



Plan de accesibilidad de Montilla

Volumen I Memoria del municipio



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SECRETARÍA GENERAL
DE ASUNTOS SOCIALES
INSTITUTO DE MIGRACIONES
Y SERVICIOS SOCIALES

UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo
de Desarrollo Regional



SUMARIO - Plan de accesibilidad de Montilla

Memoria del municipio

Volumen I

Normativa de accesibilidad

Volumen II

Plan de actuación

Volumen III

Plan de actuación en la Vía Pública	Capítulo I
Presupuesto Reducido	Anexo I
Presupuesto Ampliado	Anexo II
Plan de actuación en la Edificación	Capítulo II
Plan de actuación en el Transporte	Capítulo III
Plan de actuación en la Comunicación	Capítulo IV
Resumen de Presupuestos del Plan	Capítulo V

Complementos del plan

Volumen IV

Prediagnóstico de movilidad	Capítulo I
Propuesta de ordenanza	Capítulo II
Participación ciudadana	Capítulo III
Propuesta de Ordenación de la Vía Pública	Capítulo IV
Tutelaje 1: curso básico de formación y unificación de criterios	Capítulo V
Tutelaje 2: consultoría de proyectos, obras y compras	Capítulo VI
Banco de imágenes	Capítulo VII
Difusión	Capítulo VIII

INDICE - Memoria

1 Introducción	5
2 Accesibilidad	7
2.1 Accesibilidad y Movilidad	
2.2 Usuarios y Beneficiarios	
3 Legislación	8
3.1 Normativa de Andalucía	
3.2 Otras Normativas	
4 Descripción del Municipio	8
4.1 Emplazamiento Geográfico	
4.1.1 Accesos	
4.2 Condiciones Climáticas	
4.3 Datos sociodemográficos	
4.3.1 Evolución de la población en el siglo XX	
4.3.2 Población según sexo	
4.3.3 Población según edad	
4.3.4 Población inmigrada	
4.4 Datos socioeconómicos	
4.4.1 La Estructura Productiva	
4.4.2 Paro registrado	
4.5 Estructura Urbana	
4.6 Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico	
4.7 Fuentes consultadas	
5 Necesidades y Objetivos del Plan	19
5.1 Necesidad de redactar un Plan de Accesibilidad	
5.2 Objetivos	
5.3 Criterios	
5.3.1 Volumen III Capítulo I Plan de actuación en la Vía Pública	

- 5.3.2 Volumen III Capítulo II Plan de actuación en la Edificación
- 5.3.3 Volumen III Capítulo III Plan de actuación en el Transporte
- 5.3.4 Volumen III Capítulo IV Plan de actuación en la Comunicación
- 5.3.5 Volumen IV Capítulo I Complementos del Plan: Prediagnóstico de Movilidad
- 5.3.6 Volumen IV Capítulo II Complementos del Plan: Propuesta de Ordenanza
- 5.3.7 Volumen IV Capítulo III Complementos del Plan: Participación Ciudadana
- 5.3.8 Volumen IV Capítulo IV Complementos del Plan: Tutelaje 1: Curso Básico de Formación y Unificación de Criterios
- 5.3.9 Volumen IV Capítulo V Complementos del Plan: Tutelaje 2: Consultoría de proyectos, Obras y Compras
- 5.3.10 Volumen IV Capítulo VI Complementos del Plan: Banco de Imágenes
- 5.3.11 Volumen IV Capítulo VII Complementos del Plan: Difusión

6 Ámbitos de Actuación

23

- 6.1 Vía Pública
- 6.2 Edificios
- 6.3 Transporte
- 6.4 Comunicación

7 Metodología de Estudio en cada ámbito

24

- 7.1 Vía Pública
 - 7.1.1 Recorrido y análisis de todo el territorio
 - 7.1.2 Diagnóstico general
 - 7.1.3 Fase Prioritaria
- 7.2 Edificios
 - 7.2.1 Diagnóstico general
 - 7.2.2 Informes de los edificios
- 7.3 Transporte
- 7.4 Propuesta de Ordenanza / Propuesta de Modificación de la ley

8 Instrumentos

29

- 8.1 Equipo Técnico
- 8.2 Cartografía y Digitalización
- 8.3 Programa S.I.G
- 8.4 Bases de Precios
- 8.5 Gestión del Plan



1 Introducción

La sociedad europea experimenta un creciente envejecimiento de la población; éste se produce por una disminución de efectivos en edades jóvenes (caída de la natalidad), por un incremento del número de efectivos que entran en las edades mayores (caída de la mortalidad) y también por un aumento de las edades máximas que alcanzan las personas (mayor esperanza de vida).

En España existen cerca de 7.000.000 de personas mayores de 65 años, que representan un 17% de la población total. Asimismo, en las proyecciones futuras, este fenómeno se convierte también en la característica más importante e inevitable de la evolución demográfica. ¹

Ante este escenario debemos reflexionar y tener en cuenta que **todos**, en una o más etapas de nuestras vidas, sufriremos algún tipo de discapacidad o problema de movilidad.

Asimismo, en España viven 3.528.221 de personas con alguna discapacidad o con limitaciones que han causado o pueden llegar a causar discapacidades, lo que, expresado en términos relativos, representa un 9 % de la población total. ²

Es de destacar que el punto más frecuente entre las personas con algún problema de movilidad es **la dificultad para desplazarse fuera del hogar**, que afecta a un 60 % de las personas con discapacidades mayores de 6 años, seguida de la discapacidad para realizar tareas del hogar y de otras relacionadas con la motricidad. Le siguen en importancia cuantitativa las discapacidades para ver y oír, mientras que las discapacidades de autocuidado, aprendizaje, relación y comunicación, tienen una prevalencia sensiblemente menor. ³

Por lo antes expuesto, el problema no debe ser ajeno y por tanto, no basta con abordar un plan de supresión de barreras arquitectónicas para intentar resolver problemas que responden a necesidades puntuales. Resulta imprescindible encarar un plan con el objetivo de que la **Ciudad / Población tiene que ser para Todos**, identificando las verdaderas necesidades de la totalidad de los habitantes de la Ciudad / Población.

Abordar un Plan para Todos es afrontar un compromiso con todos los habitantes actuales y también con las generaciones futuras, entendiendo que:

El uso del espacio público es un derecho ciudadano; en él coinciden y se expresan diversos colectivos sociales y culturales, de edad y género distintos.

Por ello, el **derecho a la accesibilidad al espacio público** es también un derecho ciudadano.

¹ Fuente: NIE (Instituto Nacional de Estadísticas): La población de España.

² y ³ Fuente: Avance de resultados de la Encuesta sobre Discapacidades, Deficiencias y Estado de Salud (1999). La Encuesta se ha aplicado a la población residente en domicilios particulares, por tanto, excluye a las personas con discapacidad que viven en centros residenciales.

El acceso al espacio público representa, además, accesibilidad a la información e intercambio, accesibilidad a las oportunidades, accesibilidad a la formación y a la ocupación y accesibilidad a las ofertas urbanas.

Un Plan de Ciudades / Poblaciones para Todos es un plan particularizado y adecuado a la escala y situación de cada población o ciudad, teniendo en cuenta en detalle el estado actual de la misma y previendo su desarrollo futuro.

Un Plan de Ciudades / Poblaciones para Todos intenta descubrir y dar respuestas a las verdaderas necesidades de sus habitantes, mejorando la calidad de vida de todos.

Un Plan de Ciudades / Poblaciones para Todos requiere una Formación adecuada dirigida a los responsables de llevarlo a cabo, autoridades y técnicos municipales, así como también a responsables de instituciones públicas, privadas, educadores, docentes responsables de la educación cívica y habitantes en general. Por ello se incluye el **Volumen IV Complementos al Plan Capítulo IV Tutelaje 1: Curso Básico de Formación**.

