

PLAN DE ACCESIBILIDAD Y DEL ESPACIO PÚBLICO EN ZARÁTAMO



DOCUMENTO N° 1. MEMORIA

2014ko Abendua



Zarátamo



urak bide
TALDEA
tokiko arkitektura
eta ingeniari-tza

ÍNDICE GENERAL DEL PLAN

DOCUMENTO Nº1. MEMORIA

DOCUMENTO Nº2. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

DOCUMENTO Nº3. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS: ENTORNO URBANO

DOCUMENTO Nº4. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS: EDIFICIOS

DOCUMENTO Nº5. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS: TRANSPORTE

DOCUMENTO Nº6. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS: COMUNICACIÓN

DOCUMENTO Nº7. PROPUESTAS

DOCUMENTO Nº8. PRESUPUESTO, PRIORIZACIÓN Y PLAN DE ETAPAS



ÍNDICE DEL DOCUMENTO 1. MEMORIA

1	INTRODUCCIÓN	7
2	LA ACCESIBILIDAD PARA TODOS/AS	8
3	EL PLAN DE ACCESIBILIDAD, CONCEPTO	10
4	METODOLOGÍA	11
4.1	METODOLOGÍA EN GENERAL.....	11
4.1.1	Recogida de datos	11
4.1.2	Trabajo de campo.....	11
4.1.3	Diagnosia participativa.....	12
4.1.4	Diagnosia técnica.....	12
4.1.5	Propuestas participativas.....	12
4.1.6	Propuestas Técnicas	12
4.1.7	Priorización inicial.....	12
4.1.8	Priorización definitiva	12
4.2	ÁMBITO.....	13
4.2.1	Espacios públicos y vías públicas de uso peatonal	13
4.2.2	Edificios Municipales.....	13
4.2.3	Transporte: Paradas de transporte público y aparcamientos reservados a personas con movilidad reducida	14
4.2.4	Comunicación	14
5	CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	15
6	NORMATIVA	18
7	BIBLIOGRAFÍA	20
8	ANEXOS	21



1 INTRODUCCIÓN

La Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad, define la accesibilidad como medio de garantizar los derechos básicos de la ciudadanía:

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

Si en el entorno urbano se presentan problemas de diseño y, a su vez, el municipio no dispone de infraestructuras adecuadas que garanticen la comodidad y seguridad adecuada, ciertos usuarios se verán privados del acceso a los espacios públicos. Esto constituye una grave contradicción frente a las políticas de accesibilidad e igualdad, ya que el diseño de muchos espacios públicos convierte a personas con deficiencias físicas en individuos incapacitados para realizar determinadas actividades, lo que genera un fenómeno de discriminación.

La accesibilidad, por tanto, no es únicamente una necesidad para algunos sino una ventaja para todos, una garantía de disfrute de unos derechos básicos y también una “actitud” que todo profesional debiera integrar entre las variables de partida de todos sus proyectos.

Se recomienda que todas las actuaciones propuestas que influyan en el aparcamiento o en el tráfico rodado sean confirmadas mediante la elaboración de un Plan de Movilidad o un estudio de tráfico realizado para tal efecto.

El Ayuntamiento de Zarátamo, preocupado por las características del municipio en relación con la accesibilidad universal, ha considerado conveniente impulsar la redacción de un Plan de Accesibilidad. Este plan pretende estar concebido como un documento que jerarquice, ordene, racionalice y dé coherencia a todas las actuaciones que en torno a la mejora de la accesibilidad se deban realizar en el municipio.

2 LA ACCESIBILIDAD PARA TODOS/AS

Encontramos diferentes definiciones de la accesibilidad:

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

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

En este sentido, el Observatorio Estatal de la Accesibilidad explica lo que implica la accesibilidad de una manera que consideramos acertada:

"La accesibilidad es un aspecto crucial para la inclusión de las personas con discapacidad y para el bienestar de la sociedad en su conjunto, pues las mejoras de la accesibilidad benefician a toda la población. (...) recoger la accesibilidad como un ámbito específico puede servir para asegurar que se observan todos los aspectos relacionados con el acceso de las personas con discapacidad, en todos los sentidos (físico, virtual, social), a todos los ámbitos de la vida (educación, empleo, ocio, servicios sociales...). Y también cómo no, todas las barreras (físicas, virtuales, y sociales) que lo impiden, y las soluciones que permiten superarlas."

