

Plan de Accesibilidad del Municipio de **ESKORIATZA**



Volumen 3: Plan de Actuación en la Vía Pública

Elaborado por ADIR en Octubre de 2008
para el Ayuntamiento de ESKORIATZA

PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ESKORIATZA

ÍNDICE GENERAL DEL PLAN

1.- ASPECTOS GENERALES.....	VOLUMEN 1
2.- NORMATIVA.....	VOLUMEN 2
3.- PLAN DE ACTUACIÓN EN LA VIA PUBLICA.....	VOLUMEN 3
INFORMES DE LAS CALLES Y ZONAS LIBRES.....	ANEXO I
ACCESIBILIDAD EN LA VÍA PÚBLICA.....	ANEXO II
4.- PLAN DE ACTUACION EN EDIFICIOS.....	VOLUMEN 4
INFORMES DE LOS EDIFICIOS MUNICIPALES.....	ANEXO III
5.- PLAN DE ACTUACIÓN EN EL TRANSPORTE.....	VOLUMEN 5
6.- COMUNICACIÓN Y SEÑALÉTICA ACCESIBLE.....	VOLUMEN 6
INFORMES DE SEÑALÉTICA EN EDIFICIOS.....	ANEXO IV
7.- SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD.....	VOLUMEN 7

3.- PLAN DE ACTUACIÓN EN LA VIA PÚBLICA

INDICE DEL VOLUMEN

1.- PRESENTACIÓN.....	Pag. 3
2.- AMBITO DE ACTUACIÓN.....	Pag. 6
3.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL.....	Pag. 13
4.- TIPOLOGÍAS DE ELEMENTOS URBANOS.....	Pag. 30
4.1.- Alcorques.....	Pag. 31
4.2.- Bancos.....	Pag. 35
4.3.- Boca de Riego.....	Pag. 39
4.4.- Bolardos.....	Pag. 40
4.5.- Fuentes.....	Pag. 43
4.6.- Jardineras.....	Pag. 45
4.7.- Papeleras.....	Pag. 47
5.- CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	Pag. 50
6.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	Pag. 54
7.- PLAN DE ETAPAS.....	Pag. 60
7.1.- Prioridades.....	Pag. 62
7.2.- Fases Posteriores.....	Pag. 67
8.- PRESUPUESTO ESTIMATIVO.....	Pag. 71
8.1.- Presupuesto por Etapas.....	Pag. 73
8.2.- Presupuesto General.....	Pag. 75
ANEXO I: Informes de Calles y Zonas Libres.....	Pag. 80
ANEXO II: Accesibilidad en la Vía Publica	

1.- PRESENTACIÓN

En 1999, fruto de la iniciativa del Departamento Gizartekintza de la Diputación Foral de Gipuzkoa, y al amparo del convenio de colaboración para la mejora de la accesibilidad y la eliminación de barreras suscrito con el Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO), y la Fundación ONCE, la empresa Desarrollos Vía Libre S.A., en colaboración con la empresa ADIR (BIZGORRE S.L.), realizó y entregó al Ayuntamiento de **ESKORIATZA** el **Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA**.

Dicho Plan de Accesibilidad cumplía y cumple todas las condiciones requeridas en el artículo 13 de la Ley 20/97 para la Promoción de la Accesibilidad en lo que se refiere a los contenidos mínimos de lo que se denominan Programas de Accesibilidad (Plan de Accesibilidad).

En el mencionado Plan de Accesibilidad se recogían las prioridades de actuación en materia de accesibilidad, tanto en la vía pública como en la edificación, del consistorio para los siguientes cuatro ejercicios.

Trascurrido dicho periodo, en el cual se han realizado numerosas actuaciones en el municipio de cara a favorecer la accesibilidad, nos encontramos que tanto las propuestas técnicas, los presupuestos y las prioridades recogidas en el Plan de Accesibilidad realizado no reflejan fielmente la situación actual, por lo que conviene actualizar dicho Plan de Accesibilidad, revisando las propuestas y definiendo nuevas prioridades que respondan a las nuevas necesidades y demandas que en materia de accesibilidad se han ido detectando en la ejecución del primer Plan de Accesibilidad.

Además, el propio artículo 13 de la Ley 20/97 para la Promoción de la Accesibilidad establece que los planes sean cuatrienales, por lo que se deduce que estos se actualicen o renueven periódicamente.

En este contexto, se enmarca la realización de un nuevo Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA que refleja la situación actual y que define las prioridades de las nuevas actuaciones a acometer en los siguientes ejercicios.

Este nuevo Plan se centra en revisar, modificar y actualizar las propuestas y los presupuestos recogidos en el Plan de Accesibilidad realizado anteriormente, y en establecer nuevas prioridades y temporizaciones de las actuaciones.

El espacio público es todo aquel ámbito del término municipal que configura la ciudad. Son las calles, las plazas, los parques y los jardines. En nuestra cultura es el espacio donde tradicionalmente han tenido lugar las relaciones humanas.

En el transcurso de la historia el espacio público se ha visto sometido a modificaciones en su uso. Las calles se han visto invadidas por una gran cantidad de vehículos que ocuparon el espacio de los peatones. Este hecho ha generado en muchas ocasiones la inaccesibilidad al espacio público. Es por lo tanto necesario establecer un equilibrio entre el peatón y el vehículo potenciando al primero y hallando medidas alternativas para el segundo.

Se trata de retornar a una ciudad en la que el peatón pueda moverse con comodidad y con seguridad, en la que pueda disfrutar del espacio público y del cual pueda sentirse orgulloso.

Para la realización del "Plan de actuación en Vía Pública" se ha aplicado una sistemática de trabajo que trata en primer lugar de identificar y diagnosticar aquellas situaciones urbanas consideradas como barreras, para a continuación, aplicando los criterios de accesibilidad, proponer, describir y cuantificar económicamente las actuaciones necesarias para su eliminación y adaptación.

Este plan de actuación consta de dos grandes momentos o trabajos diferenciados, en primer lugar la realización de un estudio detallado del viario establecido en el ámbito de actuación en cuanto a su actual accesibilidad, para posteriormente establecer los itinerarios priorizados que permiten elaborar el plan de actuación.

Los contenidos del presente volumen se centran en los resultados de ese segundo trabajo, es decir la propuesta de itinerarios con un diagnóstico de las barreras y carencias encontradas, junto con las actuaciones necesarias con las pautas a seguir, acompañadas de una valoración económica de las mismas. La documentación que incluye este plan de actuación es la siguiente:

- **Ámbito de actuación**

Delimitación de las zonas urbanas a estudiar y determinación de las zonas que se desestiman por motivos topográficos, por tratarse de zonas industriales o por estar sujetos a posibles transformaciones urbanísticas.

- **Análisis del estado actual de la Vía Pública**

Se describen las características generales del estado actual de accesibilidad de las vías y espacios públicos estudiados, describiendo los problemas más destacados y la naturaleza de los mismos. Se analizan las condiciones de accesibilidad de la vía pública y de los elementos estudiados.

- **Criterios de priorización**

Criterios que sirven para poder establecer la propuesta de itinerarios y determinar, en función de los intereses ciudadanos y del estado actual, del orden de prioridades de acuerdo con los servicios municipales implicados.

- **Propuesta de intervención**

Descripción de los itinerarios y zonas estudiadas para el Plan de Accesibilidad, Estimación económica de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas. Resumen de los presupuestos.

- **Plan de etapas.**

Delimitación de las etapas de ejecución del Plan, en función de los criterios municipales de programación de obras en las vías públicas y de las disponibilidades económicas previstas. Descripción de cada etapa y relación de las calles incluidas en la misma.

- **Presupuesto estimativo.**

Estimación económica del coste de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas. Resumen de los presupuestos de vía pública estructurados por fases.

- **Anexo I: Informes de calles y zonas libres.**

Informes de todas las calles y zonas libres analizadas organizadas por etapas. Estos informes incluyen el diagnóstico, la propuesta de adaptación, las intervenciones propuestas y el presupuesto de las mismas.

- **Anexo II: Accesibilidad en la Vía Pública.**

Análisis genérico de los problemas de accesibilidad más comunes que se encuentran en los espacios y vías públicas, así como los criterios y propuestas que se realizan para la eliminación de las barreras urbanísticas.

2.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

De acuerdo con el ámbito de actuación que se estableció con los técnicos del Ayuntamiento en las distintas reuniones y comunicaciones establecidas, el análisis incluye todas las calles y zonas libres que se han considerado de interés dentro del casco urbano del municipio. Por lo tanto, y tal y como se estableció, han quedado fuera del análisis aquellas zonas donde el casco urbano pierde cohesión y pasa a ser eminentemente rural, o aquellos barrios no conectados directamente con el centro por itinerarios peatonales, ya que estos no presentan itinerarios peatonales claramente definidos.

Itinerarios Pevtonales

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

Dada la trascendencia que la inclinación longitudinal de la calle puede tener en la accesibilidad de un itinerario, es imprescindible conocer las pendientes de las calles que componen la ciudad. Para ello, se establece un código según la escala de pendientes, cuya baremación va directamente ligada con los criterios de graduación dictados por la normativa. De este modo, a la hora de clasificar los diferentes tramos viales se establecen tres categorías:

- Pendientes entre el 6% y el 8%.
- Pendientes entre el 8% y el 12%.
- Pendientes superiores al 12%.

Se pueden considerar totalmente accesibles, aquellas calles cuya pendiente es inferior al 6%. Los tramos de calles comprendidos entre el 6% y el 8% también son accesibles. Los tramos con una pendiente longitudinal superior al 8%, se entiende que son inaccesibles o, cuando menos, muy incómodos para una gran parte de las personas con discapacidad.

Aunque las calles que poseen entre el 8% y el 12% de pendiente son practicables, tramos demasiado largos pueden producir problemas en algunas personas por lo que se recomienda una diferenciación frente a los tramos viarios con una inclinación inferior al 8%.

La clasificación de las pendientes urbanas longitudinales permite observar de una manera rápida y eficaz, las calles que no pueden ser accesibles por su fuerte pendiente, así como los diferentes itinerarios que pueden establecerse para lograr una conexión de los diferentes ámbitos urbanos.

La red viaria, compuesta por avenidas, calles y plazas tiene una doble vertiente, por un lado canalizar los flujos de comunicación y transportes y a la vez permitir y potenciar la existencia de ámbitos de interacción social o espacios estanciales. La jerarquía viaria se realiza en función exclusivamente del tráfico que soporta, diferenciándose los siguientes tipos:

- Vías de uso peatonal exclusivo
- Vías de tráfico compartido (uso peatonal preferente)
- Vías de tráfico diferenciado 1 o más carriles (con acera y calzada en dos niveles distintos)

Las vías de uso peatonal exclusivo son aquellos conjuntos donde este es el único modo de tránsito autorizado, permitiendo el paso restringido y convenientemente regulado de determinados vehículos, como los de emergencias o los dedicados a carga y descarga. Todo el espacio pertenece al peatón.

Las vías de tráfico compartido son vías de coexistencia, con una sección de plataforma única y un uso peatonal preferente, que facilita la movilidad del peatón en todo el ámbito, evitando los problemas que producen las discontinuidades de la red viaria con una sección convencional con niveles diferenciados, a la vez que permite generar y redistribuir diferentes espacios minimizando las fricciones con otros flujos, separando ambos mediante bandas de mobiliario discontinuo o similares.

Las vías de tráfico diferenciado, con acera y calzada, permiten la total segregación de tráfico a distintas cotas y por diferentes bandas. La interacción entre ambas se produce en los cruces de vías y en los pasos peatonales, puntos que requieren un especial cuidado en su diseño, para permitir la accesibilidad y enfatizar la seguridad de los peatones.

El ancho de las vías es el criterio principal a la hora de la elección de su tipología. En función de dicha sección la vía será capaz de alojar las distintas modalidades de tráfico peatonal y rodado, así como diferentes tipos de mobiliario, existencia o no de aparcamiento, etc.

Las aceras son los itinerarios peatonales en las vías en las que el tráfico peatonal y el tráfico rodado están diferenciados. La banda libre peatonal es la parte de la acera destinada al paso, situada en su parte interior en contacto con la fachada. Todo mobiliario urbano o elemento obstaculizador debe situarse en la banda exterior de la acera con el objetivo de no interrumpir esta banda.

Se estudian las aceras de todas las calles con tráfico diferenciado como comprobación del cumplimiento de la anchura libre mínima establecida. Se han identificado los distintos tipos de aceras existentes y su estado de conservación y mantenimiento, clasificándolas en:

- Aceras de ancho mayor a 1,50 m. (cumplen con lo establecido por la Normativa).
- Aceras de ancho menor a 1,50 m. (no cumplen con la Normativa).
- Plataforma única en un solo plano a nivel.
- Inexistencia de aceras.
- Calles sin urbanizar.

Se han detectado situaciones puntuales en la vía pública que, por sus características, pueden ocasionar cierto riesgo o accidentes para un peatón o un coche y que requieren una intervención inmediata.

Para jerarquizar las intervenciones y estudiarlas con más detalle, se han establecido las zonas de prioridad alta. Para ello se han tenido en cuenta:

- los itinerarios con mayor flujo peatonal y los que recorren espacios de especial interés.
- los cascos antiguos.
- las áreas en las que se ubican los edificios públicos.
- las zonas de mayor intensidad comercial.
- las zonas de mayor intensidad de actividades de ocio y tiempo libre
- los barrios con alta densidad de población y antigüedad en la urbanización.
- las zonas en las que se ubican los centros de servicios sociales destinados a la población mayor y con dificultad de movilidad.

Vados Peatonales

Los vados peatonales son los puntos en los que se produce el contacto entre la cota de la acera y la de la calzada en las calles con tráfico diferenciado. Su existencia es condición indispensable para el correcto deambular de personas con dificultades motoras y/o sensoriales.

Se deben colocar en todos los posibles puntos de cruce de las calles existentes. En calles de gran longitud se colocarán vados intermedios. Los criterios de diseño son muy estrictos y de su cumplimiento depende una utilización y detección adecuadas.

Se estudian las aceras de todas las calles con tráfico diferenciado y se comprueba la existencia de vados peatonales en todos los puntos de cruce. En este sentido se analizan los siguientes casos:

- Vado peatonal adecuado.
- Inexistencia de vado peatonal: Punto de cruce sin rebaje.
- Vado peatonal inadecuado en esquina: Vado peatonal situado los cruces de calles, tiene rebaje, es inadecuado por estar orientado hacia centro de la intersección y no la acera contraria.
- Vado peatonal inadecuado: Vado peatonal que no cumple todos los criterios de diseño que garantizan su adecuado uso y detección.

Zonas Libres y Espacios Públicos

También se han estudiado los Espacios Públicos y Zonas Libres existentes en el casco urbano. Nos referimos a los espacios urbanos que forman parte de la configuración de la vía pública y no están considerados como calles. Este es el caso de los parques, plazas, jardines, y otros de análoga naturaleza.

Aunque el estudio que se realiza de los mismos es similar al que se emplea en el resto de la vía pública, estos espacios tienen una característica específica que justifica que se haga esta mención especial: forman parte de los itinerarios, y de hecho son uno de los elementos de referencia para su configuración, pero a su vez son espacios con recorridos interiores propios y están utilizados por las personas para su ocio, esparcimiento y actividades de esa índole.

Se ha realizado un estudio de las zonas libres, es decir los parques y jardines principales. Una vez analizados y diagnosticados, se proponen soluciones de adaptación de tal manera que:

- Se garantice la accesibilidad en los itinerarios principales de la zona analizada, como son aquellos que conducen a puntos importantes como bancos, fuentes, zonas de sombra, etc. Los criterios para diagnosticar la accesibilidad de un itinerario serán los mismos que los empleados en el diagnóstico de la vía pública.
- Se garantice que los elementos de uso colectivo sean accesibles, como bancos, fuentes o papeleras, proponiéndose según el caso su adaptación, su sustitución por otro accesible, o la instalación paralela de un elemento que, cumpliendo la misma función, sea accesible para toda la población.
- Exista un nivel de iluminación nocturna suficiente, no existiendo zonas o ángulos oscuros que crean inseguridad. Los elementos de iluminación, además, servirán para facilitar, mediante su disposición ordenada, la comprensión espacial de las diferentes zonas e itinerarios.

Calles y Zonas Libres estudiadas

De cara a realizar el análisis se han identificado los puntos de interés del casco urbano, y se han establecido los distintos recorridos o itinerarios que unen estos puntos. Posteriormente se ha procedido a dividir el casco urbano en zonas, tomando como referencia los puntos de interés identificados, el trazado de las calles del casco urbano y los cruces entre calles.

Se han dividido las calles en tramos. Cada tramo es identificado gráficamente en la cartografía especificando la calle a la que pertenece y las calles con las que intersecta en sus extremos.

Un tramo puede acabar, comenzando el siguiente, en puntos en los que la calle cambia de tipología (desaparecen las aceras, pasa a ser peatonal, deja de estar urbanizada, etc...) pero por regla general, un tramo es un fragmento de calle que va de un cruce al siguiente, y por lo tanto, donde intersecta con otros tramos.

Dado que existen calles sin nombre, así como bocacalles o callejones con el nombre de otras calles adyacentes u otros casos similares, existen tramos cuya única identificación es un nombre de calle no exactamente coincidente con el oficial, sino que puede ir acompañado de expresiones explicativas del tipo “lateral”, o “escaleras”

En cualquier caso, las calles y zonas libres estudiadas para la elaboración del Plan de Accesibilidad son las que se presentan en las siguientes tablas, y podemos ver representadas en el plano.

CALLE	TRAMOS (Nº)	LONGITUD (m)
ACCESO CEMENTERIO	1	113
ACCESO POLIDEPORTIVO	1	107
AINGERU GUARDA	3	339
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	1	21
ANTONTXU	1	20
ARANBURUZABALA	5	523
ARANBURUZABALA, 19	1	82
ARANBURUZABALA, 56	1	93
ARBIÑOSTE	1	276
CARRETERA GI-3341	4	134
DORLETA (NORTE)	1	154
DORLETA (SUR)	1	233
GAZTAÑADUI	2	348
HIDALGA	4	209
HIDALGA (PASAJE)	1	75
HIDALGA, 12 (LATERAL)	1	20
INTXAURTXUETA	3	500
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	1	66
JOSE ARANA	3	135
OLAZAR	2	196
OLAZAR, 1-8	1	129
SAN JUAN	4	240
SAN JUAN, 12	3	108
SAN JUAN, 13-15	1	49
SAN JUAN, 3-5	1	35
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	1	39
SAN PEDRO (I)	1	180

CALLE	TRAMOS (Nº)	LONGITUD (m)
SAN PEDRO (II)	1	140
SAN PEDRO (III)	1	301
SANTA ANA (I)	3	119
SANTA ANA (II)	3	230
SANTA ANA (III)	2	90
SANTA ANA (IV)	1	42
SANTA MARIÑE	1	9
TOTAL	62	5.355

Por otro lado, también se han incluido en el análisis las Zonas Libres, que son los espacios urbanos que forman parte de la configuración de la vía pública y no están considerados como calles. Este es el caso de los parques, paseos, plazas, jardines, y otros de análoga naturaleza. En ESKORIATZA se han estudiado e incluido en los presupuestos del Plan de Accesibilidad las siguientes zonas libres:

Zonas Libres
ARANBURUZABALA (JUEGOS INFANTILES)
DORLETA (JUEGOS INFANTILES)
PARQUE SAN PEDRO
PASEO DEL RIO
PLAZA AINGERU GUARDA
PLAZA E. GOROSARRI
PLAZA F. ESKORIATZA
PLAZA FRONTÓN
PLAZA GERNIKAKO ARBOLAREN
PLAZA INTXAURTXUETA (I)
PLAZA INTXAURTXUETA (II)
PLAZA OLAETA
PLAZA OLAZAR
PLAZA SANTA MARIÑE ARRATEA



3.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL

El municipio de ESKORIATZA, pertenece a la comarca del Alto Deba y se encuentra situada a 76 km de Donostia. Tiene una población de 3.958 habitantes, una extensión de 40,4 km², y una densidad de 97,9 hab./km²

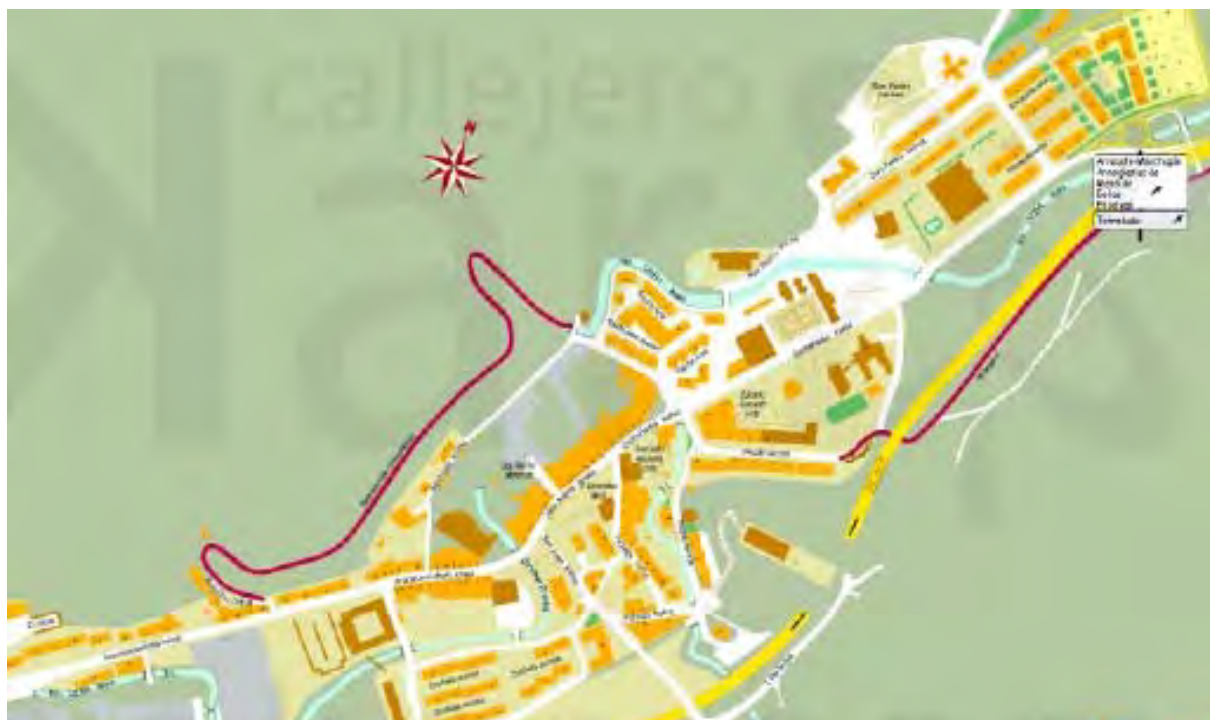
ESKORIATZA, además del casco urbano, está compuesto por las anteiglesias, que son antiguas aldeas que quedaron adscritas a la localidad de Eskoriatza, cuando se formó la Universidad de Eskoriatza en 1630. De hecho las anteiglesias son anteriores en su existencia al casco urbano del pueblo y constituyen todavía parroquias diferentes a Eskoriatza. En la actualidad el crecimiento del núcleo urbano del municipio unido al despoblamiento de las anteiglesias las ha convertido en pequeños barrios rurales que suman algo más del 11% de la población del municipio y han perdido importancia en el conjunto del municipio. Sin embargo, la mayor parte del término municipal de Eskoriatza es territorio de las anteiglesias. Las siete anteiglesias de Eskoriatza son:

- Apotzaga: 64 habitantes.
- Bolibar : 106 habitantes.
- Gellao: 25 habitantes.
- Marín: 54 habitantes.
- Mazmela : 77 habitantes.
- Zarimutz: 62 habitantes.

El casco urbano de ESKORIATZA se caracteriza por dos calles, Aranburuzabala y Arana, que con edificios muy significativos en sus extremos opuestos, crean un pintoresco recorrido. El encuentro de las dos calles constituye un espacio de transición abierto con muestras de singular arquitectura.

Se repite, de manera generalizada, la tipología de edificios con planta baja sin soportal y dos pisos superiores, con predominio de una fachada plana con balcones de escaso vuelo, algunos en losa de piedra. La construcción es heterogénea y se aprecian edificios con ampliaciones y reformas en hormigón. La fragmentación en lotes existente evita una imagen uniforme de bloque lineal.

La zona analizada del centro urbano de ESKORIATZA se desarrolla sobre un área de espacios abiertos, en la que no se presentan grandes pendientes que dificulten las comunicaciones peatonales. Las mayores pendientes de la zona se presentan en las zonas de San Juan y San Pedro



Por tipología de calle, la vía pública analizada se divide de la siguiente forma (ver plano de la vía pública de ESKORIATZA según tipologías representadas por un código de colores):

Acera única y calzada: Tramos formados por una calzada y acera únicamente en uno de los márgenes.	878 m.	16,40%
Aceras y calzada: Tramos formados por una calzada con aceras a ambos márgenes.	3.606 m.	67,34%
Escaleras: Tramos que discurren por escaleras al aire libre, conectando zonas ubicados en distintas cotas.	113 m.	2,11%
No considerada y en Obras: Tramos de vía pública no considerados en el momento del estudio o en obras	317 m.	5,92%
Plataforma única mixta: Vía de circulación de coexistencia peatón / coche, sin diferencias de cotas en su sección.	131 m.	2,45%
Plataforma única peatonal: Vía de circulación únicamente peatonal, sin diferencias de cotas en su sección.	310 m.	5,79%

Dentro del estudio de la vía pública de ESKORIATZA, y en lo que se refiere a los elementos urbanos, se han estudiado 16 tipos de elementos urbanos, que hacen un total de 530 unidades. Algunos datos sobre lo estudiado se detallan en las siguientes tablas.

Alcorque	72 ud.
Armario de instalaciones	1 ud.
Banco	71 ud.
Boca de incendios	4 ud.
Bolardo	106 ud.
Contenedor de residuos	7 ud.
Farola	51 ud.
Fuente	9 ud.
Jardinera	3 ud.
Papelera	23 ud.
Poste sin conexión a tierra	2 ud.
Reja o registro	44 ud.
Señal de tráfico	21 ud.
Vado de calzada elevada	9 ud.
Vado de vehículos	16 ud.
Vado peatonal	91 ud.
Subtotal	530 ud

Como ya se ha comentado en la metodología, a la hora de diagnosticar si un elemento urbano es accesible, se toman en consideración dos parámetros: la ubicación y el diseño. La combinación de estos dos aspectos es el que determina el impacto sobre la accesibilidad y el que orienta la intervención a realizar.

En la tabla que se presenta a continuación, vienen reflejados los resultados globales del análisis de los elementos urbanos en cuanto a accesibilidad según su ubicación. En esta tabla sólo se recogen aquellos elementos urbanos en los que la incorrecta ubicación es un factor determinante para establecer la condición de accesibilidad y para definir las intervenciones a realizar.

Elemento	Mal
Alcorque	72
Armario de instalaciones	1
Banco	18

Boca de incendios	4
Bolardo	106
Contenedor de superficie	7
Farola	51
Jardinera	3
Papelera	23
Poste sin conexión a tierra	2
Señal de tráfico	21
Total	308

La mayor parte de los elementos mal ubicados en ESKORIATZA se asientan sobre aceras que no tienen anchura suficiente, lo cual provoca que todos los elementos que estén sobre éstas, no respeten la distancia mínima a la fachada que se requiere según los parámetros mínimos de accesibilidad. Ocurre también en muchos casos que el mobiliario urbano se encuentra junto a las fachadas que deben quedar libres.

Otro aspecto fundamental para diagnosticar la accesibilidad es el diseño, para lo que se ha realizado un análisis y valoración de las diferentes tipologías de mobiliario urbano presentes en ESKORIATZA. Este estudio se desarrolla en el siguiente capítulo.

Por último, cabe decir que se han detectado una serie de carencias o inexistencias en el estudio realizado en la Vía Pública que son de gran importancia desde el punto de vista de la accesibilidad, y en el Plan se proponen intervenciones en esa línea.

Por ejemplo, la inexistencia de pasamanos o barandillas en tramos con pendiente elevada, rampas o escaleras, además de incumplir la normativa, puede provocar problemas de seguridad para las personas. Otro ejemplo es la inexistencia de franjas señalizadoras y de pavimento de alarma en los itinerarios y en los vados, que perjudica notablemente a las personas invidentes.

Inexistencia de bandas rugosas en escaleras	1.818 ud.
Inexistencia de barandilla de protección	227 m.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en escalera	422 ud.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en peligro	124 ud.

Inexistencia de franja señalizadora táctil en rampa	6 ud.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en vado	145 ud.
Inexistencia de pasamanos en escalera	285 m.
Inexistencia de pasamanos en rampa	22 m.
Inexistencia de pasamanos en pendientes pronunciadas	662 m.
Inexistencia de rejilla lineal	88 m.
Inexistencia de vado peatonal	54 ud.

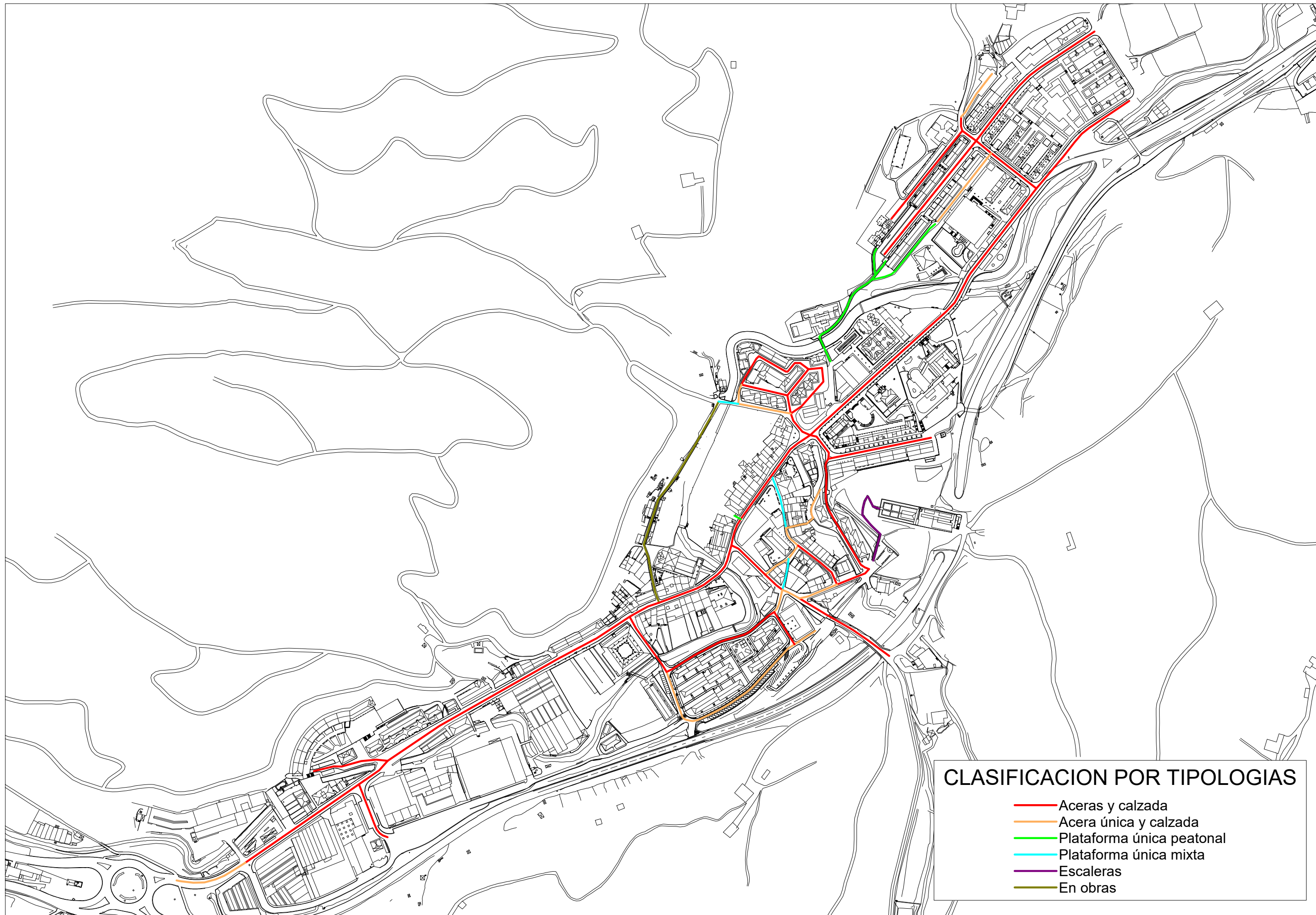
A continuación podemos ver los siguientes planos de la vía pública de ESKORIATZA: por un lado, un plano de representación gráfica de las tipologías de calles dibujadas según un código de colores, y por otro lado, otro plano donde se representan las pendientes superiores al 6%.

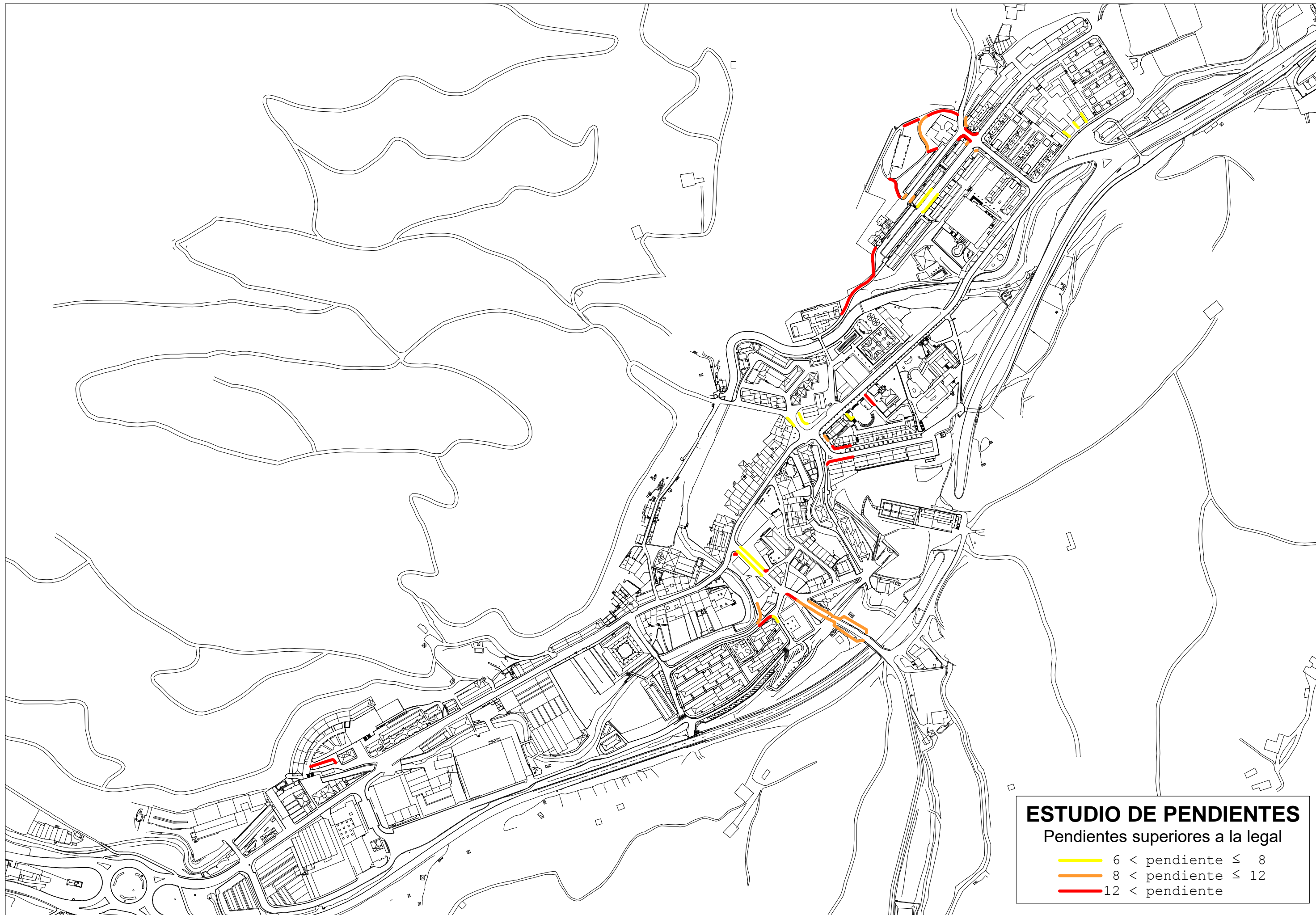
También se han estudiado las denominadas Zonas Libres que son los espacios urbanos que forman parte de la configuración de la vía pública y no están considerados como calles. Este es el caso de los parques, plazas, jardines, y otros de análoga naturaleza.

Aunque el estudio que se realiza de los mismos es similar al que se emplea en el resto de la vía pública, estos espacios tienen una característica específica que justifica que se haga esta mención especial: forman parte de los itinerarios, y de hecho son uno de los elementos de referencia para su configuración, pero a su vez son espacios con recorridos interiores propios y están utilizados por las personas para su ocio, esparcimiento y actividades de esa índole.

La forma del conjunto urbano de Eskoriatza, alargada y estrecha, siguiendo la cuenca del río Deba, hace que la orografía no sea un problema especialmente relevante en el análisis de la accesibilidad del casco. Prácticamente no existen calles de gran pendiente (sólo 901 metros de calle analizada presentaban una pendiente superior al 8%), ni grandes tramos de escaleras.

El mayor inconveniente se encuentra en el casco antiguo, donde la estrechez de las calles hace que no haya espacio suficiente para ensanchar las aceras, que son mínimas, obligando a tomar medidas que son tan necesarias como costosas.





Por lo general, el problema más importante de los detectados en ESKORIATZA, por su repercusión en el nivel de accesibilidad de la vía pública, es que las aceras presentan anchuras insuficientes, que no respetan la anchura de paso libre establecida por la normativa para itinerarios peatonales (resultan excesivamente estrechos 324 metros de acera), o que faltan tramos de acera que den continuidad a los itinerarios peatonales (563 nuevos metros de acera).

Este problema se ve agravado en numerosas ocasiones por la presencia de numerosos elementos de mobiliario urbano, como farolas, árboles, señales de tráfico, o papeleras, que disminuyen esta anchura de paso aún más, obligando a intervenciones que en muchas ocasiones son costosas y no fáciles de asumir. Existen 274 elementos de mobiliario urbano que hay que desplazar para facilitar el tránsito peatonal

Otro problema importante detectado es el mal diseño de los vados peatonales. En numerosas ocasiones las aceras no están rebajadas, y en algunos cruces ni siquiera existen pasos peatonales. En 92 casos están mal diseñados o son inexistentes

La excesiva estrechez de algunas aceras, la falta de continuidad de los itinerarios peatonales, la inexistencia de vados peatonales y la presencia de vados peatonales mal diseñados, la existencia de desniveles y riesgos, y de pendientes superiores al 6% permitido por la normativa..... impiden la existencia de itinerarios peatonales considerados accesibles que unan los distintos puntos de interés y servicios del casco urbano.

En las Zonas Libres de ESKORIATZA los problemas de accesibilidad diagnosticados tienen que ver con la sustitución de mobiliario urbano que presenta diseños inadecuados, y con la necesidad de adaptar los accesos constituidos por rampas y escaleras.

En conclusión, para resumir la situación actual en cuanto a Accesibilidad en la vía pública de ESKORIATZA podríamos decir que, gracias sobre todo a las actuaciones que se han realizado en el municipio de cara a favorecer la accesibilidad, la situación no es excesivamente problemática, sobre todo en cuanto a que los principales problemas existentes no son excesivamente costosos ni difíciles de resolver.

A continuación se detallan, a modo de ejemplo algunos de los problemas más representativos de la situación encontrada.

Aceras

Un problema importante detectado relacionado con las aceras y la creación de itinerarios peatonales es la **discontinuidad del itinerario** debido a la inexistencia de distintos tramos de acera, o la existencia de puntos en los que la acera existente es estrecha, o de tramos de acera en mal estado o con pendientes transversales que pueden provocar problemas de movilidad a los peatones, siendo cuanto menos una molestia, cuando no un riesgo de tropiezo

En este sentido se han encontrado bastantes zonas donde **en la actualidad no hay aceras**, y sin embargo son itinerarios utilizados por los peatones. La mayoría de los edificios públicos y de interés no son accesibles en la actualidad desde itinerarios peatonales. En estos casos se ve necesario plantear la construcción de diversos tramos de acera para dar continuidad los distintos itinerarios peatonales existentes.



Ausencia de itinerario peatonal sobre aceras



Ausencia de itinerario peatonal sobre aceras

Además hay algunos puntos en los que la **acera existente es excesivamente estrecha** por lo que es difícil crear itinerarios peatonales accesibles. Otro problema encontrado en varios puntos es la escasa sección de los puentes sobre los que discurren las aceras, lo que impide la ampliación de las mismas para el tránsito peatonal.



Aceras estrechas



Aceras estrechas

También destaca la existencia de tramos de **acera en mal estado**, con pavimento inadecuado o con pendientes transversales que, como los anteriores, pueden provocar problemas de movilidad a los peatones o riesgo de tropiezo.



Aceras en mal estado / Con pavimento inadecuado



Aceras con pendiente transversal

También existen zonas en las que la excesiva estrechez de la calle (incluso con viviendas que están en muchos casos contiguas a la carretera.....), impide hacer aceras accesibles sin afectar al ancho de la vía y al paso de los vehículos, por lo que se considera de interés transformarlas en **plataformas únicas** (Vía de circulación de coexistencia peatón / coche, sin diferencias de cotas en su sección).



Calles a transformar en plataforma única

Mobiliario Urbano

La problemática de las aceras se ve agravado en numerosas ocasiones por la presencia de **elementos de mobiliario urbano mal ubicados**, como farolas, árboles, señales de tráfico, o papeleras, que disminuyen la anchura de paso aún más, o generan obstáculos en el lado de la fachada, dificultando la orientación de las personas invidentes con bastón, y obligando a intervenciones que en muchas ocasiones son costosas y no fáciles de asumir (el mobiliario se debe de alinear en el lado de la fachada sin invadir los itinerarios peatonales).



Mobiliario mal ubicado



Señal y boca de riego mal ubicados



Alcorques mal ubicados

Otro problema relacionado con la accesibilidad es la existencia de mobiliario urbano y de elementos urbanos que por su **diseño** pueden ser inaccesibles, pueden provocar riesgos o tropiezos, o cuanto menos impiden su uso, como pueden ser la falta de alcorques de protección en los árboles, rejillas y fuentes mal diseñadas, etc.



