavabo no adaptado, Embarque sillas eléctricas, Distancias largas, Carros portamaletas, Asientos fijos, Anden, Acceso equipaje

7.2.8. Aeropuerto: El interior del avión



Tabla 7.15. Identificación de barreras gráficas en el interior del avión

Barrera	Total	2	6	8*
Poco espacio	6	0	5	1
Lavabo no adaptado	4	0	4	0
Butacas	3	1	2	0
Apoyabrazos	2	0	2	0
Acceso al equipaje de mano	2	0	0	2

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Transporte de equipaje, ninguno, mandos altos (avión),inmovilidad durante el trayecto, indicación visual, avión, acceso al avión

7.3. Accesibilidad y espacio urbano

Pregunta 5, Encuesta Espacio Urbano:

“Los siguientes dibujos muestran escenas de situaciones cotidianas en las que personas mayores o con discapacidad pueden encontrar alguna barrera o problema que dificulte o impida su normal desarrollo. No pretenden mostrar las barreras; sólo las situaciones en que éstas se pueden dar. Piense en su propia experiencia y proceda de la siguiente forma:

1º- Identifique las principales barreras que le afectan a Vd. es situaciones similares y ponga un número sobre el lugar correspondiente en el dibujo. Puede señalar hasta 5 barreras.

2º- En el cuadro de la derecha describa brevemente – sobre la línea de puntos – cada barrera o problema señalado. Finalmente señale cuánto le afecta esa barrera: mucho / bastante / Poco. “

Resultados en tablas 16 a 22.

7.3.1.El paso de peatones y la acera

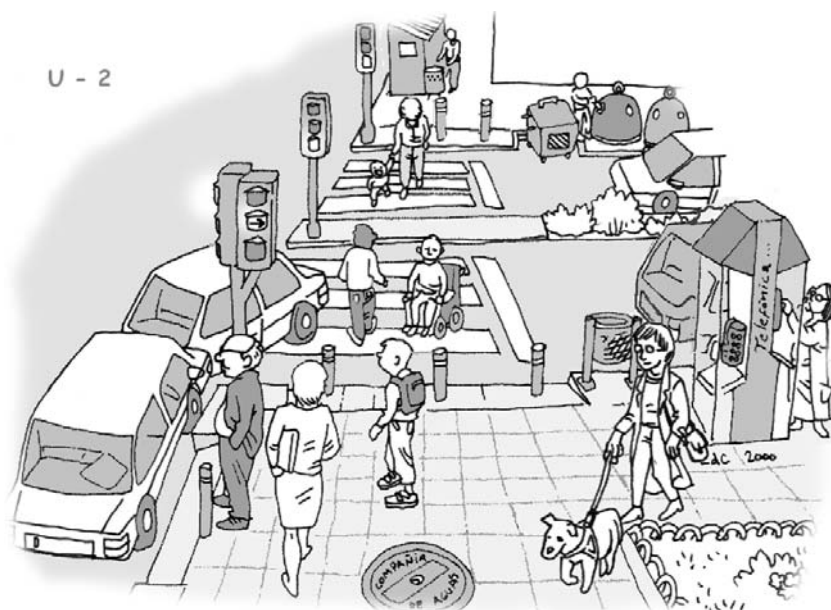


Tabla 7.16. Identificación de barreras gráficas en el paso de peatones y la acera

Barrera	Total	2	5	6*
Coches dificultan paso	10	1	3	6
Semáforos	7	1	1	5
Contenedores en acera	6	1	2	3
Bordillo sin rebaje	5	0	1	4
Aceras estrechas	4	0	1	3
Contenedores fuera del alcance	3	0	0	3
Bolardos	2	0	1	1
Cabina obstaculiza	2	1	1	0
Paso peatones	2	0	1	1
Rampas inexistentes	2	0	0	2

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Alcantarilla, cabinas teléfono muy altas, coche en esquina dificulta visibilidad, no hay barandillas en los edificios, obstáculos para peatones, quiosco obstaculiza.

7.3.2.La acera y sus elementos (1)

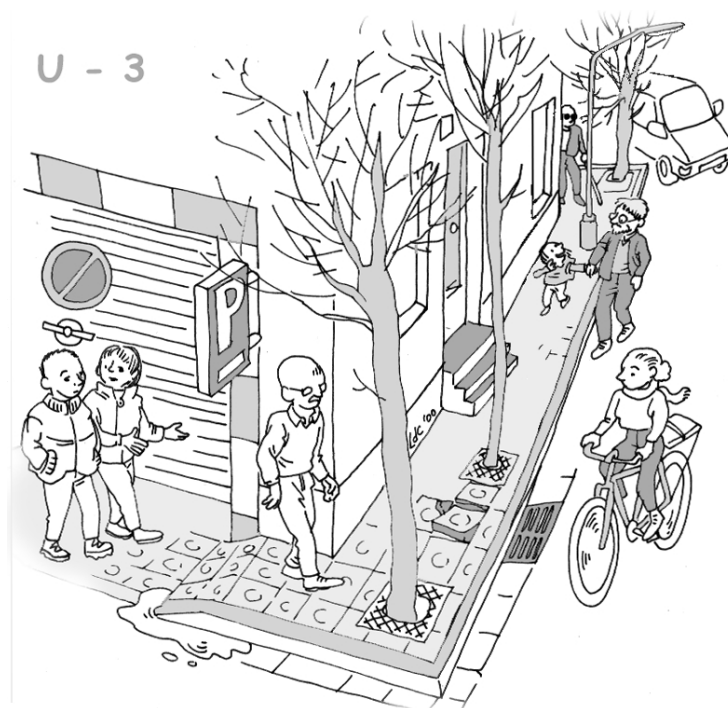


Tabla 7.17. Identificación de barreras gráficas en cuánto a elementos encontrados en la acera (I)

Barrera	Total	2	5	6*
Escalones	10	0	2	7
Aceras estrechas	10	2	3	1
Árboles que impiden el paso	8	1	1	6
Rampa	6	0	1	6
Pavimento en mal estado	6	1	2	3
Cartel párking bajo	3	0	1	1
Farolas	2	0	0	2
Bordillo	2	0	1	3

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Vados inexistentes, rampas inexistentes, obras, objetos situados en la zona de paso, escaleras, desnivel en aceras, aceras en mal estado.

7.3.3.La acera y sus elementos (2)

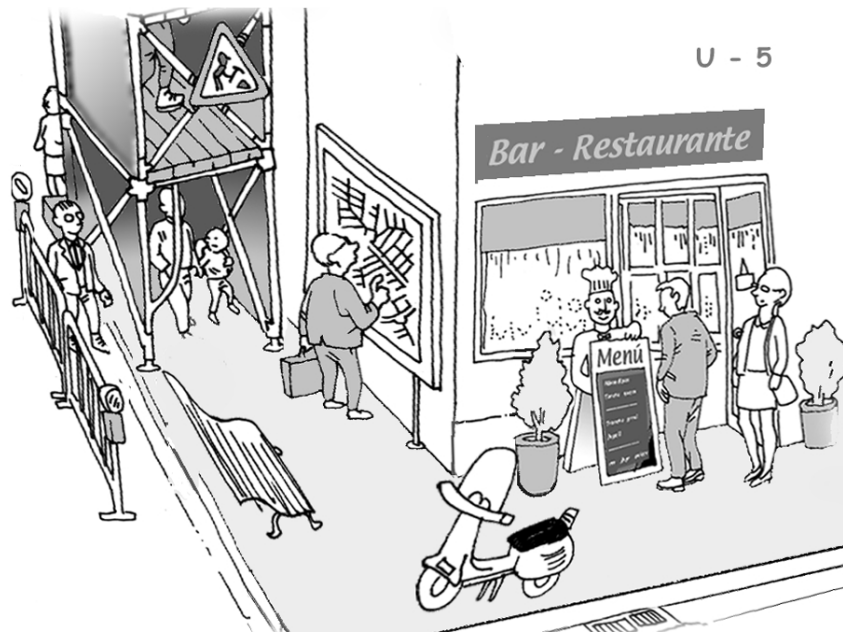


Tabla 7.18. Identificación de barreras gráficas en cuánto a elementos encontrados en la acera (II)

Barrera	Total	2	5	6*
Moto	9	1	2	6
Paso alternativo obras no accesible	4	0	1	3
Obras	4	1	2	1
Andamios en acera	4	0	0	4
Vehículos	2	0	1	1
Plano ciudad alto	2	0	0	2
Obstáculos en acera	2	2	0	0
Macetas	2	0	0	2
Bordillo no rebajado	2	0	1	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Tierra obras, setos y carteles, rampas inexistentes, paso alternativo obras, cartel que estrecha acera, andamios no señalizados, alcantarilla.

7.3.4. Los parques

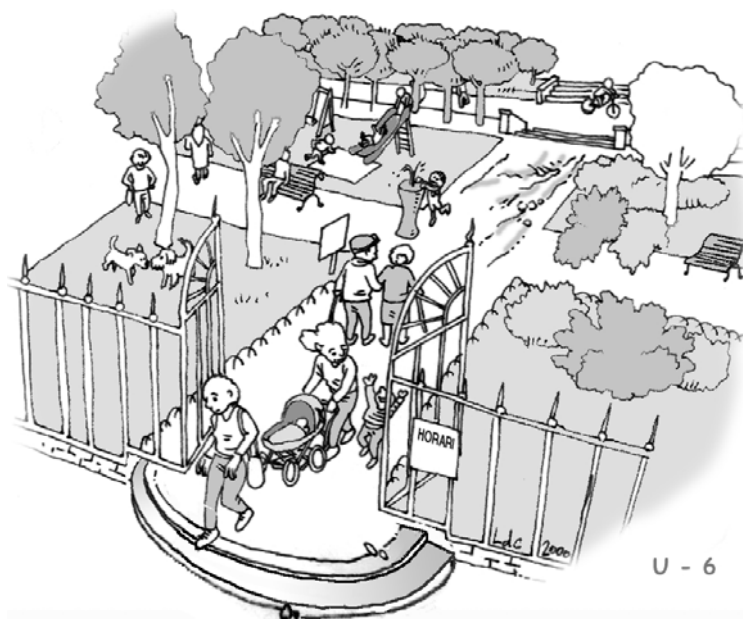


Tabla 7.19. Identificación de barreras gráficas en los parques

Barrera	Total	2	5	6*
Objetos situados en la zona de paso	4	1	0	3
Fuente no adaptada	4	0	0	4
Escaleras	4	0	3	1
Rampas inexistentes	3	1	0	2
Pavimento en mal estado	3	0	0	3
Tierra en el parque	2	0	1	1
Señalización	2	2	0	0
Parque no accesible	2	1	0	1
Escalón/es	2	0	0	2

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad:

Acceso al parque, perros sueltos, pasillo estrecho, lavabos, desnivel del terreno, charcos impiden paseo, bordillo, bancos.

7.3.5. Las zonas comerciales

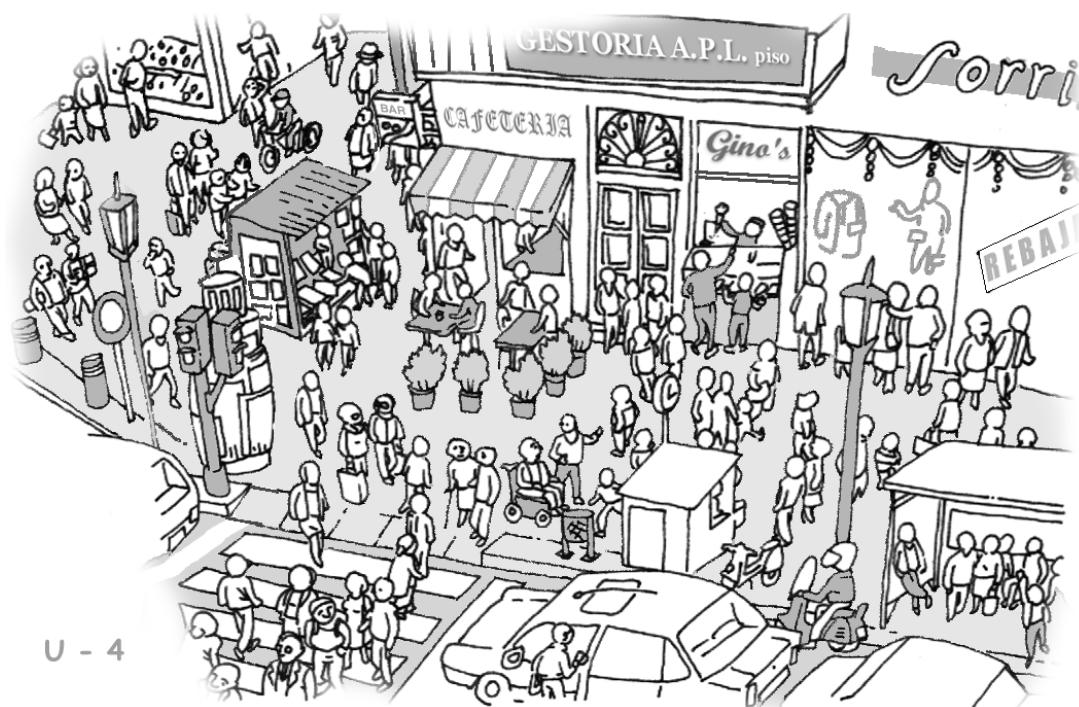


Tabla 7.20. Identificación de barreras gráficas en las zonas comerciales

Barrera	Total	2	5	6*
Mostrador alto	5	0	1	4
Parada bus no accesible	4	0	1	3
Quiosco impide paso	2	0	1	1
Plantas y carteles	2	0	1	1
Gente impide paso	2	0	1	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Zona aparcamiento, vehículo circulando por la acera, su situación no debe impedir el paso, semáforos acústicos, mucho desorden, falta señalización, acceso cafetería