Un Plan de Ciudades / Poblaciones para Todos requiere un Seguimiento adecuado, pues no puede cambiar la realidad por sí mismo sino que implica, en una primera instancia, un cierto seguimiento en cada caso en particular (Tutelaje, control y consultas de casos especiales). Por ello se incluye el **Volumen IV Complementos al Plan Capítulo V Tutelaje 2: Proyectos, Obras y Compras**.

Un Plan de Ciudades / Poblaciones para Todos implica Participación, porque si no se implican todos los colectivos que integran la ciudad o población, no será un Plan para Todos sino de algunos. Por ello, es importante fomentar mecanismos de participación ciudadana, encuentros, talleres de trabajo, información y difusión del plan, que representen a todos y no sólo a las instituciones públicas o privadas. Por ello se incluye el **Volumen IV Complementos al Plan Capítulo III Participación Ciudadana**.

Por lo tanto, es tarea del Plan de Accesibilidad proponer las intervenciones y los criterios necesarios que tengan que llevarse a cabo en los entornos de la vía pública, la edificación y el transporte, estudiando también los aspectos de la comunicación para conseguir estos objetivos.

2 Accesibilidad

2.1 Accesibilidad y Movilidad

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

El concepto de Accesibilidad va unido al de movilidad. La posibilidad de movimiento, traslado o desplazamiento con facilidad y comodidad debe hacerse de manera autónoma. El desplazamiento dentro de la población o ciudad comprende tanto el traslado a pie como también el desplazamiento mediante modos de transporte diversos.

En poblaciones o sectores de ciudades donde la escala lo permite, la movilidad a pie adquiere mayor relevancia. A través del traslado a pie, la gente se relaciona más estrechamente con sus vecinos, además de ser un modo de movilidad sostenible y saludable.

Otro modo de transporte a fomentar, siempre que la topografía lo permita, es el uso de la bicicleta, en especial en el colectivo de niños y jóvenes. Para ello es necesario garantizar una movilidad segura y amable.

Asimismo, es importante para distancias mayores, contar con un transporte público cómodo y accesible, ya que éste puede ayudar a prescindir en parte del vehículo particular. Así se evitarán problemas tales como la contaminación ambiental, aparcamientos insuficientes y bloqueo de calles y aceras (en especial en sitios donde las calles se utilizan para andar y jugar, es decir, como verdaderas plazas y lugares de encuentro).

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

2.2 Usuarios y Beneficiarios

Es evidente que los usuarios de la Ciudad / Población son todos: niños, jóvenes, adultos, gente mayor y personas con todo tipo de capacidades.

Por lo tanto, cuando analizamos la Ciudad / Población, cuando establecemos criterios para esta transformación, tenemos que pensar en niños, jóvenes, adultos, gente mayor, personas que tienen dificultades a la hora de caminar, personas que tienen que moverse con la ayuda de una silla de ruedas y personas que tienen problemas visuales y auditivos.

Por ello, todos los ciudadanos son los beneficiarios potenciales al mejorar la Accesibilidad de la Ciudad / Población, al diseñarla mediante un proceso de transformación en una Ciudad / Población para Todos bajo los criterios del Diseño para Todos.

3 Legislación

3.1 Normativa de Andalucía

- Ley 1/1999, de 31 de marzo, de atención a las personas con discapacidad en Andalucía.
- Decreto 72/1992, de 5 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas para la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte en Andalucía.

3.2 Otras Normativas

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de Igualdad de Oportunidades, no discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad.
- I Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012:
http://www.seg-social.es/inserso/discapacidad/ipna2004_2012.pdf

4 Descripción del Municipio

4.1 Emplazamiento Geográfico

La ciudad de Montilla se localiza al sur de la provincia de Córdoba y está situada a 44 km de la capital. Limita con las localidades de La Rambla, Montemayor y Espejo al norte; Castro del Río y Cabra al este; Monturque y Aguilar de la Frontera al sur y Montalbán de Córdoba al oeste. Su término municipal tiene una extensión de 169,44 km², con una población de 23.245 habitantes y forma parte de la comarca "Campiña Sur", región de tierras fértiles y relieve suave y alomado.

El rasgo característico más destacable es la homogeneidad del término municipal. Se trata de un medio físico en el que proliferan los cerros testigo como elementos diferenciadores, encontrándose un paisaje muy humanizado donde predominan viñas y olivos.

Observamos en Montilla dos zonas claramente diferenciadas: la "Sierra" y la "Campiña". Existen múltiples caseríos en ambas zonas, denominados lagares, molinos y cortijos. Los lagares están destinados a la elaboración del mosto y el vino, los molinos a la fabricación del aceite y los caseríos al cultivo del cereal.

Montilla es un centro básico en el Sistema Urbano Andaluz y en consecuencia forma parte de un área subregional de influencia de Córdoba que, al conformarse en un centro subregional, actúa como foco de atracción económica y social.

Es un municipio con una alta densidad de población (135,9 hab/km²). Fundamentalmente, la población se concentra en el núcleo de población (22.532 habitantes en 2003) aunque encontramos entidades de población (713 habitantes en 2003) fuera del mismo, lo cual ocasiona ciertos problemas de gestión, sobre todo en la provisión de servicios básicos.

El casco urbano se extiende a lo largo de unos 4 km asentado sobre tres suaves colinas por la parte sur y suroeste llamadas Sierras de Montilla; con una altitud media de 372 metros sobre el nivel del mar.

Las entidades de población que están fuera del casco urbano son: Vereda del Cerro Macho, La Toba, La Salud, La Zarza, Cerro el Humo, Llano Mesto, Cortijo Blanco, San Francisco y Río Frío, destacándose en concentración de población "Vereda del Cerro Macho" y "La Toba".

4.1.1 Accesos

Montilla cuenta con un lugar de privilegio respecto a las principales vías de comunicación de Andalucía.

El principal sistema de comunicación es el transporte por carretera. Existe una red de hasta 15 carreteras que atraviesan el término municipal, destacándose entre ellas la carretera Nacional 331 Córdoba - Málaga, la cual se configura como el eje de la comarca Campiña Oeste, uniendo la parte occidental de Andalucía con la Costa Mediterránea.

Este eje principal (N 331) enlaza con la "N IV" que une Madrid con Cádiz y con la A-92 (en Antequera). La Nacional 432 comunica la ciudad de Córdoba con la provincia de Jaén pasando por Espejo, Castro del Río y Baena. Desde Montilla se accede a la misma desde la Comarcal C-329.

Otras carreteras comarcales a destacar son la C-331 que comunica Montilla con Santaella y la Rambla, la C-309 que comunica Montilla con Espejo y la C-329 que pasa por Aguilar y Puente Genil.

Asimismo, Montilla cuenta con una extensa red de Caminos Rurales (300 km) debido principalmente a la estructura de propiedad de la tierra (minifundio).

Otro elemento importante de conexión del municipio es la línea férrea que pasa por Montilla, que discurre por el oeste del núcleo y enlaza con los municipios de su entorno más inmediato, la capital cordobesa, así como con muchas de las principales ciudades del país.

Es el caso de la línea de Ferrocarriles de alta velocidad AVE, Madrid -Sevilla-Córdoba y también la línea TALGO a Málaga; además de otros trenes regionales y de cercanías.

Andalucía cuenta también con dos aeropuertos internacionales: Málaga y Sevilla, ambos muy cercanos a la ciudad de Montilla, y otros de carácter nacional como el Aeropuerto de Córdoba (a 30 minutos), Granada, Jerez o Almería.

Asimismo, la ciudad cuenta con un servicio de líneas interurbanas de autobuses que permiten la comunicación fluida entre la ciudad, la capital y el resto de la provincia.