Rejas con mal diseño



Ausencia de alcorques



Fuentes no accesibles



Mobiliario mal diseñado

Otros Obstáculos en el itinerario

En esta misma línea, cabe mencionar la existencia de **escalones aislados**, en los itinerarios peatonales, y que si no se eliminan dificultan e impiden el tránsito peatonal; y la existencia de algunos **vados para vehículos** que invaden la acera y que generan desniveles en el itinerario peatonal (conviene reconstruir estos vados, priorizando el paso peatonal sobre el rodado).



Escalones aislados

Además, se han encontrado algunos desniveles que entrañan **riesgo** para los viandantes, y que conviene señalar con franjas de pavimento contrastado y/o solventar con la colocación de una barandilla de protección para evitar accidentes.



Zonas de riesgo



Zonas de riesgo

Escaleras y Rampas

En el análisis realizado nos hemos encontrado con algunos tramos de **escaleras** que, no cumplen la normativa, y hay que adaptar con la colocación de pasamanos a doble altura, franja señalizadora y bandas rugosas en escalones, además de otras intervenciones más específicas.



Adaptación de escaleras



Adaptación de escaleras

También hemos encontrado alguna **rampa** en los itinerarios peatonales que hay que adaptar con la colocación de pasamanos a doble altura y franja señalizadora. Además en algunos puntos se han detectado desniveles en los itinerarios peatonales que hay solventar con la construcción de rampas que faciliten el tránsito.



Desniveles a superar con rampas



Rampas existentes

Pendientes

En el caso de AULESTI, por su configuración orográfica, ha resultado imposible establecer una red de itinerarios mínima que no discorra por tramos de **pendiente superior al 6%**. La existencia de esas pendientes provoca dificultades de desplazamiento de las personas mayores y con problemas de movilidad, ya que necesitan de apoyo en la deambulación por esos tramos.



Tramos con pendiente superior al 6%

Vados y Pasos Peatonales

Otro de los problemas de accesibilidad detectados, y que destaca por su repercusión en el nivel de accesibilidad de la vía pública, es el de los problemáticos e importantísimos **vados peatonales** necesarios para la continuidad de los itinerarios peatonales entre aceras.

En muchos casos los **vados peatonales están mal diseñados** (pendientes transversales inadecuadas o rebaje excesivamente alto), y en otros casos existe el paso peatonal pero **no hay vados** (las aceras en los puntos en los que deberían estar los vados no están rebajadas). También se ha detectado que en algunos cruces ni siquiera existen pasos peatonales.



Vados peatonales a reconstruir



Vados peatonales a reconstruir



Inexistencia de paso peatonal

Además existen varios **vados peatonales sin adaptar** que, aun cumpliendo los requisitos de diseño en cuanto a pendientes y rebajes, carecen del pavimento de alarma contrastado con el circundante y de la franja señalizadora. Estas adaptaciones son importantes para garantizar la accesibilidad a las personas invidentes o con problemas visuales severos.



Vados peatonales correctos pero sin pavimento de alarma



Vados peatonales correctos pero sin pavimento de alarma

4.- TIPOLOGÍAS DE MOBILIARIO URBANO

Dado que el mal diseño de estos elementos afecta a su uso, pero sin embargo no afecta al nivel de accesibilidad de la vía pública en cuanto a itinerarios peatonales, se ha considerado que la adaptación del mobiliario urbano no accesible, que en casi todos los casos conlleva su sustitución, puede no ser absolutamente prioritaria, y producirse cuando se afronte el cambio de estos elementos por el simple factor de la renovación. Por este motivo los costes asociados a esta sustitución no se reflejan en los presupuestos ni en las intervenciones del plan.

Sin embargo se ha considerado de interés que el Ayuntamiento disponga del diagnóstico en cuanto al diseño del mobiliario urbano, de modo que sea un factor más a tener en cuenta a la hora de priorizar la renovación de unos elementos sobre la de otros, y también en el momento de elegir el diseño del nuevo mobiliario. Por último, se establece si se recomienda su sustitución por otro elemento accesible.

A continuación podemos ver una serie de fichas que recogen, a modo de resumen, las condiciones de accesibilidad que presentan las distintas tipologías de elementos de mobiliario urbano que nos hemos encontrado en nuestro estudio.

Cada ficha recoge un tipo de elemento de mobiliario urbano diferente y consta de una imagen identificativa de la tipología a evaluar, la relación de los aspectos que se analizan junto con las medidas del elemento que afectan a su nivel de accesibilidad, y un breve diagnóstico en cuanto a accesibilidad.

Las tipologías de elementos urbanos o de mobiliario urbano, que podemos encontrar en este informe son las siguientes:


- Alcorques
- Bancos
- Boca de riego
- Bolardos.
- Fuentes.
- Jardineras
- Papeleras.


ALCORQUES


La Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que los árboles que se sitúen en los itinerarios peatonales tendrán los alcorques cubiertos con elementos enrasados con el pavimento circundante, colocados sin holguras, que no sean deformables bajo la acción de pisadas o rodadura de vehículos.


Si estos elementos son enrejados, serán antideslizantes tanto en seco como en mojado, serán en cuadrícula con aperturas máximas de 1x1 cm. si invaden el ancho mínimo del itinerario peatonal, y de 2,5x2,5 cm. en caso contrario.


Los alcorques que invaden el ancho mínimo del itinerario peatonal se reflejan en las propuestas de adaptación de la vía pública, por lo cual tomaremos como referencia la rejilla de 2,5x2,5 cm. de apertura.


ALCORQUE AL-01		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este alcorque no presenta ningún problema con respecto a la accesibilidad, la rejilla no supera en ancho máximo exigido por la Ley.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	SI
Observaciones		
Se consideran deformables todas las rejillas que apoyan directamente en la tierra sin otra sujeción, ya que con el paso del tiempo éstas inevitablemente se mueven, provocando resaltos entre las distintas piezas.		
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

ALCORQUE AL-02		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este modelo de alcorque no es accesible según la Ley porque la tierra no está protegida con ningún elemento que la cubra.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	-
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI

ALCORQUE AL-03		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de alcorque no resulta accesible según la Ley porque la tierra no está protegida con ningún elemento que la cubra y además presenta un pequeño bordillo que puede provocar tropiezos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	NO
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	-
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI

ALCORQUE AL-04		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de alcorque no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	-
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

ALCORQUE AL-05		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de rejilla que cubre el alcorque no resulta accesible según la Ley porque la apertura de la cuadrícula es de 3 cm.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	NO
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI

ALCORQUE AL-06		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de rejilla que cubre el alcorque no resulta accesible según la Ley porque la apertura de la cuadrícula es de 3 cm.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Enrasado con pavimento circundante	-	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	-	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5x2,5 cm.	-	NO
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI


BANCOS


Según dispone la normativa aplicable, los bancos de los espacios libres de uso público tendrán el asiento situado a una altura comprendida entre 40 y 50 cm, disponiendo de respaldo y reposabrazos, estos a una altura entre 20 y 25 cm sobre el nivel del asiento. Cuando la propuesta de sustitución sea positiva y tenga un asterisco, hay que tener en cuenta lo siguiente:


* A pesar de que se proponga su sustitución como modelo de banco, la normativa establece la no obligatoriedad de que, allí donde haya bancos, se instale uno accesible cada 50m. como máximo, pudiéndose utilizar otros tipos de banco siempre que sea de manera complementaria a los accesibles, ajustándose a las condiciones ergonómicas que faciliten el levantarse y sentarse.


Además, a pesar de que los reposabrazos son exigibles, pudieran no ser siempre necesarios, e incluso en ocasiones, ser perjudiciales, pues impiden la transferencia desde una silla de ruedas. Por ello lo ideal es situar bancos que alternativamente.


BANCO BA-01		
Fotografía	Diagnóstico	
	Dadas las características de este tipo de banco se considera accesible según la Ley.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,40	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	0,22	SI
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO


BANCO BA-02		
Fotografía	Diagnóstico	
	Dadas las características de este tipo de banco no se considera accesible según la ley, ya que carece de reposabrazos. También se observan unos pequeños voladizos laterales que pueden dificultar su presencia a personas que utilicen bastón guía.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	NO
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,42	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*

BANCO BA-03		
Fotografía	Diagnóstico	
	Dadas las características de este tipo de banco no se considera accesible según la ley, ya que carece de respaldo y reposabrazos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,40	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	NO
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*

BANCO BA-04		
Fotografía	Diagnóstico	
	Dadas las características de este tipo de banco no se considera accesible según la ley, ya que carece de reposabrazos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,42	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*


BANCO BA-05		
Fotografía	Diagnóstico	
	Dadas las características de este tipo de banco no se considera accesible según la ley, ya que carece de reposabrazos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,41	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*

BANCO BA-06		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este banco no se considera accesible según los parámetros definidos en la Ley, debido a la presencia de voladizos laterales y a la inexistencia de reposabrazos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	NO
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,44	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*

BANCO BA-07		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este banco no se considera accesible según los parámetros definidos en la Ley, debido a que no dispone de reposabrazos.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Asiento entre 40 y 50 cm altura	0,42	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	-	NO
Dispone de respaldo	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI*


BOCA DE RIEGO


Cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m. se prolongará hasta el suelo con toda su máxima proyección en planta. Por semejanza entre este tipo de elementos en cuanto a tamaño y forma, con los bolardos, se establecerá también que serán visibles por su volumen y color


BOCA DE RIEGO BR-01		
Fotografía	Diagnóstico	
	<p>Este tipo de elemento no presenta ningún problema de accesibilidad en cuanto a su diseño. En ocasiones, por problemas de mantenimiento, falta la carcasa superior que cubre el elemento, dejando al descubierto orificios que pueden crear riesgos innecesarios, sobre todo a niños.</p>	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Visibles por volumen (altura)	0,80	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	Rojo-gris	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO


BOLARDOS

La Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que los bolardos o mojones que se coloquen en los espacios libres de uso público, serán visibles por su volumen y color y no serán susceptibles de enganche. Además no deben presentar voladizos o salientes no proyectados hasta la planta.

BOLARDO BO-0		
Fotografía	Diagnóstico	
	<p>Este tipo de bolardo se puede considerar accesible teniendo en cuenta los parámetros establecidos por la Ley.</p>	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Visibles por volumen (altura)	0,40	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	Negro-gris	SI
No susceptible de enganche	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

BOLARDO BO-0			
Fotografía		Diagnóstico	
		Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados		Medición	Cumple
Sin voladizos		-	SI
Visibles por volumen (altura)		0,70	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)		Rojo-gris	SI
No susceptible de enganche		-	SI
Propuesta			
ELEMENTO A SUSTITUIR			NO

BOLARDO BO-0			
Fotografía		Diagnóstico	
		Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados		Medición	Cumple
Sin voladizos		-	SI
Visibles por volumen (altura)		0,65	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)		Negro-gris	SI
No susceptible de enganche		-	SI
Propuesta			
ELEMENTO A SUSTITUIR			NO

BOLARDO BO-0		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de bolardo no puede considerarse accesible debido a su inadecuado diseño.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Visibles por volumen (altura)	0,38	NO
Visibles por color (color contrastado con entorno)	Negro-gris	SI
No susceptible de enganche	-	NO
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI


FUENTES

Según la ley, no deberán existir cambios de nivel que impidan el acercamiento a cualquier persona usuaria y si el accionamiento es manual, deberá estar situado a 90cm como máximo desde el suelo y ser manejable para personas con dificultades de manipulación.

Si existen rejillas de desagüe serán antideslizantes en seco y en mojado y tendrán una apertura máxima de 2,5 x 2,5 cm.

FUENTE FU-01		
Fotografía	Diagnóstico	
	<p>Esta fuente no puede considerarse accesible debido principalmente a que no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona.</p>	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	-	NO
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5x2,5 cm	-	-
Accionamiento a 90 cm. máximo	0,90	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI


FUENTE FU-02		
Fotografía	Diagnóstico	
	Esta fuente no se puede considerar accesible puesto que presenta un voladizo no detectable por un bastón blanco de movilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	NO
Permite el acercamiento a cualquier persona	-	SI
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5x2,5 cm	-	SI
Accionamiento a 90 cm. máximo	0,90	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI

FUENTE FU-03		
Fotografía	Diagnóstico	
	A pesar de sobrepasar la altura del grifo en unos cm, este tipo de fuente puede considerarse accesible, siempre y cuando se cambie la rejilla, poniendo una accesible.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	-	SI
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5x2,5 cm	-	NO
Accionamiento a 90 cm. máximo	0,90	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

JARDINERAS

La Normativa de Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m se prolongará hasta el suelo con toda su máxima proyección en planta.


JARDINERA JA-01		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de jardinera no presenta ningún problema con respecto a la accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO


JARDINERA JA-02		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de jardinera no presenta ningún problema con respecto a la accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO


JARDINERA JA-03		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de jardinera no se considera accesible ya que no presenta todo su perímetro proyectado a planta.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	NO
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI


PAPELERAS


Según dispone la normativa aplicable, las bocas de las papeleras deberán instalarse a una altura de 90cm. (entendiéndose ésta como altura máxima), sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso.

PAPELERA PA-01			
Fotografía	Diagnóstico		
	Este tipo de papeleras no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.		
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple	
Sin voladizos	-	NO	
Boca a una altura de 0,90 m	0,78	SI	
Propuesta			
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI	

PAPELERA PA-02			
Fotografía	Diagnóstico		
	Este tipo de papeleras no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.		
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple	
Sin voladizos	-	NO	
Boca a una altura de 0,90 m	0,85	SI	
Propuesta			
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI	

PAPELERA PA-03		
Fotografía	Diagnóstico	
	Este tipo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	NO
Boca a una altura de 0,90 m	0,82	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		SI

PAPELERA PA-04		
Fotografía	Diagnóstico	
	El modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Boca a una altura de 0,90 m	0,65	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

PAPELERA PA-05		
Fotografía	Diagnóstico	
	El modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.	
Aspectos diagnosticados	Medición	Cumple
Sin voladizos	-	SI
Boca a una altura de 0,90 m	0,80	SI
Propuesta		
ELEMENTO A SUSTITUIR		NO

5.- CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

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

1. **Definición del grado de interés.** 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.
2. **Definición del grado de necesidad o urgencia.** 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.

La propuesta de intervención se configura inicialmente, combinando estas dos informaciones, primero clasificar por itinerarios, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios, 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 utilizan para definir el grado de interés y de urgencia, son los siguientes:

A. 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.

B. Rentabilidad social

- Aquellas actuaciones que beneficien a un número más lato de personas serán las primeras a realizarse.

C. 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.

D. 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.

E. 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.

F. 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.

G. 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.

H. 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 mas rápidamente.

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

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

Por ultimo, a la hora de seleccionar los tramos y calles que permitan realizar el trazado de los itinerarios que forman parte del primer plan cuadrienal de accesibilidad, se han tenido en cuenta y se han aplicado los siguientes criterios:

1. Itinerarios que unan puntos importantes del municipio, como allí donde se encuentran los edificios más importantes o con mayor afluencia de personas.
2. Debe existir la posibilidad real de adaptarlos, no presentando problemas como pendiente excesiva, escaleras insalvables o sección de calle estrecha.
3. Otro aspecto importante es que permitan la continuidad entre itinerarios para poder formar itinerarios accesibles cerrados a modo de red. Esta se irá haciendo más densa a medida que avanza la ejecución del plan y se realizan las intervenciones previstas.
4. Se priman los itinerarios que presenten un nivel de accesibilidad inferior sobre aquellos que no presenten problemas.

Teniendo en cuenta estos criterios, se han estudiado la intensidad de uso peatonal, la ubicación de los edificios públicos, la continuidad entre los itinerarios trazados, la representatividad, la topografía, la disponibilidad económica, etc.

Después del diagnóstico y de la recogida de datos generales de las calles (pendientes, anchura de las aceras, puntos peligrosos, existencia de vados, etc.), se evalúan y analizan las conclusiones obtenidas, y se estudian también las obras efectuadas recientemente por el Ayuntamiento y consideradas accesibles, los proyectos actuales y la previsión de futuros proyectos.

El trazado de tramos accesibles responde fundamentalmente al criterio de dar acceso a los edificios y espacios de gran afluencia, así como la interconexión entre los diferentes puntos de interés del Municipio, prescindiendo de la situación topográfica de la población. También forman parte del plan recorridos que contribuyen a crear itinerarios de paseo, vías con un alto interés turístico y/o comercial, o vías transversales que conectan los anteriores, quedando finalmente una red de itinerarios accesibles que benefician al total de la población.

Se ha adoptado como criterio de tramo accesible el tramo que no dispone de impedimentos, es decir, aquel tramo donde los elementos y el mobiliario urbano están bien ubicados y bien diseñados.

6.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La propuesta de intervención detalla las zonas del viario urbano que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte del *Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*. Estas zonas constituyen como ya se ha dicho, unos itinerarios o recorridos (también llamados circuitos de accesibilidad) que garantizan la accesibilidad en gran parte de la vía pública de la localidad tras la ejecución de las adaptaciones propuestas.

La propuesta de intervención se compone de dos partes, por un lado los recorridos y zonas del viario urbano que forman parte del *Plan Cuadrienal de Accesibilidad* y que están incluidos en las *Prioridades* que se detallan a continuación, es decir las intervenciones que se acometerán en las primeras etapas del Plan de Accesibilidad; y por otro, los recorridos incluidos en las *Fases Posteriores*, es decir aquellas intervenciones que se acometerían una vez ejecutadas las etapas de las prioridades.

Fuera de las calles y sectores de intervención que no se han incluido en el Plan cuadrienal, se podrá actuar por necesidades puntuales de los usuarios. Para ello, se propone dedicar un 4% del presupuesto general de la propuesta de intervención en la vía pública.

Dentro del Plan de Accesibilidad se propone cambiar la tipología de algunas calles para poder transformarlas en calles de plataforma única, peatonal o mixta (peatones y vehículos), de manera que toda la anchura de la calle tenga un mismo plano a nivel. Se propone en aquellas calles donde su ancho no permite una correcta ampliación de las aceras o bien en aquellas calles que por su actividad representan un eje cívico importante.

El Plan propone ensanchar las aceras de la calle en aquellos tramos en los que éstas no cumplen con las dimensiones mínimas establecidas por la Normativa (1,50 m.), de tal manera que la ubicación de elementos de mobiliario urbano en la vía pública mantenga siempre un ancho mínimo de paso accesible.

El ensanchamiento de la acera comporta la reubicación de los elementos existentes en ese tramo. Es necesario que las calles tengan un ancho que permita la instalación de elementos comunes de urbanización y de mobiliario urbano, sin ocupar el ancho libre peatonal.

En aquellos casos en los que la acera no existe y las características de la calle lo permiten, el Plan prevé la construcción de aceras con las dimensiones adecuadas según lo establecido por la Normativa.

En aquellas aceras con ancho de paso suficiente, el Plan hace un análisis de la ubicación y el diseño de los elementos de mobiliario urbano con tal de que estos no afecten a la circulación de las personas.

El Plan propone en estas aceras, la reubicación de los elementos bien diseñados pero colocados de tal manera que no dejan una anchura de paso mínima o la sustitución de esos elementos que por su diseño, suponen un peligro para los peatones.

En definitiva, el presupuesto total de la Propuesta de Intervención del *Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA* antes de establecer las prioridades es el que se presenta a continuación.

Calle / Zona Libre	Presupuesto	%
ACCESO CEMENTERIO	37.985 €	3,13%
ACCESO POLIDEPORTIVO	42.455 €	3,50%
AINGERU GUARDA	37.956 €	3,13%
AINGERU GUARDA (PLAZA)	2.550 €	0,21%
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	5.975 €	0,49%
ARANBURUZABALA	78.720 €	6,49%
ARANBURUZABALA (JUEGOS)	13.735 €	1,13%
ARANBURUZABALA, 19	53.760 €	4,43%
ARANBURUZABALA, 56	12.240 €	1,01%
ARBIÑOSTE	5.100 €	0,42%
CARRETERA GI-3341	30.310 €	2,50%
DORLETA (JUEGOS)	2.680 €	0,22%
DORLETA (NORTE)	20.470 €	1,69%
DORLETA (SUR)	11.015 €	0,91%
E. GOROSARRI (PLAZA)	41.897 €	3,46%
F. ESKORIATZA (PLAZA)	21.412 €	1,77%
FRONTON (PLAZA)	14.420 €	1,19%

Calle / Zona Libre	Presupuesto	%
GAZTAÑADUI	16.866 €	1,39%
GERNIKAKO ARBOLAREN (PLAZA)	10.580 €	0,87%
HIDALGA	123.505 €	10,19%
HIDALGA (PASAJE)	51.872 €	4,28%
HIDALGA, 12 (LATERAL)	5.625 €	0,46%
INTXAURTXUETA	28.215 €	2,33%
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	2.550 €	0,21%
INTXAURTXUETA I (PLAZA)	26.116 €	2,15%
INTXAURTXUETA II (PLAZA)	80.106 €	6,61%
JOSE ARANA	12.225 €	1,01%
OLAETA (PLAZA)	51.192 €	4,22%
OLAZAR	23.395 €	1,93%
OLAZAR (PLAZA)	8.320 €	0,69%
OLAZAR, 1-8	23.765 €	1,96%
PASEO DEL RIO	3.370 €	0,28%
SAN JUAN	76.935 €	6,34%
SAN JUAN, 12	10.585 €	0,87%
SAN JUAN, 13-15	5.180 €	0,43%
SAN JUAN, 3-5	1.745 €	0,14%
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	110 €	0,01%
SAN PEDRO (I)	32.340 €	2,67%
SAN PEDRO (II)	80.645 €	6,65%
SAN PEDRO (III)	15.850 €	1,31%
SAN PEDRO (PARQUE)	45.511 €	3,75%
SANTA ANA (I)	17.791 €	1,47%
SANTA ANA (II)	20.239 €	1,67%
SANTA ANA (III)	2.611 €	0,22%
SANTA ANA (IV)	2.550 €	0,21%
SANTA MARIÑE ARRATEA (PLAZA)	110 €	0,01%
Total	1.212.584 €	100%

Se interviene sobre 46 calles y zonas libres (58 tramos), con una media de 26.360 € de presupuesto por calle o espacio libre. Las calles que tienen un mayor presupuesto de adaptación son Hidalga, San Pedro, San Juan, Aranburuzabala e Intxaurtxueta Plaza.

Esta propuesta de intervención permite crear una red de itinerarios que abarcan la totalidad del casco urbano. Entre estas calles principales están, entre otras, las calles Aranburuzabala, Gaztañadue Hidalga entre otras. De ese modo quedará garantizado el acceso a muchos edificios muy importantes en el funcionamiento del municipio:

- Ayuntamiento
- Iglesia
- Farmacia
- C. P. Luis Ezeiza
- Polideportivo
- Hogar del Jubilado
- Casa de cultura
- Centro de salud

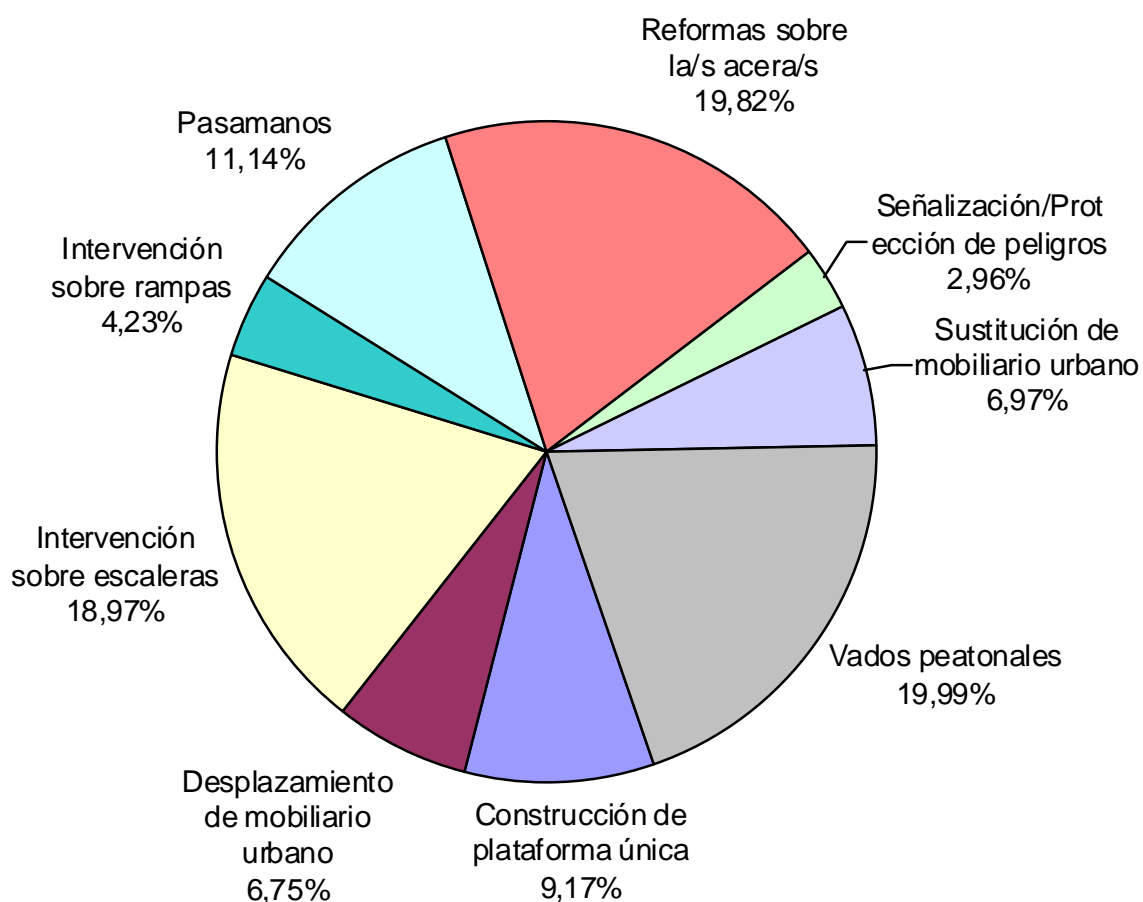
Las intervenciones que se proponen en la vía pública para garantizar su accesibilidad, suponen en muchos casos una inversión muy elevada. Este es el caso del ensanchamiento de aceras en aquellos supuestos que la actual sea insuficiente, o de la conversión de una zona en plataforma única.

Estas intervenciones tienen un impacto fuerte tanto en el presupuesto del plan de actuación en vía pública como en la propia configuración del casco urbano, por lo que procuramos darle un tratamiento más detallado a las mismas.

En el caso de ESKORIATZA, las intervenciones más importantes y cuya repercusión económica es mayor, son las referidas a las aceras, y en concreto, la urbanización de calles como plataforma única (359 m²), la ampliación de las aceras estrechas (324 m²), y la construcción de nuevos tramos de aceras (563 m²). También destacan la construcción o reconstrucción de vados peatonales (92 ud.), la colocación de pasamanos de apoyo en tramos con pendiente elevada (901 m.), y la adaptación de escaleras (42 puntos con escaleras).

Conceptos	Presupuesto
CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA	111.290 €
DESPLAZAMIENTO DE MOBILIARIO URBANO	81.875 €
INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	230.120 €
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	51.315 €

Conceptos	Presupuesto
PASAMANOS	135.150 €
REFORMAS SOBRE LA/S ACERA/S	240.515 €
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	35.915 €
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	84.549 €
VADOS PEATONALES	242.575 €



En el plano (ver volumen con planos plegados **Din A0** que se anexan) podemos ver una representación gráfica de las intervenciones más importantes entre las que nos encontramos las siguientes:

- Por un lado, se representa la zona incluida en la propuesta donde se propone la conversión en plataforma única.
- También se incluye la propuesta de ampliación de aceras, es decir aquellas calles incluidas en la propuesta donde se propone ampliar la acera para hacerla accesible. Se representan los tramos de acera que se propone ensanchar.

- En el mismo plano se presenta el estudio de los vados peatonales, en el que se representa la ubicación de los vados peatonales (rebajes de acera para el paso de los peatones) clasificados según la intervención que es necesario realizar sobre ellos para que sean accesibles:
 - Construcción de vado: Se propone en aquellos puntos donde, existiendo un paso de cebra, la acera no se encuentra rebajada.
 - Reconstrucción de vado: Se propone en aquellos pasos peatonales donde existe vado o rebaje, pero ejecutado de tal manera que no resulta operativo (por ejemplo por que la altura del bordillo no está completamente rebajada hasta cota de calzada).
 - Adaptación de vados: El paso peatonal cuenta con vado o rebaje de acera ejecutado de modo que resulta operativo, pero al que le faltan algunos detalles para resultar accesible (por ejemplo el pavimento de alarma o la franja señalizadora hasta la fachada).
 - Vados sin intervención: El vado o rebaje de la acera se ajusta a los parámetros establecidos en la ley de accesibilidad, y es por tanto accesible.
 - Construcción de vado y paso peatonal: Se propone en aquellos cruces donde se considera necesaria la implantación de un paso de cebra, y los correspondientes rebajes de las aceras.
- En este mismo plano se representan otras intervenciones fundamentales por su repercusión en el nivel de accesibilidad de la vía pública, como son la adaptación de las escaleras, la supresión de escalones aislados, instalación de barandillas, y la sustitución de alcorques y rejas.
- Se presenta otro plano en el que se indican intervenciones relativas al desplazamiento de elementos de mobiliario urbano, como farolas, bancos o papeleras.



- ACERAS**
- Pavimentación/Repavimentación
 - Construcción/Reconstrucción de acera
 - Ampliación de sección puente
 - Ampliación de acera
 - Construcción de plataforma única
 - ▼ Reconstrucción de vado de vehículos

- VADOS PEATONALES**
- Vado sin intervención
 - Adaptación de vado
 - Reconstrucción de vado
 - Construcción de vado
 - Construcción de vado y paso peatonal
 - Calzada elevada

- SEMAFOROS PEATONALES**
- Semáforo sin intervención
 - Desplazamiento de semáforo
 - Sonorización de semáforo
 - Sonorización y desplazamiento

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

- APOYO Y SEGURIDAD**
- Instalación de pasamanos
 - Desplazamiento de barandilla
 - Instalación de barandilla
 - ▼ Señalización de riesgo / Obras

Escala: 1/1.400

Plan de accesibilidad de:
ESKORIATZA

**INTERVENCIONES SOBRE
ELEMENTOS DE URBANIZACION**

Realizado por:
 adir

Fecha: Septiembre de 2.008



- MOBILIARIO**
 - Banco
 - Papelera
 - Contenedor de superficie
 - Contenedor soterrado
 - Señal informativa
 - Aparca-bicicletas
- SERVICIOS**
 - Buzón de correos
 - Cabina de teléfonos
 - Teléfono de taxis
 - Máquina zona azul
 - Cabina lavabo público
 - Kiosko
- JARDINERIA**
 - Alcorque
 - Jardinera
 - Jardín
 - Elemento decorativo
- REGULACION DE TRAFICO**
 - Bolardo
 - Señal de tráfico
 - Semáforo de tráfico
 - Poste parada de bus
 - Marquesina
- INSTALACIONES**
 - Farola
 - Poste con conexión
 - Poste sin conexión
 - Armario de instalaciones
 - Fuente
 - Boca de incendios
- SANEAMIENTO**
 - Reja o registro
 - Rejilla lineal
 - Instalación de rejilla lineal

Escala: 1/1.400

Plan de accesibilidad de:
ESKORIATZA

**DESPLAZAMIENTO DE
 MOBILIARIO URBANO**

Realizado por:

Fecha: Septiembre de 2.008

7- PLAN DE ETAPAS

El plan de etapas es la estructuración por etapas anuales de la propuesta de intervención que recoge, como se ha dicho, todas las intervenciones a realizar en los siguientes años en los recorridos y zonas para garantizar la accesibilidad, teniendo en cuenta las prioridades.

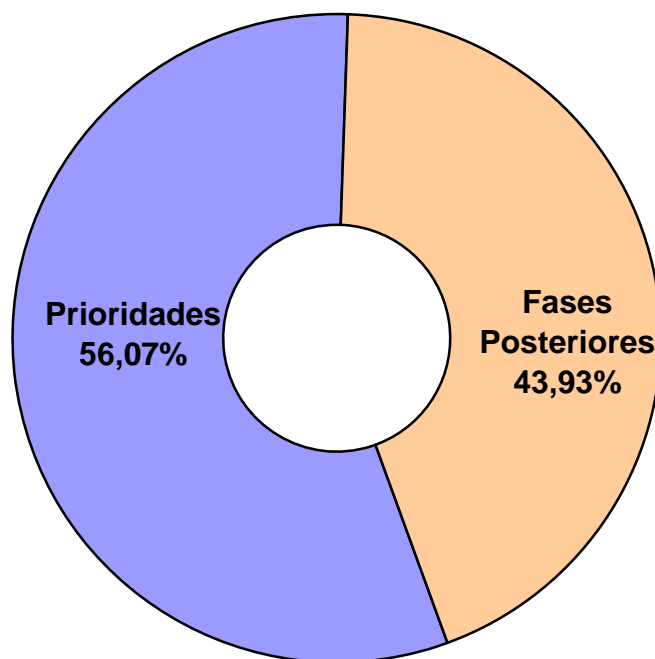
El plan, tal y como estipula la Ley 20/97 de Accesibilidad, es como mínimo cuadrienal, y en el caso de ESKORIATZA y debido a la importancia de las propuestas planteadas dentro del Plan y al elevado presupuesto de las adaptaciones, se ha optado por dividir el Plan de Actuación en la Vía Pública en dos partes:

- Por un lado las PRIORIDADES, conformadas por los recorridos e itinerarios que se adaptan en las primeras etapas del Plan de Accesibilidad. Estas Prioridades se encuadran en lo que denominamos *Plan Cuadrienal de Accesibilidad*
- Y por otro, los por los recorridos e itinerarios incluidos en las FASES POSTERIORES, es decir aquellas intervenciones que se acometerían una vez ejecutadas las etapas de las Prioridades.

Estas etapas (Prioridades y Fases Posteriores), se desarrollarán en distintos ejercicios anuales en función de las posibilidades reales del Ayuntamiento de abordar las intervenciones presupuestadas.

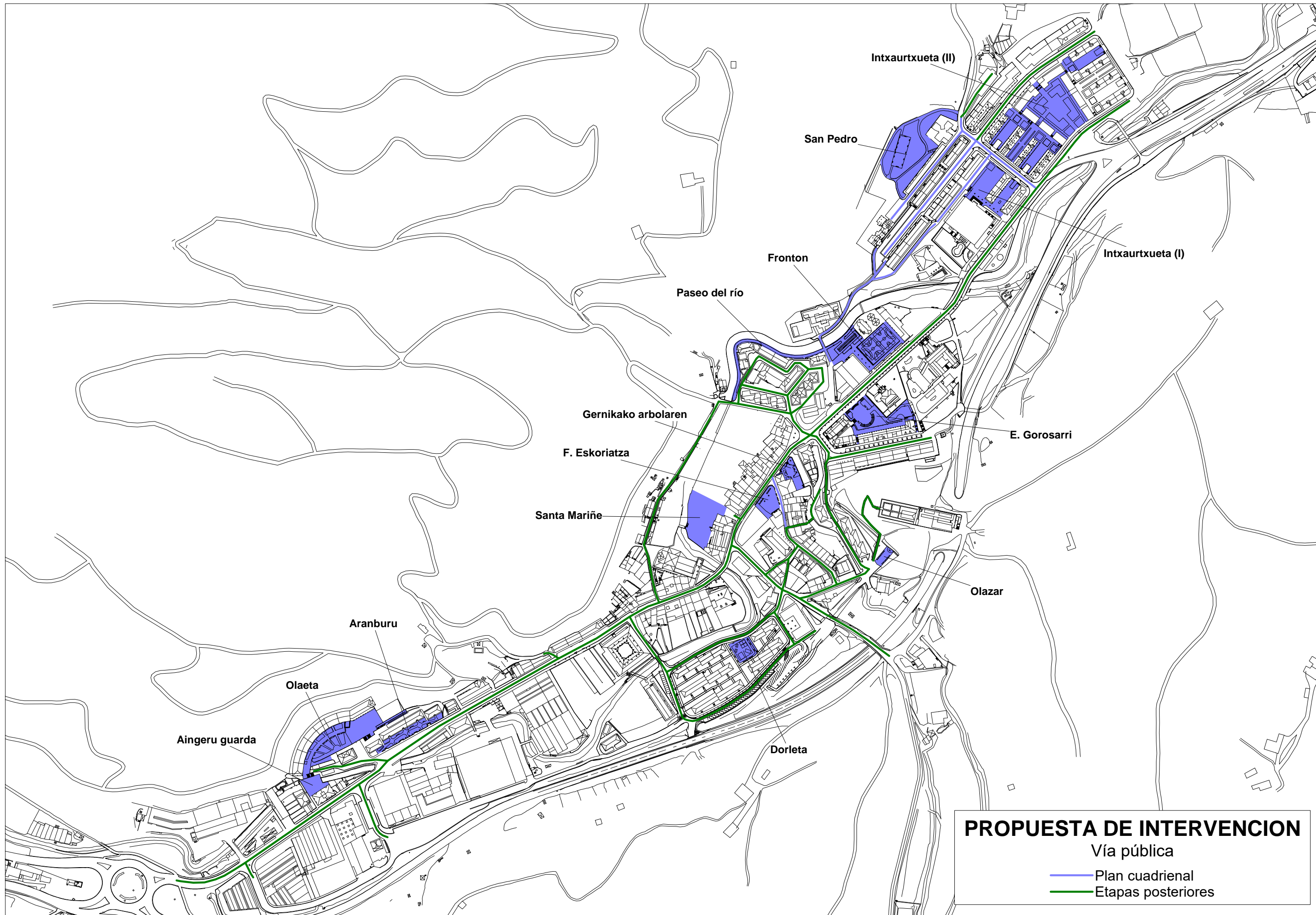
Como ya se ha comentado anteriormente, el Presupuesto de Ejecución Material de las intervenciones del *Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA* es de **1.212.584 €**. A continuación se presenta este presupuesto estructurado por las etapas comentadas, en este caso Prioridades y Fases Posteriores.

Etapas	Presupuesto
Prioridades	679.864 €
Fases Posteriores	532.720 €
Total	1.212.584 €



En los informes incluidos en el anexo se incluye por cada recorrido y zona una explicación resumida de las propuestas, un resumen de presupuestos por conceptos, y una descripción más detallada de las intervenciones que se deben realizar. También se incluye en cada informe un plano en el que se puede ver una representación de las intervenciones que se proponen.

A continuación pasamos a detallar las propuestas de intervención en el municipio de ESKORIATZA con respecto al Plan de Accesibilidad.



PROPUESTA DE INTERVENCION
Vía pública
— Plan cuadrinal
— Etapas posteriores

7.1.- PRIORIDADES

A continuación se detallan las calles y zonas libres que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte de las prioridades del *Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*.

Se incluyen aquellas zonas y recorridos que, sin atravesar tramos de pendientes excesivamente elevadas ni escaleras, soportan un mayor tráfico peatonal y de vehículos y que une algunos de los centros más importantes de la vida social y administrativa de ESKORIATZA. De esta manera se creará una primera red básica de itinerarios accesibles.

Las prioridades se centran en el barrio de San Pedro y en el entorno de la calle Hidalga, además de acometer las siguientes adaptaciones a lo largo de todo el casco urbano:

- Adaptar las escaleras con la colocación de pasamanos, bandas rugosas en escalones, y franjas señalizadoras al inicio y final de los tramos
- Suprimir los escalones aislados existentes
- Sustituir el mobiliario urbano inadecuado existente en las zonas libres
- Colocar pasamanos de apoyo en los tramos con pendientes superiores al 6% establecido por la normativa.

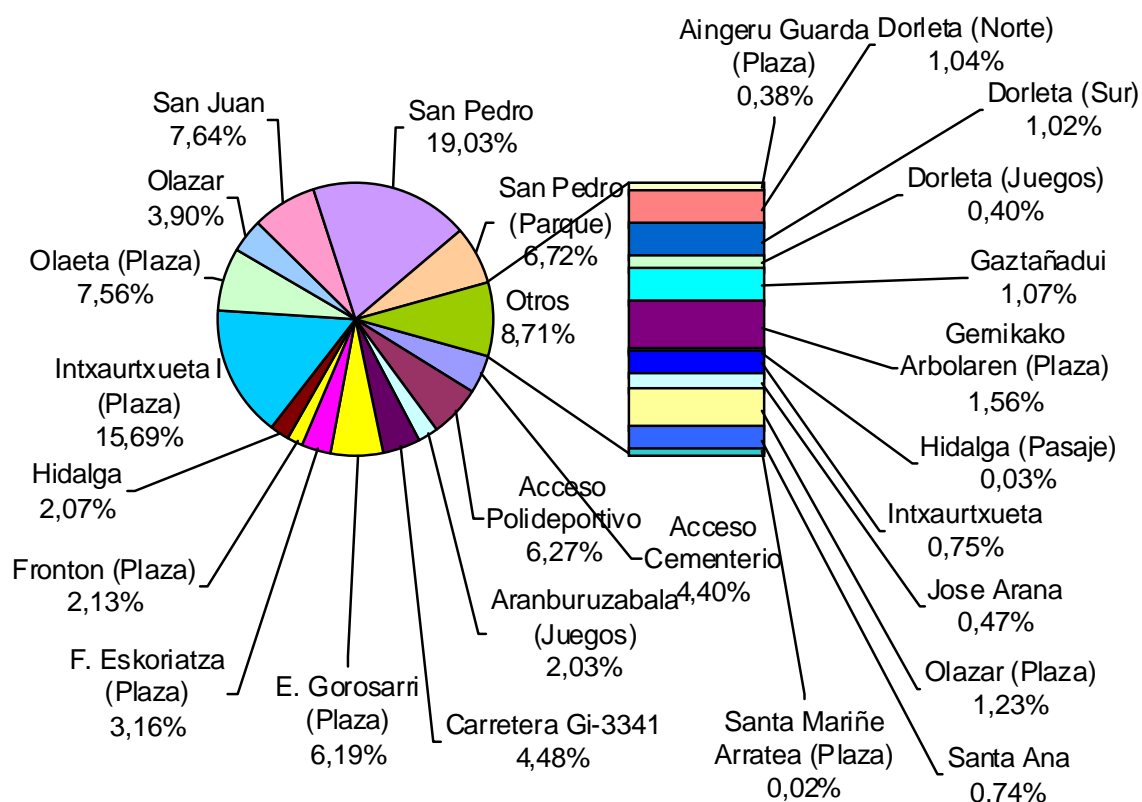
Se interviene sobre la calle Hidalga de plataforma única y pavimento adoquinado, para crear una banda lateral de pavimento liso y antideslizante que permita el tránsito peatonal sin dificultades y con seguridad.

