



Ayuntamiento
de Burgos

plan municipal de accesibilidad
para la ciudad de BURGOS

TOMO 1: MEMORIA



ÍNDICE

1. PRESENTACIÓN

- 1.1. Introducción
- 1.2. Antecedentes y Fundamentos
- 1.3. El Concurso

2. DESCRIPCIÓN DEL MUNICIPIO

- 2.1. Emplazamiento geográfico
- 2.2. Condicionantes climáticos
- 2.3. Datos generales y demográficos
 - 2.3.1. Evolución histórica y cultural
 - 2.3.2. Población
 - 2.3.3. Fiestas y manifestaciones culturales
- 2.4. Datos económicos
- 2.5. Patrimonio arquitectónico y urbanístico
- 2.6. Transportes públicos

3. ACCESIBILIDAD

- 3.1. Accesibilidad y Movilidad. Calidad de vida
 - 3.1.1. Accesibilidad
 - 3.1.2. Movilidad
 - 3.1.3. Barreras
 - 3.1.4. Ayudas Técnicas
 - 3.1.5. Accesibilidad: una mejora de la calidad de vida
- 3.2. Usuarios y beneficiarios potenciales de la accesibilidad
 - 3.2.1. Deficiencias. Discapacidades y Minusvalías
 - 3.2.2. Personas con Limitación
 - 3.2.3. Personas con Movilidad Reducida
- 3.3. La Cadena de la Accesibilidad

4. EL DISEÑO PARA TODAS LAS PERSONAS

- 4.1. Antecedentes
- 4.2. Logotipo de Accesibilidad
- 4.3. Todas las Personas

5. EL PLAN DE ACCESIBILIDAD

- 5.1. Necesidad de la redacción del Plan de Accesibilidad
- 5.2. Objetivos generales
 - 5.2.1. Objetivos de la Accesibilidad mediante el urbanismo
 - 5.2.2. Objetivos del Plan
- 5.3. Objetivos específicos
 - 5.3.1. Diagnóstico
 - 5.3.2. Mejora de la movilidad
 - 5.3.3. Mejora del medioambiente urbano
 - 5.3.4. Uso de los equipamientos y servicios
 - 5.3.5. Transporte accesible
 - 5.3.6. Calmar el tráfico
 - 5.3.7. Los servicios sociales
 - 5.3.8. Incidencia social de la movilidad
 - 5.3.9. Divulgación

6. CRITERIOS

- 6.1. Criterios generales
- 6.2. Criterios específicos
 - 6.2.1. Vías y espacios públicos
 - 6.2.2. Edificios
 - 6.2.3. Transporte
 - 6.2.4. Comunicación

7. METODOLOGÍA

- 7.1. Metodología general para la elaboración del Plan.
- 7.2. Metodología específica
 - 7.2.1. Vías y espacios públicos
 - 7.2.2. Edificios
 - 7.2.3. Transporte
 - 7.2.4. Comunicación

8. ESTRATEGIAS

- 8.1. Estrategias generales
- 8.2. Estrategias específicas
 - 8.2.1. Vías y espacios públicos
 - 8.2.2. Edificios
 - 8.2.3. Transporte
 - 8.2.4. Comunicación
- 8.3. Fases de actuación

9. OFICINA VIRTUAL DE LA ACCESIBILIDAD (OVA)

- 9.1. Información y Participación ciudadana
- 9.2. WEB
- 9.3. EL Buzón de la Accesibilidad
- 9.4. Área Privada
- 9.5. Cartografía Google Maps
- 9.6. Facebook

10. EXPERIENCIA

- 10.1. Equipo técnico
- 10.2. Trabajos realizados

11. FIRMA

1.1. INTRODUCCIÓN

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 suprimir barreras arquitectónicas al realizar Planes Parciales.

La elaboración de un Plan Municipal Integral de Accesibilidad aporta al municipio una doble utilidad: por un lado, soluciones concretas para la supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación y, por otro, marcar las directrices y servir de referencia de trabajo para las futuras actuaciones y proyectos del Ayuntamiento.

Un Plan Municipal Integral de Accesibilidad estudia las barreras existentes en el municipio en todos los ámbitos, establece un orden de prioridades para llevar a cabo las intervenciones en consenso con el Ayuntamiento y estima los presupuestos por fases de actuación, por lo que facilita en gran medida la tarea de programar las obras que del Plan de Accesibilidad se deriven.

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

Recientemente se han publicado normativa de ámbito estatal que trata de unificar criterios evitando la dispersión de Normativa autonómica en materia de accesibilidad, tanto en el ámbito de la edificación, del urbanismo y en materia de seguridad y evacuación de personas con discapacidad. En concreto, por un lado se trata de la Orden Viv/561/2010 y por otro, las modificaciones del vigente Código Técnico de la Edificación plasmadas en sus documentos CTE DB SUA y CTE DB SI.

1.2. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

En la Comunidad Autónoma de Castilla y León la **LEY 3/1998 , DE 24 DE JUNIO, DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS** en El Título 1 Disposiciones Generales dispone:

“Artículo uno.

Objeto. El objeto de la presente Ley es garantizar la accesibilidad y el uso de bienes y servicios de la Comunidad a todas las personas, y en particular, a las que tengan algún tipo de discapacidad, ya sea física, psíquica o sensorial, de carácter permanente o temporal.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Por todo ello, el fomentar y proteger la accesibilidad es el objetivo prioritario para hacer posible el normal desenvolvimiento de las personas y su integración real en la sociedad. Las Administraciones Públicas de Castilla y León, así como los organismos públicos y privados afectados por esta Ley, serán los responsables de la consecución del objetivo propuesto.”

El DECRETO 217/2001, DE 30 DE JUNIO DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS, en su DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA dispone:

- 1) *“Las Administraciones Públicas en Castilla y León, respecto de los edificios, espacios públicos, servicios o instalaciones de su titularidad, elaborarán y aprobarán un Plan para la gradual adaptación de los no accesibles a las previsiones de la Ley de Accesibilidad y Supresión de Barreras y del presente Reglamento.*
- 2) *La elaboración y aprobación de los planes será comunicada al organismo de la Administración de la Comunidad de Castilla y León competente en materia de Servicios Sociales para constancia del cumplimiento de esta obligación.*
- 3) *El contenido mínimo de los Planes será el siguiente:*
 - a) *Inventario o relación de aquellos espacios, edificios, locales, infraestructuras, medios de transporte y comunicación que hayan de adaptarse a los preceptos de este Reglamento, conforme lo dispuesto por la Disposición Transitoria de la Ley 3/1998.*
 - b) *Evaluación de la accesibilidad.*
 - c) *Propuestas de actuación.*
 - d) *Orden de prioridad de las adaptaciones.*
 - e) *Fases de ejecución del Plan de Actuación, mecanismos de control y seguimiento del mismo.*
 - f) *Valoración económica de cada actuación y coste total estimado del Plan.*
 - g) *Propuesta de financiación.*

Los planes serán redactados por técnicos competentes en cada una de las materias contempladas en este Reglamento y según su normativa específica. Estos planes serán revisados cada año por el organismo que los haya aprobado”.

La LEY 2/20013, DE 15 DE MAYO DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, dispone:

“La Junta de Castilla y León elaborará, cada cuatro años y con la participación de las entidades representativas de las personas con discapacidad en Castilla y León un Plan autonómico de accesibilidad, que se incluirá dentro del Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad. Este Plan incluirá:

Artículo 55. Medidas para garantizar la accesibilidad en el entorno.

1. Las Administraciones Públicas de Castilla y León y los entes privados afectados por las disposiciones de este Capítulo, adoptarán las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad universal en edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública, instrumentos de ordenación del territorio, planes urbanísticos y proyectos de urbanización.”

Por todo ello, el fomentar y proteger la accesibilidad es el objetivo prioritario para hacer posible el normal desenvolvimiento de las personas y su integración real en la sociedad.

Las Administraciones Públicas de La Región de Castilla y León, así como los organismos públicos y privados afectados por esta Ley, serán los responsables de la consecución del objetivo propuesto.

1.3. EL CONCURSO

Con fecha 19 de diciembre de 2016, se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Burgos la Licitación del procedimiento para contratar la elaboración del I Plan Municipal de Accesibilidad para la ciudad de Burgos, con los siguientes datos básicos:

1. Entidad adjudicadora:
 - a. Organismo: Ayuntamiento de Burgos.
 - b. Dependencia que tramita el expediente: Gerencia de Servicios Sociales, Juventud e Igualdad de Oportunidades.
 - c. Obtención de información:
 - d. Dependencia: Acción Social.
 - e. Número de expediente: 10/16 nor-acc.
2. Objeto del contrato:
 - a. Tipo: Contrato de servicios.
 - b. Descripción: Contratación de la elaboración del I Plan Municipal de Accesibilidad de la ciudad de Burgos.
 - c. Plazo de ejecución: Máximo seis meses.
 - d. Admisión de prórroga: No.
3. Tramitación y procedimiento:
 - a. Tramitación: Ordinaria.
 - b. Procedimiento: Abierto.
 - c. Criterios de adjudicación:
 - i. Proyecto técnico: 35 puntos.
 - ii. Propuesta económica: 60 puntos.
 - iii. Mejoras: 5 puntos.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

El Ayuntamiento y en concreto desde la Gerencia Municipal de Servicios Sociales, Juventud e Igualdad de Oportunidades, pone en marcha el I PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA CIUDAD DE BURGOS, con el objetivo de garantizar que las personas con discapacidad y aquellas con movilidad reducida o necesidades especiales puedan tener acceso a su entorno, al transporte, a las instalaciones y servicios públicos, y a las tecnologías de la información y de la comunicación, identificando y eliminando los obstáculos y las barreras que aseguren este derecho, como así se establece en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El Plan de Accesibilidad debe ser una herramienta de gestión y planeamiento municipal en el entorno, un instrumento clave y eje vertebrador de las acciones tendentes a que Burgos avance en su concepto de ciudad como espacio para la convivencia, para crear entornos comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad, comodidad y de la forma más autónoma y natural posible, desde un concepto de Accesibilidad Universal.

El Consejo de Administración de la Gerencia Municipal de Servicios Sociales, Juventud, e Igualdad de Oportunidades del Excmo. Ayuntamiento de Burgos, en sesión ordinaria celebrada el 27 de marzo de 2017, adoptó el siguiente acuerdo:

“Vistos los Informes de la Comisión Técnica de Valoración y reunida la Mesa de Contratación se propone la adjudicación del contrato a Don Fernando García-Ochoa Montes”.

2

descripción del

municipio

2.1. EMPLAZAMIENTO GEOGRÁFICO

La ciudad de Burgos está situada en el norte de la península ibérica. Sus coordenadas son 42°20'27" N 3°41'59"O. Su término municipal comprende una extensión de 107,08 km². La ciudad es la capital de la provincia integrada en la comunidad autónoma de Castilla y León. El municipio contaba con una población empadronada de 176 608 habitantes en el 2016, siendo el segundo municipio más poblado de la comunidad autónoma de Castilla y León.

Cuenta con un anillo verde y un amplio conjunto monumental, entre los cuales destacan la catedral de Santa María, exponente de la arquitectura gótica declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, extendido al centro histórico en 2014, el monasterio de Santa María la Real de Las Huelgas y la cartuja de Miraflores. Además, la ciudad es atravesada por el Camino de Santiago.

La ciudad experimentó un fuerte aumento de la industria durante el siglo XX, principalmente en torno al sector del automóvil y el de la alimentación, propiciada por la implantación durante el franquismo del Polo de Desarrollo, junto con su privilegiada localización geográfica, lo que le ha permitido convertirse en un importante nudo de comunicaciones en el norte de España, tanto de rutas nacionales como internacionales.

Alberga las sedes del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León y del Instituto Castellano y Leonés de la Lengua.



2.2. CONDICIONANTES CLIMÁTICOS

El clima de Burgos es, en general, oceánico, si bien está muy cerca del límite con el clima oceánico mediterráneo. La estación más lluviosa es la primavera mientras que el verano es suave y mucho menos húmedo que en la España Atlántica. Los inviernos son muy nevados y fríos con temperaturas mínimas que en ocasiones descienden de los 10 °C. Suelen ser frecuentes las nevadas copiosas por temporada, prolongándose incluso hasta muy entrada la primavera.

Las precipitaciones siguen un patrón muy parecido al del clima mediterráneo típico y están entre los 400 ó 600 mm, con un máximo durante el otoño y la primavera. La menor influencia del mar, no obstante, hace que sea un clima más seco que el típico.

El clima de Burgos, como el de otras ciudades españolas como León o Teruel, presenta unas temperaturas de aproximadamente dos a cinco grados más bajas que en el resto de las zonas con este clima, motivado principalmente por la altitud a la que se encuentra la ciudad.

2.3. DATOS GENERALES Y DEMOGRÁFICOS

2.3.1. Evolución histórica y cultural

El Valle del Arlanzón muestra ocupaciones humanas desde tiempos remotos. A tan solo 15 km del casco urbano se encuentran los yacimientos de Atapuerca, considerados como la cuna del primer europeo.

En la ciudad de Burgos también existió un importante asentamiento de la Edad del Bronce a la Primera Edad del Hierro en el cerro del Castillo y en el cerro de San Miguel, además de algunas evidencias celtibéricas de la Segunda Edad del Hierro y romanas.



Edad Antigua

Aunque no se tiene constancia de asentamientos importantes en la ciudad, existen numerosos yacimientos de la época romana, sobre todo en las zonas más cercanas al río Arlanzón. Por el norte de la ciudad discurre una calzada romana. El tramo mejor conservado de esta calzada se encuentra en el término municipal de Quintanapalla.

Edad Media

En una crónica árabe se cita una población saqueada en el año 860 denominada Burchia, que parece corresponder con la actual Burgos.

Cuando en 1038 Fernando I era coronado rey de León, formando el reino de Castilla, Burgos es elegida su capital.

En 1074 Alfonso VI, rey tras el fallecimiento de su hermano Sancho, cedió su palacio en Burgos para la construcción de la catedral de Santa María. Ese mismo año las también hermanas de éste, Elvira y Urraca, trasladan la diócesis de Oca a Gamonal.

En 1080, Alfonso VI de León y Castilla convocó un concilio general de sus reinos en la ciudad y declaró oficialmente la abolición de la liturgia hispánica y su substitución por la romana..

Algunas ciudades españolas y otras del Nuevo Mundo fueron fundadas desde Burgos, como Bilbao, fundación confirmada por el rey Fernando IV de Castilla el 4 de enero de 1301.

Edad Moderna

El siglo XVI supuso para Burgos el siglo de su plenitud. Hacia finales del siglo XV y comienzos del siglo XVI, la ciudad, que había nacido sobre un medio agrícola, vuelve las espaldas al campo y se dedica a funciones polarizadas en torno al comercio. Es durante el siglo XVI cuando Burgos explota al máximo las ventajas de su situación geográfica.

A finales del siglo XVI, asistimos al inicio de un periodo de decadencia de la ciudad. Las principales causas no fueron exclusivamente internas, pues alcanzaron una categoría superior: las guerras de Flandes, el descubrimiento de América, el centralismo de los monarcas absolutos agravado con las circunstancias del traslado de la capital a Madrid, entre otros.

Desarmado el marco económico y social burgalés, decayeron los caminos y las vías de comunicación; Burgos entró en un gran sopor y aislamiento. En este estado de desolación permanece Burgos hasta las últimas décadas del siglo XVII, en que el Despotismo ilustrado pareció renovar levemente la Ciudad.

El edificio del Consistorio comenzó construirse a finales del siglo XVII, es un edificio de estilo neoclásico diseñado por el arquitecto Fernando González de Lara. El edificio que podemos observar en la actualidad se inauguró el 17 de Julio de 1791.

Durante el Siglo XIX la Ciudad experimentó superficiales reformas de urbanismo. Se restauró el puente de San Pablo, se saneó parte del viario.

Edad Contemporánea

Durante la Guerra Civil Española, la ciudad de Burgos fue sede de la Junta de Defensa Nacional. El gobierno franquista permaneció en Burgos hasta el 18 de octubre de 1939, cuando se trasladó a Madrid.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

2.3.2 Población

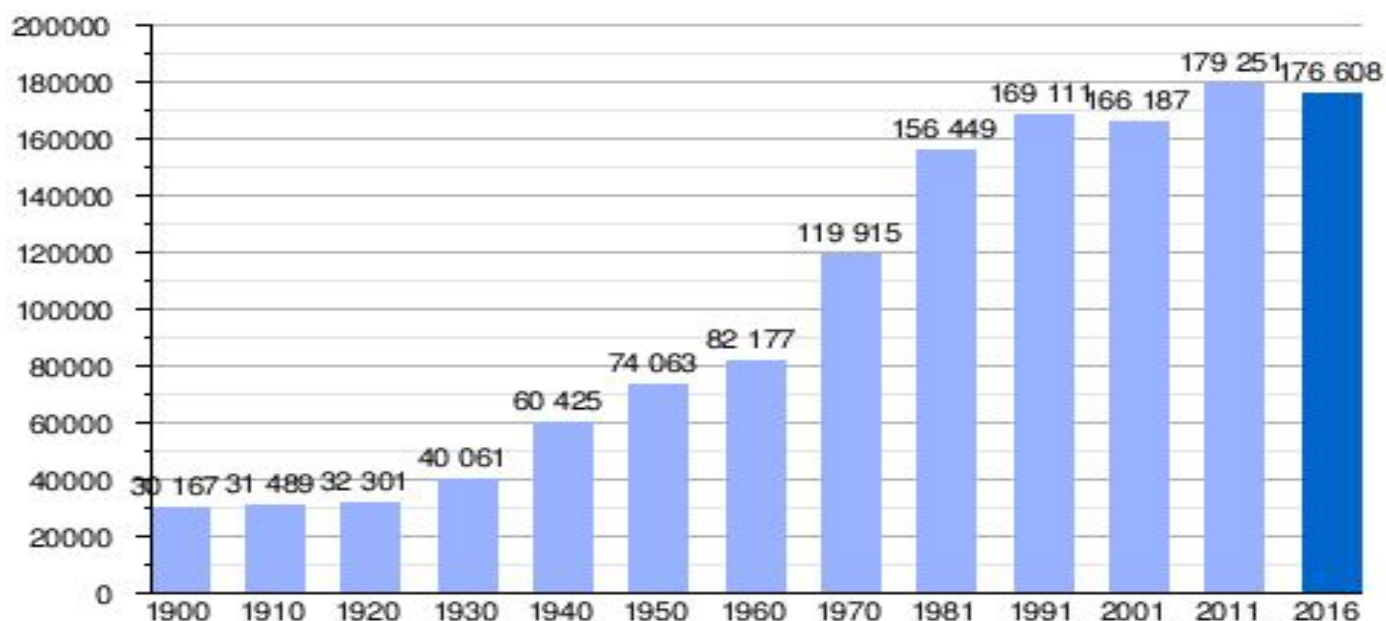
Los últimos datos recogidos por el INE 2016 apuntan a que Burgos posee una población de 176 608 habitantes, y engrosa la lista de grandes ciudades españolas.

Esta cifra supone el 48,92% de la población total provincial, ocupando dentro de ella el primer puesto demográfico, seguido de Miranda de Ebro y Aranda de Duero. En la comunidad de Castilla y León es la segunda ciudad más poblada, detrás de Valladolid y delante de Salamanca. El gentilicio de Burgos es burgalés o burgalesa.

La población de la ciudad ha experimentado un incremento considerable desde principios del siglo xx, sobre todo después de la guerra civil, y especialmente entre 1950 y 1980, debido en parte a un fuerte proceso de industrialización producido al ser nombrada Polo de Desarrollo Industrial.

1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2003	2012	2016
30.167	31.489	32.301	40.061	60.425	74.063	82.177	119.915	156.449	169.111	167.962	179.906	176.608

El único decremento de población se produjo en los años 90, debido a la crisis y a la migración de parte de la población a municipios del área metropolitana y del alfoz, marcando un mínimo de 161.984 habitantes en 1998. En el año 2012 se marcó un dato histórico demográfico, con 179.906 habitantes.



Según los datos del INE, a 1 de enero de 2016, el municipio de Burgos cuenta con una población de 176.608 habitantes (84.097 hombres y 92.511 mujeres).

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

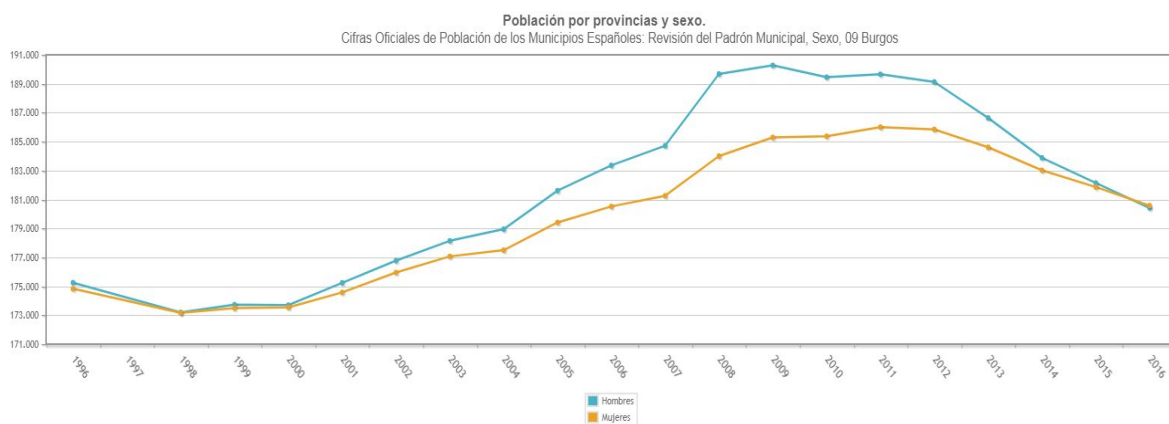
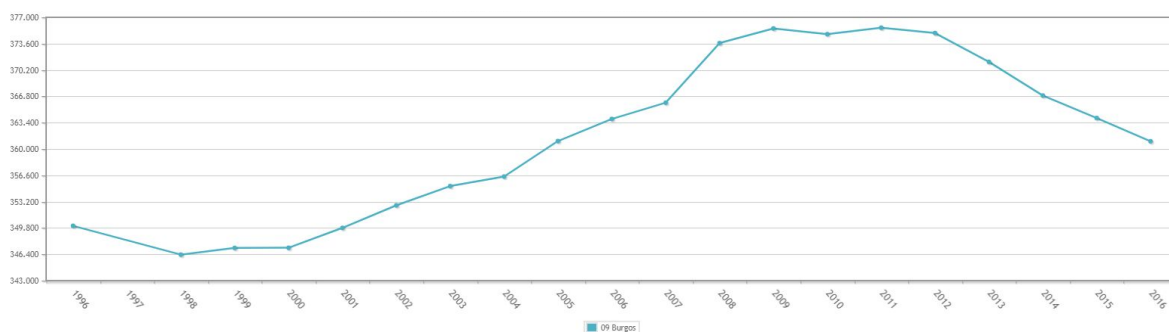
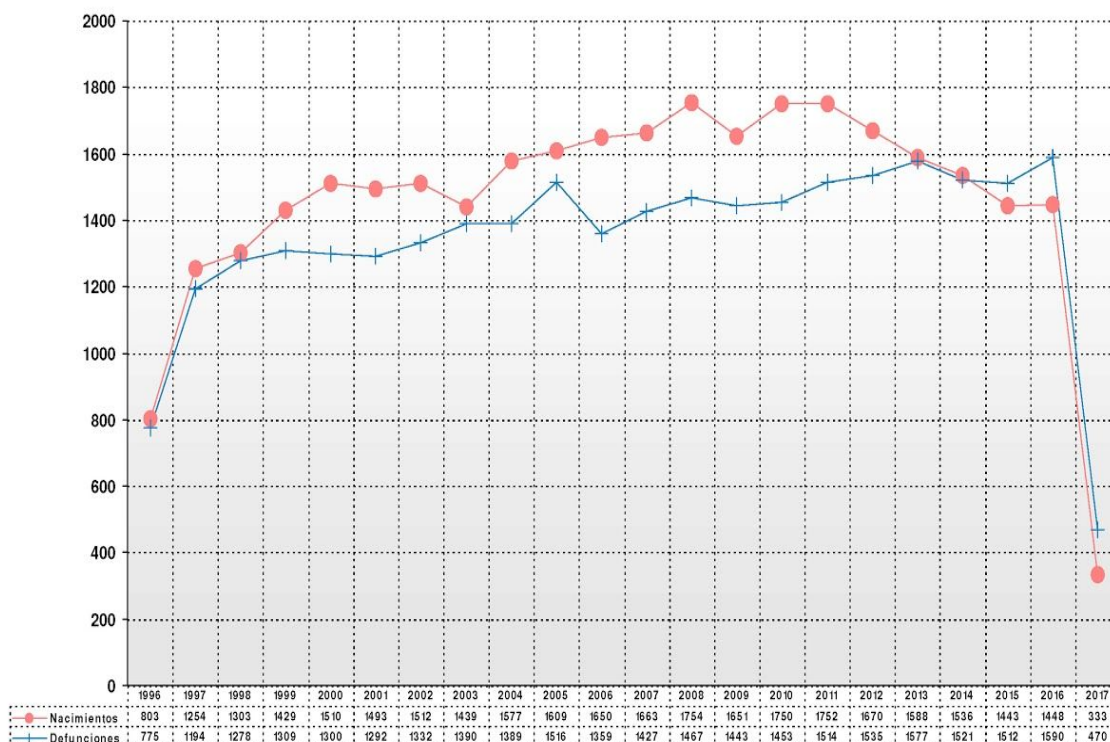
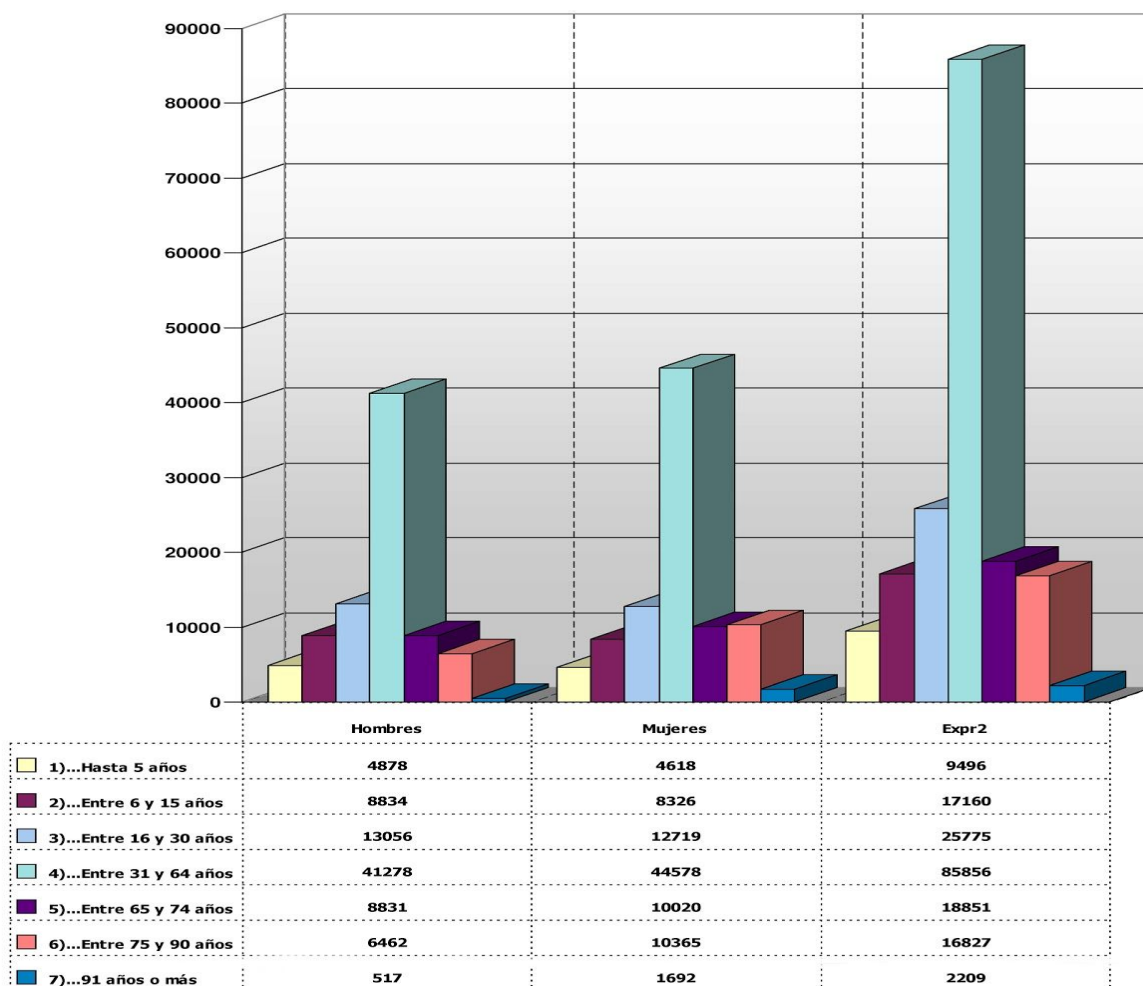