(Observatorio Estatal de la Accesibilidad)

Según un informe publicado recientemente por la Comisión Europea, una de cada seis personas de la UE cuenta con algún grado de discapacidad. Se estima además que más de un tercio de las personas mayores de 75 años sufre algún tipo de discapacidad y que más del 20% tiene capacidades muy limitadas. Teniendo en cuenta que estas cifras aumentarán de forma progresiva debido al envejecimiento de la población, conviene que nos preguntemos si nuestros municipios están realmente preparados desde el punto de vista de la accesibilidad de cara a un futuro más próximo de lo que imaginamos.

Lamentablemente, en el transcurso de la segunda mitad del siglo XX el espacio público se fue transformando dando prioridad al vehículo privado, cambiándose la configuración urbana favoreciendo a los vehículos de manera que los peatones pasaron a un segundo plano. El espacio que estaba destinado a los peatones pasó a ser invadido por los vehículos, generándose una inaccesibilidad al espacio público.

La apuesta por la accesibilidad pretende establecer un equilibrio entre el peatón y el vehículo potenciando al primero y hallando medidas alternativas para el segundo. Se trata de recuperar el municipio para los peatones, para que puedan moverse con comodidad y seguridad en el espacio público.



Por otra parte, esta accesibilidad no solamente tiene que tener en cuenta el espacio público, sino que también debe trasladarse a los edificios públicos.

La movilidad y la comunicación son elementos esenciales para conseguir la satisfacción en los espacios educativos, de trabajo o culturales. Todo espacio cerrado conlleva la necesidad de observar que los elementos arquitectónicos estén libres de obstáculos para las personas con movilidad reducida y para personas con limitaciones sensoriales, y si el edificio es de titularidad pública cobra máxima importancia.

Cualquier actuación que se realice para la mejora de la accesibilidad en los ámbitos señalados va a suponer una labor en pro del principio de **igualdad de oportunidades** de todos/as. De tal manera que las necesidades de todas y cada una de las personas sean consideradas de igual importancia, y que de esta manera todos los ciudadanos dispongan de oportunidades iguales a la hora de participar en la vida social.

3 EL PLAN DE ACCESIBILIDAD, CONCEPTO

Un plan de accesibilidad es un plan de actuación, cuyo objetivo es hacer accesible gradualmente el entorno existente, con el objetivo de que todas las personas lo puedan utilizar libre y autónomamente. El plan evaluará el nivel de barreras que existen en un espacio determinado, definirá las actuaciones necesarias para adaptarlo, las valorará, priorizará y propondrá un plan de etapas para su ejecución.

El plan evaluará y propondrá actuaciones para la eliminación de las barreras existentes en:

- Los espacios de uso público, como son calles, plazas, parques, etc.
- Los edificios públicos, tales como equipamientos culturales, administrativos, sanitarios, docentes, etc.
- Los elementos de una cadena de transportes, desde las paradas y estaciones hasta el material móvil.
- Los sistemas de comunicación públicos, haciendo énfasis en los aspectos que tengan que ver con los recursos técnicos de atención al ciudadano.

No se trata de que todo el espacio urbano sea accesible, pero sí que existan itinerarios accesibles, de acuerdo con la normativa vigente, que permitan a la población desplazarse autónomamente y con seguridad y por utilizar, así mismo, todos los espacios, edificios y servicios públicos, que también serán adaptados.

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

Se puede afirmar que son tres los cometidos de un plan de accesibilidad:

- Evalúa el nivel de barreras
- Define las actuaciones necesarias para hacer accesible el entorno
- Valora y programa las actuaciones



4 METODOLOGÍA



4.1 METODOLOGÍA EN GENERAL

4.1.1 Recogida de datos

En esta primera fase, además de recabar información de otras fuentes, se solicitó al Ayuntamiento diversa documentación, entre la que estaba:

Cartografía digitalizada y planeamiento urbanístico e información de las inversiones previstas

Acreditaciones personales para la toma de datos

Callejero de Zarátamo

Listados edificios de competencia municipal: actividad, horario, dirección, teléfono y persona de contacto

Planos actualizados de planta de los edificios municipales, en formato digital

Listado y ubicación de aparcamientos reservados para las personas de movilidad reducida

Datos sobre el municipio: población por edades, personas con discapacidad, equipamientos...