La intervención sobre el entorno del barrio de San Pedro, permite hacer accesible un parte del casco urbano con una densidad de población importante (especialmente de personas mayores), y donde se concentran algunas instalaciones destacadas (Biblioteca, Museo-Eskola, Polideportivo, Euskal Txoko, etc).

Calles / Zonas Libres	Presupuesto
ACCESO CEMENTERIO	29.810 €
Tramo 61	29.810 €
ACCESO POLIDEPORTIVO	42.455 €
Tramo 62	42.455 €
AINGERU GUARDA (PLAZA)	2.550 €

Calles / Zonas Libres	Presupuesto
ARANBURUZABALA (JUEGOS)	13.735 €
CARRETERA GI-3341	30.310 €
Tramo 14	9.250 €
Tramo 15	5.205 €
Tramo 16	9.105 €
Tramo 17	6.750 €
DORLETA (NORTE)	7.050 €
Tramo 18	7.050 €
DORLETA (SUR)	6.895 €
Tramo 19	6.895 €
DORLETA (JUEGOS)	2.680 €
E. GOROSARRI (PLAZA)	41.897 €
F. ESKORIATZA (PLAZA)	21.412 €
FRONTON (PLAZA)	14.420 €
GAZTAÑADUI	7.215 €
Tramo 21	7.215 €
GERNIKAKO ARBOLAREN (PLAZA)	10.580 €
HIDALGA	14.035 €
Tramo 22	13.015 €
Tramo 25	1.020 €
HIDALGA (PASAJE)	220 €
Tramo 26	220 €
INTXAURTXUETA	5.100 €
Tramo 28	5.100 €
INTXAURTXUETA I (PLAZA)	26.116 €
INTXAURTXUETA II (PLAZA)	80.106 €
JOSE ARANA	3.205 €
Tramo 32	3.205 €
OLAETA (PLAZA)	51.192 €
OLAZAR (PLAZA)	8.320 €
OLAZAR	8.130 €

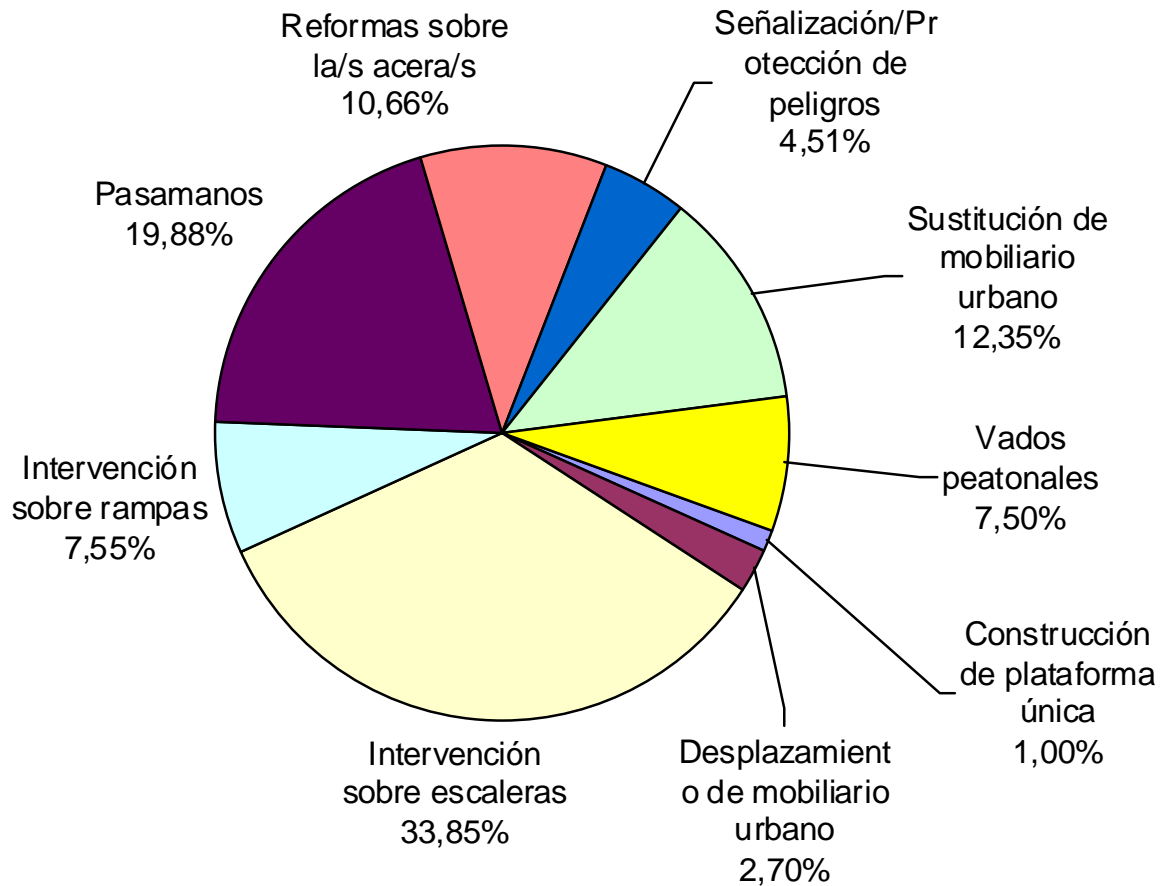
Calles / Zonas Libres	Presupuesto
Tramo 35	8.130 €
OLAZAR, 1-8	18.245 €
Tramo 37	18.245 €
PASEO DEL RIO	3.370 €
SAN JUAN, 12	1.500 €
Tramo 45	1.500 €
SAN JUAN, 3-5	450 €
Tramo 42	450 €
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	110 €
Tramo 43	110 €
SAN JUAN	49.265 €
Tramo 38	16.140 €
Tramo 40	2.250 €
Tramo 41	30.875 €
SAN PEDRO (I)	32.340 €
Tramo 48	32.340 €
SAN PEDRO (II)	80.645 €
Tramo 49	80.645 €
SAN PEDRO (III)	15.850 €
Tramo 50	15.850 €
SAN PEDRO (PARQUE)	45.511 €
SANTA ANA (I)	4.650 €
Tramo 53	4.650 €
SANTA ANA (II)	385 €
Tramo 55	385 €
SANTA MARIÑE ARRATEA (PLAZA)	110 €
TOTAL	679.864 €



Las intervenciones que se proponen en la vía pública para garantizar su accesibilidad, suponen en muchos casos una inversión muy elevada. Este es el caso del ensanchamiento de aceras en aquellos supuestos que la actual sea insuficiente, o de la conversión de una zona en plataforma única, que tienen un impacto fuerte tanto en el presupuesto del plan de actuación en vía pública como en la propia configuración del casco urbano.

Conceptos	Presupuesto
CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA	6.820 €
DESPLAZAMIENTO DE MOBILIARIO URBANO	18.355 €
INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	230.120 €
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	51.315 €
PASAMANOS	135.150 €
REFORMAS SOBRE LA/S ACERA/S	72.470 €
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	30.695 €
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	83.939 €
VADOS PEATONALES	51.000 €

En el caso de ESKORIATZA, las intervenciones más importantes dentro de las prioridades cuya repercusión económica es más fuerte, son la adaptación de las escaleras existentes (Pasamanos, bandas rugosas y franjas señalizadoras) y la colocación de pasamanos de apoyo en los tramos con pendientes superior al 6%.



7.2.- FASES POSTERIORES

En las Fases Posteriores se han agrupado aquellos recorridos no incluidos en las Prioridades del *Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORRIATZA*, y cuyas intervenciones se deben de acometer una vez finalizadas las mismas. Las Fases Posteriores se irán desarrollando en distintos ejercicios anuales.

Para las fases inmediatamente posteriores a las Prioridades, se han propuesto también algunas calles y tramos que contribuyen a completar la red de itinerarios accesibles, interviniendo sobre calles que dan acceso a numerosos edificios y zonas de interés dentro de la población.

Estos itinerarios, que complementan y desarrollan los itinerarios creados en las Prioridades, permiten también acercar a todas las viviendas a la red de itinerarios accesibles, cubriendo zonas más amplias de la población, y de ese modo dar también acceso a otros edificios importantes en el funcionamiento del municipio.

Se han dejado para su adaptación en las fases posteriores, itinerarios que faciliten el establecer una red que una otros puntos de interés en el casco, contribuyen a incluir en esa red a un mayor número de calles o tramos de calle, de modo que cada uno de los peatones disponga de varias alternativas para realizar un mismo recorrido.

Calle/Zona Libre	Presupuesto	%
ACCESO CEMENTERIO	8.175 €	1,53%
Tramo 61	8.175 €	
AINGERU GUARDA	37.956 €	7,12%
Tramo 1	4.396 €	
Tramo 2	28.460 €	
Tramo 3	5.100 €	
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	5.975 €	1,12%
Tramo 4	5.975 €	
ARANBURUZABALA	78.720 €	14,78%
Tramo 6	3.080 €	
Tramo 7	1.720 €	
Tramo 8	1.715 €	
Tramo 9	57.260 €	

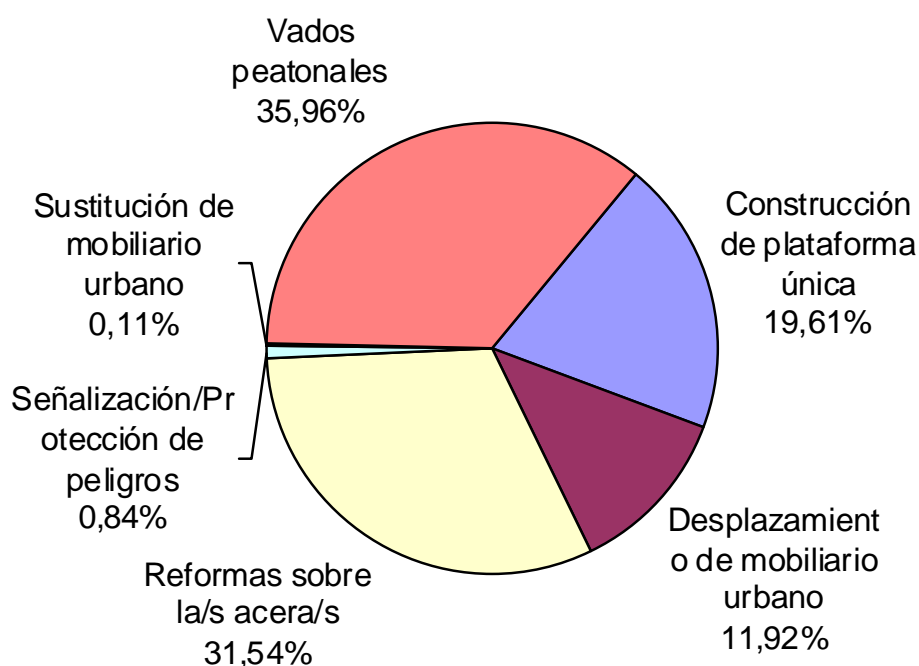
Calle/Zona Libre	Presupuesto	%
Tramo 10	14.945 €	
ARANBURUZABALA, 19	53.760 €	10,09%
Tramo 11	53.760 €	
ARANBURUZABALA, 56	12.240 €	2,30%
Tramo 12	12.240 €	
ARBIÑOSTE	5.100 €	0,96%
Tramo 13	5.100 €	
DORLETA (NORTE)	13.420 €	2,52%
Tramo 18	13.420 €	
DORLETA (SUR)	4.120 €	0,77%
Tramo 19	4.120 €	
GAZTAÑADUI	9.651 €	1,81%
Tramo 20	6.146 €	
Tramo 21	3.505 €	
HIDALGA	109.470 €	20,55%
Tramo 23	55.285 €	
Tramo 24	15.845 €	
Tramo 25	38.340 €	
HIDALGA (PASAJE)	51.652 €	9,70%
Tramo 26	51.652 €	
HIDALGA, 12 (LATERAL)	5.625 €	1,06%
Tramo 27	5.625 €	
INTXAURTXUETA	23.115 €	4,34%
Tramo 28	105 €	
Tramo 30	23.010 €	
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	2.550 €	0,48%
Tramo 31	2.550 €	
JOSE ARANA	9.020 €	1,69%
Tramo 32	1.560 €	
Tramo 33	735 €	
Tramo 34	6.725 €	

Calle/Zona Libre	Presupuesto	%
OLAZAR	15.265 €	2,87%
Tramo 35	725 €	
Tramo 36	14.540 €	
OLAZAR, 1-8	5.520 €	1,04%
Tramo 37	5.520 €	
SAN JUAN	27.670 €	5,19%
Tramo 38	6.495 €	
Tramo 39	5.660 €	
Tramo 40	105 €	
Tramo 41	15.410 €	
SAN JUAN, 12	9.085 €	1,71%
Tramo 44	2.550 €	
Tramo 45	5.310 €	
Tramo 46	1.225 €	
SAN JUAN, 13-15	5.180 €	0,97%
Tramo 47	5.180 €	
SAN JUAN, 3-5	1.295 €	0,24%
Tramo 42	1.295 €	
SANTA ANA (I)	13.141 €	2,47%
Tramo 51	6.036 €	
Tramo 52	2.865 €	
Tramo 53	4.240 €	
SANTA ANA (II)	19.854 €	3,73%
Tramo 54	6.684 €	
Tramo 55	8.070 €	
Tramo 56	5.100 €	
SANTA ANA (III)	2.611 €	0,49%
Tramo 58	2.611 €	
SANTA ANA (IV)	2.550 €	0,48%
Tramo 59	2.550 €	
Total	532.720 €	100%

Las anchuras de las calles de ESKORIATZA son, en muchos casos, suficientemente grandes como para asegurar que, en caso que sea necesario, se puedan ampliar las aceras para conseguir una anchura libre de paso que garantice la accesibilidad. La ampliación de las aceras se soporta básicamente por la eliminación en algunos casos de algún carril de aparcamiento.

En el caso de las Fases Posteriores de ESKORIATZA, las intervenciones más importantes y cuya repercusión económica es más fuerte, son la urbanización de calles como plataforma única (337 m²), la construcción de nuevos tramos de acera (336 m²) la construcción de vados peatonales o reconstrucción de los inadecuados (72 ud.), y el desplazamiento de mobiliario urbano mal ubicado (237 ud.).

Conceptos	Presupuesto
CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA ÚNICA	104.470 €
DESPLAZAMIENTO DE MOBILIARIO URBANO	63.520 €
REFORMAS SOBRE LA/S ACERA/S	168.045 €
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	4.500 €
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	610 €
VADOS PEATONALES	191.575 €



8.- PRESUPUESTO ESTIMATIVO

La propuesta económica que se expone a continuación recoge todos los conceptos que pudieran en algún momento incidir sobre el Plan de Accesibilidad, y en concreto sobre el presupuesto de actuación en la vía pública.

Conviene tener en cuenta que los presupuestos que se presentan pueden verse sensiblemente reducidos si a las intervenciones propuestas se incorporan los programas de actuación municipal previstos, como por ejemplo los trabajos de pavimentación y mantenimiento de la vía pública.

En primer lugar, conviene explicar que los datos económicos que hemos estado manejando hasta el momento se refieren sólo y exclusivamente a las intervenciones materiales necesarias para hacer accesible la vía pública. Para calcular los presupuestos finales hay que incorporar una serie de conceptos que, a continuación se explican.

El presupuesto que se presenta es estimativo y está sujeto a posibles variaciones a la hora de ejecutarlo. A pesar de que en cada una de las intervenciones presupuestadas ya está incluido un porcentaje de posibles imprevistos, a la hora de ejecutar las obras surgen condicionantes que en el análisis y estudio realizados no ha sido posible comprobar. Además los precios unitarios aplicados hacen referencia a tipos de intervenciones generales y no tienen en cuenta las posibles particularidades.

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

Las bases de precios han sido diseñadas y elaboradas por ADIR, debido a la falta de referencias existente en cuanto a bases de precios específicas para accesibilidad. Para ello se ha utilizado la Base de Precios de Urbanismo y Arquitectura 1997 editada por el Gobierno Vasco.

También se han consultado otras referencias de precios en arquitectura y urbanismo existentes en el mercado, y se han contrastado con otras bases de precios aplicadas en el campo de la accesibilidad, como las del CRID (Barcelona) y la base de precios de Desarrollos Vía Libre (Madrid).

El presupuesto final de las actuaciones en Vía Pública del Plan Cuadrienal de Accesibilidad, se calcula aplicando una serie de conceptos al presupuesto total de las intervenciones materiales, que llamaremos Presupuesto de Ejecución Material. El presupuesto final consta, pues, de los siguientes apartados:

1. Por un lado, el **Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)** que recoge el coste real de la puesta en obra de las intervenciones previstas en cada fase, es decir, el presupuesto de las intervenciones a realizar en cada una de las calles.
2. Un segundo concepto es la **Base Imponible (B.I.)** que recoge otros conceptos que conviene tener en cuenta a la hora de realizar los proyectos de ejecución de obra. La Base Imponible (B.I.) se calcula sobre la base del Presupuesto de Ejecución Material e incluye conceptos como los Gastos Generales, el Beneficio industrial y la Redacción y Dirección de Proyectos Ejecutivos.
3. El tercer apartado es el referido a los impuestos, donde se incluye el **Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA)** aplicable, que se calcula sobre la base de la suma de los apartados anteriores (P.E.M. y B.I.). La suma de estos tres apartados nos da el presupuesto final correspondiente a la vía pública.
4. Este apartado incluye **otros conceptos** que son de interés para llevar adelante el Plan de Accesibilidad, y que quedan a criterio del propio Ayuntamiento incluirlos en el presupuesto final del Plan Cuadrienal de Accesibilidad. Estos conceptos son los siguientes:
 - Por un lado, en el presupuesto se incluyen una partida para actuaciones sobre itinerarios no previstos en el Plan que pudieran incluirse a petición específica de particulares (4% de la Base Imponible).
 - Y por otro, una partida que contempla los gastos derivados de la Gestión del Plan de Accesibilidad (6% de la Base Imponible), en caso de que el Ayuntamiento decidiese contratarla.

Entendemos la Gestión del Plan de Accesibilidad como una herramienta que permitirá al Ayuntamiento adaptar el Plan a los continuos cambios urbanísticos que el municipio sufre.

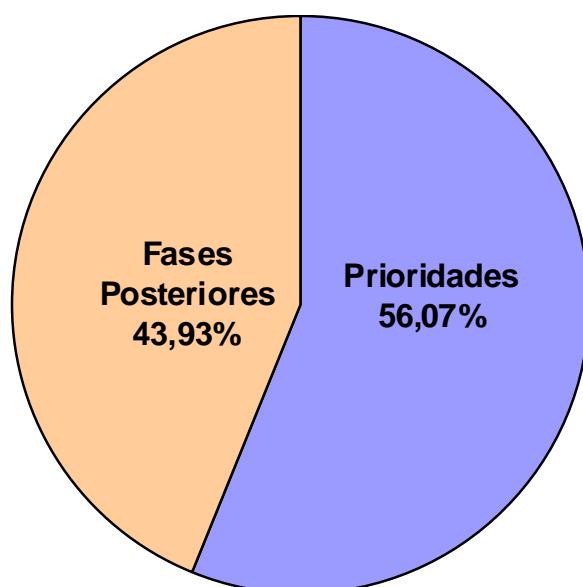
La Gestión del Plan permite coordinar las actuaciones de las diferentes áreas municipales que tienen que ver con la accesibilidad, aumentando la eficacia y economizando recursos. Así se asegura el cumplimiento del Plan, por lo que se refiere a los proyectos a realizar y a sus plazos, y se aumenta la eficacia con la coordinación de todos los agentes que intervienen en la construcción de la localidad.

Los planes cuadriennales de accesibilidad que se realicen con posterioridad podrán basarse en el análisis del municipio realizado en el presente plan cuadrienal y en la continua actualización de la situación del municipio en el ámbito de la accesibilidad que el Ayuntamiento realice a partir de la aprobación del presente Plan.

8.1.- PRESUPUESTO POR ETAPAS

A fin de poder gestionar el plan por etapas del plan de accesibilidad, es interesante estructurar éste por etapas. El presupuesto del Plan de actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad estructurado por etapas queda de la siguiente manera:

	Presup. Ejecución Material	Presupuesto Final
Prioridades	679.864 €	993.689 €
Fases Posteriores	532.720 €	778.624 €
Total	1.212.584 €	1.772.313 €



VIA PUBLICA- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ETAPAS

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>Prioridades</u>	<u>Posteriores</u>	<u>Total</u>
Presupuesto Total	679.864 €	532.720 €	1.212.584 €
Total de Presupuesto Ejecución Material	679.864 €	532.720 €	1.212.584 €
Base Imponible (B.I.)			
Redacción y dirección de proyectos (7%)	47.590 €	37.290 €	84.881 €
Beneficio Industrial (6%)	40.792 €	31.963 €	72.755 €
Gastos Generales (13%)	88.382 €	69.254 €	157.636 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	856.629 €	671.227 €	1.527.856 €
Impuestos			
Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	137.061 €	107.396 €	244.457 €
Total de Presupuesto General	993.689 €	778.624 €	1.772.313 €
Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad			
Gestión del Plan (6% B.I.)	51.398 €	40.274 €	91.671 €
Actuaciones a petición (4% B.I.)	34.265 €	26.849 €	61.114 €
Total otros conceptos de interes	85.663 €	67.123 €	152.786 €

8.2.- PRESUPUESTO GENERAL DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

El presupuesto final de las inversiones a realizar dentro del Plan de Actuación de Vía Pública del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA con el fin de garantizar las condiciones idóneas de accesibilidad, es el que exponemos a continuación:

VIA PUBLICA- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD	
<u>Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)</u>	
PRIORIDADES	680.224 €
FASES POSTERIORES	532.720 €
Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	1.212.944 €
<u>Base Imponible (B.I.)</u>	
Redacción y dirección de proyectos (7%)	84.906 €
Beneficio Industrial (6%)	72.777 €
Gastos Generales (13%)	157.683 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	1.528.309 €
<u>Impuestos</u>	
Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	244.530 €
Total de Presupuesto de Vía Pública	1.772.839 €
<u>Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad</u>	
Gestión del Plan (6% B.I.)	91.699 €
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	61.132 €
Total otros conceptos de interes	152.831 €

VIA PUBLICA - PRESUPUESTO DE LAS PRIORIDADES

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>TOTAL</u>
ACCESO CEMENTERIO	29.810 €
ACCESO POLIDEPORTIVO	42.455 €
AINGERU GUARDA (PLAZA)	2.550 €
ARANBURUZABALA (JUEGOS)	13.735 €
CARRETERA GI-3341	30.310 €
DORLETA (NORTE)	7.050 €
DORLETA (SUR)	6.895 €
DORLETA (JUEGOS)	2.680 €
E. GOROSARRI (PLAZA)	41.897 €
F. ESKORIATZA (PLAZA)	21.412 €
FRONTON (PLAZA)	14.420 €
GAZTAÑADUI	7.215 €
GERNIKAKO ARBOLAREN (PLAZA)	10.580 €
HIDALGA	14.035 €
HIDALGA (PASAJE)	220 €
INTXAURTXUETA	5.100 €
INTXAURTXUETA I (PLAZA)	106.222 €
JOSE ARANA	3.205 €
OLAETA (PLAZA)	51.192 €
OLAZAR (PLAZA)	8.320 €
OLAZAR	26.375 €
PASEO DEL RIO	3.370 €
SAN JUAN	51.685 €
SAN PEDRO	128.835 €
SAN PEDRO (PARQUE)	45.511 €
SANTA ANA	5.035 €
SANTA MARIÑE ARRATEA (PLAZA)	110 €
Total de Presupuesto de Ejecución Material	679.864 €

VIA PUBLICA - PRESUPUESTO DE LAS PRIORIDADES

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>TOTAL</u>
26 Calles y Zonas Libres	676.854 €

Total de Presupuesto de Ejecución Material	676.854 €
---	------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	47.380 €
Beneficio Industrial (6%)	40.611 €
Gastos Generales (13%)	87.991 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	852.836 €

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	136.454 €
---	------------------

Total de Presupuesto General	989.290 €
-------------------------------------	------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	51.170 €
Actuaciones a petición (4% B.I.)	34.113 €
Total otros conceptos de interes	85.284 €

VIA PUBLICA - PRESUPUESTO DE LAS FASES POSTERIORES

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>TOTAL</u>
ACCESO CEMENTERIO	8.175 €
AINGERU GUARDA	37.956 €
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	5.975 €
ARANBURUZABALA	78.720 €
ARANBURUZABALA, 19	53.760 €
ARANBURUZABALA, 56	12.240 €
ARBIÑOSTE	5.100 €
DORLETA (NORTE)	13.420 €
DORLETA (SUR)	4.120 €
GAZTAÑADUI	9.651 €
HIDALGA	109.470 €
HIDALGA (PASAJE)	51.652 €
HIDALGA, 12 (LATERAL)	5.625 €
INTXAURTXUETA	23.115 €
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	2.550 €
JOSE ARANA	9.020 €
OLAZAR	15.265 €
OLAZAR, 1-8	5.520 €
SAN JUAN	27.670 €
SAN JUAN, 12	9.085 €
SAN JUAN, 13-15	5.180 €
SAN JUAN, 3-5	1.295 €
SANTA ANA (I)	13.141 €
SANTA ANA (II)	19.854 €
SANTA ANA (III)	2.611 €
SANTA ANA (IV)	2.550 €
Total de Presupuesto de Ejecución Material	532.720,00 €

VIA PUBLICA - PRESUPUESTO DE LAS FASES POSTERIORES

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>TOTAL</u>
26 Calles y Zonas Libres	532.750 €

Total de Presupuesto de Ejecución Material	532.750 €
---	------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	37.293 €
Beneficio Industrial (6%)	31.965 €
Gastos Generales (13%)	69.258 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	671.265 €

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	107.402 €
---	------------------

Total de Presupuesto General	778.667 €
-------------------------------------	------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	40.276 €
Actuaciones a petición (4% B.I.)	26.851 €
Total otros conceptos de interes	67.127 €

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA

LISTADO DE TRAMOS ESTUDIADOS

<u>Tramo</u>	<u>Situado en calle</u>	<u>Entre las calles</u>	<u>Longitud</u>
1	AINGERU GUARDA	INICIO DE CALLE y ARANBURUZABALA	77 m.
2	AINGERU GUARDA	ARANBURUZABALA y AINGERU GUARDA (POLIGONO)	171 m.
3	AINGERU GUARDA	AINGERU GUARDA (POLIGONO) y FIN DE CALLE	91 m.
4	AINGERU GUARDA (POLIGONO)	AINGERU GUARDA y FIN DE CALLE	21 m.
6	ARANBURUZABALA	JOSE ARANA y ARBIÑOSTE	88 m.
7	ARANBURUZABALA	ARBIÑOSTE y ARANBURUZABALA, 19	41 m.
8	ARANBURUZABALA	ARANBURUZABALA, 19 y ANTONTXU	102 m.
9	ARANBURUZABALA	ANTONTXU y ARANBURUZABALA, 56	246 m.
10	ARANBURUZABALA	ARANBURUZABALA, 56 y AINGERU GUARDA	46 m.
11	ARANBURUZABALA, 19	ARANBURUZABALA y DORLETA (NORTE)	82 m.
12	ARANBURUZABALA, 56	ARANBURUZABALA y FIN DE CALLE	93 m.
13	ARBIÑOSTE	ARANBURUZABALA y SANTA ANA (III)	276 m.
14	CARRETERA GI-3341	INTXAURTXUETA y ACCESO POLIDEPORTIVO	71 m.
15	CARRETERA GI-3341	ACCESO POLIDEPORTIVO y INTXAURTXUETA	24 m.
16	CARRETERA GI-3341	INTXAURTXUETA y SAN PEDRO (II)	21 m.
17	CARRETERA GI-3341	SAN PEDRO (II) y INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	18 m.
18	DORLETA (NORTE)	SAN JUAN, 12 y ARANBURUZABALA, 19	154 m.
19	DORLETA (SUR)	SAN JUAN, 12 y ARANBURUZABALA, 19	233 m.
20	GAZTAÑADUI	JOSE ARANA y OLAZAR	70 m.
21	GAZTAÑADUI	OLAZAR y INTXAURTXUETA	278 m.
22	HIDALGA	JOSE ARANA y HIDALGA (PASAJE)	68 m.
23	HIDALGA	HIDALGA (PASAJE) y HIDALGA, 12 (LATERAL)	27 m.
24	HIDALGA	HIDALGA, 12 (LATERAL) y SAN JUAN, 13-15	69 m.
25	HIDALGA	SAN JUAN, 13-15 y OLAZAR	45 m.
26	HIDALGA (PASAJE)	HIDALGA y OLAZAR	75 m.
27	HIDALGA, 12 (LATERAL)	HIDALGA y SAN JUAN, 3-5	20 m.
28	INTXAURTXUETA	GAZTAÑADUI y CARRETERA GI-3341	139 m.
30	INTXAURTXUETA	CARRETERA GI-3341 y FIN DE CALLE	202 m.
31	INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	CARRETERA GI-3341 y FIN DE CALLE	66 m.
32	JOSE ARANA	ARANBURUZABALA y SAN JUAN	34 m.
33	JOSE ARANA	SAN JUAN y SANTA MARIÑE	35 m.
34	JOSE ARANA	SANTA MARIÑE y HIDALGA	66 m.
35	OLAZAR	GAZTAÑADUI y OLAZAR, 1-8	41 m.
36	OLAZAR	OLAZAR, 1-8 y HIDALGA	155 m.
37	OLAZAR, 1-8	INICIO DE CALLE y OLAZAR	129 m.
38	SAN JUAN	JOSE ARANA y SAN JUAN, 3-5	56 m.
39	SAN JUAN	SAN JUAN, 3-5 y SAN JUAN, 9 (LATERAL)	28 m.
40	SAN JUAN	SAN JUAN, 9 (LATERAL) y SAN JUAN, 13-15	24 m.
41	SAN JUAN	SAN JUAN, 13-15 y LETEKO BIDEA	132 m.



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA

LISTADO DE TRAMOS ESTUDIADOS

<u>Tramo</u>	<u>Situado en calle</u>	<u>Entre las calles</u>	<u>Longitud</u>
42	SAN JUAN, 3-5	SAN JUAN y HIDALGA, 12 (LATERAL)	35 m.
43	SAN JUAN, 9 (LATERAL)	SAN JUAN y HIDALGA, 12 (LATERAL)	39 m.
44	SAN JUAN, 12	SAN JUAN y DORLETA (NORTE)	30 m.
45	SAN JUAN, 12	DORLETA (NORTE) y DORLETA (SUR)	47 m.
46	SAN JUAN, 12	DORLETA (SUR) y FIN DE CALLE	31 m.
47	SAN JUAN, 13-15	SAN JUAN y HIDALGA	49 m.
48	SAN PEDRO (I)	CARRETERA GI-3341 y FIN DE CALLE	180 m.
49	SAN PEDRO (II)	CARRETERA GI-3341 y FIN DE CALLE	140 m.
50	SAN PEDRO (III)	SAN PEDRO y SANTA ANA	301 m.
51	SANTA ANA (I)	SANTA ANA (II) y SANTA ANA (IV)	58 m.
52	SANTA ANA (I)	SANTA ANA (IV) y SANTA ANA (II)	23 m.
53	SANTA ANA (I)	SANTA ANA (II) y GAZTAÑADUI	38 m.
54	SANTA ANA (II)	SANTA ANA (I) y SANTA ANA (IV)	91 m.
55	SANTA ANA (II)	SANTA ANA (IV) y SANTA ANA (I)	115 m.
56	SANTA ANA (II)	SANTA ANA (I) y SANTA ANA (III)	24 m.
58	SANTA ANA (III)	SANTA ANA (II) y SANTA ANA (I)	66 m.
59	SANTA ANA (IV)	SANTA ANA (I) y SANTA ANA (II)	42 m.
61	ACCESO CEMENTERIO	OLAZAR y CEMENTERIO	113 m.
62	ACCESO POLIDEPORTIVO	CARRETERA GI-3341 y FIN DE CALLE	107 m.



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA

LISTADO DE CALLES Y TRAMOS ESTUDIADOS

<u>Calle</u>	<u>Tramo</u>	<u>Longitud</u>
ACCESO CEMENTERIO	61	113 m.
ACCESO POLIDEPORTIVO	62	107 m.
AINGERU GUARDA	1	77 m.
	2	171 m.
	3	91 m.
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	4	21 m.
ARANBURUZABALA	6	88 m.
	7	41 m.
	8	102 m.
	9	246 m.
	10	46 m.
ARANBURUZABALA, 19	11	82 m.
ARANBURUZABALA, 56	12	93 m.
ARBIÑOSTE	13	276 m.
CARRETERA GI-3341	14	71 m.
	15	24 m.
	16	21 m.
	17	18 m.
DORLETA (NORTE)	18	154 m.
DORLETA (SUR)	19	233 m.
GAZTAÑADUI	20	70 m.
	21	278 m.
HIDALGA	22	68 m.
	23	27 m.
	24	69 m.
	25	45 m.
HIDALGA (PASAJE)	26	75 m.
HIDALGA, 12 (LATERAL)	27	20 m.
INTXAURTXUETA	28	139 m.
	30	202 m.
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	31	66 m.
JOSE ARANA	32	34 m.
	33	35 m.
	34	66 m.
OLAZAR	35	41 m.
	36	155 m.



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA

LISTADO DE CALLES Y TRAMOS ESTUDIADOS

<u>Calle</u>	<u>Tramo</u>	<u>Longitud</u>
OLAZAR, 1-8	37	129 m.
SAN JUAN	38	56 m.
	39	28 m.
	40	24 m.
	41	132 m.
SAN JUAN, 12	44	30 m.
	45	47 m.
	46	31 m.
SAN JUAN, 13-15	47	49 m.
SAN JUAN, 3-5	42	35 m.
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	43	39 m.
SAN PEDRO (I)	48	180 m.
SAN PEDRO (II)	49	140 m.
SAN PEDRO (III)	50	301 m.
SANTA ANA (I)	51	58 m.
	52	23 m.
	53	38 m.
SANTA ANA (II)	54	91 m.
	55	115 m.
	56	24 m.
SANTA ANA (III)	58	66 m.
SANTA ANA (IV)	59	42 m.





Nº	NOMBRE
1	ANGERU GUARDA
2	ANGERU GUARDA
3	ANGERU GUARDA
4	ANGERU GUARDA (POLIGONO)
5	ANTONIZ
6	ARANBURUZABALA
7	ARANBURUZABALA
8	ARANBURUZABALA
9	ARANBURUZABALA
10	ARANBURUZABALA
11	ARANBURUZABALA, 19
12	ARANBURUZABALA, 98
13	ARBINOSTE
14	CARRETERA GI-3341
15	CARRETERA GI-3341
16	CARRETERA GI-3341
17	CARRETERA GI-3341
18	DORLETA (NORTE)
19	DORLETA (SUR)
20	GAZTANADUI
21	GAZTANADUI
22	HIDALGA
23	HIDALGA
24	HIDALGA
25	HIDALGA
26	HIDALGA (PASAJE)
27	HIDALGA, 12 (LATERAL)
28	INTXAURTUJETA
29	INTXAURTUJETA
30	INTXAURTUJETA
31	INTXAURTUJETA (APARCAMIENTO)
32	JOSE ARANA
33	JOSE ARANA
34	JOSE ARANA
35	OLAZAR
36	OLAZAR
37	OLAZAR, 1-3
38	SAN JUAN
39	SAN JUAN
40	SAN JUAN
41	SAN JUAN
42	SAN JUAN, 3-5
43	SAN JUAN, 9 (LATERAL)
44	SAN JUAN, 12
45	SAN JUAN, 12
46	SAN JUAN, 12
47	SAN JUAN, 13-15
48	SAN PEDRO (I)
49	SAN PEDRO (II)
50	SAN PEDRO (III)
51	SANTA ANA (I)
52	SANTA ANA (I)
53	SANTA ANA (I)
54	SANTA ANA (II)
55	SANTA ANA (II)
56	SANTA ANA (II)
57	SANTA ANA (III)
58	SANTA ANA (III)
59	SANTA ANA (IV)
60	SANTA MARINE
61	ACCESO CEMENTERIO
62	ACCESO POLIDEPORTIVO

Realizado por:



Plan de accesibilidad de:
ESKORIATZA

**PLANO GUIA DE
TRAMOS Y CRUCES**

Plan de Accesibilidad del Municipio de **ESKORIATZA**



Volumen 3 - Anexo I: Informes de las Calles y Zonas Libres

Elaborado por ADIR en Octubre de 2008
para el Ayuntamiento de ESKORIATZA

Anexo: Informes de las Calles Y Zonas Libres

En los volúmenes anexos se presentan los informes de todas y cada una de las calles, tramos, cruces y zonas libres estudiadas e incluidas en el Plan de Accesibilidad. Estos volúmenes recogen los siguientes informes se componen de:

- **Ficha resumen de la calle:**
 - + Resumen del presupuesto de la calle.
 - + Relación y datos de los tramos y presupuesto de adaptación.
- **Informe de cada TRAMO:**
 - + Datos identificativos y descriptivos del tramo.
 - + Plano de situación e identificación del tramo.
 - + Fotografía ilustrativa del tramo
 - + Plano en el que se representan las intervenciones a realizar en el tramo.
 - + Presupuesto de Ejecución Material de las intervenciones en el tramo.
- **Informe de cada ZONA LIBRE:**
 - + Datos identificativos y descriptivos de la Zona Libre.
 - + Plano de situación e identificación de la Zona Libre.
 - + Fotografía ilustrativa de la Zona Libre
 - + Descripción de la propuesta de adaptación.
 - + Presupuesto de Ejecución Material de las intervenciones en la Zona Libre.
 - + Relación de intervenciones y fotografía ilustrativa de las mismas.
 - + Plano en el que se representan las intervenciones a realizar en la Zona Libre.

IMPORTANTE: La leyenda explicativa con la simbología de los planos se encuentra en la contraportada de los volúmenes.