Tabla evolutiva de población en el municipio de Burgos:



Pirámide de edades por sexo:

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS



2.3.3. Fiestas y manifestaciones culturales

La programación cultural estable del Municipio de Burgos es muy amplia:

- **Festival Escena Abierta.** El IMC, la Universidad de Burgos y Fundación de Caja de Burgos llevan organizando este festival de últimas tendencias escénicas desde hace 18 años en el mes de enero de cada año.
- **Festividad de San Antón.** La festividad de San Antón, patrón de los animales, es una de las que cuenta con mayor arraigo tradicional. Tiene lugar el 17 de enero, y en Burgos se celebra de manera especial en los barrios de Huelgas, Gamonal y San Cristóbal.
- **Festividad de San Lesmes.** La Festividad de San Lesmes Abad se celebra el domingo de enero más cercano al día 30, es una de las más queridas por los burgaleses, pues constituye un homenaje al patrón de la ciudad y una ocasión para estrechar lazos con las localidades francesas hermanadas con Burgos, como Loudun.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- **Ciclo de Jazz Caja Burgos.** Muestrario que transita desde el jazz más tradicional al más vanguardista, en un ciclo que evidencia una vez más la solidez y vitalidad del género.
- **Carnaval.** La zona del centro histórico es el área que acoge el grueso de los actos festivos.
- **Las Marzas.** Durante la última noche de febrero y primera de marzo, tienen lugar las coplas conocidas con el nombre de “marzas”, unos cantos populares petitorios.
- **Ciclo de Teatro Joven.** El Instituto Municipal de Cultura y Turismo del Ayuntamiento de Burgos y la Universidad de Burgos organizan este Ciclo de Teatro Joven.
- **Semana Santa.** La Semana Santa burgalesa ha sido declarada fiesta de Interés Turístico Nacional. Incluye multitud de procesiones y actos públicos muy singulares.
- **Festival Uburama.** El festival de música Uburama, organizado por la Universidad de Burgos.
- **La Noche Blanca.** La Noche Blanca es una manifestación cultural dedicada a la difusión cultural en sus más variados aspectos que goza ya de cierta trayectoria. Los museos y salas de la ciudad mantienen sus puertas abiertas hasta pasada la medianoche para mostrar las exposiciones que acogen, y en las distintas plazas de la ciudad se celebrarán conciertos.
- **Romería de la Virgen Blanca.** El último fin de semana de mayo tiene lugar la Romería de Nuestra Señora de la Blanca. Se organizan esos días eventos en el Castillo y alrededores que invitan a redescubrir un espacio cargado de historia.
- **El Curpillos.** La festividad de “El Curpillos” o “Corpus chico” es una de las jornadas con mayor atractivo para la ciudadanía burgalesa.
- **Fiestas de San Pedro y San Pablo.** Las Fiestas Mayores de San Pedro y San Pablo se celebran durante una semana en torno al 29 de junio. Con orígenes medievales, comienzan con el pregón desde el ayuntamiento y la bomba anunciadora. Incluyen actos religiosos, pasacalles, bailes, cánticos tradicionales, festejos taurinos, desfile de carrozas y, entre otros, un concurso de fuegos artificiales de gran relevancia.
- **Castilla Folk.** Durante los últimos días del mes de junio y los primeros del mes de julio se celebra en la ciudad el denominado el Festival “Castilla Folk”, que corre con la organización del Instituto Municipal de Cultura y Turismo.
- **Certamen Internacional de Coreografía Burgos.** Organizado por el Ballet Contemporáneo de Burgos y el Instituto Municipal de Cultura y Turismo del Ayuntamiento de Burgos. El Certamen Mantiene una clara apuesta por la danza urbana y sus manifestaciones juveniles.
- **El Festival Internacional de Folclore “Ciudad de Burgos”.** Se celebra durante la tercera semana del mes de julio al aire libre en la Plaza de San Juan.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- **Tablero de Música.** Se celebra en el Tablero del Hospital del Rey. Todos los jueves de julio, desde las 19.45 horas.
- **Festival de las Artes Enclave de Calle.** Espectáculos llegados de distintos rincones de Europa y de la geografía española representados en las calles.
- **Festival Tribu.** Festival urbano multidisciplinar consolidado en la ciudad, con la intención de fusionar música, arte, deporte y gastronomía.
- **Fin de Semana Cidiano.** Burgos se convierte por unas horas en la ciudad medieval que un día fue.
- **Devora, es Burgos.** Actividades relacionadas con la gastronomía en hoteles, bares de tapas y restaurantes y autobuses lanzadera para visitar bodegas.
- **Las Noches del Clunia.** Sesiones de teatro en el escenario del Teatro Clunia.
- **Festival de intérpretes e instrumentos insólitos.** Cada uno de los artistas que participan se caracterizan por tocar instrumentos muy diferentes a los que estamos habituados normalmente a ver y a escuchar.
- **Navidad.** Eventos culturales como conciertos de variados estilos, corales, torneos deportivos, la instalación de una pista de patinaje sobre hielo, espectáculos nocturnos, talleres de manualidades para adultos y danzas tradicionales son los actos que completan la programación para estos días entrañables.
- **El Obispillo.** El 28 de diciembre, día de los Santos Inocentes, un niño recibe el título de Obispillo, y a lomos de una mula recorre el centro de la ciudad repartiendo dulces, hasta llegar al Ayuntamiento, donde saluda a la ciudadanía.
- **Belén monumental RETE 22.** En el Claustro Bajo de la Catedral de Burgos acoge el Belén monumental.

2.4. DATOS ECONÓMICOS

Los factores económicos de desarrollo de la economía de la ciudad de Burgos son los siguientes:

- **La agricultura.** A pesar de que disminuye cada año, todavía queda en el término municipal una gran cantidad de suelo agrícola, con cultivo cerealístico principalmente.
- **La ganadería.** Existen pequeñas granjas para la producción de huevos o de leche, la mayoría agrupadas en cooperativas situadas en zonas periféricas de la ciudad.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- **Sector secundario.** Burgos es una ciudad predominantemente industrial, que se beneficia de su buena ubicación en corredores logísticos, contando con una importante actividad empresarial.

El número de centros de trabajo por 1.000 habitantes alcanza una media de 42,9, y su renta per cápita supera en un 12,5% la media nacional. Dispone de suelo industrial ampliamente consolidado. En 2007, Burgos empleaba a 20.217 personas en el sector (un 22% de la población ocupada), convirtiéndose en el 2º foco industrial de Castilla y León en términos absolutos.

- Actualmente la superficie dedicada a la industria, se reparte entre tres polígonos industriales principales y otros polígonos de menor tamaño:
 - Polígono Industrial de Villalonquéjar. Situado al noroeste de la ciudad cuenta con un total de 10 millones de m².
 - Polígono Industrial de Gamonal. Ubicado al este del municipio. Ocupa una superficie bruta de 3.500.000 metros cuadrados.
 - Polígono Industrial Monte la Abadesa. Situado al sur de la ciudad, junto con los polígonos industriales contiguos de "Los Pedernales" y "El Clavillo" conforman en conjunto más de 4.500.000 metros cuadrados de suelo bruto.
 - Polígono Industrial Los Brezos. Situado en el oeste de la ciudad.
 - Polígono Industrial Burgos-Buniel. Se situará entre las autovías BU-30 y A-62.
 - Parque Tecnológico de Burgos. Fue promovido por la Junta de Castilla y León en 2006.
- **Sector terciario.** La ciudad tiene actividades terciarias ligadas con los servicios administrativos, financieros y turísticos, siendo la sede de una cooperativa de ahorro y crédito (Caja Rural de Burgos) y de Fundación Caja Burgos y Fundación Caja Círculo.
- **I+D+i.** El CEEI, Centro Europeo de Empresas e Innovación de Burgos, situado en el barrio de Villafría, favorece la creación de empresas, sobre todo de innovación.
- **Mercados tradicionales.** Existen en la actualidad dos mercados principales de estas características: el Mercado Norte en la plaza de España y el Mercado Sur, muy cercano a la estación de autobuses. En el barrio de Gamonal se encuentra también otro mercado municipal en la zona conocida como G-9.
- **Centros comerciales.** Actualmente hay tres centros comerciales de gran superficie, situados de forma que den cobertura a la mayor parte de la ciudadanía:
 - Centro Comercial Parque Burgos. En la zona sur de la ciudad.
 - Centro Comercial El Mirador. Situado en la carretera de Santander.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- Centro Comercial Camino de la Plata. Situado en pleno centro geográfico de la ciudad.
- **Hostelería.** La ciudad posee una amplia oferta hotelera. En marzo de 2012, existían un total de 4.400 plazas hoteleras, distribuidas entre 46 hoteles, 35 hostales y pensiones, y 3 albergues privados. Esto supone un 50% del total de la provincia.
- **Turismo.** La ciudad ha experimentado un fuerte aumento del número de visitantes en los últimos años. Actualmente, es la segunda ciudad de Castilla y León que más turistas extranjeros recibe. Su amplio patrimonio histórico, y una variada oferta de actividades, le permiten ser un foco de atracción turístico del norte de España.
- **Centro de Interpretación y Recepción de Turistas – CITUR.** El CITUR fue inaugurado el 16 de febrero de 2011, y se encuentra situado en la calle Nuño Rasura, a escasos metros de la catedral. Ofrece información turística de la ciudad .

2.5. PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO Y URBANÍSTICO

Los edificios más relevantes que dan forma al conjunto arquitectónico y urbanístico de la ciudad son:

- La Catedral de Burgos Es uno de los monumentos más bellos del arte gótico y es, sin duda alguna, la imagen emblemática de la ciudad. Declarada por la Unesco Patrimonio de la Humanidad en 1984, la Catedral se comenzó a construir en el año 1221. A ambos lados se sitúan las torres de la Catedral, realizadas por el arquitecto Juan de Colonia a partir de mediados del siglo XV.
- Monasterio de Santa María la Real de las Huelgas. Panteón de Reyes de Castilla. La iglesia es del estilo cisterciense y en la nave mayor se encuentran los sepulcros de los reyes fundadores.
- Cartuja de Santa María de Miraflores. Recientemente restaurada, fue mandada construir por Enrique III, aunque fue posteriormente engrandecida por Isabel I y ampliada para albergar el sepulcro de sus padres.
- Monasterio de San Juan. Este monasterio se fundó en la ciudad de Burgos en el año 1091. Situado en pleno centro de la ciudad, alberga actualmente el Museo Marceliano Santa María.
- Convento de Las Bernardas. Actualmente es sede del Conservatorio.
- Torres y castillos. Burgos se fundó como un emplazamiento militar entorno al cerro de San Miguel. En dicho cerro se construyó el Castillo de Burgos, que data del siglo IX. Desde el Mirador del Castillo existen muy buenas vistas de la ciudad.
- Muestras de la arquitectura medieval, muralla fortificada que rodeaba el Castillo, su estructura actual remonta a la Baja Edad Media.

- Arcos
 - Arco de Santa María (en la sala principal se muestra una obra del artista Vela Zanetti).
 - Arco de San Juan supone la entrada del Camino de Santiago en la ciudad. Opuesto al Arco de San Martín, que data del siglo XIV.
 - Arco de San Esteban, de estilo mudéjar.
 - Arco de San Gil, que durante siglos fue una de las principales puertas de acceso a la ciudad desde el norte.
 - Arco de Fernán González, Se trata de un arco de triunfo al estilo romano.
- Edificios singulares
 - Casa de Miranda (actual sede del Museo de Burgos), con un patio interior de dos pisos y una fantástica escalera.
 - La Casa de Cordón (sede de Caja Burgos) fue construido en el siglo XV por los Condestables de Castilla.
 - El Palacio de Castilfalé, de estilo renacentista, alberga el archivo de la ciudad.
 - El Palacio Arzobispal, construido en 1916, es de estilo neorenacentista.
- Otras construcciones
 - Hospitales y albergues para los peregrinos
 - Hospital del Rey fue fundado por el rey Alfonso VIII, alberga el Rectorado de la Universidad de Burgos.
 - Hospital de San Juan, actualmente es la sede de la Casa de Cultura y la biblioteca.
- Teatro Principal, inaugurado en 1858, fue el eje de la vida cultural de la ciudad. Frente a este teatro, en la Plaza de Mío Cid, se encuentra la estatua del Cid Campeador.
- Puente de San Pablo, adornado con estatuas de personajes de la época del Cid.
- Puente de Malatos, por él los peregrinos cruzaban el río Arlanzón al salir de la ciudad.
- Solar del Cid, un monumento levantado en honor del héroe de la ciudad en el lugar en el que supuestamente tenía su residencia en la ciudad.
- Iglesia de San Nicolás de Bari situada en la calle de Fernán González, en frente de la catedral. La preside uno de los retablos más impresionantes y monumentales del Arte del Renacimiento Castellano

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- Consulado del Mar, estilo neoclásico. En la actualidad conviven en su interior una Sala de Exposiciones, la Escuela de Dibujo, la Biblioteca Provincial de Burgos y la Real Academia Burgense de Historia y Bellas Artes.
- Iglesia de Santa Águeda, conocida también como Iglesia de Santa Gadea Tiene un retablo neogótico de alabastro,
- Museo del Retablo, está instalado en la Iglesia de San Esteban. Reúne una colección de retablos del siglo XV al siglo XVIII procedentes de diversas localidades de la provincia de Burgos
- Centro de Arte Contemporáneo de Caja de Burgos, también conocido como CAB de Burgos, es un museo dedicado al arte contemporáneo. Se ubica en la parte alta del centro histórico.
- Albergue municipal de Peregrinos, ubicado en el edificio rehabilitado de la "Casa de los Cubos".
- Monumento al Empecinado, proyectado en 1844, para albergar los restos de Juan Martín Díaz, el "Empecinado".
- Iglesia y convento de Nuestra Señora de La Merced, constituyen un monumento tardogótico de los siglos XV y XVI.
- Iglesia de San Cosme y San Damián, de cuya construcción hay ya noticias en el siglo XIII, acaballo entre el gótico y el renacimiento.
- Hospital de la Concepción, su construcción data del siglo XVI. En la actualidad es usado por la Universidad de Burgos como Dotación Académica.
- Ayuntamiento, es el edificio más notable de la Plaza Mayor. Es un edificio de estilo neoclásico que comunica la Plaza Mayor con el famoso Paseo del Espolón. En medio de la balaustrada de piedra sobresale el escudo de la ciudad.
- Diputación Provincial de Burgos tiene como sede principal el Palacio Provincial, situado al inicio del paseo del Espolón. Sigue la tradición clasicista.
- La Iglesia de San Lorenzo construida entre 1684 y 1694 en sustitución de un edificio anterior de más modestas proporciones. El templo es la sede, desde su creación en 1945, de la Cofradía de la Coronación de Espinas y de Cristo Rey, una de las hermandades más activas y presentes en la Semana Santa burgalesa.
- Museo Regional Militar (Palacio de Capitanía), fue sede de la Capitanía General de la VI Región Militar y del Mando Regional. Desde 2014 alberga, igualmente, en una zona de su planta baja, el Museo Regional Militar.
- Iglesia de San Lesmes, es de estilo gótico, aunque su fachada no tiene apenas decoración. En la zona central, cercana al altar, se encuentra el Sepulcro de San Lesmes, realizado en alabastro con la imagen tallada en la tapa, patrón de la ciudad.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- Museo del Libro Fadrigue de Basilea, este museo muestra su colección en una exposición didáctica con el interés de acercar a sus visitantes este fascinante mundo.
- La Ermita de san Amaro, construida en estilo barroco, en ella destacan su retablo del altar mayor, de estilo neogótico de 1907, y su pequeño cementerio del siglo XVIII.
- Parque de El Parral, situado casi enfrente del Paseo de la Isla, se sitúa entre el Monasterio de las Huelgas y el Hospital del Rey.
- Parque de la Isla es un paseo de corte romántico que dispone de una gran variedad botánica, así como de monumentos. Se encuentra en la margen derecha del río Arlanzón a su paso por la ciudad.
- Iglesia de Santa María la Real y Antigua de Gamonal es un templo gótico del siglo XIV construido en el pueblo de Gamonal, entre su decoración escultórica, sobresale el calvario y la iconografía jacobea. Destaca, así mismo, la puerta mudéjar del siglo XV.
- Parque de Cuerdas del Castillo, nueva infraestructura que incrementa la oferta de ocio familiar en nuestra ciudad, situado en el parque del Castillo a pocos metros de la Fortaleza.
- Centro de Divulgación de Aves, es una instalación municipal destinada al conocimiento de las aves, abrió sus puertas al público en octubre del año 2001 con un diseño principalmente enfocado hacia la población escolar. Con este criterio el horario de atención al público desde la fecha de apertura ha sido de 10 a 13 horas todos los días excepto domingos y festivos.
- El Museo de la Evolución Humana de Burgos, moderno centro museístico que da cabida, a los hallazgos de los yacimientos de Atapuerca y las interpretaciones y teorías científicas obtenidas de ellos.
- Auditorio Fórum Evolución, Palacio de Congresos y Auditorio, espacio escénico y de congresos de nueva creación.

2.6. TRANSPORTES PÚBLICOS

2.6.1 Transporte urbano

Burgos cuenta con una empresa de autobuses públicos. Servicio de Transportes Urbanos de Burgos es la entidad que presta el servicio regular de transporte colectivo de viajeros de superficie en el término municipal de Burgos. Autobuses Urbanos posee una flota de 62 autobuses, todos accesibles para sillas de ruedas y para personas de movilidad reducida, excepto 2 microbuses. Desde la estación de autobuses de la ciudad existe comunicación por línea regular con los principales núcleos urbanos del resto de la región y de España, así como con algunas ciudades extranjeras.

2.6.2 Autovías y carreteras nacionales

Por el municipio discurren numerosas carreteras nacionales, autovías y autopistas que unen a la ciudad con todas las capitales que la rodean. Las autovías y carreteras principales son:

- A-1 E-5 Autovía Madrid - Burgos Madrid - Aranda de Duero - Burgos
- AP-1 E-5 E-80 Autopista del Norte Burgos - Armiñón
- A-62 E-80 Autovía de Castilla Burgos - Portugal
- A-73 Autovía Burgos - Aguilar Burgos - Aguilar de Campoo
- A-231 Autovía Camino de Santiago León - Burgos
- BU-11 Ronda de Burgos Plaza del Rey - Nudo Landa
- BU-30 Circunvalación de Burgos o Ronda 2 Peaje de Castañares - Nudo Landa

2.6.3 Ferrocarril

La ciudad de Burgos cuenta con acceso por tren gestionado por Adif. La estación Rosa de Lima está situada en la Avenida Príncipes de Asturias s/n (longitud y latitud: 42.37111, -3.666111), a 6 Km del centro de la ciudad. Mediante esta estación la ciudad está conectada con el territorio (Madrid, Barcelona, Gijón, San Sebastián, Miranda del Ebro, etc.) con trenes de larga y media distancia.

La estación cuenta con servicios para personas con movilidad reducida tales como aparcamientos y andenes adaptados y aseos accesibles.

2.6.4 Aeropuertos

El Aeropuerto de Burgos, Villafría, es un aeropuerto inaugurado el 3 de julio de 2008 como parte del tráfico civil aéreo de España. El terminal aéreo se encuentra localizado en una amplia llanura en la zona este de la ciudad capital de Burgos.

En la actualidad no se encuentra operativo aunque se espera que vuelva a funcionar de cara al verano de 2018.

3.1. ACCESIBILIDAD Y CALIDAD DE VIDA

Exponemos en primer lugar algunos conceptos que facilitarán la comprensión y alcance del Plan.

3.1.1. Accesibilidad

Accesibilidad es la posibilidad que tiene un individuo, con o sin problemas de movilidad o de percepción sensorial, de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. También se define como la característica del medio, que permite a todas las personas el acceso, utilización y disfrute, de manera normalizada, segura y eficiente.

La accesibilidad integral implica accesibilidad en la edificación, urbanismo, transporte, comunicación y servicios. Es un derecho básico que garantiza la no discriminación por razones de edad, discapacidad o características funcionales y es condición previa para la participación social y económica en igualdad de oportunidades. Para su consecución se exigen desarrollos legislativos, técnicos, económicos, de mercado, planificación, diseño, ejecución, rehabilitación, formación y mentalización.

