

IRISGARRITASUN PLANA



1. Liburukia: **ALDERDI OROKORRAK**



PLAN DE ACCESIBILIDAD DE BERMEO

INDICE GENERAL DEL PLAN

1.- ASPECTOS GENERALES.....	VOLUMEN 1
2.- NORMATIVA.....	VOLUMEN 2
3.- PLAN DE ACTUACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA.....	VOLUMEN 3
4.- PLAN DE ACTUACIÓN EN EDIFICIOS.....	VOLUMEN 4
5.- PLAN DE ACTUACIÓN EN EL TRANSPORTE.....	VOLUMEN 5
6.- COMUNICACIÓN Y SEÑALÉTICA ACCESIBLE.....	VOLUMEN 6
7.- SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD.....	VOLUMEN 7

1.- ASPECTOS GENERALES

INDICE DEL VOLUMEN

1.- PRESENTACIÓN.....	Pag. 3
2.- INTRODUCCIÓN.....	Pag. 4
3.- LA ACCESIBILIDAD.....	Pag. 7
3.1.- La problemática de la Accesibilidad.....	Pag. 8
3.2.- Accesibilidad y movilidad.....	Pag. 12
3.3.- Mejora de la Movilidad.....	Pag. 19
3.4.- Personas beneficiarias potenciales de la accesibilidad.....	Pag. 23
3.5.- Accesibilidad: una mejora de la calidad de vida.....	Pag. 26
4.- EL PLAN DE ACCESIBILIDAD.....	Pag. 35
4.1.- El plan de accesibilidad en la legislación vigente.....	Pag. 35
4.2.- Necesidad de la redacción del plan de accesibilidad.....	Pag. 38
4.3.- Objetivos del plan de accesibilidad.....	Pag. 40
4.4.- Ámbito del plan de accesibilidad.....	Pag. 43
4.5.- Criterios de Priorización.....	Pag. 47
4.6.- Incidencia de las actuaciones en accesibilidad.....	Pag. 48
4.7.- Un planteamiento para todas las personas.....	Pag. 50
5.- METODOLOGIA UTILIZADA.....	Pag. 51
5.1.- Urbanismo.....	Pag. 54
5.2.- Edificios.....	Pag. 56
5.3.- Transporte.....	Pag. 58
5.4.- Comunicación.....	Pag. 59
6.- INSTRUMENTOS.....	Pag. 60
ANEXO I: Bibliografía.....	Pag. 63

1.- PRESENTACIÓN

El Ayuntamiento de BERMEO, consciente por un lado de las exigencias normativas, y por otro de la necesidad de diagnosticar y solventar las carencias en materia de accesibilidad existentes en el municipio, afronta, mediante el presente documento, la elaboración de su primer Plan de Accesibilidad.

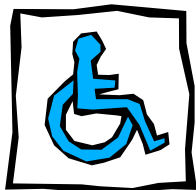
La Ley 20/1997 para la promoción de la Accesibilidad del País Vasco establece en su artículo 13 la obligatoriedad de las entidades públicas para la elaboración de **programas cuadriennales** para la promoción de la accesibilidad.

Tal y como estipula la mencionada Ley, para un Plan de Accesibilidad Municipal, se deben estudiar, diagnosticar y proponer intervenciones valoradas en los ámbitos de la vía pública, de los edificios municipales, de las infraestructuras de transporte y de los aspectos de comunicación y/o información sobre las que el Ayuntamiento ejerce competencias.

Es justamente este, el de la elaboración del Plan de Accesibilidad de BERMEO, el trabajo que presentamos a continuación, y que, dividido en diversos volúmenes, recoge el estudio de accesibilidad de esos ámbitos, donde se estudia la problemática del uso y disfrute por parte de todas las personas, con independencia de sus capacidades, de los espacios y servicios públicos existentes. Así mismo, se proponen intervenciones de adaptación y mejora de las carencias detectadas, se valoran económicamente, y se establecen unas etapas para su consecución real y efectiva.

El presente Plan ha sido realizada por el arquitecto Javier Regalado Herrero. Además, ha contado con la colaboración de un equipo formado por Rafael Santander Orcasitas (Técnico en Accesibilidad y Diplomado en Ciencias Empresariales) y Aitor Jauregi Larrañaga (Arquitecto).

2.- INTRODUCCIÓN



Nuestra sociedad ha experimentado un cambio demográfico importante en los últimos años. El índice de natalidad ha decaído mientras que el de mortalidad ha ido en continuo descenso. Esto ha generado un envejecimiento de la población y una disminución de la población productiva.

En la actualidad, es innegable que se ha de prestar especial atención al hecho de que un amplio sector de la población compuesto por las personas mayores, aquellas con algún tipo de discapacidad y todas las que, por diferentes motivos, tienen dificultades en su relación con el entorno ven condicionada, de modo especial, su forma de vida en nuestras ciudades y deben encontrar una respuesta adecuada a sus necesidades en este esfuerzo por conseguir que puedan desarrollar plenamente su capacidad de relacionarse y participar en la vida social. Recuperando, en algunos casos, la confianza perdida, potenciando, en otros, el interés por aquello a lo que hasta ahora no tenían acceso y mejorando, siempre, su calidad de vida.

En este momento en el que se dedican grandes esfuerzos y recursos al rediseño urbanístico de nuestro entorno, y la ciudadanía es sensible y receptiva a estas actuaciones, se hace necesario por parte de la administración mostrar el interés y la preocupación de que la accesibilidad este incluida en el diseño general de la ciudad.

Los Ayuntamientos, conscientes de esta situación, afrontan el futuro considerando que la Ciudad tiene que ser para Todas las Personas.

Abordar un Plan de Accesibilidad pensado para Todas las Personas es afrontar un compromiso con toda la ciudadanía, y con las generaciones futuras, entendiendo que:

- ☞ El uso del espacio público es un derecho ciudadano, allí coinciden y se expresan diversos colectivos sociales y culturales, de edad y de género distintos.
- ☞ El espacio público define la calidad de la ciudad porque tiene directa relación con la calidad de vida de la gente.
- ☞ El derecho a la accesibilidad en el espacio público es también un derecho ciudadano. Accesibilidad a la información e intercambio, accesibilidad a las oportunidades, accesibilidad a la formación y a la ocupación, accesibilidad a las ofertas urbanas y accesibilidad a apropiarse de, y expresarse en, el espacio público de la ciudad.

Un Plan para Todas las Personas es un plan particularizado y adecuado a cada ciudad, teniendo en cuenta en detalle el estado actual de la misma y previendo su desarrollo futuro.

Un Plan para Todas las Personas intenta dar respuestas a las verdaderas necesidades de la ciudadanía, mejorado la calidad de vida de toda ella, si bien las beneficiarias más inmediatas serán las personas que tienen dificultades de movilidad.

Un Plan para Todas las Personas requiere una Formación adecuada dirigida a las personas responsables de llevarlo a cabo, autoridades y técnicos y técnicas municipales, así como también a responsables de instituciones públicas, privadas, educadores y educadoras, docentes responsables de la educación cívica y habitantes en general.

Entendemos que un Plan para Todas las Personas requiere un Seguimiento adecuado, pues no puede cambiar la realidad por sí mismo si no que implica, en una primera instancia, un cierto seguimiento en cada caso en particular. (Tutelaje, control, consultas de casos especiales y cursos de formación).

Un Plan para Todas las Personas implica Participación, por lo tanto, es importante fomentar mecanismos de participación ciudadana (encuentros, talleres de trabajo, información y difusión del plan...), representen éstas personas o no a instituciones públicas y/o privadas.

Por lo tanto este Plan de Accesibilidad pretende proponer las intervenciones y los criterios necesarios que tengan que llevarse a cabo en los entornos del espacio público, la edificación y el transporte estudiando tanto los aspectos del espacio físico como de la comunicación, para conseguir estos objetivos.

El objetivo último es, pues, conseguir una ciudad mejor para vivir, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, pensando en todas las personas, de modo que tanto las que residen, trabajan, estudian, se divierten y se relacionan con ella, como las que la visitan, puedan hacerlo mejor y con mayor calidad.

En este contexto se enmarca la realización de del Plan de Accesibilidad de BERMEO, fruto de la iniciativa emprendida por el propio Ayuntamiento.

El Plan de Accesibilidad que se presenta consta de 7 volúmenes. Los contenidos de cada volumen son los siguientes:

VOLUMEN 1. ASPECTOS GENERALES

Explica los aspectos generales del Plan, conceptos de accesibilidad, marco contextual, objetivos, ámbito de actuación... También se incluye la metodología utilizada y los instrumentos utilizados.

VOLUMEN 2. NORMATIVA

Incluye la normativa de accesibilidad vigente que afecta al plan y otras disposiciones legales en materia de accesibilidad y construcción.

VOLUMEN 3. PLAN DE ACTUACIÓN EN VIA PÚBLICA

Incluye el ámbito de actuación, un análisis gráfico de lo estudiado y los criterios de priorización. En la propuesta de intervención se incluyen las actuaciones para la mejora de la accesibilidad de las calles estudiadas en el plan de accesibilidad. También se establecen los itinerarios priorizados. Por último, se incluye el presupuesto de las adaptaciones y el plan de etapas.

VOLUMEN 4. PLAN DE ACTUACION EN EDIFICIOS MUNICIPALES:

Además del inventario de edificios, se incluyen las propuestas de mejora de accesibilidad en los edificios priorizados e incluidos en el plan de accesibilidad, así como el presupuesto y el plan de etapas. Se incluyen también las propuestas de mejora en aquellos edificios que se han estudiado y que no forman parte de las Prioridades del plan de accesibilidad.

VOLUMEN 5. TRANSPORTE:

Recoge las conclusiones del estudio de las paradas de autobús y de los aparcamientos reservados para Personas de Movilidad Reducida (PMR), así como las propuestas de mejora de la accesibilidad. Por último, se incluye el presupuesto y el plan de etapas.

VOLUMEN 6. COMUNICACIÓN y SEÑALIZACIÓN:

En este volumen se realiza un análisis de las barreras de comunicación existentes, así como una serie de propuestas de mejora. Los aspectos tratados en este volumen vienen ya recogidos en los volúmenes de los respectivos ámbitos (vía pública, edificios y transporte), ya que la comunicación es un aspecto transversal en todos ellos. El volumen persigue proporcionar una visión de conjunto de la problemática de la accesibilidad a la comunicación en el municipio.

VOLUMEN 7. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD:

Este volumen es un resumen de los planes de actuaciones en los diferentes ámbitos, y recoge el calendario de ejecución de las adaptaciones, así como los resúmenes de los presupuestos por ámbitos y fases.

3.- LA ACCESIBILIDAD

Un principio prioritario: la igualdad de oportunidades

El principio de igualdad de oportunidades de toda la ciudadanía representa un valor inalienable y común a todos los estados, y se considera como el punto de referencia obligado al cual deben remitirse las estructuras económicas y sociales, además de ser el fundamento del planteamiento basado en el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad.

El principio de igualdad efectiva de derechos, supone que las necesidades de todas y cada una de las personas son de igual importancia, que el respeto a la diversidad humana debe inspirar la construcción de las sociedades y que deben emplearse todos los recursos disponibles para garantizar que toda la ciudadanía dispone de oportunidades iguales a la hora de participar en la vida social.

Un objetivo prioritario: el Diseño para Todas las Personas

El Diseño para Todas las Personas supone el máximo objetivo en el proceso de búsqueda de soluciones para los problemas de accesibilidad de las personas con discapacidad. Significa superar el estigma de la diferencia y asumir que los condicionantes de la discapacidad en la relación con el entorno están en igual plano que otros más comunes y compartidos, tales como la edad, la actividad que se realiza o la limitación temporal de alguna función; supone asumir que la dimensión humana no está definida por unas capacidades, medidas o prestaciones, sino que debe contemplarse de manera más global; una manera en la que la diversidad es la norma y no la excepción. Por ello, los valores de este nuevo paradigma fundamentan los objetivos de este plan y conducen la accesibilidad hacia una nueva cultura en la que las necesidades vinculadas con la discapacidad -sin dejar de ser la guía y la principal motivación- dejan de ser el centro y razón absoluta de la acción.

Desarrollar esta nueva cultura del Diseño para Todas las Personas debe ser el principal objetivo a alcanzar mediante el Plan de Accesibilidad y la mejor estrategia para conseguir la igualdad efectiva de oportunidades. El carácter ambicioso y amplio de este nuevo paradigma puede definir un cauce adecuado para que las políticas de promoción de la accesibilidad tengan continuidad a lo largo del tiempo y superen muchos de los desafíos que impiden conseguir la igualdad de oportunidades y una mayor calidad de vida para todo el mundo.

(Texto recogido del Libro Blanco de la Accesibilidad. IMSERSO. Madrid 2003)

3.1.- LA PROBLEMÁTICA DE LA ACCESIBILIDAD

Como introducción y para ilustrar la necesidad de la actuación en materia de accesibilidad, transcribimos algunos párrafos de la publicación Concepto Europeo de la Accesibilidad¹, donde se describen de una manera muy gráfica los problemas cotidianos de accesibilidad a los que se enfrentan muchos ciudadanos y ciudadanas:

"...TRANSPORTE PÚBLICO

Supongamos que desea hacer uso del transporte público. En primer lugar, tendrá que buscar el horario, leerlo y averiguar el lugar exacto donde tiene que tomar el vehículo. Esto suele ser un inconveniente para personas ciegas o con problemas de la vista y para quienes tienen dificultad para aprender. No siempre tienen fácil saber si el autobús, tren o tranvía que llega es el que les conducirá a su destino.

El problema siguiente puede estar en el acto mismo de tomar el vehículo. Para las personas sin pleno uso de los brazos o piernas, o que llevan un niño pequeño o equipaje, es difícil subir unos escalones que en muchos casos son altos. Las que llevan un cochecito de niños individual o doble sólo pueden acceder con la ayuda de terceros. Para los usuarios de sillas de ruedas la diferencia de altura es insalvable.

La mayor parte de los pasillos de los trenes y autobuses son estrechos. En las horas punta suele ser imposible que esas personas lleguen a tiempo a la salida. Los asideros para los pasajeros que van de pie suelen estar excesivamente altos para las personas bajas y para los niños y es frecuente que estén fuera de las posibilidades de las personas con deficiencia funcional de los brazos. El espacio del asiento suele ser muy limitado para las personas altas o gruesas o para las que tienen rigidez en las piernas. El espacio para los cochecitos de niños y los equipajes grandes resulta muchas veces inadecuado o no existe.

Las personas ciegas y con dificultades de la visión (y, evidentemente, todas las que no están familiarizadas con un lugar determinado) se enfrentan con el problema de no saber dónde, cuándo o por qué lado del vehículo tienen que salir, aunque se anuncie esa información. En general, quienes tienen grandes dificultades para subir a un autobús, a un tren o a un tranvía pueden tener aún mayor dificultad para descender de ellos.

EL ENTORNO EXTERIOR.

¹ IMSERSO / CEAPAT. Madrid 1996

Su destino, una parada de autobús, por ejemplo, puede ser inaccesible a causa de los automóviles aparcados delante. Muchas veces faltan las señales o, si las hay, son difíciles de leer. Esto supone que el lugar donde se deben bajar puede no estar claro.