ÍNDICE: Relación de los Informes de las Calles incluidas en las PRIORIDADES

ACCESO CEMENTERIO	Pag. 82
ACCESO POLIDEPORTIVO	Pag. 84
CARRETERA GI-3341	Pag. 86
DORLETA (NORTE)	Pag. 91
DORLETA (SUR)	Pag. 94
GAZTAÑADUI	Pag. 97
HIDALGA	Pag. 100
HIDALGA (PASAJE)	Pag. 103
INTXAURTXUETA	Pag. 105
JOSE ARANA	Pag. 107
OLAZAR	Pag. 110
OLAZAR 1-8	Pag. 112
SAN JUAN	Pag. 115
SAN JUAN 12	Pag. 121
SAN JUAN 3-5	Pag. 123
SAN JUAN 9 (Lateral)	Pag. 125
SAN PEDRO I	Pag. 127
SAN PEDRO II	Pag. 130
SAN PEDRO III	Pag. 133
SANTA ANA I	Pag. 135
SANTA ANA II	Pag. 137

Longitud de la calle: **113 m.** Presupuesto: **29.810,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 61	29.810,00 €
TOTAL	29.810,00 €

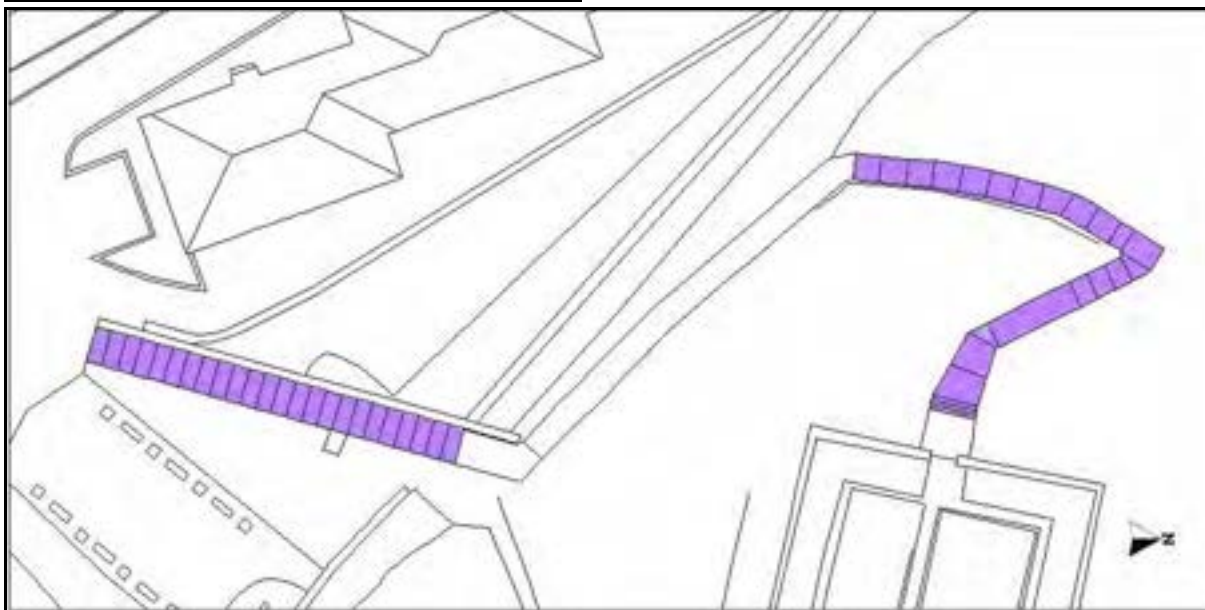
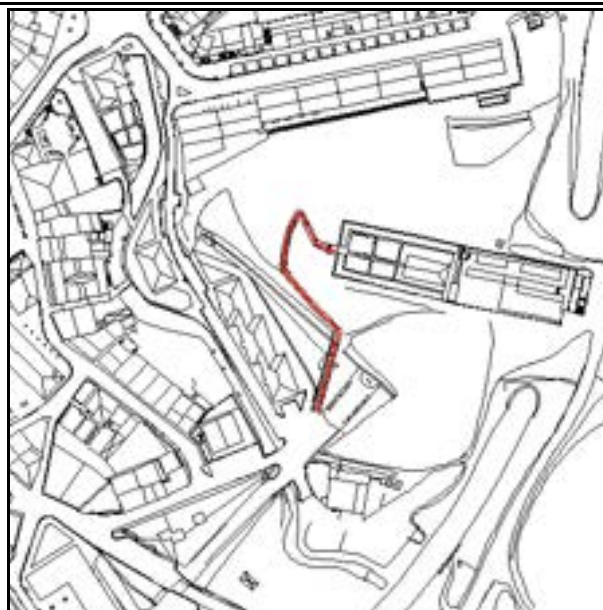
En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	29.810,00 €	100,00%
Presupuesto Total	29.810,00 €	



Tramo 61 Situado en Calle **ACCESO CEMENTERIO**
 Empieza en cruce 0 con calle OLAZAR (Tramo 36)
 Termina en cruce 0 con calle CEMENTERIO (Tramo 0)

Tipología: **Escaleras**
 Carriles de Circulación: **0**
 Carriles de Aparcamiento: **0**
 Longitud del tramo: **113 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Escaleras	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	118 ud	8.260,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	10 m	550,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	140 m	21.000,00 €
	Presupuesto de Ejecución Material		29.810,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Escaleras	Construcción de acera.	21 m2	3.675,00 €
	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	36 m	4.500,00 €
	Presupuesto de Ejecución Material		8.175,00 €



Longitud de la calle: **107 m.**

Presupuesto: **42.455,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 62	42.455,00 €
TOTAL	42.455,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	620,00 €	1,46%
Intervención sobre rampas	510,00 €	1,20%
Reformas sobre la/s acera/s	36.225,00 €	85,33%
Vados peatonales	5.100,00 €	12,01%
Presupuesto Total	42.455,00 €	



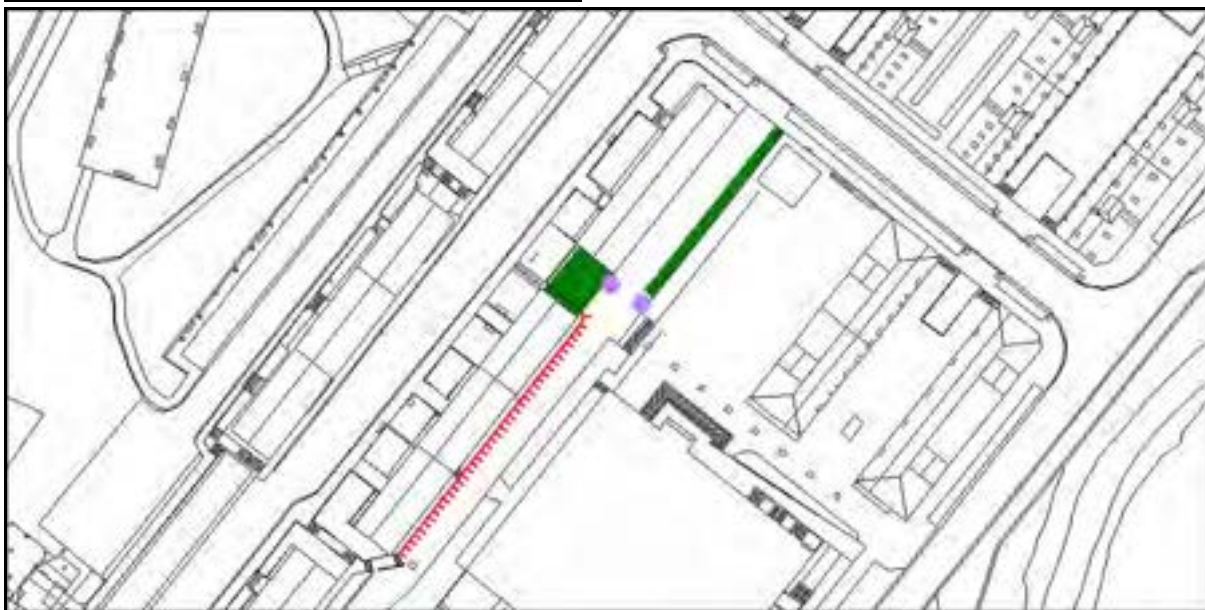
Tramo 62 Situado en Calle **ACCESO POLIDEPORTIVO**
 Empieza en cruce 4 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 14)
 Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **107 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	57 m2	9.975,00 €
	Construcción de acera.	76 m2	13.300,00 €
	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	3 ud	210,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	2 m	110,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2 m	300,00 €
	Supresión de escalón aislado.	2 m	510,00 €
	Izquierda	Construcción de acera.	74 m2
Construcción de vado peatonal.		1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			42.455,00 €

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - CARRETERA GI-3341	

Longitud de la calle: **134 m.** Presupuesto: **30.310,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 14	9.250,00 €
Tramo - 15	5.205,00 €
Tramo - 16	9.105,00 €
Tramo - 17	6.750,00 €
TOTAL	30.310,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

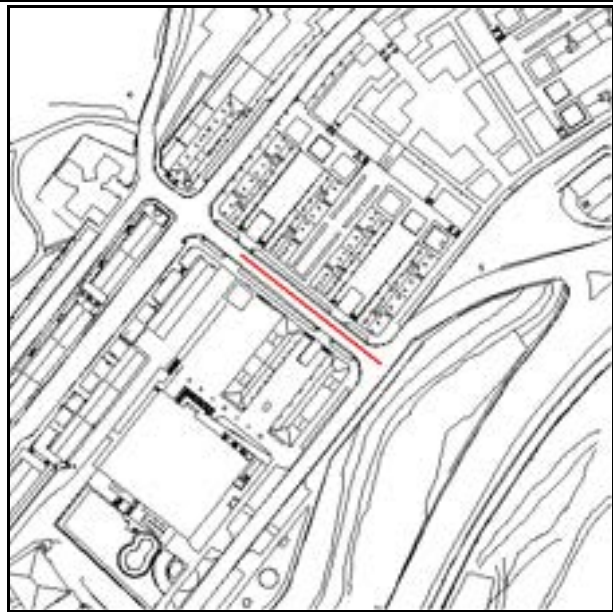
Desplazamiento de mobiliario urbano	4.360,00 €	14,38%
Intervención sobre escaleras	3.100,00 €	10,23%
Pasamanos	6.150,00 €	20,29%
Reformas sobre la/s acera/s	1.400,00 €	4,62%
Vados peatonales	15.300,00 €	50,48%
Presupuesto Total	30.310,00 €	



Tramo Situado en Calle **CARRETERA GI-3341****14**

Empieza en cruce 5 con calle INTXAURTXUETA (Tramo 28)

Termina en cruce 4 con calle ACCESO POLIDEPORTIVO (Tramo 62)

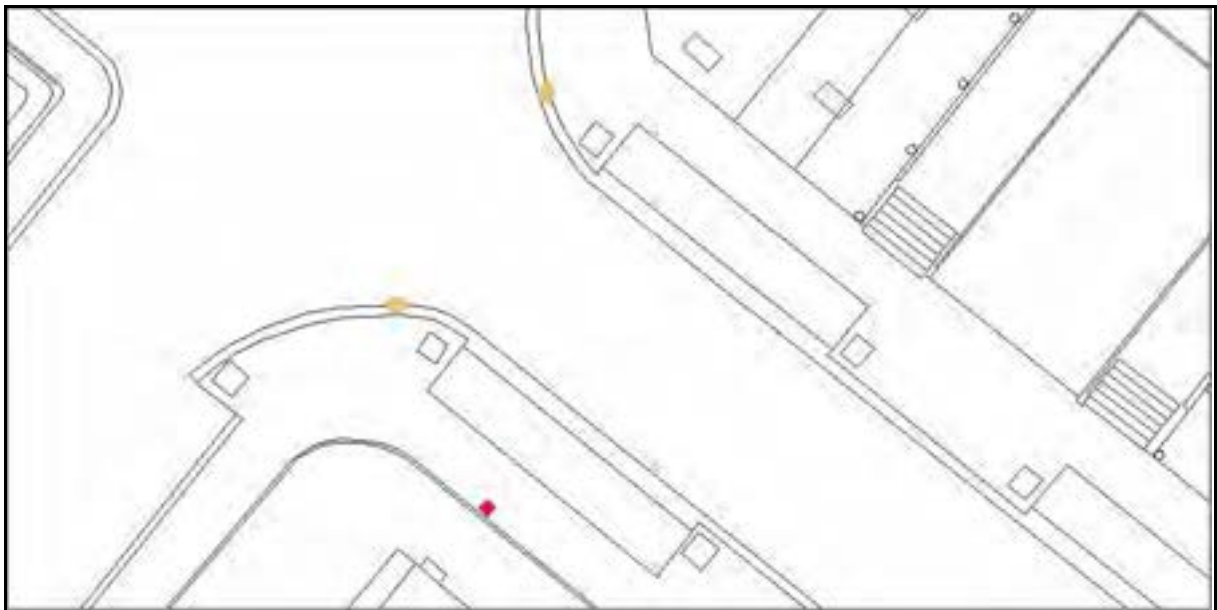
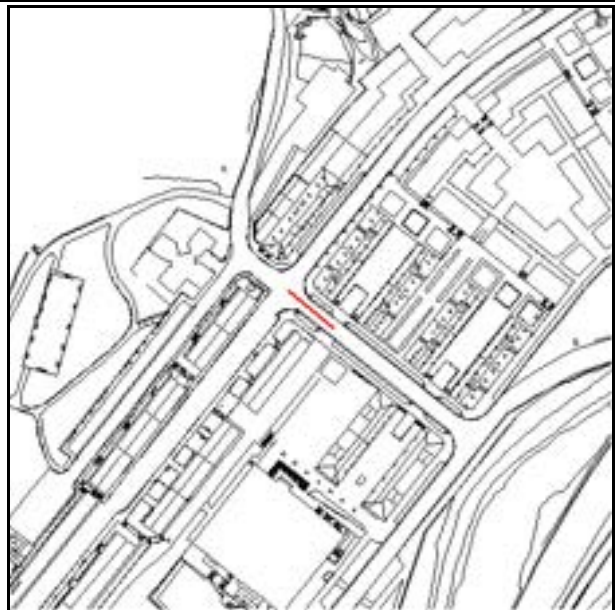
Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **2**Longitud del tramo: **71 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	3ud	1.680,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de armario de instalaciones.	1 ud	1.350,00 €
	Desplazamiento de farola.	2ud	1.120,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			9.250,00 €

Tramo Situado en Calle **CARRETERA GI-3341****15**

Empieza en cruce 4 con calle ACCESO POLIDEPORTIVO (Tramo 62)

Termina en cruce 3 con calle INTXAURTXUETA (Tramo 30)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **2**Longitud del tramo: **24 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.205,00 €

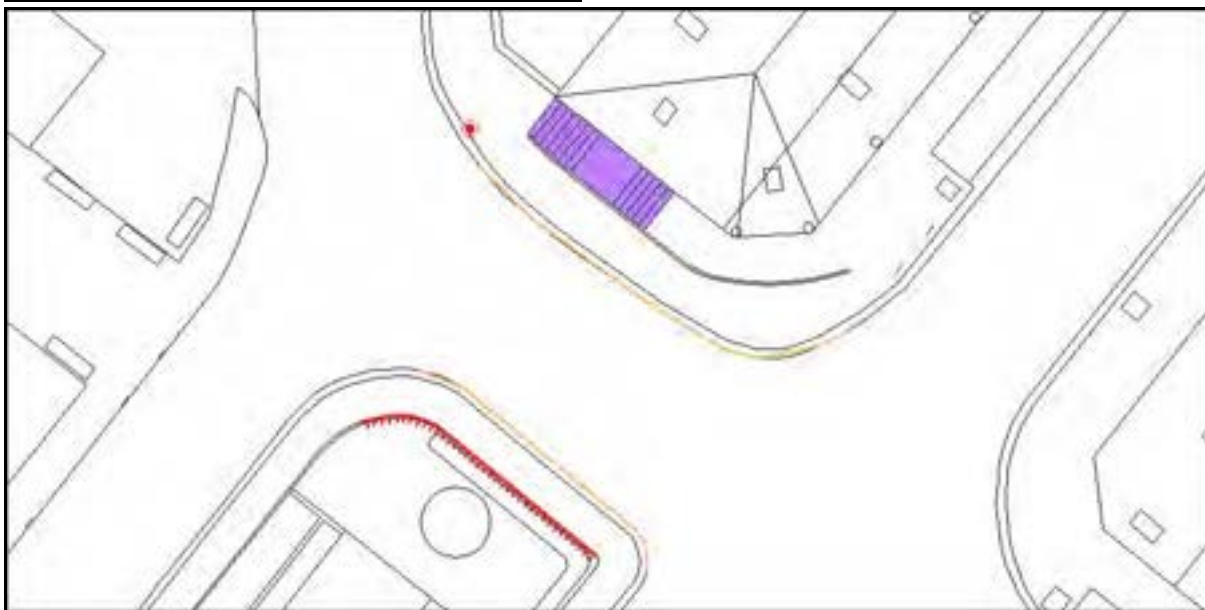
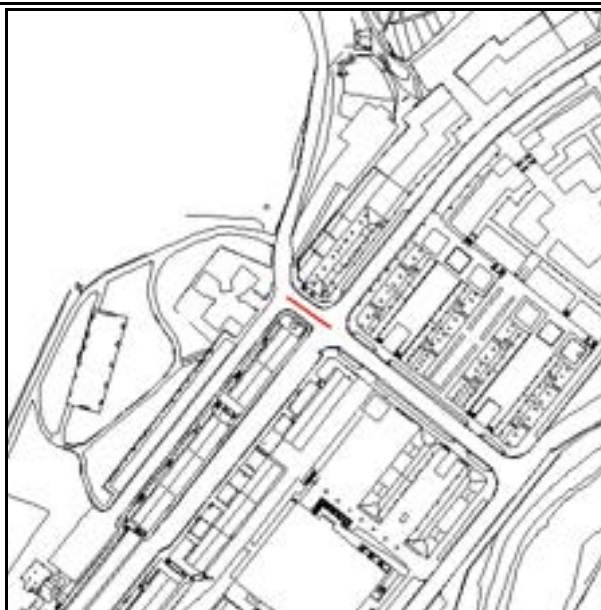
Tramo 16 Situado en Calle **CARRETERA GI-3341**
 Empieza en cruce 3 con calle INTXAURTXUETA (Tramo 30)
 Termina en cruce 2 con calle SAN PEDRO (II) (Tramo 49)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **21 mts.**

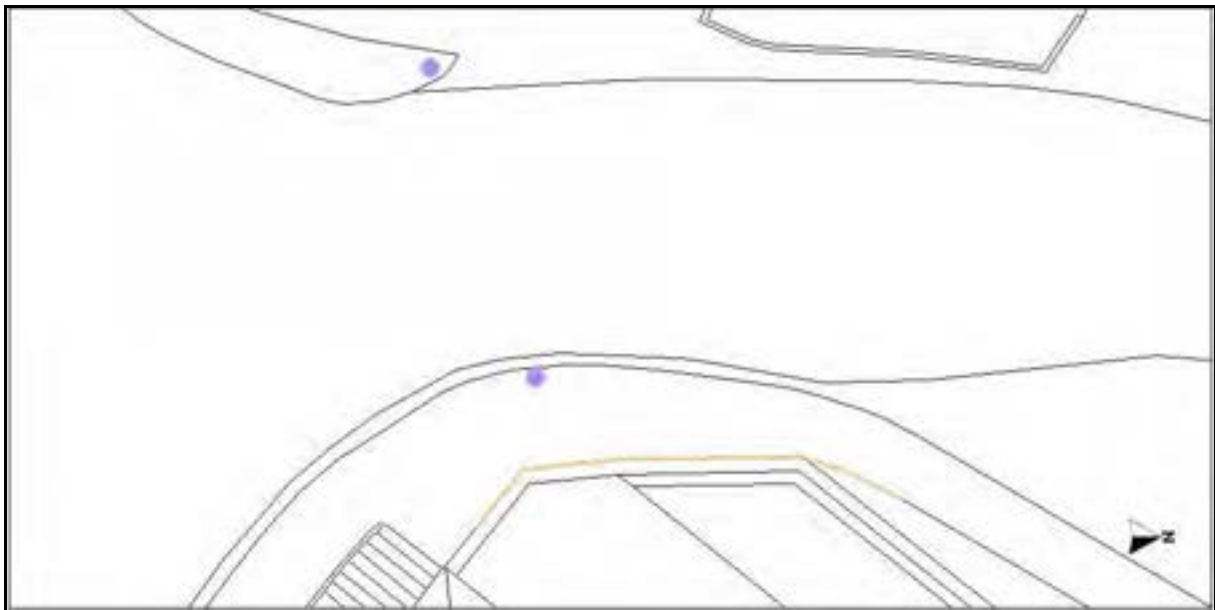
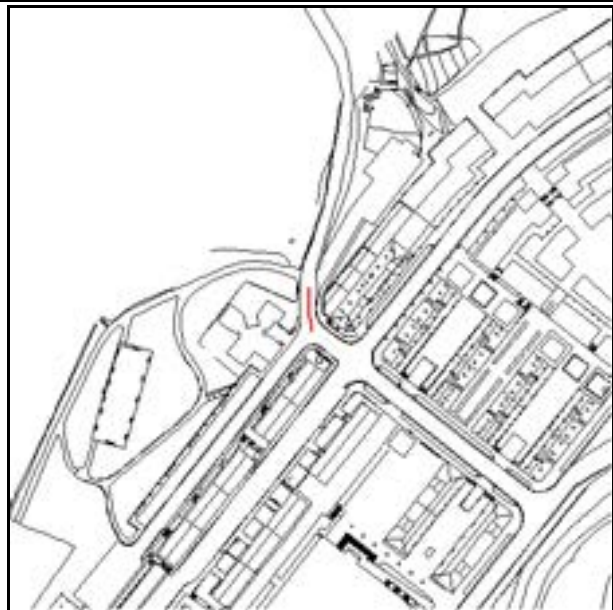


Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	24 ud	1.680,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4 m	220,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	8 m	1.200,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	18 m	2.700,00 €
Izquierda	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	8 m2	1.400,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	12 m	1.800,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			9.105,00 €

Tramo Situado en Calle **CARRETERA GI-3341****17**

Empieza en cruce 2 con calle SAN PEDRO (II) (Tramo 49)

Termina en cruce 1 con calle INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO) (Tramo 31)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **18 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	11 m	1.650,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.750,00 €

Longitud de la calle: **154 m.** Presupuesto: **7.050,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 18	7.050,00 €
TOTAL	7.050,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Pasamanos	7.050,00 €	100,00%
Presupuesto Total	7.050,00 €	



Tramo 18 Situado en Calle **DORLETA (NORTE)**

Empieza en cruce 27 con calle SAN JUAN, 12 (Tramo 44)

Termina en cruce 31 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **154 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	26 m	3.900,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	21 m	3.150,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			7.050,00 €



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	5 ud	2.800,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Izquierda	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			13.420,00 €



Longitud de la calle: **233 m.** Presupuesto: **6.895,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 19	6.895,00 €
TOTAL	6.895,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	2.715,00 €	39,38%
Señalización/Protección de peligros	4.180,00 €	60,62%
Presupuesto Total	6.895,00 €	



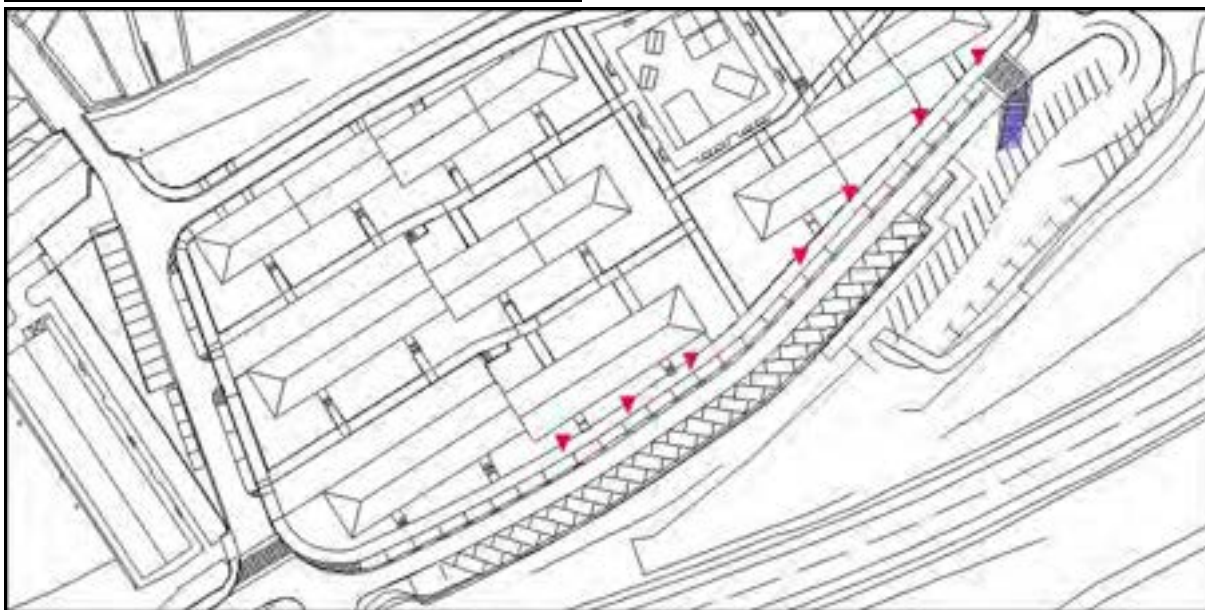
Tramo 19 Situado en Calle **DORLETA (SUR)**
 Empieza en cruce 26 con calle SAN JUAN, 12 (Tramo 45)
 Termina en cruce 31 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **233 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	76 m	4.180,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	15 ud	1.050,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	3 m	165,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10 m	1.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.895,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapa 1
Calle - DORLETA (SUR)	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de papelera.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	8 m	440,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.120,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - GAZTAÑADUI	

Longitud de la calle: **278 m.** Presupuesto: **7.215,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 21	7.215,00 €
TOTAL	7.215,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	6.280,00 €	87,04%
Señalización/Protección de peligros	935,00 €	12,96%
Presupuesto Total	7.215,00 €	



Tramo 21

Situado en Calle **GAZTAÑADUI**

Empieza en cruce 7 con calle OLAZAR (Tramo 35)

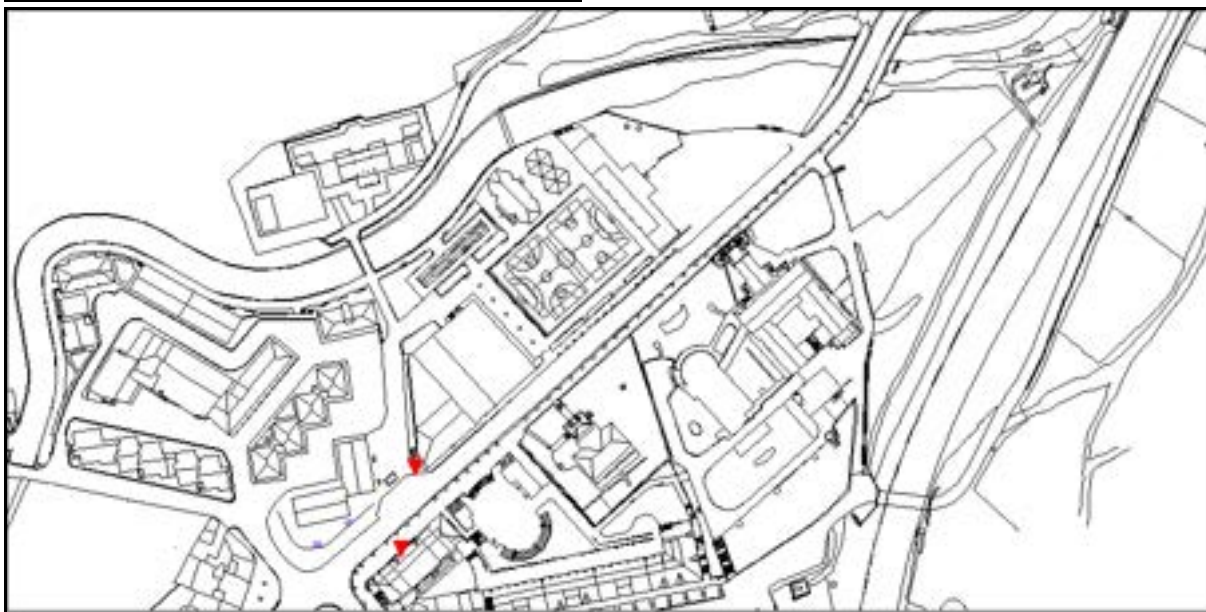
Termina en cruce 6 con calle INTXAURTXUETA (Tramo 28)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **278 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	18 ud	1.260,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	10 m	550,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	15 m	825,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4 m	600,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	33 ud	2.310,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	12 m	660,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2 m	110,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6 m	900,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			7.215,00 €



Calle - GAZTAÑADUI

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de arbol y alcorque.	3ud	915,00 €
	Desplazamiento de banco.	3ud	315,00 €
	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de contenedor.	1	0,00 €
	Desplazamiento de fuente adaptada.	1 ud	305,00 €
	Desplazamiento de jardinera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	9ud	945,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			3.505,00 €



Longitud de la calle: **113 m.**

Presupuesto: **7.215,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 22	13.015,00 €
Tramo - 25	1.020,00 €
TOTAL	14.035,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Construcción de plataforma única	6.820,00 €	48,59%
Intervención sobre rampas	1.020,00 €	7,27%
Reformas sobre la/s acera/s	5.445,00 €	38,80%
Señalización/Protección de peligros	750,00 €	5,34%
Presupuesto Total	14.035,00 €	



Calle - HIDALGA

Tramo 22

Situado en Calle **HIDALGA**

Empieza en cruce 19 con calle JOSE ARANA (Tramo 34)

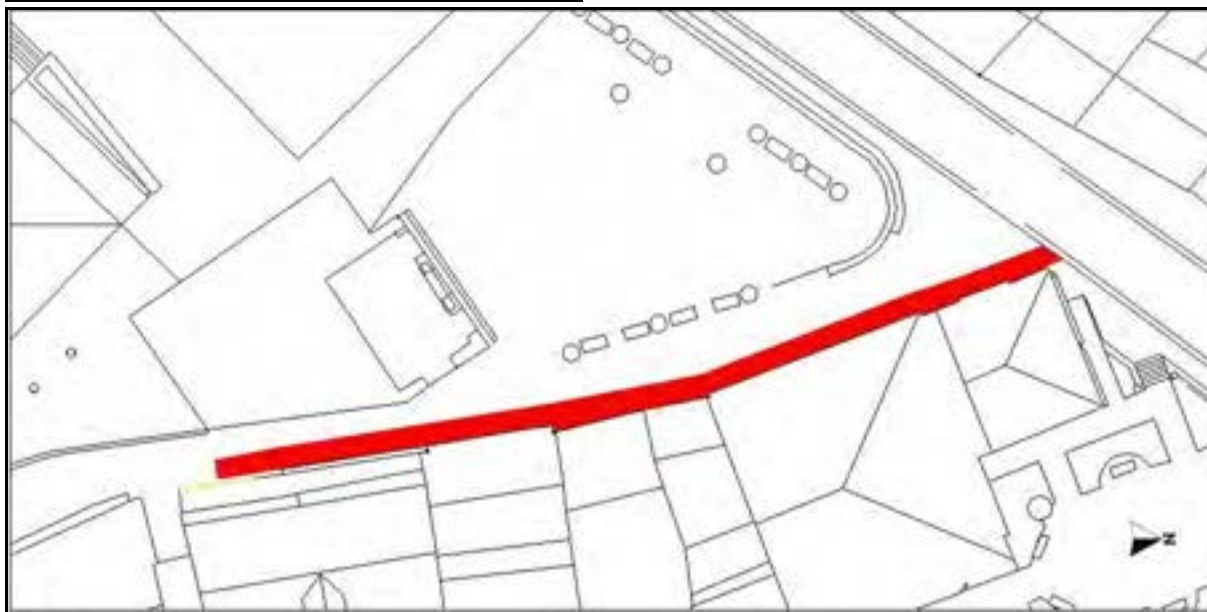
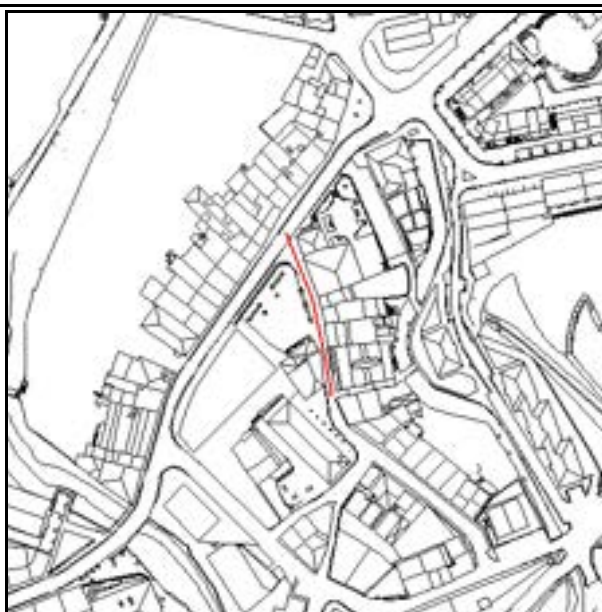
Termina en cruce 18 con calle HIDALGA (PASAJE) (Tramo 26)

Tipología: **Plataforma única mixta**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **68 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Unica	Reposición de pavimento de acera.	99 m2	5.445,00 €
	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	6 m	750,00 €
	Urbanización de calle en plataforma única, incluido el mobiliario urbano.	22 m2	6.820,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			13.015,00 €



Calle - HIDALGA

Tramo 25

Situado en Calle **HIDALGA**

Empieza en cruce 16 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

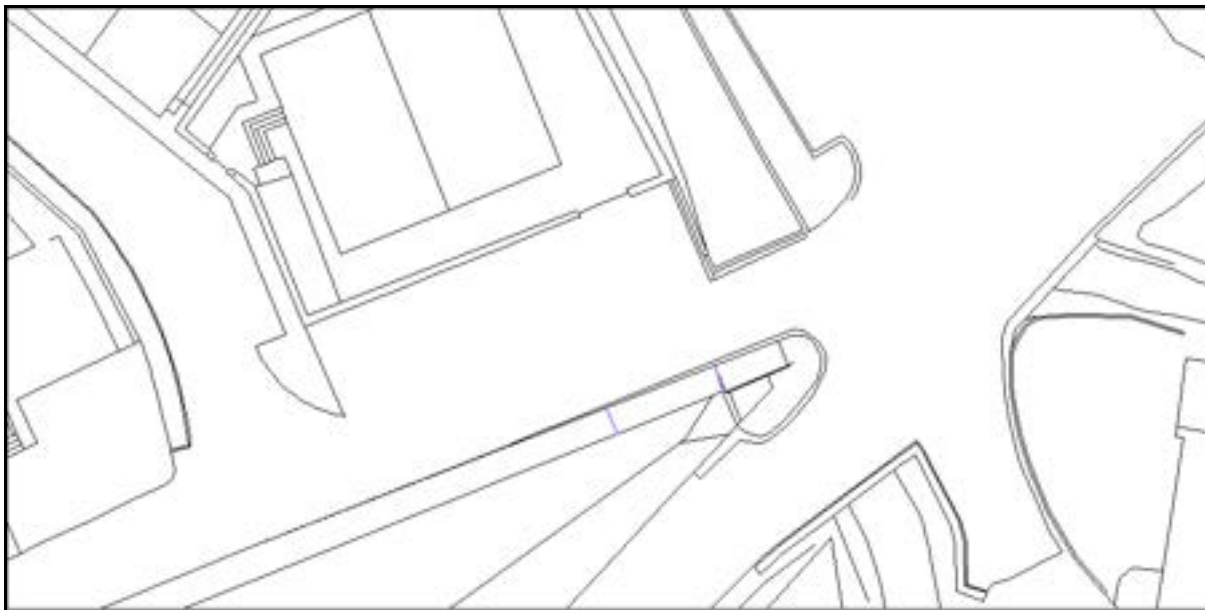
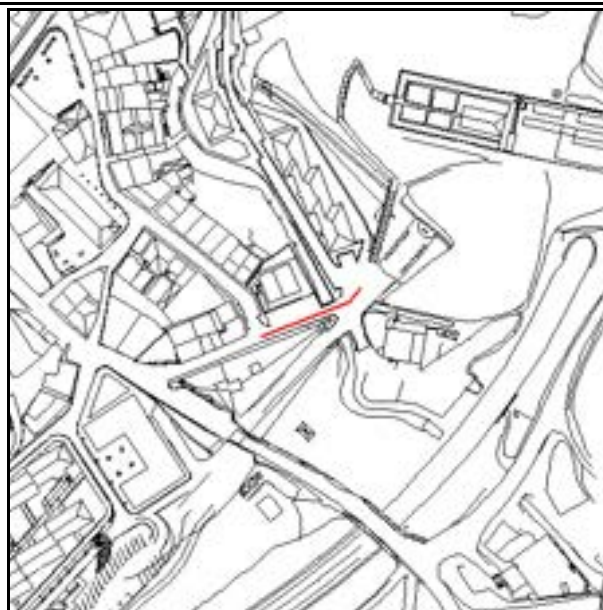
Termina en cruce 15 con calle OLAZAR (Tramo 36)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **45 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Supresión de escalón aislado.	4 m	1.020,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.020,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	12 m2	2.100,00 €
	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Ampliación de la sección del puente.	13 m2	25.935,00 €
	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			38.340,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - HIDALGA (PASAJE)	

Longitud de la calle: **75 m.** Presupuesto: **220,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 26	220,00 €
TOTAL	220,00 €

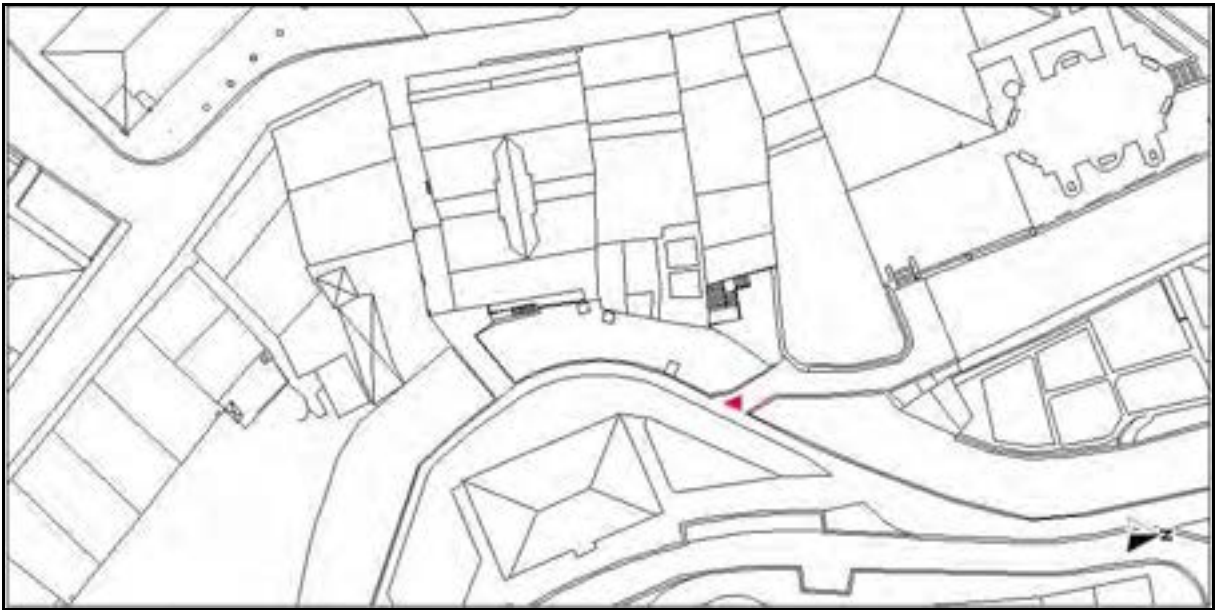
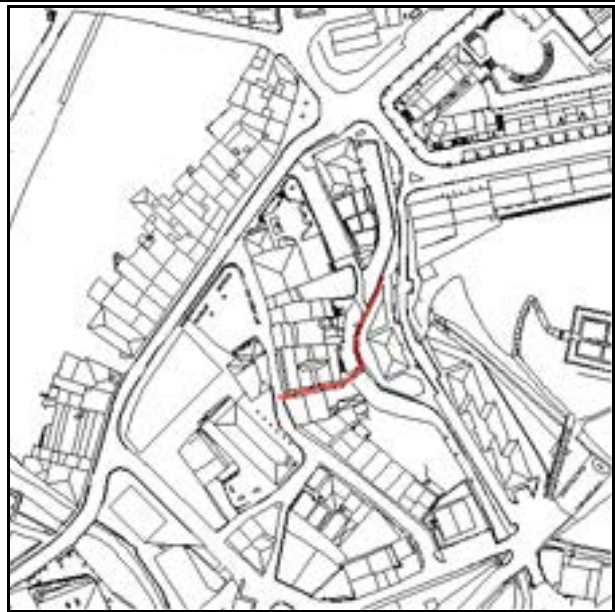
En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Señalización/Protección de peligros	220,00 €	100,00%
Presupuesto Total	220,00 €	



Tramo 26 Situado en Calle **HIDALGA (PASAJE)**
 Empieza en cruce 18 con calle HIDALGA (Tramo 22)
 Termina en cruce 0 con calle OLAZAR (Tramo 36)

Tipología: **Acera única y calzada**
 Carriles de Circulación: **1**
 Carriles de Aparcamiento: **0**
 Longitud del tramo: **75 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	4 m	220,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			220,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Urbanización de calle en plataforma única, incluido el mobiliario urbano.	159 m2	49.290,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	2 ud	122,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			51.652,00 €



Longitud de la calle: **139 m.** Presupuesto: **5.100,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 28	5.100,00 €
TOTAL	5.100,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Vados peatonales	5.100,00 €	100,00%
Presupuesto Total	5.100,00 €	



Tramo 28 Situado en Calle **INTXAURTXUETA**
Empieza en cruce 6 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 21)
Termina en cruce 5 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 14)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **139 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.100,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			105,00 €

Longitud de la calle: **34 m.** Presupuesto: **3.205,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 32	3.205,00 €
TOTAL	3.205,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	1.840,00 €	57,41%
Intervención sobre rampas	765,00 €	23,87%
Pasamanos	600,00 €	18,72%
Presupuesto Total	3.205,00 €	



Tramo Situado en Calle **JOSE ARANA**

32

Empieza en cruce 28 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 6)

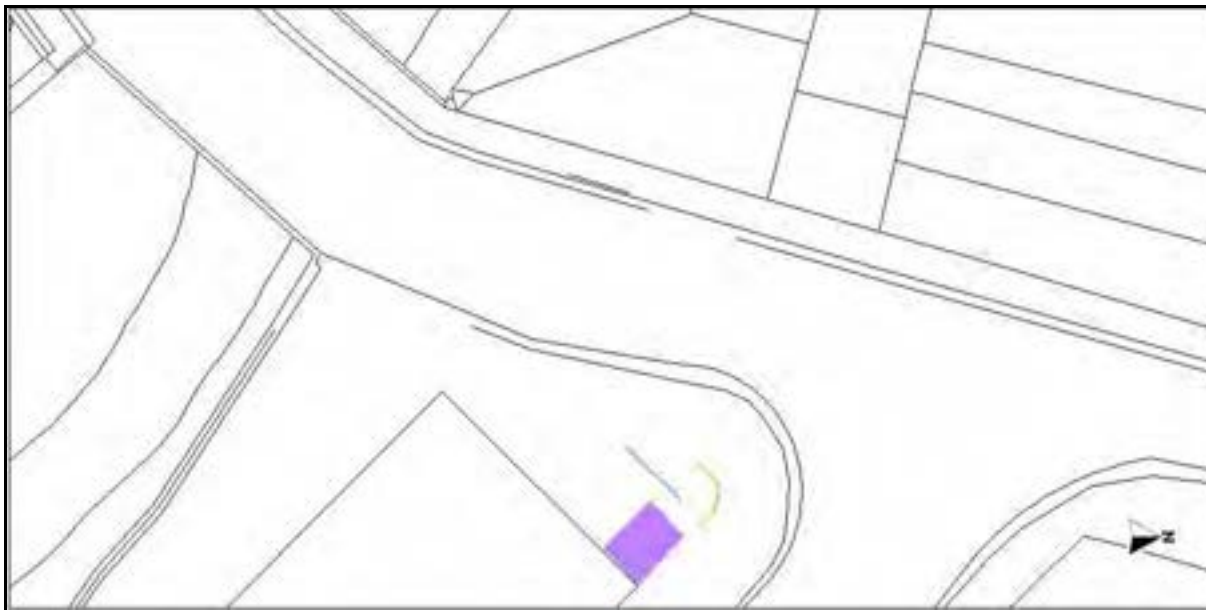
Termina en cruce 21 con calle SAN JUAN (Tramo 38)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **34 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	13 ud	910,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6 m	330,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4 m	600,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	4 m	600,00 €
	Supresión de escalón aislado.	3 m	765,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			3.205,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapa 1
Calle - JOSE ARANA	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	10 m	550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de barandilla para protección de las personas.	4 m	420,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	5 m	275,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.560,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - OLAZAR	

Longitud de la calle: **41 m.** Presupuesto: **8.130,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 35	8.130,00 €
TOTAL	8.130,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

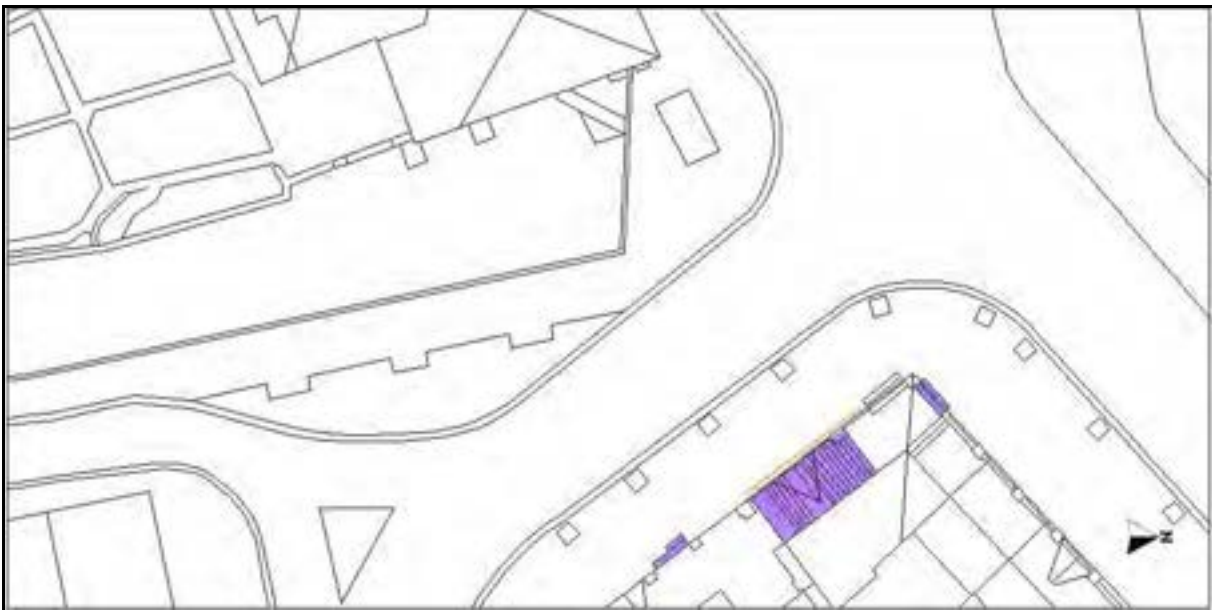
Intervención sobre escaleras	6.930,00 €	85,24%
Pasamanos	1.200,00 €	14,76%
Presupuesto Total	8.130,00 €	