Un tercio de la población está constituida por personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad. Se debe atender a la mayor gama posible de ciudadanos con distintas características. La ventaja de tener en cuenta a las personas que tienen mayores dificultades resulta en un diseño de calidad para todos. Autobuses de piso bajo, sin escalones, rebajes en las aceras, desarrollo informático de fácil manejo, galerías comerciales y aeropuertos fáciles de transitar, han sido ejemplos exitosos de este proceso con beneficios para todos los usuarios. La accesibilidad debe también permitir la adaptación a nuevas innovaciones tecnológicas y a los cambios que a lo largo de la vida de las personas se producen. Esta adaptabilidad exige una previsión en el proceso de diseño que posibilite la posterior realización de modificaciones sin excesivos costes cuando estos sean necesarios.

La experiencia y los estudios realizados demuestran que en gran parte es el medio el que determina el efecto de una discapacidad sobre la vida diaria de una persona. La accesibilidad se plantea actualmente como un reto irreversible y muestra la calidad de vida de la sociedad. Desde el punto de vista legislativo, la Constitución Española reconoce la igualdad de todos la ciudadanía; proclama sus derechos a disfrutar, sin marginación alguna, de una formación humana global y exige a las administraciones la provisión de los medios precisos para que ello sea posible.

Por su parte, la LISMI se ocupa, en sus artículos 54 al 61, de las obligaciones de los entes públicos en materia de accesibilidad.

Medio Urbano

El Comité Central de Coordinación para la Promoción de la Accesibilidad (CCPT 1996) dice en el Manual Europeo de Accesibilidad: "El entorno debe disponerse de modo que permita a todos desenvolverse igualmente y de la forma más independiente posible".

En la última década se han ido destacando, cada vez con mayor insistencia, los problemas de accesibilidad originados por la situación que presenta el medio físico en general y el urbano en particular, con sus barreras arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de la comunicación, gracias a la evolución de la conciencia social en este campo.

La equiparación de oportunidades exige evitar y suprimir las barreras de cualquier tipo y, en ocasiones, complementar con medidas de discriminación positiva para que dicha equiparación sea real.

Evitar y suprimir las barreras arquitectónicas y urbanísticas, así como disponer de un transporte y de una información accesibles, es algo que debe ser abordado conjuntamente por todas las Administraciones Públicas en sus distintos niveles, debiendo ser la Administración Central el principal promotor de una normalización en este ámbito.

Respecto a las "barreras urbanísticas", citaremos los principios básicos que deben tenerse en cuenta en la planificación y diseño de un entorno físico sin barreras:

- **ACCESIBILIDAD:** Debe proyectarse de forma que sea accesible para todas las personas, independientemente del grado de discapacidad, edad u otra dificultad.
- **CIRCULACIÓN:** La red viaria deberá ser tal que permita a todos los usuarios circular libremente y llegar al mayor número posible de lugares y edificios.
- **UTILIZACIÓN:** El entorno deberá permitir su uso y disfrute por todas las personas.
- **ORIENTACIÓN:** Los asentamientos urbanos deben proyectarse de forma que sea fácil orientarse en ellos y encontrar sin problemas el camino que conduzca más directamente al lugar al que se quiera ir.
- **SEGURIDAD:** Se procurará que la movilidad de las personas sea máxima con el menor riesgo para la salud y la integridad física.
- **FUNCIONALIDAD:** Los espacios urbanos y los lugares de trabajo o de recreo deberán poder ser utilizados sin restricción por todas las personas.

Ni la rehabilitación del individuo será completa, ni la integración social una realidad si no modificamos, transformamos o adaptamos nuestro entorno vital para que pueda ser utilizado absolutamente por todas aquellas personas que, a causa de una discapacidad física, psíquica, sensorial o de otro tipo, encuentran impedimentos o graves dificultades, para desarrollar su vida activa, limitando con ello sus posibilidades laborales, sociales, culturales, recreativas, etc.

El contexto "urbanístico" engloba en mayor medida a todos los demás, ya que es la ciudad el contenedor de los edificios y de los transportes, y donde se desarrollan los diferentes niveles de comunicación entre todos los elementos que en ella coexisten.

Edificación

La accesibilidad a la edificación permite comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. En el acceso a la edificación podemos distinguir edificios de nueva obra y de rehabilitación públicos y privados y elementos constructivos. En edificios de nueva construcción el principio para que sean accesibles supone mínimos costes económicos. Tener en cuenta la accesibilidad en los procesos de rehabilitación puede implicar costes razonables. La eliminación de barreras arquitectónicas una vez construido el edificio siempre conlleva mayores costes. Los proyectistas y diseñadores de la edificación deben considerar todas las posibles limitaciones y distintas maneras de funcionar del ser humano en aspectos visuales, auditivos, de humano que se amolde a las proporciones y facultades medias.

No existe una persona "estándar". Pero ello no supone buscar soluciones específicas para cada caso, si no conseguir integrar las distintas necesidades de las personas en una solución útil para todos.

La adaptabilidad en las viviendas es un nuevo concepto proyectual que implica un diseño que admite bajo costes razonables las modificaciones necesarias para las diferentes situaciones que a lo largo de la vida de sus habitantes puedan aparecer.

Transporte

En la sociedad actual, poder viajar en medios de transporte públicos y privados es sinónimo de integración social y de calidad de vida. Sin embargo, los medios de transporte ponen barreras a las personas con accesibilidad reducida (PAR), que muchas veces les impiden realizar viajes con normalidad.

En lo que respecta al transporte privado, el diseño de los vehículos no está hecho partiendo de conceptos de diseño para todos, por lo que los pequeños, los mayores y las personas con discapacidad suelen tener problemas, sobre todo a la hora de entrar y salir del vehículo.

El transporte público, en general, carece de medidas de accesibilidad que permitan un normal desarrollo de las vidas de todas las personas, y se presentan dificultades tanto a la hora de viajar en autobús, metro, avión, ferrocarril y barco.

Si bien en algunos medios de transporte, como el avión, los no deja de ser un modelo "parcheado" sobre el modelo tradicional de carga y descarga de pasajeros. Muchas veces conviene plantearse si no sería mejor un rediseño global de métodos en el que se tuvieran en cuenta las nuevas realidades sociales. El transporte debe adaptarse a las necesidades de las personas y ponerse al servicio de una sociedad en la que cada día hay más personas mayores, más personas con discapacidad y una mayor diversidad de requisitos de transporte.

Comunicación

En la actualidad, el desarrollo de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, han creado lo que llamamos "la sociedad de la información", y que se recoge en nuestra Constitución como el ejercicio de varios derechos fundamentales.

Así como ejemplos, el artículo 3, derecho-deber de usar el castellano, el derecho al libre desarrollo de la personalidad (artículo 10), el derecho a la igualdad del artículo 14, el secreto de las comunicaciones, del artículo 18.3, el derecho a comunicar y recibir información, artículo 20.1.d, derechos que tienen como base la comunicación y la información.

La Declaración 22 del Tratado de Amsterdam obliga a las instituciones comunitarias a tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

Las personas sordas por su discapacidad sensorial, ven limitado el acceso a estos sistemas y medios de comunicación, a causa de diversos obstáculos que impiden expresar o recibir información: son las denominadas "Barreras de Comunicación".

Además, las personas con todo tipo de discapacidad se ven apartadas de las herramientas de acceso a las nuevas tecnologías de la información, de manera que se producen "barreras de acceso a la información y comunicación".

Los principios básicos a tener en cuenta en la planificación y diseño de un entorno comunicativo sin barreras conforme a las "Normas Uniformes sobre la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad" aprobadas por Naciones Unidas en 1993, son:

- Accesibilidad: Debe proyectarse el medio comunicativo y de de acceso a la información de forma que sea accesible para todas las personas, independientemente del grado de discapacidad, edad u otra dificultad. En caso necesario, deberá establecerse dicho medio de información con las medidas que sean necesarias para su accesibilidad.
- Facilidad de uso: Los sistemas de comunicación y de acceso a la información deberán ser configurados de manera tal que permita a todos los usuarios emitir y recibir información sin especial dificultad, de acuerdo con su respectivo grado de desarrollo personal.
- Utilización universal: El entorno comunicativo y de acceso a la información deberá permitir su uso y disfrute por todas las personas.

3.1.2. Movilidad

Es la cualidad de los seres vivos que les permite utilizar o relacionarse con el medio. Cuando determinado medio resulta accesible para una parte del colectivo e inaccesible para otro entramos en el concepto de movilidad.

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

3.1.3. Barreras

Se entiende por barrera cualquier impedimento, traba u obstáculo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la estancia y la circulación con seguridad de las personas.

A estos efectos se clasifican las barreras arquitectónicas en:

- BAU. Barreras Arquitectónicas Urbanísticas. Son las existentes en las vías públicas así como en los espacios libres de uso público.
- BAE: Barreras Arquitectónicas en la Edificación. Son las existentes en el interior de los edificios, tanto públicos como privados.
- BAT: Barreras Arquitectónicas en los Transportes. Son las existentes en los medios de transportes.
- BACS: Barreras en las Comunicaciones Sensoriales. Se entiende como BACS todo aquel impedimento que imposibilite o dificulte la expresión o recepción de mensajes a través de los medios o sistemas de comunicación sean o no de masas.

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.

3.1.4. Ayudas técnicas

Se entiende por ayuda técnica cualquier elemento que, actuando como intermediario entre la persona en situación de limitación o con movilidad reducida y el entorno, facilite la autonomía personas o haga posible el acceso y uso del mismo.

3.1.5. Accesibilidad: Una mejora en la calidad de vida

El principal objetivo de este Plan Integral de Accesibilidad es la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía, mediante el estudio de las barreras y obstáculos de la ciudad que dificultan o impiden la movilidad de las personas y de sus soluciones posibles. Para relacionarnos con los demás, acceder a diferentes bienes y servicios y desarrollar múltiples actividades necesitamos, casi siempre, movernos.

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 muchos y puede serlo para todos. 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.

En nuestro caso, 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 Integral 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 -por medio de la normativa existente, estudios realizados, ejecuciones, proyectos, etc.- como de la realidad de la ciudad, teniendo en cuenta sus condicionantes orográficos, climatológicos, económicos y sociales, el desarrollo de la ciudad, su tipología urbana (calles, edificios, equipamientos, espacios libres, etc.), los medios de transporte y comunicación y el nivel de calidad ambiental.

3.2. USUARIOS Y BENEFICIARIOS POTENCIALES DE LA ACCESIBILIDAD

3.2.1. Deficiencia, discapacidades y minusvalías

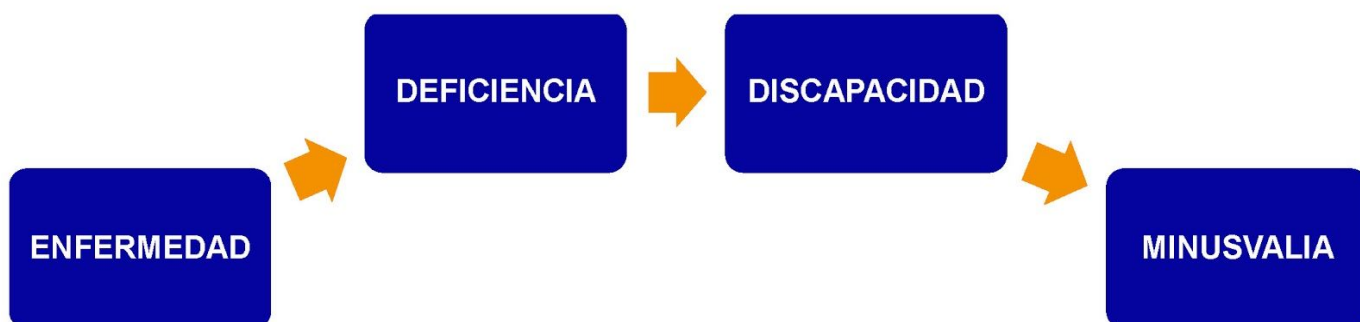
En el año 1980, la Organización Mundial de la Salud, presentó un documento, «Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías» (CIDMM), que sirvió para definir a las personas con discapacidad, no por las causas de sus minusvalías, sino por las consecuencias que éstas les han generado.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- **Deficiencia.** *Pérdida o anormalidad de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica.*
- **Discapacidad.** *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 un ser humano.*
- **Minusvalía.** *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, factores sociales y culturales.*

Las definiciones extraídas de este documento han sido ampliamente utilizadas durante años y aún continúan vigentes en bastantes países, por lo que siguen ofreciendo una definición de los principales términos utilizados todavía hoy al hacer referencia a la discapacidad.

La CIDDDM mostró las consecuencias que *puede generar* la enfermedad en los individuos:



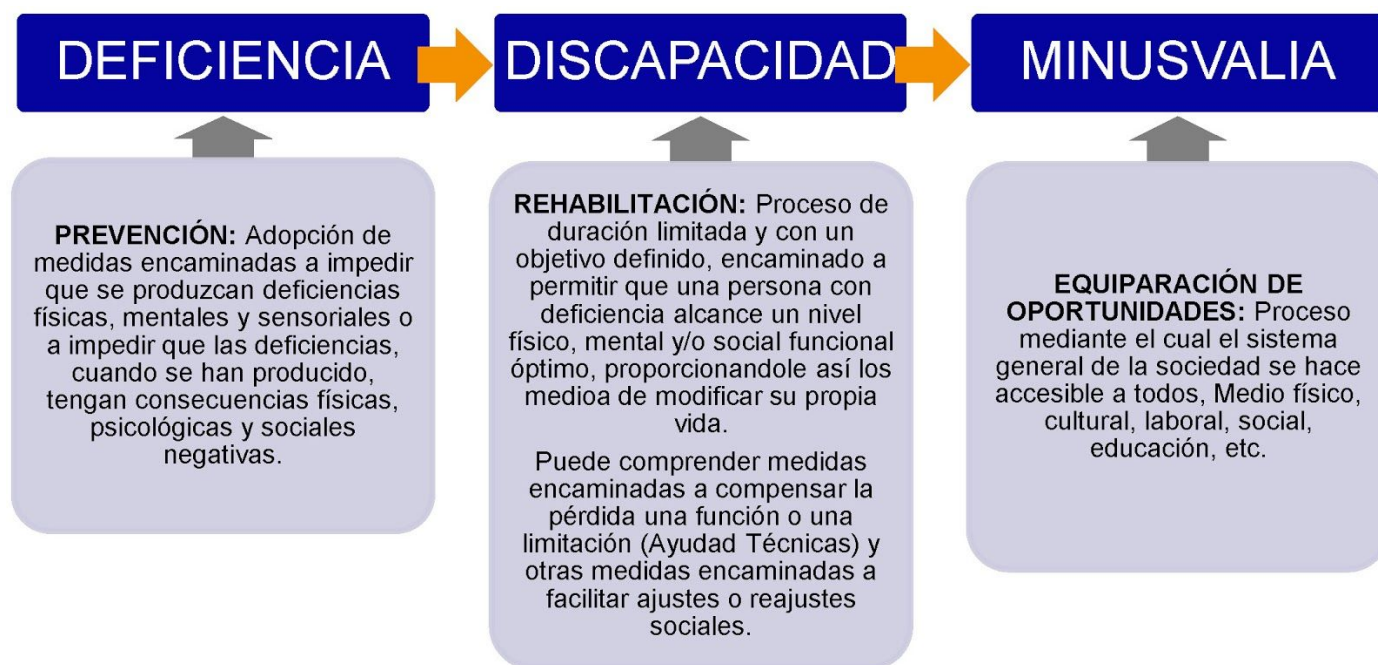
Fruto de esta clasificación se elaboró la “**Carta para los años 80**”, por el 14º Congreso de Rehabilitación Internacional celebrado en Winnipeg, Canadá.

En esta Carta se relacionan las definiciones generadas por la CIDMM con objetivos por desarrollar mediante actuaciones sanitarias y sociales.



Más adelante, en el año 1983, el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, elaborado por Naciones Unidas, adopta este programa de actuación:

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS



Esta clasificación se vio modificada en el año 2001, cuando la OMS aprobó una nueva Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad (CIF), también conocida como CIDDM-2. En esta nueva clasificación se establece una nueva definición para los conceptos de discapacidad y minusvalía que se corresponden con los de limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Esta nueva Clasificación es la actualmente vigente, aunque su implantación aún no es general, dado el poco tiempo transcurrido desde su aprobación. En muchos países, nos encontramos en un proceso de tránsito de la anterior a la actual clasificación.

La protección de las personas con discapacidad ha ido convirtiéndose poco a poco en objeto de atención de la comunidad internacional. Tras varias declaraciones de derechos en el ámbito internacional por parte de la OIT y la OMS, la ONU declaró el Decenio de las Naciones Unidas para los Impedidos, 1983-1992, habiendo elaborado previamente el Programa de Acción Mundial para los Impedidos. En aquel año, 1983, el porcentaje de personas con discapacidad en el mundo se cifró en un 10% del total de la población. A partir de ese momento, los problemas de las personas con discapacidad han sido objeto de atención creciente por parte de la ONU.

En el contexto europeo, la evolución de la política social en lo referente a la protección de las personas con discapacidad ha realizado un recorrido similar. En el Consejo de Europa se ha pasado de recomendaciones acerca de la protección de las personas con discapacidad, al desarrollo en 1981 de una política de atención a las personas con discapacidad de la Unión Europea, mediante una Resolución del Consejo y de los Representantes de los Estados miembros, coincidiendo con la celebración del Año Internacional del Minusválido. A partir de este momento, la política social comunitaria ha prestado atención a este grupo y se han venido desarrollando programas (HORIZON, HELIOS, etc.) y directrices (como la de la Comisión Europea sobre el empleo de 1998) que han tenido como objeto el acercamiento paulatino a la búsqueda de soluciones para los problemas que afectan a estas personas.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS



Estos problemas de las personas con discapacidad son muy similares independientemente del país donde vivan. Su principal característica es la situación de discriminación y de inferioridad, en cuanto a oportunidades sociales, que estas personas sufren respecto al resto de individuos de su entorno.

La atención internacional prestada a las personas con discapacidad está teniendo como resultado el desarrollo de distintas medidas políticas, que en Europa se concretan en directivas europeas y en España en medidas de política estatal y autonómica. Pero estas medidas institucionales no están dando los resultados esperados y los problemas de las personas con discapacidad continúan vigentes. Este es uno de los motivos que ha provocado que muy diferentes instituciones no gubernamentales se hayan lanzado a desarrollar programas que permitan la inclusión social de las personas con discapacidad.

Entre los colectivos a quienes las barreras afectan más directamente, hablaremos en primer lugar de las personas con discapacidades, 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 situación 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, 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 usuarios 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.

Actualmente todos estos conceptos están en revisión, desde instituciones como la ONU, pero en cualquier caso, las posibles modificaciones de los mismos no tendrán una incidencia de relevancia en el marco del Plan de Accesibilidad.

Otros colectivos afectados también de manera muy directa son los ancianos, las mujeres embarazadas, los adultos con niños pequeños en brazos, en cochecito o transportando bultos, las personas de tamaño inusual (obesos o afectados de enanismo) y los accidentados o convalecientes.

Sólo dedicaremos unas líneas a las personas mayores ya que las características de los demás los hacen asimilables - aún cuando sea temporalmente- a alguno de los grupos anteriormente descritos.

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 encuentran 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 están 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 desplazados.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

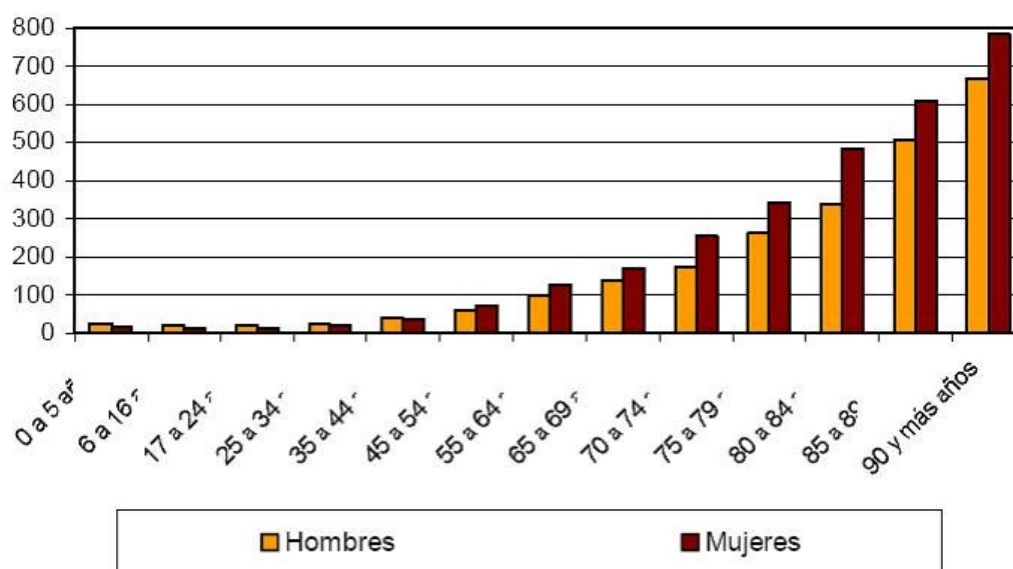
Este Plan Integral de Accesibilidad permite un conocimiento de la realidad actual y una reflexión global sobre la misma para, a partir de ellos, plantear unos objetivos generales a alcanzar, que tienden a conseguir una ciudad más accesible para todos y una mayor calidad de vida de la ciudadanía, y establecer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

La discapacidad en España

El número total de personas residentes en hogares españoles que declaran tener alguna discapacidad asciende a 3.847.900, lo que supone un 8,5% de la población, según los resultados provisionales de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD) del año 2008.

Por sexo, más de 2,30 millones de mujeres afirman tener una discapacidad, frente a 1,55 millones de hombres. Las tasas de discapacidad de las mujeres son más elevadas que las de los hombres en edades superiores a 45 años. En los tramos de edad inferiores a 44 años las tasas de los varones superan a las de las mujeres.

Personas con discapacidad por edad y sexo. Tasas por mil habitantes



La tasa de discapacidad ha bajado 0,5 puntos desde 1999

Si se compara la EDAD del año 2008 con el último estudio sobre discapacidad realizado por el INE en el año 1999 se observa que **el número de personas con discapacidad ha crecido en 320.000**. Sin embargo, dado que el crecimiento de las personas con discapacidad ha sido menor que el del total de la población, **la tasa de discapacidad ha registrado una disminución desde el 9,0% del año 1999 hasta el 8,5% en 2008**.

El **programa del Plan Estadístico Nacional correspondiente al año 2016** incluye cuatro operaciones estadísticas específicas sobre la realidad de la discapacidad, según prevé el Programa anual 2016 del **Plan Estadístico Nacional 2013-2016** publicado en el Boletín Oficial del Estado. Como operación estadística más relevante entre las programadas destaca la

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

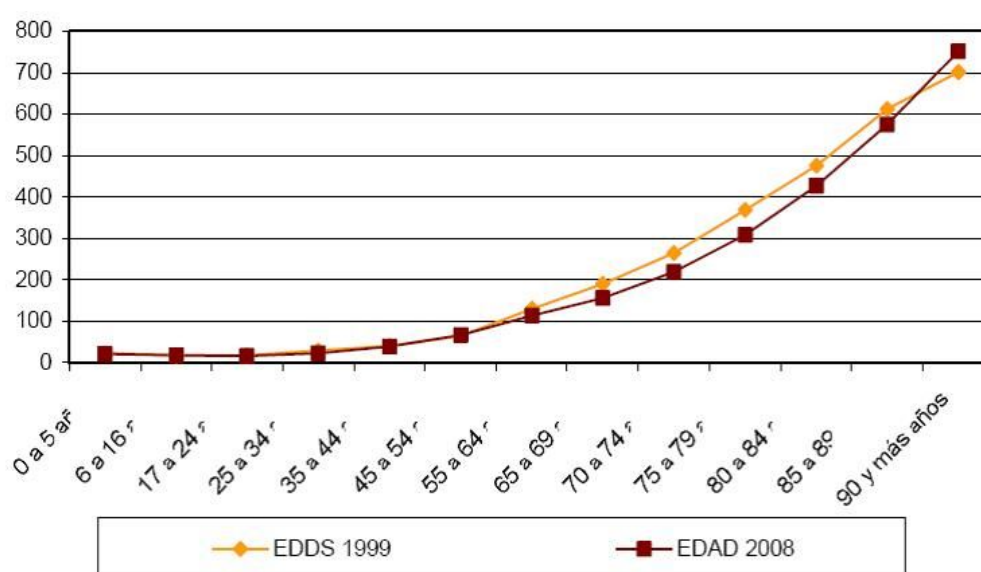
Encuesta sobre Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia, que actualizará la gran macroencuesta sobre discapacidad y dependencia realizada en el año 2008, poniendo al día y ampliando los datos disponibles sobre estas situaciones. En el ámbito laboral, volverán a efectuarse en el año 2016 dos operaciones estadísticas, la primera sobre el empleo de las personas con discapacidad, que arroja resultados sobre el grado de inclusión laboral de este grupo social y las condiciones de la misma, y la segunda sobre el salario de las personas con discapacidad, que permite conocer la estructura y los niveles retributivos de los trabajadores con discapacidad, por sí mismos y en comparación con los de los trabajadores con discapacidad. Por último, la cuarta operación estadística programada para 2016 es la denominada estadística de beneficiarios de prestaciones socioeconómicas a personas con discapacidad, que permitirá disponer de datos sobre la protección económica de origen público de las personas con discapacidad en España.