El estacionamiento del vehículo puede causar problemas, no sólo por la carencia de lugares de aparcamiento, sino también por la limitación del espacio disponible una vez que se ha aparcado. Las personas en sillas de ruedas y que utilizan muletas necesitan espacio adicional para entrar o salir de un automóvil.

A medida que continúa su desplazamiento a pie, podrá descubrir una serie de obstáculos. Las aceras y vías de paso estrechas son difíciles para quienes necesitan cierto espacio adicional para moverse. Para la mayoría de las personas las calles con baches y las que tienen una superficie excesivamente lisa o deslizante son difíciles o incluso peligrosas de cruzar, sobre todo con lluvia o con mal tiempo.

Desde el punto de vista de la accesibilidad, las cuestas empinadas pueden presentar problemas a muchas personas, sobre todo si no es posible llegar en automóvil o en otra forma de transporte. Con las rampas destinadas a lograr una transición gradual entre distintos niveles, los obstáculos se reducen a pequeños estorbos. Por otra parte, las bruscas diferencias de nivel son infranqueables para las personas en sillas de ruedas y constituyen obstáculos difíciles para muchas otras. Los peldaños aislados o los cambios bruscos de nivel que no están indicados de alguna manera resultan incluso peligrosos para las personas ciegas y con problemas de visión.

El mobiliario urbano puede mejorar el entorno, pero también convertirse en un obstáculo cuando se sitúa en zonas peatonales. Puede obstruir el paso libre de las personas en sillas de ruedas o que empujan un cochecito de niño o equipaje. Las personas altas tienen que estar continuamente atentas para agacharse y evitar los objetos que cuelgan a baja altura.

Todas estas dificultades no se deben sólo a las farolas, estatuas o maceteros, sino también muy frecuentemente, a objetos móviles como los expositores que se colocan en los exteriores de las tiendas, los carteles publicitarios, las terrazas de los cafés, las bicicletas y los contenedores de basura. Los objetos imprevistos pueden ser peligrosos para las personas ciegas y con problemas de visión, y, de hecho, para cualquiera que vaya distraído en ese momento.

En general, es difícil que las personas ciegas o con problemas de visión se orienten en el exterior. Necesitan servirse de elementos táctiles como los bordes de las aceras o los rebajes de acera en los pasos peatonales. Frecuentemente no hay indicadores físicos

de estas circunstancias. Quienes no están familiarizados con el medio circundante, dependen de la señalización y ésta falta a menudo.

EDIFICIOS

Muchas veces, el primer obstáculo en un edificio es la propia entrada. Tiene peldaños, la puerta es excesivamente estrecha o hay que hacer demasiada fuerza para abrirla. Dentro del propio edificio los pasillos son a veces demasiado angostos y surgen dificultades por la anchura inadecuada de las puertas o el espacio necesario para usarlas.

En un edificio los distintos niveles de las plantas constituyen obstáculos para todo el mundo. Muchas personas sólo pueden usar las escaleras con gran dificultad, si es que les es posible hacerlo. En particular, las personas que llevan maletas pesadas, cochecitos de niño, carros o sillas de ruedas dependen de las rampas y de los ascensores. Estos medios, evidentemente, no los hay en todos los sitios. A veces los ascensores son demasiado pequeños y las rampas están excesivamente inclinadas.

El espacio de las instalaciones sanitarias suele ser inadecuado. Lo mismo cabe decir, en general, de la disposición de los edificios. Además, en el uso de armarios, teléfonos y pupitres, por ejemplo, el espacio libre no es lo único que importa.

Los accesorios desempeñan también un papel importante. Una percha montada a excesiva altura quedará fuera del alcance de las personas bajas, de los niños o de quienes tienen que usar silla de ruedas. Lo mismo ocurre con los muebles, cajeros, teléfonos, buzones, interruptores de luz o letreros.

Las personas con problemas de visión dependen del uso bien concebido del alumbrado, de los colores y de los contrastes tonales. Los contrastes de materiales y texturas son esenciales para ofrecerles información. Por ejemplo, la yuxtaposición de superficies muy brillantes, suelos monocromos y cristales del suelo al techo puede ser peligrosa e inducir a confusión a quienes tienen problemas de orientación.

Las personas con problemas auditivos no suelen distinguir bien los sonidos debido al efecto de cruces de conversación y al ruido superfluo de fondo, todo lo cual puede evitarse evaluando cuidadosamente las condiciones acústicas del espacio y los factores de absorción del mismo. Por ejemplo, las personas con deficiencias auditivas dependen de información amplificadas en vestíbulos y mostradores. Para ellas es muy importante además un buen alumbrado.

Finalmente, no todo se reduce a llegar a un edificio, entrar en él o utilizarlo. En casos de emergencia hay que tener la posibilidad de salir de él con rapidez. Una evacuación en una situación de emergencia es una operación clave que exige un control adecuado. Los ascensores de evacuación y los refugios previstos en un diseño aumentan las condiciones de seguridad de un edificio."

3.2.- ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD.

Para la mejor comprensión e interpretación de los contenidos del Plan de Accesibilidad, exponemos a continuación los conceptos básicos relacionados con la Accesibilidad, tal y como se definen en la mayoría de las Leyes de Promoción de la Accesibilidad de la distintas Comunidades Autónomas al objeto de reflejar la unanimidad de criterios ya existente.

El concepto de **Accesibilidad** surge de una manera positiva al eliminar los términos de adaptación, practicabilidad o supresión de barreras arquitectónicas.

El concepto de **Accesibilidad** va unido al de movilidad; poder moverse, poder trasladarse con facilidad y comodidad, ser autónomos. Moverse por la ciudad implica trasladarse a pie o en medios de transporte.

En la ciudad conviven vehículos y peatones. Con los años se fue dando prioridad al vehículo y la ciudad fue ganando calzada a las aceras, generando unos espacios cada vez menos agradables y acogedores.

Por lo tanto, encontrar un equilibrio entre el vehículo y el peatón es un objetivo que se han planteado un gran número de ciudades que han asumido la Agenda XXI.

La accesibilidad por lo tanto es una herramienta y el Plan un motor para conseguir esta transformación, este equilibrio, pensando en los problemas de hoy y en los del futuro.

También en la edificación se dan casos similares. Los nuevos edificios se han venido diseñando bajo unos conceptos que aún arrancan en casas de Palladio o del Racionalismo de la Bauhaus. Pero la sociedad ha cambiado, las necesidades son diferentes y tenemos que diseñarlos con el objetivo de que sean accesibles para todas las personas. Accesibles, ecológicos, fáciles de mantener y sostenibles.

El transporte público es el gran instrumento que tiene que contribuir a esta gran transformación. Un transporte público cómodo y accesible puede contribuir a eliminar parte del transporte privado y ayudar a descontaminar la ciudad.

Accesibilidad

"Se entiende por accesibilidad aquella característica del urbanismo, de las edificaciones, del transporte y de los sistemas y medios de comunicación sensorial, que permite su uso a cualquier persona con independencia de su condición física, psíquica o sensorial".

"Se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización".

Resumiendo, podemos conceptualarla como la posibilidad de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse e interrelacionarse con sus contenidos, y en nuestro contexto añadir que por parte de cualquier persona, incluso con algún problema, permanente o temporal, de movilidad física, de percepción visual, auditiva, o de cualquier otro tipo.

Es, por tanto, una cualidad del medio que éste puede o no tener para el conjunto global de la población. Cuando determinado medio resulta accesible para una parte de la población e inaccesible para otra entramos en el concepto de movilidad.

Movilidad

Es la cualidad de los seres vivos que les permite utilizar o relacionarse con el medio. Las limitaciones de esta característica en las personas nos permiten diferenciar entre personas con limitaciones y personas con movilidad reducida.

"Se considera a las personas en situación de limitación cuando temporal o permanentemente tienen limitada su capacidad de relacionarse con el medio o de utilizarlo".

"Se entiende por persona con limitaciones aquélla que temporal o permanentemente tiene limitada la capacidad de utilizar el medio o relacionarse con él".

"Se entiende por persona con movilidad reducida aquélla que tiene limitada temporal o permanentemente la posibilidad de desplazarse".

"Se entiende por personas con movilidad reducida aquellas que, temporal o permanentemente, tienen limitada su capacidad de desplazarse".

Estas son las definiciones recogidas en varias de las leyes para la promoción de la accesibilidad existentes. No obstante, nos parece más correcto referirnos a personas con problemas de movilidad, antes que a personas con movilidad reducida.

Accesibilidad y movilidad son, pues, dos conceptos relacionados, uno referido al medio y el otro a las personas. La supresión de barreras "accesibiliza" el medio y permite la movilidad.

Barreras

Son todos los obstáculos e impedimentos que dificultan o impiden la movilidad o accesibilidad al medio. En el medio físico, barreras arquitectónicas son todos aquellos impedimentos, trabas u obstáculos físicos que limitan o impiden la movilidad de las personas, clasificándose en: Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (B.A.U.), Barreras Arquitectónicas en la Edificación (B.A.E.), Barreras Arquitectónicas en los Transportes (B.A.T.) y Barreras en las Comunicaciones Sensoriales (B.C.S.).

Las barreras impiden la accesibilidad al medio físico pero también, como consecuencia de ello, al mundo de la cultura, el trabajo y la vida social y es aquí donde se producen las situaciones de minusvalía.

Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías.

El IMSERSO acepta tres niveles diferentes de clasificación de las consecuencias permanentes de la enfermedad y de los accidentes, según la Clasificación internacional de deficiencias, discapacidades y minusvalías de la Organización Mundial de la Salud.

*"Se entiende por **Deficiencia**, dentro de la experiencia de la salud, toda pérdida o anomalía de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica. **Discapacidad** es toda restricción o ausencia, debida a una deficiencia de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para ser un ser humano. **Minusvalía**, por fin, es la situación desventajosa para un individuo determinado, consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad, que limita o impide el desempeño de un rol que es normal en su caso, en función de su edad, sexo y factores sociales y culturales que pudiesen concurrir"*

“No toda deficiencia debe comportar, por tanto, una discapacidad, ni toda persona con deficiencias o discapacidades ha de encontrarse forzosamente en una situación de desventaja definible como minusvalía. La minusvalía representa la socialización de una deficiencia o discapacidad, y refleja, por ello, las consecuencias de tipo cultural, social económico o ambiental que para el individuo se derivan de la presencia de la deficiencia o discapacidad. En la medida que esas consecuencias no aparezcan, o no tengan suficiente incidencia, no existirá pues, una situación de minusvalía.”

Para establecer las deficiencias que afectan a la población española estudiada, en base a la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Minusvalías realizada por el Instituto Nacional de Estadística, las agrupa en cuatro apartados, que no son excluyentes puesto que las personas que padecen más de un tipo de deficiencia pueden estar incluidas a la vez en dos o más de ellos”.

- *Deficiencias físicas:* afectan a personas que padecen problemas físicos tales como amputaciones , parálisis de movilidad y enfermedades crónicas que les impiden llevar una vida normal, o que les obliga a utilizar determinadas ayudas técnicas.
- *Deficiencias sensoriales:* afectan a personas con problemas serios de visión, audición o lenguaje, tales como la ceguera, la falta de un ojo o la pérdida grave de visión, poner un ejemplo: vinculado al sentido de la vista.
- *Deficiencias psíquicas:* afectan a personas con enfermedades o trastornos mentales tales como el mongolismo o los problemas serios de madurez y desarrollo en niños y jóvenes.
- *Deficiencias de relación:* en este apartado hemos querido reflejar de una forma específica la situación de aquellas personas que debido a diferentes causas, presentan conductas que dificultan gravemente la convivencia.

Y establece el siguiente espectro por tipo de deficiencia:

- *Un 73,7 por 100 de los discapacitados encuestados padece algún tipo de discapacidad física.*
- *Un 46,6 por 100 padece algún tipo de discapacidad sensorial.*
- *Un 13,6 por 100 padece algún tipo de discapacidad psíquica*
- *Un 3,6 por 100 padece algún tipo de discapacidad de relación.*

Personas afectadas por las barreras.

Entre los colectivos a quienes las barreras afectan más directamente, hablaremos en primer lugar de las personas con discapacidad, que pueden serlo por deficiencias psíquicas (retraso o enfermedad mental), sensoriales (de la audición, de la vista o del lenguaje), físicas (del aparato locomotor, respiratorio, circulatorio o del sistema nervioso) y mixtas (parálisis cerebral).

Así, nos encontramos con los siguientes grupos de personas, a los que afectan las barreras que se indican en cada caso:

- Personas con discapacidad para comprender.** A quienes afectan especialmente las barreras del lenguaje hablado o escrito y de las representaciones gráficas, por lo que es de gran importancia la simplicidad y claridad de los mensajes.
- Personas con discapacidad para hablar.** En este caso las barreras se encuentran en los medios de comunicación en los que es necesario emplear la voz.
- Personas con discapacidad para escuchar.** En el caso de pérdida total encuentran barreras en la ausencia o deficiencia del reflejo visual o corporal de una información sonora, en el caso de disminución auditiva influye de manera determinante el nivel de ruidos.
- Personas con discapacidad para ver.** En caso de ceguera encuentran barreras en la inadecuada disposición de equipamientos, mobiliario urbano, arbolado, etc., así como en lugares con elevado nivel de ruido, que les hace perder sus referencias sonoras. En caso de disminución de la visión las barreras son producidas por inadecuada ubicación de la información, caracteres reducidos o iluminación deficiente, así como por ausencia de contraste o deslumbramientos.
- Personas con discapacidad visceral.** Encuentran barreras en la utilización de elementos que no pueden manejar (por ejemplo, puertas pesadas) o que exigen gran rapidez (por ejemplo, cruzar una calzada o acceder a un medio de transporte).
- Personas con discapacidad manual.** Encuentran barreras en el manejo de determinados elementos (teléfonos, interruptores eléctricos, cerraduras, pomos de puertas, griferías, etc.), en su alcance (por acortamientos) o en el hecho de no poder asirse adecuadamente (por ejemplo, en los transportes).

- **Personas con discapacidad motriz** (ambulantes y no ambulantes). Encuentran barreras en: los pavimentos inadecuados, las puertas y ámbitos de paso estrechos, los torniquetes, los desniveles, bordillos de aceras sin rebajar, acceso a los medios de transporte, las plazas de aparcamiento estrechas, las escaleras, la altura inadecuada de elementos o dispositivos, así como en la imposibilidad de acercamiento (en el caso de personas usuarias de silla de ruedas).

La existencia de más de una deficiencia en la persona origina situaciones de discapacidad más severas, al concurrir las limitaciones y estar afectados por varios tipos de barreras.

Otros colectivos afectados también de manera muy directa son las personas ancianas, las mujeres embarazadas, las personas adultas con niños o niñas pequeñas en brazos, en cochecito o transportando bultos, las personas de tamaño inusual (personas obesas o afectadas de enanismo) y las personas accidentadas o convalecientes, entre otros.