4.2 Condiciones Climáticas

El clima de Montilla es mediterráneo aunque con ciertas características propias del clima continental, con inviernos templados-fríos y veranos muy calurosos.

La pluviosidad presenta irregularidad interanual, con ciclos de sequía (pluviometría entre 200 y 500 litros por metro cuadrado) y ciclos más húmedos (precipitaciones superiores a 500 litros). En los últimos años ha habido dos períodos secos, los correspondientes a los años 94/95 y 98/99.

La temperatura media registrada, según el Instituto Nacional de Meteorología, es de 19 °C.

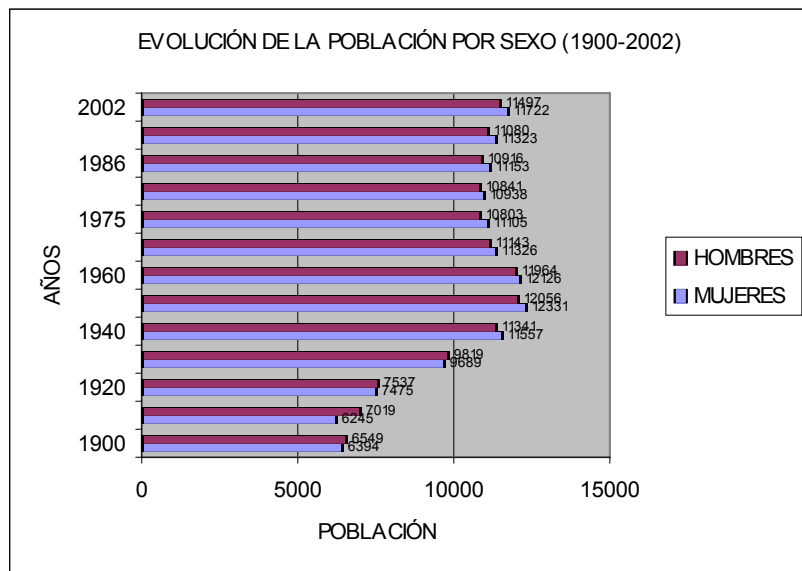
4.3 Datos sociodemográficos

La población de Montilla ha experimentado en los últimos años un crecimiento lento pero sostenido y alcanza hoy los 23.245 habitantes.

4.3.1 Evolución de la población en el siglo XX

En el gráfico puede comprobarse que entre los años 1900-1930 existe un predominio en la población masculina respecto a la femenina, hasta que en 1940 se manifiesta un cambio en dicha tendencia superando el número de mujeres al de hombres, situación que se mantiene hasta la actualidad.

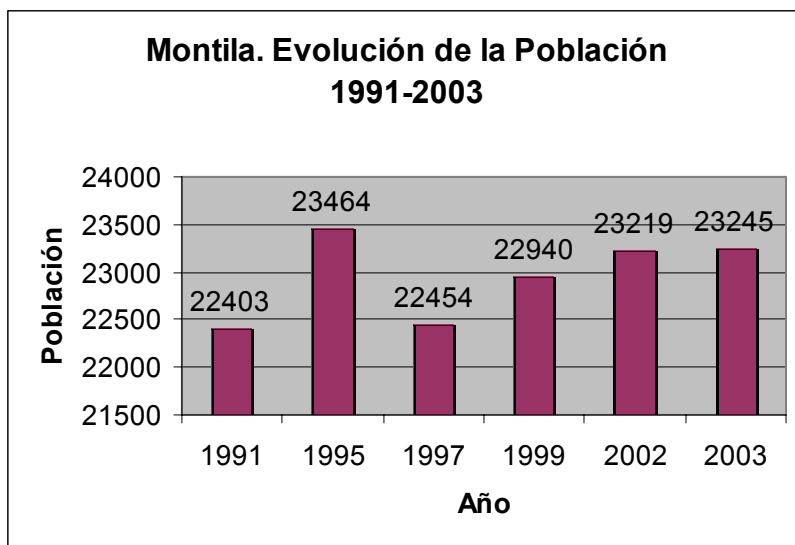
Puede atribuirse este cambio, en un primer momento, a la Guerra Civil Española (1936-1939) y posteriormente esta tendencia se ha mantenido como consecuencia de una mayor esperanza de vida en las mujeres..



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

Si analizamos la evolución de la población montillana, haciendo una comparación entre el último tercio del siglo XX e inicios del siglo XXI vemos que, tras una reducida población en 1991 (22.403 habitantes), encontramos una recuperación en 1995 (23.464 habitantes).

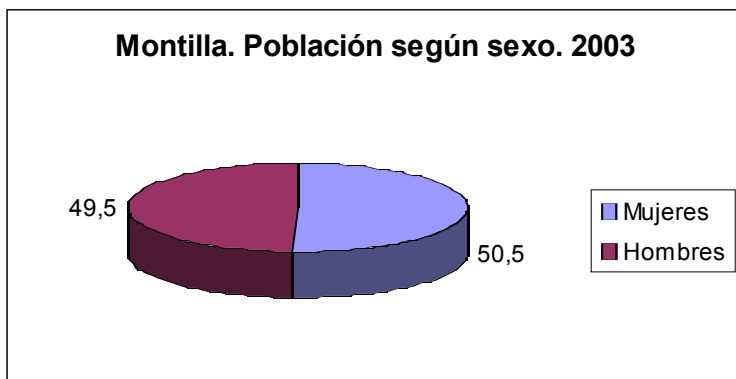
Después, se produce un fuerte descenso en 1997 con 22.457 habitantes como consecuencia de la segregación de la Aldea de Santa Cruz . A partir de este año, la población comienza a crecer lenta pero progresivamente hasta llegar a los 23.245 habitantes en el año 2003, volviendo a los mismos niveles que en 1995, antes de la segregación.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

4.3.2 Población según sexo

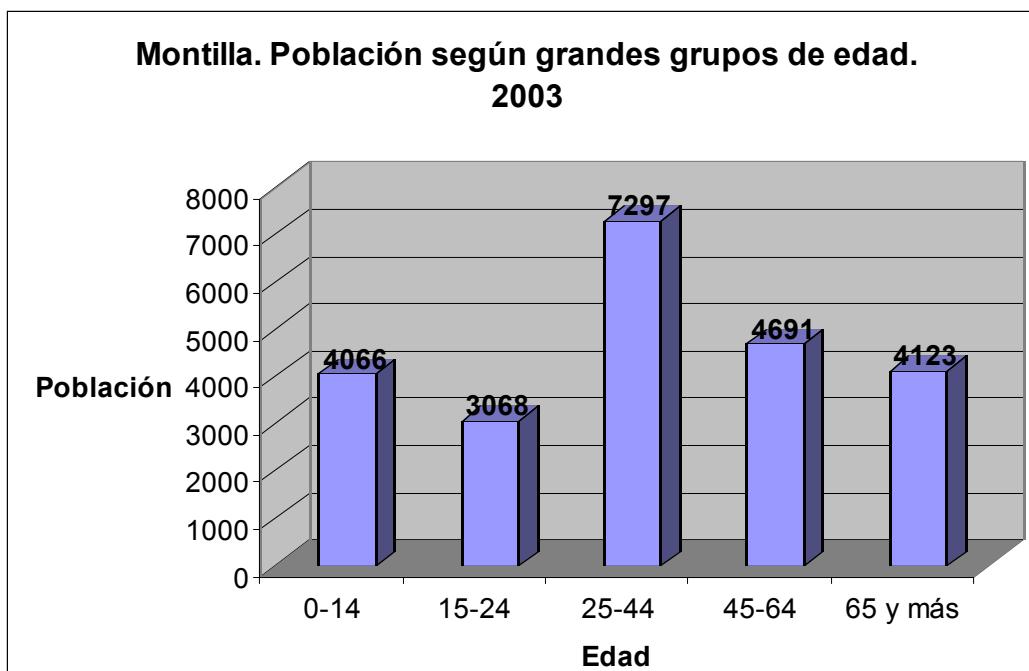
En el año 2003 la población montillana se divide prácticamente en partes prácticamente iguales de mujeres y hombres. La población femenina es ligeramente mayor (11.738 mujeres), con una diferencia mínima (231 mujeres) sobre la población masculina (11.507 hombres).



