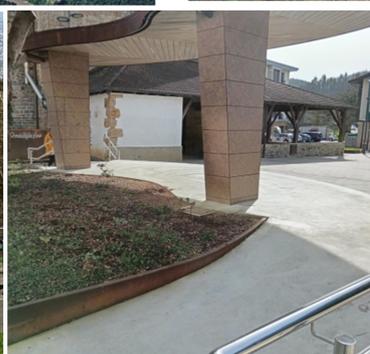


PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

ORMAIZTEGI 2024



VOLUMEN 1 ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA



ORMAIZTEGIKO UDALA

Redactado por:



Javier Regalado Herrero
Itziar Rodríguez Oyarbide



LURRALDE PLANGINTZA,
ETXEBIZITZA
ETA GARRAIO SAILA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE ORMAIZTEGI (GIPUZKOA)

INDICE GENERAL DEL PLAN

1.- ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA.....	VOLUMEN 1
2.- ÁMBITO: VÍA PÚBLICA.....	VOLUMEN 2
3.- ÁMBITO: EDIFICIOS.....	VOLUMEN 3
4.- ÁMBITO: TRANSPORTE.....	VOLUMEN 4
5.- ÁMBITO: COMUNICACIÓN Y SEÑALÉTICA.....	VOLUMEN 5
6.- SÍNTESIS DEL PIAU.....	VOLUMEN 6
7.- PLAN DE GESTIÓN Y DE COMUNICACIÓN.....	VOLUMEN 7

1.- ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA

INDICE DEL VOLUMEN

1.- AGENTES

2.- MARCO DE ACTUACIÓN

2.1.- ANTECEDENTES

2.2.- GRADO DE IMPLANTACIÓN DEL PLAN ANTERIOR

2.3.- MARCO NORMATIVO

2.4.- EL MUNICIPIO DE ORMAIZTEGI

2.4.1.- DESCRIPCIÓN E INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

2.4.2.- HISTORIA

2.4.3.- ESTRUCTURA URBANA Y ENTORNO

2.4.4.- ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA

3.- PROPUESTA ESTRATÉGICA Y ALCANCE

3.1.- OBJETIVOS DEL PIAU

3.2.- ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

3.3.- INCIDENCIA DE LAS ACTUACIONES EN ACCESIBILIDAD

3.4.- AGENTES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

4.- ESTRUCTURA DEL PLAN

5.- FUNDAMENTOS. CONCEPTOS BÁSICOS

5.1.- ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

5.2.- MEJORA DE LA MOVILIDAD

6.- METODOLOGÍA

6.1.- Participación ciudadana

6.2.- Espacio Urbano

6.3.- Edificios

6.4.- Transporte

6.5.- Comunicación

7.- NORMATIVA

ANEXO I: Bibliografía

1.- AGENTES

PROMOTOR:

El promotor de la presente Actualización del Plan Integral de Accesibilidad Universal de ORMAIZTEGI es el propio Ayuntamiento de ORMAIZTEGI con CIF P2001100C.

Este documento se ha elaborado con el apoyo del Departamento de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes del Gobierno Vasco. Según la resolución de 22 de abril de 2024, del Viceconsejero de Vivienda, por la que se resuelven las subvenciones a entidades locales para la implantación de la estrategia de accesibilidad universal a través de planes integrales de accesibilidad universal y para la ejecución de actuaciones en ellos previstas, la subvención concedida asciende al 85% del presupuesto total solicitado.

EQUIPO REDACTOR

La adjudicación para la redacción del presente plan se ha realizado al arquitecto Javier Regalado Herrero. Sin embargo, el equipo redactor del Plan de Accesibilidad está formado por:

- **Javier Regalado Herrero:** Arquitecto colegiado en el COAVN nº:341938 con NIF: 16055135P.
- **Itziar Rodriguez Oyarbide:** Arquitecta colegiada en el COAVN nº 419729, con NIF: 34095117D.

Contacto: irisbide.accesibilidad@gmail.com

Siendo Irisbide el nombre comercial de este equipo especializado en la redacción de Planes Integrales de Accesibilidad Universal.

2.- MARCO DE ACTUACIÓN

2.1.- ANTECEDENTES

El Ayuntamiento de ORMAIZTEGI realizó su primer plan de accesibilidad en septiembre de 2009, el mismo fue redactado por la empresa ADIR.

En los siguientes años, el ayuntamiento fue realizando obras de mejora de la accesibilidad del municipio.

Ahora, en 2024, tras la aprobación de la Orden de 14 de noviembre de 2023, del Consejero de Planificación Territorial, Vivienda y Transportes, por la que se regulan y convocan las subvenciones a entidades locales para la implantación de la Estrategia de Accesibilidad Universal a través de Planes Integrales de Accesibilidad Universal y para la ejecución de actuaciones en ellos previstas, el Ayuntamiento de ORMAIZTEGI ha decidido realizar un Plan Integral de Accesibilidad Universal del municipio.

De esta manera, se cumple con las exigencias provenientes de la normativa, así como una imagen actualizada del municipio, reflejando los avances logrados en el tiempo, así como nuevas posibles necesidades, en algunos casos derivadas de las modificaciones reglamentarias en materia de accesibilidad.

2.2.- GRADO DE IMPLANTACIÓN DEL PLAN ANTERIOR

A continuación, una vez analizado el Plan de 2009 y realizado el trabajo de campo, se indica el grado de implantación del mismo. Así, se recogen las obras realizadas desde 2009 hasta 2024, por ámbitos:

- VIA PÚBLICA:

Se identifican, a continuación, las intervenciones de mejora de la accesibilidad según tramos de calle y zonas libres de ORMAIZTEGI.