4.1.2 Trabajo de campo

En la primera fase del trabajo de campo, se delimitó junto con responsables del Ayuntamiento el ámbito de estudio (las zonas y barrios del municipio y los edificios a analizar), recabando así mismo las prioridades propuestas por el Ayuntamiento. Se ha realizado un trabajo de campo del municipio de Zarátamo con el objetivo de conocer la realidad actual en cuanto a la accesibilidad en relación a los diferentes elementos públicos del municipio (vías y edificaciones públicas, espacios de uso público, mobiliario urbano, información y señalización, paradas y accesos al transporte y comunicación...). De estas primeras jornadas de campo, y en base a la

situación detectada, se procede al levantamiento de las fichas de diagnóstico específicas y las propuestas de actuación.

4.1.3 Diagnóstico participativa

Se han celebrado dos foros de participación ciudadana paralelas, en Arkotxa y Elexalde para recabar aportaciones, en todo caso interesantes, de la ciudadanía. Al foro de Elexalde también acudieron habitantes de Moioordin.

4.1.4 Diagnóstico técnica

Tras las visitas de campo y una vez realizados los procesos de participación, se ha realizado un diagnóstico de accesibilidad del municipio recogido en fichas de accesibilidad. Se han detectado las barreras y problemas de accesibilidad de una manera pormenorizada, con vistas a que se propongan soluciones en el plan de actuaciones.

4.1.5 Propuestas participativas

En una segunda convocatoria, los habitantes de Elexalde, Moioordin y Arkotxa tuvieron la oportunidad de diseñar los itinerarios peatonales ideales, así como de aportar propuestas para mejorar la accesibilidad y movilidad de Zarátamo.

4.1.6 Propuestas Técnicas

Una vez analizados mediante la diagnosis los problemas detectados y determinados los objetivos y las prioridades, y atendiendo a las aportaciones de la ciudadanía, se han elaborado diversas propuestas de actuación incluyéndose la valoración económica de cada una de ellas.

Se han estudiado y observado si todos los elementos municipales se adecuan a las leyes y normas de accesibilidad vigentes proponiendo la inclusión, corrección o sustitución de elementos o realización de obras en su caso.

4.1.7 Priorización inicial

Una vez elaboradas las propuestas de actuación se ha realizado una priorización de las mismas a través de un plan de etapas para que el cumplimiento del plan sea asumible en los 4 años siguientes a su aprobación. Para realizar esta priorización además de otras variables, se ha tenido en cuenta que el presupuesto ejecución anual para la realización de las obras sea proporcional y asumible.

4.1.8 Priorización definitiva

Por último, los ciudadanos de Zarátamo tienen la oportunidad de conocer las propuestas y la priorización de las mismas en una última convocatoria y así aportar puntos de vista y sugerencias que puedan influir en la priorización definitiva.



4.2 ÁMBITO

El Plan de Accesibilidad de Zarátamo ha tenido en cuenta el cumplimiento de las leyes y normas relativas a la accesibilidad vigentes en el País Vasco, en especial el “decreto 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación”, que desarrolla las condiciones técnicas necesarias para el cumplimiento de La Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad

Como criterio general, a la hora de redactar el Plan consideramos un elemento **accesible** cuando cumple las normas vigentes. Se considera **practicable** si, cuando sin cumplir las normas totalmente, puede ser utilizado de forma autónoma por una persona con movilidad reducida. Por último, se considera **no accesible** cuando no puede ser utilizada de forma autónoma por una persona con movilidad reducida.

4.2.1 Espacios públicos y vías públicas de uso peatonal

Se han analizado todos los espacios y vías públicas de uso peatonal ubicadas en el suelo urbano de Zarátamo. Se ha estudiado si todos los espacios públicos y vías públicas peatonales de titularidad municipal se adecuan a la normativa vigente y si son accesibles desde el punto de vista funcional.

De cara a realizar el estudio se ha dividido el ámbito de análisis y actuación en zonas.

Este estudio se realizará mediante unas fichas visuales y fáciles de utilizar que contendrán los requerimientos de la normativa vigente para poder visualizar más fácilmente las incidencias a resolver y así mismo, incluirán propuestas de actuación por cada problema o desviación que se haya detectado respecto a la accesibilidad. Todas estas propuestas de actuación que no queden incluidas en las propuestas del plan de movilidad se evaluarán económicamente y se priorizarán una vez redactado el plan.