Las personas mayores, una vez dueños del tiempo que anteriormente dedicaron al trabajo, vuelven a salir a la calle. Un amplio porcentaje emplea su tiempo en la actividad que más prefieren, pasear. En la calle buscan expansionarse, relacionarse y distraerse, pero a menudo se encuentra con la ausencia de lugares adecuados o con la invasión del tráfico, la contaminación y el ruido. A menudo deben recorrer grandes distancias para solucionar cualquier asunto, utilizar medios de transporte que no estén adaptados a su situación actual o enfrentarse a nuevas complicaciones careciendo de información suficiente a su alcance. A su alrededor gira una ciudad de la que antes eran parte integrante y de la que ahora han sido desplazadas.

La movilidad de los niños y de las niñas se ve reducida por temor de los padres ante los riesgos existentes en las ciudades y a los que no pueden proporcionar una vigilancia constante, lo que se traduce en un menor uso de las calles y espacios públicos. Sufren no sólo accidentes y lesiones debidas al tráfico, sino problemas de salud derivados del ruido y la contaminación, así como pérdida de contacto con su entorno y falta de libertad o de ejercicio físico. Circunstancias que han variado sensiblemente en muy pocos años y cuya recuperación no depende exclusivamente del aprendizaje de las normas de circulación y de las pautas de comportamiento ante la situación actual, puesto que además de no haber desarrollado la capacidad necesaria para controlarla se enfrentan incluso a limitaciones físicas (por ej. debido a su altura no pueden ver por encima de los vehículos).

Este Plan de Accesibilidad permite un conocimiento de la realidad actual y una reflexión global sobre la misma para, a partir de ellos, plantear unos objetivos generales a alcanzar, que tienden a conseguir una ciudad más accesible para todas las personas y una mayor calidad de vida de la ciudadanía, y establecer las actuaciones concretas para la mejora de la movilidad en la ciudad.

Para finalizar el presente capítulo, recogemos la definición que el Libro Blanco de la Accesibilidad² da sobre la Accesibilidad:

“Finalmente, queremos proponer una definición actual de accesibilidad, que considere la variedad de entornos y situaciones en que se debe hacer efectiva la participación en igualdad de condiciones de todas las personas, así como la diversidad de necesidades de éstas:

Accesibilidad es el conjunto de características de que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad.

*Estas características son referidas, en primer lugar al **diseño** de los entornos (edificios, espacios públicos, vehículos), productos (ergonomía, diseño industrial accesible) o servicios (telecomunicaciones, información, ocio.....); pero también a la **forma de gestionarlos** y a su correcto **mantenimiento**. A menudo comprobamos que las soluciones accesibles, como un ascensor de acceso a una estación o un baño público adaptado, están inutilizadas por averías o por mala planificación o gestión del servicio. Mientras para muchas personas la alternativa puede ser incómoda, pero aceptable, para otras supone la ruptura total de la cadena de desplazamiento y la imposibilidad de utilización del edificio, entorno o servicio.”*

² IMSERSO. Madrid 2003

3.3.- MEJORA DE LA MOVILIDAD

Para relacionarnos con los demás, acceder a diferentes bienes y servicios y desarrollar múltiples actividades necesitamos, casi siempre, movernos. Mejorar la movilidad requiere la aplicación de una serie de medidas conjuntas que faciliten los desplazamientos, reduzcan el tiempo empleado y disminuyan al impacto ambiental ocasionado, es decir, que sirvan para aumentar la calidad de vida de la ciudadanía. Esta difícil empresa habrá de acometerse, reconociendo la complejidad del problema, desde una perspectiva global, aportando no una “solución“, sino medidas concretas para cada caso y constantes, en un horizonte temporal inevitablemente largo, aplicadas con imaginación dentro de las líneas de acción “climatizadoras” de la actividad urbana.

Para ello parece razonable pensar en un motivo de ciudad con menor demanda de movilidad, que contribuya a la disminución efectiva de desplazamientos, manteniendo los usos y actividades necesarios y el nivel de residencia del centro a la vez que se desarrollan otros nuevos en aquellos puntos de la periferia con mayor accesibilidad y donde puedan disponer de mejores condiciones ambientales, adecuada comunicación entre los diferentes núcleos y sin desplazamientos innecesarios y no basándose exclusivamente en el diseño de la estructura urbana, puesto que originarán nuevos casos de congestión de los diferentes núcleos, sino en el máximo aprovechamiento de los medios de telecomunicaciones, el desarrollo de un modelo de uso de los diferentes modos de transporte, la reducción del uso ineficiente de los vehículos y sus impactos negativos y el adecuado tratamiento de la red viaria y al acceso a los equipamientos.

El centro urbano, como suele ocurrir en muchas de nuestras ciudades, recoge los elementos más representativos en un entramado urbano que no está adaptado a la actual situación. Recuperar la calidad de este espacio urbano para la vida cotidiana de la ciudadanía significa alcanzar el equilibrio entre sus elementos característicos, que albergan algunas de las instituciones más emblemáticas de la ciudad, y su carácter residencial que deberá potenciarse mediante una permanente mejora de su imagen, el control de la edificabilidad teniendo como referencia la escala humana, y la adecuación de su entorno privado, moderando el tráfico de vehículos, sobre todo, para atravesarlo pero también para acceder a él, mejorando la accesibilidad, y evitando, por otra parte, el desarrollo exclusivo de determinado sector de servicios que pueda ofrecer una imagen de deficiente calidad u origine problemas con los residentes.

En los restantes barrios y en la periferia son aplicables estas medidas en consonancia con las características específicas de cada uno, atendiendo a la no exclusividad de usos

o dotándolos del nivel de equipamientos o información que contribuya a reducir y acortar los desplazamientos.

Como modelo de transporte se impone un sistema sostenible con un impacto equilibrado sobre el medio ambiente, con sentido económico y políticamente aceptable, y con un enfoque basado en el ciudadano en su vida cotidiana, aquel que compatibiliza en uso del vehículo privado el tiempo, coste, seguridad y comodidad, si bien se fomentará el segundo, mejorando su oferta de servicios y garantizando que resulte accesible para todos, y se tratará de disuadir del uso del vehículo privado, con medidas más acentuadas cuanto más se acerca el centro, al ser difíciles las alternativas de solución a los desplazamientos que no estén basadas en el transporte colectivo. Junto a una adecuada gestión del estacionamiento de la que podemos destacar la implantación de aparcamientos disuasorios, el incremento de aparcamientos para residentes y el mantenimiento de acuerdo al nivel de demanda de los regulados por tiempo como zonas de O.T.A. y parking.

En cuanto a la red viaria supone la adecuación de la existente a los usos y actividades que se pretenden, mejorando la conexión entre los diferentes núcleos, adaptándola al transporte público, evitando el tráfico de paso, moderando la circulación de vehículos a las características de la zona que atraviesa y concienciando de la necesidad de respetar todas las normas de seguridad vial, así como haciéndola accesible a todas las personas usuarias.

El nuevo diseño de las vías deberá además tener en cuenta la mejora de la calidad ambiental, proponiendo medidas de protección frente a la contaminación y el ruido, y prestar especial atención al tránsito de peatones, superando el conflicto vehículo/peatón, mediante el diseño de una red viaria con características adecuadas para aceras, y calzadas que favorezcan el tráfico de vehículos a velocidades moderadas, en las zonas de uso mixto y con itinerarios peatonales en aquellas zonas cuyos usos y actividades así lo aconsejen.

Para el diseño de aceras deberá tenerse en cuenta tanto el dimensionamiento, para sus diferentes usos (tránsito, estancia, acceso a equipamientos, colocación del mobiliario urbano, etc.), como la accesibilidad (vados peatonales, bordillos rebajados, etc.).

Para reducir el impacto se tratará tanto el dimensionamiento como la ejecución de las calzadas de forma que no permita alcanzar velocidades elevadas a los vehículos,

reglamentando el estacionamiento y evitando la invasión de aceras y pasos de peatones, utilizando barbacanas que lo impidan.

En las zonas donde el tránsito peatonal tiene especial importancia, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios, se crearán itinerarios peatonales, que pueden ser de uso exclusivo de peatones o compartido con el tráfico rodado en función del estudio de los usos existente, asegurando las condiciones adecuadas de accesibilidad, seguridad, nivel sonoro, circulación, continuidad y estancia para los peatones, equipándolas con mobiliario urbano diverso, alumbrado, señalización, pavimento adecuado, ensanchamiento de aceras o reducción de la distancia en los pasos de peatones allí donde sea necesario, etc.

Experiencias llevadas a cabo en otros lugares demuestran la existencia de casos reales en que se ha llevado a la práctica con éxito la reordenación de ciudades, con medidas como la peatonalización progresiva de los cascos urbanos, habilitación de aparcamientos disuasorios, carriles para las bicicletas, tranvías, etc.

No se trata de erradicar los vehículos de la ciudad, sino de moderar su uso y cambiar su relación con ella, buscando su función concreta y la máxima participación de los ciudadanos en esta tarea, al objeto de que el peatón no sufra el dominio absoluto del automóvil en la calle, que en nuestra cultura se valora como soporte de una existencia civilizadora y satisfactoria.

Se trata de demostrar que es posible la convivencia entre estos medios, ya que todos son necesarios. Desplazarse cuando se está cerca nos brinda la posibilidad de entrar en contacto con el medio en que vivimos. Utilizar los medios de transporte significa acceder más rápidamente a lo que es más lejano y poder comunicarnos. Trabajar, estudiar, o divertirnos sin tener que movernos nos da la posibilidad de acceder a fuentes que de otro modo no serían posibles, junto a una mayor rapidez evitando los desplazamientos.

La falta de equilibrio entre ellos conduce a situaciones de intransigencia e individualismo en la sociedad y esto se refleja en las ciudades cuando son invadidas por los vehículos o cuando entre sus ciudadanos no existe la comunicación necesaria, precisamente cuando las ciudades crecieron como centros para la convivencia.

Para Jan Ghi, catedrático de Diseño Urbano de la Escuela de Arquitectura de Copenhague:

“Una gran ciudad es aquella en la que hay una gran actividad social, la que facilite los encuentros de generaciones, razas y grupos sociales. Esto es muy importante para la democracia y el ejercicio de la tolerancia.”

En su ciudad, desde que en 1962 hizo peatonal la calle principal, el Ayuntamiento ha ido eliminando cada año entre el 2% y el 3% de los aparcamientos del centro y se ha comprobado el considerable aumento del número de personas que circula por las calles y utiliza los espacios públicos.

Además de esta consecuencia, con el consiguiente aumento de la relaciones entre los ciudadanos, se da la del incremento de la ciudad comercial y, por tanto, del grado de satisfacción de los comerciantes que “al principio se oponían y ahora se muestran encantados”, en palabras de Assimina Aivaliotou, Directora de Desarrollo Urbano de Larisa (Grecia), ciudad en la que existen unos 15 Km. de calles peatonales. Estas consecuencias suelen producirse en las ciudades en las que se ha realizado alguna actuación de este tipo, según las conclusiones de la reunión de Ciudades Libres de Coches, celebrada en Granada.

En el Estado también se han llevado a cabo algunas acciones con la peatonalización de gran parte del Casco Antiguo y muchas otras calles, en Barcelona, en Oviedo, en Vitoria-Gasteiz... y otras están ya elaborando sus planes, como Cuenca, Granada y Toledo, estas dos últimas sedes de los tres primeros Congresos sobre Movilidad y Calidad Ambiental.

La expansión de las zonas peatonales no es, sin embargo, la única actuación que se debe llevar a cabo para la revitalización de una ciudad, hay que diseñar cuidadosamente el espacio urbano, creando espacios de calidad, agradables y accesibles para todas las personas, en los que puedan disfrutar simplemente estando en ellos o entrando en contacto con sus vecinos y vecinas, sintiéndose integrados e integradas en su ciudad, ese lugar en el que a todos y a todas nos gustaría vivir.

3.4.- PERSONAS BENEFICIARIAS POTENCIALES DE LA ACCESIBILIDAD

La accesibilidad es un problema complejo que afecta no sólo a la intervención de las administraciones sino, en gran medida a la cultura ciudadana. Para facilitarla es necesario conseguir la máxima participación de las fuerzas sociales, entidades y ciudadanía en general. Corresponde a la administración buscar soluciones coherentes cuya aplicación sea válida, no sólo a corto plazo.

Para eso en el documento final del II Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental celebrado en Toledo en Octubre de 1994 bajo el título La ciudad Accesible, se propuso iniciar un proceso de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Abrir el planeamiento a aquellos grupos sociales, en realidad la mayoría de la población, que actualmente están ausentes, ancianos, personas con poca movilidad, niños con respecto a las necesidades de las generaciones futuras y medios de comunicación en su papel de intermediarios entre la administración y la ciudadanía.
2. Impulsar realizaciones ejemplares en las ciudades sensibles a estos problemas que pongan de relieve la importancia y alcance de estos principios, que respondan a los intereses de la mayoría y que respetan los de las minorías y se convierten en claros exponentes del giro cultural que se persigue.
3. Fomentar un cambio en la política inversora que penetre en la ciudad potenciando su funcionamiento social y económico.
4. Establecer la creación de redes de trabajo, aprovechando las nuevas tecnologías de la información para facilitar y potenciar estos intercambios.

Es evidente que toda la ciudadanía es usuaria de la ciudad: niños y niñas, jóvenes, adultos y adultas, gente mayor y personas con todo tipo de capacidades. Por lo tanto cuando analizamos la ciudad, cuando establecemos criterios para esta transformación, tenemos que pensar en niños y niñas, jóvenes, adultos y adultas, gente mayor, personas que tienen dificultades a la hora de caminar, personas que tienen que moverse con la ayuda de una silla de ruedas y personas que tienen problemas visuales y auditivos.

Por ello, toda la ciudadanía es beneficiaria potencial al mejorar la Accesibilidad de la ciudad, al diseñarla mediante un proceso de transformación en una Ciudad para Todas las Personas, bajo los criterios del Diseño para Todas las Personas.

La accesibilidad favorece, de una u otra manera, a toda la población; pero es evidente que hay grupos de personas que se ven más afectadas por la existencia de barreras, ya sea de forma permanente o circunstancial. Consideramos tres grandes colectivos de personas beneficiarias de la supresión de barreras:

- **Personas con discapacidades permanentes** derivadas de deficiencias físicas, sensoriales o mentales.
- **Personas mayores.**
- **Personas afectadas por circunstancias transitorias** derivadas de actividades o situaciones coyunturales que pueden resultar discapacitantes, así como personas con discapacidad transitoria física, mujeres embarazadas y otras³.



Según diversas fuentes estadísticas, principalmente la Encuesta de Población Activa (EPA), la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (EDDES) de 2008, y la Encuesta de Morbilidad Hospitalaria (EMH) de 2013, se ha determinado que la población directamente beneficiaria de la accesibilidad en el Estado en 2008 se encontraba situada en torno a las 17 millones de personas, lo que significaba casi el 40% de la población española.

³ Llevar niños o niñas pequeñas en brazos o en cochecito, transportar bultos pesados o, simplemente tener las manos ocupadas motivan que una persona pueda ser, temporalmente, una persona con movilidad reducida.