- **Berjaldegi plaza:**

*tramo 1 Pavimentación de aceras y construcción de un vado peatonal.

- **-Gabirialde kalea**

*tramo 3: reconstrucción de un vado peatonal.

*tramo 4: reconstrucción de todo el tramo para ralentizar el tráfico.

*tramo 5: reconstrucción de todo el tramo para ralentizar el tráfico.

*tramo 6: formación de un paso peatonal con sus dos vados.

*tramo 9: creación de un nuevo itinerario hacia escuelas y frontón (no recogido en el plan de 2009)

- **Ibaialde kalea**

*tramo 11: dos nuevos pasos peatonales, pero los vados incumplen los parámetros de la normativa de accesibilidad vigente.

*tramo 12: Reconstrucción de la acera par y formación de tres nuevos pasos peatonales (dos de calzada elevada y otro que incumplen los parámetros de la normativa de accesibilidad vigente).

*tramo 13: formación de un paso peatonal de calzada elevada.

*tramo 18: reconstrucción de vado peatonal pasando a calzada elevada.

- **Maiora Plaza**

*tramo 19: formación de paso peatonal.

- **San Andres kalea**

*tramo 28: Mejora de un vado peatonal y semaforización de ese paso peatonal.

Formación de otro nuevo paso peatonal.

*tramo 29: transformación en plataforma única mixta para la ralentización del tráfico.

*tramo 30: transformación en plataforma única mixta para la ralentización del tráfico.

- **Zumalakarregi etorbidea**

*tramo 34: formación de paso peatonal de calzada elevada.

*tramo 35: formación de paso peatonal de calzada elevada.

*tramo 37: adaptación de un vado de peatones.

*tramo 42: formación de dos vados peatonales.

- **Zumarraga bidea**

*tramo 48: formación de paso peatonal en la entrada de la empresa Irizar.

- **Zumarralde kalea**

*tramo 49: adaptación de dos vados peatonales.

*tramo 50: adaptación de dos vados peatonales.

*tramo 52: adaptación de un vado peatonal.

- Zonas libres:

*ZL08: Muxika egurastokia. Reforma integral.

-. EDIFICIOS:

Actuaciones realizadas desde 2009 en los edificios estudiados:

- **Ayuntamiento:**

Se ha instalado una puerta automática en la entrada principal que mejora la accesibilidad al interior.

- **San Andrés Ikastetxea:**

Se ha instalado una rampa en la entrada principal, si bien no cumple con los parámetros mínimos para ser considerada accesible ni practicable.

Se ha instalado un ascensor.

- **Karramarro Eraikina:**

Es un edificio que no existía en 2009.

- **Hurtzaindegia:**

Se han realizado rampas que permiten comunicar de manera accesible el edificio con el resto de recorridos del recinto escolar.

- **Piscina municipal:**

No se estudió en 2009.

- **Zubipe Frontoia:**

Se ha instalado una plataforma de elevación vertical que permite el acceso a la parte inferior del graderío.

- **Gizarte Etxea:**

Se ha realizado una renovación integral del edificio, mejorando, entre otras cosas, el acceso desde la calle mediante rampas, la comunicación interior mediante ascensor, la anchura de puertas y la presencia de aseos adaptados.

- **Urbeltz Frontoia:**

No se estudió en 2009.

- **Kirol Kantxa:**

No se estudió en 2009.

-. TRANSPORTE

- Paradas de autobús:

*PB01: ampliación de acera para mejor acceso al autobús.

*PB02: ampliación de acera para mejor acceso al autobús e instalación de banco adaptado en la marquesina.

- Aparcamientos reservados:

Se han creado 12 nuevas plazas de aparcamientos reservados en el municipio.

2.3.- MARCO NORMATIVO

En cuanto al marco normativo, debemos mencionar las normas más representativas que se deben cumplir a la hora de proyectar espacios públicos, edificios y actuar en el medio de transporte accesible.

Son de remarcar:

- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad
- Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.
- Decreto 126/2001. de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Por otra parte, en el punto 7 se encuentra un listado de la normativa de referencia en materia de accesibilidad

2.4.- EL MUNICIPIO DE ORMAIZTEGI

La entidad local objeto de este Plan Integral de Accesibilidad Universal es el municipio de ORMAIZTEGI.

A continuación, se aporta información geográfica del municipio, su perfil poblacional, su estructura urbana, su historia y su perfil socioeconómico para disponer de un conocimiento previo de la entidad local antes de pasar al trabajo de campo.

2.4.1.- DESCRIPCIÓN E INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

El municipio de Ormaiztegi se encuentra en la comarca del Goierri en el valle formado por el río Eztanda, al que confluye el arroyo Santa Lucía. El término municipal tiene una extensión de 6,77 km². Limita al Norte con Ezkio-Itsaso; al Sur con los municipios de Mutiloa e Idiazabal; al Este con Beasain y al Oeste con Gabiria y Mutiloa. Está situado a 200 metros de altitud sobre el nivel del mar.



El centro del municipio se encuentra situado en una zona de paso, entre Beasain y Zumarraga, encajonado entre dos zonas altas que cierran el valle. De hecho, se trata de un caso típico en el que el núcleo de población se ha formado en un cruce de carreteras.