Para explicar las cifras anteriores, hay que tener en cuenta que la evolución del número de personas con discapacidad depende principalmente de dos factores. Por un lado, se ha producido un considerable **aumento de la población mayor de 64 años -un 14,4%-, (grupo de edad en el que más incide la discapacidad)** que hace crecer el número de personas con discapacidad; pero por otro lado, la mejora de las condiciones sociales y de salud, hace que el número de estas personas sea menor de lo esperado. El efecto neto de ambos factores ha supuesto que el porcentaje de población con discapacidad haya descendido 0,5 puntos desde 1999.

La disminución de la tasa de discapacidad se produce en todos los tramos de edad comprendidos entre los 16 y los 90 años. Los mayores descensos tienen lugar entre las personas de 75 a 79 años (del 16,2%) y en el grupo de edad de 80 a 84 años (del 10,2%)

Personas con discapacidad por grupos de edad. Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencia y Estado de Salud (EDDS) 1999 y Encuesta de Discapacidad, Autonomía personal y situaciones de Dependencia (EDAD) 2008.

(Tasas por mil habitantes)



Analizando la evolución de las tasas por edades, cabe destacar que la discapacidad para las edades inferiores a 65 años afecta de forma similar a como ocurría en 1999; sin embargo lo

hace en menor medida para el conjunto de las edades superiores. Así, el porcentaje de personas con discapacidad disminuye para la franja de edad de 65 a 79 años, pasando de significar el 37,4% en el año 1999 al 31,2% en 2008; para el grupo de 80 y más años alcanza el 26,7% del total de personas con alguna discapacidad en 2008 frente al 21,3% que representaba en 1999.

Como conclusión, se puede afirmar que, en general, **la discapacidad aparece a edades más tardías**, aunque haya aumentado el período de exposición al riesgo de discapacidad como consecuencia del aumento de la esperanza de vida.

3.2.2. Personas con limitación

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.

Las limitaciones más frecuentes son las provenientes de:

- *Dificultades* de maniobra: aquellas que limitan la capacidad de acceder a los espacios y de moverse en ellos.
- *Dificultades* para salvar desniveles: las que se presentan cuando se ha de cambiar de nivel o superar un obstáculo aislado dentro de un itinerario.
- *Dificultades* de alcance: aquellas derivadas de una limitación de llegar a los objetos.
- *Dificultades* de control: son las que se presentan como consecuencia de la pérdida de capacidad para realizar movimientos precisos con los miembros afectados por las deficiencias.
- *Dificultades* de percepción: son las que se presentan como consecuencia de deficiencias visuales y auditivas.

3.2.3. Personas con movilidad reducida

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

No obstante, nos parece más correcto referirnos a personas con problemas de movilidad, antes que a personas con movilidad reducida.

3.3. LA CADENA DE LA ACCESIBILIDAD

De modo similar al desplazamiento de una corriente eléctrica entre dos polos, el desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, especialmente si esa persona tiene alguna discapacidad funcional, debe producirse de forma continua y sin rupturas; esto es, el recorrido debe ser accesible de principio a fin para poder ser llevado a cabo. Al incorporar el elemento dinámico a la accesibilidad estamos superando el ámbito sectorial en que nos hemos movido hasta ahora e introduciendo nuevas dimensiones, como el tiempo o la compatibilidad de acciones. La accesibilidad no debe ser estudiada sólo desde el análisis de los accesos y recorridos interiores en edificios o desde las dificultades o facilidades que presentan las vías urbanas o medios de transporte, debemos vincular todos los ámbitos diferentes que influyen en la cadena de la accesibilidad. Es evidente que cualquier persona se desplaza de forma intencional y que en ese desplazamiento deberá traspasar fronteras entre la edificación y el espacio público, o entre éste y el transporte, o entre diferentes medios de transporte. También resulta lógico que para decidir realizar un desplazamiento hay que tener una expectativa de éxito en el objetivo marcado: llegar al destino.

Cualquier persona que dude seriamente de sus posibilidades de alcanzar el destino se retraerá y no emprenderá el recorrido o buscará fórmulas alternativas para hacerlo. En la sutileza de esa duda se esconde a menudo la discriminación más aguda para las personas con discapacidad, y por ello, la continuidad y la contigüidad en las actuaciones de accesibilidad es de una tremenda importancia.

Los elementos o “eslabones” fundamentales de las cadenas de accesibilidad se pueden resumir como siguen:

- Conexión vivienda → viario Público: desplazamiento desde el hogar hasta el exterior de la vivienda, es decir salir desde el portal a la calle.
- Conexión viario Público → edificios o áreas Públicas: desplazamiento o itinerario peatonal por el espacio urbano hasta llegar a edificios o áreas públicas (centros médicos, oficinas administrativas, espacios de ocio, etc.)
- Conexión Viario público → infraestructura de acceso al transporte (parada o estación): desplazamiento o itinerario peatonal por el espacio urbano hasta llegar a la estación de acceso al transporte público.
- Conexión parada o estación → vehículo → parada o estación: acceso al vehículo, desplazamiento a bordo (condiciones de transporte en el interior del vehículo) y descenso del vehículo.
- Conexión infraestructura de acceso al transporte → Viario público y destino: desplazamiento en las estaciones y paradas del transporte público hasta acceder al espacio público y un destino final.

➤ Este modelo centrado en el desplazamiento debe ser enriquecido con otros condicionantes que afectan a múltiples personas. En particular habría que considerar:

- La facilidad de acceso a la información para realizar los desplazamientos o viajes.
- La facilidad para recibir y comprender la información durante el desplazamiento.
- La facilidad para acceder a los sistemas y servicios de uso público en una estación, parada, edificio público o entorno urbano.
- La facilidad para acceder a los sistemas y servicios de uso público en el interior de los vehículos.

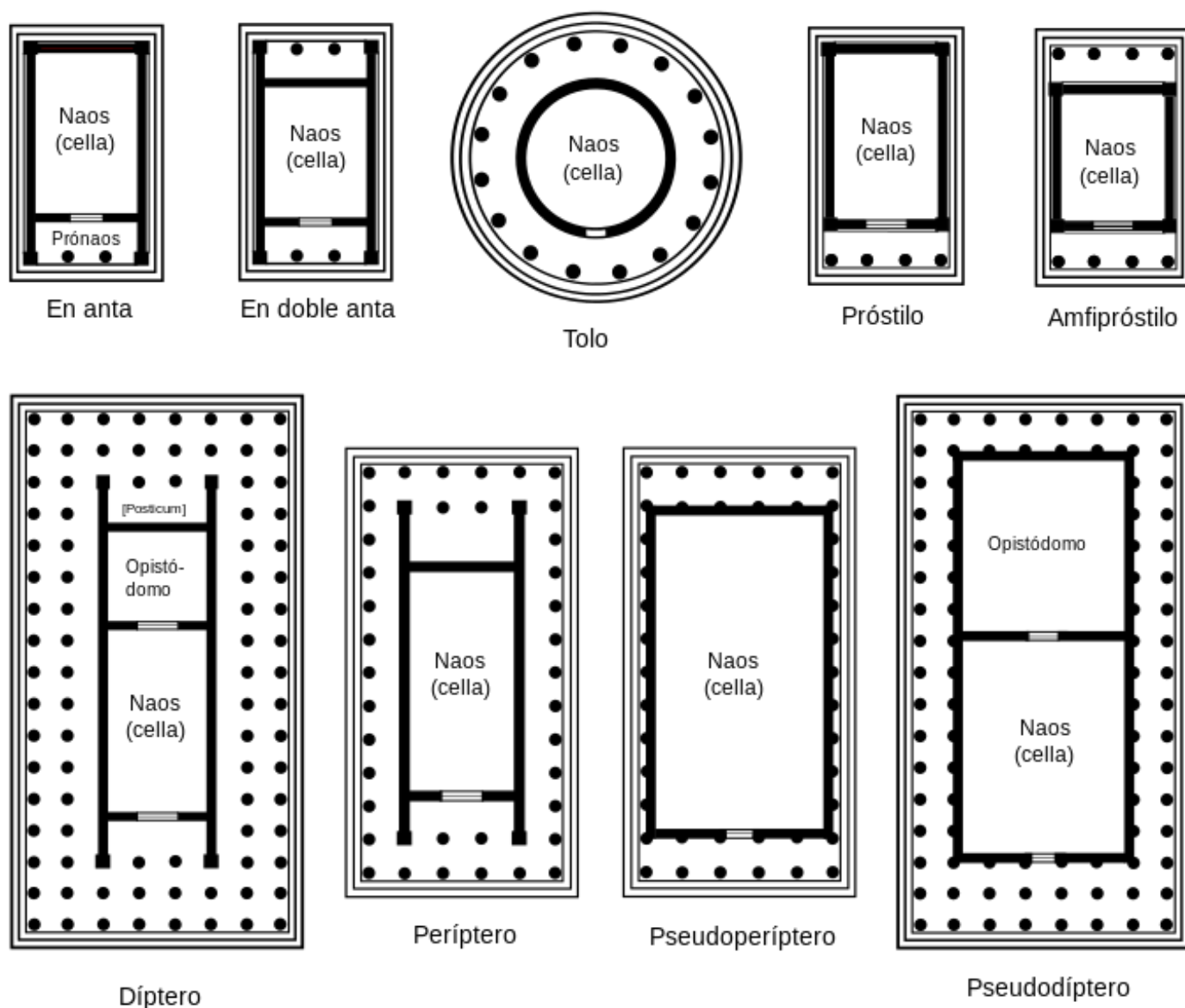
Los dos primeros son la clave de la accesibilidad para numerosos colectivos cuyas discapacidades suelen agruparse en las de tipo sensorial o cognitivo, es decir, personas con dificultades auditivas, visuales, del habla o de comprensión y relación con el entorno. Mientras que los dos últimos elementos son además determinantes de la accesibilidad para las personas con dificultades de desplazamiento por motivos de agilidad o motóricos, desde las que tienen que moverse en silla de ruedas, hasta las que por edad u otras razones tienen su facilidad de movimiento reducida.

4

diseño para todas las personas

4.1. ANTECEDENTES

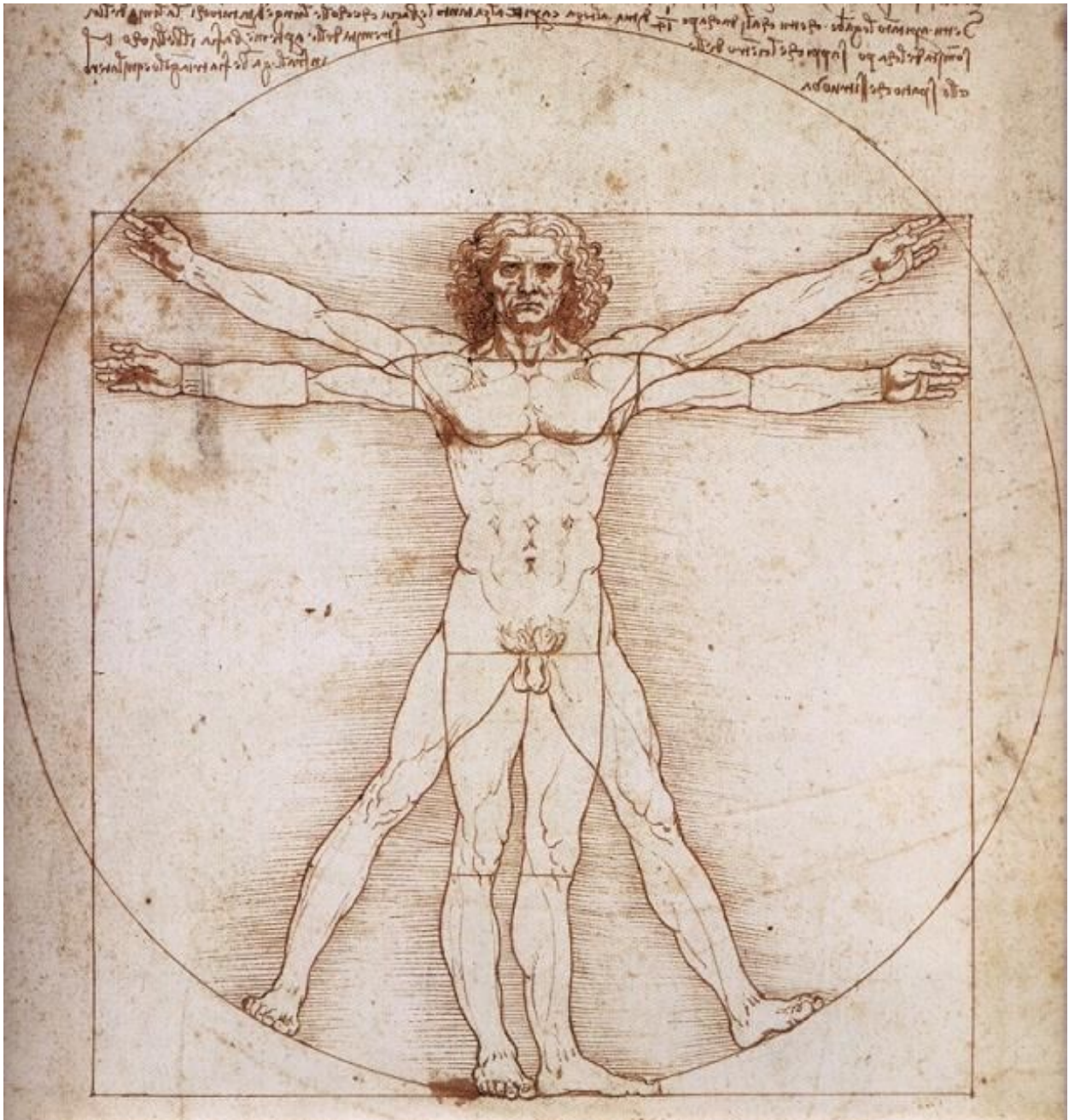
En nuestra cultura, la occidental, uno de los primeros iconos del diseño es **el templo griego**, que se situaban en la zona sagrada de las ciudades-estados, junto a los santuarios. El auténtico edificio era para los griegos la casa del dios (*oikos*), ubicada en la cella (*naos*). Es conocido ahora como «nave». Esta albergaba la estatua de la divinidad, y el sacerdote era el único que tenía acceso.



Dios era el centro del diseño y así se mantuvo muchos siglos, hasta la llegada del Renacimiento, cuyo espíritu evoca las cualidades intrínsecas del ser humano. Surge **el humanismo**, como una guía para la nueva visión de mundo que se manifiesta en los artistas del periodo.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

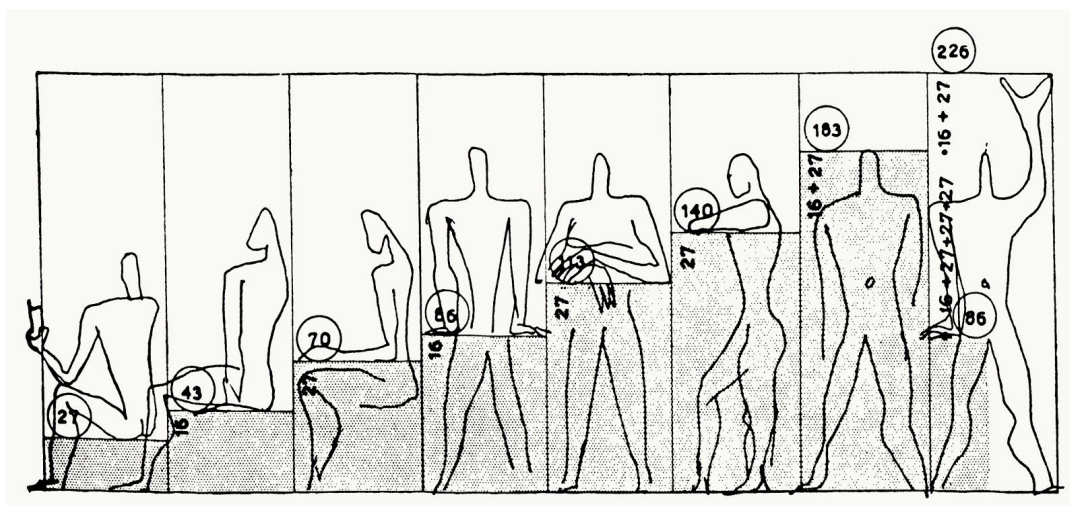
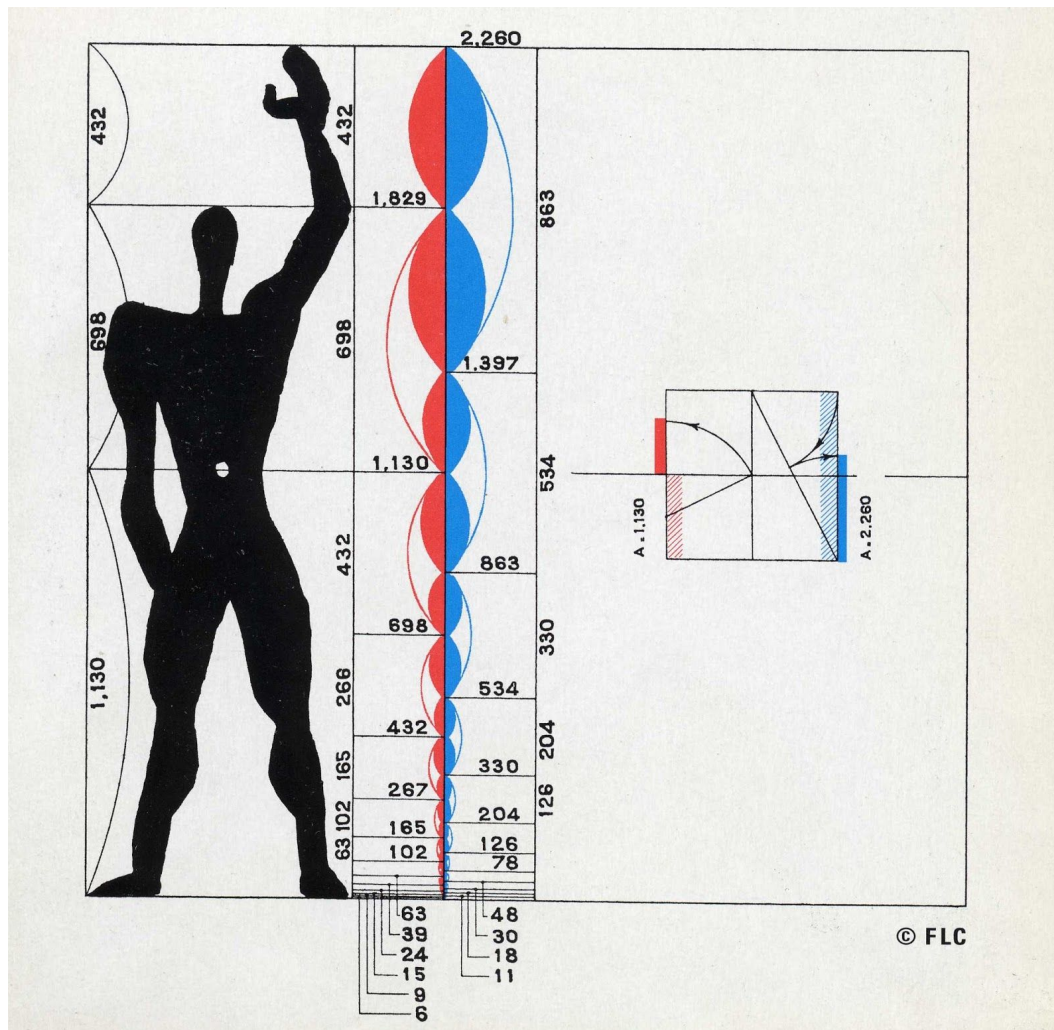
El **Hombre de Vitruvio**, también conocido como el **Canon de las proporciones humanas**, es un famoso dibujo acompañado de notas anatómicas de **Leonardo da Vinci** realizado alrededor del año 1490 en uno de sus diarios. Representa una figura masculina desnuda en dos posiciones sobreimpresas de brazos y piernas e inscrita en una circunferencia y un cuadrado ('Ad quadratum'). Se trata de un estudio de las proporciones del cuerpo humano, realizado a partir de los textos de arquitectura de Vitruvio, arquitecto de la antigua Roma, del cual el dibujo toma su nombre. **El hombre es el centro del diseño.**



Ya en el siglo XX, **Le Corbusier** publica en 1948 el libro llamado **"Le Modulor"** seguido por **"Le Modulor 2"** en 1953, que es un sistema de medidas detallado por el que da a conocer su trabajo, y de cierta manera, se une a una larga "tradición" vista en personajes como Vitruvio, Da Vinci y Leon Battista Alberti en la búsqueda de una relación matemática entre las medidas del hombre y la naturaleza.

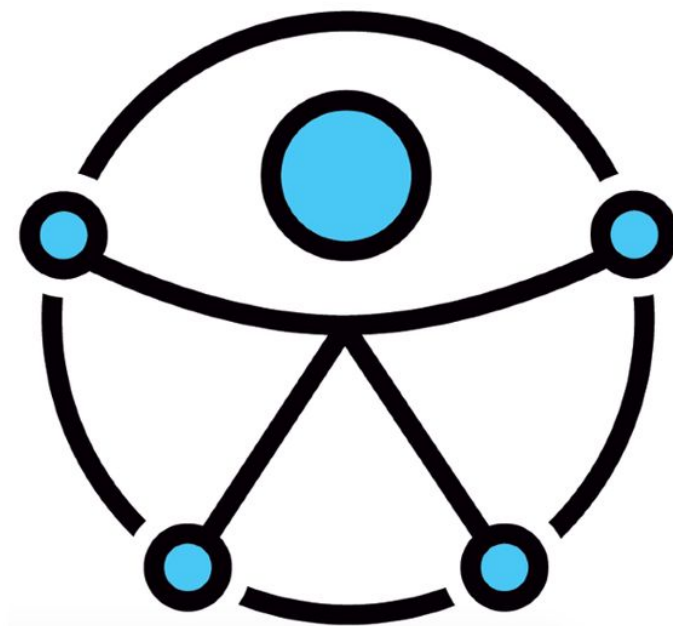
plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

De cierta manera es una búsqueda antropométrica de un sistema de medidas del cuerpo humano en que cada magnitud se relaciona con la anterior por el número áureo, todo con la finalidad de que sirviese como medida base en las partes de la arquitectura.



4.2. LOGOTIPO DE ACCESIBILIDAD

En 2015, la Unidad de Diseño Gráfico del Departamento de Información Pública de la **ONU**, con sede en Nueva York, Estados Unidos, ha creado el nuevo logo de Accesibilidad, a petición de la División de Publicaciones del Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias (MPD, DAGGC) de las Naciones Unidas, y en lo sucesivo se denominará **"Logotipo de Accesibilidad"**.