Con el incremento de la esperanza de vida durante la última década, y si bien el fenómeno de la inmigración (que ha atraído a personas jóvenes de manera primordial) ha podido influir en el porcentaje de personas directamente beneficiarias de la accesibilidad, es indudable que los beneficios que acarrea la “accesibilización” de nuestros pueblos y ciudades, genera una mayor calidad de vida para todas las personas, tanto las directamente beneficiarias, como las que lo somos de manera indirecta.

3.5.- ACCESIBILIDAD = MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA

Cualquier persona se encuentra con problemas cuando se relaciona con los objetos cotidianos si no han sido bien diseñados; problemas que aumentan si sufre algún tipo de discapacidad debida al envejecimiento o como consecuencia de alguna enfermedad.

En la actualidad el número de personas que tiene problemas con el entorno está aumentando en los países desarrollados debido a dos factores. Por un lado, el progresivo envejecimiento de la población como consecuencia de la combinación entre el descenso de la natalidad y el aumento de la esperanza de vida. Por otro lado, los avances de la medicina permiten mantener en vida a personas que presentan severas alteraciones funcionales.

Al mismo tiempo, al menos un 40% de nuestra vida, si somos afortunados y llegamos a una edad avanzada, tenemos problemas de interacción con el entorno por diferentes motivos: cuando somos niños o niñas, cuando tenemos hijos o hijas pequeñas, si tenemos algún accidente, cuando somos mayores, cuando llevamos el cochecito del bebé o el carro de la compra... Además, las personas con movilidad reducida, como las personas con discapacidad físico-motriz, las personas invidentes, las personas sordas, y como toda la población que de manera permanente o transitoria ve afectada su movilidad, encuentran abundantes impedimentos para moverse de manera cómoda, sin precisar ayuda, ya sea humana o mecánica.

Los entornos de la ciudad pueden provocar entonces, grandes problemas de interacción y uso, por lo que se deben llevar a cabo importantes intervenciones para hacerla accesible a todas las personas.

Es evidente la existencia de diversos tipos de barreras y obstáculos que las personas encuentran en los diferentes entornos en los que se mueven a lo largo de su vida. Por ello, un programa de actuación que contemple una mejora del entorno en temas de transporte, urbanismo y edificación accesibles, supone ventajas para todas las personas, y el hecho de que una persona pueda desenvolverse de forma autónoma no sólo aumenta su calidad de vida, sino que repercute globalmente en la sociedad.

La accesibilidad es una característica básica del entorno construido. Permite a las personas participar en las actividades sociales y económicas para las que se ha concebido el entorno. La accesibilidad permite que las personas con movilidad reducida o con problemas de interacción con el entorno puedan beneficiarse de las mismas oportunidades que el resto de la ciudadanía. El entorno debe disponerse de modo que permita a todas las personas desenvolverse igualmente y de la forma más independiente posible, y eso se consigue integrando las distintas necesidades en bienes, equipamientos y servicios que pueda utilizar todo el mundo.

Un buen ejemplo de todo esto, es la exposición de motivos de la **Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad** de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En dicha exposición de motivos se dicen, entre otras cuestiones, las siguientes:

“La integración y la participación en la vida social y comunitaria constituyen no sólo una aspiración legítima, sino un deseo de toda persona en cualquier sociedad moderna. Sin embargo, en muchas ocasiones el ejercicio de estos derechos se ve dificultado e incluso impedido por la existencia de barreras, tanto físicas como de comunicación, que imposibilitan un normal desenvolvimiento de las personas. En estas circunstancias, la accesibilidad al medio físico y a la comunicación constituyen elementos fundamentales para posibilitar el disfrute por toda la ciudadanía de unos derechos definidos como básicos.

La sociedad en su conjunto, y los poderes públicos como representantes de aquella, deben favorecer y garantizar el acceso al medio físico y a la comunicación de toda la ciudadanía.... (Sigue).

En la sociedad actual, con una esperanza de vida en constante progresión y con un gran número de personas que por accidente o enfermedad han visto disminuida su capacidad de movimiento y comunicación y con un importante número de personas que circunstancialmente ven limitada su movilidad, la mejora de las condiciones de accesibilidad redundará en una mayor calidad de vida de las personas con mayores dificultades de movilidad y/o comunicación y de la sociedad en su conjunto... (Sigue).

En coherencia con lo expresado, es necesario proceder a la aprobación de una nueva normativa que, respetando los mencionados principios y superando el clásico concepto de “eliminación de barreras arquitectónicas”, apueste por un nuevo modelo cuya finalidad sea garantizar el pleno y libre desarrollo de las personas en el medio social y comunitario y, para ello, garantice la accesibilidad al medio físico y a la comunicación a todas las personas de nuestra Comunidad y de una manera especial a aquellas que por razones diversas presenten algún tipo de limitación.”

Las recientes legislaciones del Estado en materia de accesibilidad (RD 173/2010 que modifica el Código Técnico de la Edificación en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad; y OM VIV/561/2010 por la que se desarrollan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en los espacios públicos urbanizados) son otro ejemplo de inserción del concepto de “accesibilidad universal” en el diseño de la realidad construida.

Ambas normas, además de establecer criterios mínimos comunes a todo el Estado (debido a la diversidad y disparidad de legislaciones autonómicas existentes hasta la fecha), emanan de la **Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal** (LIONDAU), introducen en el ordenamiento jurídico español “*las condiciones que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas. Esta concepción se fundamenta en **criterios de diseño para todos y autonomía personal**, e incorpora una perspectiva de la discapacidad y de las condiciones funcionales de la población mucho más **plural**. Por una parte, las personas no se pueden agrupar en categorías cerradas de capacidad o incapacidad, sino que han de ser vistas como sujetas a cambios en sus condiciones funcionales por motivos a menudo circunstanciales, tales como la edad, el estado de salud o las consecuencias temporales de accidentes o lesiones. Por otra parte, las personas con grandes limitaciones funcionales o discapacidades han de desempeñar un papel más activo en la sociedad y aspiran a un modelo de “vida independiente” basado en recibir los apoyos personales necesarios y modificar el entorno para hacerlo más accesible”.*

Otro ejemplo de la necesidad de las actuaciones en materia de accesibilidad y de la voluntad de que esta se convierta en uno de los ejes que vertebran el diseño y la construcción de nuestros pueblos y ciudades es la Declaración “Decálogo de la Accesibilidad para un municipio de todos abierto a la diversidad”, firmada en Sevilla, en mayo de 1997, por la Federación Española de Municipios y Provincias (F.E.M.P.) y la Fundación ONCE, entre otros, donde se recogen los principios fundamentales que han

de guiar las actuaciones y las políticas a aplicar en esta materia por las administraciones públicas, especialmente la administración local, como representantes de la sociedad. A continuación se presenta un extracto de dicho Decálogo.

“.... Naturalmente una de las cualidades propias de **un municipio de todos abierto a la diversidad** es la accesibilidad, que sus calles y edificios no se “cierren” para nadie, que todos sus espacios públicos sean accesibles para todos pues de lo contrario algunos ciudadanos quedarán excluidos en mayor o menor medida de la vida comunitaria.

Entendemos que **accesibilidad** es aquella que hace posible comprender un espacio y sus elementos, integrarse en él y comunicarse e interrelacionarse con sus contenidos materiales y humanos.

Hoy día muchos elementos de nuestras ciudades y pueblos no son accesibles u ofrecen gran dificultad para importantes colectivos de nuestros ciudadanos: personas con alguna discapacidad física, psíquica o sensorial, o con alguna dificultad orgánica; o, simplemente consideremos las distintas etapas por las que pasamos las personas en función de la edad que tengamos: niño, adulto y adulto-anciano.

Resulta, por tanto, necesario que nos propongamos firmemente mejorar la accesibilidad de la manera más óptima posible en nuestro medio físico y sus recursos: los espacios públicos urbanos y arquitectónicos, el patrimonio histórico-artístico, los espacios naturales, los medios de transporte de las personas, y los sistemas de comunicación sensorial. Accesibilidad que debemos perseguir pensando en los que les resulta más difícil.

Y hemos de avanzar en esta tarea considerando que la ciudad es también un ente “vivo” y en continuo cambio, que la accesibilidad aporta ganancias en la calidad de vida del conjunto de los ciudadanos y no sólo para unos pocos y, por último, que esta labor, no debe ser aislada, de unos cuantos municipios, sino lo más generalizada posible y empleando la mayor comunión de criterios posibles.

Por todo ello venimos a aprobar, e invitar a su adhesión a los demás municipios del Estado Español y a sus Comunidades Autónomas, el siguiente **decálogo de la accesibilidad para un municipio de todos abierto a la diversidad**.

I. OFRECER A TODOS LOS CIUDADANOS LAS MISMAS OPORTUNIDADES DE ACCESO A LOS BIENES Y SERVICIOS DE LA COMUNIDAD.

Nuestras ciudades y pueblos han de ofrecer a sus habitantes **igualdad de oportunidades** en el disfrute y utilización de los bienes y servicios de uso público, sean éstos de titularidad pública o privada, promoviendo la accesibilidad a los mismos no permitiendo la creación de nuevas barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte o de la comunicación y proponiéndonos la sucesiva supresión de las existentes, haciendo posible así a muchos ciudadanos, mantener su **dignidad** de ser social y socializado, siéndole posible aportar a los demás sus conocimientos, buscar la satisfacción de sus necesidades, desarrollar sus habilidades, realizar un trabajo profesional, en definitiva la oportunidad de ser feliz entre sus semejantes.

II. ACOMETER LAS POLÍTICAS DE ACCESIBILIDAD DENTRO DE LA GLOBALIDAD DE ACCIONES LLEVADAS A CABO POR LOS MUNICIPIOS.

Cada vez es más necesario entender el mundo actual desde una amplia perspectiva ecológica y de interrelaciones, cambiante y con gran movilidad. El consenso entre criterios diferentes, y a veces opuestos, parece ser una nota destacada en los usos sociales, políticos, económicos y hasta en lo cotidiano.

Así también hemos de aplicar las intervenciones y los nuevos diseños considerando la accesibilidad como algo cotidiano, que forme parte de nuestra forma de ser y de pensar, como hacemos la mayor parte de las cosas e integrarla en el conjunto de valores que son también necesarios para nuestra comunidad: el medio ambiente natural, el entorno urbano, la innovación tecnológica, la seguridad, la salud. La accesibilidad debe ser compatible con todos los demás valores que aportan calidad de vida a los ciudadanos.

III. PROMOCIONAR Y DIVULGAR LA ACCESIBILIDAD ENTRE TODO EL COLECTIVO SOCIAL.

Es necesario desarrollar una cultura de la accesibilidad; es decir, disponer de normas, crear hábitos, hacer divulgación de ella a los ciudadanos en general teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Debe ser una preocupación prioritaria de los responsables políticos de las Administraciones Públicas.
- Los técnicos competentes en la materia han de contemplar la accesibilidad para todos como referencia fundamental en sus proyectos.
- La accesibilidad es cosa de todos por lo que debemos emprender acciones para lograr una mayor sensibilidad social, como valor de calidad de vida para todos.
- Hay que potenciar el uso de las nuevas tecnologías como elemento favorecedor de la accesibilidad en todos los ámbitos.

- *Sería beneficioso disponer de un cuerpo conceptual de accesibilidad, de criterios unificados, de consenso suficiente para que todos hablemos de lo mismo, al tiempo que entendemos que se trata de un proceso dinámico.*
- *El fomento de la accesibilidad ha de efectuarse a través de medidas concretas programadas a tal fin en los distintos niveles de la Administración.*

IV. ACCESO DE TODOS A LA EDUCACIÓN RESPETANDO Y VALORANDO LAS DIFERENCIAS.

La educación de los ciudadanos es uno de los pilares básicos sobre los que se construye toda sociedad y uno de los rasgos que más inciden en su carácter. La relacionamos con la accesibilidad desde dos niveles:

- a) Las barreras físicas y de la comunicación no han de obstaculizar el acceso de los ciudadanos a su formación humana y profesional.*
- b) La educación es un terreno particularmente útil para la sensibilización de los ciudadanos hacia la accesibilidad.*

V. ESTABLECIMIENTO DE NORMATIVAS QUE RESPALDEN EL PRINCIPIO DE ACCESIBILIDAD.

Consideramos imprescindible un cuerpo normativo que respetando las diferentes competencias se articule teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

- *Debe animarnos al firme compromiso de su cumplimiento por todos: administración, técnicos y población en general.*
- *Han de ser compatibles con otras normas igualmente necesarias: CPI, (Condiciones de Protección contra Incendios), seguridad, etc.*
- *Tendrán en cuenta la diversidad de nuestras poblaciones: las grandes ciudades, los pueblos del mundo rural, el patrimonio histórico-artístico y los espacios naturales.*
- *Deben ser normas básicas de consenso de todas las Administraciones, que armonicen la rica legislación actual, cuyos códigos y reglamentos sean también unificados para su aplicación homologada en todo el Estado.*
- *Hemos de conseguir normas no complejas, sino sencillas, fáciles de entender y aplicar, que sirvan de guía y que orienten a los técnicos a resolver problemas.*

VI. FOMENTO DE LA PUESTA EN MARCHA DE PLANES DE ACCESIBILIDAD.

Las actuaciones que promueven las Administraciones Públicas para mejorar la accesibilidad al medio físico deben llevarse a cabo teniendo en cuenta que los recursos son limitados. Por tanto, hemos de hacerlo optimizando éstos al máximo.

Para ello no hay que recurrir a acciones aisladas y de oportunidad momentánea, sino planificadas a corto, medio y largo plazo. Con ese fin las NORMATIVAS contemplarán la obligatoriedad de realizar planes de actuación para la accesibilidad en municipios, definiendo sus contenidos y que tendrán en cuenta, al menos, los siguientes puntos:

- ✓ *Emplear criterios técnicos comunes.*
- ✓ *Que puedan aplicarse en el ámbito de cualquier otra figura urbanística de actuación urbana de interés general.*
- ✓ *Que representen la concreción de la NORMATIVA sobre accesibilidad al municipio del que se trate.*
- ✓ *Que exponga con claridad todos los aspectos que inciden en la accesibilidad: ventajas que reporta para la población en general, descripción de las barreras existentes, aportación de sus soluciones cuantificadas económicamente, plan de etapas para su ejecución, propuesta de normativa municipal y recomendaciones a tener en cuenta en diseño nuevo.*
- ✓ *Aplicación de los criterios técnicos de accesibilidad del Plan de Actuación en las obras realizadas en los municipios: remodelación de baños, de calles, de aceras, de edificios, etc.*
- ✓ *Respeto al entorno medioambiental.*

VII. DISEÑAR Y PLANIFICAR LAS CIUDADES DEL FUTURO DE FORMA QUE SEAN ACCESIBLES PARA TODOS.

Es preciso reflexionar acerca del futuro de nuestras ciudades buscando el equilibrio necesario en la ciudad de la diversidad, diseñando para todos desde criterios vitales hasta cotidianos. En este sentido se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones:

- ✓ *Considerar inadmisibile todo proyecto que no contemple la accesibilidad para todos.*
- ✓ *Normalización de elementos urbanísticos.*
- ✓ *Diseñar una arquitectura útil, fácilmente comprensible.*
- ✓ *Atender a los principios de universalidad y optimización de los recursos disponibles.*
- ✓ *Considerar la diversidad del municipio: cascos antiguos, históricos, urbanizaciones posteriores, rehabilitación de edificios, viviendas unifamiliares, etc.*
- ✓ *Programar acciones anuales de acuerdo con el Plan de Actuación para la Accesibilidad.*

- ✓ *Sentido ecológico, necesidades ambientales.*
- ✓ *Participación de los agentes sociales implicados en la accesibilidad.*

VIII. ELIMINAR CUALQUIER BARRERA QUE DIFICULTE EL ACCESO A LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y ADOPCIÓN, EN SU CASO, DE MEDIDAS DE APOYO AL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

El crecimiento de nuestras ciudades ha hecho necesaria la implantación de los sistemas de transporte modernos resultando imprescindibles en el desarrollo de la mayor parte de las actividades de nuestra sociedad. Los medios de transporte urbano han mejorado considerablemente su calidad en los últimos años y su permanente actualización está generalmente aceptada.