Tramo Situado en Calle **OLAZAR****35**

Empieza en cruce 7 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 20)

Termina en cruce 14 con calle OLAZAR, 1-8 (Tramo 37)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **41 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	58 ud	4.060,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	14 m	770,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	14 m	2.100,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	8 m	1.200,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			8.130,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	3 m	165,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			725,00 €

Longitud de la calle: **129 m.** Presupuesto: **18.245,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 37	18.245,00 €
TOTAL	18.245,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	6.575,00 €	36,04%
Intervención sobre rampas	3.570,00 €	19,57%
Pasamanos	8.100,00 €	44,40%
Presupuesto Total	18.245,00 €	



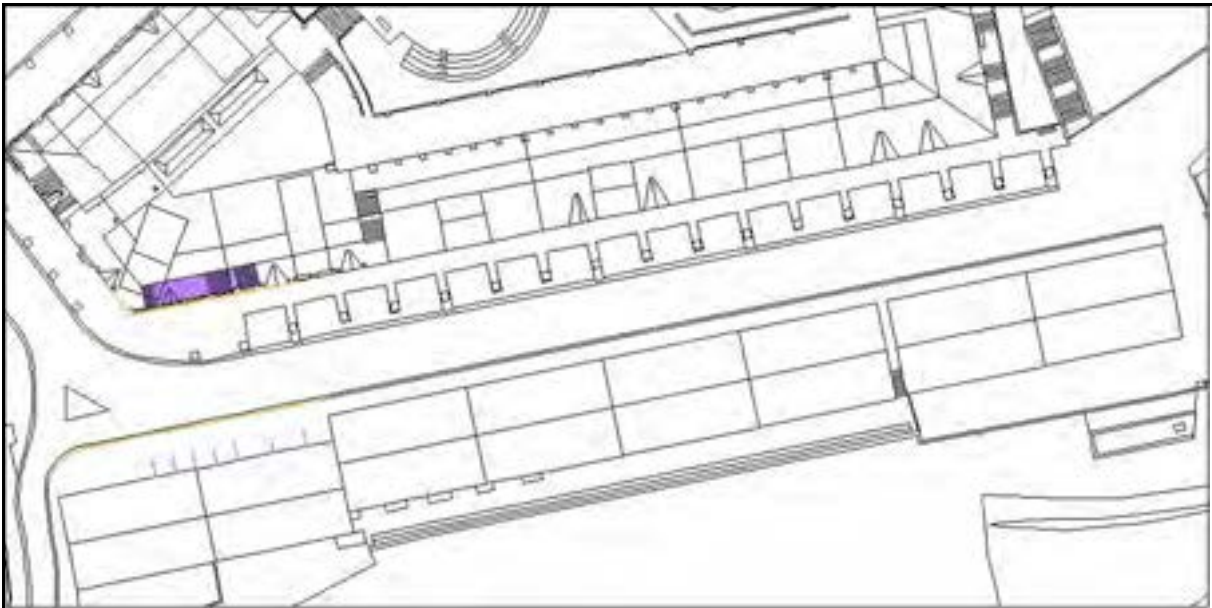
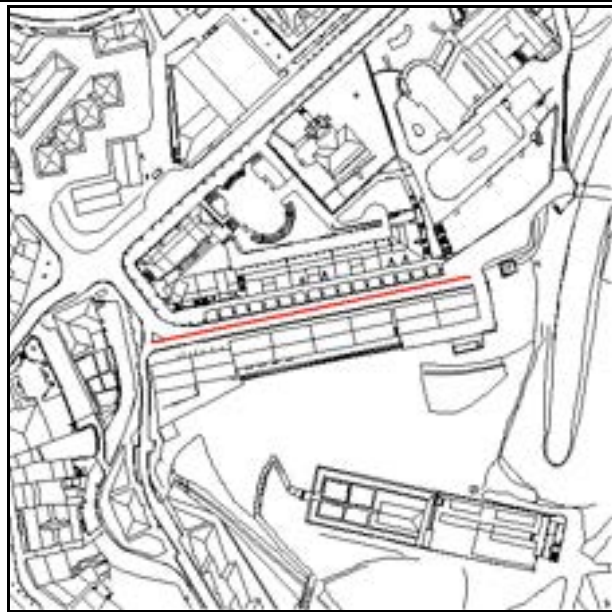
Tramo 37 Situado en Calle **OLAZAR, 1-8**
 Empieza en cruce 0 con calle INICIO DE CALLE (Tramo 0)
 Termina en cruce 14 con calle OLAZAR (Tramo 35)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **129 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	60 ud	4.200,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5 m	275,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	14 m	2.100,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	24 m	3.600,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	30 m	4.500,00 €
	Supresión de escalón aislado.	14 m	3.570,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			18.245,00 €

Calle - OLAZAR, 1-8

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de papelera.	3 ud	315,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.520,00 €



Longitud de la calle: **212 m.** Presupuesto: **49.265,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 38	16.140,00 €
Tramo - 40	2.250,00 €
Tramo - 41	30.875,00 €
TOTAL	49.265,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Intervención sobre escaleras	7.565,00 €	15,36%
Pasamanos	41.700,00 €	84,64%
Presupuesto Total	49.265,00 €	



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN****38**

Empieza en cruce 21 con calle JOSE ARANA (Tramo 32)

Termina en cruce 22 con calle SAN JUAN, 3-5 (Tramo 42)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **1**Longitud del tramo: **56 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	48 ud	3.360,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6 m	330,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10 m	1.500,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	37 m	5.550,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	36 m	5.400,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			16.140,00 €

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapa 1
Calle - SAN JUAN	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	5 m	275,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.495,00 €



Calle - SAN JUAN

Tramo 40

Situado en Calle **SAN JUAN**

Empieza en cruce 24 con calle SAN JUAN, 9 (LATERAL) (Tramo 43)

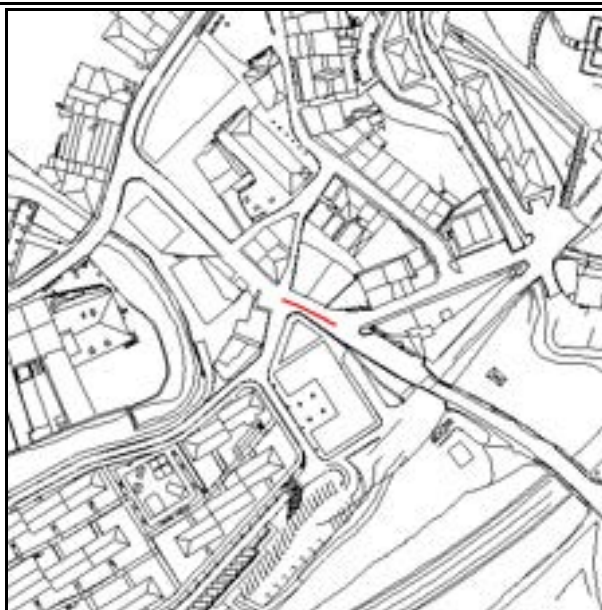
Termina en cruce 25 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **24 mts.**



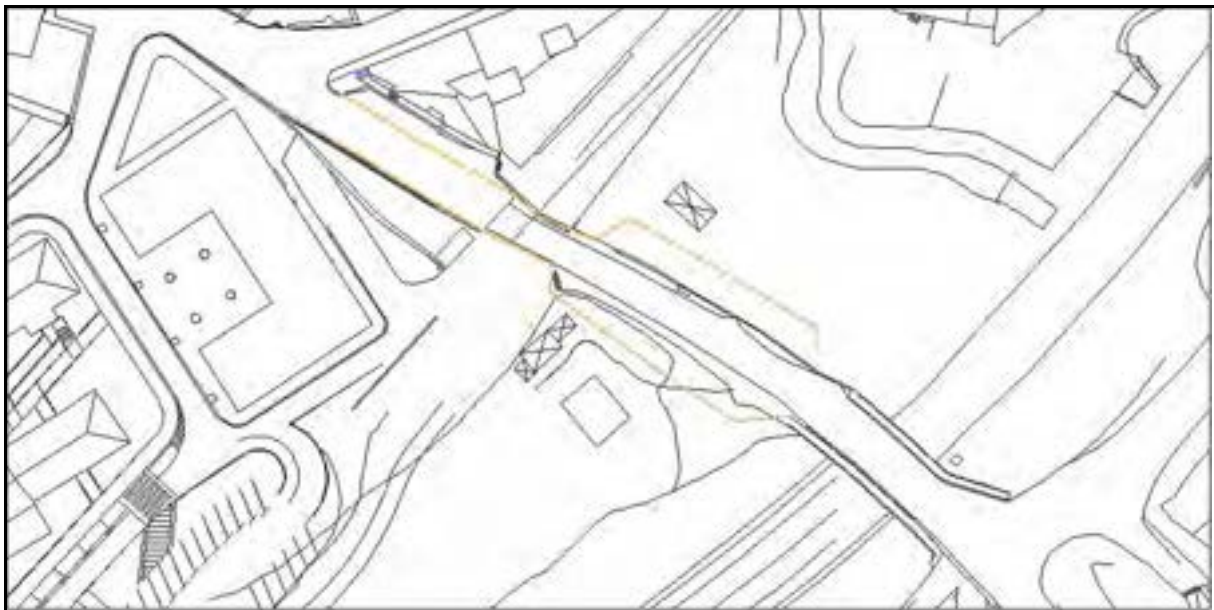
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	15 m	2.250,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.250,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			105,00 €



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN****41**

Empieza en cruce 25 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Termina en cruce 0 con calle LETEKO BIDEA (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **2**Longitud del tramo: **132 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	100 m	15.000,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	14 ud	980,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	9 m	495,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6 m	900,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	90 m	13.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			30.875,00 €

Calle - SAN JUAN

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	4 ud	10.200,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			15.410,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SAN JUAN, 12	

Longitud de la calle: **47 m.** Presupuesto: **1.500,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 45	1.500,00 €
TOTAL	1.500,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

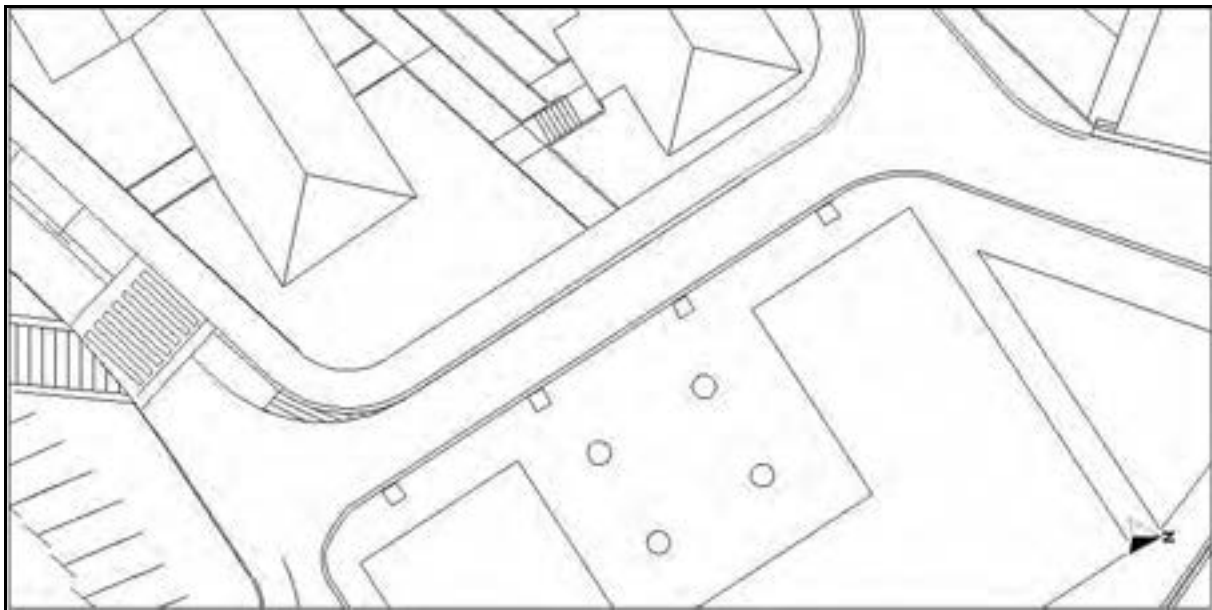
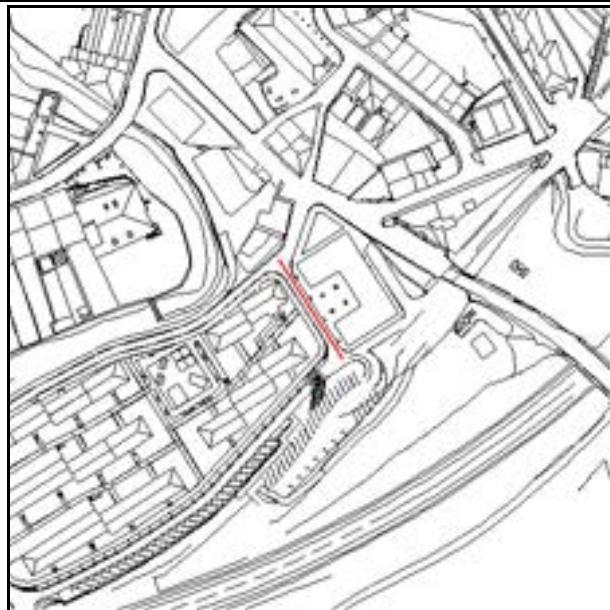
Pasamanos	1.500,00 €	100,00%
Presupuesto Total	1.500,00 €	



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN, 12****45**

Empieza en cruce 27 con calle DORLETA (NORTE) (Tramo 18)

Termina en cruce 26 con calle DORLETA (SUR) (Tramo 19)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **1**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **47 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	10 m	1.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.500,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.310,00 €

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SAN JUAN, 3-5	

Longitud de la calle: **35 m.** Presupuesto: **450,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 42	450,00 €
TOTAL	450,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Pasamanos	450,00 €	100,00%
Presupuesto Total	450,00 €	



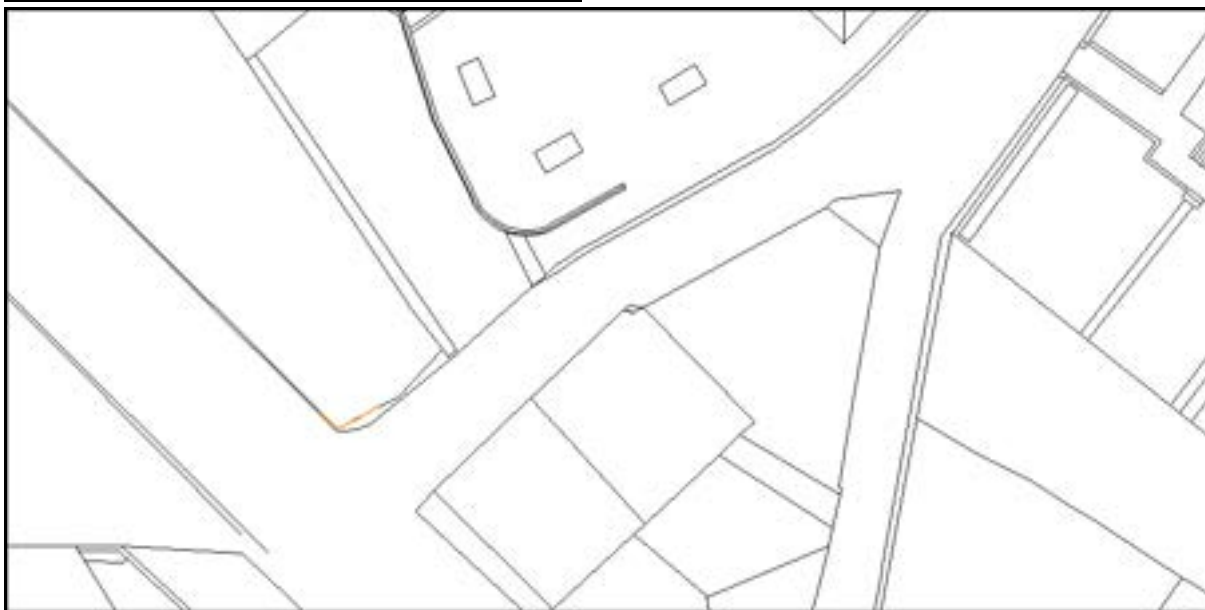
Tramo 42 Situado en Calle **SAN JUAN, 3-5**
 Empieza en cruce 22 con calle SAN JUAN (Tramo 38)
 Termina en cruce 23 con calle HIDALGA, 12 (LATERAL) (Tramo 27)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **35 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	3m	450,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			450,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	6ud	630,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.295,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SAN JUAN, 9 (LATERAL)	

Longitud de la calle: **39 m.** Presupuesto: **110,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 43	110,00 €
TOTAL	110,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Señalización/Protección de peligros	110,00 €	100,00%
Presupuesto Total	110,00 €	



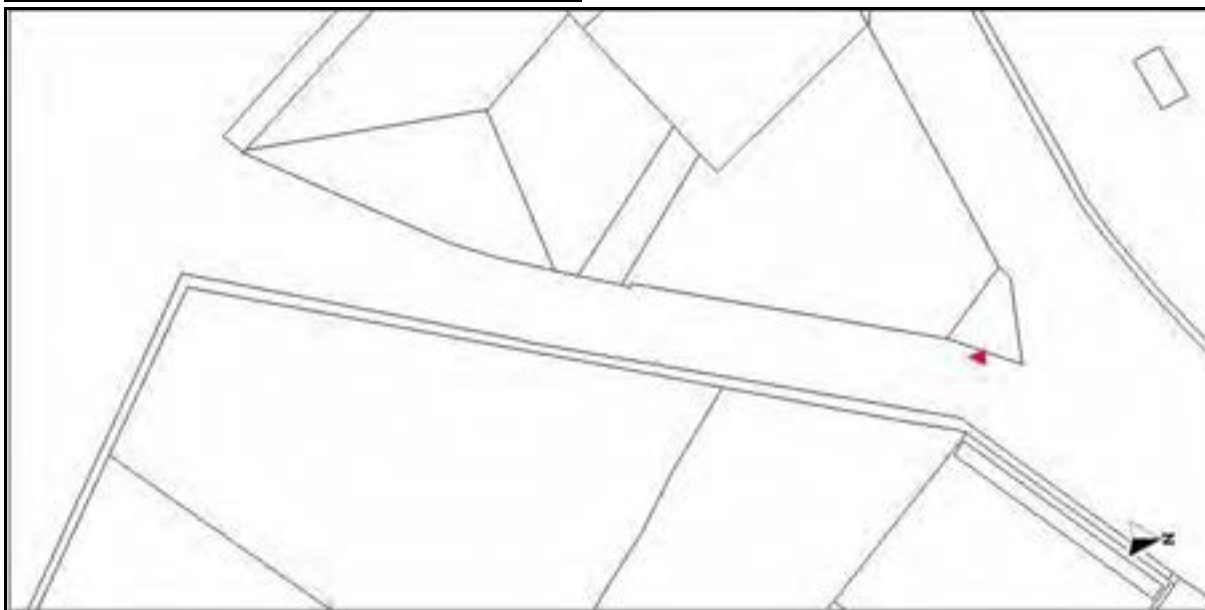
Tramo 43 Situado en Calle **SAN JUAN, 9 (LATERAL)**
 Empieza en cruce 24 con calle SAN JUAN (Tramo 39)
 Termina en cruce 23 con calle HIDALGA, 12 (LATERAL) (Tramo 27)

Tipología: **Plataforma única mixta**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **39 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Unica	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2 m	110,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			110,00 €



Longitud de la calle: **180 m.**

Presupuesto: **32.340,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 48	32.340,00 €
TOTAL	32.340,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	210,00 €	0,65%
Intervención sobre escaleras	6.780,00 €	20,96%
Pasamanos	10.050,00 €	31,08%
Vados peatonales	15.300,00 €	47,31%
Presupuesto Total	32.340,00 €	



Calle - SAN PEDRO (I)

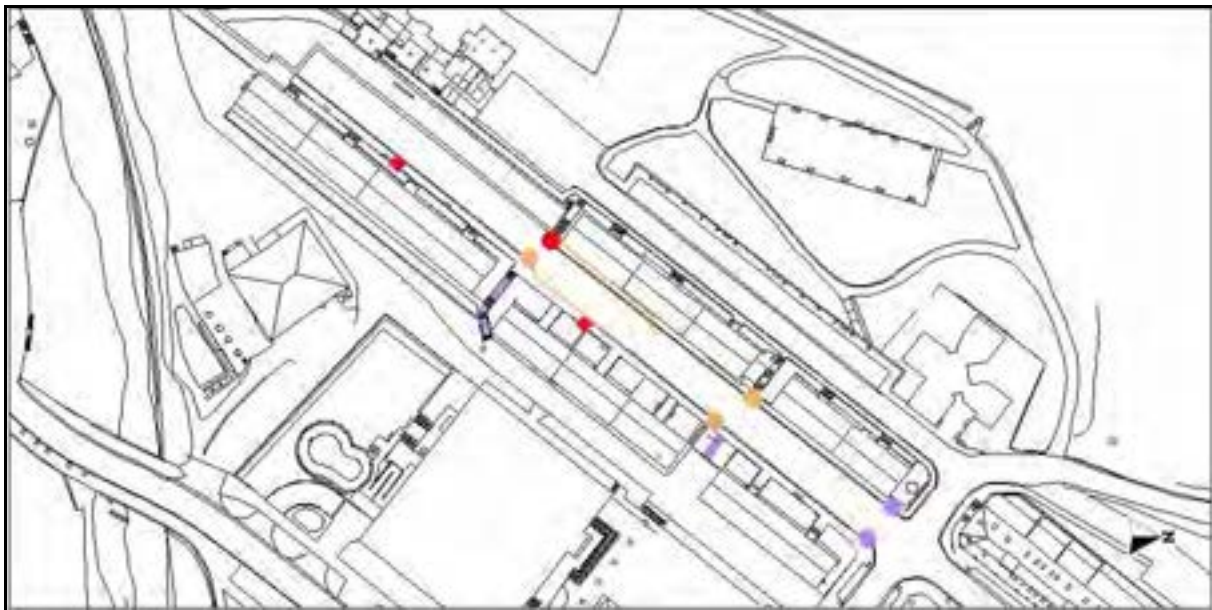
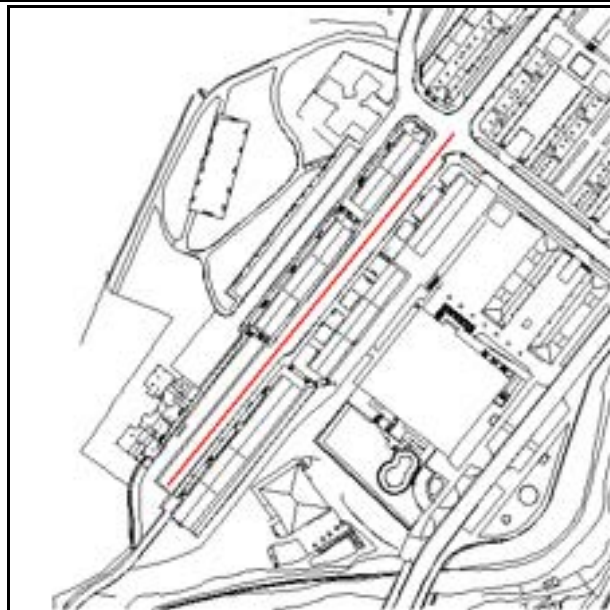
Tramo 48 Situado en Calle **SAN PEDRO (I)**
 Empieza en cruce 3 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 15)
 Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **180 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	60 ud	4.200,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6 m	330,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	15 m	2.250,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	33 m	4.950,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de papelera.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	34 m	5.100,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SAN PEDRO (I)	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Presupuesto de Ejecución Material			32.340,00 €



Longitud de la calle: **140 m.** Presupuesto: **80.645,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 49	80.645,00 €
TOTAL	80.645,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

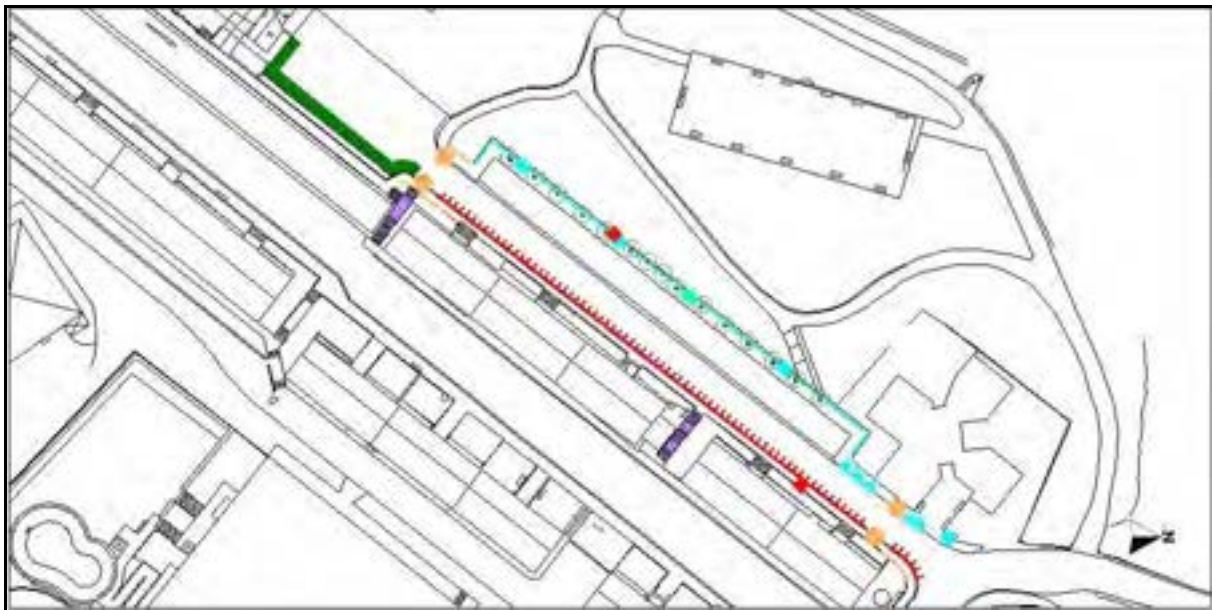
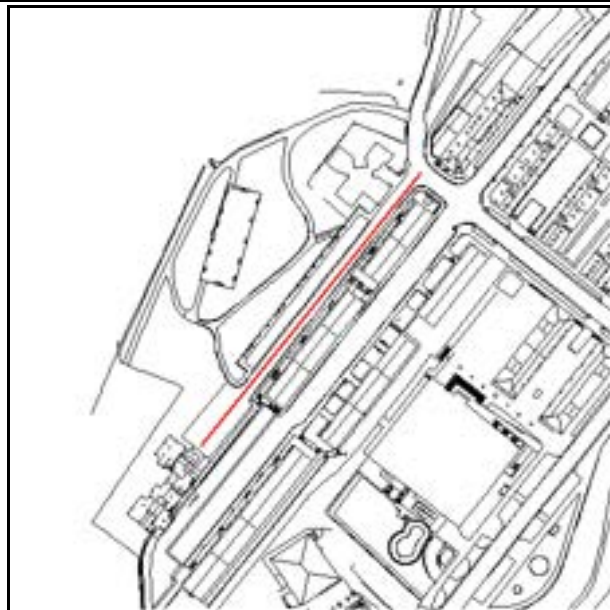
Desplazamiento de mobiliario urbano	13.785,00 €	17,09%
Intervención sobre escaleras	10.450,00 €	12,96%
Pasamanos	3.000,00 €	3,72%
Reformas sobre la/s acera/s	25.550,00 €	31,68%
Señalización/Protección de peligros	500,00 €	0,62%
Sustitución de mobiliario urbano	17.160,00 €	21,28%
Vados peatonales	10.200,00 €	12,65%
Presupuesto Total	80.645,00 €	



Tramo Situado en Calle **SAN PEDRO (II)****49**

Empieza en cruce 2 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 16)

Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **1**Longitud del tramo: **140 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de árbol y construcción de alcorque.	15 ud	12.525,00 €
	Desplazamiento de banco.	5 ud	525,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	5 ud	525,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Suministro e instalación de rejilla lineal.	88 m	17.160,00 €
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	112 ud	7.840,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	12 m	660,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	13 m	1.950,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	5 m	750,00 €
	Izquierda	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	69 m ²



Calle - SAN PEDRO (II)

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
	Construcción de acera.	77 m2	13.475,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	4 m	500,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	15 m	2.250,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			80.645,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SAN PEDRO (III)	

Longitud de la calle: **301 m.** Presupuesto: **15.850,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 50	15.850,00 €
TOTAL	15.850,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Pasamanos	14.850,00 €	93,69%
Señalización/Protección de peligros	1.000,00 €	6,31%
Presupuesto Total	15.850,00 €	



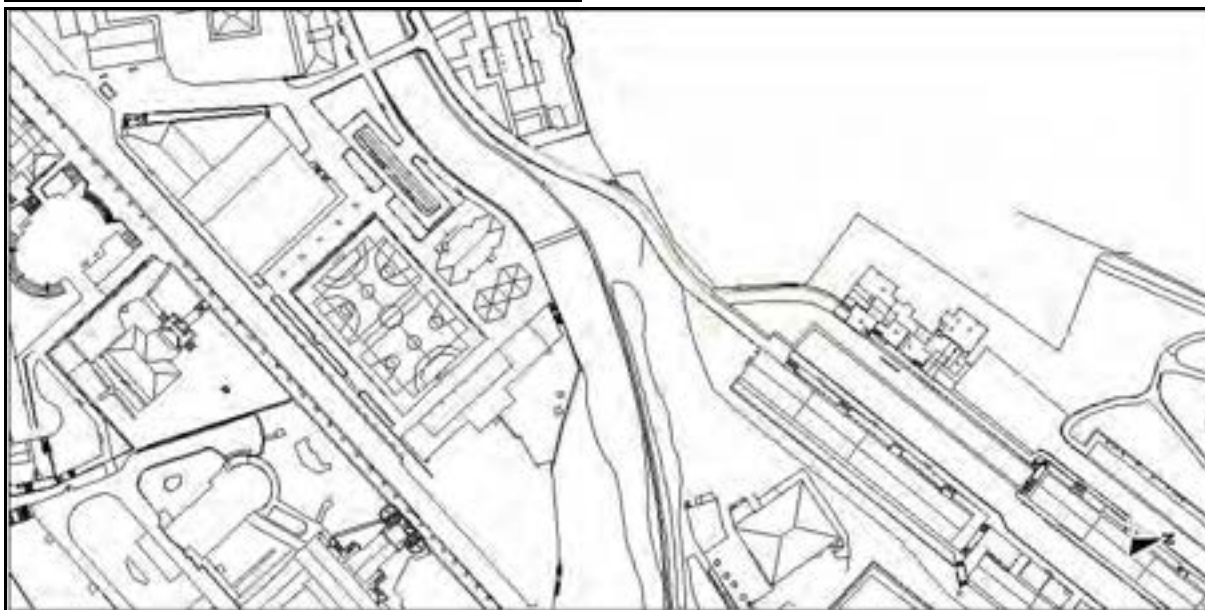
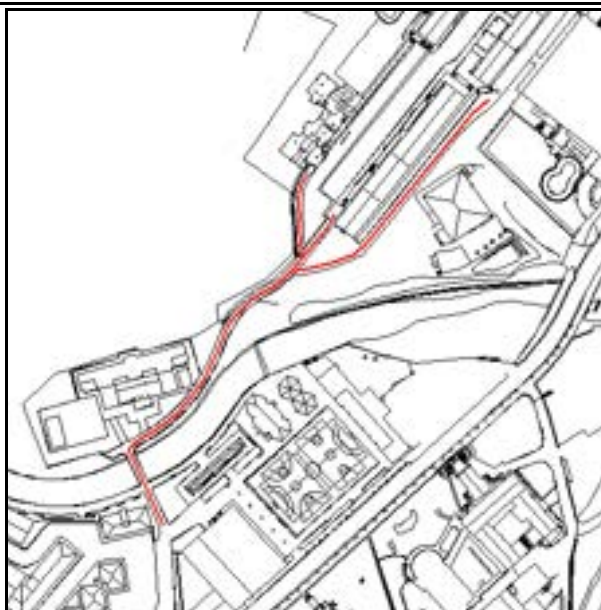
Tramo 50 Situado en Calle **SAN PEDRO (III)**
 Empieza en cruce 0 con calle SAN PEDRO (Tramo 0)
 Termina en cruce 0 con calle SANTA ANA (Tramo 0)

Tipología: **Plataforma única peatonal**

Carriles de Circulación: **0**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **301 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Unica	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	8 m	1.000,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	99 m	14.850,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			15.850,00 €

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
Calle - SANTA ANA (I)	

Longitud de la calle: **38 m.** Presupuesto: **4.650,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 53	4.650,00 €
TOTAL	4.650,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Pasamanos	4.650,00 €	100,00%
Presupuesto Total	4.650,00 €	



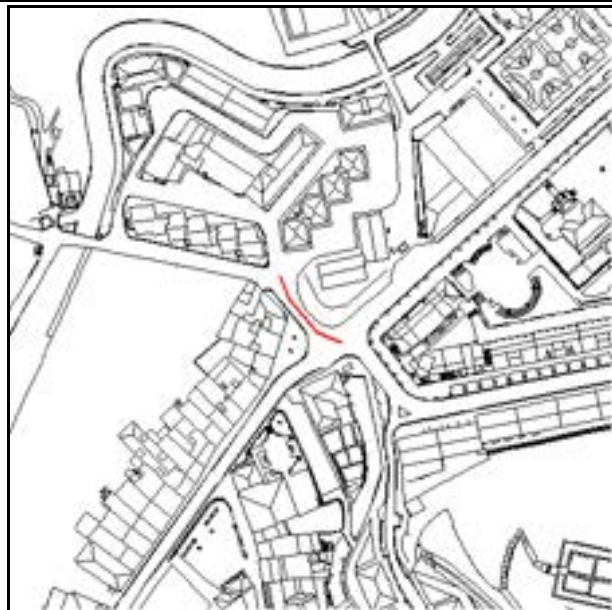
Tramo 53 Situado en Calle **SANTA ANA (I)**
 Empieza en cruce 8 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 54)
 Termina en cruce 7 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 20)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **38 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	13m	1.950,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	18m	2.700,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.650,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de acera.	18 m2	3.150,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	16m	880,00 €
Izquierda	Desplazamiento de banco.	2ud	210,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.240,00 €

Longitud de la calle: **115 m.** Presupuesto: **385,00 €**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 55	385,00 €
TOTAL	385,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Señalización/Protección de peligros	385,00 €	100,00%
Presupuesto Total	385,00 €	



Calle - SANTA ANA (II)

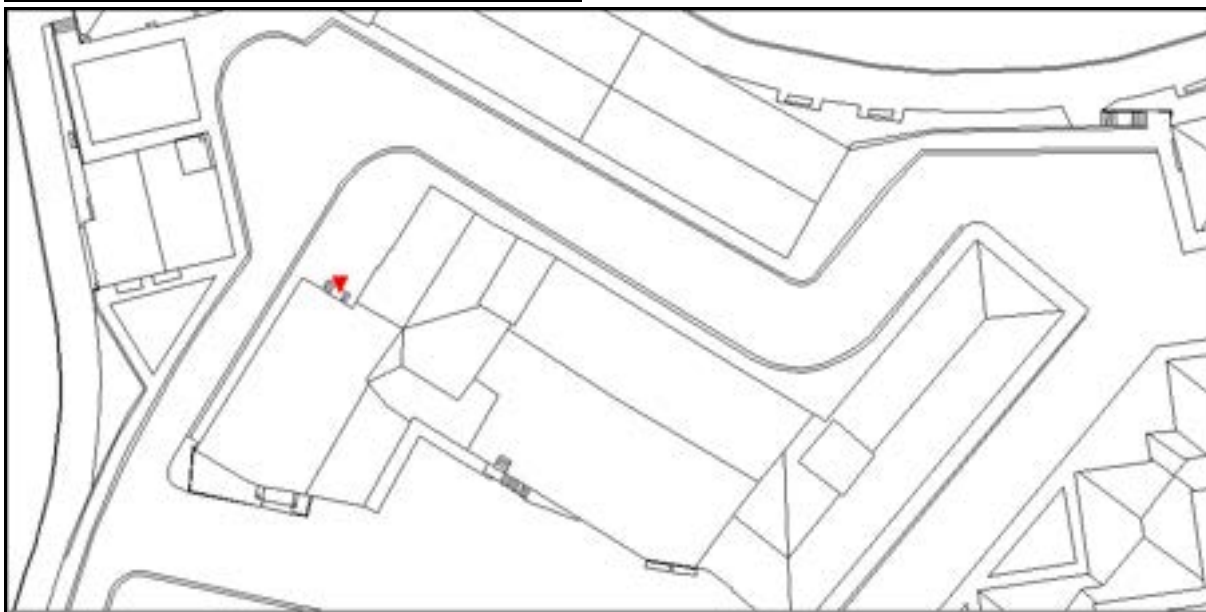
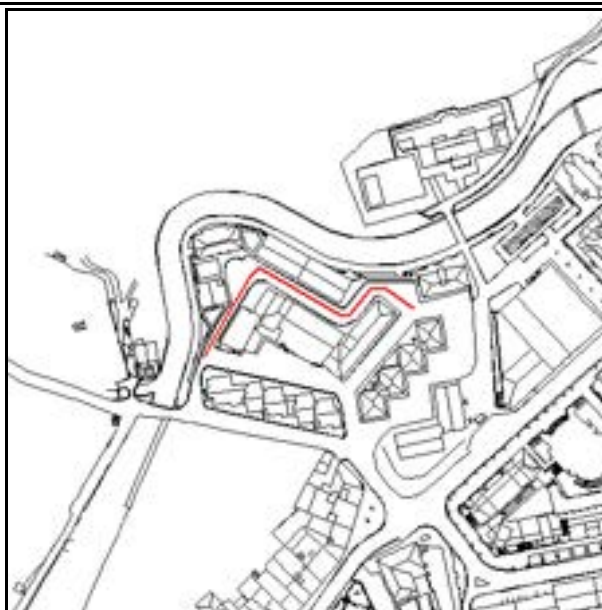
Tramo 55 Situado en Calle **SANTA ANA (II)**
 Empieza en cruce 10 con calle SANTA ANA (IV) (Tramo 59)
 Termina en cruce 11 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 51)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **115 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	7 m	385,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			385,00 €



Calle - SANTA ANA (II)

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de poste sin conexión a tierra.	1 ud	160,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			8.070,00 €



ÍNDICE: Relación de los Informes de las Zonas Libres incluidas en las PRIORIDADES

AINGERU GUARDA (PLAZA)	Pag. 140
DORLETA (JUEGOS)	Pag. 143
E. GOROSARRI (PLAZA)	Pag. 146
F. ESKORIATZA (PLAZA)	Pag. 151
FRONTÓN (PLAZA)	Pag. 156
GERNIKAKO ARBOLAREN (PLAZA)	Pag. 159
INTXAURTXUETA I (PLAZA)	Pag. 163
INTXAURTXUETA II (PLAZA)	Pag. 167
OLAETA (PLAZA)	Pag. 174
PASEO DEL RIO (PASEO)	Pag. 179
SAN PEDRO (PARQUE)	Pag. 182
SANTA MARIÑE ARRATEA (PLAZA)	Pag. 187
OLAZAR (PLAZA)	Pag. 190
ARANBURUZABALA (JUEGOS)	Pag. 193

PLAZA AINGERU GUARDA (ZL01)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Aingeru guarda no presenta grandes problemas con respecto a la Ley de Accesibilidad. Se propone la eliminación de un escalón aislado en uno de sus accesos y la colocación de bancos adaptados.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

BANCO	4
ESCALÓN AISLADO	2

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	510,00 €	20,00%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	2.040,00 €	80,00%
Presupuesto Total	2.550,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

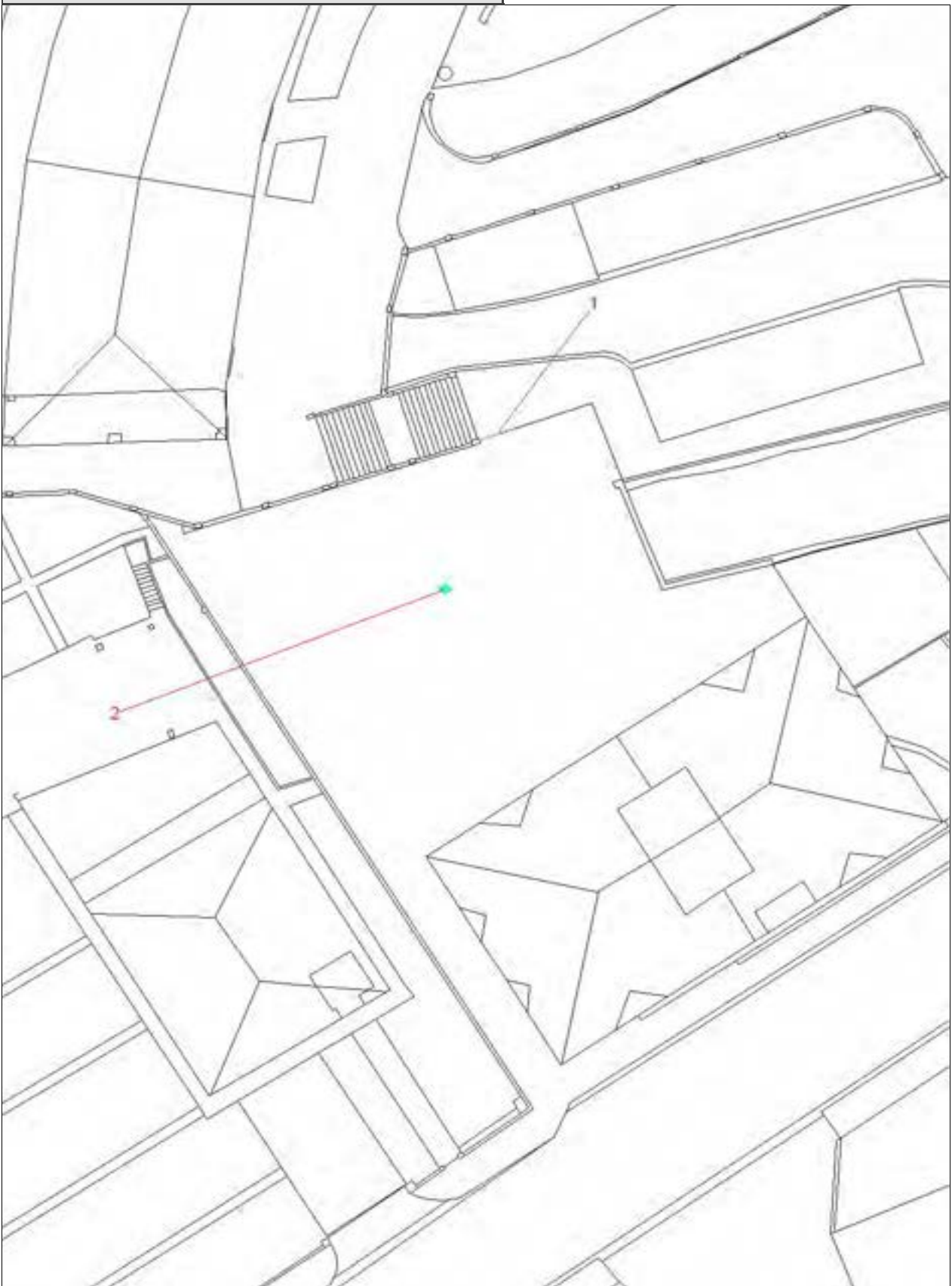
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	
2	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	4	2.040,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **2.550,00 €**



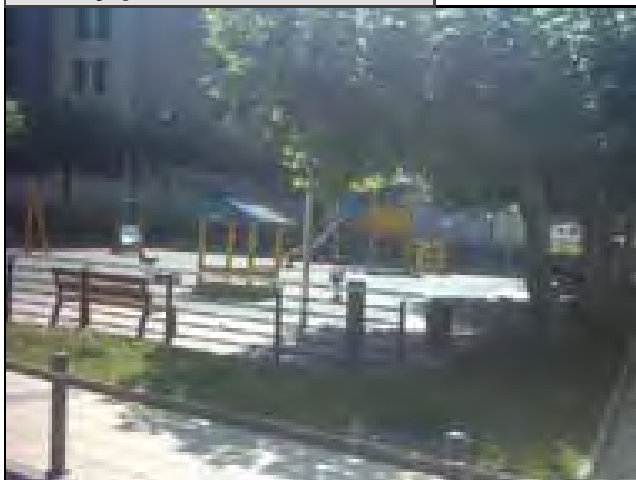
PLAZA AINGERU GUARDA (ZL01)

Plano de ubicación de las intervenciones:



JUEGOS INFANTILES DORLETA (ZL02)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Dorleta es una zona de juegos infantiles, no presenta problemas con respecto a la Ley de Accesibilidad, salvo en uno de sus accesos que consta de escaleras, las cuales procederemos a adaptar, el problema se minimiza al existir accesos alternativos y sin ningún tipo de problemas.