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

4.3.3 Población según edad

En el año 2003, el 17,5 % de la población de Montilla tenía menos de 14 años, el 13,2 % entre 15 y 24 años, el 31,4 % entre 25 y 44, el 20,2 % entre 45 y 64 años y el 17,7 % más de 64.

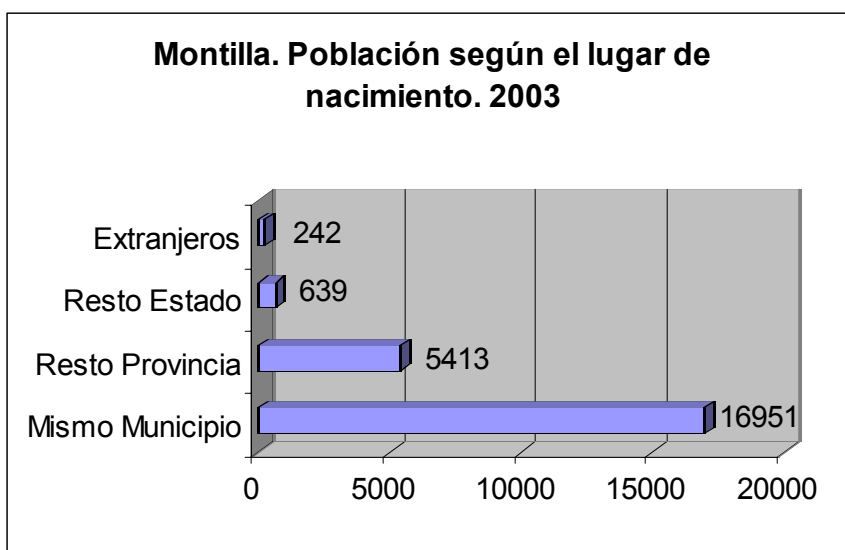


Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

4.3.4 Población inmigrada

Sólo el 3,8 % de la población montillana es de origen inmigrante, de ellos sólo el 1 % ha nacido en el extranjero.

Montilla presenta un saldo migratorio negativo (resultado de restar la inmigración exterior e interior con la emigración interior) de “-26” en el año 2002, lo cual indica que la emigración ha sido mayor que la inmigración.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

4.4 Datos socioeconómicos

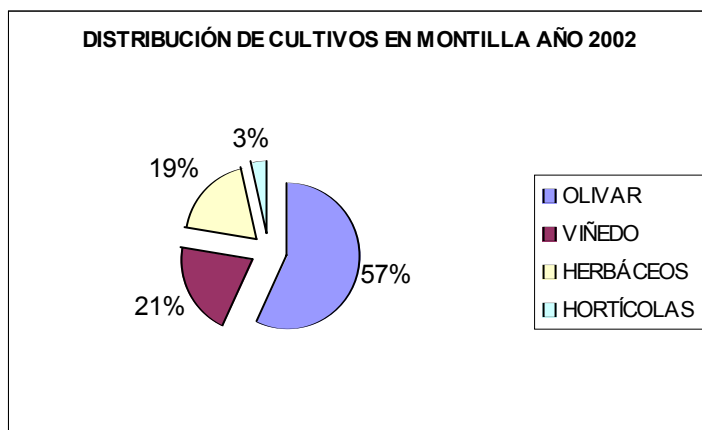
4.4.1 La estructura productiva

Agricultura y Ganadería

La ciudad de Montilla, al igual que el resto de las localidades de la Campiña, es tradicionalmente agrícola. La ganadería apenas tiene repercusión en la economía montillana, aunque en la actualidad se observa un aumento en el número de explotaciones (49 explotaciones en 2002).

La superficie total de término municipal de Montilla está formada por 17.041 hectáreas. De ellas, 16.219 hectáreas son superficie de cultivo, mientras que el resto, 822 hectáreas, son urbanas y vías de comunicación.

La superficie cultivada de secano a final del 2002 es de 15.664 hectáreas (96,57% del total de la superficie cultivada), mientras que la de regadío tan sólo llega a 555 hectáreas (3,43% de la superficie cultivada).



Observamos en el gráfico que el olivar es el cultivo más extendido con un 57 % de la superficie cultivada. Su crecimiento se debe principalmente a las ayudas que este cultivo ha recibido por parte de la Unión Europea. Los viñedos se sitúan en segundo lugar y en este punto se observa una importante reducción en los últimos años de la extensión de la superficie cultivada, producto de la no asignación por parte de la CEE (Comunidad Económica Europea) de nuevas superficies a plantar para la zona Montilla-Moriles.

Entre los cultivos herbáceos se destacan el trigo, la cebada y el girasol. La superficie de cultivo de estos se ha visto reducida debido al aumento de la producción de olivares.

Por último, el cultivo hortícola no es significativo en la zona, representando sólo un 3 % de la superficie cultivada.

Industria y Construcción

Si consideramos las altas en el Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E), existentes en el año 2002, los sectores que preponderan son el sector de la Construcción (35 %), el sector Agroalimentario (19 %), la industria de Transformación de Metales, la industria de la Madera (7 %), la industria Textil y de Cueros (7 %), la industria de productos no metálicos (7 %), Industria de Transformación de Plásticos y Artes Gráficas(6%), las de Fabricación de maquinaria y equipamiento(3%) y las Industrias de nueva creación(6%).

La Industria Agroalimentaria siempre ha tenido un peso importante en Montilla, principalmente por su vínculo con el sector agrario. En este sector, destacan las Industrias de Elaboración y Crianza de vinos (42 empresas en 2002).

El sector vitivinícola es muy importante, su denominación de origen es Montilla-Moriles. La superficie total de la Denominación Montilla-Moriles en el año 2002 era de 9.630 hectáreas, estando la mayoría concentrada en los municipios de Montilla, Aguilar de la Frontera y Lucena, correspondiendo a Montilla el 35.80 %, que concentra la mayor superficie de cultivo.

Existen en la Zona, según los últimos datos del 2002, 4.081 vitivinicultores, de los cuales 1.453 son de Montilla. Generalmente las explotaciones son de pequeño tamaño y se encuentran muy atomizadas.

Respecto a la industria de la construcción, se observa un importante crecimiento en la actualidad. La tasa de paro más baja en Montilla corresponde a este sector. Esta situación puede explicarse debido a que en los últimos años la compra de viviendas se ha disparado, lo cual provoca una mayor demanda de empresas dedicadas a la construcción.