Sin embargo, desde el principio se ha olvidado de un número importante de usuarios, todos aquellos que tienen alguna dificultad para la movilidad o la orientación, al tiempo que resultaba incómodo para la población en su conjunto.

Creemos que la accesibilidad de todos a los medios de transportes de personas es un derecho innegable y para esa finalidad tenemos que considerar:

- ✓ *La necesidad de elaborar planes específicos que aborden la accesibilidad a los distintos tipos de transporte de pasajeros en la ciudad, según el caso: metro, autobús y taxi.*
- ✓ *La necesidad de poner en marcha y mantener los Servicios de Transporte Especial que oferten, en unas condiciones suficientes de comodidad y seguridad que los servicios de transporte ordinarios no pueden ofertar a las personas con mayor grado de discapacidad, de modo que puedan realizar sus desplazamientos básicos.*
- ✓ *El vehículo privado como recurso más adecuado para muchas personas con movilidad reducida: espacios para aparcamientos reservados, tarjeta de autorización especial de aparcamiento e impuestos de circulación.*

IX. COMPLEMENTAR LOS SISTEMAS DE COMUNICACIÓN CON LOS RECURSOS NECESARIOS PARA QUE LA INFORMACIÓN LLEGUE A CUALQUIER PERSONA DE LA COMUNIDAD.

En la ciudad de la diversidad hemos de mejorar los sistemas de información a los ciudadanos desde la pluralidad, partiendo de que:

- ✓ *Hemos de conseguir un entendimiento universalizado.*
- ✓ *Las personas sordas tienen necesidades específicas para comunicarse con los demás.*
- ✓ *El aprovechamiento de las nuevas tecnologías, autopistas de la información...*
- ✓ *Unificar los criterios de señalización, en particular los táctiles.*

X. POTENCIACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD EN SU CONJUNTO A LA HORA DE ASUMIR LA ACCESIBILIDAD COMO EJE CENTRAL DE LA POLÍTICA MUNICIPAL.

Si bien son las Administraciones Públicas las que tienen mayores competencias en la legislación de medidas para la accesibilidad y su cumplimiento, también es cierto que la sociedad en general tiene otras responsabilidades al respecto. Por ello, la participación de determinados colectivos es fundamental en estas políticas.

Creemos que esta participación debería articularse teniendo en cuenta estas propuestas:

- *Creación de un Consejo Estatal para la Accesibilidad, con representantes de las Comunidades Autónomas que contenga además un cuerpo técnico y las comisiones de trabajo que en cada momento sean necesarias.*
- *Este Consejo sería el coordinador de las medidas **NORMATIVAS** que habría que elaborar, haría seguimiento y evaluación de las actuaciones, etc.*
- *Creación de Consejos Autonómicos y Locales (en su caso) para la promoción de la Accesibilidad.*
- *Importante sería impulsar la participación de las organizaciones de las personas con discapacidad en cuanto a que pudieran plantear sus propios proyectos específicos para resolver necesidades especiales dentro de los propios colectivos para la supresión de las barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la comunicación.*

Sevilla, mayo de 1997”

4.- EL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Los Planes de Accesibilidad, son un instrumento de planificación y ordenación de las actuaciones y procesos que se van a desarrollar en el municipio. Desarrollan un diagnóstico y una posterior lista de propuestas de actuación y prioridades, y se conciben como planes de actuación para convertir gradualmente el entorno de un municipio en accesible.



4.1.- EL PLAN DE ACCESIBILIDAD EN LA LEGISLACIÓN VIGENTE

Mientras que en Francia, ya en el año 1978, el **Decreto 78/1167** establece claramente el “Plan de adaptación del sistema viario público y el inventario de instalaciones abiertas al público para mejorar su accesibilidad”, en España esta figura urbanística no se regula con claridad hasta 1987, si bien un primer paso en esta dirección lo había dado la **Ley del suelo de 1976**, al definir los objetivos genéricos de los Planes Especiales. En su desarrollo reglamentario, mediante el **Real Decreto 2159/1978**, el artículo 52 creó la obligación de evitar barreras arquitectónicas al realizar Planes Parciales.

Actualmente, todas las Comunidades Autónomas poseen su correspondiente Legislación de Accesibilidad, y en la mayoría aparece la figura del **Plan Especial de Accesibilidad** como instrumento para conseguir la adaptación ordenada de los diferentes municipios que las integren, así como obligatoriedad de su redacción según los plazos que se especifican.

En concreto, en nuestra comunidad, **la Ley 20/1997 de 4 de diciembre para la Promoción de la Accesibilidad del País Vasco**, en su Título II, especifica en su artículo 13 que las administraciones públicas deberán realizar planes cuatrienales de accesibilidad en los que incluir un catálogo de todos los edificios y espacios exteriores de uso público que tienen que adaptarse a las condiciones de accesibilidad establecidas en la ley, las medidas correctoras a implantar y el presupuesto anual disponible para llevarlas a cabo.

TITULO II - MEDIDAS DE PROMOCIÓN Y FOMENTO

Artículo 13.- Promoción de la accesibilidad.

1.- Para garantizar y promover la accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificios, transportes y sistemas de información y comunicación ya existentes, de titularidad uso o servicio público, el Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales, los Ayuntamientos y demás entidades públicas elaborarán programas cuatrienales para la promoción de la accesibilidad. Su objeto será la adaptación progresiva de los elementos mencionados a las condiciones de accesibilidad previstas en esta ley y en sus normas de desarrollo. El primer programa cuatrienal deberá estar elaborado en el plazo de dos años a partir de la publicación de esta ley en el BOPV.

2.- Los programas para la promoción de la accesibilidad constarán de los siguientes documentos:

- a) Catálogo con el inventario de los espacios exteriores, edificación, transporte y comunicación objeto de adaptación.*
- b) Orden de prioridades de las actuaciones, que tendrá en cuenta la mayor eficiencia y afluencia de personas.*
- c) Programa económico-financiero, determinando las previsiones económicas destinadas a la realización de las adaptaciones.*
- d) Calendario de ejecución de las adaptaciones.*

3.- Las Administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco consignarán en sus presupuestos respectivos las partidas específicas destinadas a la financiación de los programas de promoción de la accesibilidad, dentro de sus disponibilidades presupuestarias.

Por otro lado, la **Orden de 30 de julio de 2014**, del Consejero de Empleo y Políticas Socias, por las que se regula la concesión de subvenciones para la elaboración de planes de accesibilidad y para la ejecución de obras de mejora y la adquisición de equipamiento para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano y las edificaciones, dice lo siguiente:

Artículo 1.- Objeto.

Es objeto de la presente Orden la convocatoria y la regulación del régimen de concesión de subvenciones para el ejercicio 2011 para: 1) la elaboración de planes de accesibilidad y sus actualizaciones, que tengan por objeto la adaptación progresiva de los entornos urbanos, espacios públicos, edificios, transportes y sistemas de información ya existentes, a las condiciones de accesibilidad previstas en la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, y sus normas de desarrollo, 2) la ejecución de obras de mejora para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano y las edificaciones en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, contenidos en los planes de accesibilidad de los Ayuntamientos y Entidades Locales Menores, y 3) la adquisición e instalación de equipamiento para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano y las edificaciones en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, contenidos en los planes de accesibilidad de los Ayuntamientos y Entidades Locales Menores.

Artículo 18.- Actuaciones e inversiones subvencionables.

2.- Los planes de accesibilidad objeto de subvención, incluirán en todo caso como contenido mínimo, la siguiente documentación:

- a) Inventario de los espacios exteriores, edificación, transporte y comunicación objeto de adaptación.*
- b) Orden de prioridades de actuaciones.*
- c) Programa económico-financiero, determinando las previsiones económicas destinadas a la realización de las adaptaciones.*
- d) Calendario de ejecución de las adaptaciones.*

4.2.- NECESIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN

El conocimiento de la realidad descrita por parte de las administraciones ha provocado que, poco a poco, estas se hayan sensibilizado, adaptando la vía pública, los edificios públicos, y algunos aspectos del transporte. A medida que esto se ha ido realizando se ha podido constatar que es toda la sociedad la beneficiada.

Se ha constatado que proyectar teniendo en cuenta criterios de accesibilidad no ha de ser en absoluto, un impedimento a la creatividad. Estos criterios son condicionantes añadidos a los muchos que existen a la hora de plantear un proyecto, y su consideración hace que se consiga que el espacio en que habitualmente se transita y vive sea accesible.

Conseguir que esto sea una realidad es también responsabilidad de los equipos técnicos municipales, que en las acciones que se emprenden, tanto en materia de urbanismo como de edificación, han de actuar con el conocimiento y criterio necesarios como para que toda obra nueva y toda adaptación sean siempre realmente accesibles.

Por todo ello, a la hora de abordar la realización de actuaciones en materia de accesibilidad hay que tener en cuenta las siguientes premisas:

- La Accesibilidad es calidad de vida para todas las personas, tanto para las que lo habitan como para las que la visitan.
- La Accesibilidad significa una mayor libertad y autonomía de la ciudadanía, evitando dependencias no deseadas.
- La Accesibilidad no es un aspecto limitador en el diseño sino que incorpora nuevas especificaciones al mismo.
- La Accesibilidad tiene que estar incluida en el diseño general de la ciudad en lugar de ser un añadido para las personas con discapacidad.
- La Accesibilidad planificada no supone un sobrecoste en el presupuesto de inversiones sino que se acaba convirtiendo en un valor añadido.

Abordar un proceso de transformación de la ciudad no puede hacerse sin tener una visión de conjunto y sin disponer de un diagnóstico que determine la situación actual. Por este motivo es necesario programar las intervenciones. Saber dónde se tiene que actuar, con qué coste y sobretodo qué procedimiento de gestión puede utilizarse con tal de optimizar al máximo las acciones municipales. Así pues el Plan tiene que determinar:

- ☞ El diagnóstico que establezca el estado actual.
- ☞ Las actuaciones que el Ayuntamiento tiene previsto realizar en lo próximos años.
- ☞ Los criterios de actuación en las obras.
- ☞ Los sistemas de gestión.
- ☞ Las acciones inmediatas.

El objetivo último es, como ya se ha dicho en la presentación, conseguir una ciudad mejor para vivir, mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, pensando en todas las personas, de modo que tanto las que residen, trabajan, estudian, se divierten y se relacionan con ella, como las que la visitan, puedan hacerlo mejor y con mayor calidad.

La elaboración de un Plan de Accesibilidad permite un conocimiento de la realidad actual y una reflexión global sobre la misma para, a partir de ella, plantear unos objetivos generales a alcanzar, que tienden a conseguir una ciudad más accesible para todas las personas y una mayor calidad de vida de la ciudadanía, y establecer las actuaciones concretas para la mejora de la movilidad en la ciudad.

El Plan de Accesibilidad permite optimizar recursos y planificar a corto, medio y largo plazo las acciones a acometer en esta materia, estableciendo las prioridades y definiendo con claridad los criterios técnicos y políticos. Es fundamental también, dar a conocer el estado de la ciudad difundiendo guías, planos, etc...

Es un marco de acción municipal que sistematiza los problemas existentes y propone un plan de actuación para resolverlos, ofreciendo soluciones genéricas que, en muchos casos, necesitarán posteriormente del proyecto constructivo concreto.

Un ejemplo claro de la necesidad y el compromiso de realizar actuaciones en materia de accesibilidad y, más en concreto, la elaboración de planes de accesibilidad, es el ya mencionado “Decálogo de la Accesibilidad para un municipio de todos abierto a la diversidad”, que en el apartado 7º habla del **fomento de la puesta en marcha de planes de accesibilidad**. Estos planes deben servir para evitar las acciones aisladas y planificar las actuaciones a realizar y, además menciona los puntos que los planes de accesibilidad deben recoger.

4.3.- OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

El Plan de Accesibilidad es una figura del planeamiento que recoge las actuaciones que se deben realizar para hacer accesible un pueblo o ciudad en fases de trabajo, con una planificación en el tiempo y un mejor aprovechamiento de los recursos económicos.

El Plan debe servir como herramienta para que los servicios técnicos que acometan proyectos de intervención en los ámbitos mencionados, tengan un elemento de referencia. Las propuestas que desde éste se realizan deben servir de apoyo, pero nunca constreñir el diseño o la planificación, sujeta a otros muchos condicionantes.

La elaboración de un Plan de Accesibilidad es una actividad que debe llevarse a cabo una única vez y mantenerlo actualizado. Hay que tener en cuenta que a partir de entonces, todos los nuevos proyectos municipales deberían ya incorporar las especificaciones de accesibilidad dentro de la etapa de diseño.

El principal objetivo del Plan es conseguir que una gran parte de la localidad (itinerarios principales, zonas de interés, y edificios municipales y de servicios, elementos de comunicación y de transporte) sea accesible en un plazo de cuatro años.

Los objetivos planteados a la hora de abordar la elaboración del presente Plan de Accesibilidad, son los siguientes:

- Detectar, analizar y presentar las carencias o deficiencias que, en materia de accesibilidad, movilidad, comunicación e información presenta la trama urbana de la ciudad, tanto en su entorno urbano público (viario) como en los edificios y equipamientos municipales, para su uso por personas con algún tipo de discapacidad.
- Servir de documentos de guía y ayuda a los servicios técnicos y a las y los responsables municipales para evitar en lo posible la creación de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación, en las futuras actuaciones, tanto directas como aquellas que deben realizarse en base a un proyecto de urbanización.
- Proponer, proyectar y valorar las soluciones a las carencias y deficiencias encontradas en el ámbito de actuación del Plan para, a modo de ejemplo, servir de guía de aplicación para las zonas de ampliación así como elaborar un plan de trabajo para su realización.