7.3.6. El paseo marítimo y la playa

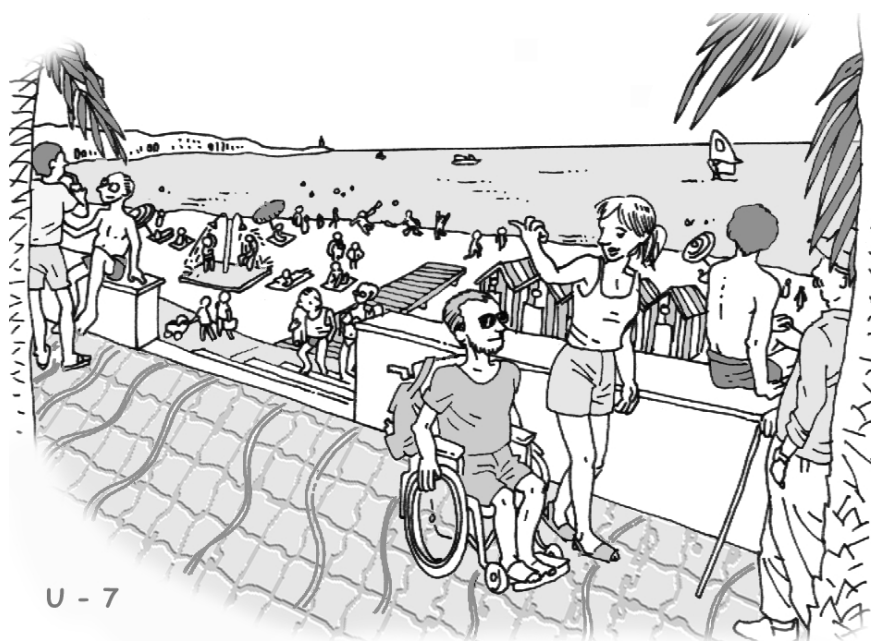


Tabla 7.21. Identificación de barreras gráficas en el paseo marítimo y la playa

Barrera	Total	2	5	6*
Pasarela	7	0	1	6
Pavimento en mal estado	5	0	2	3
Escaleras	5	1	3	1
Acceso playa	3	0	0	3
Rampas inexistentes	2	0	0	2
No hay aseos	2	0	1	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Señalización vestuarios, Pocos parasoles, Pocas duchas, Escalón, Duchas no adaptadas, Casetas no accesibles.

7.3.7.El casco antiguo y las zonas de bares y ocio

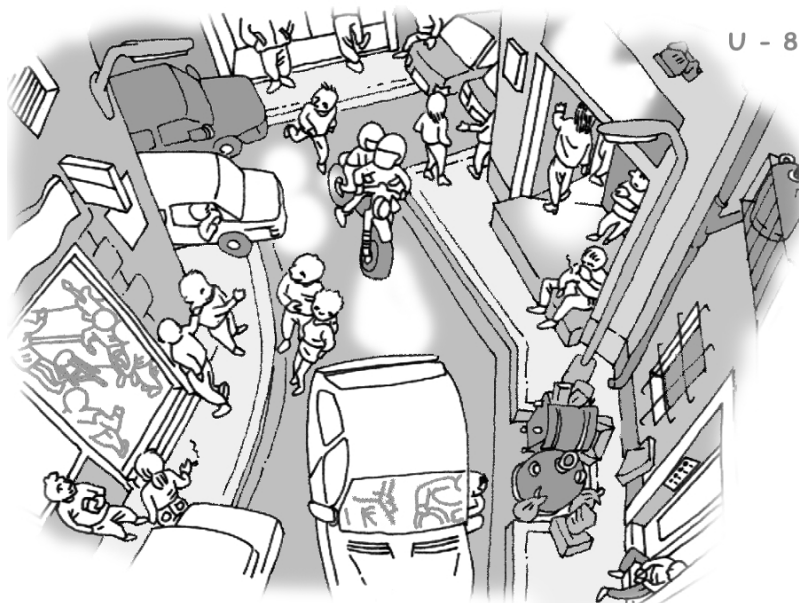


Tabla 7.22. Identificación de barreras gráficas en el casco viejo y las zonas de bares y ocio

Barrera	Total	2	5	6*
Aceras estrechas	8	2	1	5
Coches en aceras	7	2	1	4
Muchas barreras en casco antiguo	4	0	1	3
Bordillo no rebajado	4	0	1	3
Basura en las aceras	4	1	1	2
Vado y rampas inexistente	3	0	0	3
Contenedores impiden paso	3	0	0	3
Farola impide paso	2	1	0	1
Escalón / es	2	0	0	2
Calles estrechas	2	0	1	1

* 1= Deficiencias mentales; 2=Deficiencias visuales; 3=Deficiencias del oído; 4=Deficiencias del lenguaje, habla y voz; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 7=Deficiencias viscerales, 8=Otras deficiencias, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada. (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Tiendas no adaptadas, ruido, paso peatones inexistente, obstáculos, lavabos bares, gente parada en acera, escaleras, circulación, acceso a comercios.

7.4. ACCESIBILIDAD Y EDIFICACIÓN

Pregunta 7, Encuesta Edificación:

“Los siguientes dibujos son ejemplos de situaciones en las que personas con discapacidad pueden encontrar barreras o problema que dificulten o impidan su normal desarrollo. No pretenden mostrar las barreras que puede haber en estos espacios, sino ayudarle a recordar su propia experiencia. Para rellenar esta parte proceda de la siguiente forma:

1º- Piense en las principales barreras o problemas que le afectan a Vd. cuando está en situaciones como las mostradas. Puede señalar hasta 5. Para ello debe poner un número en el dibujo sobre el lugar dónde se situaría esa barrera (recuerde: puede no aparecer en el dibujo).

2º- En el cuadro de la derecha describa brevemente – sobre la línea de puntos – cada barrera o problema señalado con ese número y cuánto le afecta: *mucho, bastante o poco*.

7.4.1. La aproximación a la vivienda



Tabla 7.23. Identificación de barreras gráficas en la aproximación a la vivienda

Barrera	Total	1	5	6	8*
Entrada /Salida sin rampa. Escalón	35	1	7	24	3
Escaleras	33	1	5	26	1
Portero automático, botonera alta	28	2	5	17	4
Bordillos sin rebaje en acera	18	1	3	14	0
Puerta pesada o no adaptada	18	1	2	13	2
Pavimento irregular	15	0	4	11	0
No hay rampa	10	0	0	10	0
Coches dificultan entrada	9	0	2	6	1
Valla entrada recinto o jardín	9	1	0	7	1
Entrada edificio	8	0	1	6	1
Escaleras sin barandilla	6	0	0	6	0
Puerta abre hacia afuera	5	0	1	4	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Distancia entre aparcamiento adaptado y destino, elementos móviles obstaculizan (motos, cajas...), muelle puerta, puerta estrecha, aceras estrechas, pocos aparcamientos para discapacitados, bajar carrito (compra, bebé), dificultad para cruzar la calle, elementos fijos obstaculizan (columna, bolardos...), no alcance de la luz, manilla puerta, pendiente rampas.

7.4.2.La entrada e interior del portal

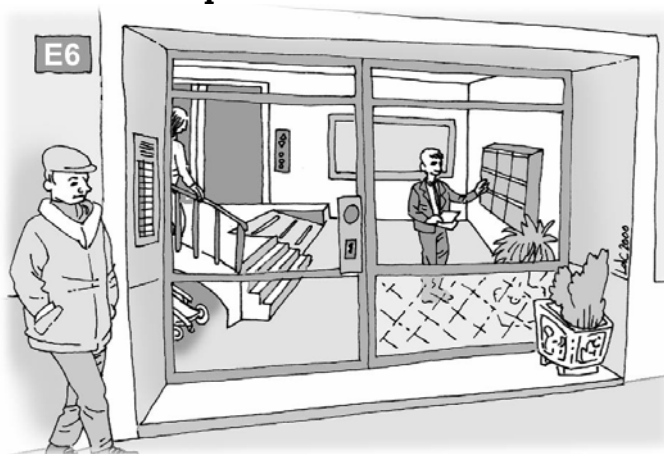


Tabla 7.24. Identificación de barreras gráficas en la entrada e interior del portal

Barrera	Total	1	5	6	8*
Altura buzón	42	2	7	28	5
Entrada /Salida sin rampa. Escalón	36	0	7	27	2
Portero automático, botonera alta	29	2	5	18	4
Pendiente rampa	23	0	5	16	2
Manilla puerta	16	0	2	14	0
Escaleras	15	1	2	11	1
Rampa sin barandilla	13	1	1	10	1
Puerta pesada, no adaptada	12	0	1	9	2
Ascensor inaccesible	9	0	2	6	1
No hay rampa	6	0	1	4	1
Botones ascensor altos	5	0	1	3	1
Escaleras sin barandilla	4	0	0	4	0
Rampa	4	0	1	2	1
Dificultad abrir buzón	0	0	0	3	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Bordillos sin rebaje, acceso garaje mucha pendiente, no hay ascensor, elementos fijos obstaculizan (columna), elementos móviles obstaculizan, entrada edificio, no alcance de la luz, muelle puerta, pasillo estrecho, puerta estrecha.

7.4.3. Acceder a diversos edificios público



Tabla 7.25. Identificación de barreras gráficas en cuánto a acceder a diversos edificios públicos.

Barrera	Total	1	5	6	8*
Rampa con mucha pendiente	30	0	5	23	2
Escaleras	20	1	2	14	3
Bordillos sin rebaje	17	0	3	13	1
Taxis no adaptados	14	1	1	12	0
No hay aparcamientos reservados para PMR	13	0	4	9	0
Poco espacio entre elementos (mesas, sillas)	9	0	3	5	1
Puerta pesada o no adaptada	8	1	0	7	0
Escaleras sin barandilla	7	1	0	6	0
Rampa sin barandilla	6	0	0	6	0
Coches dificultan entrada	5	0	1	3	1
Elementos móviles dificultan paso (motos...)	5	0	0	5	0
Rampas	4	0	0	4	0
Acceso al servicio no adaptado	3	0	0	3	0
Entrada edificio	3	0	0	3	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Mesa no adaptada para silla, esperar de pie en cola, parada taxi inaccesible, no hay rampas, Ascensor inaccesible, dificultad para cruzar la calle, distancia entre aparcamiento reservado y destino, elementos fijos obstaculizan, escalón en el acceso, mala accesibilidad, pavimento irregular, poco tiempo de paso para los peatones en los semáforos, puerta estrecha, semáforo sonoro, dificultad para subir al coche.

7.4.4.Oficinas de atención al público:



Tabla 7.26. Identificación de barreras gráficas en las oficinas de atención al público.

Barrera	Total	1	5	6	8*
Mostrador, barra, taquilla altura	43	2	6	30	5
Carteles información altos o inadecuados	18	1	1	13	3
Puerta pesada o no adaptada	13	0	1	10	2
Botones ascensor alto	12	1	2	6	3
Esperar de pie en la cola	11	0	0	11	0
Escaleras	9	0	1	7	1
Ascensor inaccesible (estrecho, pequeño)	7	1	2	4	0
Poca paciencia funcionarios para ayudar	6	0	1	5	0
Puerta estrecha	4	0	0	4	0
Suelo deslizante	3	1	0	2	0
Escaleras sin barandilla	2	0	0	2	0
Poco espacio entre elementos	2	0	1	1	0
No hay rampa	2	0	0	2	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Altura para coger número, Aparcamiento reservado discapacitado no hay o hay pocos, No hay ascensor, no hay rampa, Aseos pequeños, Ausencia aseos, Buzón altura, Calor, Entrada edificio, Evacuación urgente, Inconciencia ciudadana, mala educación, Información inadecuada, Movilidad dentro de las instalaciones reducida (Poco espacio), Mucha gente, Muelle de la puerta, Pasillo estrecho.