Servicios

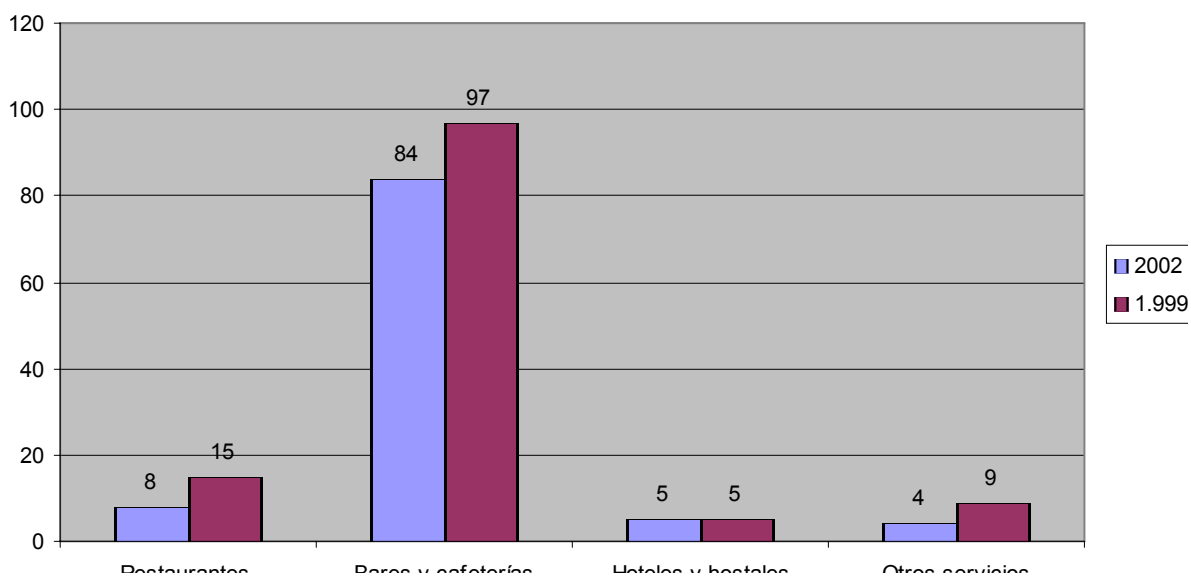
El sector que más ha crecido en Montilla es el turismo. Desde la creación de la Oficina de Turismo en Agosto de 1994, el número de visitantes a Montilla ha crecido de forma considerable, ya que en 1999 se alcanzaron unos máximos con 13.382 visitantes. La tendencia se orienta cada vez más hacia el sector del vino, con especial incidencia en lagares, bodegas y otras instalaciones relacionadas con el mundo rural.

Montilla forma parte de importantes rutas turísticas andaluzas como la Ruta del Califato y la Ruta de Al-Andalus.

La disponibilidad de plazas hoteleras en Montilla asciende a una cifra de 205; entre ellas, 131 son de Hoteles de 1 y 3 estrellas, 50 de Hostales y 24 plazas de Alojamiento Rural.

En el gráfico observamos un ligero decrecimiento en el número de Restaurantes y Bares respecto al año 1999.

Montilla. Sector Hostelería. Licencias I.A.E 1999-2002



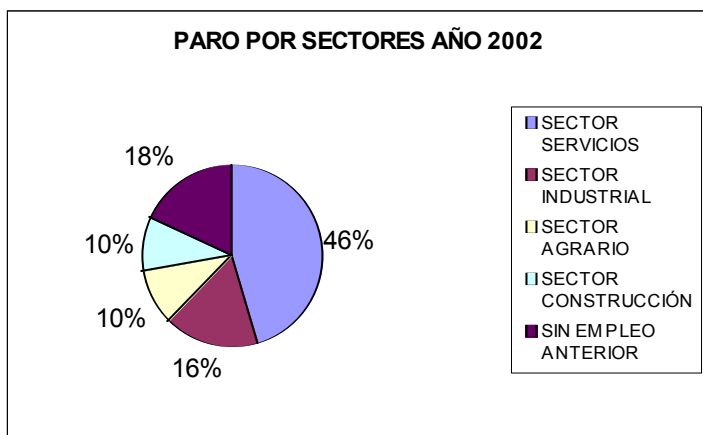
Fuente: Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E)

4.4.2 Paro registrado

En 2002, el número de parados del sexo femenino era de 843 mujeres (65.2%), cifra considerablemente más alta que la de desempleados masculinos, 450 hombres (34.80%). La tasa de paro femenina en 2002 era de 11,31%, mientras que la tasa de paro masculina era de 5,9%.

Paro registrado por sectores

Respecto al índice de población desempleada por sectores, observamos que en el sector servicios es donde se registran los mayores valores, seguido del Sector industrial (18 %), del sector agrario (10 %) y del sector de la construcción (10 %).



Fuente: INEM

4.5 Estructura Urbana

Montilla es un centro básico en el sistema urbano andaluz y por lo tanto forma parte de un área subregional de influencia de Córdoba capital, que como centro subregional, actúa como foco de atracción económica y social.

Se trata de un municipio con una densidad de población alta (135,9 habitantes/km²). La población se concentra fundamentalmente en el núcleo de la ciudad, si bien existen unas 700 personas que viven en zonas no urbanizadas, lo que lleva aparejado ciertos problemas de gestión, como la prestación de servicios básicos.

El eje estructurante de la ciudad se define por la Avenida Andalucía / Puerta Aguilar/ Corredera que atraviesa la ciudad en sentido longitudinal. La ciudad se conforma en su mayoría por calles estrechas e irregulares. A diferencia de la mayoría de las ciudades andaluzas no cuenta con una plaza mayor pero sí, en cambio, presenta varias plazas de escala menor, algunas rodeadas de edificios de gran valor arquitectónico.

El principal sistema de comunicación de la ciudad es el transporte por carreteras que atraviesan el término municipal. En igual importancia de conexión con el municipio está la línea Férrea que pasa por el lado oeste del núcleo urbano, que enlaza con los otros municipios de su entorno más inmediato, con la capital cordobesa y con el resto de las principales ciudades del país.

Montilla dispone de un sistema de equipamientos suficientes para dar servicio a las necesidades de la población local, espacios libres, equipamientos sanitarios, educacionales y deportivos culturales al oeste del núcleo urbano y en la zona de urbanizaciones de los Cerros.

La Ciudad cuenta también con un sistema de espacios verdes como el Paseo de Cervantes, el Paseo de las Mercedes y el Parque Tierno Galván, entre otros.

En cuanto al paisaje urbano, Montilla es una ciudad que se sitúa sobre una loma, lo que favorece su visibilidad desde el exterior. A la vista aparece como un poblamiento rodeado de campos de cultivo, si bien la imagen que ofrece desde la entrada de Córdoba es menor como consecuencia del polígono industrial.

4.6 Patrimonio Arquitectónico y Urbanístico

El territorio donde hoy se asienta la ciudad estuvo ya poblado hace 6.000 años. Según algunos historiadores, pudo ser Munda, escenario de luchas entre César y Pompeyo.

Tras el dominio árabe, fue conquistada por Fernando III en 1240, formando parte del señorío de Aguilar; luego, en 1343, llega a pertenecer el territorio a G. Fernández de Córdoba. Y es en el año 1371 cuando Montilla posee término municipal independiente y tiene la población el título de Villa.

A lo largo del siglo XV la población sigue reforzándose y su término jurisdiccional irá configurándose a lo largo del siglo.

Legado de su larga historia, Montilla tiene un patrimonio arquitectónico muy interesante. Entre sus monumentos más destacados, tenemos la casa de San Juan de Ávila; la Casa-Museo del Inca Garcilaso de la Vega y el Castillo de Montilla, que en su época de mayor apogeo fue el más importante de Andalucía.

La iglesia Mayor del apóstol Santiago (siglo XV), templo gótico-mudéjar ubicado dentro del antiguo recinto del castillo, restaurada en el siglo XVIII, con retablo renacentista y esculturas de Juan de Mesa y Pedro de Mena; la Iglesia conventual de Santa Clara, con artesanado mudéjar y retablo churrigueresco, la iglesia del convento de Santa Ana, con retablo e imágenes de Pedro Roldán y Duque cornejo y la Iglesia Patronal de San Francisco Solano, declarada de interés nacional.

El patrimonio artístico es rico y variado, en especial sobresalen esculturas y objetos religiosos.