- Obtener una herramienta de trabajo que permite gestionar el estado de la accesibilidad del viario municipal y sincronizar las actuaciones de adaptación con las de implementación de otras infraestructuras, minimizando los costes de la accesibilidad.
- Optimización de la red viaria y del acceso a los equipamientos públicos, estableciendo una red de recorridos accesibles que favorezcan el tránsito peatonal en condiciones de comodidad, seguridad y dignidad.
- Fomento de los sistemas de transporte colectivo y su adaptación para su uso por personas con cualquier tipo de discapacidad.
- Revitalización del casco urbano, mejora de la calidad medio ambiental, tratamiento adecuado de los espacios libres.

La redacción y ejecución del Plan permite llevar a cabo una auditoria de accesibilidad de la ciudad para conocer su estado actual, y planificar y diseñar una estrategia política y técnica para que el Plan sea económicamente asumible y cronológicamente aceptable.

Además de esto, para conseguir los objetivos propuestos es necesario desarrollar un mecanismo de gestión del Plan para adaptarlo a la continua remodelación urbanística de la ciudad. Así se asegura el cumplimiento del Plan, por lo que se refiere a los proyectos a realizar y a sus plazos, y se aumenta la eficacia con la coordinación de todos los agentes que intervienen en la construcción de la ciudad.

Es, además conveniente involucrar al ciudadano en el desarrollo del Plan, expresando sus deseos y sus necesidades. De esta manera, se consigue adaptar el proyecto a la ciudadanía, destinataria final del mismo, asegurando así su éxito.

El Plan de Accesibilidad permite establecer una política municipal inequívoca en materia de accesibilidad y dar a conocer a la ciudadanía la situación actual de su municipio, así como una visión a corto, medio y largo plazo de la transformación que este va a tener.

La ejecución del Plan es algo que los ciudadanos deben ir percibiendo día a día, para ello es interesante hacer una difusión exhaustiva del Plan y de las actuaciones que se van acometiendo, a fin de que la ciudadanía valore y disfrute con más claridad de las mismas. Al fin y al cabo el objetivo último del Plan es el de contribuir a la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

Además, la elaboración del Plan de Accesibilidad facilita la consecución de otros objetivos de interés, como son:

- Promover el desarrollo de un modelo de ciudad polinuclear, con la creación de nuevas áreas que descongestionen las centrales, atrayendo actividades.
- Evitar la generalización de la exclusividad de usos en las diferentes zonas de la ciudad, favoreciendo su mezcla mediante la implantación de otros nuevos que respondan a las necesidades y demandas actuales, por ejemplo dotaciones educativas, equipamientos culturales o áreas recreativas.
- Facilitar la funcionalidad urbana mejorando la movilidad, los sistemas de transporte colectivo y los sistemas avanzados de telecomunicaciones.
- Preservar el medio ambiente urbano y mejorar la calidad de vida de sus habitantes mediante la aplicación de medidas de calidad ambiental y la regeneración de zonas deprimidas de la ciudad.
- Fomentar la recuperación, integral del centro urbano, al tiempo que se extiende y articula la ciudad en su conjunto, mediante un tratamiento que mejore su habitabilidad y calidad ambiental.

4.4.- ÁMBITO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

El Plan de Accesibilidad comprende el estudio de todos los aspectos que afectan a la accesibilidad en los ámbitos de urbanismo, edificación, transporte y comunicación, y que se están regulados por la ley de promoción de la accesibilidad y sus decretos técnicos de desarrollo.

Dado que un Plan de Accesibilidad es una herramienta de gestión y planeamiento municipal, el entorno sobre el que se actúa es, en principio, todo aquello que sea de titularidad municipal, evitando la inclusión de equipamientos y servicios dependientes de otras entidades sobre los que el Ayuntamiento no puede comprometer actuaciones. De esta manera, se garantiza que las propuestas que se incluyen en el Plan se puedan llevar a cabo, al comprometer al principal agente impulsor de las mismas, el Ayuntamiento.

Existe, no obstante, la posibilidad de incluir dentro del estudio ámbitos sobre los que, a pesar de no ser de titularidad municipal, el Ayuntamiento tiene poder de gestión, o simplemente especial interés. En estos casos, el ámbito se consensúa entre todas las partes que intervienen en la realización y ejecución del Plan.

Los criterios generales que definen, dentro de cada apartado, el ámbito de actuación son los que a continuación se describen:

Urbanismo – Vía Pública

Se incluyen en el Plan todos los itinerarios de interés peatonal. Se excluyen: las zonas donde el casco urbano pierde cohesión (camino agrícolas, etc.), las zonas cuyo uso específico conlleve su inadaptabilidad (algunas zonas industriales o portuarias), las zonas sobre las que el Ayuntamiento tenga ya prevista una actuación que modifique sustancialmente su morfología, y las zonas sin urbanizar.

Se busca hacer accesible el municipio, proponiendo la ampliación de la acera para permitir el cruce simultáneo de una persona caminando y otra que va en silla de ruedas, o plataforma única en aquellas calles estrechas en las que el peatón no puede circular de manera segura, así como la construcción de pasos peatonales a nivel de la calzada, la reordenación de los elementos de mobiliario urbano, de señalización y comerciales, procurando que estos estén siempre en el lado externo de la calzada. Se busca también eliminar aquellos elementos que sean inaccesibles, sustituyéndolos por otros de diseño correcto cuando sea necesario.

Edificación

Se incluyen en el Plan todos los edificios de titularidad municipal. Se excluyen sin embargo: los que estén en estado de ruina o semirruina, los que según la planificación del Ayuntamiento estén destinados a desaparecer, o aquellos sobre los que ya exista un proyecto de reforma, entendiéndose que este ya incluye las propuestas necesarias para garantizar su accesibilidad.

- Resolver el acceso al edificio procurando no generar accesos alternativos.
- Resolver todos los desniveles internos en los recorridos.
- Ubicar ascensores para permitir el acceso a las plantas superiores.
- Situar como mínimo un lavabo adaptado en cada una de las plantas.
- Adaptar tanto los lavabos de hombres como los de mujeres.
- Proponer el establecimiento de convenios con otras administraciones para que se adapten sus edificios.
- Proponer campañas de difusión y de incentivos hacia los comerciantes para que hagan accesibles sus locales.

Transporte

En el apartado de transporte se incluyen todos los elementos del transporte, o aspectos relacionados con éstos, ya sean fijos (como las marquesinas) o móviles (como las unidades de transporte), de los que el Ayuntamiento es titular. También se incluye en el ámbito del plan el análisis de las plazas de aparcamiento reservado para Personas con Movilidad Reducida.

- Tener paradas confortables.
- Disponer de aparcamientos reservados en los entornos de todos los centros de interés municipal.

Comunicación

Por último, en el apartado de comunicación se incluyen en el plan todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en la comunicación dentro de cada uno de los ámbitos anteriores. El plan abarca también aquellos sistemas de comunicación, información, atención al público, página web, etc. que sean dependientes del Ayuntamiento.

- Permitir que cualquier persona que tenga problemas sensoriales pueda comunicarse, informarse y orientarse en el espacio urbano, la edificación y el transporte. De igual manera que disponga de los medios para poder detectar problemas espaciales cuando existan.

4.5.- CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Para que el Plan sea asumible, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas.

Para establecer las prioridades en las que se determinan las zonas, edificios y elementos sobre las que se va actuar, es decir los itinerarios sobre los que se articula el plan de accesibilidad, se tienen en cuenta los criterios que a continuación se desarrollan.

Existen dos niveles de prioridad, un primero que determina el grado de interés de los itinerarios o sectores, edificios y líneas de transporte, y un segundo que determina con mayor detalle la necesidad o urgencia de realizar las intervenciones propuestas.

Primer nivel de prioridad: Definición del grado de interés.

Durante la fase de recogida de información, se establece un primer nivel de priorización en los cuatro ámbitos del Plan. Este nivel de priorización responde al grado de interés del elemento de que se trate y nos sirve para clasificar el territorio, los edificios y los medios de transporte, en función de las variables más evidentes como son concurrencia, uso, etc.

Segundo nivel de prioridad: Definición del grado de necesidad o urgencia.

Cuando pasamos a evaluar las prioridades anteriormente establecidas, por tramos de la vía pública, accesos y dependencias de los edificios y elementos unitarios de transporte, encontraremos que, al aplicar los criterios de priorización, existen obras urgentes en zonas y edificios de interés bajo y obras que no son muy necesarias en zonas y edificios de interés alto.

En general tendrán el nivel de máxima prioridad las actuaciones de la zona y edificios de interés alto y prioridad alta, pero algunas podrán ser realizadas en una etapa posterior, si se determina que tienen una prioridad inferior y no impiden la accesibilidad global del itinerario.

El plan de etapas se configurará inicialmente, combinando estas dos informaciones, primero clasificar por itinerarios o edificios o líneas o trabajo, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios o edificios o líneas de trabajo, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar.

Para establecer un plan de etapas definitivo faltará aplicar la valoración de las acciones a realizar, pues deberá acoplarse a las posibilidades financieras del municipio.

Los criterios de priorización que se utilizaran para definir el grado de interés y de urgencia, son los siguientes:

- **Urgencia**
- Número de personas usuarias concretas con problemas de movilidad (residencias geriátricas).
- Riesgo (pavimentos deslizantes, desniveles sin barandillas....).
- Existen situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.

- **Rentabilidad social**
- Aquellas actuaciones que beneficien a un número más alto de personas serán las primeras a realizarse.

- **Reparto de los beneficios del Plan por todo el territorio**
- Los efectos del plan se deben notar en todos los barrios de la población, a ello nos obliga el propio proceso de participación ciudadana, por lo cual, aunque las actuaciones más acuciantes se suelen concentrar en los barrios centrales e históricos, debe existir una distribución geográfica equitativa de las mismas. Ello es preciso para que no se produzca un cierto desencanto ante de este tipo de planes, que nos afectan de alguna manera a todas las personas.

- **Previsión en programa de actuación municipal o de otras entidades.**
- Las actuaciones programadas que correspondan a obras de renovación municipales o de otras entidades se colocarán en el plan de etapas de acuerdo con la previsión municipal y si se considera que son prioritarias, se debe plantear a las personas responsables de las mismas la conveniencia de su adelanto. De esta manera se puede conseguir un considerable ahorro en las actuaciones propuestas en el propio Plan.

- **Demanda de asociaciones y del proceso de participación ciudadana.**
- El conocimiento que aportan las asociaciones de vecinos y las entidades de una población, debe tenerse muy en cuenta, pues refleja la percepción de los ciudadanos ante de los problemas de accesibilidad. Es posible que, a veces,

demanden criterios más exigentes que los de la propia ley, respecto a determinados espacios.

- **Económico**

- La capacidad presupuestaria del municipio condicionará las decisiones referentes a los tipos de actuación y también en qué momento se tendrá la capacidad necesaria para afrontar determinados gastos. Esto es de gran importancia pues se trata de un Plan plurianual, y en general los municipios hacen los presupuestos por anualidades y sólo estudios puntuales de inversiones a más largo plazo.
- También debe hacerse un análisis económico con el objetivo de poder coordinar las inversiones, con posibles subvenciones e inversiones en accesibilidad de otras administraciones o entidades en el municipio.

- **Mayores efectos sinérgicos en otros beneficios sociales**

- Determinadas actuaciones en la accesibilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal como una revitalización del municipio, del medio ambiente...
- En las decisiones que competen al transporte determinadas medidas que favorecen la accesibilidad para todos fomentan su uso y como consecuencia, se disminuye la utilización del automóvil, lo cual significa menos contaminación y, paralelamente, disminución de la congestión.

- **Disponibilidad y facilidad técnica de ejecución**

- La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones las retrasarán en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

- **Oportunidad según el uso que se haga de las dependencias del edificio.**

- Debe conocerse siempre la previsión de uso de las dependencias que se evalúan, pues en la edificación, los elementos a evaluar dependen del uso de cada edificio.

4.6.- INCIDENCIA DE LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD

A continuación y a modo de ejemplo de los beneficios que la adopción de una política de mejora de la accesibilidad y la movilidad conlleva, se exponen algunas soluciones y actuaciones que inciden positivamente en la accesibilidad de la ciudad.

- El proceso de **peatonalización**, cierre al tráfico rodado y recuperación para el peatón de vías que antes tenían la mayor parte de su espacio destinado al paso y aparcamiento de vehículos es una de las actuaciones que más incidencia y popularidad tienen y que por otra parte más inciden positivamente en la accesibilidad de la ciudad.
- La creación de nuevas **aceras de dimensiones generosas** hasta alcanzar una dimensión mínima de 2 m. de anchura, en las nuevas urbanizaciones que se están construyendo.
- La actuación de **protección de alcorques** con rejillas adecuadas (y de tipologías variadas) para impedir accidentes sobre todo de invidentes.
- La instalación en las vías de máximo tráfico peatonal y rodado de **avisadores acústicos en los semáforos** para indicar el paso a personas con problemas de visión. En este punto, cabe incidir en la conveniencia e idoneidad de la instalación de avisadores acústicos con accionamiento mediante mando a distancia (que portaría cada invidente), elemento muy acertado pues discrimina los sonidos del semáforo actuando solo cuando es realmente necesario (cuando el invidente o usuario del mando a distancia lo activa).
- La construcción de los nuevos **vados peatonales accesibles** para personas usuarias de silla de ruedas hasta alcanzar la cota 0 con respecto a la calzada, con pendientes suaves y pavimento de textura diferenciada detectable por invidentes. Cabe destacar la ejecución de vado en acera con aparcamiento en fila o batería, para lo cual, se ha prolongado el espacio de acera "abrazando" la zona de aparcamiento en fila o batería, evitando así que un coche estacionado tapone el paso de peatones, y acercando al peatón a la otra acera.
- La actuación consistente en **eleva la calzada en los pasos de peatones a nivel de la acera** contigua obligando al vehículo a ascender y descender, y permitiendo al peatón un paso a nivel sin subidas ni bajadas en la zona del paso de peatones como es habitual, realizada en lugares de máximo tránsito peatonal.

- La **correcta protección y señalización de las obras** con presencia de vallas, andamios, etc. que suelen normalmente constituir puntos de accesibilidad difícil o imposible.
- La instalación de **puertas de apertura automática** en los edificios públicos que facilitan totalmente la accesibilidad para todas las personas.
- La dotación en el edificio de **señalización alternativa** para personas con discapacidades visuales, personas sordas, etc.
- La instalación en los edificios públicos de **aseos adaptados** para su uso por P.M.R. (Personas con Movilidad Reducida).
- La instalación en los edificios públicos de un correcto sistema de **protección contra incendios**.
- La reserva de **aparcamientos accesibles a personas con movilidad reducida** cercanos a los accesos de los edificios públicos.
- La correcta **señalización exterior e interior** en los edificios, necesaria en todos los casos.
- La incorporación de **rampas adecuadas o elevadores accesibles** para salvar desniveles.

4.7.- UN PLANTEAMIENTO PARA TODAS LAS PERSONAS

Nos hemos referido ya a la accesibilidad como una cualidad del medio que afecta a la totalidad de la población, que reside o que visita la ciudad, y no sólo a un amplio colectivo de afectados. Podemos decir que la accesibilidad es necesaria para muchas, y que puede serlo para todas las personas.