En el apartado de mobiliario urbano se propone la colocación de un banco adaptado, ya que los existentes no cumplen con la normativa vigente.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):


BANCO	2
ESCALERA	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	12
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	4
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	4

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	1.660,00 €	61,94%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	1.020,00 €	38,06%
Presupuesto Total	2.680,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

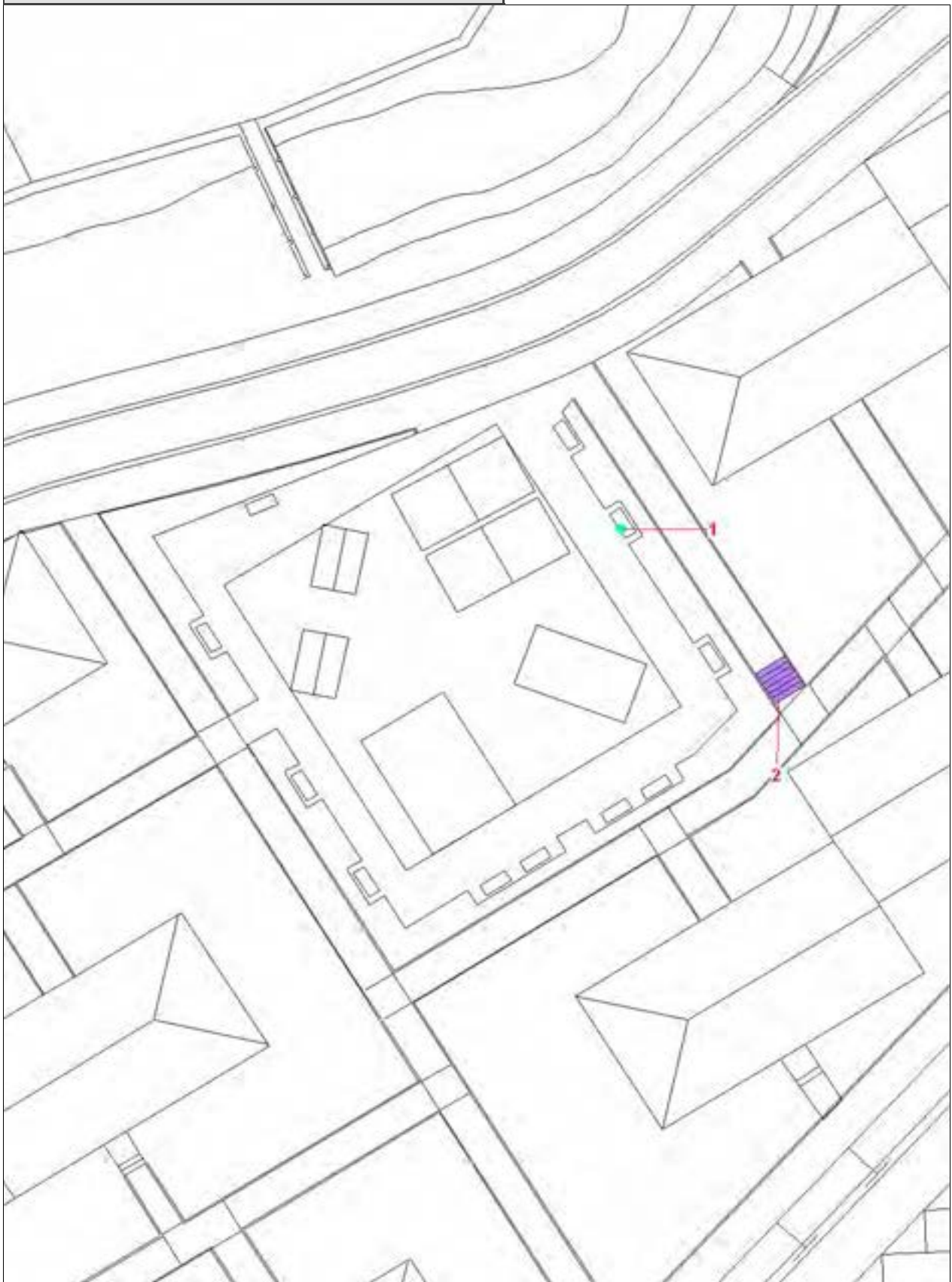
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	2	1.020,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	12	840,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **2.680,00 €**



JUEGOS INFANTILES DORLETA (ZL02)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA E. GOROSARRI PLAZA (ZL03)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

La mayoría de los accesos a esta zona libre se realizan bien a través de escaleras o de tramos cuya pendiente supera el 6%, se procederá a la adaptación de todos y cada uno de los tramos de escaleras así como la colocación de un pasamanos a doble altura para paliar en lo posible la pendiente existente.

Se ha encontrado una rampa en el recorrido interior de dicha plaza, la cual procederemos a adaptar por medio de pasamanos a doble altura.

En el apartado de mobiliario urbano se propone la sustitución de las rejas o registros existentes debido a lo inapropiado de su diseño, así como la sustitución de los bancos existentes por adaptados.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

BANCO	7
ESCALERA	8
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	283
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	36
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	53
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN R	22
PENDIENTE > 6%	28
RAMPA	1
REJA O REGISTRO	7
REJILLA LINEAL	4

Resumen del Presupuesto por Conceptos:


INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	29.740,00 €	70,98%
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	3.300,00 €	7,88%
PASAMANOS	4.200,00 €	10,02%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	4.657,00 €	11,12%
Presupuesto Total	41.897,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	18	990,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	63	4.410,00 €	
2	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	7	427,00 €	
3	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	11	1.650,00 €	
4	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10	1.500,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	28	1.960,00 €	
5	Suministro y colocación de rejilla lineal.	4	660,00 €	
6	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	17	2.550,00 €	

Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	24	1.680,00 €	
8	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	47	3.290,00 €	
9	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	20	1.400,00 €	
10	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	11	1.650,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	43	3.010,00 €	
11	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	7	3.570,00 €	
12	Suministro y colocación de pasamanos en rampa.	22	3.300,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

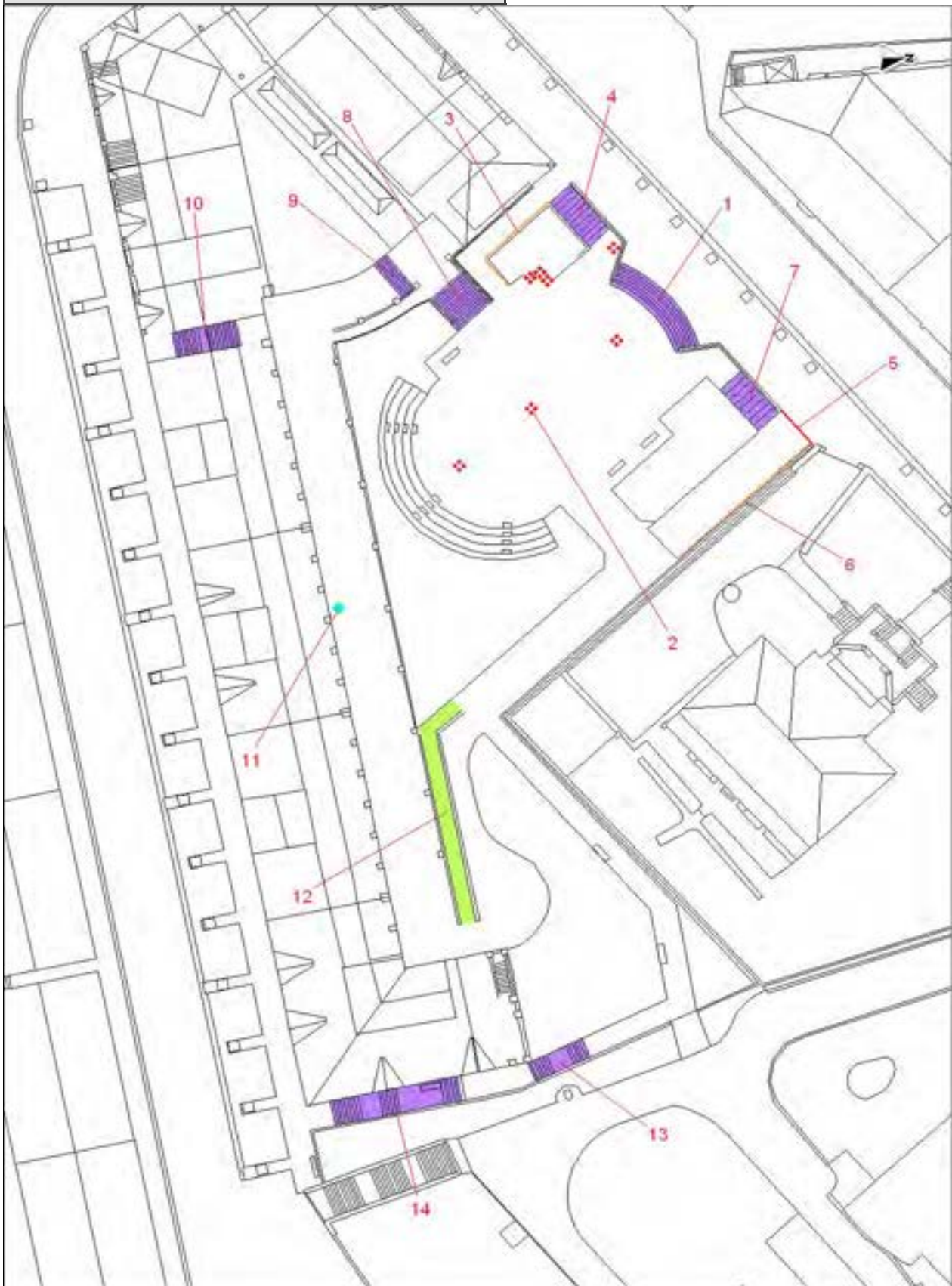
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
13	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	20	1.400,00 €	
14	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	18	2.700,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	38	2.660,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **41.897,00 €**



PLAZA E. GOROSARRI PLAZA (ZL03)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA F. ESKORIATZA PLAZA (ZL04)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

En la plaza F. Eskoriatza se propone la adaptación de las escaleras existentes, dotándolas de pasamanos a doble altura, franja señalizadora y bandas rugosas en escalones. Existe acceso alternativo lo que minimiza el problema de las escaleras. En el apartado de mobiliario urbano se propone la sustitución de las rejas o registros existentes debido a lo inapropiado de su diseño, así como la sustitución de los bancos existentes por adaptados.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

BANCO	6
ESCALERA	2
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	153
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	87
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	6
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	14
OTROS RIESGOS	3
REJA O REGISTRO	7

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	17.595,00 €	82,17%
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	330,00 €	1,54%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	3.487,00 €	16,29%
Presupuesto Total	21.412,00 €	




Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10	1.500,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	82	4.510,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	123	8.610,00 €	
2	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	7	427,00 €	
3	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	6	3.060,00 €	
4	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	
5	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	
6	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
PLAZA F. ESKORIATZA PLAZA (ZL04)	

Relación de las Intervenciones propuestas:

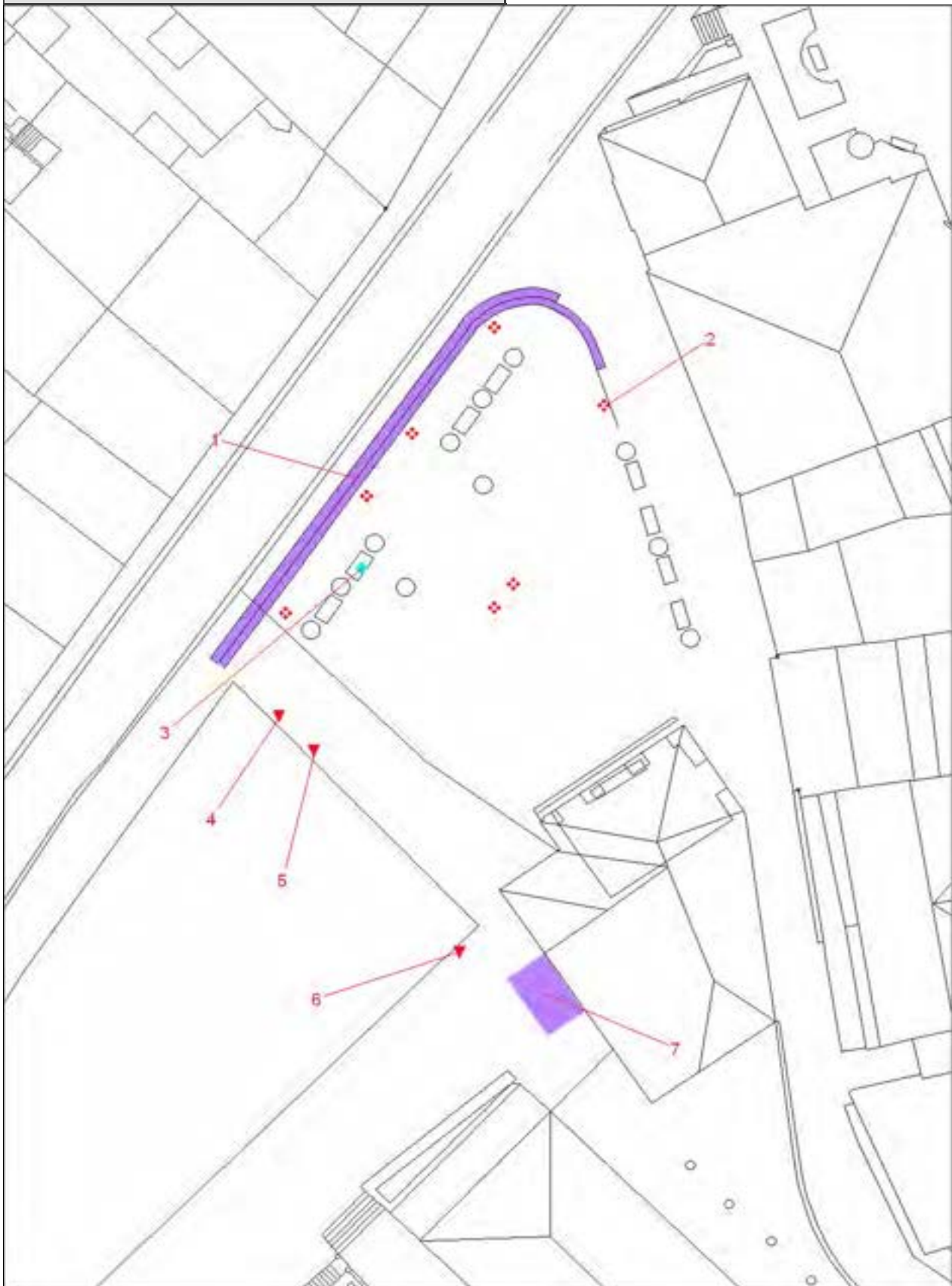
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	30	2.100,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **21.412,00 €**



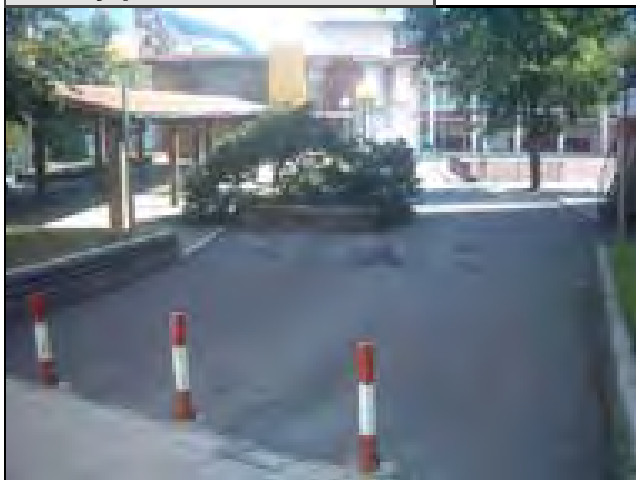
PLAZA F. ESKORIATZA PLAZA (ZL04)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA FRONTON (ZL05)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

En esta zona de esparcimiento donde se encuentra ubicadas varias canchas deportivas existen varios problemas con respecto a la Ley de Accesibilidad. En el acceso a las canchas se propone la eliminación de un escalón aislado, así como la colocación de pavimento de alarma en los diferentes accesos a las gradas. En el recorrido de esta zona también hemos observado otro escalón aislado, igualmente procederemos a su eliminación. En lo referente al mobiliario urbano se propone la colocación de una reja de protección en los alcorque existentes, así como la colocación de una fuente adaptada, ya que la existente no cumple con la normativa vigente.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ALCORQUE	5
ESCALÓN AISLADO	36
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	10
OTROS RIESGOS	5

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	9.180,00 €	63,66%
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	550,00 €	3,81%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	4.690,00 €	32,52%
Presupuesto Total	14.420,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Supresión de escalón aislado.	30	7.650,00 €	
2	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	
3	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
4	Supresión de escalón aislado.	6	1.530,00 €	
5	Instalación de alcorque con reja de fundición con huecos de 1x1 cms., enrasado, indeformable y fijado a la acera.	5	2.650,00 €	
6	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	

Relación de las Intervenciones propuestas:

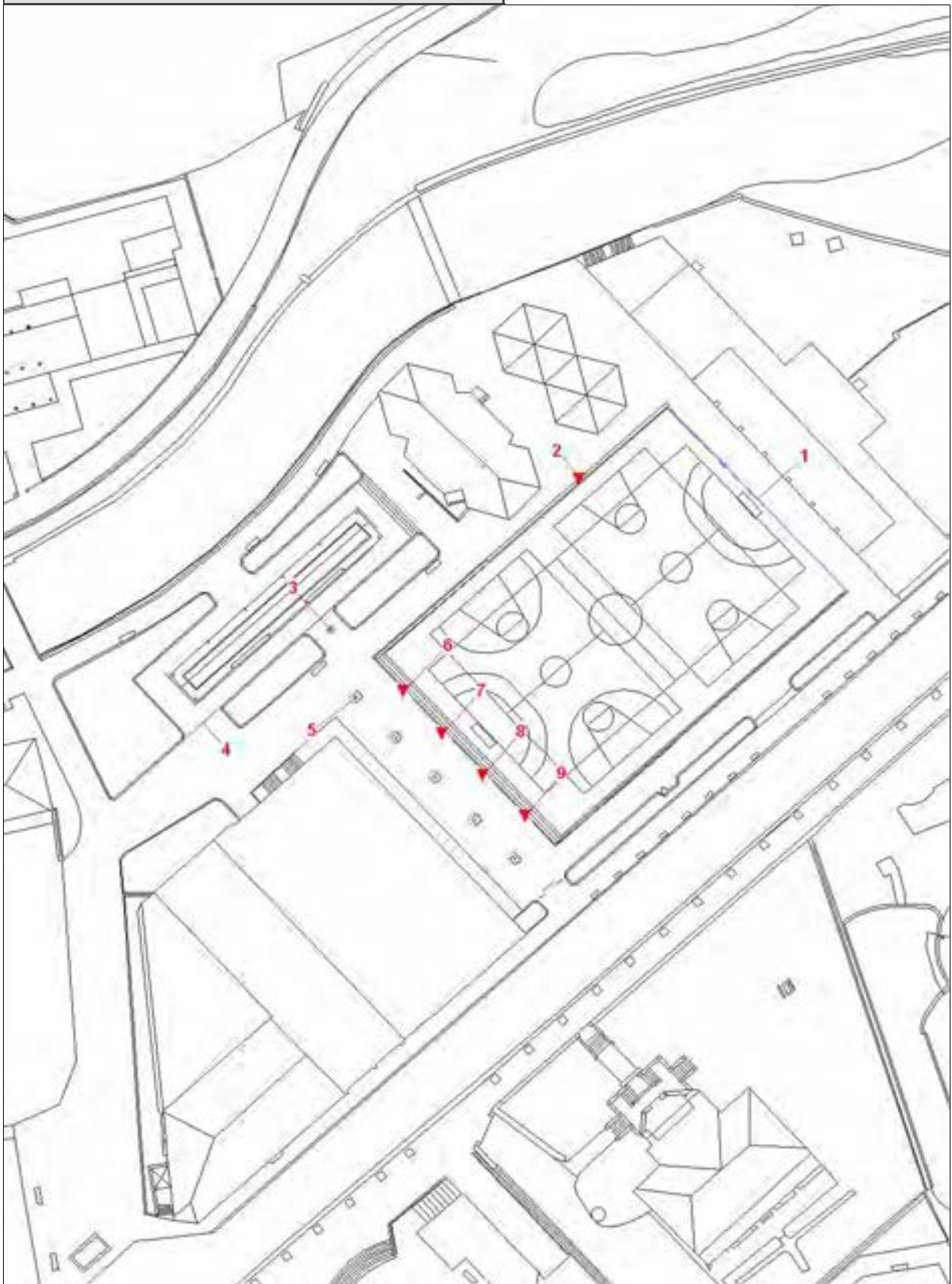
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	
8	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	
9	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **14.420,00 €**



PLAZA FRONTON (ZL05)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA GERNIKAKO ARBOLAREN PLAZA (ZL06)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

El acceso a la plaza Gernikako Arbola resulta complicado a personas con algún tipo de discapacidad motriz, ya que todos los accesos constan de escaleras, salvo en uno de ellos que encontramos una rampa, dicha rampa supera mínimamente el máximo permitido por la Ley. Se propone adaptar todas las escaleras, así como la rampa. También se eliminará un escalón aislado existente en dicha zona libre. En el apartado de mobiliario urbano cabe destacar el inadecuado diseño de las rejillas lineales, las cuales se sustituirán.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ESCALERA	3
ESCALÓN AISLADO	2
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	47
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	12
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	3
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	14
RAMPA	1
REJILLA LINEAL	11

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	6.050,00 €	57,18%
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	675,00 €	6,38%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	3.855,00 €	36,44%
Presupuesto Total	10.580,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6	900,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	21	1.470,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	14	980,00 €	
3	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en rampa.	3	165,00 €	
4	Suministro y colocación de rejilla lineal.	9	1.485,00 €	
5	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	
6	Suministro y colocación de rejilla lineal.	2	330,00 €	

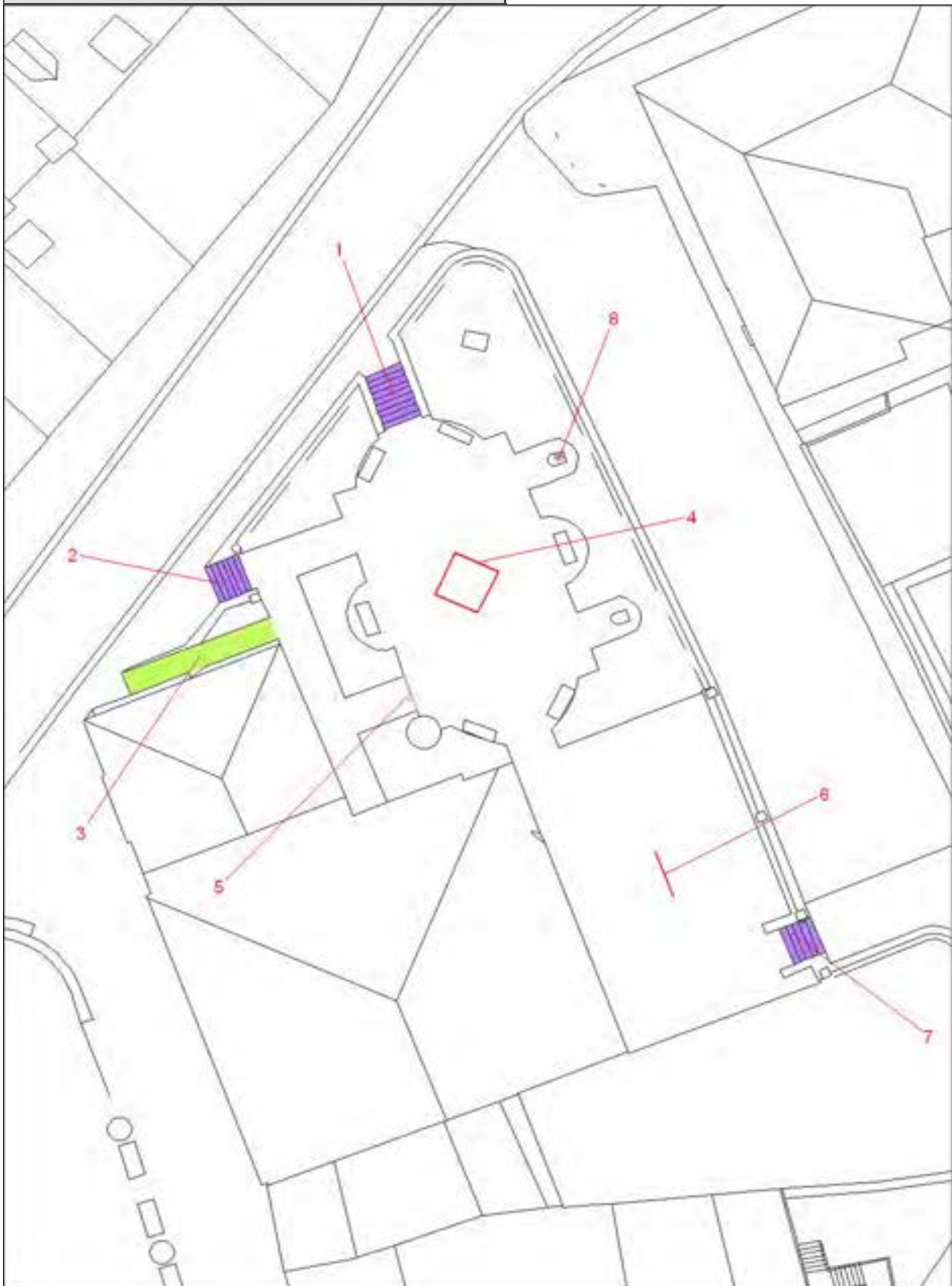
Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	12	840,00 €	
8	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **10.580,00 €**

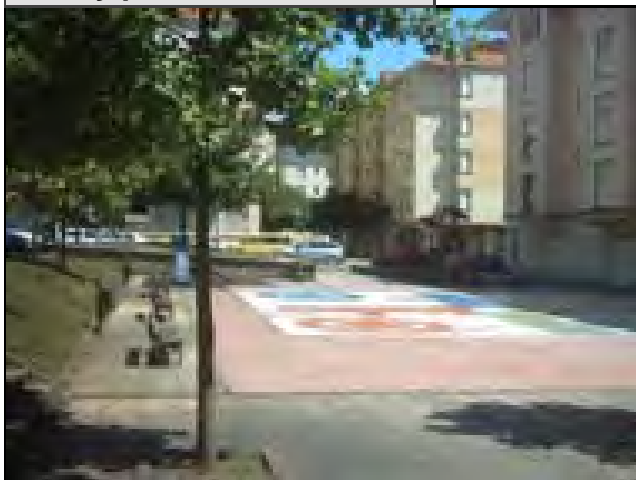


Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA INTXAURTXUETA (I) (ZL07)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

La plaza Intxaurtxueta se encuentra situada entre varios bloques de viviendas. Para acceder a esta zona de esparcimiento nos encontramos que salvo por el acceso de la calle Intxurtxueta, que no presenta ningún problema con respecto a la accesibilidad., los demás presenta la dificultad de que se realizan por medio de tramos de escaleras, las cuales adaptaremos (pasamanos a doble altura, bandas rugosas en escalones, franja señalizadora de pavimento de alarma).

En cuanto al mobiliario, la rejilla lineal, la fuente, y los registros existentes no cumplen los parámetros de diseño de la normativa de accesibilidad, así como los bancos los cuales procederemos a sustituir.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ALCORQUE	8
BANCO	6
ESCALERA	5
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	137
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	58
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	22
REJA O REGISTRO	6
REJILLA LINEAL	2

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	16.080,00 €	61,57%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	10.036,00 €	38,43%
Presupuesto Total	26.116,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	3	450,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	26	1.430,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	39	2.730,00 €	
2	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
3	Suministro y colocación de rejilla lineal.	2	330,00 €	
4	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	6	366,00 €	
5	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	6	3.060,00 €	
6	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	14	770,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	49	3.430,00 €	



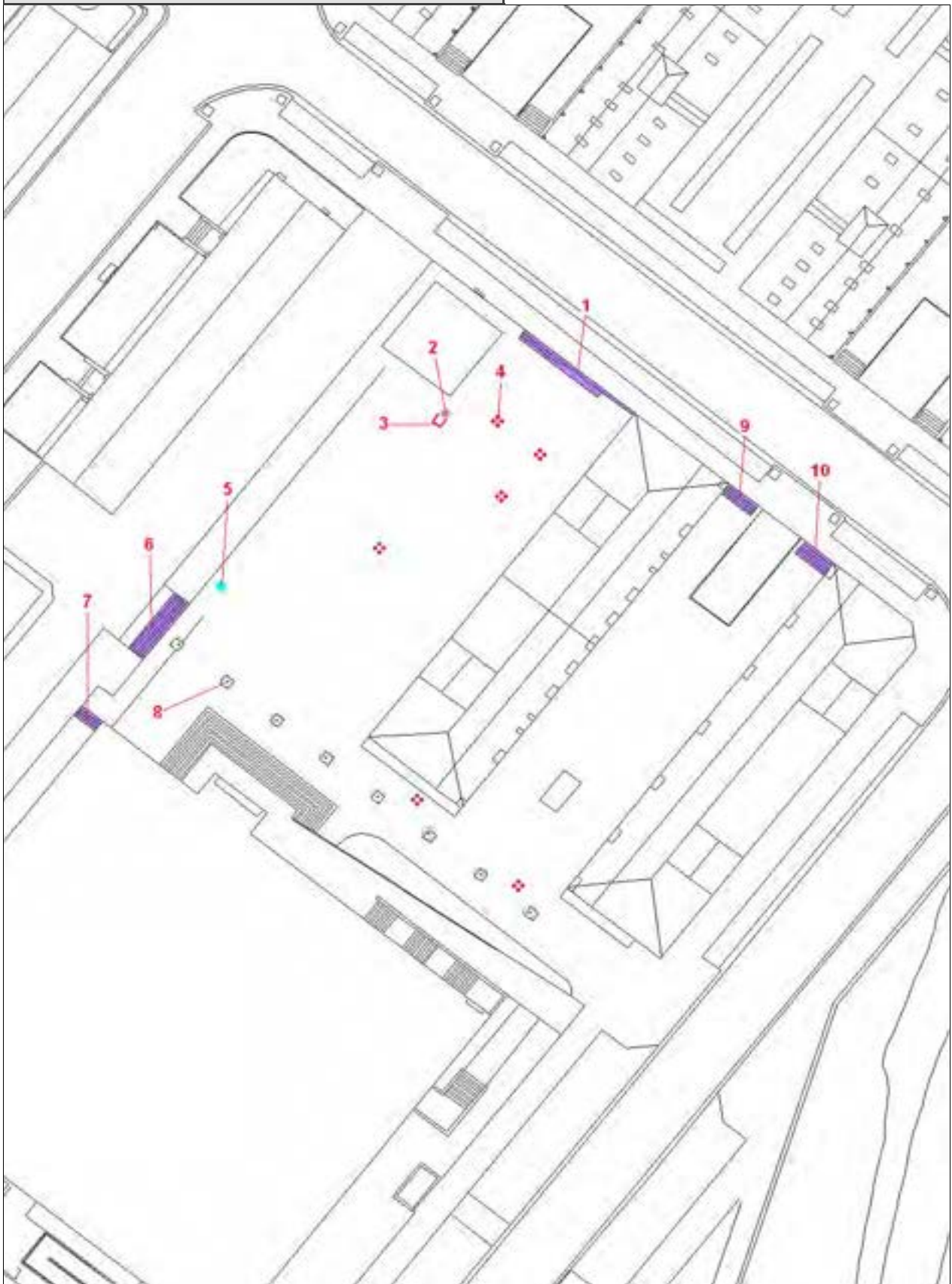
Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	12	840,00 €	
8	Instalación de alcorque con reja de fundición con huecos de 1x1 cms., enrasado, indeformable y fijado a la acera.	8	4.240,00 €	
9	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	7	385,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	18	1.260,00 €	
10	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6	330,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	19	1.330,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **26.116,00 €**

PLAZA INTXAURTXUETA (I) (ZL07)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA INTXAURTXUETA (II) (ZL08)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Esta zona libre se encuentra situada en el interior de varios bloques de edificios. Observamos que tanto en sus accesos como en el interior de dicha zona libre, presenta problemas de accesibilidad, al existir un gran número de tramos de escaleras las cuales procederemos a adaptar (pasamanos a doble altura, bandas rugosas en escalones, franja señalizadora de pavimento de alarma). Por la calle Intxaurtxueta, se encuentran varios accesos con pendiente, excediendo mínimamente el máximo permitido por la Ley, lo que minimiza el problema de acceso a la plaza. Por último hay que sustituir los elementos de mobiliario que no cumplen los parámetros de diseño de la normativa de accesibilidad (fuente, banco y registros).

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

BANCO	3
ESCALERA	15
ESCALÓN AISLADO	116
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	345
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	88
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	79
PENDIENTE > 6%	30
REJA O REGISTRO	6

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	40.840,00 €	50,98%
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	29.580,00 €	36,93%
PASAMANOS	4.500,00 €	5,62%
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	1.250,00 €	1,56%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	3.936,00 €	4,91%
Presupuesto Total	80.106,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	5	750,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	12	840,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	9	1.350,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	31	2.170,00 €	
3	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	6	366,00 €	
4	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	28	1.960,00 €	
5	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	28	1.960,00 €	
6	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	3	1.530,00 €	

Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
8	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	
9	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	12	1.800,00 €	
10	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	9	1.350,00 €	
11	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	9	1.350,00 €	
12	Supresión de escalón aislado.	3	765,00 €	









Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
13	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	5	750,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	20	1.400,00 €	
14	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	5	625,00 €	
15	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	5	625,00 €	
16	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	7	490,00 €	
17	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	7	490,00 €	
18	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	8	1.200,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	30	2.100,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
19	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	9	1.350,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6	330,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	39	2.730,00 €	
20	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	7	1.050,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	57	3.990,00 €	
21	Supresión de escalón aislado.	41	10.455,00 €	
22	Supresión de escalón aislado.	70	17.850,00 €	
23	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	15	1.050,00 €	
24	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	15	1.050,00 €	

Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
25	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	20	1.100,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	20	1.400,00 €	
26	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	18	1.260,00 €	
27	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5	275,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	18	1.260,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **80.106,00 €**



PLAZA INTXAURTXUETA (II) (ZL08)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA OLAETA PLAZA (ZL09)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Esta zona libre se encuentra situada frente a varios bloques de viviendas, se encuentra situado un frontón y una improvisada cancha de baloncesto.

Se accede a esta zona libre a través de varios tramos de escaleras las cuales adaptaremos. También existe una rampa de acceso a la plaza Olaeta, igualmente procederemos a adaptarla colocando pavimento de alarma al principio y final de dicha rampa.

En el apartado de mobiliario urbano nos encontramos con el inadecuado diseño de los alcorques, rejillas o registros y los bancos, por lo que se propone la colocación de rejillas para proteger los alcorques y la sustitución tanto de las rejillas como de los bancos existentes.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ACERA (RECONSTRUCCIÓN)	22
ALCORQUE	10
BANCO	9
ESCALERA	3
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	231
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	20
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	3
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	83
PENDIENTE > 6%	34
RAMPA	1
REJA O REGISTRO	7



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 1
PLAZA OLAETA PLAZA (ZL09)	

Resumen del Presupuesto por Conceptos:		
INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	29.720,00 €	58,06%
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	165,00 €	0,32%
PASAMANOS	5.100,00 €	9,96%
REFORMAS SOBRE LA/S ACERA/S	3.850,00 €	7,52%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	12.357,00 €	24,14%
Presupuesto Total	51.192,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en rampa.	3	165,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	28	4.200,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	3	165,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	37	2.590,00 €	
3	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	30	4.500,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	9	495,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	126	8.820,00 €	
4	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	7	427,00 €	
5	Instalación de alcorque con reja de fundición con huecos de 1x1 cms., enrasado, indeformable y fijado a la acera.	10	5.300,00 €	
6	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	9	4.590,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	34	5.100,00 €	
8	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	25	3.750,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	8	440,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	68	4.760,00 €	
9	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
10	Reconstrucción de acera.	22	3.850,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **51.192,00 €**

PLAZA OLAETA PLAZA (ZL09)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PASEO PASEO DEL RIO (ZL10)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

En el paseo que transcurre por la ribera del río no encontramos ningún problema con respecto a la accesibilidad.