4.7 Fuentes consultadas

- INE (Instituto Nacional de Estadísticas).
- Página web de la Comarca.
- Ayuntamiento de Montilla- Consejería de Obras Públicas y Turismo.
- Sistema de Información multiterritorial de Andalucía.
www.ayunmontilla.org
www.puebloapueblo.com
www.motillaonline.com
www.mispueblos.com
www.montilla.es
- Propuesta de Agenda 21 local.
- Estudio Diagnóstico - Montilla 2003.
- Agenda 21 Local de Montilla. Diagnosis Ambiental. Consultora Analiter S.L.

5 Necesidades y Objetivos del Plan

5.1 Necesidad de redactar un Plan de Accesibilidad

Abordar un proceso de transformación del espacio público en un pueblo o ciudad no puede hacerse sin tener una visión de conjunto y sin disponer de un diagnóstico que determine la situación actual.

Por este motivo es necesario detectar la problemática en cada caso, conocer con detalle la particularidad de la población o ciudad y programar las intervenciones necesarias de acuerdo con el grado de prioridad establecido.

También es necesario conocer el coste de la intervención y sobretodo aplicar el procedimiento de gestión más idóneo con tal de optimizar al máximo las acciones municipales.

Así pues, el Plan tiene que determinar:

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

Con este documento el Ayuntamiento puede abordar el objetivo previsto con mayores garantías de éxito.

5.2 Objetivos

- Disponer de un instrumento que haga posible la transformación de la Ciudad / Población de cara al futuro.
- Disponer, desde el propio Ayuntamiento, de un programa de intervenciones que haga posible conocer cuáles de éstas tienen prioridad para así llevarlas a cabo.
- Conocer el sistema de gestión en cada intervención para optimizar al máximo las inversiones municipales.
- Contemplar las necesidades municipales y las capacidades de inversión para que el Plan pueda ser asumido por el Ayuntamiento.

5.3 Criterios

5.3.1 Volumen III Capítulo I Plan de actuación en la Vía Pública

En cuanto a las intervenciones:

Se propone la ampliación de aceras, en los casos de que esto sea posible, permitiendo la circulación simultánea de 2 personas como mínimo. O bien, construir plataformas únicas en aquellas calles estrechas en las que el peatón no puede circular de manera segura, construir pasos peatonales al nivel de la calzada, reordenar los elementos de mobiliario urbano, de señalización y comerciales, procurando que estos estén siempre en el lado externo de la acera.

Se identifican hábitos propios de poblaciones pequeñas. Las personas caminan por las calles y en general, hay buena convivencia entre la circulación de vehículos y la de peatones.

Asimismo, es aconsejable eliminar aquellos elementos que por su diseño son inaccesibles o peligrosos, sustituyéndolos por otros de diseño correcto.

En cuanto a la gestión:

- Proponer hacer accesibles, de acuerdo con los criterios que determina el Plan, todas las obras del Programa de Actuación Municipal.
- Proponer hacer actuaciones de mantenimiento en todas esas intervenciones donde sólo fuera necesario reubicar elementos.
- Proponer establecer convenios con compañías de servicios en los casos en los que fuera necesario soterrar líneas eléctricas o telefónicas, o bien cuando tengan que pasar nuevos sistemas (fibra óptica).
- Proponer una actuación propia de accesibilidad en los casos no comprendidos en los anteriores.

Sin embargo, resulta importante aclarar que pueden surgir contradicciones entre la Normativa vigente y las propuestas de intervención debido a la generalización de la Normativa, que no contempla escalas de poblaciones, hábitos sociales muy arraigados y características topográficas.

5.3.2 Volumen III Capítulo II Plan de actuación en la Edificación

En cuanto a las intervenciones:

- Resolver el acceso al edificio procurando no generar accesos alternativos para una PMR.
- Resolver todos los cambios de niveles en el itinerario horizontal.
- Ubicar ascensores para permitir el acceso a las plantas superiores.
- Situar, como mínimo, un lavabo adaptado en cada una de las plantas.

- Convertir en accesibles tanto los lavabos de hombres como los de mujeres.
- Resolver todos los medios de comunicación e información.

En cuanto a la gestión:

- Proponer la actuación en nuevas obras de acuerdo con las directrices del Plan.
- Proponer el establecimiento de convenios con otras administraciones para que se adapten sus edificios.
- Proponer campañas de difusión y de incentivos hacia los comerciantes para que hagan accesibles los locales.
- Proponer unas actuaciones específicas inmediatas de acuerdo con las necesidades del Ayuntamiento y de los ciudadanos.

5.3.3 Volumen III Capítulo III Plan de actuación en el Transporte

En cuanto a intervenciones:

- Hacer accesibles los vehículos.
- Disponer de taxis adaptados.
- Tener paradas accesibles y confortables.
- Disponer de aparcamientos reservados en los entornos de todos los centros de interés municipal.
- Proponer cualquier otra actuación con tal de mejorar la movilidad en el municipio.

En cuanto a la gestión:

Dependerá de las competencias municipales en cada tema.

5.3.4 Volumen III Capítulo IV Plan de actuación en la Comunicación

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

5.3.5 Volumen IV Capítulo I Complementos del Plan: Prediagnóstico de Movilidad

- Analizar los parámetros que caracterizan la movilidad.
- Determinar e identificar las disfunciones y las oportunidades existentes en el municipio y cómo se relacionan estos parámetros con el Plan de Accesibilidad.

5.3.6 Volumen IV Capítulo II Complementos del Plan: Propuesta de Ordenanza

- Generar un Proyecto de Ordenanza que cree un marco normativo para el diseño y rediseño de las calles, como así también las características de diseño y ubicación de los distintos elementos urbanos y de mobiliario urbano.
- Homogeneizar soluciones, teniendo en cuenta el buen diseño, pero también la funcionalidad, la comodidad, los materiales y el mantenimiento.
- Transformar las calles en un sitio cómodo y sin barreras.

5.3.7 Volumen IV Capítulo III Complementos del Plan: Participación Ciudadana

- Conseguir que las demandas de la población estén claramente expresadas y representen a los distintos grupos sociales sin ningún tipo de discriminación.
- Promover la iniciativa, la implicación y la corresponsabilidad de ciudadanos / pobladores en la definición de planes y proyectos, ejecución de obras y gestión de servicios municipales.
- Multiplicar los canales de comunicación gobierno - ciudadano.
- Orientar las energías sociales hacia objetivos de interés colectivo, desarrollando la consciencia cívica de los vecinos.
- Instalar con constancia el debate sobre temas de interés ciudadano, creando una relación entre ciudadanos, asociaciones y gobierno.

5.3.8 Volumen IV Capítulo IV Complementos del Plan: Tutelaje 1: Curso Básico de Formación y Unificación de Criterios

- Informar y formar, de manera transversal, a los técnicos y demás gestores que intervienen en el municipio.
- Unificar criterios.
- Convencer a los agentes públicos de la importancia de su participación y corresponsabilidad en el proceso de transformación del municipio.

5.3.9 Volumen IV Capítulo V Complementos del Plan: Tutelaje 2: Consultoría de proyectos, Obras y Compras

- Evitar que se sigan construyendo barreras, colaborando para hacer las cosas bien.

5.3.10 Volumen IV Capítulo VI Complementos del Plan: Banco de Imágenes

Esta herramienta complementaria puede ser utilizada tanto para difusión como para formación, además de ser muy útil como registro histórico de un momento del municipio.

El Banco de Imágenes incluirá fotografías de la ciudad, que se referirán a la Vía Pública, Edificación, Transporte y Comunicación, y que estarán clasificadas por su ubicación y sus características de accesibilidad y diseño.

5.3.11 Volumen IV Capítulo VII Complementos del Plan: Difusión

Vídeo PPT

- Servir como soporte a un DOCUMENTO DE SÍNTESIS, además como herramienta de difusión por los distintos medios que el Ayuntamiento disponga.

Concurso de Dibujo y Pintura Infantil

- Contribuir en la Generación de acciones de largo plazo.