Pero las ciudades tienen otras muchas y complejas cuestiones que influyen de manera determinante y que es preciso tener en cuenta para abordar con rigor los problemas de accesibilidad y movilidad. Es necesario completar e integrar las actuaciones llevadas a cabo, a partir de un planteamiento global que las haga realmente utilizables, y determinar qué y cómo podemos aprender a partir de estas experiencias y de otras llevadas a cabo en otros lugares. Muchos años de experiencias deberán servir, al menos, para haber realizado algunas aportaciones importantes.

Transformar el medio urbano existente, con sus barreras que influyen en el comportamiento de la ciudadanía y producen situaciones inadecuadas para una parte de la población, en un entorno integrado requiere:

- Proyectar y planificar para un futuro sin barreras.
- Adaptar el medio urbano para la eliminación de las existentes.

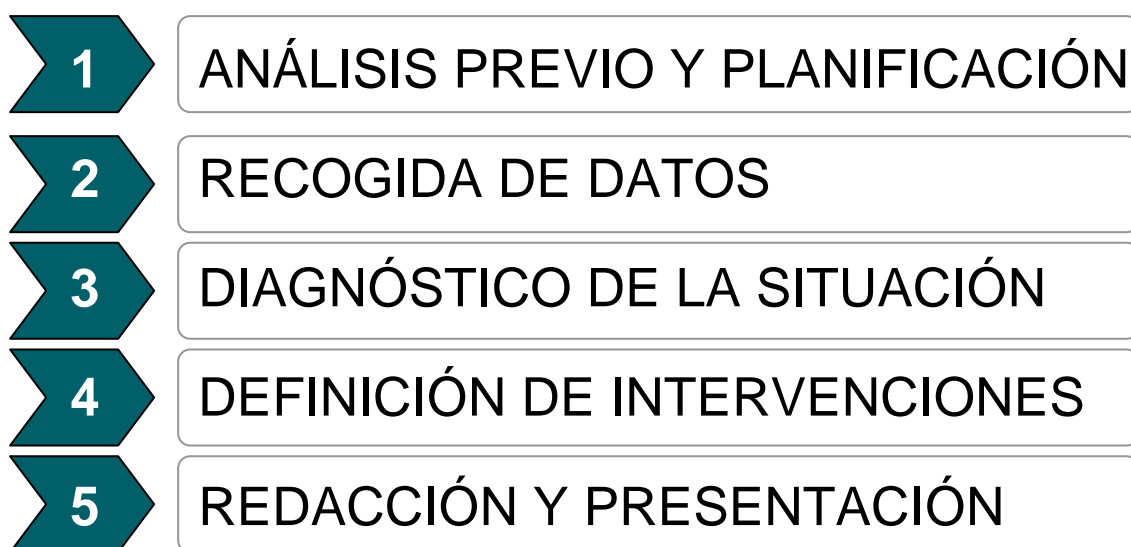
Un entorno integrado significa la existencia simultánea de equipamientos, ámbitos exteriores y medios de transporte y comunicación donde la evitación y supresión de barreras se ha realizado de forma conjunta y armónica y donde es posible desplazarse con el mínimo esfuerzo y con el mayor confort posible.

No debemos encontrarnos con contradicciones como edificios accesibles en calles en las que las aceras no lo son, o donde no existen medios de transporte adaptado para llegar a ellos. O zonas peatonales privadas de continuidad o con dificultades para acceder a ellas. Lo que se traduce en una baja utilización de dichos servicios o equipamientos por parte de las personas a quienes, en principio, iban dirigidos.

Para cumplir con ambos propósitos, proyectar sin barreras en el futuro y adaptar el medio urbano existente, se ha elaborado el presente Plan de Accesibilidad, por lo que se ha realizado un cuidadoso estudio del nivel de accesibilidad de la ciudad, tanto del grado de conocimiento, concienciación y prioridad que se le concede, como de la realidad física de la ciudad.

5.- METODOLOGÍA UTILIZADA

La primera tarea a realizar una vez impulsada la consecución del Plan de Accesibilidad es conocer el estado actual de accesibilidad de la localidad en lo que se refiere a la vía pública, los edificios municipales, el transporte y la comunicación.



Para ello, y tras un análisis previo de la información recogida, se efectúa un exhaustivo estudio de campo de la ciudad, tendente a detectar las barreras existentes y las posibilidades de supresión y solución. Para ello se analizan los condicionantes geográficos de la ciudad, su estructura urbana, red viaria, equipamientos, transportes, mobiliario urbano, información y señalización, etc.

Seguidamente, se valoran los problemas detectados y se proponen las soluciones posibles, teniendo en cuenta su viabilidad y procurando obtener un conjunto integrado, coherente y armónico.

Una vez valorado el impacto de los problemas detectados y analizadas las prioridades, se elaboran las propuestas de mejora con sus respectivas valoraciones estimativas.

La **Elaboración del Plan de Etapas** se realiza a continuación del análisis y propuestas de intervención, con un nuevo análisis conjunto de los resultados obtenidos, que permite realizar una primera propuesta de plan de actuación, que comprende tanto los itinerarios como los edificios que formarán parte del plan cuadrienal. Para que el Plan sea asumible, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas.

Sobre esta primera propuesta se realiza una estimación de costos, que permite un nuevo análisis que tendrá como finalidad última dividir el plan en cuatro fases anuales equilibradas en presupuesto, que marquen un orden claro de prioridades.

Para establecer las prioridades en las que se determinan las zonas sobre las que se va a actuar, es decir los itinerarios sobre los que se articula el plan de accesibilidad, se tienen en cuenta los siguientes criterios (ver apartado “Criterios de Priorización”):

1. Los entornos de los edificios de interés.
2. El nivel de accesibilidad preexistente en casa zona.
3. Las zonas de influencia del transporte público.
4. El programa de inversiones previsto.

La propuesta de itinerarios que a la conclusión del plan formarán una red básica de itinerarios accesibles, conecta los puntos y calles más importantes de la localidad. Sin embargo pueden existir ocasiones en las que un usuario concreto solicite, por una necesidad evidente y urgente, la adaptación de pequeños itinerarios que en principio quedaban fuera de la propuesta de intervención.

Hay que tener en cuenta que una gran parte de las intervenciones que propone el Plan se pueden contemplar en programas de actuación municipal a largo plazo, con lo que se reduce su presupuesto del total del Plan. Hay que decir que se puede prever que aprovechando los trabajos de pavimentación y mantenimiento de la ciudad se generará un ahorro que acortará, todavía más, los plazos previstos.

Como el ámbito del Plan de Accesibilidad implica la modificación o reforma de los edificios municipales y las vías y espacios de uso público, se toman como referencia el Anejo V del decreto 68/2000 por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad en la CAPV, y la OM VIV/561/2010 y el RD 173/2010, que regulan las condiciones mínimas de accesibilidad exigibles tanto a edificios como a entornos urbanos, tanto en obra nueva como en rehabilitación y reforma.

Como criterio general, a la hora de redactar el Plan consideramos un espacio, una instalación o un servicio accesible si sus componentes se ajustan a los criterios técnicos recogidos en los Anejos del Decreto 68/2000 de desarrollo de la Ley para la Promoción de la Accesibilidad de la CAPV, y a las previsiones normativas de la OM VIV/561/2010 y el RD 173/2010.

Se consideran practicables los edificios, locales o instalaciones que no ajustándose a los parámetros especificados anteriormente, no impiden su utilización de manera autónoma por personas con movilidad reducida. Estos criterios de practicabilidad quedan definidos en el artículo 3.2. del Anejo V del Decreto 68/2000.

En caso de que ni siquiera los criterios de practicabilidad se cumplan en el elemento concreto estudiado, se considerará no accesible.

Para los casos en los que la normativa vigente presenta lagunas o indefiniciones (generalmente en aspectos como los de la comunicación en los servicios ofrecidos, y en los referentes a la aparición, posterior a la redacción de la normativa, de tecnologías que facilitan el acceso a los servicios públicos por parte de cualquier persona), nos regimos por nuestra amplia experiencia en la materia, así como en las conclusiones planteadas por las propias asociaciones de personas discapacitadas, con las que hemos tenido relación a lo largo de toda nuestra trayectoria.

Seguidamente se define la metodología habitual del equipo redactor a la hora de afrontar cada uno de los ámbitos mencionados.

5.1.- URBANISMO

Una vez determinadas las zonas de prioridad alta a estudiar, seleccionadas según los criterios de priorización y consensuadas con los servicios técnicos municipales, se realiza un análisis de la vía pública, diagnosticando tanto los elementos de mobiliario urbano como los elementos de urbanización en función de su accesibilidad, y proponiendo soluciones de adaptación, así como la valoración de las mismas en los itinerarios principales.

Mediante las fichas y planos elaborados para la recogida de datos, se recoge la siguiente información:

- Aceras estrechas, inferiores a 1,80 m.
- Inexistencia de acera
- Plataforma única existente
- Caminos
- Tramos sin urbanizar
- Estudio de pendientes.
- Vados peatonales accesibles y practicables
- Inexistencia de vados
- Puntos peligrosos, elementos que por su ubicación o diseño suponen peligro
- Estado y tipologías de pavimentos
- Señalización
- Elementos Urbanos
- Mobiliario Urbano
- Protección de alcorques
- Semáforos con avisador acústico
- Colocación de pasamanos
- Obras y elementos puntuales

El estudio de los datos de la vía pública, es decir las características de la acera (anchuras y tipologías), las pendientes, y la ubicación y el diseño del mobiliario urbano, determina que un tramo de calle sea o no accesible.

Se elabora una propuesta de intervención en todas las calles estudiadas que puede suponer la ampliación o construcción de aceras, reubicación de elementos de mobiliario urbano, propuesta de transformación en plataforma única, y/o urbanización de calles.

ITINERARIOS PEATONALES
<ul style="list-style-type: none"> ■ Pavimentación/Repavimentación ■ Construcción/Reconstrucción de acera + Construcción/Ampliación de senda - Ampliación de acera ■ Construcción de plataforma única ▼ Reconstrucción de vado de vehículos + Instalación de pasarelas en playa
VADOS PEATONALES
<ul style="list-style-type: none"> ● Vado sin intervención ● Adaptación de vado ● Reconstrucción de vado ● Construcción de vado en paso existente ● Construcción de vado en paso propuesto ● Pintado de paso de cebra ● Calzada elevada ● Construcción de calzada elevada
SEMAFOROS PEATONALES
<ul style="list-style-type: none"> ● Semáforo sin intervención ● Desplazamiento de semáforo ● Sonorización de semáforo ● Sonorización y desplazamiento de semáforo
DISCONTINUIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Adaptación de escalera - Supresión de escalón aislado - Adaptación de rampa - Construcción de rampa
SANEAMIENTO
<ul style="list-style-type: none"> + Sustitución de rejilla - Sustitución de rejilla lineal - Instalación de rejilla lineal
DESPLAZAMIENTO: MOBILIARIO
<ul style="list-style-type: none"> ● Banco ● Papelera ● Contenedor de superficie ● Contenedor soterrado ● Panel informativo ● Aparca-bicicletas
DESPLAZAMIENTO: INSTALACIONES
<ul style="list-style-type: none"> ● Farola ● Poste con conexión ● Poste sin conexión ● Armario de instalaciones ● Fuente ● Boca de incendios
DESPLAZAMIENTO: SERVICIOS
<ul style="list-style-type: none"> ● Buzón de correos ● Cabina de teléfonos ● Teléfono-taxi ● Máquina Zona Azul ● Cabina lavabo público ● Kiosko ● Terraza-velador
DESPLAZAMIENTO: JARDINERIA
<ul style="list-style-type: none"> ■ Arbol-alcorque ■ Jardinera ■ Elemento decorativo
DESPLAZAMIENTO: TRAFICO
<ul style="list-style-type: none"> ● Balardo ● Señal de tráfico ● Semáforo de tráfico ● Poste parada bus ● Marquesina
APOYO Y/O SEGURIDAD
<ul style="list-style-type: none"> - Instalación de pasamanos - Desplazamiento de barandilla - Instalación de barandilla ▼ Señalización de riesgo ▼ Discontinuidad de itinerario en fachada ▼ Instalación de señal de paso de peatones ▼ Instalación de señal de plataforma única Ⓞ Plaza reservada en espacios públicos

Todas estas intervenciones se cruzan con la base de precios para la adaptación del medio urbano, con el fin de obtener un presupuesto de intervención aproximado en tales tramos, y a partir de éste, un presupuesto de intervención general en el conjunto de los itinerarios priorizados. De esta manera, se elabora el presupuesto de actuación sobre la vía pública.

Posteriormente se realiza un análisis de los resultados obtenidos, y a partir de este, y según los criterios de priorización definidos, se decide cuántos y cuales de los tramos de calle analizados pasarán a formar parte de un primer plan cuadrienal, y del mismo modo qué tramos de calle se dejan para que sean intervenidos en fases posteriores.

5.2.- EDIFICIOS

Se analizan los edificios de titularidad municipal, diagnosticando su grado de accesibilidad actual, y proponiendo soluciones de adaptación para cada caso concreto, así como su valoración. Del análisis realizado se obtiene una propuesta y un presupuesto de las actuaciones para cada uno de los edificios analizados.

Se adopta el criterio general de que en toda intervención se consiga que el edificio resulte accesible. También se considera que toda intervención tiene que ser siempre el resultado de un estudio arquitectónico global del edificio, no operando de manera sectorial en el mismo.

Una vez facilitados los planos de dichos edificios por el Ayuntamiento, se realiza una evaluación de cada uno de los edificios municipales seleccionados, mediante la redacción de un informe técnico de cada edificio que incluye la siguiente información:

- A. Diagnóstico y valoración de la situación actual
- B. Propuesta de soluciones
- C. Valoración estimativa de las soluciones planteadas.

Todos estos datos se recogen en la ficha de inspección de edificios. La ficha de inspección de edificios está estructurada sobre la base de los distintos ámbitos y categorías en los que dividimos los edificios a la hora de su análisis. Se estudian todos los parámetros recogidos en la normativa aplicable.

1. **EXTERIORES:** Se trata del espacio, perteneciente al edificio, comprendido entre la vía pública y la entrada al edificio.

Ámbitos	Categorías
1.1. Acceso principal - Otro acceso	1.1.1. Itinerario
	1.1.2. Puerta exterior
1.2. Espacios exteriores	1.2.1. Itinerario
	1.2.2. Aparcamiento reservado
	1.2.3. Gradas
	1.2.4. Cancha deportiva
	1.2.5. Piscina

2. **ACCESO AL EDIFICIO:** En esta parte se estudian las puertas de acceso al interior del edificio (estos accesos pueden ser directamente desde la vía pública, si no existen espacios exteriores, o desde los espacios exteriores).

Ámbitos	Categorías
2.1. Puerta principal / otra puerta	2.1.1. Itinerario
	2.1.2. Puerta

3. **INTERIOR DEL EDIFICIO:** Se estudian todos los recorridos y dependencias del edificio, incluso las partes que no son de uso público.