7.4.5.Instalaciones deportivas o educativas



Tabla 7.27. Identificación de barreras gráficas en las instalaciones deportivas o educativas

Barrera	Total	1	5	6	8*
Acceso piscina no adaptado	43	0	7	34	2
Escaleras	31	2	4	22	3
Escalón acceso	27	0	5	19	3
Vestuarios no adaptados	12	0	4	8	0
Acceso servicios no adaptado	10	0	3	7	0
Reducida movilidad dentro de las instalac.	9	0	0	9	0
Duchas no adaptadas	7	1	0	6	0
Mostrador, taquilla alto	5	0	1	3	1
No hay rampa	5	0	0	5	0
Escaleras sin barandilla	4	0	0	4	0
Mala accesibilidad	4	0	0	4	0
Suelo deslizante	4	0	1	3	0
Necesidad socorristas preparados	3	0	1	2	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Espacio, poco. Entre mesas, entre productos, butacas, vestuarios , jardineras), Poca paciencia funcionarios, dificultad discap. Para entender. Personal poco preparado para atender discap., Ascensor, no hay. (Rampa no hay), No tiene problemas, Puerta estrecha, Bordillos sin rebaje, Distancia entre aparcamiento reservado y destino, Entrada edificio, Información inadecuada, Mucha gente, Puerta (pesada)-no adaptada, Rampa, Rampa mucha pendiente, Vallas al lado piscina.

7.4.6. Restaurantes



Tabla 7.28. Identificación de barreras gráficas en los bares y restaurantes

Barrera	Total	1	5	6	8*
Mostrador, taquilla, barra alta	41	2	7	29	3
Accesos servicios no adaptado	34	0	5	28	1
Escaleras	29	0	4	23	2
Escalón acceso/entrada	27	2	3	20	2
Poco espacio entre elementos	25	2	3	20	0
Mesas no adaptadas para silla	9	0	1	8	0
Puerta pesada o no adaptada	5	0	0	4	1
Aseos pequeños	4	0	2	2	0
Elementos fijos obstaculizan (columna)	4	1	0	3	0
No hay rampa	4	0	0	4	0
Sentarse en la barra	4	0	0	4	0
Pocos asientos	3	0	0	3	0
Escaleras sin barandilla	3	0	0	3	0

* 1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Puerta estrecha, Asientos sin respaldo, Bordillos sin rebaje, Entrada edificio, Poca paciencia funcionarios, dificultad discap. Para entender. Personal poco preparado para atender discap., Altura máquina tabaco, Aparcamiento reservado discapacitado no hay o hay pocos, No hay ascensor, Rampa, Rampa sin barandilla.

7.4.7. Cines / Teatros



Tabla 7.29. Identificación de barreras gráficas en los cines y teatros

Barrera	Total	1	5	6	8*
Escaleras	44	2	2	35	5
Mostrador, barra, taquilla altos	36	1	5	27	3
Escalón acceso/entrada	25	1	5	16	3
Acceso a determinadas salas	21	1	6	14	0
No hay ascensor	11	0	1	10	0
Poco espacio entre elementos	11	0	3	8	0
Puerta pesada o no adaptada	8	0	0	7	1
No hay rampa	8	0	0	8	0
Acceso servicios no adaptado	4	0	0	4	0
Esperar de pie en cola	4	0	0	4	0
Evacuación urgente	4	0	0	4	0
No hay aparcamientos reservados	2	0	0	2	0
Bordillos sin rebaje	2	0	1	1	0

*1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Entrada edificio, Puerta estrecha, Ascensor inaccesible (estrecho, pequeño), Asientos pocos, Barandilla, no hay en las escaleras, Distancia entre aparcamiento reservado y destino, Mala accesibilidad, Movilidad dentro de las instalaciones reducida (Poco espacio), Pasillo estrecho.

7.4.8.Espacios comerciales: tiendas, supermercados



Tabla 7.30. Identificación de barreras gráficas en los espacios comerciales

Barrera	Total	1	5	6	8*
Escalón acceso/entrada	21	0	4	13	4
Bordillos sin rebaje	19	1	3	13	2
Poco espacio entre elementos	19	1	4	14	0
Elementos móviles obstaculizan	18	1	1	14	2
Escaleras	17	2	2	13	0
Acceso a determinadas tiendas	15	0	0	15	0
Mostrador, barra, taquilla altos	13	0	1	10	2
Estanterías altas	12	0	3	8	1
Acceso servicios no adaptado	4	0	1	3	0
No hay aparcamiento reservado	3	0	1	2	0
Esperar de pie en cola	3	0	0	3	0
Poca paciencia de los empleados	3	0	1	2	0
Cargar peso	2	0	0	2	0

*1= Deficiencias mentales; 5=Deficiencias osteoarticulares; 6=Deficiencias del sistema nervioso; 8=Otras deficiencias (según el INE, 1999)

Otras barreras destacadas por los usuarios con discapacidad

Dificultad pagar solo/a, Movilidad dentro de las instalaciones reducida (Poco espacio), Puerta (pesada)-no adaptada, Rampa no hay, Aceras estrechas, Aseos pequeños, Escaleras sin barandilla, Carrito de compra adaptado no hay, Distancia entre aparcamiento reservado y destino, Mucha gente, Necesidad ayuda, no puedes ir solo, Probadores sin asiento, Rampa mucha pendiente. Necesita ayuda.

PARTE III: MAS ALLA DE LAS BARRERAS

Capítulo 8. Alternativas y consecuencias de la supresión de barreras

8.1. Distribución de recursos en un hipotético plan de acción para personas con discapacidad

La accesibilidad es la política sobre la que los usuarios pondrían un mayor peso de recursos de cara a resolver sus problemas, aunque las diferencias entre alternativas son poco acusadas.

En una parte de las encuestas se incluyó una pregunta que planteaba la hipótesis de tener que destinar los fondos de un plan de acción para las personas con discapacidad entre las siguientes acciones:

- ACCION A1: Más servicios de asistencia (a domicilio o de otro tipo).
- ACCION A2: Mejoras de accesibilidad en el entorno (vivienda, urbanismo, transporte,...)
- ACCION A3: Más adecuación y concienciación sobre los problemas y necesidades de los discapacitados.
- ACCION A4: Más ayudas económicas para los discapacitados.

El encuestado debía repartir 100 unidades monetarias disponibles entre las anteriores acciones de acuerdo a su interés por potenciar unas u otras. Los resultados han sido bastante equilibrados, como muestra la siguiente tabla.

Tabla 8.1. Reparto de recursos entre acciones según AT principal

Cifras en %

Acción	Total	A	B	C	D	E	G
Asistencia	24,0	24,2	28,6	22,6	22,9	29,4	19,8
Accesibilidad	29,3	27,0	24,0	31,6	33,4	24,4	30,3
Concienciación	20,7	22,1	24,2	19,3	16,5	20,6	24,2
Ayudas econ.	26,0	26,8	23,2	26,5	27,2	25,6	25,8
Suma	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Muestra	474	102	64	219	34	27	28

*A=Sin ayuda, B= Solo acompañante, C= Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro, I=Audífonos/ayudas ópticas

Fuente: Encuesta de “Accesibilidad y Edificación” y “Accesibilidad y Espacio Urbano”.

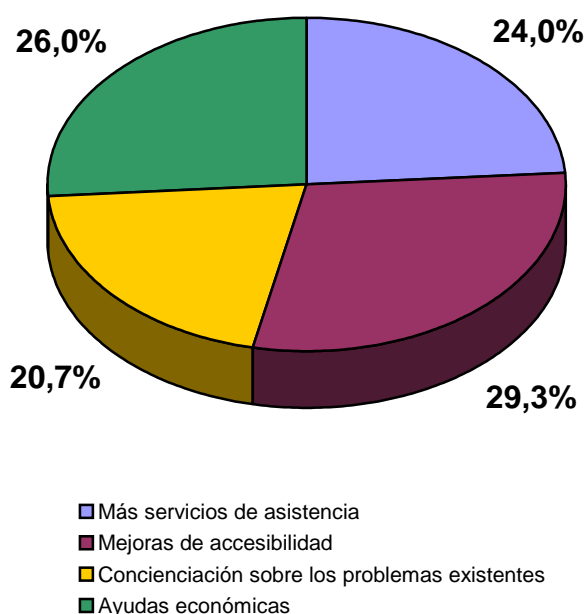
Aunque las diferencias entre unas alternativas propuestas y otras son poco acusadas (puesto que se trata en todos los casos de objetivos deseables para los encuestados) la accesibilidad es la política sobre la que los usuarios pondrían un mayor peso de recursos de cara a resolver sus problemas. Es previsible que la temática general de la encuesta haya influido o sensibilizado más a los encuestados de cara a este tema, frente a otros también muy importantes. No obstante es importante comprobar que aspectos como las ayudas directas a las personas afectadas no están entre los objetivos más reclamados; y ello a pesar de tratarse de colectivos cuya renta media está considerablemente por debajo de la media nacional. Una actividad que en principio no reporta beneficios inmediatos a las personas discapacitadas, como es la de “concienciación” resulta valorada de forma similar a las ayudas económicas directas, lo que sin duda es muy expresivo de la elevada importancia concedida por estas personas a las actividades ‘públicas’ es

decir, a los cambios que faciliten su integración y su aceptación social, por encima de los beneficios económicos inmediatos. Un caso diferente es el de los servicios de asistencia que podemos considerar verdaderamente imprescindibles para muchas de las personas encuestadas y sin las cuáles en muchos casos difícilmente podrán aprovechar las mejoras de accesibilidad y utilización de Ayudas Técnicas.

Analizando según la discapacidad principal o las ayudas técnicas utilizadas por la persona encuestada no existen tampoco diferencias demasiado acusadas, no obstante, podemos destacar que tanto los ciegos como los que tienen deficiencias físicas debidas a problemas del sistema nervioso dedicarían la mayor parte de fondos del plan a la lucha contra las barreras. En todos esos casos es un tercio o casi un tercio de las inversiones las que desearían dedicar a accesibilidad frente a otros destinos de incidencia individual, como las ayudas económicas.

Podemos concluir diciendo que los resultados de esta pregunta reafirman el papel de la mejora de accesibilidad como acción integradora fundamental –si no la más importante– para las personas con discapacidad, como expresión que es de la intervención para eliminar su aislamiento físico y social, es decir, su exclusión.

Gráfico 8.1. Reparto de recursos entre acciones



Fuente: Encuesta de “Accesibilidad y Edificación” y “Accesibilidad y Espacio Urbano”.

8.2. Un mundo sin barreras:

La primera consecuencia de la supresión de barreras es una ganancia de tiempo y posibilidades de realización de cualquier tipo de actividad. El 11% de los encuestados están realizando un tipo de vida y actividad muy diferente del que desean debido a la existencia de barreras. El 52% reconoce que las barreras les impiden realizar determinadas actividades.

Planteémonos una hipótesis: ¿Cómo cambiaría la vida de las personas más afectadas por las barreras si éstas desaparecieran? Parece evidente que la respuesta sólo puede ser esta: *simplemente, harían lo mismo que hacen las otras personas, es decir, las que no están particularmente constreñidas por las barreras*. El comportamiento de una persona discapacitada debería ser similar al de cualquier otra de su misma edad, condición social, situación familiar, etc. si desaparecieran los condicionantes que la limitan, entre los cuáles tiene un papel fundamental la insuficiente accesibilidad. Por supuesto hay otro tipo de condicionantes, de salud o de integración social, por ejemplo, pero estos afectan también a otros colectivos, de modo que la accesibilidad se puede considerar el factor distintivo más importante de colectivos como el de personas con discapacidad en cuanto a su interacción con el entorno.

Ahora bien, no es lo mismo el comportamiento esperado que la percepción de los propios interesados, y por ello hemos querido investigar cómo creen las propias personas con discapacidad (y algunas personas de edad sin discapacidad específica) que cambiarían sus actividades en un mundo sin barreras. Si bien no es fácil para nadie imaginar cómo serían las propias actitudes y disposición ante un cambio tan fundamental, hay múltiples aspectos que se pueden llegar a vislumbrar, bien porque una vez se tuvieron (discapacidades sobrevenidas, ancianidad), bien porque las limitaciones de la situación provocan claras insatisfacciones, ya sea por la falta de solución a las necesidades funcionales, o por la singularidad de éstas⁸.

En consecuencia, les hemos pedido a 877 personas encuestadas que hagan el ejercicio de imaginar lo que harían en caso de una supresión generalizada de barreras: cómo cambiarían sus actividades, sus formas de transporte, en qué emplearían el tiempo ganado, etc. No se trata de un ejercicio trivial, las respuestas obtenidas en el apartado “Un mundo sin barreras” de los cuestionarios realizados ofrecen una buena guía para ayudar a priorizar las acciones del Plan de Accesibilidad y tomar en cuenta la variedad de soluciones que cada colectivo pueda requerir. Las respuestas obtenidas se sintetizan en la siguiente Tabla.

⁸ Por ejemplo, es posible que unos buenos servicios de asistencia o de transporte especial para usuarios de silla de ruedas resuelvan los problemas *funcionales* de transporte de estas personas, pero esta solución específica puede resultar insatisfactoria precisamente por su singularidad, cuando lo que se desea, además de poder llegar a los sitios, es hacerlo en condiciones y por medios similares a los de las demás personas.