"La realización de un Concurso de Dibujo y Pintura Infantil servirá como aprendizaje y difusión, y al mismo tiempo como siembra, a favor de las generaciones futuras".

6 Ámbitos de Actuación

6.1 Vía Pública

El ámbito de actuación en la vía pública incluye todas las calles y aceras del municipio. Es decir, el estudio de la totalidad del territorio. Se han estudiado las pendientes, el estado actual de las aceras y los puntos peligrosos que merecen una solución inmediata. Mediante el estudio de campo y una reunión realizada con responsables municipales, se ha establecido una zona prioritaria de actuación.

La zona prioritaria ha sido objeto de un estudio más detallado en el que además se ha estudiado la ubicación y diseño de elementos y mobiliario urbano, haciendo propuestas que definan la actuación en las aceras (construcción de aceras, ampliación de aceras, calles con plataforma única y calles con reubicación de elementos).

Este estudio ha permitido elaborar un presupuesto detallado de las intervenciones para la mejora de la zona prioritaria y hacer un diagnóstico y una propuesta de intervención de cómo deberían efectuarse las intervenciones posteriores.

6.2 Edificios

Mediante una reunión realizada con el Alcalde, se han fijado los edificios de uso público de titularidad municipal y/o uso municipal mas relevantes. Se han visitado cada uno de los edificios establecidos y se ha desarrollado un diagnóstico y una propuesta de soluciones en cada caso.

6.3 Transporte

En el apartado de transporte se han estudiado:

- Todas las líneas de autobús urbano e interurbano y sus correspondientes paradas.
- Las paradas de taxi.
- Las plazas de aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida.

6.4 Comunicación

En el apartado de comunicación se han estudiado:

- Vía Pública: se analizaron los aspectos que facilitan la movilidad de los usuarios, esencialmente en aquellas cuestiones que afectan a la señalización y a su diseño.
- Edificación: se analizaron los aspectos que deben cumplir los edificios de uso público en cuestiones como el acceso, la atención al público y la transmisión de información.
- Transporte: se estudiaron las características de señalización de las paradas así como la calidad y la cantidad de la información que se ofrece al usuario.

7 Metodología de estudio de cada Ámbito

7.1. Vía Pública

7.1.1 Recorrido y análisis de todo el territorio

Se han recogido los siguientes datos:

- Anchura de aceras.
 - Acera < 1,20 m
 - Acera entre 1,20 y 1,50 m
 - Acera > 1,50 m

- Calles con aceras estrechas de protección (calles con aceras que no permiten la circulación peatonal y que se usan como plataformas únicas).
- Inexistencia de acera.
- Calles con potencial de convertirse en plataforma única.
- Plataformas únicas existentes.
- Calles sin urbanizar.
- Calles con adoquines de piedra.
- Calles con pendientes bajas, medias y altas.
- Existencia de vados peatonales.
- Puntos peligrosos, es decir, elementos y mobiliario urbano que por su ubicación o diseño suponen un grave peligro para el ciudadano.
- Tipologías de accesos a las viviendas.
- Estado y tipologías de pavimentos.
- Señalización.
- Postes de electricidad y de teléfono.
- Tipologías de alumbrado público.
- Arbolado público.

Se han filmado sectores relevantes del municipio y se han fotografiado todos los tramos de la vía pública y de aquellos puntos y elementos necesarios, tanto para reflejar la problemática de los mismos como para explicar las posibles soluciones.

7.1.2 Diagnóstico general

Con la información del recorrido general de todas las poblaciones y a partir de la recogida del estado actual, se ha elaborado un informe de las características y los problemas principales a tratar.

Mediante este estudio se ha determinado una fase prioritaria de intervención que será objeto de un estudio más detallado.

7.1.3 Fase Prioritaria

La recogida de datos se realizó sobre plano, señalando:

- Anchura de aceras y de calles.
- Tipología de secciones.
- Pendientes.

Se han recogido los elementos urbanos y los elementos de mobiliario urbano según un código.

ELEMENTOS COMUNES DE URBANIZACIÓN		
1A	VADO 120	
1B	VADO BARCA	
1C	ACERA DEPRIMIDA	
1E	OTROS VADOS	
1F	INEXISTENCIA DE VADO	
2A	VADO VEHÍCULOS 20-40-60	
2B	VADO VEHÍCULOS BARCA	
2C	VADO VEHÍCULOS OTROS	
3	PAVIMENTO	
4	ÁRBOL	
5	ALCORQUE	
6	REJA	
7	TAPA DE INSTALACIÓN	
8	ESCALERA	
9	ESCALÓN - ACCESO	
10	RESALTE - DESNIVEL	
11	RAMPA	
12	BORDILLO	
ELEMENTOS PARA LA PROTECCIÓN DE PEATONES		
13	BARANDA	
14	PILONA	
15	TANQUES (Protección de obra)	
16	ZÓCALO	
ELEMENTOS URBANOS DE SEÑALIZACIÓN		
17	RÓTULO	
18	RÓTULO NOMBRE DE CALLE	
19	RÓTULO BANDEROLA	
20	BANDEROLA	
21	SEÑAL INDICADORA DE ITINERARIO	
22	SEÑAL EN EL PAVIMENTO	
23	SEÑAL (general)	
24	SEÑAL DE TRÁNSITO	
25	SEÑAL DE TRÁNSITO (en pared)	
26	SEÑAL LUMÍNICA	
27	PASO DE CEBRA	
ELEMENTOS URBANOS DE ILUMINACIÓN Y SEÑALIZACIÓN		
28	BÁCULO-FAROLA-COLUMNA	
29	APLIQUE (en fachada)	
30	APLIQUE (en el pavimento)	
31	LUZ SUSPENDIDA (entre fachadas)	
32	POSTE DE LUZ O TELÉFONO	
33	SEMÁFORO	
34	SEMÁFORO PARA INVIDENTES	
35	ARMARIO INSTALACIONES	

ELEMENTOS DE MOBILIARIO URBANO		
36	BANCO	
37	JARDINERA	
38	PAPELERA	
39	FUENTE	
ELEMENTOS DE SERVICIOS PÚBLICOS		
40A	MARQUESINA DE BUS	
40B	PARADA DE BUS	
40C	CARRIL BUS	
40D	PLATAFORMA BUS	
41	TRANVÍA	
42	APARCAMIENTO BICICLETAS	
43	CARRIL BICICLETAS	
44	APARCAMIENTO MOTOS	
45	APARCAMIENTO AUTOMÓVILES	
46	ZONA DE CARGA Y DESCARGA	
47	PALO DE METRO	
48	BOCA DE METRO	
49	EDÍCULO	
50	CABINA TELEFÓNICA	
51	BUZÓN DE CORREOS	
52	PARQUÍMETRO	
53	SERVICIOS HIGIÉNICOS	
54	GABINETE DE VENTILACIÓN	
55	HIDRANTE	
56A	CONTENEDOR	
56B	CONTENEDOR SUCCIÓN (TUBO)	
56C	CONTENEDOR RECICLADO	
ELEMENTOS DE PROPAGANDA E INFORMACIÓN		
57	CI (Columna de Información)	
58	PIM - OPI	
59	TAM	
ELEMENTOS URBANOS DE TIPO COMERCIAL		
60	KIOSCO	
61	KIOSCO ONCE	
62	TERRAZA	
63	MARQUESINA	
OTROS		
64	ESTATUA-MONOLITO	
65	JUEGOS	
66	SURTIDOR DE GASOLINA	
67	DUCHA	
68	PASARELA	
69	VEGETACIÓN	
70	OBRAS	

Dependiendo de la ubicación y del diseño de los mismos, se han agrupado en:

elemento mal diseñado



elemento mal ubicado



elemento mal diseñado y mal ubicado



inexistencia de elementos



La introducción de datos se ha realizado a través de un GIS (Mapinfo) que permitirá en el futuro facilitar la gestión del Plan.