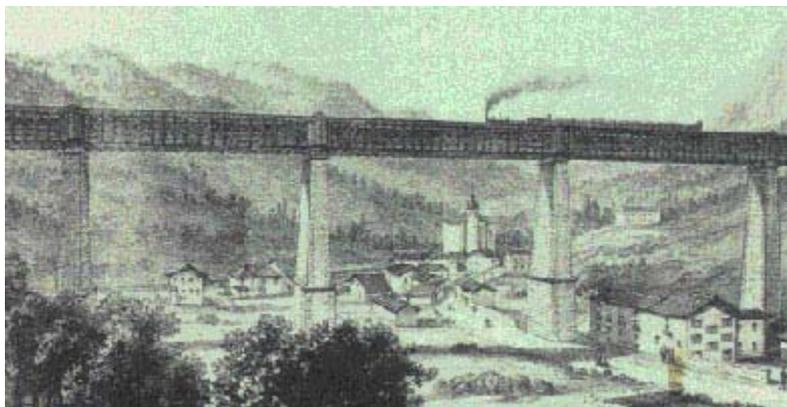
Fuente: Wikipedia

En cuanto a la red viaria, la autovía GI-636, Beasain-Durango proporciona una variante al municipio. Parten del mismo casco urbano las carreteras de acceso a Gabiria y Mutiloa. El trazado de la GI-2632, que atraviesa el centro sirve de vial interno para poder comunicarse con las poblaciones limítrofes. Una red de autobuses recorre esta vía, comunicando Ormaiztegi con las poblaciones de su entorno y con las capitales vascas.



Imagen del municipio en su entorno.

En cuanto a la red ferroviaria, puede accederse también a la villa por ferrocarril (RENFE, línea Madrid-Irún) teniendo oportunidad de contemplar el antiguo y emblemático viaducto, hasta hace muy poco atribuido a Eiffel y fuera de uso desde 1996.



Fuente: <https://basquemagazine.com/es/cultura/el-viaducto-de-orm aiztegi-cumple-157-anos/>

2.4.2.- HISTORIA

El municipio surgió en la Edad Media como una población creada en torno a la iglesia parroquial de San Andrés. Su historia ha estado siempre ligada a las rutas de comunicación, puesto que un camino pasaba a través de ORMAIZTEGI uniendo el valle del Oria con el del Urola, y poniendo en comunicación la ruta que venía de Irún y Francia, y que pasaba a Álava por el valle de Léniz.

El 22 de marzo de 1384 se agregó a la vecindad de la villa de Segura para alcanzar la protección que toda villa proporcionaba ante los desmanes de nobles banderizos y bandidos. A cambio tuvo que reconocer la autoridad judicial del alcalde de Segura y comprometerse a contribuir a los gastos de interés común que se originasen. Sin embargo, no cedió el amojonamiento de sus términos ni los montes u otros bienes, así como tampoco la administración económica, que conservó propia e independiente.

En 1615 ORMAIZTEGI compró a la Corona el título de villa, separándose de Segura en todos los aspectos y disponiendo de ayuntamiento propio. Durante los siglos siguientes participó en diferentes uniones con otras pequeñas localidades del entorno para costearse conjuntamente representación en las Juntas Generales de Guipúzcoa.

En el siglo XVIII se construyó el Camino Real de Coches aprovechando el trazado original del camino que atravesaba el municipio.

Más tarde, durante la segunda mitad del siglo XIX se produjeron profundos cambios: llega el ferrocarril, siendo ORMAIZTEGI epicentro de las obras entre 1860 y 1865. También se construyó un balneario (ya desaparecido) y comenzó la industrialización del municipio.



Fotografía de Indalecio Ojanguren (1926), obtenida en [Guregipuzkoa.net](https://www.guregipuzkoa.net), bajo licencia Creative Commons

El siglo XX trajo la industrialización y el aumento de población, consecuencia de la fuerte inmigración. En concreto, en 1889 nació la empresa IRIZAR, el gran motor económico del municipio, cuya actividad se dirige a la fabricación de autobuses. Su trascendencia, más allá de la evolución socioeconómica y urbana del municipio, trasciende más allá, convirtiéndose en importante motor económico de toda la comarca del Goierri y del alto Urola.

2.4.3.- ESTRUCTURA URBANA Y ENTORNO

La configuración urbana de ORMAIZTEGI es consecuencia directa de su ubicación, originariamente construida a lo largo de una vía de comunicación. Ubicada en el valle creado los dos ríos Eztanda y Santa Lutzia, permite que el municipio, de envergadura sólo relativa, se haya desarrollado de manera compacta, sin expandirse en demasía, a pesar de no existir carencia de suelo.

Ello ha contribuido a un desarrollo equilibrado, y socialmente sostenido, en consonancia con los criterios que priman en el desarrollo urbano sostenible de las ciudades, aspecto que, aunque de conciencia y desarrollo reciente, es primordial a la hora de establecer modelos de sociedad en el mundo occidental del siglo XXI.



Podría decirse que el crecimiento urbano del municipio adquiere la escala que el lugar en el que se asienta requiere.

2.4.4.- ESTRUCTURA SOCIO-ECONÓMICA

Según datos del INE referidos a 2023, en ORMAIZTEGI residen 1.231 personas. Si bien es cierto que en ORMAIZTEGI existen barrios de carácter predominantemente rural, es en el núcleo urbano donde reside la gran mayoría de su población.