En este apartado se estudiarán entre otras cuestiones que los itinerarios peatonales sean accesibles (aceras, jardines, vados peatonales, mobiliario urbano, señalización, semáforos, pendientes...)

4.2.2 Edificios Municipales

Se ha evaluado los edificios públicos son accesibles en su generalidad, si cumplen con la normativa vigente, determinando las carencias existentes y proponiendo soluciones valoradas económicamente que se priorizan en cuanto a su ejecución, una vez consensuado con el Ayuntamiento.

La normativa sobre accesibilidad, entre otras cuestiones, regula los requisitos que un edificio público deberían contener en su interior y exterior para considerarse accesible (puertas, el vestíbulo, los pasillos, las escaleras, los pasamanos, rampas,

vestuarios y duchas, servicio adaptado y no adaptado...)

4.2.3 Transporte: Paradas de transporte público y aparcamientos reservados a personas con movilidad reducida

Mediante fichas elaboradas teniendo en cuenta la normativa vigente, se han analizado las paradas de transporte público y las plazas de aparcamiento reservados a personas con movilidad reducida ubicados en el suelo urbano de Zarátamo, destacándose los problemas detectados y proponiendo soluciones valoradas económicamente para su solución.

4.2.4 Comunicación

Se ha realizado un análisis de los sistemas de señalización gráfica, táctil y acústica en edificios públicos, en paradas de autobús y en los espacios públicos analizados en los apartados anteriores



5 CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

La Elaboración del Plan de Etapas se realiza a continuación del análisis y propuestas de intervención, con un nuevo análisis conjunto de los resultados obtenidos, que permite realizar una primera propuesta de plan de actuación, que comprende tanto los itinerarios como los edificios que formarán parte del plan cuadrienal. Para que el Plan sea asumible, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas. Para establecer las prioridades en las que se determinan las zonas, edificios y elementos sobre las que se va actuar, es decir los itinerarios sobre los que se articula el plan de accesibilidad, se tienen en cuenta los criterios que a continuación se desarrollan.

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

5.1 Primer nivel de prioridad: Definición del grado de interés.

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

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

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

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

El plan de etapas se configurará inicialmente, combinando estas dos informaciones, primero clasificar por itinerarios o edificios o líneas o trabajo, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después

programando cada uno de estos itinerarios o edificios o líneas de trabajo, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar.

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

Los criterios de priorización que se utilizaran para definir el grado de interés y de urgencia, es el siguiente:

- Urgencia
 - Usuarios concretos con problemas de movilidad (residencias geriátricas).
 - Riesgo (pavimentos deslizantes, desniveles sin barandillas,...).
 - Existen situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.
- Rentabilidad social: Aquellas actuaciones que beneficien a un número más alto de personas serán las primeras a realizarse.
- Reparto de los beneficios del Plan por todo el territorio: Los efectos del Plan se deben notar en todos los barrios de la población; a ello nos obliga el propio proceso de participación ciudadana, por lo cual, aunque las actuaciones más acuciantes se suelen concentrar en los barrios centrales e históricos, debe existir una distribución geográfica equitativa de las mismas. Ello es preciso para que no se produzca un cierto desencanto delante de este tipo de planes, que nos afectan de alguna manera a todos.
- Previsión en programa de actuación municipal o de otras entidades: Las actuaciones programadas que correspondan a obras de renovación municipales o de otras entidades se colocarán en el plan de etapas de acuerdo con la previsión municipal y si se considera que son prioritarias, se debe plantear a los responsables de las mismas la conveniencia de su adelanto. De esta manera se puede conseguir un considerable ahorro en las actuaciones propuesta por el Plan.
- Demanda de asociaciones y del proceso de participación ciudadana: El conocimiento que aportan las asociaciones de vecinos y las entidades de una población, debe tenerse muy en cuenta, pues refleja la percepción de los ciudadanos delante de los problemas de accesibilidad. Es posible que, a veces, demanden criterios más exigentes que los de la propia ley, respecto a determinados espacios.
- Económico:
 - La capacidad presupuestaria del municipio condicionará las decisiones referentes a los tipos de actuación y también en qué momento se tendrá la capacidad necesaria para afrontar



determinados gastos. Esto es de gran importancia pues se trata de un Plan plurianual, y en general los municipios hacen los presupuestos por anualidades y sólo estudios puntuales de inversiones a más largo.