Tabla 8.2. Cambio de actividades tras la eliminación de barreras

Resp.	T	%	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Mismas cosas	237	27,0	20	45,5	54	38,8	4	44,4	23	29,1	116	21,3	2	16,7	12	31,6	6	50,0
Más tiempo	84	9,6	1	2,3	19	13,7	0	0,0	7	8,9	53	9,7	0	0,0	3	7,9	1	8,3
Mismas y otras	365	41,6	12	27,3	48	34,5	2	22,2	32	40,5	245	45,0	9	75,0	14	36,8	3	25,0
Menos y nuevas	41	4,7	1	2,3	3	2,2	0	0,0	3	3,8	33	6,1	0	0,0	1	2,6	0	0,0
Cambio activ.	57	6,5	1	2,3	6	4,3	1	11,1	5	6,3	41	7,5	0	0,0	3	7,9	0	0,0
Ns/Nc	93	10,6	9	20,5	9	6,5	2	22,2	9	11,4	56	10,3	1	8,3	5	13,2	2	16,7
Total	877	100	44	100	139	100	9	100	79	100	544	100	12	100	38	100	12	100

Sin respuesta=38 usuarios

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

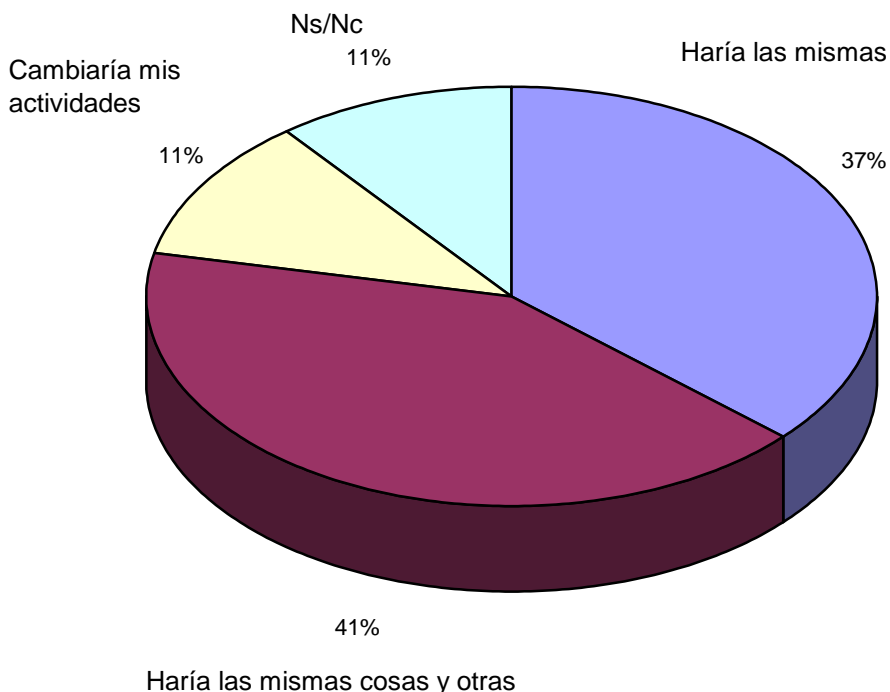
Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transportes Urbanos”, “Accesibilidad y Transportes Interurbanos” y “Accesibilidad y Edificación”.

Los discapacitados mentales son los que menos cambiarían sus actividades. Los ciegos también harían menos cambios que otros colectivos, como los que tienen discapacidades físicas. Éstos son los más afectados por las barreras en el momento actual si juzgamos por su deseo de cambios.

La primera consecuencia de la supresión de barreras es una ganancia de tiempo y posibilidades de realización de actividades, del tipo que sean. Los resultados muestran el grado de condicionamiento que las barreras suponen sobre la vida de los encuestados. En la medida en que se identifiquen cambios de actividades o de utilización del tiempo se estará reconociendo el perjuicio actual (en forma de limitaciones) que provocan las barreras.

Gráfico 8.2. Cambio de actividades tras la supresión de barreras

¿Qué cosas haría si se eliminasen todas las barreras?



Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transportes Urbanos”, “Accesibilidad y Transportes Interurbanos” y “Accesibilidad y Edificación”.

Hemos englobado bajo el título de *cambiaría mis actividades* a un 6% de personas que desean un cambio completo de actividades, así como el 5% que desearía dejar ciertas actividades que realiza y comenzar otras nuevas. Este 11% es, por tanto, la proporción de personas con discapacidad a las barreras están imponiendo un tipo de vida y actividad muy diferente al deseado. Podría parecer un porcentaje pequeño comparado con el 78% (41 + 37) que no dejaría de hacer ninguna de las cosas que actualmente realiza, pero hay que tener en cuenta que un 41% de éstos también harían cosas que ahora no pueden hacer, nuevas actividades que ahora están vedadas a estas personas a causa de las barreras existentes. Este último grupo añadido al primero citado compondría un colectivo del 52% de personas con discapacidad que reconocen que, las actuales circunstancias condicionan su libertad de acción y elección.

Podríamos concluir que las barreras actúan como elemento que bloquea la posibilidad de hacer ciertas actividades deseadas, limita considerablemente el tiempo dedicado a otras, pero apenas obliga a realizar otras no deseadas, ya que sólo un 11% reconoce que dejaría de hacer ciertas actividades actuales o bien cambiaría por completo esas actividades.

Un aspecto importante a considerar es si hay respuestas significativamente diferentes entre las personas con discapacidades diferentes, pero esto no se puede comprobar con la muestra actual, pues está muy dominada por las discapacidades del sistema nervioso.

Una última pregunta recogió las actividades que emprendería o intensificarían los encuestados correspondientes. Estas respuestas, de tipo abierto, se han codificado y agrupado, y se presentan en la Tabla 8.3.

Tabla 8.3. Actividades nuevas o que aumentaría tras la eliminación de barreras

Actividades	Más tiempo	Actividades nuevas
Pasear	68	67
Salir	34	63
Relaciones sociales	29	24
Ocio y espectáculos	28	67
Viajes	22	44
Compras	21	30
Estudiar y formación	14	32
Otras, diversas	13	90
Actividades culturales	12	34
Deportes	3	22

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transportes Urbanos”, “Accesibilidad y Transportes Interurbanos” y “Accesibilidad y Edificación”.

Como vemos la proporción de personas para las que las actividades son “nuevas” es muy superior a los que ya las realizan y les dedicarían más tiempo, recalando las grandes limitaciones sufridas.

Analizando las respuestas queda de manifiesto una vez mas que los deseos de las personas encuestadas, condicionados a la supresión de barreras están fundamentalmente vinculados al ocio y las relaciones personales. Entre las actividades citadas, pasear o “salir” juntamente con las visitas culturales, de ocio o

viajar son a las que –con gran diferencia- se dedicaría más tiempo. Estudiar e ir de compras son también respuestas destacadas.

Lo más llamativo de las respuestas es la cantidad de actividades muy simples que serían “nuevas” (es decir, algo que en la actualidad no pueden realizar pero desearían hacerlo) para una gran proporción de la muestra. Se han recogido 526 respuestas de actividades ‘nuevas’ frente a 262 a las que se dedicaría más tiempo. Es inmediato deducir que el número de personas que no pueden acceder actualmente a ciertas actividades es superior que los que desean ampliar el tiempo dedicado a las que ya realizan. Actividades de ocio como ir al cine o al teatro, viajar o –aún más importante- pasear, son totalmente inalcanzables para muchas personas a causa de las barreras.

Estar en casa, esperar el transporte o ver la televisión son actividades que ocupan demasiado tiempo en la vida de las personas con discapacidad según su propio testimonio. Son actividades que los encuestados querrían reducir, restar tiempo e importancia en su vida si pudieran, es decir, si no hubiera barreras que les obligan a realizarlas por encima de lo que es su deseo.

Por último, hay actividades impuestas que se querrían dejar de hacer y entre ellas se han citado sobre todo “estar en casa, aburrirme”, y también “depender de los demás” y “monotonía y repetición”.

Son pocas las actividades indicadas en sentido negativo, que se quieren limitar o eliminar, lo que se corresponde con lo ya señalado de que las barreras actúan fundamentalmente como inhibidor de actividades, más que como promotoras de actividades indeseadas. Las actividades no deseadas son fundamentalmente pasivas, ligadas a la inactividad o a la obligación de estar en los mismos lugares . Algunas respuestas son muy expresivas del hastío respecto a situaciones cotidianas: ‘ir siempre al mismo sitio’, ‘imaginarme lugares’, o ‘pensar en la mala situación personal’ pueden ser una buena muestra de esa insatisfacción en gran medida inducida por la existencia de barreras.

Tabla 8.4. Actividades declaradas tras la eliminación de barreras

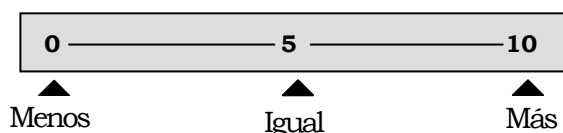
Actividades	Menos tiempo	Dejar de hacer
Estar en casa, aburrirme	43	19
Tiempo en transporte	17	4
Ver televisión	13	2
Trabajar	5	1
Monotonía y repetición	4	5
Dependencia de los demás	3	8
Pasear	1	0
Estudiar y actividades formativas	1	1
Compras	1	0
Deportes	1	1
Transporte urbano	1	1
Gestiones	1	0
Voluntariado	1	1
Encontrar cosas más fácilmente	1	0
Fumar	1	0
Beber	1	0
Quejarme	1	3

Fuente: Encuestas de “Accesibilidad y Espacio Urbano”, “Accesibilidad y Transportes Urbanos”, “Accesibilidad y Transportes Interurbanos” y “Accesibilidad y Edificación”.

8.2.1. Cambio en el uso de los transportes urbanos ante la eliminación de barreras

El autobús es el medio que tiene una mayor demanda retenida por causa de la accesibilidad, y que es elevada entre los discapacitados físicos. El metro y tren también muestran una elevada demanda.

Se pretende conocer cómo cambiaría el uso de los transportes para desplazarse por la ciudad o viajar de los usuarios ante la desaparición de las barreras. Para ello se demanda cuánto utilizaría cada medio de transporte en tal caso, habiendo tres posibles respuestas: Más, Igual o Menos. Las respuestas se han codificado de forma decimal según la siguiente escala:



Los resultados se muestran en la siguiente tabla

Tabla 8.5. ¿Cómo cambiaría el uso de los transportes urbanos?

Elemento	Media poblac.	1	2	F**	8	9*	Silla de ruedas
Autobús	7,7	7,1	6,8	8,4	7,5	7,0	9,3
Metro	7,6	7,0	7,0	8,1	-	7,5	8,2
Tren cercanías	6,9	7,1	4,4	7,9	-	-	8,5
Coche	5,0	5,0	3,2	5,3	6,7	-	5,6
Taxi	3,4	2,5	1,1	4,6	-	-	5,4
<i>Rango muestral</i>	58/139	5/12	5/11	37/104	6	5/6	22/49

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

De acuerdo a la tabla anterior el autobús es el medio que tiene una mayor demanda retenida por causa de la accesibilidad, y que es particularmente elevada entre los discapacitados físicos. El metro y tren también muestran una elevada demanda. En cambio, el uso del coche no parece muy vinculado a las posibles barreras existentes: su uso apenas cambiaría si estas se suprimieran, aunque si analizamos por colectivos vemos que hay ciertas diferencias importantes.

El medio menos popular es el taxi, cuyo uso parece estar supliendo gran cantidad de necesidades de transporte no cubiertas por otros medios de transporte públicos. Es por ello que la finalización de la actual dependencia significaría una disminución de su utilización entre todos los colectivos.

8.2.2. Transporte Interurbano:

Tras la supresión de barreras, los viajes en tren, autocar, avión e incluso barco se incrementarían de forma notable. Los medios terrestres serían los que mayor incremento tendrían, aunque el uso del vehículo privado permanecería casi constante.

Tabla 8.6. Cambio en el uso de los transportes Interurbanos

Medio	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla de ruedas
Coche	5,7	5,0	5,2	7,5	4,9	7,5	6,3	4,3
Autocar	7,8	10,0	7,4	6,3	8,1	8,3	8,0	9,0
Tren	8,0	10,0	7,1	6,7	8,5	8,0	8,0	9,5
Avión	6,8	5,0	7,0	5,0	7,4	8,3	10,0	7,6
Barco	6,9	5,0	6,3	6,7	7,3	8,3	10,0	7,6
Taxi	4,8	5,0	4,6	5,0	5,4	3,3	2,5	5,9
<i>Rango muestral</i>	<i>77/165</i>	<i>2/9</i>	<i>15/29</i>	<i>3/4</i>	<i>56/118</i>	<i>3/6</i>	<i>1/5</i>	<i>35/61</i>

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999).

** F=Deficiencias físicas, muestra conjunta de usuarios con deficiencias osteoarticulares (5), Deficiencias del sistema nervioso (6) y deficiencias viscerales (7).