En cuanto a la estructura socio-económica del municipio, la distribución sectorial de las actividades económicas que se desarrollan en ORMAIZTEGI es la siguiente, según datos del EUSTAT (referidos a 2020, los más actuales publicados):

- Primer sector (agrícola-ganadero): 0,4%
- Industria y energía: 84,9%
- Construcción: 0,5%
- Servicios: 14,1%

El número de actividades económicas registradas en todos estos sectores es de 90 empresas, el directorio de actividades económicas (EUSTAT, 2023).

La población entre 19 y 65 años de ORMAIZTEGI son 675 personas (datos del EUSTAT de 2023). La población en activo, según datos del EUSTAT de 2022 son 530 personas. A priori, se puede considerar que existe un déficit de empleos en el municipio. Lo que indicaría que parte de las personas en edad de trabajar que residen en el municipio deben trasladarse a diario fuera del mismo para trabajar. Sin embargo, en ORMAIZTEGI se encuentra una de las empresas más importantes de Gipuzkoa, la empresa IRIZAR, dedicada a la construcción de autobuses. A la misma acuden a trabajar tanto personas del propio municipio como de los municipios colindantes lo que genera numerosos desplazamientos.

Cara a la accesibilidad del municipio, esto es determinante, ya que a mayor cantidad de desplazamientos no realizables a pie, mayor necesidad de ocupación de la vía pública por parte de los vehículos motorizados, cosa que va en detrimento del peatón.

Además, según estadísticas del Eustat para el conjunto de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la prevalencia de incapacidad funcional en 2012 se situaba en el 8,4% de la población. Extrapolado este dato al número de habitantes de ORMAIZTEGI, resulta que el número total de personas con discapacidades funcionales sería de 103 personas. Esto nos da una idea de la trascendencia de planificar, desarrollar y garantizar una ciudad para todas las personas.

En cualquier caso, la compacidad de la estructura urbana de Ormaiztegi permite que las distancias sean abarcables, y la escala humana prime en los desplazamientos internos.

3.- PROPUESTA ESTRATÉGICA Y ALCANCE

La propuesta estratégica de un Plan Integral de Accesibilidad Universal recoge diferentes aspectos alineados con la estrategia de accesibilidad universal de Euskadi y su Plan de Acción.

Así, se definen los objetivos del mismo, su ámbito de actuación y su alcance así como la incidencia que tienen las actuaciones en accesibilidad, en relación al municipio. Asimismo, se indican los agentes que en ORMAIZTEGI serán los gestores de la ejecución del plan.

3.1.- OBJETIVOS DEL PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El Plan Integral de Accesibilidad Universal es una herramienta 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 PIAU 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.

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 entrono 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 PIAU 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 éste va a tener.

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.

3.2.- ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

El PIAU 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.

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

Vía Pública

Se incluyen en el PIAU 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.

El presente Plan pretende que el municipio sea accesible, proponiendo diferentes intervenciones. Estas son: 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 y de señalización, 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. Sin embargo, se excluyen 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.

- 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.
- Facilitar la información a la ciudadanía a través de la página web municipal de manera que sea intuitiva y visualmente accesible.

3.3.- 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.

3.4.- AGENTES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN

Para el municipio de ORMAIZTEGI, después de diversas reuniones con la oficina técnica y con alcaldía se establece al arquitecto municipal y al aparejador municipal como agentes responsables para el desarrollo del Plan Integral de Accesibilidad Universal.

Este desarrollo, programación y control se realizará siguiendo las pautas establecidas el Volumen 7: Plan de Gestión y de Comunicación.

4.- ESTRUCTURA DEL PLAN

En cuanto al propio plan, según estipula la Ley de Accesibilidad del País Vasco, para un Plan Integral de Accesibilidad Universal, 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.

El presente trabajo da respuesta a estas exigencias, y se presenta dividido en diversos volúmenes que recogen el estudio de accesibilidad de los citados 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.

En cuanto a la estructura de la Plan Integral de Accesibilidad Universal de ORMAIZTEGI, cabe indicar que está estructurado en 7 volúmenes:

Volumen 1: ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA

Volumen 2: AMBITO: VÍA PÚBLICA

Volumen 3: ÁMBITO: EDIFICIOS

Volumen 4: ÁMBITO: TRANSPORTE

Volumen 5: ÁMBITO: COMUNICACIÓN Y SEÑALÉTICA

Volumen 6: SINTESIS DEL PLAN

Volumen 7: PLAN DE GESTIÓN Y DE COMUNICACIÓN

Cabe indicar que los volúmenes del 2 al 5 analizan los diferentes ámbitos que comprende un PIAU. Cada uno de ellos realiza un análisis de las condiciones de partida con el objeto de realizar un diagnóstico en el ámbito correspondiente. Posteriormente, se dispone de un plan de actuación, señalando las medidas de actuación correspondientes con el presupuesto de las mismas, para, por último, establecer las acciones prioritarias, es decir, un plan cuatrienal de actuación.

A nuestro entender, de esta manera se realiza un trabajo integral de cada ámbito abordando tanto el análisis y diagnóstico del estado actual como el plan de actuación en

un mismo documento para cada ámbito (vía pública, los edificios y el transporte y comunicación).

A continuación, se explica brevemente el contenido de cada volumen:

VOLUMEN 1. INTRODUCCIÓN Y ASPECTOS GENERALES

Se trata del presente volumen y recoge aspectos fundamentales de la accesibilidad.

Explica el marco de actuación, la definición de la entidad local objeto del plan, la propuesta estratégica, alcance, conceptos básicos de accesibilidad, marco contextual, objetivos, ámbito de actuación y metodología utilizada.