Una vez introducidos todos los datos, se ha elaborado una Propuesta de intervención en todas las calles estudiadas:

- ensanchamiento de aceras.
- reubicación / reposición de elementos.
- ensanchamiento de aceras y reubicación de elementos.
- propuesta de transformación en plataforma única.
- urbanización de la calle.

Con la finalidad de facilitar la gestión y la eficacia del Plan de Accesibilidad, se ha dividido la propuesta en tres tipos de intervención:

- Programas de actuación municipal: en este capítulo se incluyen y se presupuestan todas las obras de reparación de las aceras consistentes en la urbanización de nuevas aceras, ampliación de aceras existentes y conversión en plataforma única.
- Mantenimiento: en este capítulo se incluyen y se presupuestan todas las intervenciones de reubicación, colocación o sustitución de elementos del mobiliario urbano (con excepción de vados y semáforos), reparación de aceras y resolución de puntos negros.
- Actuaciones propias de Accesibilidad: en este capítulo se incluyen y presupuestan todas las intervenciones de reubicación, colocación, remodelación o sustitución de vados peatonales y semáforos adaptados para invidentes.

7.2 Edificios

7.2.1 Diagnóstico general

El Ayuntamiento propuso un listado de edificios a estudiar.

En cada uno de los edificios visitados se ha analizado:

- Accesos principal y secundario.
- Atención al público.
- Comunicación (recorridos) horizontal.
- Comunicación (recorridos) vertical.
- Servicios higiénicos.

Se ha elaborado un resumen de la problemática general que se da en los edificios para dar a conocer qué problemas se han localizado y qué soluciones tienen.

7.2.2 Informes de los edificios

Se han realizado 2 tipologías de informes según la importancia del edificio, su grado de prioridad y la disponibilidad de cartografía del edificio en cada caso.

- **Auditoría A:** Incluye un plano o esquema del estado actual con iconos según problemática y un plano o esquema de la propuesta en cada caso. También contiene un detalle de la intervención necesaria, con valoración y fotografías del edificio tomadas durante el trabajo de campo.

- **Auditoría C:** Incluye un diagnóstico del estado actual con fotografías del edificio e iconos según problemática. También contiene un informe escrito de la posible intervención (en estos edificios no hay disponibilidad de planos).

7.3 Transporte

En el apartado de transporte, primero se hizo una recogida de datos en una visita que incluyó todos los elementos que comprenden el ámbito de estudio. Durante esta recogida también se tomaron fotografías de todas las paradas de autobús, así como de otros elementos que se consideraron de interés como por ejemplo algún autobús en servicio, alguna reserva de aparcamiento para PMR (personas con movilidad reducida) y las paradas de Taxi.

En base a estos criterios y teniendo en cuenta la tipología de paradas existentes en el municipio, se plantean un conjunto de propuestas generales destinadas a homogeneizar los elementos de transporte del municipio.

Finalmente se redacta y presupuesta un conjunto de propuestas de mejora que están reflejadas en el apartado de transporte del presente Plan de Accesibilidad.

7.4 Propuesta de Ordenanza / Propuesta de Modificación de la Ley

Como resultado del Plan de Accesibilidad sería necesario elaborar una propuesta de ordenanza de los elementos urbanos, los elementos de mobiliario urbano y las tipologías de calles, según los resultados obtenidos en el Curso de Formación, las entrevistas con la gente en la calle y el trabajo en los talleres de las Jornadas de Participación Ciudadana.

8 Instrumentos

8.1 Equipo Técnico

Descripción del equipo técnico y unidades técnicas participantes en la redacción del Plan, especialmente de los responsables del control de calidad del mismo.

Francesc Fonollá

Arquitecto Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Claudio Borgoglio

Arquitecto Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Especialista en participación/implicación ciudadana.

Cristina de León

Arquitecta Superior

Urbanista

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Nuria Oliveras

Arquitecta Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Xavier Peradalta

Arquitecto Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Ignacio Barcia

Arquitecto Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Especialista en Calidad POE (Planificación Obras Especiales).

Cristian Rabasa

Arquitecto Superior

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Karen Román

Arquitecta Técnica

Especialista en Accesibilidad y Diseño para todos.

Judit Caberol

Historiadora

Correctora de ortografía y redacción de textos.

Patricia Porto

Estudiante de Arquitectura (4º curso).

Delineante

Neus Guerrero

Administrativa

Juan Lucas Galak

Geógrafo

Especialista en temas de movilidad.

Yolanda Jiménez

Socióloga

Especialista en participación/implicación ciudadana.

8.2 Cartografía y Digitalización

A partir de la documentación proporcionada por el Ayuntamiento y del análisis in situ, se ha confeccionado una cartografía de la red viaria del municipio.

De esta forma, se han creado dos tipos de tramero:

Un tramero central para cada tramo de calle. Éste permite graficar:

- pendientes.
- fases prioritarias.
- definición de la zona afectada por la Participación ciudadana, en caso de que ésta esté incluida en el Plan.
- definición de la zona prioritaria.
- definición de los itinerarios.

Un tramero doble correspondiente a las aceras de cada tramo de calle. Éste permite graficar:

- estado actual de las aceras.
- definición de la propuesta.

8.3 Programa S.I.G.

Toda la información podrá ser incorporada al S.I.G. (Sistema de Información Geográfica) y utilizada para la gestión de la Vía Pública, los Edificios municipales y el Transporte del municipio.

8.4 Bases de Precios

Como criterio general de intervención en la vía pública, se ha considerado que cuando un elemento está mal diseñado hay que sustituirlo, que cuando un elemento está mal ubicado hay que reubicarlo y que en caso de construcción o de ensanchamiento de aceras, la medida estándar de la nueva acera será de 1,50 m.

Para la valoración de las intervenciones en los diferentes ámbitos, se utiliza una base de datos de precios que actualmente están en revisión y elaboración, ajustándose a los precios de Andalucía.

El principal motivo es el de poder disponer de un criterio homogéneo para comparar los diferentes elementos a la hora de establecer los criterios del diseño del plan de etapas y por lo tanto, de la programación de inversión municipal en los próximos años en intervenciones destinadas a la supresión de barreras.

8.5 Gestión del Plan

El Plan está sometido a variaciones y la temporalización del mismo se programa a unos años.

Este hecho hace que se deba proceder a rehacer el programa de actuaciones, tanto en la vía pública como en los edificios municipales y en el transporte.

Por lo tanto hay que disponer de un órgano gestor que procederá a:

- Actualizar los programas de actuación en la vía pública.
- Actualizar los programas de actuación en los edificios municipales.
- Asesorar a los técnicos redactores de los proyectos, tanto de la vía pública como de la edificación.
- Supervisar los proyectos redactados de edificación, vía pública y transporte.
- Supervisar la obra ejecutada de acuerdo con los proyectos redactados.

El Plan prevé diferentes partidas presupuestarias:

- Una se refiere al servicio de disponer de un órgano gestor para efectuar el servicio, siendo su coste de un 3% del presupuesto del Plan, que afecta a proyectos de Programas de Actuación Municipal (PAM) contemplados en el Plan y a proyectos exclusivos de accesibilidad del Plan tanto en la vía pública como en la edificación y el transporte.
- Otra partida prevé el coste de honorarios del proyecto y dirección de obra, siendo el coste aproximado de un 8% del presupuesto del Plan en la vía pública y un 8% en la edificación y en el transporte.

Además se contempla un 20 % de imprevistos en Vía Pública y un 3 % de Obras a petición de usuarios, mientras que los imprevistos en edificación y transporte ascienden a un 10 %. y un 15 % respectivamente.