En España, la **LEY 51/2003, DE 2 DE DICIEMBRE, DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD** considera el **Diseño para Todos** como una herramienta imprescindible para conseguir la **Accesibilidad Universal**, y lo define como:

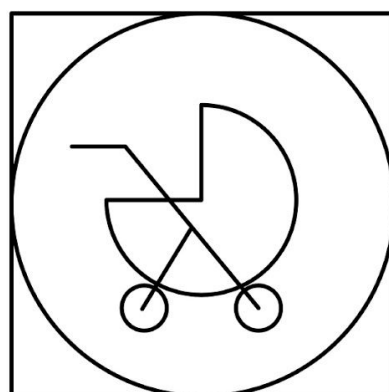
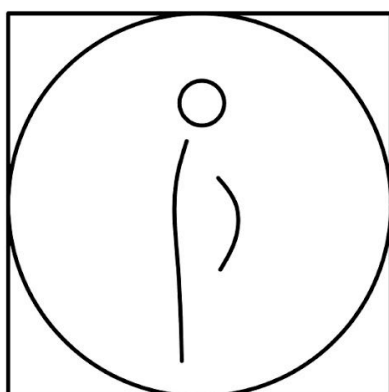
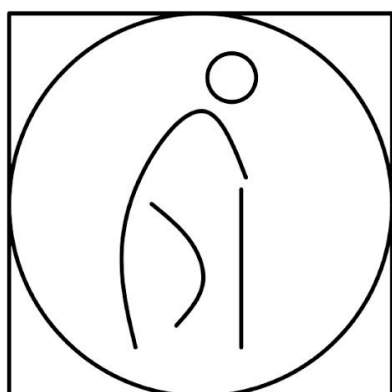
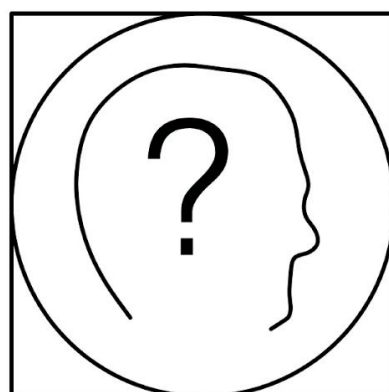
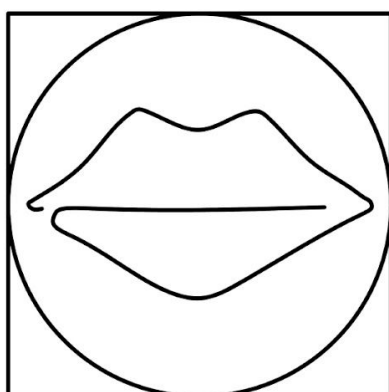
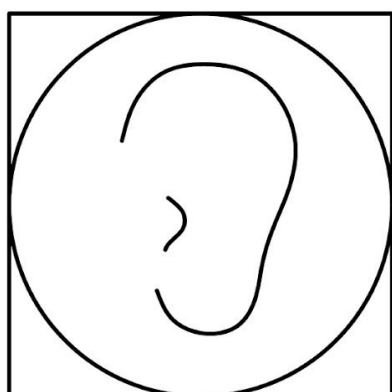
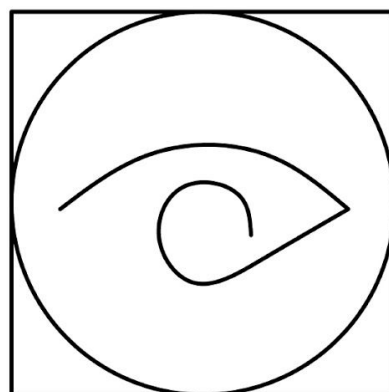
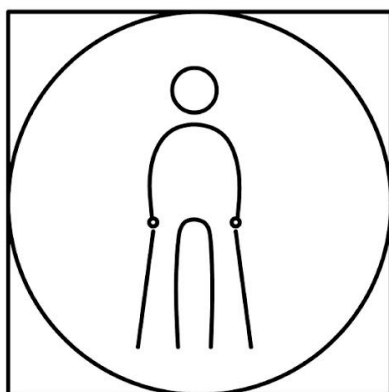
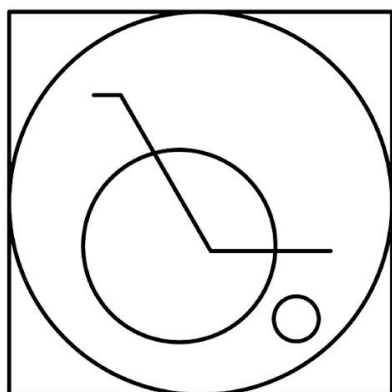
La actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible.

El **Consejo de Europa**, en su *Plan de Acción del Consejo de Europa* para la promoción de derechos y la plena participación de las personas con discapacidad en la sociedad: mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad en Europa 2006-2015, define:

***"El Diseño Universal** es un método efectivo para mejorar la accesibilidad y la calidad del entorno, servicios y productos. Se centra en la importancia de asegurar que el entorno, edificios y los productos cotidianos se diseñan para todos desde las primeras fases, sin necesidad de adaptarlos en fases posteriores. (...) Promover el principio del Diseño Universal, su aplicación y la participación del usuario en todas las fases del diseño es de vital importancia para mejorar la accesibilidad del entorno construido, el transporte, los sistemas de comunicación y la usabilidad de los productos."*

4.3. TODAS LAS PERSONAS

Por tanto, **el Diseño Universal, el Diseño para todas las Personas, el buen DISEÑO**, debe estar pensado para todas las personas, independientemente de sus condiciones físicas, intelectuales o sensoriales.



5.1. NECESIDAD DE LA REDACCIÓN DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

La historia, la sociedad se ha consolidado basándose generalmente en determinados modelos y en situaciones sociales concretas. En una sociedad dinámica, moderna y pluralista en la que no debe primar ningún patrón que atienda a determinado sexo, raza, religión o condición física, psíquica o social, tenemos la obligación de demostrar nuestra capacidad integradora persiguiendo el fin de lograr una sociedad para todos. Por consiguiente, como fiel reflejo que es y ha sido de nuestra sociedad, conseguir una ciudad para todos.

Un amplio sector de la población compuesto por el, cada vez mayor, colectivo de nuestros mayores, las personas con algún tipo de discapacidad y todas aquellas que, por diferentes motivos, tienen dificultades en su relación con el entorno deben encontrar adecuada respuesta en este esfuerzo integrador de modo 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.

Se trata no sólo de concienciar de que son muchos los ciudadanos con problemas de movilidad y de que es necesario adoptar medidas para la supresión de las barreras físicas, sino de que no serán ellos los únicos beneficiarios, puesto que a las barreras físicas van unidas las sociales que inciden más negativamente, si cabe, no sólo en estas personas sino en el conjunto de la población.

Así pues, aún cuando un objetivo de este Plan Integral de Accesibilidad es el estudio de las barreras y obstáculos que dificultan o impiden la movilidad y de sus soluciones posibles, no debemos olvidar la perspectiva más amplia con la que se acomete, basada en el principio del Diseño para Todas las Personas.

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

Teniendo en cuenta que la calidad de vida en las ciudades está determinada principalmente por el nivel de comunicabilidad, en cuanto a facilidad para relacionarse, seguridad, comodidad y tiempos de viaje y por las condiciones sociales -bienestar, trabajo, sanidad, cultura, ocio- y medioambientales, principalmente espacios libres, contaminación, ruido, limpieza, calidad del agua, etc.

El Plan es una figura del planeamiento que recoge las actuaciones que se deben realizar para hacer accesible la ciudad con 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.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

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 redacción y ejecución del Plan permite llevar a cabo una auditoría 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 al destinatario 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 la ciudadanía debe ir percibiendo día a día, para ello es interesante hacer una difusión exhaustiva del Plan así como de las actuaciones que se van acometiendo, a fin de que la ciudadanía valore y disfrute con más claridad de las mismas. A fin y al cabo el objetivo último del Plan es el de contribuir a la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

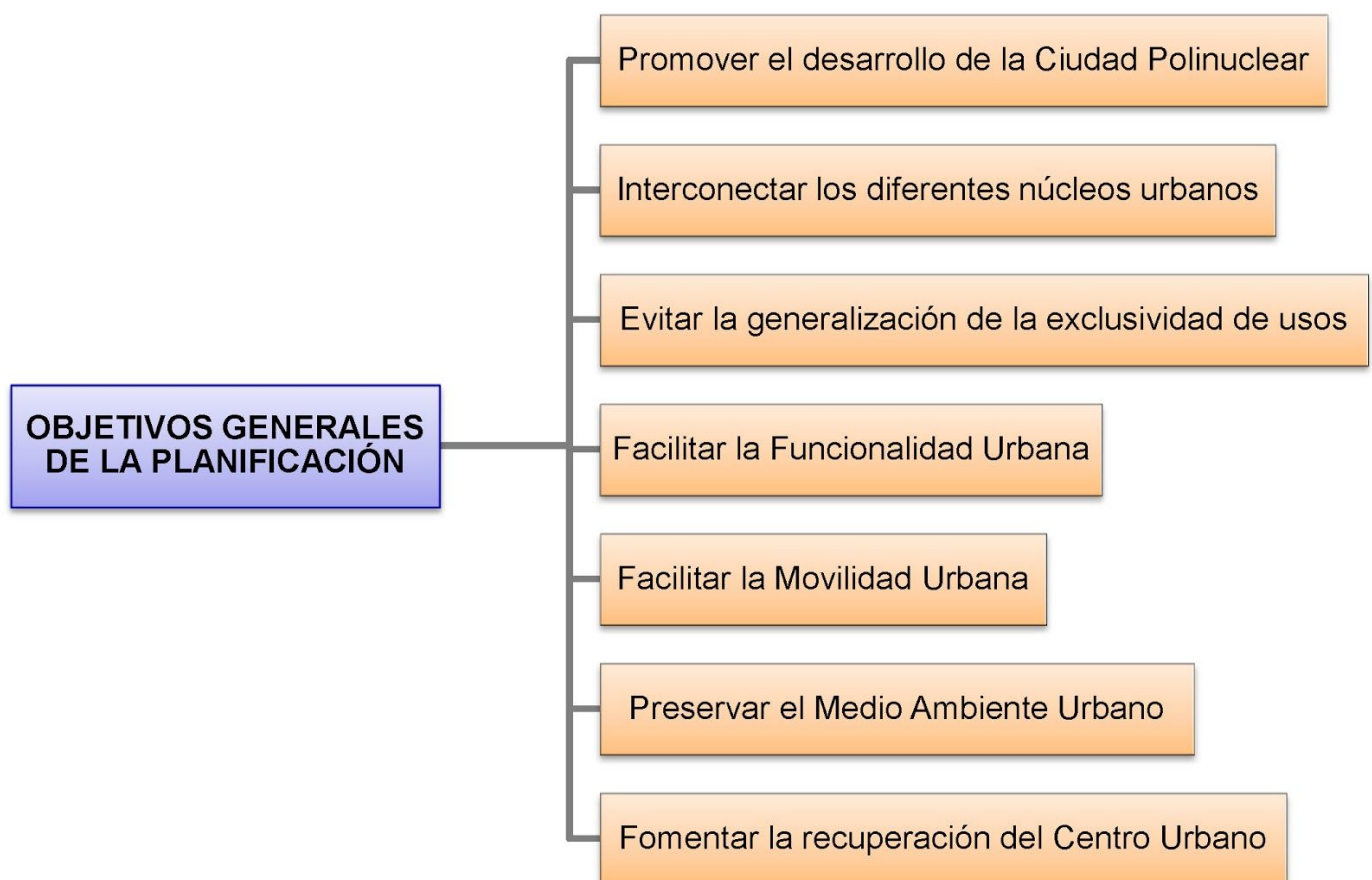
Lo anteriormente expuesto se puede resumir en los siguientes conceptos básicos:

- DERECHO. A divertirse, a compartir actividades lúdicas y de ocio, garantizando progresivamente la cadena de la movilidad.
- LIBERTAD. Para poder elegir el lugar de residencia, donde realizar las compras, etc.
- IGUALDAD. Para poder utilizar en las mismas condiciones todos los servicios públicos, los parques, jardines y las áreas peatonales.
- EQUILIBRIO. De oportunidades, favoreciendo más al que más lo necesite.
- SEGURIDAD. Para poder recorrer los espacios públicos sin poner en peligro la integridad física, no sólo permitiendo el desplazamiento, sino facilitando la orientación y la comunicación.
- PARTICIPACIÓN. En las Instituciones de las diferentes Administraciones, en los medios de comunicación.
- PLURALIDAD. En todos los ámbitos de la educación, de la formación y de la expresión.
- INTEGRACIÓN. Sin ninguna discriminación en el conjunto de la sociedad.

- TRABAJO. Acceso al trabajo en cualquiera de sus ámbitos o sectores.
- LEGISLACIÓN. Aplicación y cumplimiento de la Legislación vigente de promoción de la Accesibilidad.

5.2. OBJETIVOS GENERALES

5.2.1. Objetivos de la accesibilidad mediante el urbanismo



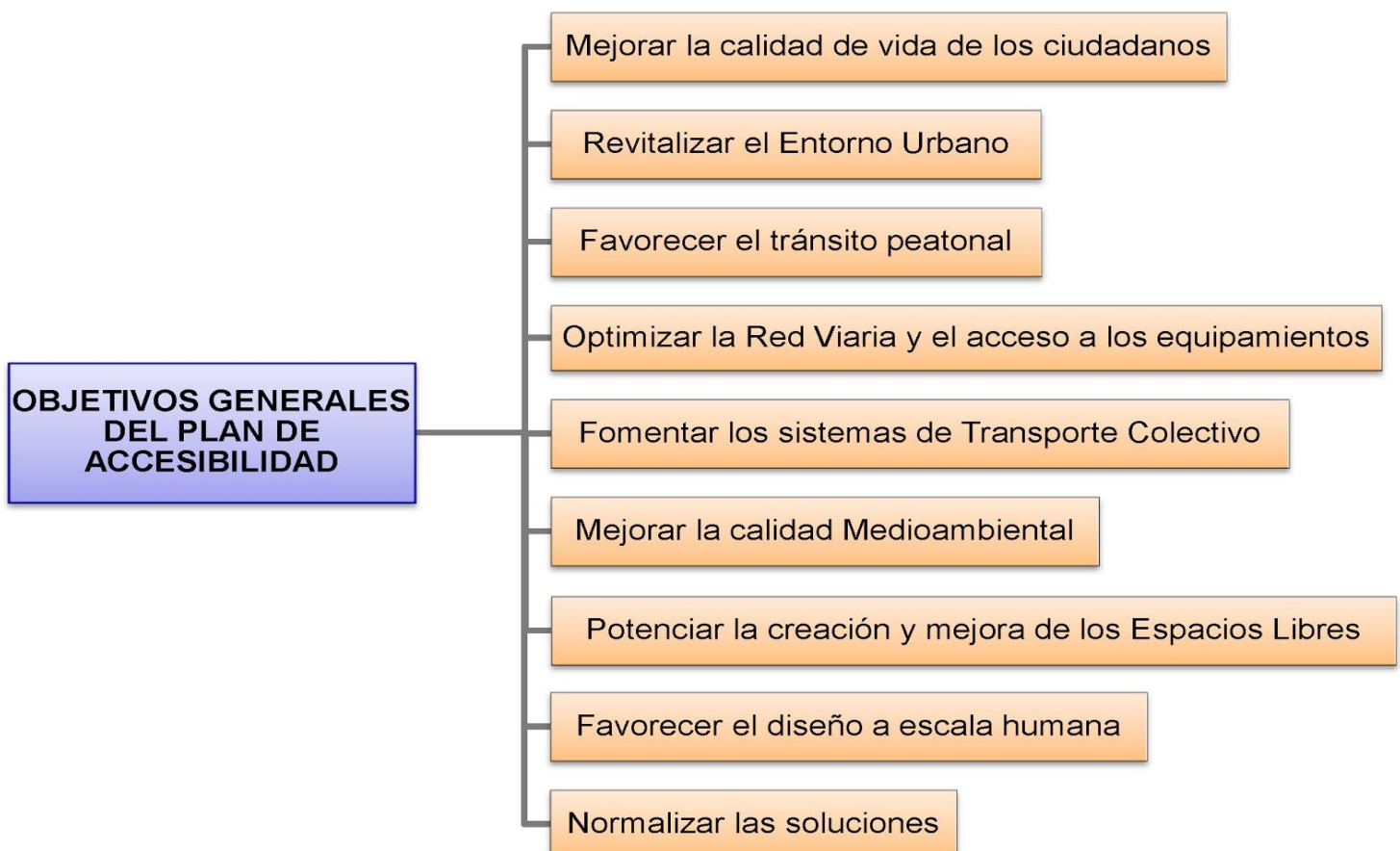
La accesibilidad puede obtenerse, además del movimiento físico (cualquiera que sea el medio empleado), mediante la planificación territorial y la organización socioeconómica de la ciudad y las telecomunicaciones. Por lo que los objetivos generales, enmarcados dentro de unas líneas de acción dinamizadoras de la ciudad, serían:

- Promover el desarrollo de un modelo de ciudad polinuclear, con la creación de nuevas áreas que descongestionen las centrales, atrayendo actividades que produzcan un flujo hacia ellas.
- Fomentar la interconexión entre los diferentes núcleos existentes, de manera que no se produzcan sectorizaciones con fronteras bruscas.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- 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 parques tecnológicos, dotaciones educativas, equipamientos culturales o áreas recreativas.
- Facilitar la funcionalidad urbana mejorando el uso de los diferentes espacios urbanos y posibilitando la buena utilización de los elementos que conforman el mobiliario que se ubican en ellos.
- Facilitar la movilidad en la ciudad, mejorando los sistemas de transporte colectivo y los sistemas avanzados de telecomunicaciones.
- Preservar el medio ambiente urbano y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, 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, puesto que no puede, ni debe, soportar menores densidades de uso que den lugar a situaciones de abandono y decadencia.

5.2.2. Objetivos del Plan



plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

El mecanismo más adecuado para promover la accesibilidad es mediante la planificación específica, es decir la realización de Planes Especiales de Accesibilidad, que acometan de una forma global los aspectos que inciden positivamente en la accesibilidad, y cuyos objetivos generales serían:

- Crear un entorno urbano agradable, cómodo, seguro, fácilmente entendible, que dé respuesta a la gran diversidad de necesidades de todos la ciudadanía, sin excepción, produciendo una mejora de su calidad de vida.
- Regenerar los espacios urbanos, creando un ambiente atractivo que estimule la integración, con el fin de revitalizar la ciudad.
- Favorecer y recuperar la figura del peatón como protagonista de la ciudad, frente a la agresión suscitada en el tejido urbano producida por el desmesurado crecimiento del vehículo privado.
- Diseñar una red viaria optimizada, donde puedan convivir los sistemas generales de tráfico rodado, con el trazado de unos itinerarios peatonales accesibles, que además de permitir una adecuada movilidad, permita el acceso a los equipamientos.
- Fomentar los sistemas de transporte colectivo, frente al individual, como tendencia moderna y asumida en todos los foros internacionales, considerando que la ciudad no es un ente aislado, sino un área metropolitana nodo de comunicaciones tanto dentro de España como en el extranjero.
- Mejorar funcionalmente y estéticamente la ciudad, con el fin de incidir en la calidad del medio ambiente urbano, y en definitiva, en su imagen.
- Crear nuevos espacios libres y regenerar los existentes, creando una trama donde pequeños ámbitos abiertos, den continuidad a los grandes parques y jardines.
- Considerar el hombre como parámetro fundamental del diseño urbano, introduciendo en el mismo, la ergonomía y la antropometría.
- Normalizar y estandarizar todos los detalles, diseños y soluciones que cumplan con todos los parámetros de la accesibilidad.

5.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

5.3.1. Diagnóstico

El diagnóstico permite detectar y exponer las barreras arquitectónicas existentes. Para cada ámbito, y por grado de accesibilidad, se establecen una serie de soluciones, por lo que los criterios de valoración de acuerdo con las soluciones propuestas, atienden a cuáles son las condiciones mínimas que deben cumplir los espacios públicos para ser accesibles de acuerdo con la Normativa vigente, incluyendo aspectos ambiguos o no especificados en la Norma, como ayudas técnicas especialmente en el ámbito de la información y comunicación.

Se establece una valoración de la existencia o no de facilidades para cada uno de las siguientes discapacidades:



Usuarios de sillas de ruedas



Personas con movilidad reducida



Ciegos o deficientes visuales



Sordos o hipoacústicos



Discapacidad intelectual

5.3.1. Mejora de la movilidad

Mejorar la movilidad requiere la aplicación de una serie de medidas conjuntas que faciliten los desplazamientos, reduzcan el tiempo empleado y disminuyan el 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 dinamizadoras de la actividad urbana.

Para ello parece razonable pensar en un modelo de ciudad con menor demanda de movilidad, que contribuya a la disminución efectiva de los 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 con el centro de la ciudad.

Para ello habrá que disponer de un elevado nivel de información que evite los desplazamientos innecesarios y no basándose exclusivamente en el diseño de la estructura urbana, puesto que se originarían nuevos casos de congestión en 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 el 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 alojan 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 al nivel de otras zonas de la ciudad.

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

En una sociedad basada todavía en la concentración y centralización de la producción (concentración de los recursos materiales y redistribución, concentración de la mano de obra y redistribución mediante su desplazamiento diario), las nuevas tecnologías ofrecen la posibilidad de hacer frente a los problemas de congestión, movilidad, calidad ambiental y renovación del empleo por medio de las telecomunicaciones, con una organización más flexible y descentralizada de la producción y del trabajo que permitiría reducir los costes fijos, hacer un mejor uso de las capacidades existentes, acercarse más al usuario y evitar las limitaciones sobre la movilidad.

El nuevo diseño de 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 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 del tráfico 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, 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 bicicletas, tranvías, etc.

La falta de equilibrio 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 la ciudadanía no existe la comunicación necesaria, precisamente cuando las ciudades crecieron como centros para la convivencia.

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 la ciudadanía en los que pueda disfrutar simplemente estando en ellos o entrando en contacto con sus vecinos, sintiéndose integrados en su ciudad, ese lugar en el que nos gustaría vivir.

5.3.2. Mejora del medio ambiente urbano

El concepto de ciudad ha variado con el tiempo. Hasta el final de la Edad Media es considerada como un conjunto de ciudadanos mientras que a partir de esa fecha se considera más como un conjunto de construcciones.

Las soluciones a los problemas surgidos en estas ciudades había que buscarlas, pues, en la ciudadanía o en las construcciones. Más, como en las ciudades de nuestro siglo a la ciudadanía y construcciones se han unido los vehículos, y no se trata de contraponer conceptos sino de aunar criterios, las soluciones habrá que buscarlas en un concepto global que logre armonizarlos prestando especial atención a la concepción clásica de comunidad de ciudadanos, en tanto en cuanto la dimensión de la ciudad debe ser fundamentalmente humana.

Así, al tratar de la mejora del medio ambiente urbano, se hablará principalmente de aspectos materiales pero conviene no olvidar que existen otros, no tangibles ni cuantificables, que inciden en el modo de vida de la ciudadanía puesto que pueden producir temor, inseguridad -no sólo derivada del índice de delincuencia, sino del riesgo de accidentes o caídas-, falta de integración o de relación social. etc.

La mayor parte de las consideraciones sobre mejora de la movilidad, como el desarrollo de un modelo de ciudad con menor demanda de movilidad, el aprovechamiento de las nuevas tecnologías en la comunicación, el fomento del transporte colectivo - con modelos poco contaminantes y de bajo consumo -, el diseño adecuado de la red viaria y las actuaciones en determinadas zonas de la ciudad, tienen su repercusión en la mejora de la calidad del medio ambiente urbano. El aumento del uso institucional en algunas zonas de la ciudad, sobre todo en el centro, tiende a desplazar otros usos, como el residencial, con el consiguiente aumento del tráfico rodado y, por consiguiente, de los niveles de contaminación y ruido.

A esto se une la ocupación de los espacios públicos por los vehículos que invaden calles, plazas, paradas de autobuses, pasos de peatones y, a veces, aceras obligando a los peatones a utilizar las calzadas.

Revitalizar estas zonas supone mantener el uso residencial, fomentando las rehabilitaciones donde sea aconsejable y controlando el excesivo desarrollo de otros usos que degradan la vida urbana, aumentan la inseguridad ciudadana y, en conjunto, disminuyen la calidad medioambiental.

En las nuevas zonas es necesario garantizar el nivel de calidad de vida con la dotación de equipamientos suficientes que disminuyan la demanda de movilidad. Y, en conjunto, el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras que satisfagan las necesidades ambientales, como parques, jardines, zonas de esparcimiento, integración en el paisaje urbano de nuevas obras, control de emisiones y ruidos, limpieza, recogida selectiva y tratamiento de residuos, utilización racional de la energía, tratamiento de aguas, etc., junto a la adecuada gestión y control del tráfico rodado y estacionamiento de vehículos.

También es posible introducir el factor medioambiental en zonas no utilizadas de la periferia o en zonas industriales abandonadas, mediante la creación de un sistema de espacios libres y zonas verdes que permitan los espacios libres no incluidos en las áreas de desarrollo urbano hasta los integrados en el mismo, parques, jardines, y otros menores, a través de unas zonas de transición que pueden acoger diversas actuaciones, parques, áreas libres, equipamientos recreativos, vías peatonales, etc. Se trata de crear una ciudad que ofrezca la posibilidad de relacionarse, trabajar, estudiar, divertirse, etc., reduciendo en lo posible los desplazamientos y siendo, en cualquier caso, prioritaria la calidad de vida de los habitantes, la accesibilidad y movilidad sobre los vehículos que acceden y, sobre todo, la atraviesan.

Respecto a utilización racional de los recursos, se tratará de realizar un uso del agua acorde con las características climáticas y geográficas de la ciudad, fomentar la utilización de las fuentes de energía menos contaminantes para su uso en transportes, industria y vivienda, aumentar la recogida selectiva y reciclaje de residuos sólidos urbanos y la mecanización de la limpieza.

Las medidas de disminución del nivel de ruido serán preventivas en los casos de nueva implantación y de rehabilitación en los ya establecidos, teniendo en cuenta las condiciones geográficas, de situación y de construcción: estudio de espacios, dirección de los vientos, situación de las masas de agua, pantallas acústicas, conductos, superficies de fachadas o de tránsito, que puedan producir efectos de amortiguación o transmisión.

En las de disminución de la contaminación atmosférica se tendrán en cuenta igualmente las zonas en los casos de nuevas implantaciones, tanto de edificaciones como de la red viaria, se fomentará el uso de combustibles limpios en las calefacciones y el tratamiento térmico de los edificios, así como el desarrollo del transporte colectivo, unidos a campañas de concienciación sobre hábitos no contaminantes.