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

VOLUMEN 2. AMBITO: VIA PÚBLICA

En este volumen, primeramente, se realiza un análisis y diagnóstico de la vía pública, es decir, las calles, plazas y zonas libres de uso público. Incluye un análisis gráfico de lo que es objeto de análisis.

Posteriormente, se propone un plan de actuación y los criterios de priorización en cuanto a las actuaciones propuestas. En la propuesta de intervención se incluyen las actuaciones para la mejora de la accesibilidad de las calles estudiadas. Además, se establecen los itinerarios priorizados que se recogen en el plan de etapas. Por último, se incluye una valoración económica de las actuaciones propuestas.

VOLUMEN 3. AMBITO: EDIFICIOS

En este volumen primeramente, se realiza un análisis y diagnóstico de los edificios de titularidad municipal que hayan sido acordados con el propio ayuntamiento como objeto de análisis.

Luego, se propone un plan de actuación y los criterios de priorización en cuanto a las actuaciones propuestas. Se incluyen las propuestas de mejora de accesibilidad en los edificios municipales, tanto priorizados como los que se incluyen en fases posteriores. Además, se incluye un plan de etapas, y una valoración económica de las actuaciones propuestas.

VOLUMEN 4. AMBITO: TRANSPORTE

En este volumen primeramente, se realiza un análisis y diagnóstico de las paradas de autobús y de los aparcamientos reservados para Personas de Movilidad Reducida (PMR).

Posteriormente, se describen las propuestas de mejora de la accesibilidad en este ámbito. Por último, se incluye el plan de etapas y una valoración económica de las actuaciones propuestas.

VOLUMEN 5. AMBITO: COMUNICACIÓN y SEÑALETICA.

En este volumen se realiza un análisis y diagnóstico de las barreras de comunicación existentes, así como una serie de propuestas de mejora. Cabe destacar que 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.

También se incluye el análisis de la página web para establecer el grado de accesibilidad de la misma, así como propuesta para su mejora.

VOLUMEN 6. SÍNTESIS DEL PLAN.

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 la valoración económica por ámbitos y fases.

VOLUMEN 7. PLAN DE GESTIÓN Y DE COMUNICACIÓN

En este volumen se define el conjunto de acciones a desarrollar dentro del Plan de Gestión y del Plan de Comunicación.

En cuanto al Plan de Gestión, se define el cuadro de mando dentro del consistorio que se encargará de la gestión de la ejecución del Plan. Se definirá cómo realizar el seguimiento y evaluación periódicos de PIAU, de manera que se garantice su implantación y se identifiquen desviaciones.

En cuanto al Plan de Comunicación, esta parte recoge las actuaciones diseñadas en propia fase de elaboración del PIAU, así como las previstas para su difusión e implantación.

5.- FUNDAMENTOS. CONCEPTOS BÁSICOS

Nuestra sociedad ha experimentado un cambio demográfico importante en los últimos años. El descenso de la natalidad y de la mortalidad 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 personas mayores, desarrolla su vida cotidiana con algún tipo de diversidad funcional. Es más, una parte de la población, independientemente de su edad, sufre algún tipo de diversidad funcional.

Debemos indicar que el concepto de **diversidad funcional** se refiere a las variadas formas en que las personas pueden experimentar diferencias en su funcionamiento físico, sensorial, cognitivo y psicosocial. Este enfoque resalta que no hay una única manera "normal" de funcionar y que dichas diferencias merecen ser respetadas y valoradas, en lugar de ser vistas como discapacidades que limitan a las personas.

Podemos definir diferentes tipos de diversidad funcional que afectan a las personas de diferentes maneras. Los tipos principales son los siguientes:

- **Diversidad Funcional Física:** Afecta la movilidad y la capacidad para realizar movimientos físicos. Ejemplos incluyen la parálisis cerebral, lesiones medulares y amputaciones.
- **Diversidad Funcional Sensorial:** Impacta los sentidos, como la vista y el oído. Condiciones comunes son la ceguera, baja visión, sordera y pérdida auditiva parcial.
- **Diversidad Funcional Cognitiva:** Influye en las capacidades cognitivas y de aprendizaje. Incluye condiciones como el síndrome de Down, autismo y discapacidades del desarrollo intelectual.
- **Diversidad Funcional Psicosocial:** Implica la variedad en la salud mental y emocional, incluyendo trastornos como la ansiedad o la depresión. Estas condiciones pueden influir en la interacción social y el bienestar general de una persona.

En realidad, el concepto de diversidad funcional se fundamenta en la necesidad de reconocer y valorar las diferencias humanas. En lugar de centrarse únicamente en las deficiencias, se promueve una visión más integral que considera las capacidades y

potencialidades de cada individuo. Esto implica adoptar políticas inclusivas y crear entornos que faciliten la accesibilidad y el apoyo.

Las personas con diversidad funcional, dependiendo del tipo, tendrán algunas dificultades en su relación con el entorno, de manera que ven condicionada su forma de vida. Las administraciones, deberán encontrar una respuesta adecuada a sus necesidades, con el interés de que todas las personas puedan desarrollar plenamente su capacidad de relacionarse y participar en la vida social, y por ende, mejorar su calidad de vida.

Por esta razón, se hace necesario mostrar el interés y la preocupación de que la accesibilidad esté incluida en el diseño general de la ciudad, que tiene que ser para Todas las Personas.

Abordar un Plan Integral de Accesibilidad Universal 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.

5.1. - ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD

Para la mejor comprensión e interpretación de los contenidos del PIAU, 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. 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.