La tabla es muy expresiva de la situación de las personas con discapacidades en relación con el transporte público interprovincial. Los valores que muestra bien se pueden interpretar como expresión de demanda insatisfecha a causa de las barreras. Los viajes en tren, autocar, avión e incluso barco se incrementarían de forma notable a juzgar por las intenciones manifestadas. Los medios terrestres serían los que mayor incremento tendrían, y particularmente el tren que es el medio más inaccesible para el conjunto de encuestados.

El uso del vehículo privado permanecería casi constante para algunos colectivos (mentales, ciegos), disminuiría ligeramente para otros (deficiencias del sistema nervioso), pero también aumentaría en algunos casos (deficiencias auditivas y no clasificadas). No parece que las barreras en este caso estén afectando más que a pequeños colectivos, de los que además hemos dispuesto de una muestra muy pequeña en la pregunta (4 con limitación auditiva y 3 con deficiencia mental). En general, de las respuestas dadas por los colectivos bien reflejados en la muestra se deduciría que no habría cambios en el uso del vehículo privado.

Por último, se ha preguntado al usuario si ante la nueva situación creada por la supresión de barreras viajaría Menos, Igual o Más. Las respuestas se muestran – una vez codificadas con los valores 0, 5 y 10 correspondientes a las respuestas citadas- en la siguiente Tabla:

Tabla 8.7. Cambio en la frecuencia de viajes

	Media poblac.	1	2	3	F**	8	9*	Silla de ruedas
¿Cuánto viajaría?	7,7	5,6	7,2	7,5	8,3	8,3	10,0	9,6

Observamos que, en conjunto, el colectivo viajaría considerablemente más. Los que más aumentarían sus viajes son, lógicamente, los más afectados por las barreras: mayores y discapacitados físicos. Otros, apenas afectados por estas barreras, como los que tienen deficiencias mentales, no aumentarían sus viajes.

PARTE IV: CONCLUSIONES

Conclusiones finales

Hemos entendido por “Accesibilidad percibida” aquella que el propio usuario valora de acuerdo a su situación, experiencia y expectativas en relación con el medio que le rodea. No pretendemos introducir una categoría nueva de la Accesibilidad, un ámbito bastante complejo ya, sino dar el lugar que corresponde a la percepción de los usuarios (personas con discapacidad y mayores en este caso) en una investigación amplia sobre las condiciones de accesibilidad en España. Para ello se ha elaborado un trabajo de campo de grandes dimensiones a partir de cuatro tipos de encuesta (más una quinta no analizada aquí) en las que se ha incorporado multitud de preguntas y ejercicios de identificación de barreras. Las encuestas han recogido todos los aspectos relevantes sobre la accesibilidad en la edificación, el urbanismo, el transporte urbano e interurbano y las nuevas tecnologías de información y comunicación. Para su realización han colaborado 272 asociaciones de personas con discapacidad y mayores de todo el Estado y se han recibido 1.431 encuestas rellenas de forma individual por sus miembros.

De resultados de tan gran aporte de información se ha presentado un análisis detallado de resultados a lo largo de las páginas anteriores, no siendo fácil resumir los aspectos más destacados debido a la diversidad de encuestas, temas tratados y discapacidades. Es bien sabido que no hay ni demandas ni soluciones universales en la accesibilidad, pues se requiere una variedad de ellas tan amplia como lo son las características de las personas. Por este motivo se quiso incluir la muestra más amplia posible de tipologías de discapacidades en la base de datos y encuestar a individuos y no asociaciones. La muestra resultante no es, lógicamente, proporcional a la distribución estadística de discapacidades, pero se ha podido ponderar para obtener resultados representativos. No obstante, es quizá más interesante analizar las diferencias entre colectivos de discapacidad diferentes, por lo que las tablas siempre detallan los resultados para cada uno de esos grupos.

1.- La Encuesta de Urbanismo

Hemos reunido en la Tabla 3.6 las valoraciones dadas por discapacitados visuales y usuarios de silla de ruedas -como grupos más representativos- a la situación de la accesibilidad en diversos espacios de la ciudad, incluyendo edificios y algunos equipamientos. En ella observamos que las mayores dificultades reconocidas se centran en el acceso a los medios de transporte; aunque no es mucho mejor la situación en los edificios de uso público, de los que se ha incluido una pequeña muestra a efectos comparativos. Los elementos principales de la calle resultan también escasamente accesibles para los usuarios (con peor percepción de los cruces que de las aceras), siendo media la situación de la accesibilidad de parques y jardines y sólo un poco más positiva la situación en la propia vivienda y sus zonas comunes. En general la situación reconocida para los discapacitados visuales es considerablemente mejor que para los físicos, excepto en cines teatros y cruces de calzada.

Tabla IV.1. Grado de accesibilidad de los espacios

Clave de valores: 0 =Inaccesible 3=Poco accesible, 6=Bastante accesible, 10=Muy accesible

Elemento	Defic. visual	Silla de ruedas
Transporte: Acceso al tren o metro	4,7	1,6
Transporte: Acceso al autobús	4,9	2,9
Bares/Restaurantes	6,1	3,4
Edificios educativos y culturales	4,7	3,7
Mercados, tiendas, supermercado	4,4	3,8
Cines/teatros	4,3	4,1
Calles (cruces de calzada)	4,1	4,2
Calles (aceras, paseos)	5,0	4,5
Parques, jardines	5,8	5,4
Zonas comunes de su vivienda	7,0	5,5
Interior de su vivienda	8,3	6,3
<i>Rango Muestral</i>	<i>31/69</i>	<i>111/138</i>

Fuente: Encuesta de "Accesibilidad y Espacio Urbano".

Autonomía resultante en la ciudad:

La autonomía de los usuarios en la ciudad será una consecuencia de estas condiciones de accesibilidad del entorno y de sus limitaciones funcionales. Este grado de autonomía resultante se ha valorado también en las encuestas, obteniéndose resultados que confirman las observaciones anteriores: los espacios donde la dependencia es mayor y se concentran más las dificultades son, en primer lugar, los transportes públicos no adaptados; a continuación los desplazamientos "cortos" en el entorno del hogar (incluyendo *cruzar la calzada*, elemento más problemático para los discapacitados visuales, o simplemente *circular por la calle*, actividad que la mayoría de usuarios de sillas de ruedas no pueden realizar sin ayuda continuada) y sólo en la propia vivienda y sus zonas comunes se hace más factible un cierto grado de autonomía.

Las barreras más graves apenas han sufrido mejora en los últimos años, a juzgar por la percepción de la evolución de los afectados, aunque la evolución percibida es ligeramente positiva, siendo la anchura de las aceras y las rampas de las calles los elementos donde más se percibe esa evolución. En ambos casos se trata de elementos que los propios afectados consideran como de gran importancia para su calidad de vida. Otro elemento en el que se reconoce una cierta mejora es en el rebaje de los bordillos, aunque sin duda insuficiente a juzgar por los valores medios obtenidos

Pero, como ya hemos destacado, las realidades pueden ser muy diferentes dentro de los colectivos analizados. Para las personas con deficiencias visuales la situación de los elementos urbanos es bastante homogénea en cuanto a su accesibilidad y, en general, se puede situar entre "poco" y "bastante" accesible a partir de sus propias valoraciones. Destacaría negativamente el estado y calidad de las aceras y por el lado positivo el tiempo de paso en los semáforos. Para este colectivo la evolución es claramente positiva en la mayoría de aspectos, especialmente la anchura de aceras, rampas y señalización.

En cuanto a las personas con discapacidades físicas los cambios de nivel en las calles son los elementos que más negativamente les están afectando, por encima de otros elementos como la anchura o pavimento de aceras, las rampas o el tiempo de

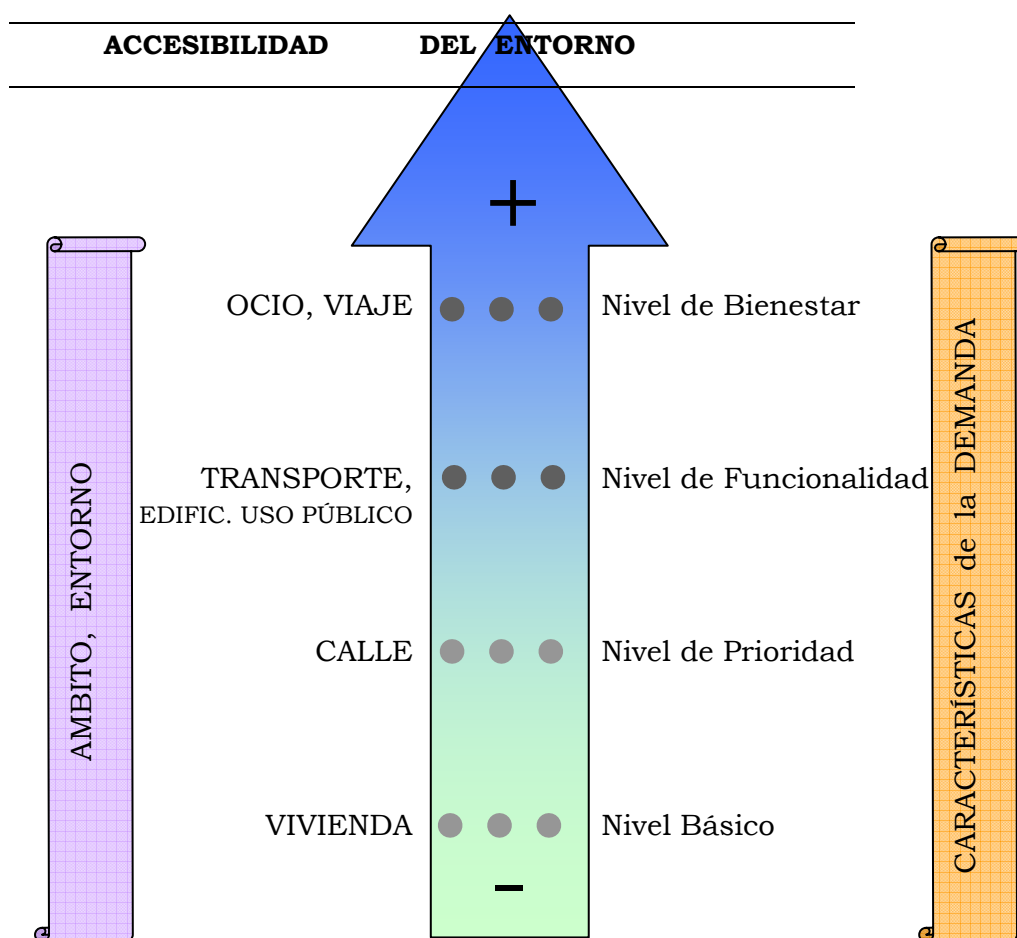
paso de los semáforos. Estas barreras apenas han sufrido mejora en los últimos años, a juzgar por la percepción de la evolución de los afectados

Actuación preferente:

Podemos concluir de todo ello que los bordillos, rampas y estado y ancho de las aceras son los elementos que por su importancia y estado actual requieren de mayores y más decididas actuaciones. El 86% de los usuarios declaran que existe una necesidad de actuación preferente para la eliminación de estas barreras, tanto en las aceras y paseos como en los cruces de calzada. Aunque los colectivos afectados perciben una cierta mejora en todos los elementos, la incidencia en su mejora de calidad de vida justificaría invertir para que la evolución percibida sea más positiva.

No obstante existe un 27% de usuarios para los que la actuación en vivienda es absolutamente prioritaria, con un grado de prioridad que denota la premura que para aquellos que no tienen una vivienda accesible tiene resolver este problema.

Estos diferentes niveles de necesidad son los que nos han llevado a resumir en un gráfico los distintos ámbitos de actuación y el distinto nivel de demanda que satisfacen. Podemos considerar que la accesibilidad de la vivienda propia es una necesidad de primer orden, absolutamente prioritaria para aquellos que no la tienen resuelta. La mayor parte de la población manifiesta, no obstante, una valoración muy positiva de la accesibilidad en su hogar, por lo que no lo incluyen entre sus actuaciones preferentes. El foco más importante de demandas de actuación es la calle (cruces y aceras), citada por más del 86% de la muestra. Según nos alejamos del entorno residencial aparece otra medida de demanda, que es cuantitativamente la segunda en importancia: el transporte. Éste es el entorno donde peores condiciones de accesibilidad han reconocido los usuarios, por lo que genera un ámbito de reformas también prioritario, que hemos denominado de funcionalidad por su papel clave en las cadenas origen-destino de la accesibilidad. Determinados edificios públicos (especialmente de carácter educativo y cultural) estarían por debajo, pero englobados dentro del nivel de funcionalidad establecido. Finalmente, estaría el nivel de atención a las condiciones de salida, ocio y viaje, que no es menos prioritario que otros, pero podríamos decir que se encuentra a un nivel más elevado en la pirámide de bienestar a la que toda persona –con o sin discapacidades– aspira, además e requerir una situación favorable de los restantes entornos: edificación, urbanismo y transporte.