Ámbitos	Categorías
3.1. Vestíbulo	3.1. Vestíbulo
3.2. Recorrido horizontal	3.2. Itinerario
3.3. Recorrido vertical	3.3.1. Ascensor
	3.3.2. Escalera
	3.3.3. Rampa
	3.3.4. Puerta
3.4. Dependencias y salas de interés	3.4.1. Sala de uso común
3.5. Servicios	3.5.1. Servicio adaptado
	3.5.2. Servicio no adaptado
3.6. Vestuarios y duchas	3.6.1. Vestuario adaptado

Sobre la base de estas modificaciones propuestas en el estudio arquitectónico sobre plano, y las deducidas de los datos recogidos en la ficha de inspección, se elaboran las intervenciones, donde se describen, por ámbitos, las actuaciones a realizar en todos los campos que tengan alguna relación con la accesibilidad.

Todas estas intervenciones se cruzan con las bases de precios y se obtiene el presupuesto de adaptación del edificio. Todo el trabajo realizado se refleja en un informe técnico de cada edificio.

5.3.- TRANSPORTE

En el transporte, se realiza el análisis de los elementos estáticos de las líneas de transporte, como marquesinas y palos de parada, analizando su ubicación y diseño, y proponiendo medidas para su adaptación. Se analiza también la ubicación y el diseño de las plazas de aparcamiento reservado de uso público, proponiendo la situación idónea dentro de la población.

En el caso de que el ayuntamiento tenga competencias sobre otros elementos de transporte, como por ejemplo las líneas urbanas de autobuses, se estudian los elementos móviles y todo lo relacionado con la interacción con las personas usuarias.

Se realiza una recogida de datos en una visita que incluye todos los elementos que abarca el ámbito de estudio. La recogida de datos se realiza con las fichas específicas habilitadas al efecto.

De todos los elementos se estudia el diseño, la ubicación, la señalización y la información que contienen, teniendo en cuenta los parámetros de accesibilidad que dicta la normativa y otros criterios de Diseño para Todas las Personas.

Finalmente se pasa a redactar y presupuestar las propuestas de mejora que se ven reflejadas en el apartado de transporte del presente Plan de Accesibilidad.

5.4.- COMUNICACIÓN

Por último, el apartado de **comunicación** se trata como un aspecto transversal en el análisis y propuestas de la vía pública y de la edificación. Para ello, se realiza un análisis de los sistemas de señalización gráfica y acústica en edificios municipales y en paradas de autobús. Las propuestas se integran en el análisis y diagnóstico correspondiente a cada apartado, de manera que las intervenciones de cada ámbito sean completas (incluyendo la comunicación en cada caso), pero también se reflejan en modo separado, permitiendo una visión de las carencias en el ámbito de la comunicación detectadas en el municipio.

6.- INSTRUMENTOS

Para la realización del Plan de Accesibilidad se han utilizado distintos instrumentos, desde aplicaciones informáticas hasta fichas de recogida de datos. Tal y como se describe en la metodología, en el proceso de realización del Plan de Accesibilidad intervienen distintas figuras profesionales y técnicas, y además se utilizan múltiples recursos técnicos y materiales, la mayoría de ellos específicos para esta labor.

A continuación se describen los distintos instrumentos específicos utilizados en software informático, fichas de análisis y recogida de datos, cartografía y tablas de precios:

Software

- Base de Datos “TRAMOS”, está basada en Microsoft Access, y se utiliza para la introducción informática de los datos recogidos en el análisis de vía pública, así como para la elaboración de los informes.
- Base de Datos “ZONAS LIBRES”, está basada en Microsoft Access, y se utiliza para la introducción informática de los datos recogidos en el análisis de parques, plazas, jardines y otras zonas libres así como para la elaboración de los correspondientes informes.
- Base de datos “EDIFICIOS”, está basada en Microsoft Access, y se utiliza para la introducción informática de los datos recogidos en el análisis de los edificios, y la elaboración de los correspondientes informes.
- Base de datos “PARADAS DE BUS”, está basada en Microsoft Access, y se utiliza la introducción informática de los datos recogidos en el análisis de las paradas de autobús, y la elaboración de los correspondientes informes.
- Base de datos “APARCAMIENTOS RESERVADOS”, está basada en Microsoft Access, y se utiliza la introducción informática de los datos recogidos en el análisis de los aparcamientos reservados para PMR, y la elaboración de los correspondientes informes.

Fichas de recogida de datos

- *Ficha de recogida de datos en vía pública:* sirve para recoger los datos generales de cada tramo, así como los elementos de mobiliario urbano y su valoración en cuanto a ubicación y diseño, además de todas aquellas observaciones de interés. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.
- *Ficha de recogida de datos en zonas libres:* sirve para recoger los datos generales de las zonas libres (parques, plazas, jardines, etc.), así como de los elementos de mobiliario urbano existentes y su valoración en cuanto a ubicación y diseño, además de todas aquellas observaciones de interés. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.
- *Ficha de referencia de elementos de vía pública:* marca las condiciones que debe cumplir cada elemento para valorarlo en cuanto a ubicación y diseño. Se ha utilizado para orientar las valoraciones y el diagnóstico de los elementos de vía pública. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.
- *Ficha de recogida de datos en edificios:* sirve, por un lado, como guía de las condiciones que debe cumplir los elementos, espacios y dependencias del edificio, y por otro, para recoger los datos del edificio basándose en las condiciones anteriores. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.
- *Ficha de inspección paradas de autobús:* sirve para recoger los datos necesarios para el posterior diagnóstico de marquesinas y paradas de autobús. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.
- *Ficha de inspección de aparcamientos reservados:* sirve para recoger los datos necesarios para el posterior diagnóstico de marquesinas y paradas de autobús. La ficha ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor.

Cartografía y Planos

- Se ha utilizado la cartografía informatizada, facilitada por los servicios técnicos del Ayuntamiento.
- Para el análisis de los edificios municipales se han utilizado los planos facilitados por los servicios técnicos del Ayuntamiento.
- Se han utilizado los programas Autocad 2009 y el GIS Mapinfo 7.5 para la elaboración del Plan de Accesibilidad.

Bases de precios

Las bases de precios han sido diseñadas y elaboradas por el equipo redactor, debido a la falta de referencias existente en cuanto a bases de precios específicas para accesibilidad. Se han consultado otras referencias de precios en arquitectura y urbanismo existentes en el mercado, y se han contrastado con otras bases de precios aplicadas en el campo de la accesibilidad, como las de PROA SOLUTIONS (Barcelona) y las de FUNDOSA ACCESIBILIDAD (Madrid).

En cualquier caso, las bases de precios utilizadas para la realización de estos presupuestos, están suficientemente cotejadas y contrastadas para garantizar una fiabilidad adecuada.

- *Base de precios para la adaptación del medio urbano.* Esta base de precios ha sido diseñada y elaborada por el equipo redactor. Para ello se ha utilizado como referencia la *Base de Precios de Edificación y Urbanización 2008*, editada por el Gobierno Vasco.
- *Base de precios para la adaptación de edificios.* Estos precios hacen referencia a la base de datos de precios estimativos de elementos de intervención para la elaboración de valoraciones estimativas para la supresión de barreras arquitectónicas en los equipamientos públicos municipales, publicado en el número 24 de QUADERNS del Semanario Informativo de la Dirección General de la Administración Local de Cataluña, con correcciones y ampliaciones efectuadas por ADIR.

ANEXO I – Bibliografía Básica

ACCESIBILIDAD AL MEDIO URBANO PARA DISCAPACITADOS VISUALES. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM). 1992

*ACCESIBILIDAD A LOS MEDIOS AUDIOVISUALES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD – AMADIS 2006
Real Patronato sobre Discapacidad. 2007*

*ACCESIBILIDAD DE CAJEROS AUTOMÁTICOS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS.
Fundació Barcelona Digital. 2006*

*ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS DE USO PÚBLICO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO: INFORME EXTRAORDINARIO DE LA INSTITUCION DEL ARARTEKO AL PARLAMENTO VASCO. ARARTEKO
SIIS-Centro de Documentación y Estudios. 2003*

*ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO FISICO PARA PERSONAS CON CEGUERA O DEFICIENCIA VISUAL.
Organización Nacional de Ciegos Españoles, Dirección de Autonomía Personal y Bienestar Social. 2003*

*ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS PUBLICOS Y EDIFICACION: GUIA PARA LA APLICACION TECNICA DE LA LEY DE PROMOCION DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESION DE LAS BARRERAS ARQUITECTONICAS, URBANISTICAS Y DE LA COMUNICACION EN CANTABRIA.
Gobierno de Cantabria, Consejería de Sanidad, Consumo y Bienestar Social. 1997*

*ACCESIBILIDAD EN LOS ENTORNOS PÚBLICOS URBANIZADOS
Gobierno de España. Ministerio de Vivienda. 2010*

*ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON CEGUERA O DEFICIENCIA VISUAL.
Organización Nacional de Ciegos Españoles, Sección de Acción Social e Integración Laboral .1994*

ACCESIBILIDAD Y SUPRESION DE BARRERAS: EL METODO Y PROCEDIMIENTO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 1996

ACCESIBILIDADE O MEDIO FISICO. COLEXIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE GALICIA

Xunta de Galicia, Conselleria de Traballo e Servicios Sociais, Direccion Xeral de Servicios Sociais. 1992

ANALISIS COMPARADO DE LAS NORMAS AUTONOMICAS Y ESTATALES DE ACCESIBILIDAD.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1999

BARES Y RESTAURANTES ACCESIBLES PARA TODAS LAS PERSONAS.

Fundación ONCE. Federación Española de Hostelería. 2007

BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL. SOCYTEC S.L.

Junta de Comunidades de Castilla - La Mancha. 2007

CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

Fundación Fernando González Bernáldez. 2007

COMO HACER CASAS RURALES ACCESIBLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

PREDIF. 2005

CONCEPTO EUROPEO DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales; Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas. 1996

CRITERIOS BASICOS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y HABITABILIDAD EN EL MEDIO URBANO

Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 1991

CURSO BASICO SOBRE ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO: EVITACION Y SUPRESION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS, URBANISTICAS, EN EL TRANSPORTE Y EN LAS TELECOMUNICACIONES.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1996

CURSO DE TURISMO ACCESIBLE.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 2006

DE LA CIUTAT SENSE BARRERES A LA CIUTAT PER A TOTHOM.

Diputació de Barcelona.2002

DECÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD TURISTICA

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 2007

DISEÑO URBANO. ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD.

Instituto Monsa de Ediciones. 2007

EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Ministerio de Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales.1989

EL HOTEL ACCESIBLE. GUÍA PARA SU DISEÑO, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2006

ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LA RED DEL METRO DE BARCELONA.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1992

GUIA ACCESIBLE DEL VIAJERO CON MOVILIDAD Y/O COMUNICACIÓN REDUCIDAS

Editorial Polibea. 2004

GUIA BASICA PER A LA REDACCIO D'UN PLA D'ACCESSIBILITAT MUNICIPAL:(VIA PUBLICA I EDIFICACIO)

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 2000

GUIA DE ACCESIBILIDAD PARA EL COMERCIO Y LA HOSTELERIA

Cámara de Comercio de Murcia. 2007

GUIA PARA LA ELIMINACION DE LAS BARRERAS DE COMUNICACIÓN = GUIA PARA A ELIMINACION DAS BARREIRAS DE COMUNICACION

Federación de Asociacions de Xordos do Pais Galego

GUIA PARA LA REDACCION DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 2000

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION 2001

Ministerio de Fomento; Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2001

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD A LOS PARQUES NACIONALES ESPAÑOLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Organismo Autónomo Parques Nacionales. 2003

HIRI ANALISIRAKO MANUALA. GENEROA ETA EGUNEROKO BIZITZA

Hiria Kolektiboa. Esuko Jaurlaritza-Gobierno Vasco. 2010

LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS: DIAGNÓSTICO Y SOLUCIONES

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. IMSERSO. 2006

LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LOS MUNICIPIOS: GUÍA PARA UNA POLÍTICA INTEGRAL DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN. ACCEPLAN.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2005

LA DISCAPACIDAD EN EL SIGLO XXI: PLAN DE ACCION: UNA PROPUESTA DE FUTURO

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1996

LA ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS Y URBANISTICAS: UN RETO SOCIAL DEL SIGLO XXI

Fundación Dragados y Asociación de Periodistas Europeos. 2002

LA PRÁCTICA MUNICIPAL EN EL AMBITO DE LA ACCESIBILIDAD

Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 2003

LIBRO BLANCO: POR UN NUEVO PARADIGMA, EL DISEÑO PARA TODOS, HACIA LA PLENA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2003

LIBRO BLANCO DEL DISEÑO PARA TODOS EN LA UNIVERSIDAD.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. Fundación ONCE. 2007

LIBRO VERDE: LA ACCESIBILIDAD EN ESPAÑA: DIAGNOSTICO Y BASES PARA UN PLAN INTEGRAL DE SUPRESION DE BARRERAS.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

LOS BENEFICIOS DE RENUNCIAR A LAS BARRERAS: ANALISIS ECONOMICO DE LA DEMANDA DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTONICA EN LAS VIVIENDAS.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Secretaria General de Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales. 1999

MANUAL DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1995

MANUAL DE ACCESIBILIDAD A HOTELES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1994

MANUAL DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTÓNICA.

Generalitat de Valencia, Conselleria de Trabajo y Asuntos Sociales, Dirección General de Servicios Sociales. 1996

MANUAL DE ACCESIBILIDAD GLOBAL PARA LA FORMACIÓN

Fundación ONCE. AENOR. 2006

MANUAL DE ACCESIBILIDAD INTEGRAL PARA LAS EDIFICACIONES ADMINISTRATIVAS ADSCRITAS A LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO.

Ministerio de Trabajo e Inmigración. 2007

MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA HOTELES.

Real Patronato sobre Discapacidad. Paradores de Turismo de España, S.A. 2007

MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA FORMACIÓN DE ENCARGADOS DE OBRAS Y OFICIALES DE PRIMERA.

Fundación Laboral de la Construcción. 2007

MANUAL PARA UN ENTORNO ACCESIBLE

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Real Patronato sobre Discapacidad. 2005

MANUAL DE VADOS Y PASOS PEATONALES.

Escuela Libre Editorial. Fundación ONCE. 2000

MANUAL EUROPEU PER A UN ENTORN URBANITZAT ACCESSIBLE

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 1992

MANUAL SOBRE ACCESIBILIDAD Y VIDA COTIDIANA

SINPROMI. 2000

MANUAL TECNICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN LOS AEROPUERTOS

Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). 1998

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LOS ENTORNOS

Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad – CERMI. 2005

PARA UNA ARQUITECTURA ACCESIBLE: GRUPO PROYECTOS LUIS P. CARNICERO, 1991: VILLAS PARA LAURA

Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (C.E.A.P.A.T.). 1991

PLAN ESTATAL DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Fomento / Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales / Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI). 1999

PREGUNTAME SOBRE ACCESIBILIDAD Y AYUDAS TÉCNICAS

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2005

PROTOCOLO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Fundación ONCE. 2006

*I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012: POR UN NUEVO PARADIGMA, EL
DISÑO PARA TODOS, HACIA LA PLENA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003*

TURISMO ACCESIBLE

Comité Español de Representantes de Personal con Discapacidad – CERMI. 2003