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".¹

De esta manera, podemos definirla como la posibilidad de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse e interrelacionarse con sus contenidos por parte de cualquier persona, incluso con alguna diversidad funcional, permanente o temporal.

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.

¹ IMSERSO. Madrid 2003

"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 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.

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

Personas afectadas por las barreras.

Entre los colectivos a quienes las barreras afectan más directamente, hablaremos en primer lugar de las personas con algún tipo de diversidad funcional, que pueden ser de tipo físico o motriz (del aparato locomotor, respiratorio, circulatorio o del sistema nervioso), sensorial (de la audición, de la vista o del lenguaje), intelectual y múltiple.

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

- **Personas con diversidad funcional física o motriz:** personas con problemas para desarrollar movimientos pudiendo afectar a las posibilidades de desplazamiento, el equilibrio, etc. 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).

- **Personas con diversidad funcional sensorial**
 - Dificultades 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.
 - Dificultades 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.
 - Dificultades para hablar: En este caso las barreras se encuentran en los medios de comunicación en los que es necesario emplear la voz.
 - Dificultades 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).

Otros colectivos afectados también de manera muy directa son las personas mayores, 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.

Este PIAU 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.

Un principio prioritario: la igualdad de oportunidades

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.

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.

5.2.- 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 constantes y concretas para cada caso.

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.

El centro urbano habitualmente 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, 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.

Como modelo de transporte se impone un sistema sostenible con un impacto equilibrado sobre el medio ambiente, con sentido económico, y con un enfoque basado en el ciudadano. 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.

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.

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.

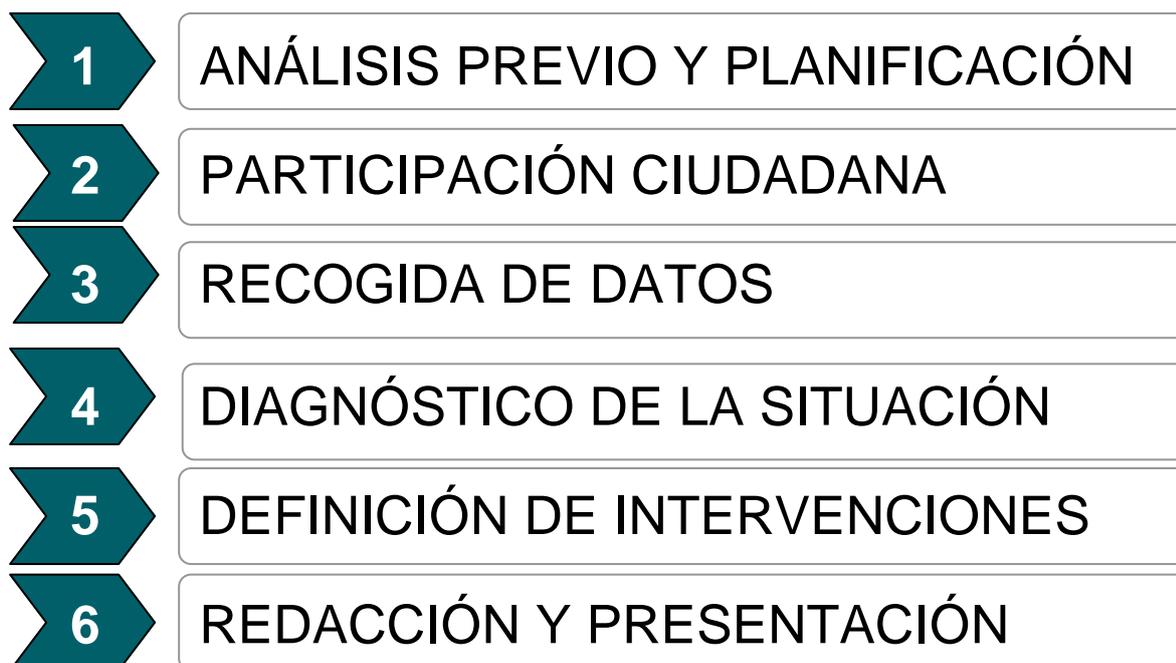
En las zonas donde el tránsito peatonal tiene especial importancia, tanto en el centro de la ciudad como en los barrios, se crearán itinerarios peatonales, que pueden ser de uso exclusivo de peatones o compartido con el tráfico rodado en función del estudio de los usos existente, asegurando las condiciones 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.

Se trata de demostrar que es posible la convivencia entre todos los 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.

6.- METODOLOGÍA

La primera tarea a realizar una vez impulsada la consecución del PIAU 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.



Asimismo, se pretende recoger la opinión de la ciudadanía sobre el nivel de accesibilidad de su propio entorno urbano. Por esta razón, antes de la realización de un trabajo de campo en profundidad se prepara un encuesta que recoja la opinión de la ciudadanía en relación a la accesibilidad en la vía pública, los edificios, el transporte y la comunicación. También se propone una encuesta a los trabajadores municipales para recabar información sobre cómo es la comunicación en su ámbito de trabajo en relación a personas con diversidad funcional.

Paralelamente, tras un análisis previo de la información proporcionada por la oficina técnica, se efectúa un exhaustivo estudio de campo del municipio, tendente a detectar las carencias en cuanto a accesibilidad y las posibilidades de solución. Para ello se analizan los condicionantes geográficos del municipio, su estructura urbana, red viaria, equipamientos, transportes, mobiliario urbano, información y señalización, etc.