5.3.3. Uso de los equipamientos y servicios

El uso y disfrute de los equipamientos y servicios es un derecho que tienen toda la ciudadanía, sin exclusión. Pero dicha utilización tiene que ser en las mismas condiciones para cada uno de ellos, independientemente de sus condiciones, capacidades y en definitiva de las características que nos diferencian.

En las edificaciones de nueva planta se debe exigir su total accesibilidad, puesto que el incremento presupuestario que supone construir sin barreras es mínimo, especialmente si tenemos en cuenta las grandes inversiones que se dedican en la construcción de los nuevos equipamientos y dotaciones.

En los edificios ya construidos, especialmente en los que tienen grandes valores históricos o artísticos, el problema se agrava. Pero debemos abordar el reto con el pleno convencimiento de poder resolver dicho problema.

Igualmente importante es proveer otro derecho fundamental de las personas, como es la posibilidad de conseguir una vivienda digna, y por supuesto accesible a todos, y sin que esto suponga un incremento del precio, ya de por sí elevado.

5.3.4. Transporte accesible

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, aquél que compatibiliza el uso del vehículo privado y el transporte colectivo dejándole libertad para elegir el que más se ajuste a sus necesidades de tiempo, coste, seguridad y comodidad, si bien se fomentará el segundo, mejorando su oferta de servicios y garantizando que resulte accesible para todos

Estimulando el uso del transporte colectivo frente al privado, moderando el tráfico de vehículos, sobre todo para atravesar el centro de la ciudad, 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 o que origine problemas con los residentes.

Acceso y uso habitual son conceptos clave para promocionar el cambio de actitud necesario y lograr que los medios de locomoción no sean un impedimento más en el desarrollo de sus actividades.

La legislación, la financiación, el asesoramiento, la información y las previsiones técnicas determinan los aspectos que permiten la igualdad de oportunidades, ya que los viajes, vacaciones y trabajo constituyen una parte integral de la sociedad actual.

Uno de los principales problemas que aparecen en el momento de prever o comenzar un servicio de transporte para las personas con problemas de movilidad ha sido siempre la incertidumbre y el miedo en cuanto a la demanda eventual a la que debe responderse.

Evidentemente, a medida que los equipamientos puestos a su disposición son más numerosos y que tienen la posibilidad de participar en actividades más diversas, las personas con problemas de movilidad solicitan más viajar.

En la planificación futura habrá que tener en cuenta que se producirá una demanda más elevada de desplazamientos, sobre todo sabiendo que la proporción de personas de la tercera edad es cada día más numerosa.

Por otro lado, es evidente que las modificaciones en los vehículos que ayudan a las personas con problemas de movilidad contribuyen generalmente a facilitar el empleo de los transportes al resto de los viajeros sin que por ello disminuya la calidad del servicio ofrecido.

La existencia de transportes clásicos adaptados para ser usados también por viajeros con problemas de movilidad aminora el número de los servicios especiales que deben quedar a disposición de las personas gravemente disminuidas.

Los servicios especiales servirán para asegurar los desplazamientos que no puedan ofrecer los servicios públicos ordinarios.

El ofrecer un servicio que llegue al mayor número de ciudadanos con las mejores garantías de seguridad, rapidez, economía y comodidad es un compromiso de todos. En aras de esos objetivos se debe trabajar para que el futuro nos depare una ciudad accesible para todos.

5.3.5. Calmar el tráfico

Aún está viva en la memoria aquella imagen que presentaba el automóvil como el primer signo externo de calidad de vida. Una población con las calles repletas de coches era una población que ofrecía una imagen inequívoca de riqueza y prosperidad.

Calmar el tráfico es apaciguarlo, tranquilizarlo, disminuir la agitación, el ruido que produce. En resumen, es reducir su volumen y su velocidad, hasta compatibilizarlo con el resto de las actividades humanas. Este concepto supone no sólo la limitación de la velocidad, sino también reducir el número de vehículos que circulan.

Sin menospreciar el automóvil, que sigue jugando un papel decisivo como impulsor de la actividad económica, se puede afirmar que el tráfico y la presencia masiva de coches provocan problemas, de todo tipo, a las ciudades.

Si hubiera que representar, hoy, gráficamente, la calidad de vida, se utilizaría la imagen de unas calles tranquilas, con niños jugando sin coches ni humos, antes que recurrir a los estereotipos de señores sentados al volante de flamantes y potentes automóviles.

En la actualidad, la recuperación de espacios urbanos ciudadanos para el uso prioritario de peatones es una preocupación para muchos consistorios. La limitación de accesos a distintas zonas, la racionalización de aparcamientos, la preservación de espacios de interés monumental, el afán por retornar a multitud de rincones el ambiente tranquilo y entrañable que nunca debieron haber perdido, etc. son algunos de los propósitos de técnicos y políticos que, con excesiva frecuencia y bien a su pesar, se quedan en eso.

Se tratará de disuadir del uso del vehículo privado, con medidas más acentuadas cuanto más se acerca al centro, al ser difíciles las alternativas de solución a los desplazamientos que no estén basadas en el transporte colectivo.

Junto a lo descrito, se establecerá 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.R.A. y aparcamientos.

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 la ciudadanía 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 nos sería posible, junto a una mayor rapidez y evitando los desplazamientos.

5.3.6. Los servicios sociales

Una de las claves de la accesibilidad es la mejora de la autonomía personal de las personas con problemas de movilidad y de comunicación. Esto supone una descarga en cuanto a los servicios asistenciales que estas personas requieren, produciendo una incidencia directa en los servicios sociales.

En cualquier caso, los servicios sociales son imprescindibles para muchas personas, por lo que hay que incidir en ellos, dedicando esfuerzos y recursos.

Por un lado, desde un aspecto más teórico, como un planteamiento filosófico de ayuda al ciudadano por parte de nuestras instituciones, especialmente al que más lo necesita, haciendo valer el principio de *discriminación positiva*.

Por otro lado, desde un aspecto más pragmático, proponiendo una completa oferta de servicios y atenciones al ciudadano como los siguientes:

- Centros de Servicios Sociales
- Centros Ocupacionales
- Centros de Día
- Centros Especiales de Empleo

- Programas de ayuda domiciliaria
- Implantación doméstica de recursos técnicos para avisos de emergencias.

5.3.7. Incidencia Social de la Movilidad

La accesibilidad es un problema complejo que afecta no sólo a la intervención de las Administraciones Públicas sino, en gran medida, a la cultura ciudadana. Para facilitarla es necesario plantear un cambio sustancial en ambas: respecto a los ciudadanos, conseguir la máxima participación de las fuerzas sociales, entidades y ciudadanía en general, y respecto a la Administración, reconocer la complejidad del problema, y no pretender dar soluciones coyunturales, milagrosas o simplemente contradictorias. Es mejor no buscar soluciones magníficas pero mantener una línea de coherencia que evite cometer errores".

Por ello, en el documento final del II Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental, celebrado en Toledo en octubre de 1.994 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 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 una mayoría y que respetan los de las minorías y se conviertan 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.

Este proceso viene a enriquecer el contenido de la Declaración de Granada, fruto de los debates del I Congreso sobre Movilidad y Calidad Ambiental en Centros Urbanos, celebrado en Granada en julio de 1.993, que se dirige a plantear estrategias equilibradas de intervención que posibiliten una solidaria utilización de los espacios públicos, libertad real en la elección del medio ambiente urbano, y un planteamiento integral a largo plazo coherente con estos objetivos, y que se materialice en planes sectoriales realizables en el corto plazo.

5.3.8. Divulgación

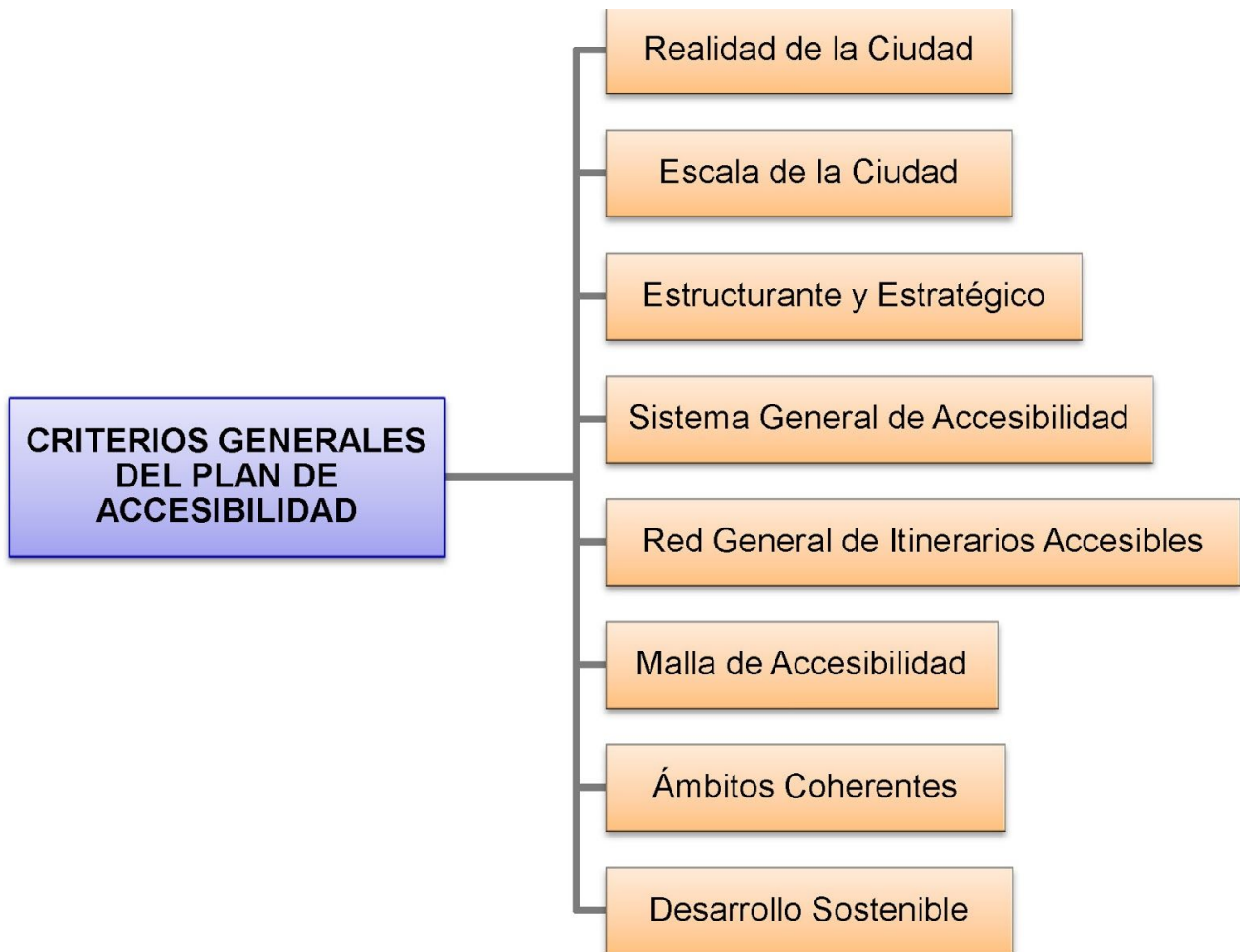
Para el completo éxito del Plan Integral de Accesibilidad, es imprescindible dar a conocer a la ciudadanía la importancia que tiene para todos el conseguir una ciudad accesible, fin último de toda la actuación.

En este sentido es necesario iniciar una campaña tendente a la información, la

concienciación y, sobre todo, la educación. Para ello se recomiendan las siguientes actuaciones:

- Presentación a toda la ciudadanía del Plan Integral de Accesibilidad a través de exposiciones, ruedas de prensa a medida que se vayan realizando las obras, etc.
- Programación anual de educación en los colegios a través de charlas con técnicos en la materia, folletos, etc. Es imprescindible la implicación de los niños en la problemática de la accesibilidad, por lo que se recomienda la convocatoria de concursos a través del Ayuntamiento: concurso de fotografía, concurso de redacción, etc.
- Concienciación general de la implicación personal en la accesibilidad. Presentar la accesibilidad como algo de lo que todos somos responsables, no sólo las Administraciones Públicas. De poco sirve la realización de un vado si un coche aparca en él.
- Valoración de los problemas que plantea el tráfico como barrera. En este sentido, la Policía Local ejercerá mayor control y la cuantificación de las multas será mayor cuantos mayores sean los inconvenientes que generen a los peatones.
- Una vez establecida una red de autobuses públicos accesibles, se iniciará una campaña de promoción para su uso.

6.1. CRITERIOS GENERALES



Los criterios fundamentales en los que se asienta el Plan Integral de Accesibilidad son los siguientes:

- El conocimiento profundo de la realidad de la ciudad será el punto de partida.
- Otro punto de partida será considerar la escala específica de del municipio.
- El Plan debe ser estructurante y selectivo, y las propuestas estratégicas que contenga estarán basadas en la específica problemática de la ciudad.
- El Plan determinará un Sistema General de Accesibilidad en el que se establecerán los sistemas básicos de accesibilidad y las redes básicas de movilidad, jerarquizados por su importancia.
- El Plan establecerá una Red General de Itinerarios y zonas accesibles, que conformen una trama accesible del municipio.
- Se planteará una Malla de Movilidad, priorizando el transporte colectivo, e incidiendo especialmente en los intercambiadores de transporte.

- Se considerarán ámbitos sectorial y/o territorialmente coherentes en materia de accesibilidad, con el fin del posterior desarrollo de los Planes Integrales.
- La planificación y programación de las actuaciones se plantearán mediante un desarrollo coherente y sostenible, sin atender a cuestiones coyunturales.

6.2 CRITERIOS ESPECÍFICOS

Además de los aspectos globales planteados en el apartado anterior, los criterios específicos por cada ámbito de la accesibilidad se pueden resumir en los siguientes:

6.2.1. Vías y espacios públicos

El concepto fundamental es conseguir unos itinerarios accesibles y continuos, de manera que no haya ningún elemento que rompa dicha continuidad.

Los elementos a considerar son los siguientes:

- Sección de calle
 - Prioridad peatonal
 - Prioridad de vehículos
 - Sin prioridad
- Aceras
 - Ámbito de paso peatonal
 - Pendientes
 - Pavimentación
 - Discontinuidades
- Vados
 - Peatonales
 - Vehículos
- Aparcamientos
 - En superficie
 - Subterráneos
 - Regulado (ORA)
- Mobiliario urbano
 - Diseño
 - Ubicación
 - Mantenimiento
- Señalización
 - Visual

- Táctil
- Acústica
- Pictogramas
- Puntos de información
- Iluminación
 - Intensidad
 - Deslumbramiento
 - Contraste
 - Color
- Obras
 - Señalización
 - Itinerarios alternativos

6.2.2. Edificios

El concepto fundamental es adaptar los edificios de forma progresiva a todos los niveles, considerando el conjunto del edificio en su totalidad, desde los accesos, circulación horizontal, circulación vertical, aseos, hasta la información, señalización, iluminación, la evacuación del edificio, etc.

Los elementos a considerar son los siguientes:

- Entorno próximo del edificio (calles de acceso)
 - Zonas de paso (aceras, plataformas únicas)
 - Señalización de calles
 - Existencia y ubicación del mobiliario urbano
 - Aparcamiento reservado para minusválidos
- Accesos al edificio
 - Escaleras
 - Rampas
 - Puertas
 - Puntos de información
 - Señalización (directorios)
 - Iluminación
- Comunicación vertical interior
 - Ascensores
 - Escaleras
 - Rampas
- Circulación
 - Pasillos y zonas de paso
 - Discontinuidades puntuales
 - Pavimentos
 - Puertas
 - Señalización (placas de puertas)

- Existencia y ubicación de mobiliario
- Aseos y vestuarios
 - Puertas
 - Espacio interior
 - Aparatos sanitarios
 - Grifería
 - Ayudas técnicas
 - Accesorios (toalleros, percheros)
- Protección contra incendios
 - Medidas contra incendios
 - Señalización de emergencia
 - Evacuación
- Comunicación sensorial
 - Señalización visual, auditiva y táctil
 - Iluminación natural y artificial
 - Orientación cromática
 - Deslumbramiento
 - Contraste en paramentos y pavimentos
- Otros
 - Climatización
 - Teléfonos de voz
 - Teléfonos de texto
 - Fax

6.2.3. Transporte

El concepto fundamental es conseguir un transporte rápido, eficaz y accesible, que permita su utilización a cualquier persona en óptimas condiciones de comodidad y seguridad.

Los elementos a considerar son los siguientes:

- Infraestructuras (Aspectos similares a los planteados en el apartado de edificios, con especial incidencia en lo siguiente)
 - Taquillas
 - Información
 - Señalización
 - Percepción
- Material móvil
 - Asientos reservados
 - Anclajes
 - Barras y asideros
 - Avisadores acústicos y luminosos
- La interacción entre la infraestructura y el material móvil

- Andenes
- Rampas motorizadas escamoteables
- Sistema de arrodillamiento
- GAP
- La gestión
 - Transporte especial
 - Bonificaciones
 - Sistema ágil

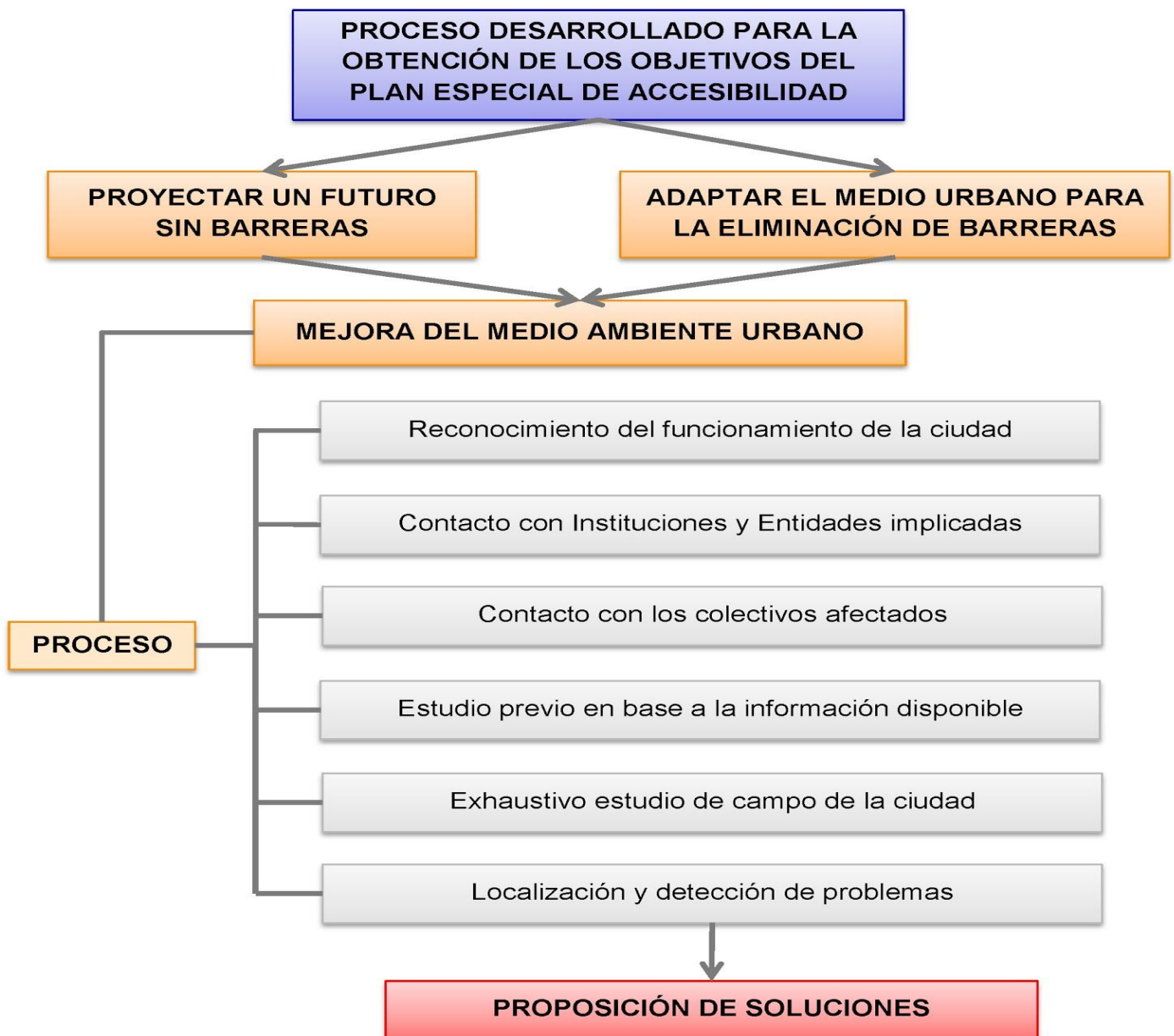
6.2.4. Comunicación

La comunicación sensorial es un ámbito transversal en materia de accesibilidad, puesto que es un aspecto que se estudia en cada uno de los otros, viario, edificación y transporte.

En cualquier caso, en conjunto, los elementos a considerar son los siguientes:

- Señalización visual
 - Indicadores
 - Pictogramas
- Señalización táctil
 - Planos en relieve y maquetas
 - Franjas-táctiles
 - Franjas-guía
- Señalización acústica
 - Megafonía
 - Sistemas de transmisión de sonido
- Información
 - Puntos de información personales
 - Puntos de información interactivos
 - Directorios
 - Intérpretes de lengua de signos
- Iluminación
 - Intensidad
 - Deslumbramiento
 - Contraste
 - Color
- Telefonía
 - Teléfonos de voz
 - Teléfonos de texto
 - Fax

7.1. METODOLOGÍA GENERAL PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN



Para todo ello se sigue el siguiente proceso:

- Efectuar un reconocimiento previo de la ciudad, destinado a situarse, conocer su distribución por áreas, situar sus equipamientos e instalaciones y las actividades de sus habitantes, etc. En resumen, observar cómo "funciona" la ciudad.
- Establecer contacto con las instituciones y entidades implicadas en el proceso, con el objeto de recabar la documentación necesaria (planos, normativa vigente, antecedentes previos, realizaciones efectuadas, proyectos, propuestas, etc.).
- Entrar en contacto con los colectivos afectados con el fin de conseguir su máxima participación. Analizar conjuntamente su situación actual, necesidades, propuestas.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Obtener información acerca de sus principales áreas de residencia, trabajo, estudios, tratamientos, ocio, etc. Efectuar recorridos por las principales zonas y equipamientos de la ciudad.

- Realizar un estudio previo del trabajo a realizar sobre la base de la información obtenida.
- Efectuar 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.
- Establecer los problemas y las carencias de accesibilidad detectados en cada uno de los ámbitos, incidiendo en los más repetitivos y representativos.
- Proponer las soluciones posibles, teniendo en cuenta su viabilidad y procurando obtener un conjunto integrado, coherente y armónico.

Es importante destacar que este proceso está permanentemente abierto, produciéndose en cada fase del trabajo el contacto, tanto con los técnicos como con los colectivos afectados, de manera que las pautas, criterios y decisiones adoptadas estén consensuados por todas las partes implicadas.

La planificación debe hacerse a largo plazo, debido a la imposibilidad de producir un cambio radical en un plazo corto de tiempo, lo que conlleva adoptar medidas de continuidad en el progresivo avance hacia el objetivo de la ciudad accesible.

Pero si bien es importante una planificación futura, no menos imprescindible es fijar unos objetivos a corto plazo que, por un lado sirvan de pauta y de motor de arranque de la accesibilidad, y por otro lado mitiguen el desasosiego que pueda provocar la inexistencia de actuaciones físicas concretas de mejora de la accesibilidad en la ciudad, hasta la finalización de la redacción del plan.

7.2. METODOLOGÍA ESPECÍFICA

Además de los aspectos globales planteados en el apartado anterior, la metodología específica por cada ámbito de la accesibilidad se puede resumir en lo siguiente:

7.2.1. Vías y espacios públicos

La documentación necesaria para describir el estado actual de la ciudad en el ámbito de la accesibilidad, requiere un análisis pormenorizado de los diferentes vectores de la realidad que coexisten, y que afectan en mayor o menor grado a la movilidad. Este estudio debe realizarse estudiando la ciudad de una forma global.

Al estudiar el viario de la ciudad, existen diversos criterios, que no son excluyentes entre sí, para hacer una clasificación de las calles. A continuación se exponen algunos:

- Según el tráfico que soportan
- Según la jerarquización del tráfico motorizado
- Según la actividad dominante
- Según su anchura
- Según el entorno urbano

El diagnóstico tiene como objetivo identificar las deficiencias que impiden la existencia de una red de itinerarios peatonales accesibles. Recoge la información contenida en los planos:

- Se ubican los equipamientos y dotaciones del municipio (edificios públicos, plazas y parques).
- Se localizan los tramos de calle con una pendiente longitudinal excesiva, determinándose de esta manera que calles resultan totalmente inaccesibles, y las que tendrán consideración de rampas.
- Se estudia la existencia de los elementos que permiten la accesibilidad dentro de la red viaria, como vados peatonales, dispositivos acústicos, puntos de información o aparcamientos reservados para minusválidos, siendo su ausencia un problema.