Gráfico IV.1. Ámbitos de actuación y niveles de demanda en la mejora de accesibilidadActitudes ciudadanas:

Se ha considerado de gran importancia conocer la opinión de las personas con discapacidades respecto a las actitudes de sus conciudadanos para con sus necesidades de accesibilidad. De forma similar entre todos los colectivos encuestados se constatan grandes diferencias entre el civismo reconocido de comerciantes y peatones y su carencia entre los automovilistas. La actitud de estos es además persistente y ninguno de los grupos percibe un cambio positivo apreciable. En resumen, se puede afirmar que los desequilibrios y problemas de las actitudes ciudadanas se encuentran casi exclusivamente en relación con el uso (mal uso) del automóvil y su preponderancia o poder en la ciudad, que revierte muy negativamente sobre la calidad de vida de las personas con problemas de movilidad o comunicación

Valoración de elementos puntuales.

Si seguimos descendiendo en el análisis de la accesibilidad de los elementos urbanos los usuarios son capaces de precisar valoraciones de elementos como la señalización, los semáforos, las escaleras, los bordillos o el pavimento. En todos los casos las notas dadas se sitúan entre “malo” y “suficiente”, sin llegar a aproximarse a este último valor excepto en dos elementos: el tiempo de paso de los semáforos y las rampas existentes en la calle. Los cambios de nivel en las calles son los

elementos que más negativamente afectan a las personas con discapacidades físicas, por encima de otros elementos como la anchura o pavimento de aceras, las rampas o el tiempo de paso de los semáforos.

La valoración del mobiliario urbano y de las obras realizadas en el espacio público son otro de los elementos que incorpora esta encuesta. Más de la mitad de las personas encuestadas reconocen tener dificultades para el uso de un inodoro público, de los que se sitúan en la calle. Por encima del 40% de los encuestados reconocen problemas para llamar desde una cabina telefónica no adaptada o para operar con una máquina expendedora. Los problemas se derivan, a menudo, de la altura de los elementos manipulables, otras veces de la falta de adaptaciones específicas para discapacidades sensoriales.

Capítulo aparte merece la abundancia o escasez del mobiliario urbano, sobre todo esta última (por cada elemento citado como demasiado abundante se citan cinco como demasiado escasos). Los elementos más veces citados por su falta son: fuentes para beber, W.C. públicos en calle, bancos y asientos o papeleras.

Por último destacamos el análisis realizado sobre las obras en la ciudad. Un 70% de los encuestados considera que el vallado de las obras en su ciudad es inadecuado o peligroso. La señalización de las obras se valora de forma más positiva, pues uno de cada 3 encuestados la ha considerado adecuada (aunque este porcentaje es menor entre las personas con deficiencia visual), y son menos los que la consideran peligrosa (18%), quizá porque piensan que este aspecto tiene una menor importancia o potencial para provocar accidentes que las condiciones de vallado.

2.- La Encuesta de Edificación

Empezamos por destacar las obras de mejora de accesibilidad más a menudo realizadas en las viviendas de los encuestados, según su propia declaración: rampas, ascensor, toda la vivienda y pasamanos son las más destacadas.

La accesibilidad comparada de los distintos edificios –públicos o privados- se muestra en la siguiente tabla, para los colectivos de deficiencia visual y usuarios de silla de ruedas.

Tabla IV.2. Grado de accesibilidad en los edificios

Clave de valores: 0 =Inaccesible 3=Poco accesible, 6=Bastante accesible, 10=Muy accesible

Elemento	Defic. visual	Silla de ruedas
Cines/Teatros	3,1	4,2
Edificios administrativos	3,3	4,4
Edificios centros asistencia social	3,7	6,7
Edificios educativos y culturales	3,9	4,5
Hoteles, hostales	4,1	4,7
Edificios sanit.: ambulat/hospital	4,2	7,4
Supermercado/hipermercado	4,9	6,4
Mercados, tiendas de barrio	5,0	4,0
Bares/Restaurantes	5,1	3,5
Edificios vivienda familiares/amigos	6,0	3,6
Zonas comunes de su vivienda	7,5	7,2
Interior de su vivienda	8,9	7,8
<i>Media por disc.</i>	5,0	5,3
<i>Rango muestral</i>	11/12	72/85

Fuente: Encuesta de “Accesibilidad y Edificación”.

Lo primero que destaca es que las diferencias entre las valoraciones de ambos colectivos son notables, especialmente en los edificios de tipo sanitario o asistencial, que parecen estar bien adaptados a las necesidades de las personas usuarias de silla de ruedas, pero en absoluto a las que tienen deficiencias visuales. En segundo lugar, dentro de los edificios de uso público, los vinculados al ocio y los administrativos son los peor valorados, lo que resulta coincidente con las valoraciones realizadas en otros capítulos. Estamos sin duda, y estos resultados lo confirman, ante una gran laguna en las actuaciones en pro de la accesibilidad, que adquiere un tinte más grave cuando se trata de edificios de las administraciones públicas. Finalmente, destacar que el interior de la propia vivienda y las zonas comunes del propio edificio son los espacios edificados mejor valorados; en cambio, los edificios donde habitan otras personas de trato frecuente (familia, amigos) tienen una valoración muy inferior y más representativa de la accesibilidad percibida en los edificios de viviendas que la concedida a la vivienda propia.

Por otra parte, los edificios de ocio (bares, restaurantes, cines) y administrativos son los que más perjuicios provocan a los usuarios a causa de su inaccesibilidad.

Los elementos de la edificación pública han sido valorados para ordenar las preferencias de actuación, resultando una clasificación diferente según cada colectivo (visuales, físicos).

Tabla IV.3. Valoración de la accesibilidad en los elementos de edificación pública

Clave de valores: 0 =Inaccesible 3=Poco accesible, 6=Bastante accesible, 10=Muy accesible

Elemento	Media poblac.	Defic. visuales	Silla de ruedas
Mostradores de atención al público	3,2	2,1	2,5
Escaleras: Barandillas, apoyos, diseño	3,8	3,0	2,8
Sistemas y servicios de información	3,9	1,4	4,1
Señalización visual/sonora	3,9	0,5	4,2
Aseos , inodoro	4,1	4,1	3,1
Rampas (cuando hay)	4,3	2,5	4,8
Ascensores: puertas, tamaño, botón...	5,0	4,5	4,2
Puertas de entrada	5,0	4,5	3,7
<i>Rango muestral</i>	96/154	10/12	49/78

Fuente: Encuesta de "Accesibilidad y Edificación".

Las personas ciegas o con problemas visuales han valorado muy baja la señalización sonora/visual en estos edificios o sus servicios de información, mientras los usuarios de silla de ruedas (como representante de las discapacidades físicas) han dado sus menores valoraciones a los mostradores de atención y los aseos. Es de destacar que ninguno de los elementos evaluados (escaleras, rampas, ascensores y puertas, además de los citados) alcanza el valor de "accesibilidad suficiente" para estos dos colectivos, aunque para el conjunto de la muestra, los ascensores y puertas de entrada alcancen la valoración 5,0.

La evolución percibida en los elementos de la edificación es mejor por cuanto se reconoce un cambio positivo en casi todos, especialmente en las rampas, puertas de entrada y ascensores.

Se ha querido investigar también el factor humano, el de los funcionarios o trabajadores que ofrecen atención al público en estos edificios públicos. Los resultados sobre conocimiento de las necesidades específicas de las personas con discapacidad son negativos en todos los edificios o establecimientos sobre los que se ha preguntado y para todos los colectivos.

Respecto a su actitud a la hora de ofrecer un servicio adecuado a estas personas y resolver sus necesidades específicas, las valoraciones son mucho mejores. Destacan positivamente los establecimientos residenciales (hoteles, hostales), y en menor medida los de restauración y comerciales. En todos ellos hay no obstante una elevada proporción de "indiferencia" percibida por los usuarios.

Podemos acabar resaltando que las valoraciones bajas sobre el conocimiento y actitudes hacia estas personas no tendrían una importancia tan grande si el entorno estuviera adecuadamente adaptado, de modo que las personas con problemas motores o de comunicación tuvieran más autonomía en su utilización de los edificios y servicios públicos, evitando su dependencia de la buena voluntad o disposición positiva de los empleados

La posibilidad de viajar, ya sea por ocio o por trabajo es un elemento importante de nuestra autonomía. Para las personas con problemas de comunicación o movilidad las dificultades se exacerban y la dependencia aumenta al salir del entorno conocido, si éste no está adaptado a sus necesidades. El transporte y el establecimiento residencial de tránsito o destino son los dos elementos

fundamentales sobre los que se apoya la posibilidad de viajar para las personas con discapacidades, tal como confirma nuestra encuesta

La mayoría de elementos consultados se califican entre los niveles de Muy Importante e Imprescindible para una estancia de duración media en un hotel y para todos los tipos de discapacidad, excepto las mentales, que no tienen requerimientos especiales.

3.- La Encuesta de Transporte Urbano

La peor valoración de la accesibilidad en los medios de transporte urbanos de acuerdo a los usuarios con discapacidad corresponde precisamente al medio más utilizado y considerado más importante: el autobús. En un sentido positivo los usuarios también destacan que se trata del medio cuya accesibilidad experimenta mejor evolución

Los valores medios referidos a toda la muestra, pueden resultar engañosos si consideramos la variedad de situaciones y necesidades según la discapacidad. Por ello hemos analizado separadamente los colectivos de usuarios de silla de ruedas y deficientes visuales. Los resultados obtenidos en la valoración se recogen en la siguiente tabla, dónde se ha enmarcado con fondo gris la valoración máxima dada por uno de los colectivos y con fondo blanco la mínima.

Tabla IV.4. Valoración de la accesibilidad en las calles de la ciudad.

Los números enmarcados corresponden a los valores máximo (gris) y mínimo (blanco) concedidos para cada elemento.

Elemento	Media poblac.	Mental	Visual	Oído	Mayores	Silla de ruedas
AUTOBÚS URBANO						
<u>La señalización/ megafonía</u>	3,6	4,9	1,2	2,3	5,0	3,5
<u>El interior</u>	5,1	6,7	4,7	5,5	4,9	3,9
<u>La parada</u>	5,1	5,8	3,6	7,3	6,4	4,1
<u>La subida (entrada al autobús)</u>	4,9	6,3	3,9	7,8	5,1	3,5
<u>El descenso (salida del autobús)</u>	4,9	6,6	4,6	7,3	4,7	3,5
<i>Rango muestral</i>	86/193	8/20	14/22	2/4	1/13	27/48
FERROCARRIL CERCANÍAS						
<u>Entrada a la estación</u>	5,6	6,9	4,1	6,8	6,1	5,2
<u>La señalización/ megafonía</u>	5,2	6,8	5,7	3,0	6,1	5,1
<u>Interior del vagón</u>	5,2	7,4	4,9	5,3	6,5	3,8
<u>Acceso hasta el andén</u>	5,0	7,0	3,8	5,3	5,8	4,5
<u>Subir al vagón</u>	4,7	6,3	-	6,7	-	3,5
<i>Rango muestral</i>	39/218	4/16	0/20	3/4	0/12	7/42
METRO						
<u>El interior del vagón metro</u>	4,8	5,5	4,3	3,8	5,4	4,5
<u>Entrada al vestíbulo</u>	5,1	6,2	4,4	5,5	6,1	4,5
<u>Acceso hasta el andén</u>	5,0	6,0	3,6	5,8	5,8	4,4
<i>Rango muestral</i>	44/85	3/6	9/12	3/4	1/13	1/21

Fuente: Encuesta de "Accesibilidad y Transporte Urbano".

Como se ve los usuarios de silla de ruedas son los que peor valoran la accesibilidad de los elementos relativos al transporte por autobús considerados. En cambio las personas con deficiencia mental son las que mejor valoran tanto los autobuses como el ferrocarril o el metro

Las personas con deficiencias visuales valoran de forma muy negativa la señalización/ megafonía en el autobús o su parada; en cambio es aceptable en el tren y casi aceptable en el metro. Estos medios de comunicación merecen una nota de importancia muy elevada para este colectivo. Pero este caso no es único: las personas ciegas o de visión reducida son, después de las usuarias de silla de ruedas, las que peor valoran en conjunto la accesibilidad de los autobuses, pero también de los trenes y del metro.

Afortunadamente hemos visto que éste colectivo reconoce una evolución positiva en aspectos importantes (parada del autobús, subida y bajada a este, interior de todos los vehículos y señalización/ megafonía del tren), aunque no ve cambios significativos a su favor en otros como la señalización o megafonía del autobús o la entrada a las estaciones ferroviarias y vestíbulos de metro, aspectos valorados como de gran importancia, especialmente este último.

'Insatisfacción de los usuarios'

Así hemos denominado al contraste entre el valor dado a la situación de la accesibilidad de cada elemento y la importancia concedida a ese elemento. Cuánta mayor sea esa distancia más lejos estará el usuario de la satisfacción de sus necesidades. Los cinco elementos cuya insatisfacción –según este criterio- resulta más elevada se han listado a continuación.

Ordenación de elementos de transporte urbano según el grado de insatisfacción de los usuarios respecto a su accesibilidad.