Seguidamente, se valoran los problemas detectados, tanto en el trabajo de campo como por los datos obtenidos en las encuestas 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. Para salvar esta necesidad eventual, en la propuesta económica del capítulo del Plan referido a Vía Pública se reserva una partida del 4% del presupuesto, para realizar estas obras puntuales.

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 lo 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 a la hora de afrontar cada uno de los ámbitos mencionados.

6.1.- PARTICIPACIÓN

Para la elaboración del presente PIAU, primeramente, y antes de la realización del trabajo de campo se ha diseñado una encuesta para que la ciudadanía de ORMAIZTEGI pudiese dar su opinión y aportar sus sugerencias en cuanto a la accesibilidad en el municipio; siempre considerando que es la propia ciudadanía quién mejor conoce las carencias y necesidades de su entorno urbano inmediato. Esta encuesta fue difundida digitalmente, a través de la página web del ayuntamiento. Asimismo, se entregó en formato papel al colectivo de personas mayores. También se realizaron reuniones diversas con los responsables del ayuntamiento, así como una reunión del departamento de cultura con algunos grupos interesados del municipio.

Por otra parte, se preparó otra encuesta dirigida a los trabajadores y trabajadoras municipales para obtener información en relación a la comunicación en su área de trabajo.

Se explica en detalle el contenido de estas encuestas, así como sus resultados en el Volumen 7 del presente Plan.

6.2.- ESPACIO URBANO

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

ITINERARIOS PEATONALES

-  Pavimentación/Repavimentación
-  Construcción/Reconstrucción de acera
-  Construcción/Ampliación de senda
-  Ampliación de acera
-  Construcción de plataforma única
-  Reconstrucción de vado de vehículos
-  Instalación de pasarela en playa

VADOS PEATONALES

-  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 cebrá
-  Calzada elevada
-  Construcción de calzada elevada

SEMAFOROS PEATONALES

-  Semáforo sin intervención
-  Desplazamiento de semáforo
-  Sonorización de semáforo
-  Sonorización y desplazamiento de semáforo

DISCONTINUIDADES

-  Adaptación de escalera
-  Supresión de escalón aislado
-  Adaptación de rampa
-  Construcción de rampa

SANEAMIENTO

-  Sustitución de rejilla
-  Sustitución de rejilla lineal
-  Instalación de rejilla lineal

DESPLAZAMIENTO: MOBILIARIO

-  Banco
-  Papelera
-  Contenedor de superficie
-  Contenedor soterrado
-  Panel informativo
-  Aparca-bicicletas

DESPLAZAMIENTO: INSTALACIONES

-  Farola
-  Poste con conexión
-  Poste sin conexión
-  Armario de instalaciones
-  Fuente
-  Boca de incendios

DESPLAZAMIENTO: SERVICIOS

-  Buzón de correos
-  Cabina de teléfonos
-  Teléfono taxis
-  Máquina Zona Azul
-  Cabina lavabo público
-  Kiosko
-  Terraza-velador

DESPLAZAMIENTO: JARDINERIA

-  Arbol-alcorque
-  Jardinera
-  Elemento decorativo

DESPLAZAMIENTO: TRAFICO

-  Bolardo
-  Señal de tráfico
-  Semáforo de tráfico
-  Poste parada bus
-  Marquesina

APOYO Y/O SEGURIDAD

-  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

- 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.

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 cuáles 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.

6.3.- 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.

6.4.- 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.

6.5.- 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.

7.- NORMATIVA

En el marco normativo de la Unión Europea destaca la aprobación de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2007/C 303/01) del 14 de diciembre de 2007 que, en referencia a la integración de las personas con discapacidad, en su artículo 26, reconoce el derecho a beneficiarse de medidas que garanticen su autonomía, su integración social y profesional y su participación en la vida de la comunidad.

A continuación, se proporciona una relación, no exhaustiva, de la normativa de aplicación en el ámbito de la accesibilidad tanto de rango estatal como de rango autonómico:

Marco normativo estatal:

- Ley 51/2003, sobre igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-22066>

- Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, por el que se establece el sistema arbitral para la resolución de quejas y reclamaciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad por razón de discapacidad.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2006/12/01/1417>

- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-21990>

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-6115>

- Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-12352>

- Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordo ciegas.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-18476>

-. Ley 49/2007, de 26 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22293>

-. Ley 55/2007, de 28 de diciembre, del Cine, que establece distintas medidas, tanto para el acceso físico a las salas de cine como para la accesibilidad de las obras que se realicen.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22439>

-. Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información, con disposiciones referentes a la accesibilidad de las páginas de Internet, a fin de garantizar su uso por parte de personas con discapacidad y de edad avanzada.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22440>

-. Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo, por el que se establecen las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-6239>

-. Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-9607>

-. Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-19968>

-. Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte de personas con discapacidad, que obliga, entre otras cosas, a que los transportes públicos adapten sus servicios e instalaciones a las necesidades de las personas discapacitadas.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785>

-. Real Decreto 1612/2007, de 7 de diciembre, por el que se regula un procedimiento de voto accesible que facilita a las personas con discapacidad visual el ejercicio del derecho al sufragio.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-21089-consolidado.pdf>

-. Orden INT/3817/2007, de 21 de diciembre, por la que se desarrolla el procedimiento de voto accesible que facilita a las personas con discapacidad visual el ejercicio del derecho de sufragio, regulado en el Real Decreto 1612/2007, de 7 de diciembre.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2007/12/21/int3817>.

-. Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785>

-. Instrumentos de Ratificación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y del Protocolo Facultativo de la Convención (BOE Núm. 96, de 21 de abril de 2008 y BOE núm. 97, de 22 de abril de 2008, respectivamente.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-6963>

-. Real decreto 1671/2009, de 6 de noviembre, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos.

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18358>

-. Ley 1/2009, de 25 de marzo, de reforma de la Ley 8/1957, de 8 de junio, sobre el Registro Civil, en materia de incapacitaciones, cargos tutelares y administradores de patrimonios protegidos, y de la Ley 41/2003, de 18 de noviembre, sobre protección patrimonial de las personas con discapacidad y de modificación del Código Civil, de la Ley de Enjuiciamiento Civil y de la normativa tributaria, con esa finalidad.

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/03/25/1>

-. Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades y su ejercicio.

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/22/25>

- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2010/02/19/173>

- Orden VIV/561/2010. de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2010/02/01/viv561>

- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-13488

Marco normativo autonómico:

- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2012/BOE-A-2012-541-consolidado.pdf>

- Decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/contenidos/decreto/bopv200002494/es_def/index.shtml

- Decreto 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y se adapta al modelo comunitario uniforme.

<https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2000/12/0005863a.pdf>

- Decreto 126/2001. de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte.

<https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2001/07/0104201a.pdf>

- Decreto 42/2005, de 1 de marzo, de modificación del Decreto por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

<https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2005/03/0501181a.pdf>

- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo Urbanismo.

<https://www.boe.es/eli/es-pv/l/2006/06/30/2>

- Ley 10/2007 de 29 de junio, sobre Perros de Asistencia para la Atención a Personas con Discapacidad.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-16753-consolidado.pdf>

ANEXO I – Bibliografía Básica

PIAU EUSKADI. PLANES INTEGRALES DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ENTIDADES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. Pautas y orientación para su redacción. 1 Edición Junio 2023

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS. AYUNTAMIENTO DE MADRID. VERSIÓN 2022”

GUIA DE APLICACIÓN DE LA NORMATIVA TÉCNICA VIGENTE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAIS VASCO. 2012

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

*HIRI ANALISIRAKO MANUALA. GENEROA ETA EGUNEROKO BIZITZA
Hiria Kolektiboa. Eusko Jaurlaritzza-Gobierno Vasco. 2010*

*LIBRO BLANCO DEL DISEÑO PARA TODOS EN LA UNIVERSIDAD.
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. Fundación ONCE. 2007*

*GUIA DE ACCESIBILIDAD PARA EL COMERCIO Y LA HOSTELERIA
Cámara de Comercio de Murcia. 2007*

*DISEÑO URBANO. ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD.
Instituto Monsa de Ediciones. 2007*

*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*

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. 2007

MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA FORMACIÓN DE ENCARGADOS DE OBRAS Y OFICIALES DE PRIMERA. Fundación Laboral de la Construcción. 2007

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

DECÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD TURISTICA Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 2007

ACCESIBILIDAD A LOS MEDIOS AUDIOVISUALES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD – AMADIS 2006.

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

CURSO DE TURISMO ACCESIBLE. Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 2006

MANUAL DE ACCESIBILIDAD GLOBAL PARA LA FORMACIÓN Fundación ONCE. AENOR. 2006

EL HOTEL ACCESIBLE. GUÍA PARA SU DISEÑO, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2006

PROTOCOLO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Fundación ONCE. 2006

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

COMO HACER CASAS RURALES ACCESIBLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA PREDIF. 2005

MANUAL PARA UN ENTORNO ACCESIBLE

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

PREGUNTAME SOBRE ACCESIBILIDAD Y AYUDAS TÉCNICAS

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2005

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LOS ENTORNOS

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

GUIA ACCESIBLE DEL VIAJERO CON MOVILIDAD Y/O COMUNICACIÓN REDUCIDAS

Editorial Polibea. 2004

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

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

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012: POR UN NUEVO PARADIGMA, EL DISEÑO PARA TODOS, HACIA LA PLENA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD A LOS PARQUES NACIONALES ESPAÑOLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA. Organismo Autónomo Parques Nacionales. 2003

TURISMO ACCESIBLE

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

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

Fundación Dragados y Asociación de Periodistas Europeos. 2002

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

Diputació de Barcelona. 2002

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION 2001

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

GUIA PARA LA REDACCION DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD.

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

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

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 2000

MANUAL DE VADOS Y PASOS PEATONALES.

Escuela Libre Editorial. Fundación ONCE. 2000

MANUAL SOBRE ACCESIBILIDAD Y VIDA COTIDIANA SINPROMI. 2000

PLAN ESTATAL DE ACCESIBILIDAD

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

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

ANALISIS COMPARADO DE LAS NORMAS AUTONOMICAS Y ESTATALES DE ACCESIBILIDAD.

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

MANUAL TECNICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN LOS AEROPUERTOS

Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). 1998

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

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 1996

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

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1996

MANUAL DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTÓNICA.

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

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

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

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

ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON CEGUERA O DEFICIENCIA VISUAL.

Organización Nacional de Ciegos Españoles, Sección de Acción Social e Integración Laboral .1994

MANUAL EUROPEU PER A UN ENTORN URBANITZAT ACCESSIBLE

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 1992

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

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1992

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

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

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

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

Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 1991

EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

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

PIAU EUSKADI. PLANES INTEGRALES DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ENTIDADES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO.

Pautas y orientación para su redacción. I Edición 2023. ISEK.

https://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/cvpa_universal/es_ncvpa/adjuntos/Modelo-PIAU_v5_def.pdf