- También debe hacerse un análisis económico con el objetivo de poder coordinar las inversiones, con posibles subvenciones e inversiones en accesibilidad de otras administraciones o entidades en el municipio.
- Mayores efectos sinérgicos en otros beneficios sociales: Determinadas actuaciones en la accesibilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal como aun revitalización del municipio, el medio ambiente. En las decisiones que competen al transporte determinadas medidas que favorecen la accesibilidad para todos fermentan su uso y como consecuencia, se disminuye la utilización del automóvil, lo cual significa menos contaminación y, paralelamente, disminución de la congestión.
- Disponibilidad y facilidad técnica de ejecución
 - La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones las retrasarán en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente. - Oportunidad según el uso que se haga de las dependencias del edificio.
 - Debe conocerse siempre la previsión de uso de las dependencias que se evalúan, pues en la edificación., los elementos a evaluar dependen del uso de edificios.

6 NORMATIVA

- DECRETO 59/81 de supresión de barreras urbanísticas (Boletín 21/05/81).
- DECRETO 16/83, de 19 de diciembre, sobre normativa para la supresión de barreras arquitectónicas (Boletín nº11 de 19/01/84).
- DECRETO 108/89 sobre medidas financieras y régimen de venta y renta en viviendas de protección oficial de promoción privada y en vivienda usada (Boletín 11/05/89).
- DECRETO 236/89 por el que se crea la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas y establece las características de la misma (Boletín 06/11/89).
- ORDEN del Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente sobre la adjudicación de viviendas sociales, propiedad de la administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Boletín 27/05/94).
- ORDEN del Departamento de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente por la que se aprueban las ordenanzas de diseño de viviendas de protección oficial (Boletín 17/06/94).
- DECRETO 214/96 sobre actuaciones protegidas de rehabilitación del patrimonio urbanizado y edificado (Boletín 13/08/96).
- DECRETO 9/97 por el que se regula la prestación ortoprotésica relativa a prótesis externas, sillas de ruedas, ortesis y prótesis especiales (Boletín 12/02/97).
- DECRETO 92/97 de 22 de abril, del Departamento de Justicia, Economía y Trabajo y Seguridad Social, por el que se regulan las subvenciones a las entidades locales de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la ejecución de obras de reforma destinadas a la mejora de las condiciones físicas de los servicios sociales de base (Boletín nº 85 de 07/05/97).
- LEY 17/97 de perros-guía (Boletín 11/12/97).
- LEY 20/97 de 4 de diciembre para promoción de la accesibilidad (Boletín nº246 de 24/12/97).
- DECRETO 62/00 de Departamento de Sanidad por el que se modifica el Decreto que regula la prestación ortoprotésica relativa a prótesis externas, sillas de ruedas, ortesis y prótesis especiales (Boletín 03/05/00).
- DECRETO 68/00 de 11 de abril del departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, por el que se aprueban normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación (Boletín nº110 de 12/06/00).



- ORDEN de 30 de junio, de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo por la que se establecen medidas tendentes a promover el acceso universal de todos los ciudadanos a la oferta turística vasca (Boletín 10/08/00).
- Real Decreto 1314/1997, de 1 de agosto, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo 95/16/CE, sobre ascensores.
- Real Decreto 1942/93, reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

7 BIBLIOGRAFÍA

AA.VV., Guía para la redacción de un Plan Municipal de Accesibilidad, Real Patronato de Discapacidad, 2001.

Guía técnica de accesibilidad en la edificación 2001. Ministerio de Fomento; Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2001

LIBRO BLANCO: Por un nuevo paradigma, el diseño para todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2003

I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012: por un nuevo paradigma, el diseño para todos, hacia la plena igualdad de oportunidades. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

LIBRO VERDE: La accesibilidad en España: diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Instituto Universitario de Estudios Europeos de la Universidad Autónoma de Barcelona. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003.

La práctica municipal en el ámbito de la accesibilidad. Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 2003

Accesibilidad para personas con ceguera y deficiencia visual. ONCE. 2003.

Características de la rotulación para personas con discapacidad visual. ONCE. 2006.

Guía para la redacción de un Plan Municipal de Accesibilidad. Real Patronato sobre Discapacidad. 2006.



8 ANEXOS

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

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