Realizada por medición de las distancias entre las evaluaciones de *situación actual* e *importancia*

Usuarios de silla de ruedas	Discapacitados visuales
6°. Descenso del autobús 7°. Subida al autobús 8°. Interior del autobús 9°. Subida al vagón del tren 10°. Parada del autobús	6°. Señalización/Megafonía del bus 7°. Acceso al andén del Metro 8°. Entrada al vestíbulo del Metro 9°. Parada del autobús 10°. Subida al autobús

Cadena de accesibilidad

Por otra parte, se ha analizado la potencial continuidad de los elementos de la cadena de accesibilidad desde que se sale de la propia vivienda hasta que se llega a un destino. Esta cadena, según las valoraciones de los usuarios tienen su punto más débil en la conexión existente entre la calle y el medio de transporte urbano, dada la existencia de barreras como las siguientes (ordenadas de mayor a menor importancia y por tipo de ayuda utilizada) que los usuarios han destacado:

- Para usuarios de silla de ruedas: Escaleras sin rampa, bordillos sin rebaje, aceras estrechas o en mal estado, coches que obstaculizan, distancia al transporte público, etc.
- Para usuarios de muletas: Escaleras, inestabilidad, distancia al transporte público, etc.
- Para invidentes: coches, mobiliario urbano, obras sin señalizar, aparatos de aire acondicionado, toldos y tiestos bajos, etc.

Un aspecto suplementario del análisis es el relativo a las ayudas económicas que estos colectivos tienen para el transporte. Las personas mayores son las que más se benefician, muy por encima de los usuarios de silla de ruedas; estos en cambio son usuarios frecuentes del eurotaxi.

4.- La Encuesta de Transporte Interurbano

Del mismo modo que en el apartado anterior, se recogen en la siguiente tabla los resultados obtenidos en la valoración, dónde se ha enmarcado con fondo gris la valoración máxima dada por uno de los colectivos y con fondo blanco la mínima

Tabla IV.5. Valoración de la accesibilidad en los medios de transporte interurbano

Con fondo gris la valoración máxima dada por cada colectivo y con fondo blanco la mínima

Elemento	Media poblac.	Mental	Visual	Oído	Mayores	Silla de ruedas
AUTOBÚS INTERURBANO						
Señalización y megafonía estación	4,2	3,9	4,6	4,8	5,3	3,5
La estación en su conjunto	4,8	6,1	4,4	7,3	6,0	3,4
Los vehículos en conjunto	4,5	6,1	4,7	8,0	7,0	1,9
FERROCARRIL						
Señalización y megafonía estación	4,9	5,5	5,0	4,3	7,0	4,7
Los vagones (entrada e interior)	4,1	5,0	4,9	5,5	7,0	1,9
La estación en su conjunto	4,8	4,8	4,8	5,3	6,3	4,0
AEROPUERTO						
Señalización y megafonía estación	5,5	6,9	4,8	6,3	7,0	4,7
Los aviones (acceso e interior)	5,0	7,3	5,1	7,8	8,0	3,2
El aeropuerto en su conjunto	5,9	7,4	4,9	7,5	7,0	5,6
ESTACIONES MARÍTIMAS						
Estación marítima	3,7	5,6	2,4	5,0		2,4
Barcos de pasajeros	3,7	6,4	3,3	5,0		2,2
Señalización y megafonía estación	4,1	3,3	4,1	4,0		3,6
TAMAÑO MUESTRAL	46/173	6/12	6/35	1/4	0/5	11/55

Fuente: Encuesta de "Accesibilidad y Transporte Interurbano".

Los colectivos más afectados por la falta de accesibilidad son los deficientes visuales y los usuarios de silla de ruedas.

En cada medio la peor valoración sobre su accesibilidad la tienen los vehículos, especialmente los autobuses interurbanos y los trenes; destacamos que en tal valoración se incluye el acceso al interior de esos vehículos.

En cuanto a las estaciones de transporte, son valoradas negativamente en todos los medios excepto en el aéreo, siendo las estaciones marítimas las peor paradas.

El último bloque en cada caso lo constituye la evaluación de la señalización y megafonía disponibles en cada tipo de estación. Aunque no hay grandes diferencias, estos sistemas de comunicación se consideran aceptables o suficientes en las estaciones de ferrocarril y en los aeropuertos, y no llegan a esa calificación en las estaciones de autobuses ni en las marítimas. Lógicamente, las personas con deficiencias visuales, y sobretodo acústicas consideran más importantes estos elementos de comunicación; su valoración al respecto es más elevada y constante para los distintos medios de transporte.

Los discapacitados físicos valoran de forma particularmente positiva la evolución de la accesibilidad de los aeropuertos en su conjunto, incluyendo su señalización y megafonía. Conceden, en cambio, poca importancia a la accesibilidad marítima, el medio que menos utilizan, aunque su valoración general de las facilidades en este medio es la más negativa.

Los discapacitados visuales han percibido, en cambio, una mejora mayor en las estaciones de autobús. Sus valoraciones negativas se concentran de forma general en todos los aspectos vinculados al tráfico marítimo.

'Insatisfacción de los usuarios'

El análisis de diferencias entre valoración e importancia para los usuarios de sillas de ruedas muestra que los autobuses y las unidades de tren serían los elementos que demandarían mayores actuaciones; los aviones también, pero en menor grado.

Para los deficientes visuales lo prioritario sería actuar sobre las estaciones: las de autocar, ferrocarril y avión (por este orden). A continuación se debería actuar sobre los autocares/trenes y su señalización.

Ordenación de elementos de transporte interurbano según el grado de insatisfacción de los usuarios respecto a su accesibilidad.

Realizada por medición de las distancias entre las evaluaciones de *situación actual e importancia*

Usuarios de silla de ruedas	Discapacitados visuales
1°. Los autocares 2°. Los vagones de tren 3°. La estación de autocar en su conjunto 4°. Los aviones 5°. La estación de tren en su conjunto	1°. La estación de autocar en su conjunto 2°. La estación de tren en su conjunto 3°. El aeropuerto en su conjunto 4°. Los autocares 5°. La señalización/megafonía de la estación de autocares

Cadena de accesibilidad

La cadena de accesibilidad viene determinada aquí por las dificultades para ingresar al vehículo de transporte desde la estación. Las barreras más destacadas por tramos fueron las siguientes:

Tabla IV.6. Barreras más destacadas por tramos

Tramo	1ª Barrera	2ª Barrera
T1: Vivienda-estación tpte.	Aceras	Distancias largas
T2: Estación tpte.-vehículo	Escalones	Escaleras
T3: Dentro del vehículo	Espacio reducido	No adaptado
T4: Vehículo-estación tpte.	Escalones	Señalización
T5: Estación-destino final	Aceras	Tpte. No adaptado

Fuente: Encuesta de "Accesibilidad y Transporte Interurbano".

En cuanto al uso de los transportes interurbanos el coche constituye el medio de transporte interurbano más frecuente para casi todas las actividades de las

personas con discapacidades físicas, especialmente los usuarios de silla de ruedas, que tienen una dependencia casi absoluta de este medio. El autocar es el medio más utilizado por los invidentes y los discapacitados mentales.

Las personas con discapacidades manifiestan mayoritariamente necesidades de ayuda para acceder a los medios de transporte público. En el caso de las personas con discapacidad física estas ayudas las precisa un 70% si se trata de viajar en tren, un 60% si es en autocar, un 59% en avión y un 50% en barco. Si se trata de discapacitados visuales, el 49% precisa ayuda en el tren, el 46% en el autocar, el 38% en el avión, y el 27% en el barco. En ambos casos el tren es el medio que precisa más de una intervención externa al usuario para su utilización.

Ayuda para acceder a los medios de transporte

¿Cuáles son las ayudas más frecuentemente precisadas para acceder a los medios de transporte? Sea cual sea el medio elegido la respuesta más importante es siempre la misma: un acompañante o la ayuda de una persona, que precisa un tercio de los encuestados en cualquiera de los medios de transporte. Esta respuesta no da pie a interpretar cuáles son los cambios precisos para que esa ayuda no sea necesaria, pero refleja la realidad actual: las barreras no se concentran en un punto que se pueda ‘salvar’ con un aparato o instalación, sino que necesitan una gran intervención externa, de personas que atiendan las posibles situaciones diversas en las que la autonomía de la persona con discapacidad se ve comprometida.

Las ayudas precisas enumeradas por las personas con discapacidad física mencionan –además de la necesidad de acompañante– fundamentalmente las siguientes (nombradas cinco veces o más):

- En el tren: subir al tren, viajar en silla de ruedas, rampa adecuada, plataforma elevadora, cambios de nivel, necesidad de apoyo-sujeción.
- En el autocar: subir al autocar, plataforma elevadora, rampa adecuada, cambios de nivel
- En el avión: subir al avión, viajar en silla, rampa adecuada.
- En el barco: subir al barco, rampa adecuada

Las necesidades específicas de los afectados por deficiencia visual son diferentes: además de la persona que acompañe, la localización del vehículo donde le corresponde su asiento y otras necesidades de orientación, iluminación y señalización son las demandas más frecuentes, con independencia del modo de transporte que se analice.

Resulta evidente que el eurotaxi o taxi adaptado es particularmente útil para aquellas personas que utilizan silla de ruedas. De hecho, la encuesta nos muestra que el 56% de éstos son usuarios, aunque también son utilizados por usuarios de muletas y bastones en una proporción considerable.

Vehículo privado

En cuanto al uso del vehículo privado, el 85% de los encuestados utiliza el automóvil en sus transportes; de ellos casi el 86% son propiedad de la persona encuestada o su familia, aunque es menos de una cuarta parte de los usuarios los que pueden conducir personalmente el vehículo. La disposición de plaza reservada cerca del domicilio alcanza al 37% de residentes en ciudades mayores de 100 mil habitantes y al 24% de los residentes en ciudades inferiores a esa cifra. Las

adaptaciones en los vehículos son numerosas, alcanzando el 20% de los casos, cifra que llega al 30% si son usuarios de silla de ruedas o muletas. El coste de las adaptaciones es muy variable, pero tiene una media de 700.000 ptas., habiéndose recibido ayuda o subvención para realizarla en el 35% de los casos.

En balance:

Podemos concluir que los medios de transporte interurbano, a excepción quizá de los aeropuertos, se encuentran en una situación insatisfactoria para el usuario, a pesar de que se ha percibido una evolución positiva en los últimos tiempos. Esta mala situación de los medios de transporte público contribuye a una utilización del vehículo privado excesiva y que consolida la dependencia de las personas con discapacidad, en la mayoría de los casos incapacitadas para conducir. La falta de opciones de elección para múltiples personas con discapacidad tiene mucho que ver con el apoyo decidido por el transporte privado que se ha seguido en muchas urbes del país. La eliminación de barreras supondría que las personas discapacitadas aumentarían su uso de todos los transportes públicos colectivos, mientras que la utilización del automóvil permanecería inicialmente constante. Los medios con mayor demanda de adaptación son los terrestres: tren y autocar. Con ellos adaptados, estos usuarios aprovecharían para aumentar considerablemente sus viajes y los destinos de estos, que se harían más libres y variados.

5.-. Más allá de las barreras

Actuar para mejorar la accesibilidad del entorno es una de las políticas más adecuadas para la integración de la personas con discapacidad y mayores. Así lo reconocen los propios interesados al elegir este tipo de políticas como las merecedoras de mayores fondos públicos, frente a otras tan deseables como la mejora de asistencia, concienciación o más ayudas económicas directas.

Por último, como bloque de reflexión más allá de la situación actual y sus limitaciones, los encuestados debieron responder ante una hipótesis como la siguiente: ¿Qué haría si se eliminasen todas las barreras?. Las respuestas indican que un 11% cambiaría de forma radical su vida actual, que se dedicaría a actividades diferentes a las que actualmente realiza. En cambio un 41% mantendría sus actuales actividades, aunque incorporaría otras nuevas. Finalmente, un 37% considera que no cambiaría en nada las cosas a las que se dedica en la actualidad. Las actividades que las personas desearían realizar están fundamentalmente relacionadas con el ocio y tiempo libre: pasear, salir, hacer relaciones sociales, ir a espectáculos y actividades de ocio. Son actividades perfectamente habituales para la mayoría de las personas sin discapacidad, lo que muestra que las limitaciones derivadas de la presente situación alcanzan sobretodo a las actividades más próximas y cotidianas como la socialización y el disfrute del tiempo libre.

Sólo permitiendo la satisfacción de estas necesidades básicas en igualdad de condiciones que el resto de la población será posible que las personas con discapacidades o con movilidad o comunicación reducida alcancen su 'plena ciudadanía' como individuos, es decir, que pueden participar de forma normalizada en todos los ordenes de la vida pública y disfruten de las mismas oportunidades de disfrute en su vida privada.