En el análisis de las calles se realiza un diagnóstico pormenorizado de obstáculos y discontinuidades de la red viaria que dificultan la circulación, tales como resaltos y cejas en pavimentos, alcorques sin proteger adecuadamente, pavimentos deteriorados, rejillas de ventilación (especialmente cuando están orientadas en la sentido de la marcha, elementos de mobiliario mal ubicados (bolardos, farolas), especialmente objetos colocados en fachada (señalización, bancos, papeleras), etc.

A partir de este estudio se podrá plantear una propuesta de las calles estudiadas.

7.2.2. Edificios

El estudio de los edificios (preferentemente de titularidad municipal) se realizará de acuerdo a los siguientes puntos:

- Condiciones mínimas que deben cumplir los edificios públicos para ser accesibles
- Detección y exposición de las barreras arquitectónicas existentes en los edificios
- Propuesta de soluciones
- Estimación de costes

Para el estudio de los mismos se propone un esquema de trabajo, que se sintetiza a continuación:

- Informe:
 - Accesibilidad exterior
 - Acceso al edificio
 - Comunicación vertical interior
 - Comunicación sensorial
 - Zonas comunes
 - Dotación
 - Formación
- Conclusiones
- Presupuesto estimativo
- Documentación gráfica

7.2.3. Transporte

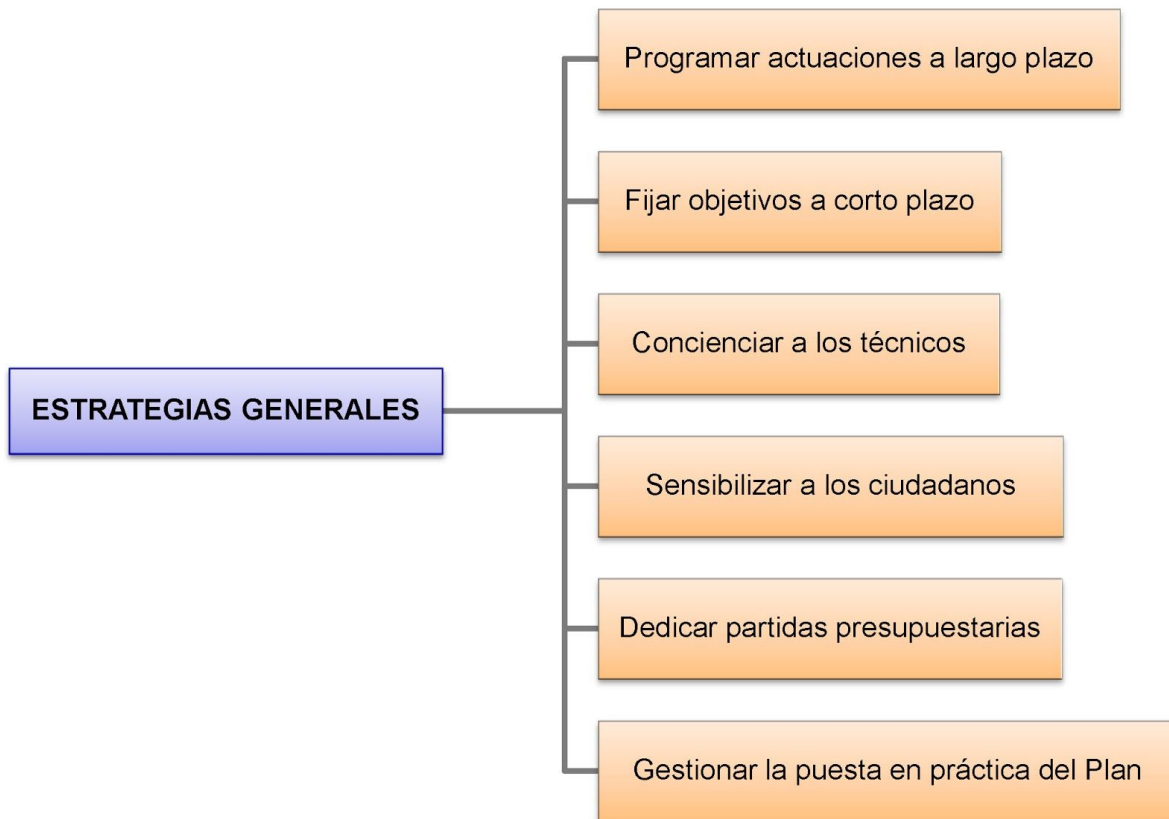
- Personas con discapacidad y su demanda de transporte accesible
- Transporte urbano
 - Autobuses urbanos
 - Marquesinas y plataformas de embarque
 - Taxis
 - Paradas

7.2.4. Comunicación

- Sistemas de señalización en los edificios estudiados
 - Señalización visual
 - Indicadores
 - Planos en relieve y maquetas
 - Contraste cromático
 - Caracteres adecuados
 - Pictogramas
 - Señalización táctil
 - Franjas guías o de encaminamiento
 - Pavimentos podotáctiles
 - Señalización sonora
 - Condiciones básicas de iluminación
 - Sistemas de información
- Servicios de información al público, dotados de bucles de inducción.

- Información escrita.
- Intérprete en lengua de signos
 - Elementos interactivos
- Con voz y texto
 - Teléfono adaptado para personas con dificultades de comunicación
 - Megafonía por voz y texto
 - Salones de actos, salas de conferencias, centros, con sistemas de sonido y bucles de inducción: inducción, F.M. o infrarrojos
- Video-porteros.

8.1. ESTRATEGIAS GENERALES



Para posibilitar la adecuada puesta en práctica del Plan, hay que contemplar una línea de actuación basadas en las siguientes estrategias generales:

- Programar actuaciones a largo plazo, debido a la complejidad del problema y la multitud de variables que inciden en él, puesto que no es posible un cambio radical en un plazo corto de tiempo.
- Fijar objetivos claros y puntuales a corto plazo, imprescindible para que no se cree incertidumbre y desasosiego, tanto entre la población beneficiaria, como en los técnicos que desarrollan el Plan.
- Concienciar a los técnicos de la necesidad de incluir en el proceso proyectual los parámetros de la accesibilidad, con el fin de conseguir un medio ambiente urbano diseñado para todos.
- Sensibilizar a toda la ciudadanía que también su aportación es importante, debiéndose desterrar vicios habituales en el comportamiento diario.
- Financiar mediante partidas presupuestarias específicas las actuaciones tendentes a la mejora de la accesibilidad.
- Gestionar coherente y coordinadamente la puesta en práctica del Plan, tanto dentro de los diferentes departamentos municipales, como con el resto de las Administraciones y Entidades con responsabilidades.

8.2. ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS

Además de los aspectos globales planteados en el apartado anterior, las estrategias específicas por cada ámbito de la accesibilidad se pueden resumir en los siguientes:

8.2.1. Vías y espacios públicos

- Todas las urbanizaciones de iniciativa pública que se realicen nuevas se adecuarán a los parámetros de accesibilidad que se propongan en el Plan.
- Se denegarán las licencias a las urbanizaciones de iniciativa privada que no contemplen adecuada y específicamente la accesibilidad.
- Se aprovecharán las actuaciones en la vía pública, sean de remodelación, de rehabilitación o de infraestructuras, para incluir la accesibilidad.
- Se valorará muy positivamente en los concursos de adjudicación del mobiliario urbano el grado de accesibilidad que contengan.

8.2.2. Edificios

- Se denegarán las licencias a los proyectos que no contemplen adecuada y específicamente la accesibilidad.
- Se supervisará al final de las obras el cumplimiento de la accesibilidad, denegando las oportunas licencias de apertura, primera ocupación, en caso negativo.
- Se aprovecharán las actuaciones de rehabilitación en los edificios, tanto públicos como privados, para incluir la accesibilidad.
- Se incentivará la adaptación de los edificios privados, mediante beneficios económicos, fiscales, o de cualquier otra índole.
- Se valorará muy positivamente la incidencia en la accesibilidad en los concursos arquitectónicos que se promuevan desde el Ayuntamiento.
- Se valorará muy positivamente la incidencia en la accesibilidad en los concursos de promoción de suelo público para la construcción de viviendas.

8.2.3. Transporte

- Se aprovechará la renovación del parque móvil municipal para adquirir vehículos adaptados.

- Se valorará muy positivamente en los concursos de adjudicación de vehículos el grado de accesibilidad que contengan.
- Se incentivará económicamente, a corto plazo, la adquisición de taxis accesibles.
- Se normalizará, a largo plazo, un único modelo de taxi, que sea accesible.
- Se potenciará un sistema de transporte “puerta a puerta” a la demanda.

8.2.4. Comunicación

- Se potenciará una señalización accesible, teniendo en cuenta los problemas de los discapacitados sensoriales.
- Se incidirá en una mejora de la información en todos sus ámbitos.
- Se facilitará la orientación en los espacios públicos, tanto urbanos como edificados.

8.3. FASES DE ACTUACIÓN

La elaboración del Plan Municipal Integral de Accesibilidad parte del empeño municipal encaminado a hacer de la ciudad un lugar que acreciente su habitabilidad.

El Plan se plantea como un documento práctico, es decir como un conjunto de medidas programadas a partir de las necesidades prioritarias, de tal manera que su realización irá condicionada a la capacidad de ejecución, teniendo siempre en cuenta que la mejora de la accesibilidad de la ciudad se realice de un modo continuado y equilibrado.

Para todo ello, se divide la ejecución del plan en seis fases:

- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3
- Fase 4
- Fase 5
- Fase 6

La sectorización programática efectuada tanto en el viario como en los edificios estudiados permitirá controlar y evaluar la ejecución de cada fase así como una mayor facilidad a la hora de buscar los mecanismos de financiación y dotación presupuestaria.

9 oficina virtual de la accesibilidad

9.1. INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Dadas las características del Plan, es imprescindible una participación activa, sistemática y continuada de aquellos agentes sociales del municipio con un interés especial en la mejora de la accesibilidad global en el mismo, en particular de las entidades representativas de las personas con discapacidad física, psíquica o sensorial.

La metodología a seguir es que cada una de las entidades designe un representante para tomar parte en los encuentros que se realicen, considerándose importante una continuidad en dicha representación.

La idea de partida es celebrar una primera reunión en la que se exponen los contenidos que pretende desarrollar el Plan, y desde ese momento establecer los contactos necesarios en relación con el trabajo realizado, las enmiendas, incidencias, etc.

Se prestará especial atención a las opiniones y sugerencias con el fin de que sean consideradas en el documento definitivo. Por este motivo, se crea un Buzón de la Accesibilidad, mediante un número de fax, y una dirección de correo electrónico, con el fin de recoger todas las sugerencias, dudas, opiniones, puntos de vista e informaciones en relación con el asunto.

9.2. WEB: <http://www.planaccesibilidadburgos.es/>

La Oficina Virtual de la Accesibilidad se lleva a cabo mediante la creación de una página web, al servicio de los responsables y técnicos municipales, de toda la ciudadanía, de las organizaciones de personas con discapacidad y todo el movimiento asociativo. Esta página se organiza en dos bloques diferenciados mediante claves de acceso:

- Zona privada destinada a los técnicos municipales, con el fin de servir de comunicación continua y permanente en todo lo relacionado con el Plan.
- Zona pública destinada a la ciudadanía.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

El Plan Objetivos Beneficios Participa Área privada

PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA CIUDAD DE BURGOS



El plan

La redacción del PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA CIUDAD DE BURGOS, que desde el Ayuntamiento y en concreto desde la Gerencia Municipal de Servicios Sociales, Juventud e Igualdad de Oportunidades, se ha puesto en marcha, se inscribe en la estrategia de garantizar que las personas con discapacidad y aquellas con movilidad reducida o necesidades especiales puedan tener acceso a su entorno, al transporte, a las instalaciones



Ayuntamiento
de Burgos



El Plan Objetivos Beneficios Participa Área privada

Beneficios

Los principales beneficios que reportará la redacción y la puesta en práctica del Plan serán:

- FAVORECER LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, para poder utilizar en las mismas condiciones los edificios, espacios y servicios públicos.
- GARANTIZAR EL DERECHO, al trabajo, a la educación, a divertirse, a compartir actividades lúdicas y de ocio, garantizando progresivamente la cadena de la movilidad.
- MEJORAR LA CALIDAD MEDIOAMBIENTAL URBANA, revitalizando el entorno con el fin de conseguir elevar la calidad de vida de la ciudadanía.
- MEJORAR LA SEGURIDAD, para poder recorrer los espacios públicos sin poner en peligro la integridad física, no sólo permitiendo el desplazamiento, sino facilitando la orientación y la comunicación.
- FAVORECER LA PARTICIPACIÓN, de la ciudadanía en los ámbitos institucionales, en los medios de comunicación y en el resto de los canales de información.
- LOGRAR LA INTEGRACIÓN, favoreciendo la pluralidad, sin ninguna discriminación en el conjunto de la sociedad.
- GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN, mediante la aplicación y el cumplimiento de la normativa vigente de promoción de la Accesibilidad.



9.3. EL BUZÓN DE LA ACCESIBILIDAD

Dirigido a toda la ciudadanía, y aprovechando la inmediatez y universalidad de acceso de la red, se crea el BUZÓN DE LA ACCESIBILIDAD, dentro de la página Web, donde de manera libre, la ciudadanía pueden aportar ideas, sugerencias y opiniones en materia de Accesibilidad. Las aportaciones recibidas, son analizadas para su inclusión, en su caso, dentro del Plan.



Participa

La participación de todos los ciudadanos que lo deseen en la redacción de este Plan forma parte de los objetivos del mismo. Tu opinión y comentarios son importantes para la redacción del PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE LA CIUDAD DE BURGOS. Si estás interesado puedes hacerlo a través de este cuestionario.

Nombre y Apellidos

Email

Asunto

Mensaje

Todos los campos son obligatorios

Enviar



9.4. ÁREA PRIVADA

Dirigido a los Técnicos Municipales, durante la redacción del Plan y a través de esta plataforma, se crea un órgano de consulta y asesoramiento en el ámbito de la Accesibilidad, de modo que estos técnicos pudieran comunicarse y consultar de manera rápida y precisa cualquier duda que apareciera en esta materia.

 El Plan Objetivos Beneficios Participa Área privada



Área privada

Introduce el usuario y contraseña de acceso al área privada

Usuario

Password

Entrar



[Inicio](#) · [El Plan](#) · [Beneficios](#) · [Objetivos](#) · [Participa](#) · [Área privada](#) · [Accesibilidad](#) · [Nivel AAA](#)

Copyright © Estudio de arquitectura García Ochoa. All Rights Reserved



plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

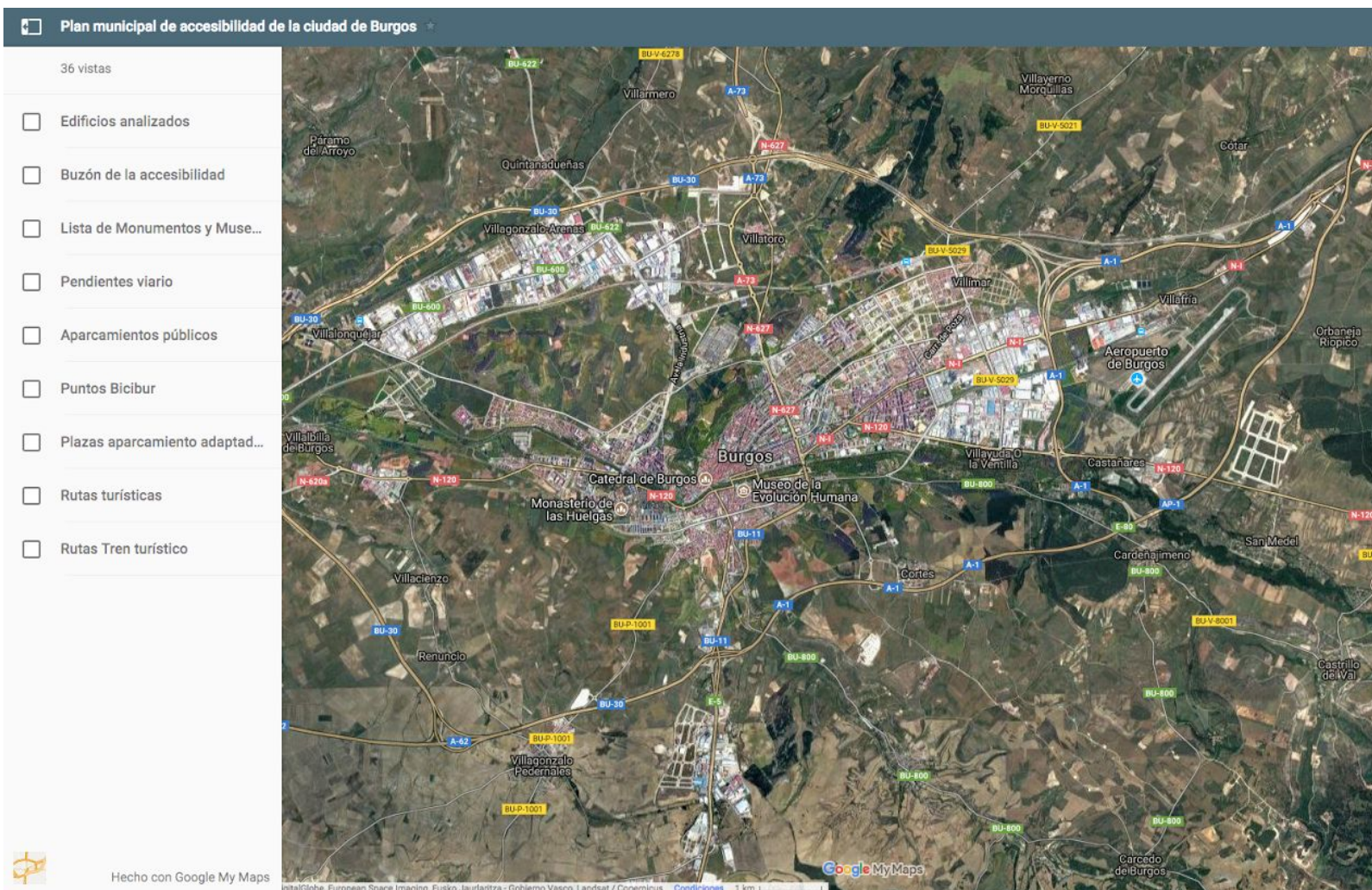
9.5. SERVICIOS GOOGLE MAPS: [Google Maps](#)

Google Maps es un servicio de mapas en la web gratuito y ampliamente utilizado tanto en ordenadores como en dispositivos móviles (tablet, pc, teléfono móvil, etc.). Ofrece mapas desplazables, imágenes por satélite, rutas entre diferentes ubicaciones, navegación GPS, información sobre el transporte, imágenes a pie de calle y la posibilidad de búsquedas con criterios múltiples.

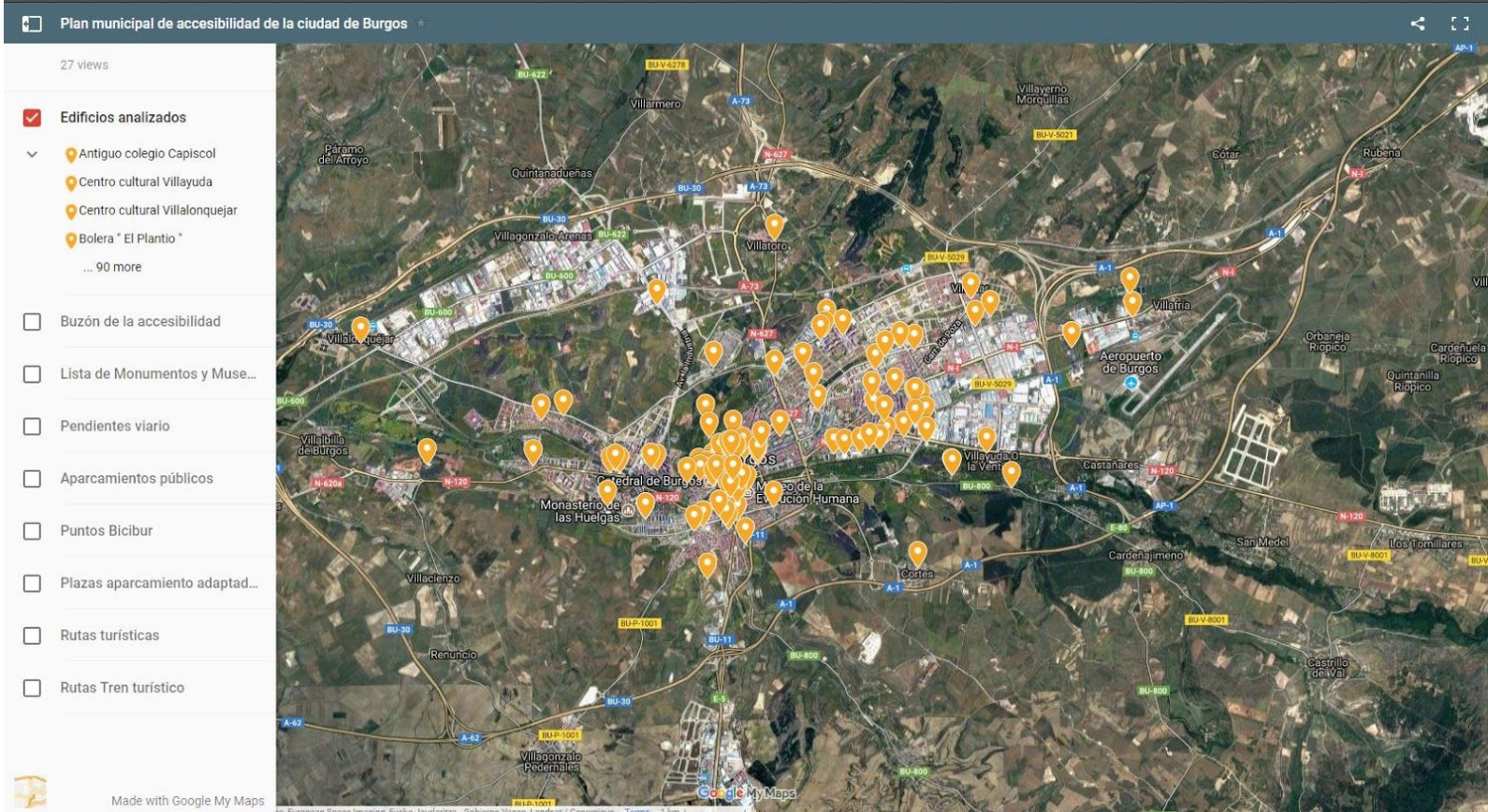
Como complemento a Google Maps, se pueden crear mapas personalizados mediante el editor de My Maps, que posteriormente se pueden utilizar en Google Maps junto con sus otras funciones. Con esta aplicación se ha creado un mapa personalizado, mediante datos añadidos de modo estructurado para consultas posteriores. El mapa se puede incluir en el visualizador de Google Maps desde cualquier dispositivo, a través del siguiente enlace:

https://www.google.com/maps/d/embed?mid=1a4PhGbqFZ4g6-lk0XXOZ_wPiXBo

Dicho mapa se puede compartir de modo público de modo que cualquier persona, sin necesidad de ser usuario de los servicios ofrecidos por Google, puede consultarlos y activar o desactivar las capas correspondientes según lo que le interese. La información incluida es la siguiente:

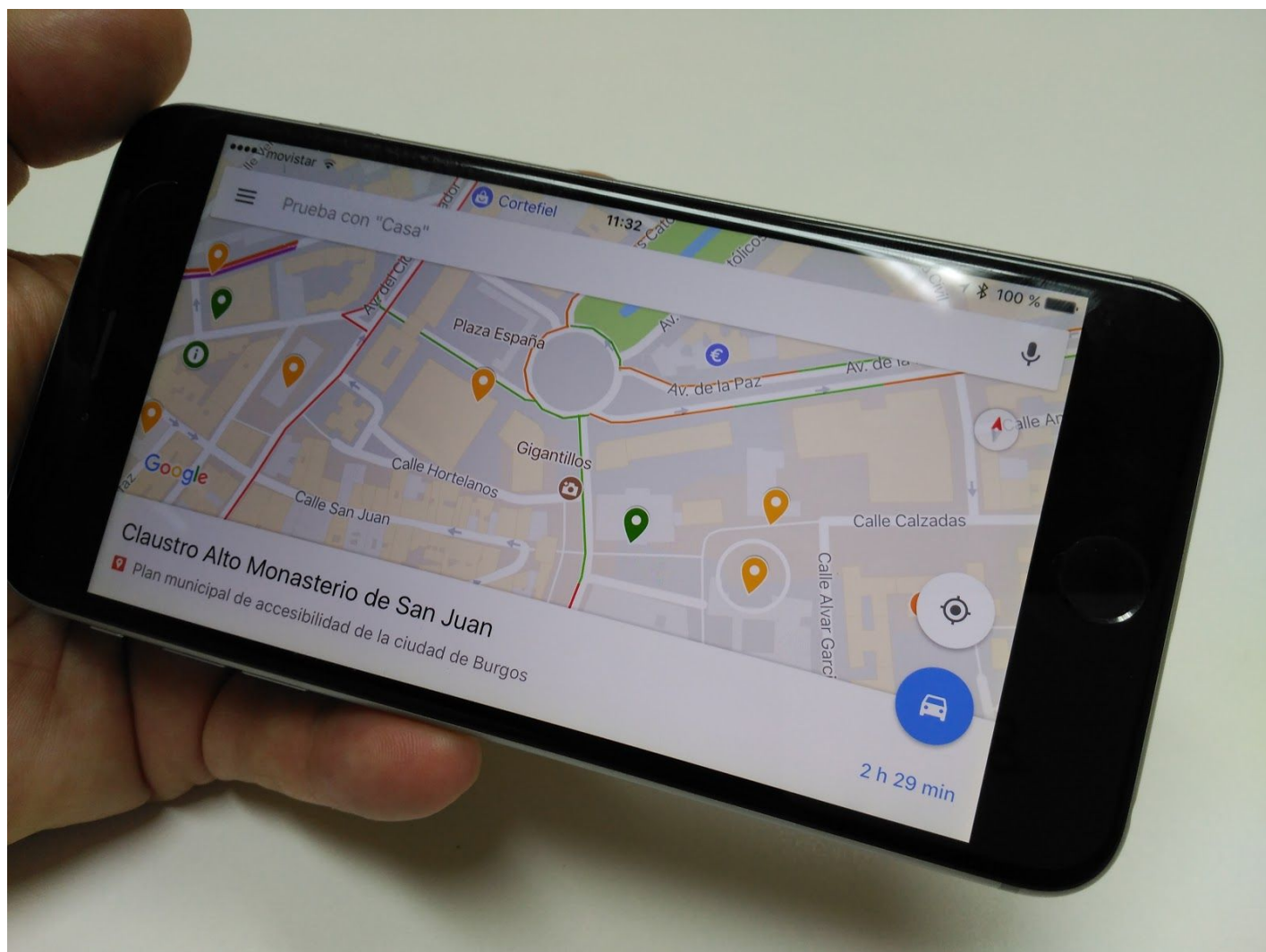


plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS



Exploración web.