Existen dos tramos de escaleras para poder acceder desde el paseo a la calle Santa Ana, las cuales procederemos a adaptar.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ESCALERA	2
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	22
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	6
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	10

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	3.370,00 €	100,00%
Presupuesto Total	3.370,00 €	



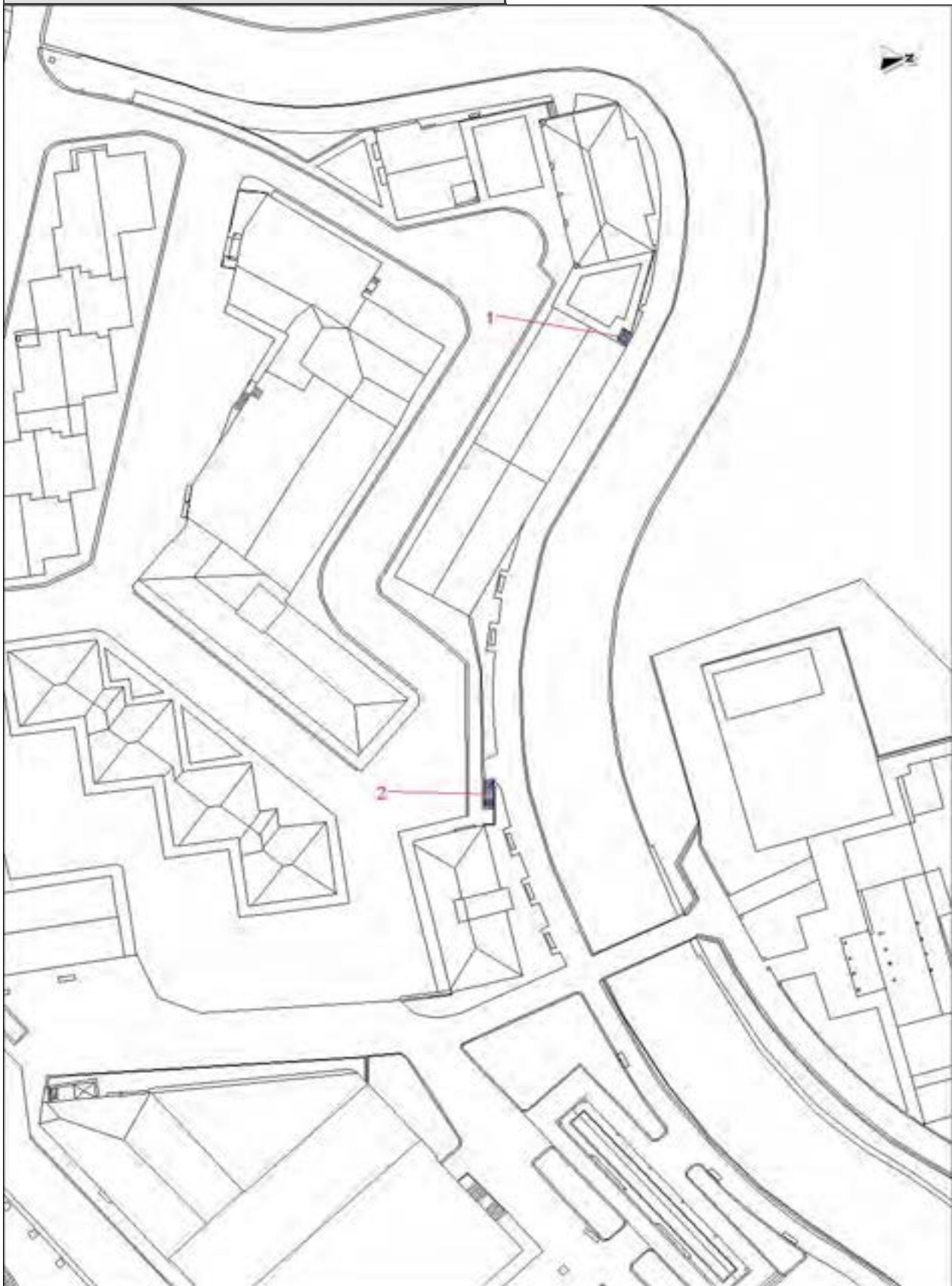
Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4	600,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	3	165,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	9	630,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6	900,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	3	165,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	13	910,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **3.370,00 €**

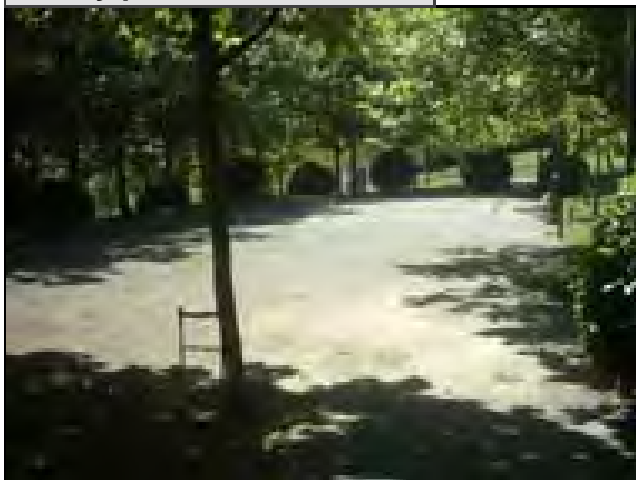


Plano de ubicación de las intervenciones:



PARQUE SAN PEDRO PARKEA (ZL11)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

En el parque San Pedro nos encontramos con pendientes superiores al 6%, en varios tramos del recorrido, se propone la colocación de un pasamanos a doble altura para facilitar el transitar del viandante.

Por otro lado existen varios peligros (desniveles, caídas), en los cuales se propone la colocación de una barandilla de protección, así evitaremos accidentes.

En lo referente al mobiliario urbano se propone la colocación de una fuente adaptada y la sustitución de los bancos existentes ya que estos no cumplen con la normativa vigente de accesibilidad.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

BANCO	8
ESCALÓN AISLADO	6
FUENTE	1
PENDIENTE > 6%	147
REJA O REGISTRO	1

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	1.530,00 €	3,36%
PASAMANOS	22.050,00 €	48,45%
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	15.750,00 €	34,61%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	6.181,00 €	13,58%
Presupuesto Total	45.511,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	40	6.000,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	20	3.000,00 €	
3	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	48	7.200,00 €	
4	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	11	1.650,00 €	
5	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	
6	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	




Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	
8	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	1	61,00 €	
9	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	49	6.125,00 €	
10	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	8	4.080,00 €	
11	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
12	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	77	9.625,00 €	

Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapa 1
PARQUE SAN PEDRO PARKEA (ZL11)	

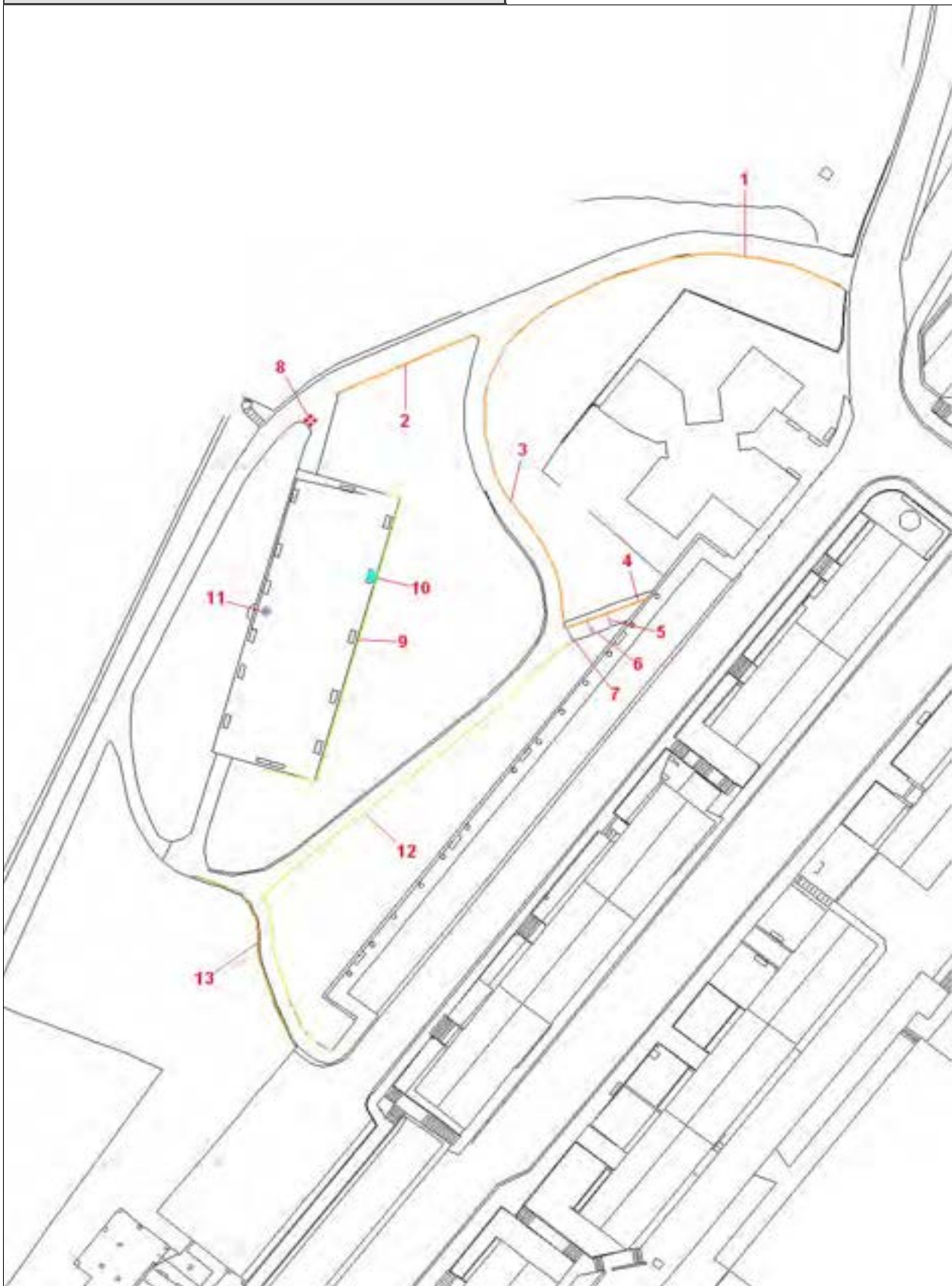
Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
13	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	28	4.200,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **45.511,00 €**



Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA SANTA MARIÑE ARRATEA (ZL12)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

En la plaza Santa Mariñe Arratea sólo hay una propuesta y es la señalización por medio de pavimento de alarma en las escaleras que dan acceso al parking.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	2
OTROS RIESGOS	1

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	110,00 €	100,00%
Presupuesto Total	110,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

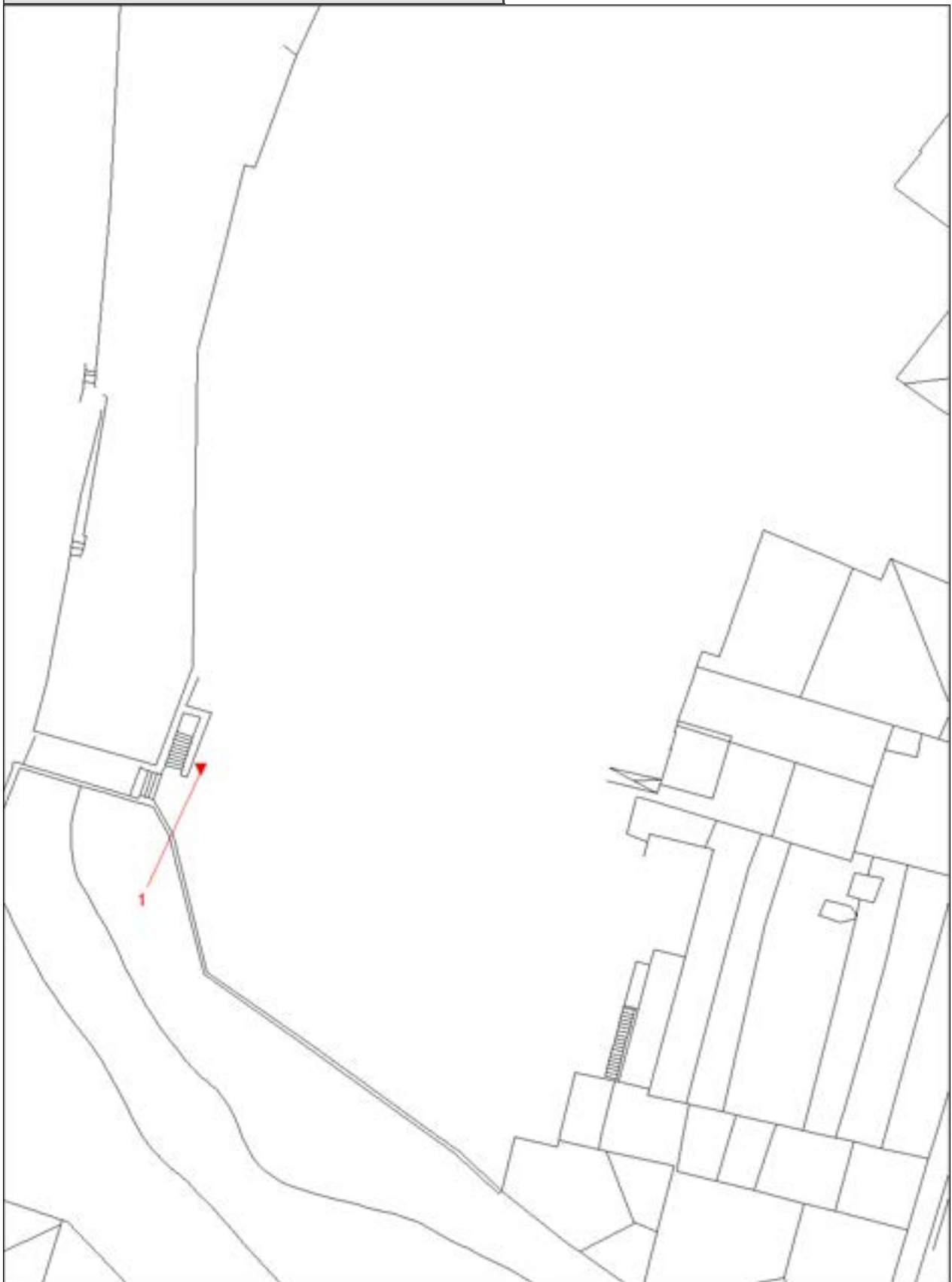
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2	110,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **110,00 €**



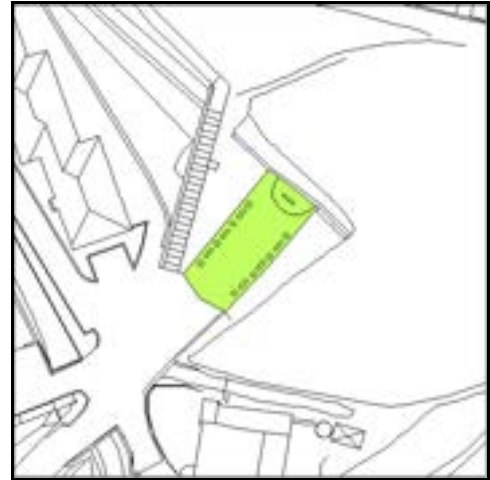
PLAZA SANTA MARIÑE ARRATEA (ZL12)

Plano de ubicación de las intervenciones:



PLAZA OLAZAR (ZL13)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Los únicos problemas que presenta esta plaza hacen referencia al apartado de mobiliario urbano, debido a lo inadecuado de su diseño, por lo que se propone la colocación de una fuente adaptada, 4 bancos igualmente adaptados y la instalación de una reja de protección en los alcorques, así como la eliminación del bordillo existente en los mismos, ya que este puede provocar tropiezos.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ALCORQUE	8
BANCO	4
FUENTE	1

Resumen del Presupuesto por Conceptos:

SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	8.320,00 €	100,00%
Presupuesto Total	8.320,00 €	



Relación de las Intervenciones propuestas:

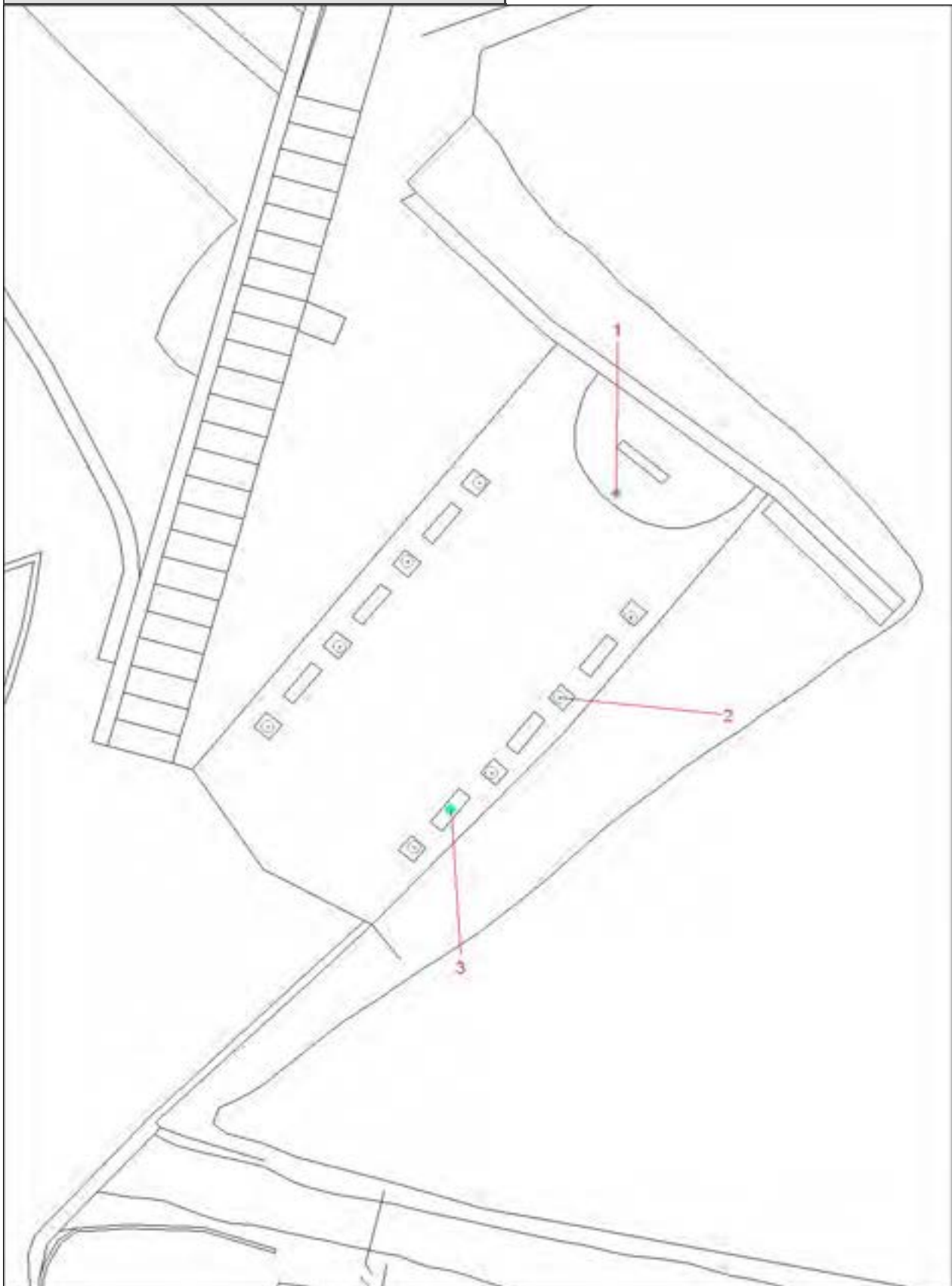
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	
2	Instalación de alcorque con reja de fundición con huecos de 1x1 cms., enrasado, indeformable y fijado a la acera.	8	4.240,00 €	
3	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	4	2.040,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **8.320,00 €**



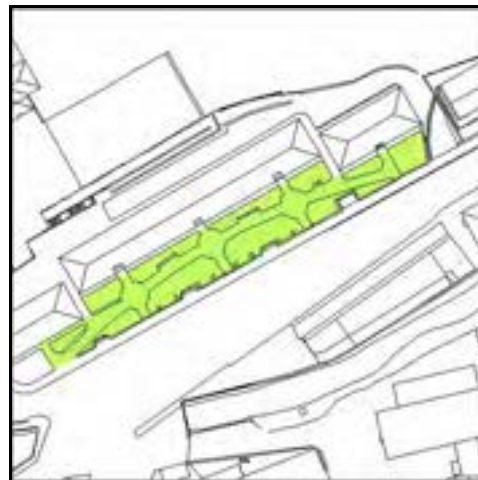
PLAZA OLAZAR (ZL13)

Plano de ubicación de las intervenciones:



JUEGOS INFANTILES ARANBURUZABALA (ZL14)

Foto y plano de ubicación:



Descripción y Propuesta:

Esta zona de esparcimiento donde se encuentran ubicados unos juegos infantiles presenta los siguientes problemas de accesibilidad:

Tres de sus accesos presentan escaleras las cuales adaptaremos, minimizaremos el problema de los accesos a través de escaleras con la eliminación de un escalón existente en otro de sus accesos.

Esta zona libre se encuentra en un nivel superior de la cota de la acera, por lo que existe un peligro (desnivel, caída), el cual puede provocar algún accidente, para evitar riesgos se procederá a instalar una barandilla de protección.

En lo referente al mobiliario urbano se propone cambiar los bancos existentes, así como la colocación de una fuente adaptada, debido a lo inapropiado de su diseño.

Elementos encontrados (uds, mts, mts2):

ALCORQUE	4
BANCO	4
ESCALERA	3
ESCALÓN AISLADO	2
FUENTE	1
INEXISTENCIA DE BANDAS RUGOSAS	12
INEXISTENCIA DE FRANJA SEÑALIZA	12
INEXISTENCIA DE PASAMANOS EN E	6






Resumen del Presupuesto por Conceptos:

INTERVENCIÓN SOBRE ESCALERAS	2.400,00 €	17,47%
INTERVENCIÓN SOBRE RAMPAS	510,00 €	3,71%
SEÑALIZACIÓN/PROTECCIÓN DE PELIGROS	4.625,00 €	33,67%
SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO	6.200,00 €	45,14%
Presupuesto Total	13.735,00 €	



JUEGOS INFANTILES ARANBURUZABALA (ZL14)

Relación de las Intervenciones propuestas:

Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
1	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	4	280,00 €	
2	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	4	280,00 €	
3	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	18	2.250,00 €	
4	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	2	300,00 €	
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	4	220,00 €	
	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	4	280,00 €	
5	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	19	2.375,00 €	
6	Supresión de escalón aislado.	2	510,00 €	

Relación de las Intervenciones propuestas:

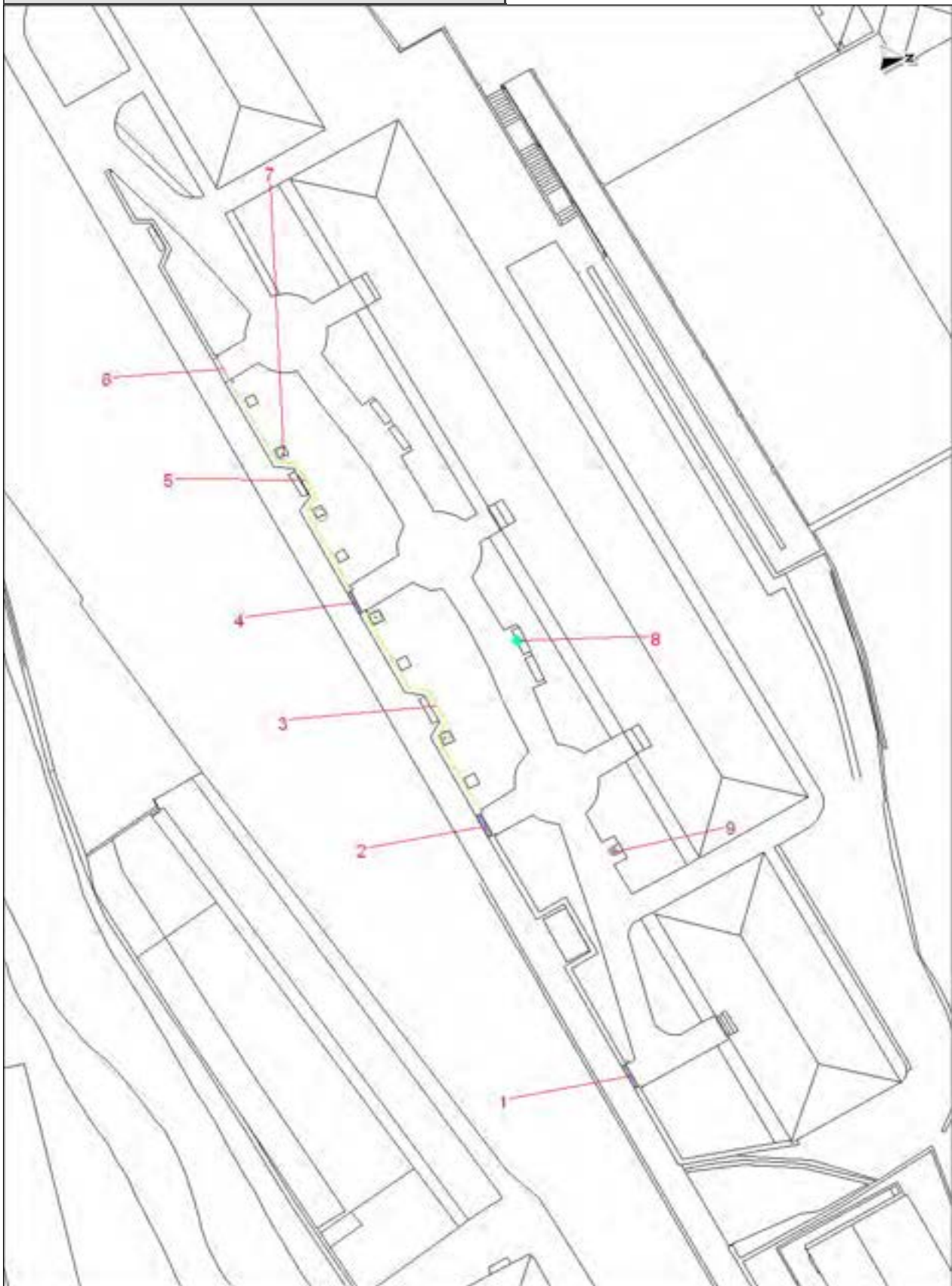
Plano	Descripción	Uds.	Subtotal	Foto
7	Instalación de alcorque con reja de fundición con huecos de 1x1 cms., enrasado, indeformable y fijado a la acera.	4	2.120,00 €	
8	Suministro y colocación de banco adaptado con reposabrazos y respaldo.	4	2.040,00 €	
9	Suministro e instalación de fuente adaptada.	1	2.040,00 €	

Presupuesto Total de Ejecución Material **13.735,00 €**



JUEGOS INFANTILES ARANBURUZABALA (ZL14)

Plano de ubicación de las intervenciones:



ÍNDICE: Relación de los Informes de las Calles incluidas en las FASES POSTERIORES

ACCESO CEMENTERIO	Pag. 197
AINGERU GUARDA	Pag. 199
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	Pag. 204
ARANBURUZABALA	Pag. 206
ARANBURUZABALA, 19	Pag. 212
ARANBURUZABALA, 56	Pag. 214
ARBIÑOSTE	Pag. 216
DORLETA (NORTE)	Pag. 216
DORLETA (SUR)	Pag. 221
GAZTAÑADUI	Pag. 224
HIDALGA	Pag. 228
HIDALGA (PASAJE)	Pag. 232
HIDALGA, 12 (LATERAL)	Pag. 234
INTXAURTXUETA	Pag. 236
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	Pag. 239
JOSE ARANA	Pag. 241
OLAZAR	Pag. 246
OLAZAR, 1-8	Pag. 249
SAN JUAN	Pag. 252
SAN JUAN, 12	Pag. 259
SAN JUAN, 13-15	Pag. 263
SAN JUAN, 3-5	Pag. 265
SANTA ANA (I)	Pag. 267
SANTA ANA (II)	Pag. 271
SANTA ANA (III)	Pag. 276
SANTA ANA (IV)	Pag. 278

Calle - ACCESO CEMENTERIO

Longitud de la calle: **113 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 61	8.175,00 €
TOTAL	8.175,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Reformas sobre la/s acera/s	3.675,00 €	44,95%
Señalización/Protección de peligros	4.500,00 €	55,05%
Presupuesto Total	8.175,00 €	



Calle - ACCESO CEMENTERIO

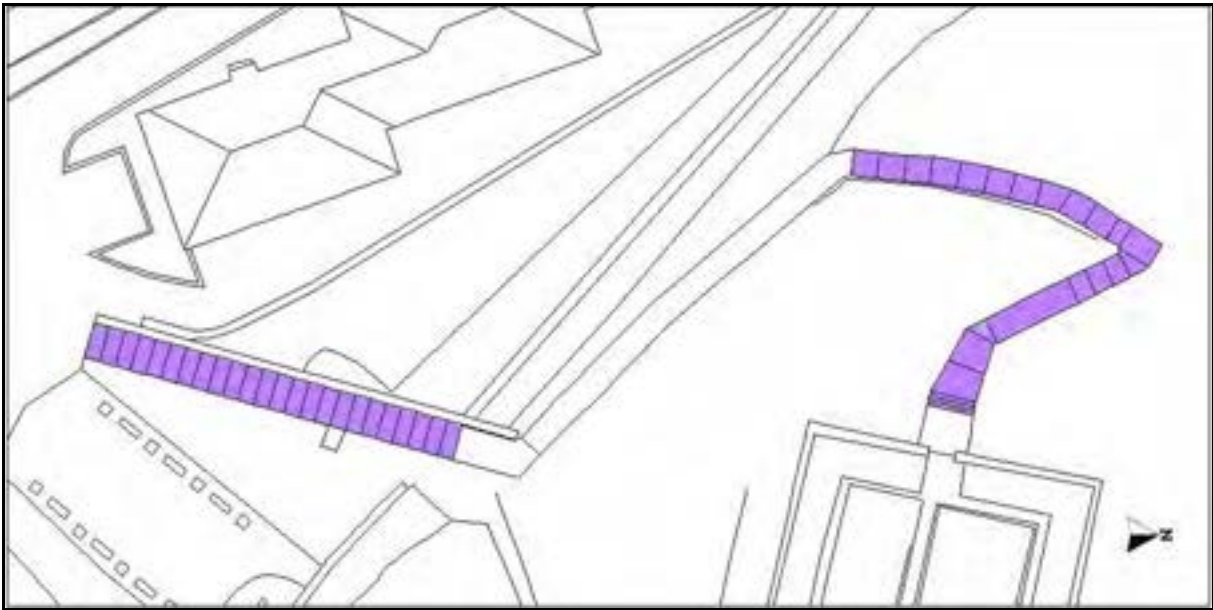
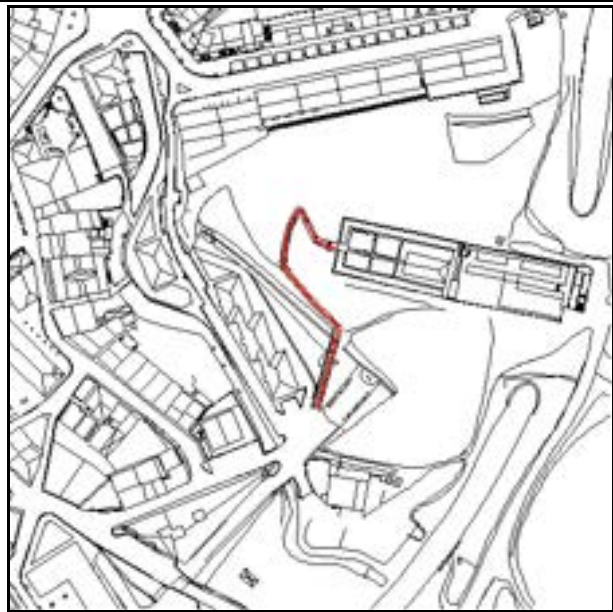
Tramo 61 Situado en Calle **ACCESO CEMENTERIO**
 Empieza en cruce 0 con calle OLAZAR (Tramo 36)
 Termina en cruce 0 con calle CEMENTERIO (Tramo 0)

Tipología: **Escaleras**

Carriles de Circulación: **0**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **113 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Escaleras	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	118 ud	8.260,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	10 m	550,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	140 m	21.000,00 €
	Presupuesto de Ejecución Material		29.810,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Escaleras	Construcción de acera.	21 m2	3.675,00 €
	Suministro y colocación de barandilla de acero, para protección de las personas.	36 m	4.500,00 €
	Presupuesto de Ejecución Material		8.175,00 €



Longitud de la calle: **339 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 1	4.396,00 €
Tramo - 2	28.460,00 €
Tramo - 3	5.100,00 €
TOTAL	37.956,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	6.545,00 €	17,24%
Reformas sobre la/s acera/s	3.300,00 €	8,69%
Sustitución de mobiliario urbano	61,00 €	0,16%
Vados peatonales	28.050,00 €	73,90%
Presupuesto Total	37.956,00 €	



Tramo Situado en Calle **AINGERU GUARDA**

1

Empieza en cruce 0 con calle INICIO DE CALLE (Tramo 0)

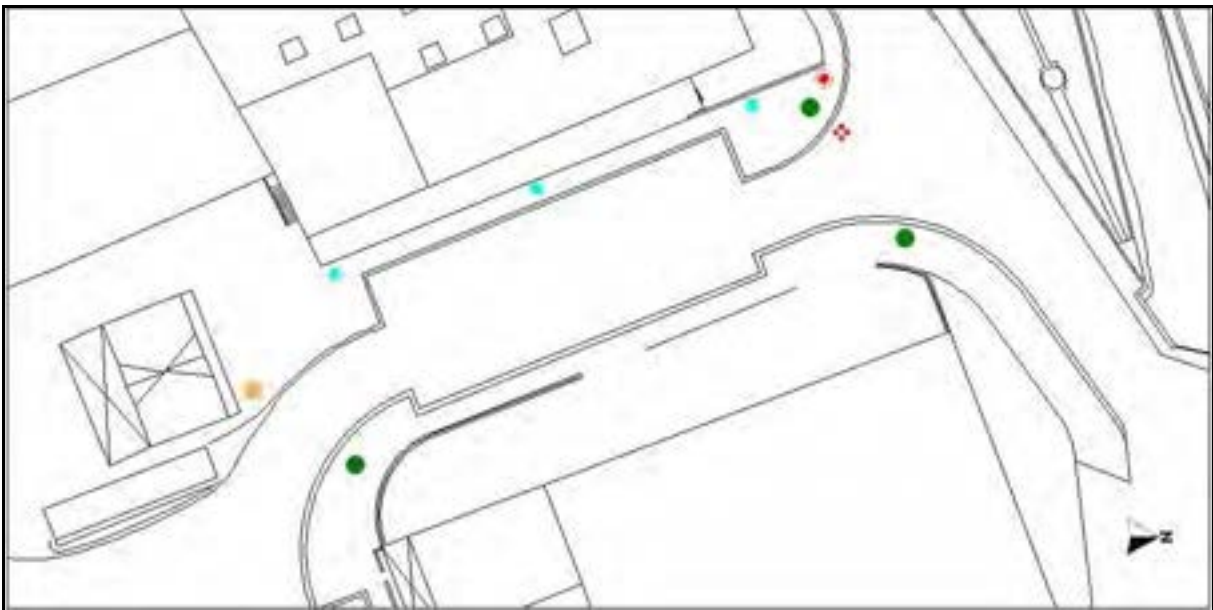
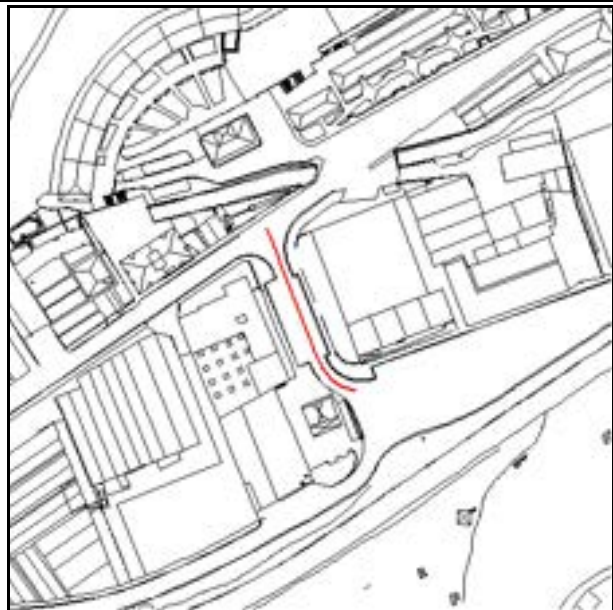
Termina en cruce 34 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 10)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **77 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de farola.	3 ud	1.680,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	1 ud	61,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.396,00 €

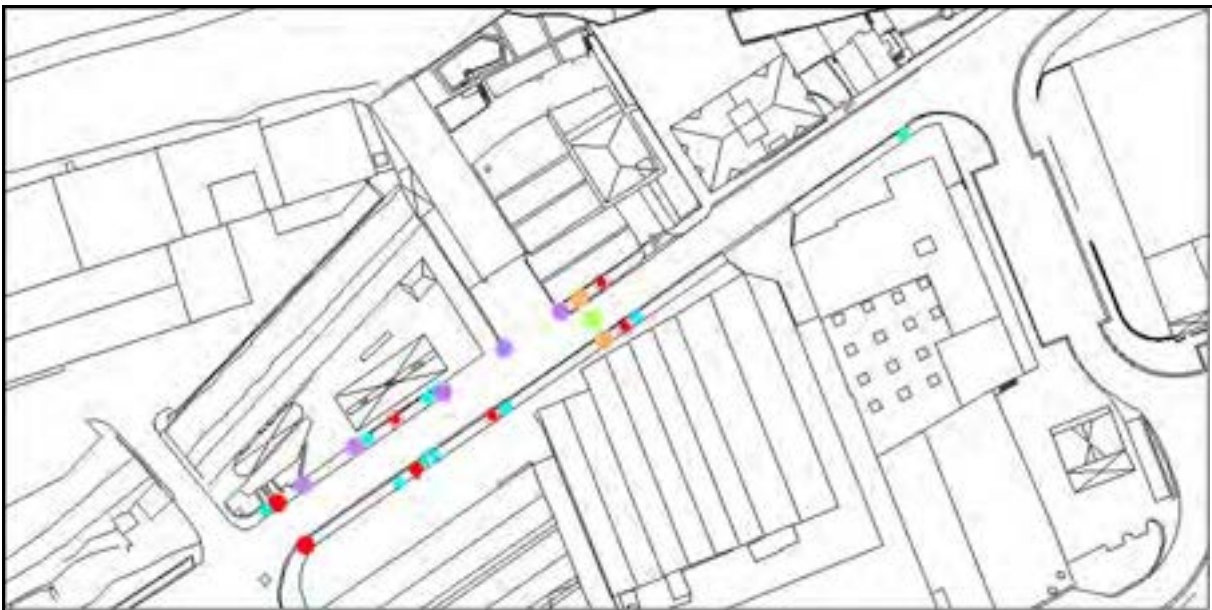
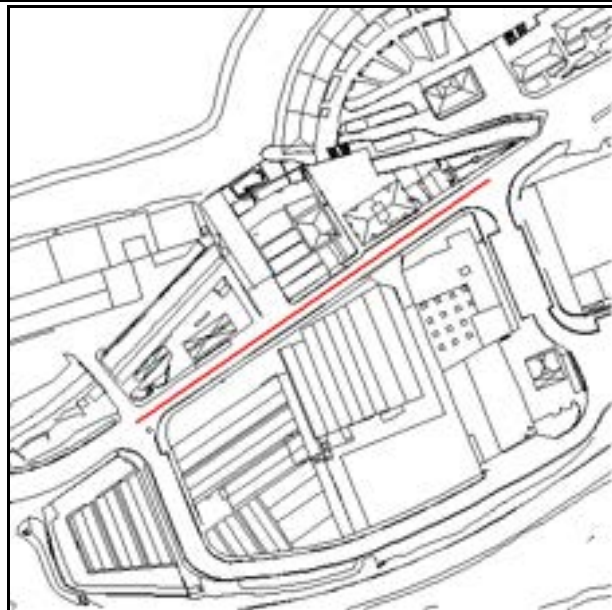


Calle - AINGERU GUARDA

Tramo Situado en Calle **AINGERU GUARDA****2**

Empieza en cruce 34 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 10)

Termina en cruce 35 con calle AINGERU GUARDA (POLIGONO) (Tramo 4)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **171 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de isleta.	1 ud	1.375,00 €
	Construcción de vado peatonal.	5 ud	12.750,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de farola.	3 ud	1.680,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado de vehículos.	11 m2	1.925,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de farola.	4 ud	2.240,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 5
Calle - AINGERU GUARDA	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
		Presupuesto de Ejecución Material	28.460,00 €



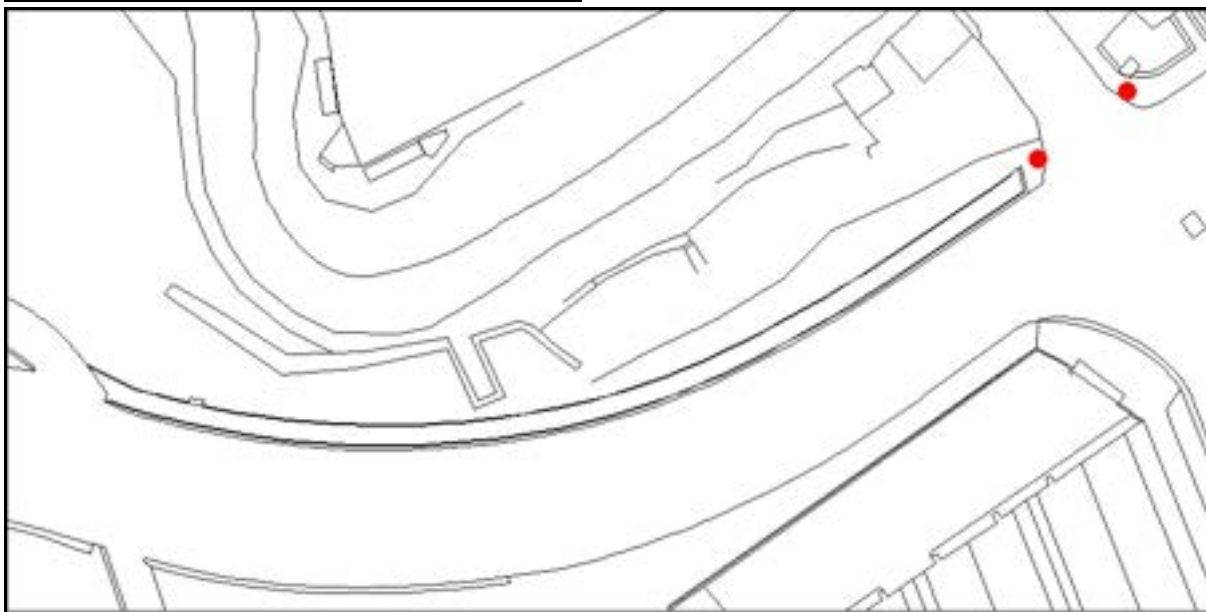
Tramo 3 Situado en Calle **AINGERU GUARDA**
Empieza en cruce 35 con calle AINGERU GUARDA (POLIGONO) (Tramo 4)
Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **91 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	2ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.100,00 €

Calle - AINGERU GUARDA (POLIGONO)

Longitud de la calle: 21 m.