ANEXO: TABLAS COMPLEMENTARIAS

Tablas complementarias

Tabla C1. Uso del transporte para TRABAJAR según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	3	15,0	4	16,7	0	0,0	1	20,0	15	11,1	2	22,2	2	22,2	1	7,7
Furgoneta	2	10,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	5	3,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	5	25,0	9	37,5	0	0,0	0	0,0	8	5,9	4	44,4	2	22,2	1	7,7
Taxi	1	5,0	3	12,5	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	1	5,0	1	4,2	1	25,0	0	0,0	2	1,5	0	0,0	0	0,0	1	7,7
Tren	0	0,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	1	0,7	2	22,2	0	0,0	1	7,7
Caminar-AT	0	0,0	5	20,8	2	50,0	0	0,0	5	3,7	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C2. Uso del transporte para ESTUDIAR según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	1	5,0	1	4,2	0	0,0	0	0,0	3	2,2	0	0,0	1	11,1	0	0,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	3,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	2	10,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	9	6,7	1	11,1	2	22,2	0	0,0
Taxi	0	0,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	0	0,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tren	0	0,0	1	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	2	10,0	4	16,7	0	0,0	0	0,0	4	3,0	1	11,1	1	11,1	1	7,7
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C3. Uso del transporte para ir al C. OCUPACIONAL según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	1	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	17	12,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Furgoneta	2	10,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	16	11,9	0	0,0	3	33,3	0	0,0
Autobús	10	50,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	19	14,1	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Taxi	1	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	6	4,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	2	10,0	0	0,0	1	25,0	0	0,0	3	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Tren	1	5,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	1	5,0	1	4,2	1	25,0	1	20,0	10	7,4	0	0,0	1	11,1	1	7,7
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C4. Uso del transporte para VISITAR FAM/AMIGOS según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	6	30,0	13	54,2	2	50,0	2	40,0	82	60,7	5	55,6	5	55,6	1	7,7
Furgoneta	1	5,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	9	6,7	0	0,0	1	11,1	0	0,0
Autobús	5	25,0	10	41,7	3	75,0	0	0,0	19	14,1	4	44,4	0	0,0	6	46,2
Taxi	1	5,0	3	12,5	0	0,0	1	20,0	9	6,7	0	0,0	0	0,0	1	7,7
Metro	2	10,0	4	16,7	2	50,0	1	20,0	4	3,0	3	33,3	0	0,0	4	30,8
Tren	3	15,0	1	4,2	1	25,0	0	0,0	1	0,7	1	11,1	0	0,0	2	15,4
Caminar AT	6	30,0	8	33,3	1	25,0	0	0,0	23	17,0	1	11,1	4	44,4	2	15,4
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C5. Uso del transporte para ir al MEDICO según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9	%
Coche	2	10,0	8	33,3	2	50,0	0	0,0	69	51,1	3	33,3	3	33,3	3	23,1
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	8,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	6	30,0	7	29,2	2	50,0	1	20,0	25	18,5	2	22,2	1	11,1	1	7,7
Taxi	2	10,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	18	13,3	1	11,1	1	11,1	0	0,0
Metro	1	5,0	4	16,7	3	75,0	0	0,0	1	0,7	1	11,1	0	0,0	3	23,1
Tren	1	5,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	1	0,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	13	65,0	11	45,8	1	25,0	3	60,0	30	22,2	5	55,6	4	44,4	6	46,2
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C6. Uso del transporte para COMPRAR según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	4	20,0	4	16,7	2	50,0	0	0,0	53	39,3	2	22,2	4	44,4	1	7,7
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	20,0	8	5,9	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Autobús	2	10,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	9	6,7	0	0,0	1	11,1	2	15,4
Taxi	0	0,0	1	4,2	0	0,0	1	20,0	3	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	0	0,0	2	8,3	1	25,0	1	20,0	1	0,7	2	22,2	0	0,0	1	7,7
Tren	1	5,0	1	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	14	70,0	13	54,2	2	50,0	3	60,0	42	31,1	5	55,6	5	55,6	4	30,8
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C7. Uso del transporte para RECADOS según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	0	0,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	29	21,5	2	22,2	2	22,2	1	7,7
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	3,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	5	25,0	6	25,0	1	25,0	0	0,0	12	8,9	2	22,2	0	0,0	2	15,4
Taxi	0	0,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	2	1,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	1	5,0	4	16,7	1	25,0	0	0,0	2	1,5	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Tren	1	5,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Caminar AT	13	65,0	15	62,5	1	25,0	2	40,0	44	32,6	2	22,2	4	44,4	4	30,8
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C8. Uso del transporte para CULTURA Y ESPECTACULOS según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	1	5,0	4	16,7	1	25,0	1	20,0	48	35,6	5	55,6	7	77,8	0	0,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	11	8,1	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	5	25,0	9	37,5	3	75,0	0	0,0	19	14,1	1	11,1	2	22,2	1	7,7
Taxi	2	10,0	3	12,5	0	0,0	0	0,0	13	9,6	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Metro	2	10,0	3	12,5	4	100,0	1	20,0	5	3,7	1	11,1	0	0,0	1	7,7
Tren	1	5,0	2	8,3	0	0,0	0	0,0	1	0,7	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	9	45,0	6	25,0	2	50,0	0	0,0	25	18,5	1	11,1	1	11,1	0	0,0
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C9. Uso del transporte para PASEAR según deficiencia

Modo	1	%	2	%	3	%	5	%	6	%	7	%	8	%	9*	%
Coche	1	5,0	2	8,3	1	25,0	0	0,0	18	13,3	0	0,0	1	11,1	0	0,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	2,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	1	5,0	3	12,5	2	50,0	0	0,0	5	3,7	2	22,2	0	0,0	0	0,0
Taxi	0	0,0	1	4,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	1	5,0	3	12,5	2	50,0	0	0,0	0	0,0	1	11,1	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	14	70,0	17	70,8	3	75,0	4	80,0	80	59,3	6	66,7	7	77,8	7	53,8
Total usuarios	20		24		4		5		135		9		9		13	

*1=Deficiencias mentales, 2=Deficiencias visuales, 3=Deficiencias del oído, 5=Deficiencias osteoarticulares, 6=Deficiencias del sistema nervioso, 7=Deficiencias viscerales, 8=Deficiencias no clasificadas en las anteriores, 9=Personas mayores sin deficiencia declarada (Según INE, 1999)

Tabla C10. Uso del transporte para TRABAJAR según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G*	%
Coche	16	48,4	5	38,4	4	36,3	1	50,0	1	33,3	1	20,0
Furgoneta	1	3,0	1	7,7	4	36,3	0	0,0	1	33,3	0	0,0
Autobús	16	48,4	5	38,4	2	18,8	1	50,0	0	0,0	5	20,0
Taxi	1	3,0	0	0,0	1	9,1	0	0,0	0	0,0	3	60,0
Metro	3	9,1	1	7,7	1	9,1	0	0,0	1	33,3	0	0,0
Tren	3	9,1	0	0,0	1	9,1	0	0,0	0	0,0	2	40,0
Caminar-AT	6	18,1	5	38,4	2	18,8	0	0,0	0	0,0	1	20,0
Total trabajan	33		13		11		2		3		5	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, G=Bastón ciego.

Tabla C11. Uso del transporte para ESTUDIAR según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G*	%
Coche	2	15,4	3	37,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	3	33,3	0	0,0	1	100	0	0,0
Autobús	7	53,8	2	25,0	5	55,5	2	100	0	0,0	1	25,0
Taxi	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	50,0
Metro	1	7,7	2	25,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0
Tren	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	25,0
Caminar AT	4	30,7	5	62,5	3	33,3	0	0,0	0	0,0	1	25,0
Total estudiant	13		8		9		2		1		4	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, G=Bastón ciego.

Tabla C12. Uso del transporte para ir al C. OCUPACIONAL según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F*	%
Coche	5	16,6	3	30,0	7	20,6	1	25,0	2	28,6	0	0,0
Furgoneta	2	6,6	1	10,0	17	50,0	1	25,0	1	14,3	1	100
Autobús	17	56,6	4	40,0	7	20,6	2	50,0	0	0,0	0	0,0
Taxi	1	3,3	2	20,0	4	11,8	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Metro	3	10,0	1	10,0	0	0,0	0	0,0	2	28,6	0	0,0
Tren	1	3,3	0	0,0	1	2,9	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	6	20,0	2	20,0	6	17,6	0	0,0	2	28,6	0	0,0
Total	30		10		34		4		7		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador.

Tabla C13. Uso del transporte para VISITAR FAM/AMIGOS según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H*	%
Coche	37	60,6	23	74,2	32	62,7	9	69,2	10	76,9	0	0,0	4	57,1	1	100
Furgoneta	1	1,6	0	0,0	10	19,6	1	7,7	1	7,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	25	41,0	6	19,3	6	11,7	2	15,3	3	23,1	1	100	4	57,1	0	0,0
Taxi	2	3,3	3	9,6	7	13,7	1	7,7	0	0,0	0	0,0	2	28,5	0	0,0
Metro	12	19,7	4	12,9	1	1,9	0	0,0	1	7,7	0	0,0	2	28,5	0	0,0
Tren	8	13,1	1	3,2	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	14	22,9	11	35,5	14	27,4	2	15,3	1	7,7	0	0,0	3	42,8	0	0,0
Total	61		31		51		13		13		1		7		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro.

Tabla C14. Uso del transporte para ir al MEDICO según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G	%	H*	%
Coche	25	37,8	16	53,3	24	45,3	10	66,6	11	64,7	4	57,1	0	0,0
Furgoneta	1	1,5	1	3,3	7	13,2	2	13,3	1	5,9	0	0,0	0	0,0
Autobús	23	34,8	6	20,0	3	5,6	6	40,0	4	23,5	2	28,5	1	100
Taxi	9	13,6	2	6,6	9	17,0	2	13,3	1	5,9	2	28,5	0	0,0
Metro	8	12,1	2	6,6	0	0,0	0	0,0	1	5,9	2	28,5	0	0,0
Tren	3	4,5	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	14,3	0	0,0
Caminar AT	28	42,4	14	46,6	22	41,5	3	20,0	3	17,6	3	42,8	0	0,0
Total	66		30		53		15		17		7		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, G=Bastón ciego, H=Perro

Tabla C15. Uso del transporte para COMPRAR según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G*	%
Coche	24	38,7	11	39,3	19	47,5	9	81,8	6	50,0	1	16,6
Furgoneta	1	1,6	0	0,0	8	20,0	0	0,0	1	8,3	0	0,0
Autobús	8	12,9	3	10,7	3	7,5	0	0,0	2	16,6	1	16,6
Taxi	1	1,6	0	0,0	3	7,5	0	0,0	0	0,0	1	16,6
Metro	5	8,0	0	0,0	1	2,5	0	0,0	0	0,0	2	33,3
Tren	1	1,6	1	3,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Caminar AT	40	64,5	19	67,8	18	45,0	2	18,2	5	41,6	4	66,6
Total	62		28		40		11		12		6	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, G=Bastón ciego.

Tabla C16. Uso del transporte para RECADOS según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H*	%
Coche	10	20,8	6	28,6	10	35,7	5	71,4	5	41,6	0	0,0	1	20,0	0	0,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	3	10,7	0	0,0	1	8,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	13	27,1	6	28,6	2	7,1	3	42,8	2	16,6	0	0,0	1	20,0	1	100
Taxi	1	2,1	1	4,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	0	0,0
Metro	4	8,3	3	14,3	1	3,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	0	0,0
Tren	3	6,2	1	4,7	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	20,0	0	0,0
Caminar AT	39	81,2	14	66,6	20	71,4	0	0,0	7	58,3	1	100	4	80,0	0	0,0
Total	48		21		28		7		12		1		5		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro.

Tabla C17. Uso del transporte para CULTURA Y ESPECTACULOS según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%	G	%	H*	%
Coche	26	54,1	8	40,0	18	42,8	7	87,5	6	60,0	0	0,0	2	40,0	0	0,0
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	9	21,4	0	0,0	3	30,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Autobús	17	35,4	7	35,0	7	16,6	2	25,0	3	30,0	1	100	4	80,0	0	0,0
Taxi	6	12,5	4	20,0	6	14,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	40,0	1	100
Metro	9	18,7	4	20,0	2	4,7	0	0,0	1	10,0	0	0,0	1	20,0	0	0,0
Tren	1	2,1	2	10,0	1	2,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	20,0	0	0,0
Caminar AT	19	39,5	9	45,0	13	30,9	0	0,0	1	10,0	0	0,0	2	40,0	0	0,0
Total	48		20		42		8		10		1		5		1	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, F=Andador, G=Bastón ciego, H=Perro.

Tabla C18. Uso del transporte para PASEAR según AT

Modo	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	G*	%
Coche	2	3,7	5	20,0	7	14,9	3	30,0	4	30,7	2	33,3
Furgoneta	0	0,0	0	0,0	2	4,2	0	0,0	1	7,7	0	0,0
Autobús	5	9,4	4	16,0	2	4,2	1	10,0	0	0,0	1	16,6
Taxi	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	16,6
Metro	3	5,6	3	12,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	16,6
Caminar AT	51	96,2	24	96,0	42	89,3	6	60,0	10	76,9	5	93,3
Total	53		25		47		10		13		6	

*A=Sin ayuda, B=Acompañante, C=Silla de ruedas, D=Muletas, E=Bastón/es, G=Bastón ciego.