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS



Exploración móvil

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

9.6. FACEBOOK: @PlanAccesibilidadBurgos

Dada la importancia de las redes Sociales, y con el objetivo de potenciar la participación, también se ha creado en Facebook la página PLAN DE ACCESIBILIDAD DE BURGOS.

Plan de Accesibilidad de Burgos
@PlanAccesibilidadBurgos

Inicio

Publicaciones

Opiniones

Fotos

Tienda

Videos

Eventos

Información

Me gusta

Hacer crecer ...

Te gusta

Siguiendo

Compartir

Más información

Escribe algo...

Compartir una foto o un video

Anunciar tu negocio

Conseguir que las personas quieran obtener más información

Recibir llamadas

Recibir mensajes

Crear un evento

Crear una oferta

Escribir una nota

Ver todos

Esta semana

1 Alcance de la publicación

3 Más información

4 ↑ Interacción con publicaciones

¿Tienes amigos a los que les puede gustar tu página?

Help more people discover your Page by inviting friends to like it.

Busca amigos para invitar

Gloria García-Ochoa Mon... Invitar

Miguel Grande Invitar

Javier Palacio García-Och... Invitar

Ver todos los amigos

Producto/servicio

5.0 ★★★★★

Consejos para páginas Ver todos

Publica un video breve
Los videos ayudan a captar la atención

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Plan de Accesibilidad de Burgos

Fernando Inicio +20

2

Página

Mensajes

Notificaciones

Estadísticas

Herramientas de publicación

Configuración

Ayuda



Plan de Accesibilidad de Burgos

@PlanAccesibilidadBurgos

Inicio

Publicaciones

Opiniones

Fotos

Tienda

Videos

Eventos

Información

Me gusta

Hacer crecer ...

Te gusta

Siguiendo

Compartir

...

Publicaciones



Plan de Accesibilidad de Burgos

8 de abril a las 18:58 ·

El Estudio de Arquitectura de Fernando García-Ochoa gana el concurso para la Elaboración del I Plan de Accesibilidad Municipal de la Ciudad de Burgos. #accesibilidad #Burgos #plandeaccesibilidad #8a Fernando García-Ochoa Montes #arquitectura #Arquitectura García-Ochoa

105 personas alcanzadas

Promocionar publicación

Me gusta

Comentar

Compartir

Antonio García Barrado y Arquitectura García-Ochoa

1 vez compartido



Escribe un comentario...



Presiona "Enter" para publicar.



Plan de Accesibilidad de Burgos actualizó su foto de portada.

8 de abril a las 18:48 ·



22 personas alcanzadas

Promocionar publicación

Me gusta

Comentar

Compartir

Ver todas

Opiniones

5 0 1 1 1 1 1 1 2 opiniones

Más información

la manera más fácil de llegar a más personas en Facebook.

Ver todos los consejos para páginas



10 Me gusta +2 esta semana
Pilar Lorente y 5 amigos más



10 seguidores

Ver noticias de páginas

Publicaciones de páginas que indicaste que te gustan en nombre de tu página



Invitar a amigos a que indiquen que les gusta la página



1 personas alcanzadas con tus publicaciones esta semana

Plan Municipal de Accesibilidad de la Ciudad de Burgos



10 Me gusta
A Pilar Lorente y 5 amigos más les gusta esto

Información

Ver todo



91 2196466



Enviar mensaje



Agregar sitio web

Promocionar sitio web



Producto/servicio

Comparte tu opinión sobre **Plan de Accesibilidad de Burgos**.

Ya calificaste este lugar: 5.0



Escribir opinión

Publicaciones de visitantes

TOMO 1

memoria

página 87 de 101

10

experiencia

10.1. EQUIPO TÉCNICO

DIRECCIÓN DE PROYECTO

Fernando García-Ochoa Montes. Arquitecto. Director del equipo responsable de la realización de los trabajos y de la organización y coordinación de los equipos. Licenciado en Arquitectura por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid en 1989 con la especialidad en Edificación. Vinculado al campo de la accesibilidad desde 1991. Bajo su dirección se han realizado más de un centenar de proyectos de edificación y urbanismo y más de un centenar de planes de accesibilidad. Estudio de Arquitectura Fernando García-Ochoa, situado en la calle Jorge Juan nº 104 de Madrid, equipado con todos los recursos tecnológicos necesarios para el desarrollo de los proyectos. Número de teléfono 91 219 64 66.

ARQUITECTURA Y ACCESIBILIDAD

Alfredo Peraita Lechosa. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos experto en la ejecución y diseño de urbanizaciones. Director de Proyectos de planeamiento y docente de urbanismo en la UBU participando como ponente en distintas jornadas.

Margarita Peraita Juez. Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos.

Guillermo Toro López. Arquitecto. Licenciado en Arquitectura por la UPM en 2008 en la especialidad de Edificación. Responsable del área de Edificación.

Gonzalo González Gómez. Arquitecto. Licenciado en Arquitectura por la UPM en 2003 en la especialidad de Urbanismo. Responsable del área de Urbanismo.

Laura Ronquillo Muñoz. Arquitecta. Licenciada en Arquitectura por la UPC en 2012 y Máster en Arquitectura, Energía y Medio Ambiente por la UPC en 2015.

Gonzalo Freijeiro Fernández. Arquitecto. Licenciado en Arquitectura por la UEM en 2006 en la especialidad de Edificación. Responsable del área de Vías y Accesos Públicos.

Julio Galván Gutiérrez. Arquitecto Técnico. Arquitecto Técnico por la UPM en 2007. Estudiante de Sociología.

Andrés García Ayuso. Arquitecto Técnico.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Francisco Javier Dávila Pérez. Ingeniero Técnico en Informática de Sistemas por la Universidad de Castilla La Mancha en Ciudad Real. Analista Programador.

Miguel Ángel Molina Tejedor. Ingeniero Técnico en Informática de Sistemas por la Universidad de Castilla La Mancha en Ciudad Real. Socio Diálogo Tecnológico.

María Jesús Marqués Vivar. Ingeniero Técnico en Informática de Sistemas por la Universidad de Castilla la Mancha en Ciudad Real. Analista Programador y socio fundador de Diálogo Tecnológico.

Santos Morena Nevado. Ingeniero Técnico de Telecomunicaciones por la Universidad Politécnica de Alcalá de Henares. Socio fundador de Diálogo Tecnológico.

TURISMO ACCESIBLE

Diego Javier González Velasco. Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid. Experto de reconocida experiencia en el sector del turismo accesible en España, Europa y América Latina. Destacan sus recientes trabajos en implementación de Planes de Accesibilidad Turística para destinos como la República Dominicana, Cataluña o Comunidad de Madrid o ciudades como Toledo o Cancún.

10.2. TRABAJOS REALIZADOS

ACCESIBILIDAD

Planes de Accesibilidad en Ciudades

1991	Huelva
1992	Coslada (Madrid) Vigo (Pontevedra) Almendralejo (Badajoz)
1993	La Línea de la Concepción (Cádiz)
1994	San Fernando de Henares (Madrid) Calviá (Mallorca) Palencia Gijón (Asturias)
1997	Huesca Utrillas (Teruel)
1998	A Coruña Lugo Aranda de Duero (Burgos) Teruel Fraga (Zaragoza) Jaca (Huesca) Binéfar (Huesca) Ateca (Zaragoza)
1999	Soria
2000	Plasencia (Cáceres) Ingenio (Gran Canaria) Telde (Gran Canaria) Santa Lucía (Gran Canaria) Aruca (Gran Canaria) Gáldar (Gran Canaria) Sevilla
2001	Santa María de Guía (Gran Canaria) Agüimes (Gran Canaria) Vigo (Pontevedra) Las Palmas de Gran Canaria Es Castell (Menorca) Sant Lluís (Menorca)

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

	Es Mercadal (Menorca) Ferrerías (Menorca) Migjorn Gran (Menorca)
2002	El Ejido (Almería) Garrucha (Almería) Coria (Cáceres) Guijuelo (Salamanca) Santa Marta de Tormes (Salamanca) Ceuta
2003	Allariz (Ourense) Barbadás (Ourense) O Barco (Ourense) A Rúa (Ourense) Maceda (Ourense) Celanova (Ourense) Carballiño (Ourense) A Pobra de Trives (Ourense) Ribadavia (Ourense) Xinzo de Limia (Ourense) Verín (Ourense) Lorca (Murcia)
2004	Ourense Villena (Alicante)
2005	Domingo Pérez (Toledo) Pozuelo de Alarcón (Madrid) Chantada (Lugo) Castro de Rei (Lugo) Outeiro de Rei (Lugo) Palas de Rei (Lugo) Quiroga (Lugo) Taboada (Lugo) Saviñao (Lugo) Corgo (Lugo) Monterroso (Lugo) Daganzo (Madrid)
2006	Alovera (Guadalajara) Corral de Almaguer (Toledo)
2007	Adeje (Tenerife)
2008	Azca (Madrid) Riaza (Segovia)
2010	Cartagena (Murcia)

Planes de Accesibilidad en Ciudades Patrimonio de la Humanidad

1996	Córdoba
1997	Segovia
2002	Ávila
2003	Cáceres
2004	Toledo
2006	Alcalá de Henares (Madrid)
2009	Segovia

Planes de Accesibilidad en Universidades

2002	Universidad de La Laguna (Tenerife)
2008	Universidad de Jaén (Jaén)

Planes de Accesibilidad en Parques Naturales

2008	Parque Nacional del Teide
------	---------------------------

Urbanismo

2001	Plan Director de Accesibilidad de la Isla de Menorca
2003	Plan Director de Accesibilidad de la Provincia de Ourense

Planes de Accesibilidad Turísticos (PAT) en Comunidades Autónomas

2007	Cataluña
2008	Madrid

Planes de Accesibilidad Turísticos (PAT) en Ciudades

2003	A Coruña
2004	Toledo
2005	Sanxenxo
2006	Santo Domingo de la Calzada
2009	Zamora
2009	Guadalajara

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Proyectos de Accesibilidad (Edificación)

1991/92	Proyecto de Residencia de Ancianos del INSERSO Felanitx (Mallorca)
1994	Estudio Técnico de Accesibilidad en 27 Sedes de la ONCE Andalucía, Ceuta Estudio Técnico de Accesibilidad en 2 Sedes de la FEAPS Sevilla, Melilla
1997	Estudio Técnico de Accesibilidad Euroforum (Madrid) Madrid 112 (Madrid)
2002	Proyecto de un Centro de Atención Temprana, un Centro de Día y dos Edificios Residenciales para personas con retraso mental AFANDEM Móstoles (Madrid)
2003	Proyecto de Ampliación de un Centro Especial de Empleo Fundación AFANDEM. Móstoles (Madrid) Proyecto de Ampliación y Conexión de dos Centros Ocupacionales Fundación AFANDEM. Móstoles (Madrid) Proyecto de Accesibilidad en el edificio sede de la FEMP Madrid
2004	Proyecto de Ampliación de Centro Especial de Empleo DYMAI Fundación AFANDEM. Móstoles (Madrid). Proyecto de Accesibilidad en Estadio Santiago Bernabeu (Madrid) Proyecto de Accesibilidad Centro Educación Especial Casa Santa Teresa (Madrid)
2008	Proyecto de Accesibilidad de Biblioteca Rosalía de Castro Pozuelo de Alarcón (Madrid)

Proyectos de Accesibilidad (Urbanismo)

1996	Proyectos de Urbanización de desarrollo del Plan de Accesibilidad. Huelva
1999	Proyectos de Urbanización de desarrollo del Plan de Accesibilidad. Palencia
2007/08	Proyecto de Accesibilidad del Entorno de la Estación de Tren Pozuelo de Alarcón (Madrid)

Proyectos de Accesibilidad (Patrimonio Histórico-Artístico)

2004	Anteproyecto de Accesibilidad en el Edificio Sede del Banco de España A Coruña
2005/06	Proyecto de Accesibilidad en Centro Histórico de Toledo Puerta de la Bisagra Plaza Zocodover Puerta del Cambrón

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Paseo del Tránsito (zona de la Casa del Greco y la Sinagoga del Tránsito)

Proyecto de Accesibilidad en los siguientes Monumentos de Toledo:

Catedral Primada

Casa del Greco

Iglesia de los Jesuítas

Iglesia de San Marcos (Centro de Interpretación)

Iglesia de Santo Tomé

Mezquita del Cristo de la Luz

Museo de los Concilios

Museo de Santa Cruz

Museo Duque de Lerma-Hospital de Tavera

Museo Victorio Macho

Iglesia de San Juan de los Reyes

Sinagoga del tránsito

Sinagoga Santa María La Blanca

Seguimiento de Obras de Accesibilidad

1994	Coslada (Madrid) Terrasa (Barcelona) Reus (Taragona) Olot (Gerona) Sant Celoni (Barcelona)
1997	Huelva
1999	Ateca (Zaragoza) Gallur (Zaragoza) Tarazona (Zaragoza) Tauste (Zaragoza) Utebo (Zaragoza) Sariñena (Huesca)
2000	Soria
2003	Gáldar (Gran Canaria) San Bartolomé de Tirajana (Gran Canaria) Santa Brígida (Gran Canaria) Ingenio (Gran Canaria) Los Realejos (Tenerife) Breña Alta (La Palma) Arrecife (Lanzarote)
2007	Pobra do Caramiñal (A Coruña) Pui (Pontevedra) Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) La Bañeza (León)

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Morille (Salamanca)

- 2008 Agüimes (Gran Canaria)
Llanos de Aridane (La Palma)
San Bartolomé de Tirajana (Las Palmas de Gran Canaria)
Tías (Lanzarote)
Pozuelo de Alarcón (Madrid)

Diseño

- 1995 Diseño de Rampa Desmontable para Personas Discapacitadas
1998 Diseño de Punto de Información Adaptado

Trabajos Diversos

- 1991 Redacción de normativa municipal de accesibilidad. Propuesta en más de un centenar de ciudades
1996 Guía de Aplicación Técnica para la Accesibilidad. Hipermercados Continente
1997 Elaboración del Anejo de Condiciones particulares de los centros para personas con movilidad reducida, de la NBE-CPI/96

EDIFICACIÓN

- 1989/17 Proyecto y Dirección de Obra de más de un Centenar de Viviendas Unifamiliares Aisladas en:
Madrid, Toledo, Guadalajara, Cuenca, Almería, Girona, Mallorca, Segovia, Asturias
1989/17 Proyecto y Dirección de Obra de más de un Centenar de Viviendas Unifamiliares Adosadas
Madrid, Almería, Girona, Segovia, Asturias
1989/17 Proyecto y Dirección de Obra de diversos Edificios de Viviendas Colectivas
Madrid
2004 Anteproyecto de Gasolinera (PK. 87, A-IV)
2008 Proyecto de Pavimentación de Pistas Deportivas Colegio Salesiano Soto del Real (Madrid)
2009 Proyecto de Ampliación de Colegio Santo Domingo Savio (Madrid)
Proyecto de Polideportivo en Colegio Santo Domingo Savio (Madrid)
2010 Proyecto y Dirección de Obra de Colegio concertado Estudiantes Las Tablas
Madrid
2012 Proyecto de Pavimentación de Pistas Deportivas en Colegio Salesiano San Juan Bautista (Madrid)

2012 Proyecto de Polideportivo y Salón de Actos en Colegio Salesiano San Juan Bautista (Madrid)

REHABILITACIÓN

1995/17 Rehabilitación Integral de diversos Edificios de Viviendas
Madrid, Lugo

2012 Rehabilitación Integral de Aparcamiento en C/ Ricardo Ortiz (Madrid)

URBANISMO

2002 Plan Especial para el Control Urbanístico-Ambiental de Usos. Edificio Tanatorio M-40. Madrid

DISEÑO E INTERIORISMO

1995-17 Rehabilitación y Decoración de diversas Viviendas. Madrid

2002 Imagen Corporativa Restaurante Cáscaras
Proyecto de Remodelación de Restaurante Cáscaras Madrid

2007-09 Implantación de más de cien locales de Apuestas Deportivas Victoria.
CODERE
Madrid, Guipúzcoa, Vizcaya, Álava

TRABAJOS DIVERSOS

1990/93 Realización de Valoraciones y Tasaciones Inmobiliarias
CONSULTTASA S.A.

1991/92 Realización de Valoraciones y Tasaciones Inmobiliarias
Consejería de Economía. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

EXPOSICIONES

1993 Fotografías en Stand de la Fundación ONCE
Feria Minusval. Lleida

1995 Video en Stand de la Fundación ONCE
Feria Validal. Parque Ferial Juan Carlos I de Madrid
Exposición de Rampa Desmontable para Discapacitados
Feria Municipalía. Lleida

1997 Dibujos y fotografías en las jornadas “Ciudad Abierta, Ciudad de Todos”
Pabellón de la Fundación ONCE, Isla de la Cartuja. Sevilla

2001 Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad de Sevilla
Pabellón de la Fundación ONCE, Isla de la Cartuja. Sevilla

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

Exposición de Paneles de la Jornada de Accesibilidad en Soria
Patio de Columnas del Ayuntamiento de Soria

PUBLICACIONES

- 2003 La Práctica Municipal en el Ámbito de la Accesibilidad
FEMP / Fundación ONCE
- 2007 Decálogo de Buenas Prácticas en Accesibilidad Turística.
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio
- 2009 Decálogo de Buenas Prácticas en Accesibilidad Turística, Destinos y
Recursos Culturales y Naturales. Ministerio de Industria, Turismo y Comercio

CURSOS IMPARTIDOS

- 1997 **Curso Básico de Análisis de Accesibilidad en Municipios** para
encuestadores Madrid.
Planes Especiales de Accesibilidad.
Curso de especialización para Arquitectos. Fundación ONCE. Madrid
Planes de Accesibilidad. Ejemplo de una Ciudad emblemática: Córdoba
Curso de especialización para Arquitectos. Fundación ONCE-FEMP
Planes Especiales de Accesibilidad. Curso de especialización para
Arquitectos. Diputación General de Aragón – Fundación ONCE. Zaragoza
Plan de Accesibilidad de Córdoba
Jornadas formativas de Planes de Accesibilidad. Gobierno de La
Rioja. Logroño
- 1998 **Plan de Accesibilidad de Córdoba**
Jornadas de Accesibilidad. Ayuntamiento de Córdoba. Córdoba
Planes de Accesibilidad. Accesibilidad en la Edificación
Programa de formación de la FEMP-Fundación ONCE:
Sevilla, Valencia, Madrid
- 1998/99 **Accesibilidad en los Edificios Públicos. Jornadas de Accesibilidad**
Fundación ONCE. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha:
Cuenca, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo
- 1999 **Accesibilidad en la Construcción.** Diputación de Badajoz. Badajoz
- 1999/01 **Planes de Accesibilidad**
Accesibilidad en la Edificación
Accesibilidad en Parques y Jardines
Programa de formación de la FEMP-Fundación ONCE:
A Coruña, Las Palmas de Gran Canaria, Mérida, Soria
- 2000 **2ª Reunión del Comité de Enlace sobre Accesibilidad del Real Patronato**
Planes de Accesibilidad en Sistema de Información Geográfica
Madrid

plan municipal de accesibilidad para la ciudad de BURGOS

- 2001 **Jornadas Regionales sobre Accesibilidad**
Accesibilidad en el Medio Urbano
Edificación Pública Accesible y Adaptabilidad de Edificios Públicos
Accesibilidad en el Transporte. Ayuntamiento de Valdepeñas
Jornadas sobre “El Acceso Universal para la Plena Ciudadanía”
Taller de Edificación y Urbanismo. Fundación ONCE – FEMP. Sevilla
Jornada de Accesibilidad. La Accesibilidad en Soria.
Ayuntamiento de Soria Junta de Castilla y León. Soria
- 2003 **Jornadas sobre Discapacidad: “Capacidad para Trabajar” El Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad de Ávila.**
Ayuntamiento de Ávila – ASPAYM. Ávila
Seminario Antonio Millán. Accesibilidad y Recuperación del Patrimonio Histórico. Panel de ciudades. Ávila
Ayuntamiento de Granada – Fundación ONCE – FAMP. Granada
Accesibilidad: La Adecuación del Medio a la diversidad
Publicación “Práctica Municipal en el Ámbito de la Accesibilidad”
Experiencias de Accesibilidad en el medio Construido: Viviendas accesibles y Edificios histórico-Artísticos. Programa de formación de la FEMP
Fundación ONCE / Ayto de San Sebastián. San Sebastián
Discapacidad e Innovación Tecnológica
Mejora de la Accesibilidad mediante el Diseño y la Innovación Tecnológica. Ayuntamiento de A Coruña. A Coruña
- 2004 **La integración de la Accesibilidad en el diseño y ejecución de obras**
Incompatibilidad entre las normas de accesibilidad y las urbanísticas
Soluciones y Actuaciones de Accesibilidad en Accesos, Aseos, Circulación. Práctica tutelada: Anteproyecto de vivienda. Planes de Accesibilidad
Plan de Formación de la Diputación de Badajoz. Almendralejo
El ciudadano con discapacidad y su interacción con la Administración Local
La vivienda: Promoción y control de viviendas accesibles
Mesa redonda: Moviéndose por la ciudad. Estaciones, Paradas y Marquesinas. Programa de formación de la FEMP. Fundación ONCE / Ayto de Málaga. Málaga
- 2005 **Curso formativo sobre Turismo Accesible en Destinos y Empresas del Sector.** Secretaría de Estado de Turismo y Comercio.
Madrid, Ciudad Real, Vigo, Segovia
Licencias de Apertura
Accesibilidad en edificios, establecimientos e instalaciones de concurrencia pública
Diputación de Almería. Almería
- 2006 **Congreso de Servicios Sociales Municipales. La transversalidad de las políticas sociales.** Accesibilidad Urbana: una mejora en la calidad de vida de todas las personas

FEMP. A Coruña

2010 **Curso formativo sobre Turismo Accesible en Destinos, Recurso Culturales y Naturales**
TURESPAÑA. 26 ciudades españolas

POSTGRADOS IMPARTIDOS

2006-17 **Postgrado “Accesibilidad Universal y Diseño para Todos”**
Planes Especiales de Accesibilidad Universal. Fundamentos Normativos, Desarrollo y Metodología. Centro Superior de Estudios Universitarios La Salle. Universidad Autónoma de Madrid. Madrid

11

firma