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 4	5.975,00 €
TOTAL	5.975,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Reformas sobre la/s acera/s	875,00 €	14,64%
Vados peatonales	5.100,00 €	85,36%
Presupuesto Total	5.975,00 €	

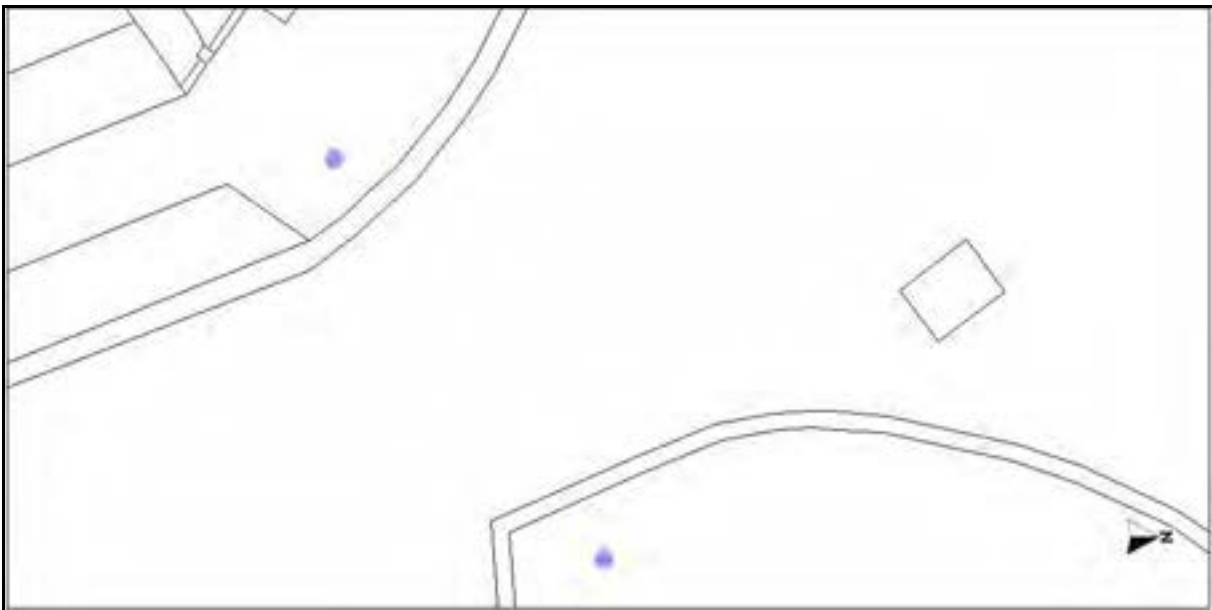


Calle - AINGERU GUARDA (POLIGONO)

Tramo Situado en Calle **AINGERU GUARDA (POLIGONO)****4**

Empieza en cruce 35 con calle AINGERU GUARDA (Tramo 2)

Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **No considerada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **2**Longitud del tramo: **21 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Reconstrucción de vado de vehículos.	5 m2	875,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.975,00 €

Calle - ARANBURUZABALA

Longitud de la calle: **523 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 6	3.080,00 €
Tramo - 7	1.720,00 €
Tramo - 8	1.715,00 €
Tramo - 9	57.260,00 €
Tramo - 10	14.945,00 €
TOTAL	78.720,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	10.160,00 €	12,91%
Reformas sobre la/s acera/s	61.040,00 €	77,54%
Vados peatonales	7.520,00 €	9,55%
Presupuesto Total	78.720,00 €	



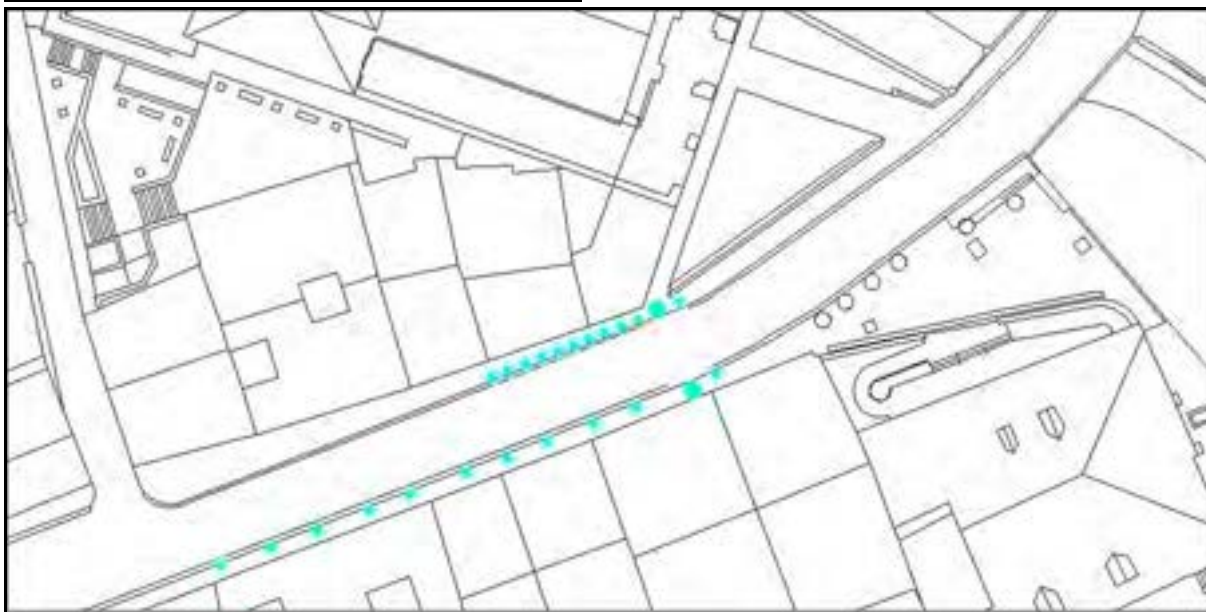
Tramo 6 Situado en Calle **ARANBURUZABALA**
Empieza en cruce 28 con calle JOSE ARANA (Tramo 32)
Termina en cruce 29 con calle ARBIÑOSTE (Tramo 13)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **88 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de bolardo.	11 ud	1.155,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	7 m	385,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	11 ud	1.155,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	7 m	385,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			3.080,00 €



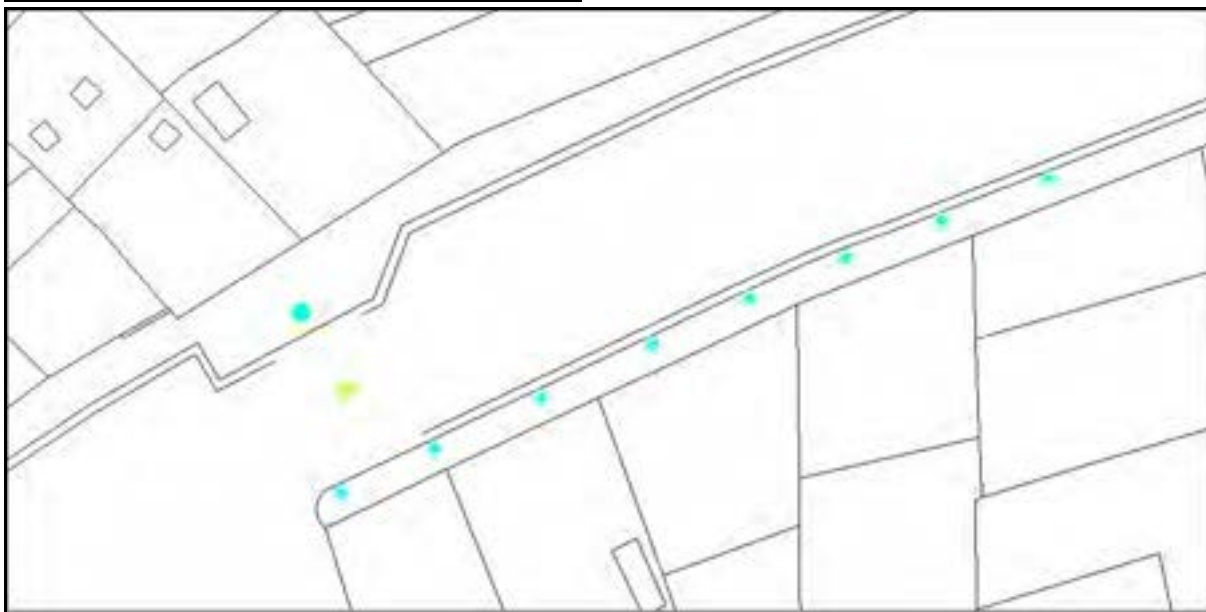
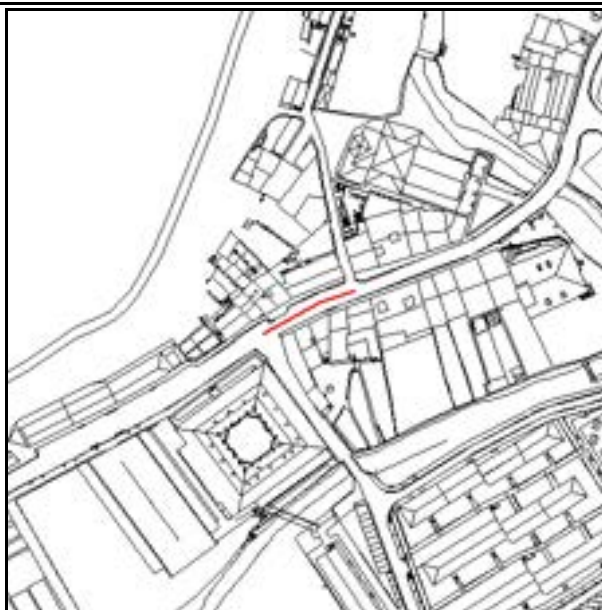
Tramo 7 Situado en Calle **ARANBURUZABALA**
Empieza en cruce 29 con calle ARBIÑOSTE (Tramo 13)
Termina en cruce 30 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **41 mts.**

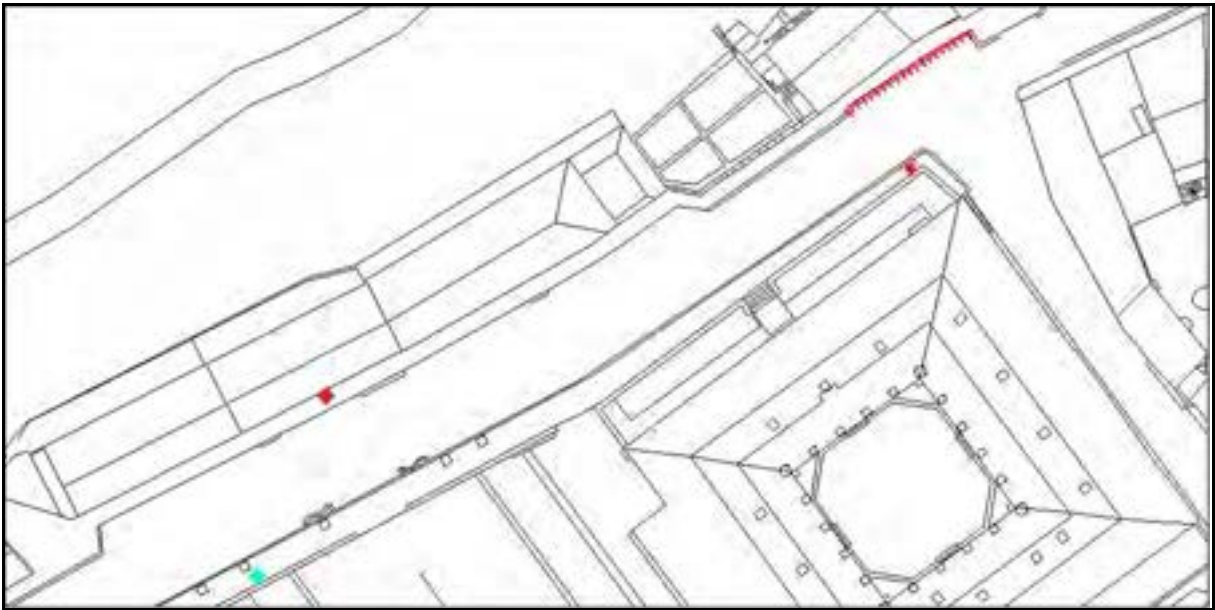
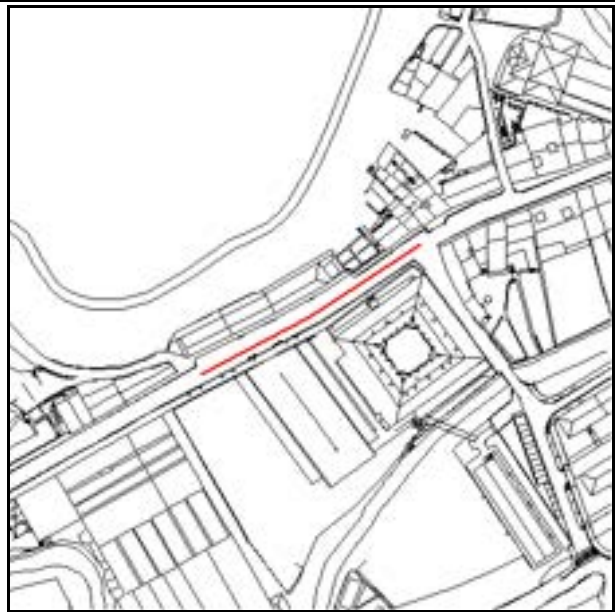


Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	8m	440,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	8ud	840,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	8m	440,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.720,00 €



Tramo 8 Situado en Calle **ARANBURUZABALA**
Empieza en cruce 30 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)
Termina en cruce 32 con calle ANTONTXU (Tramo 5)

Tipología: **Aceras y calzada**
Carriles de Circulación: **2**
Carriles de Aparcamiento: **2**
Longitud del tramo: **102 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	8m2	1.400,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.715,00 €

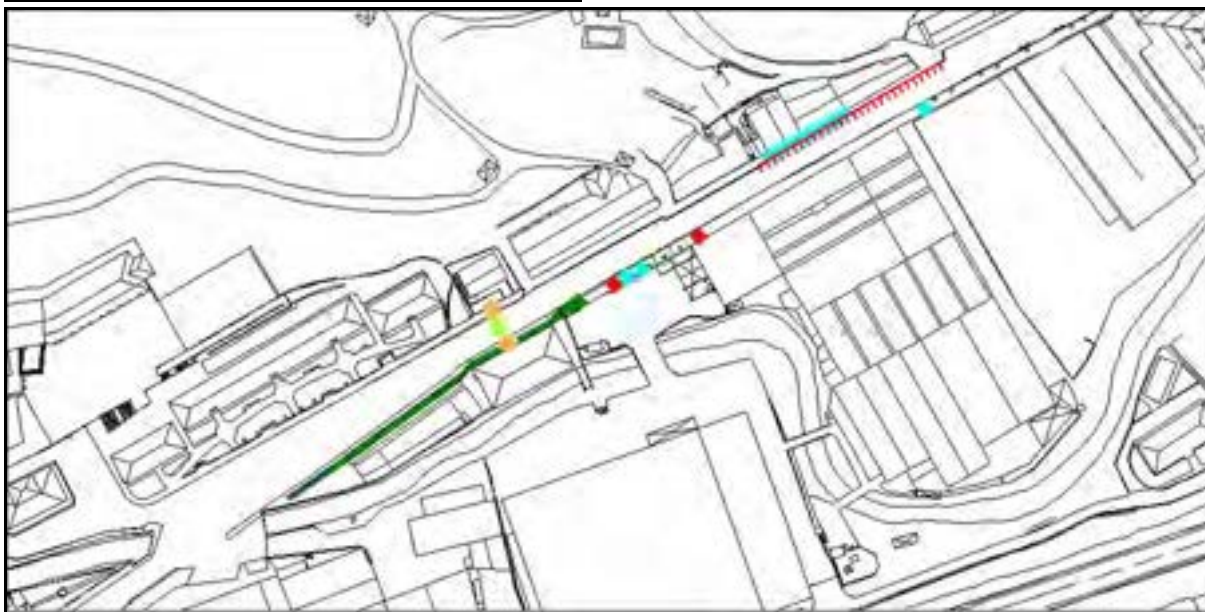
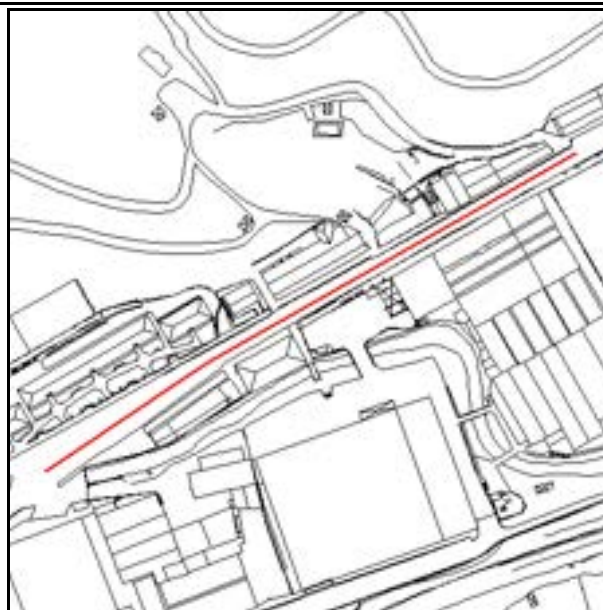
Tramo 9 Situado en Calle **ARANBURUZABALA**
Empieza en cruce 32 con calle ANTONTXU (Tramo 5)
Termina en cruce 33 con calle ARANBURUZABALA, 56 (Tramo 12)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **246 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	54 m2	9.450,00 €
	Construcción de acera.	25 m2	4.375,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	17 ud	1.785,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Construcción de acera.	182 m2	31.850,00 €
	Desplazamiento de árbol y construcción de alcorque.	5 ud	4.175,00 €
	Desplazamiento de banco.	3 ud	315,00 €
	Desplazamiento de contenedor.	2	0,00 €
	Desplazamiento de papelera.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			57.260,00 €

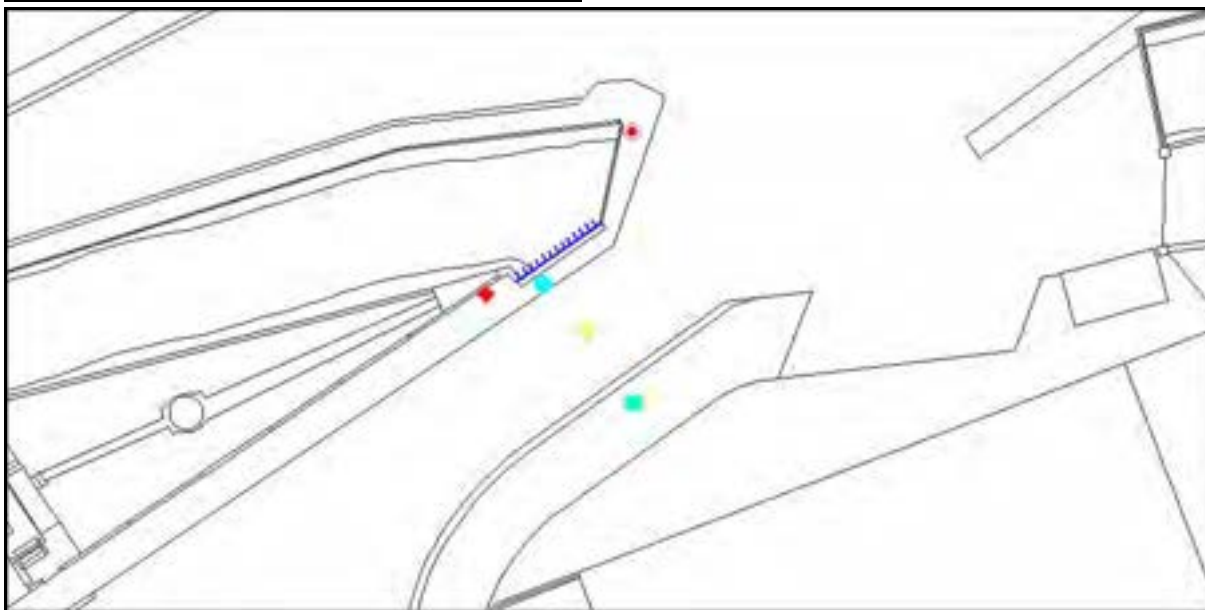
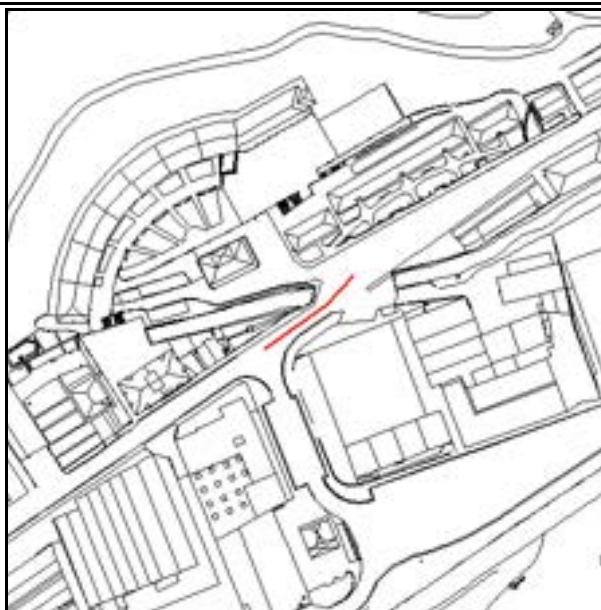
Tramo 10 Situado en Calle **ARANBURUZABALA**
Empieza en cruce 33 con calle ARANBURUZABALA, 56 (Tramo 12)
Termina en cruce 34 con calle AINGERU GUARDA (Tramo 1)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **46 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de la sección del puente.	7 m2	13.965,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	7 m	385,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	7 m	385,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			14.945,00 €

Longitud de la calle: **82 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 11	53.760,00 €
TOTAL	53.760,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Reformas sobre la/s acera/s	47.670,00 €	88,67%
Vados peatonales	6.090,00 €	11,33%
Presupuesto Total	53.760,00 €	



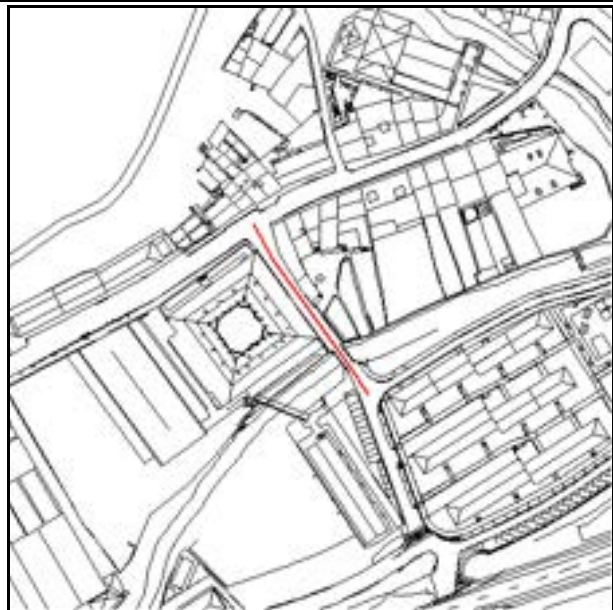
Tramo 11 Situado en Calle **ARANBURUZABALA, 19**
 Empieza en cruce 30 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 7)
 Termina en cruce 31 con calle DORLETA (NORTE) (Tramo 18)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **82 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de la sección del puente.	16 m2	31.920,00 €
	Construcción de acera.	90 m2	15.750,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	9 m	495,00 €
Izquierda	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	9 m	495,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			53.760,00 €

Longitud de la calle: **93 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 12	12.240,00 €
TOTAL	12.240,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	2.240,00 €	18,30%
Reformas sobre la/s acera/s	4.900,00 €	40,03%
Vados peatonales	5.100,00 €	41,67%
Presupuesto Total	12.240,00 €	



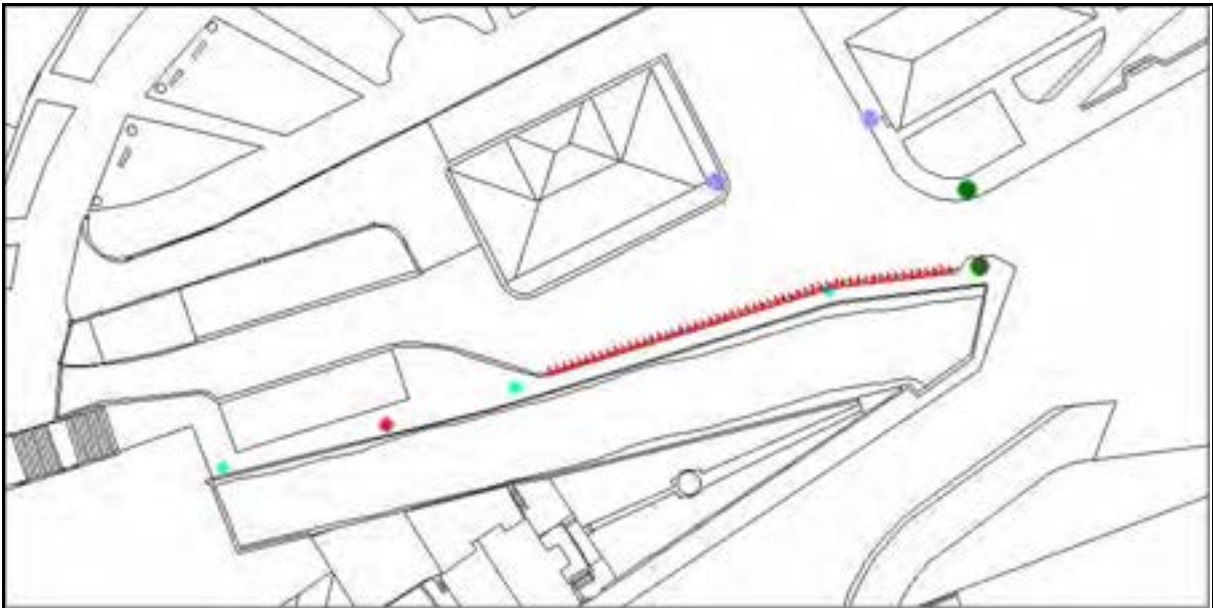
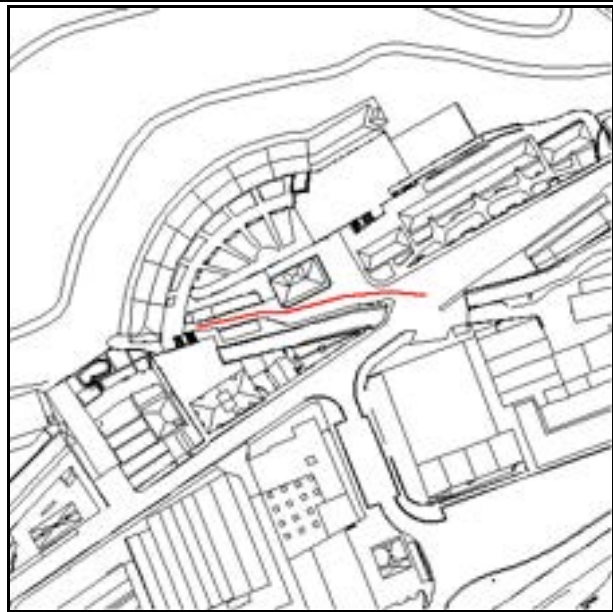
Tramo 12 Situado en Calle **ARANBURUZABALA, 56**
 Empieza en cruce 33 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 9)
 Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **93 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Izquierda	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	28 m2	4.900,00 €
	Desplazamiento de farola.	3 ud	1.680,00 €
	Desplazamiento de poste con conexión a tierra.	1 ud	560,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			12.240,00 €

Longitud de la calle: **276 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 13	5.100,00 €
TOTAL	5.100,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Vados peatonales	5.100,00 €	100,00%
Presupuesto Total	5.100,00 €	



Tramo Situado en Calle **ARBIÑOSTE**

13

Empieza en cruce 29 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 6)

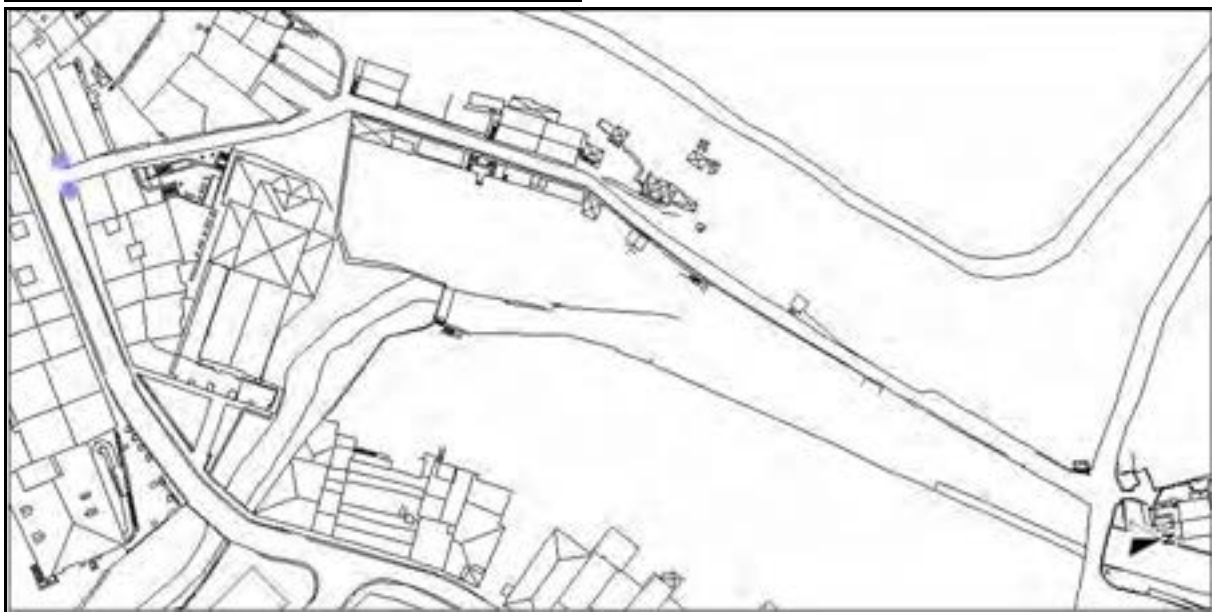
Termina en cruce 13 con calle SANTA ANA (III) (Tramo 57)

Tipología: **En obras**

Carriles de Circulación: **0**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **276 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.100,00 €



Longitud de la calle: **154 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 18	13.420,00 €
TOTAL	13.420,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	3.220,00 €	23,99%
Vados peatonales	10.200,00 €	76,01%
Presupuesto Total	13.420,00 €	



Tramo 18 Situado en Calle **DORLETA (NORTE)**

Empieza en cruce 27 con calle SAN JUAN, 12 (Tramo 44)

Termina en cruce 31 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **154 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	26 m	3.900,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	21 m	3.150,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			7.050,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Eta
Calle - DORLETA (NORTE)	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	5 ud	2.800,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Izquierda	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			13.420,00 €

Longitud de la calle: **233 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 19	4.120,00 €
TOTAL	4.120,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	1.130,00 €	27,43%
Vados peatonales	2.990,00 €	72,57%
Presupuesto Total	4.120,00 €	



Tramo 19 Situado en Calle **DORLETA (SUR)**

Empieza en cruce 26 con calle SAN JUAN, 12 (Tramo 45)

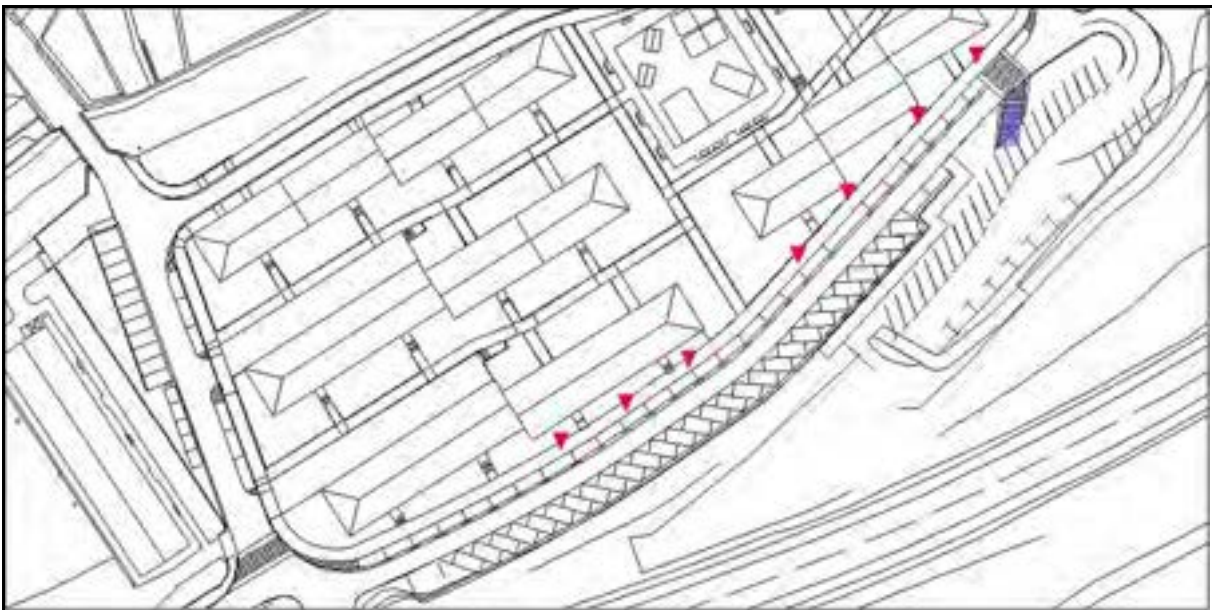
Termina en cruce 31 con calle ARANBURUZABALA, 19 (Tramo 11)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **233 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	76 m	4.180,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	15 ud	1.050,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	3 m	165,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10 m	1.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.895,00 €



Plan de Actuación en la Vía Pública de ESKORIATZA	Etapas 5
Calle - DORLETA (SUR)	

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de papelera.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	8 m	440,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.120,00 €



Longitud de la calle: **348 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 20	6.146,00 €
Tramo - 21	3.505,00 €
TOTAL	9.651,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

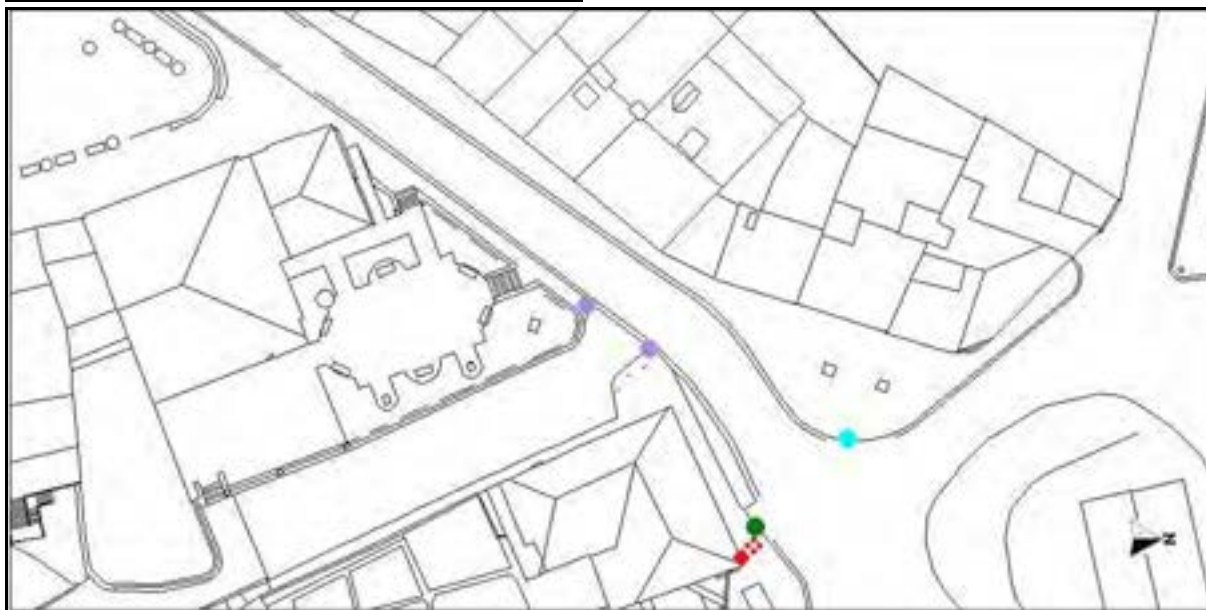
Desplazamiento de mobiliario urbano	3.610,00 €	37,41%
Sustitución de mobiliario urbano	61,00 €	0,63%
Vados peatonales	5.980,00 €	61,96%
Presupuesto Total	9.651,00 €	



Tramo Situado en Calle **GAZTAÑADUI****20**

Empieza en cruce 19 con calle JOSE ARANA (Tramo 34)

Termina en cruce 7 con calle OLAZAR (Tramo 35)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **70 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	1 ud	61,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	16 m	880,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.146,00 €



Tramo 21 Situado en Calle **GAZTAÑADUI**

Empieza en cruce 7 con calle OLAZAR (Tramo 35)

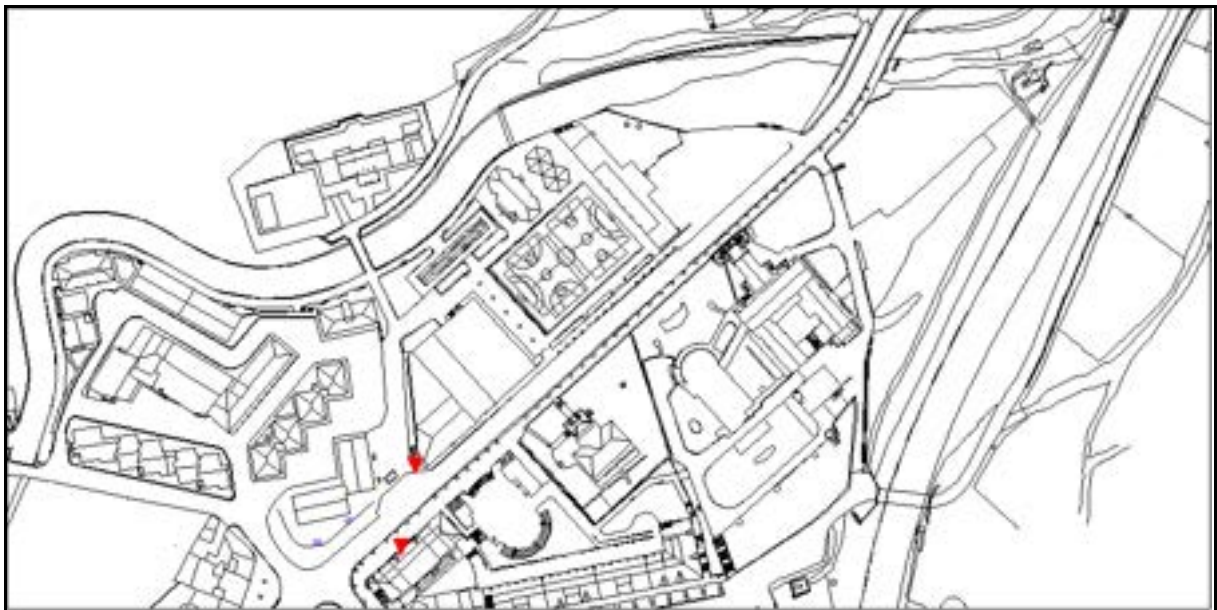
Termina en cruce 6 con calle INTXAURTXUETA (Tramo 28)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **278 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	18 ud	1.260,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	10 m	550,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	15 m	825,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4 m	600,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	33 ud	2.310,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	12 m	660,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	2 m	110,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6 m	900,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			7.215,00 €



Calle - GAZTAÑADUI

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de arbol y alcorque.	3 ud	915,00 €
	Desplazamiento de banco.	3 ud	315,00 €
	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de contenedor.	1	0,00 €
	Desplazamiento de fuente adaptada.	1 ud	305,00 €
	Desplazamiento de jardinera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	9 ud	945,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			3.505,00 €



Longitud de la calle: **141 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 23	55.285,00 €
Tramo - 24	15.845,00 €
Tramo - 25	38.340,00 €
TOTAL	109.470,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Construcción de plataforma única	55.180,00 €	50,41%
Desplazamiento de mobiliario urbano	630,00 €	0,58%
Reformas sobre la/s acera/s	38.360,00 €	35,04%
Vados peatonales	15.300,00 €	13,98%
Presupuesto Total	109.470,00 €	



Calle - HIDALGA

Tramo Situado en Calle **HIDALGA**

23

Empieza en cruce 18 con calle HIDALGA (PASAJE) (Tramo 26)

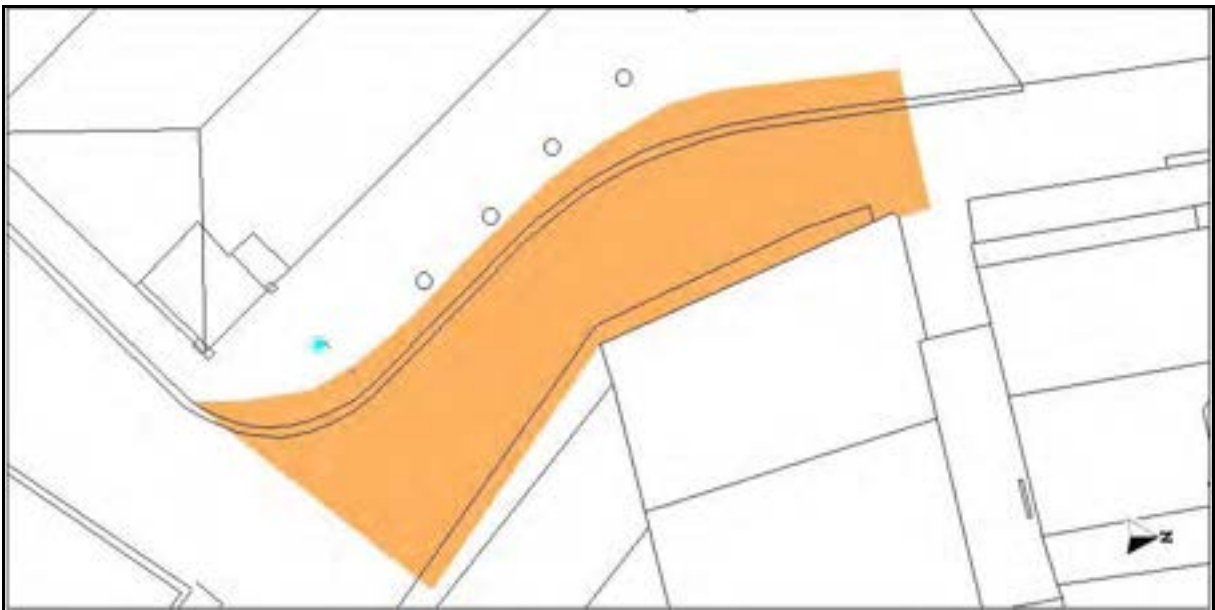
Termina en cruce 17 con calle HIDALGA, 12 (LATERAL) (Tramo 27)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **27 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Urbanización de calle en plataforma única, incluido el mobiliario urbano.	178 m2	55.180,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			55.285,00 €



Calle - HIDALGA

Tramo 24 Situado en Calle **HIDALGA**

Empieza en cruce 17 con calle HIDALGA, 12 (LATERAL) (Tramo 27)

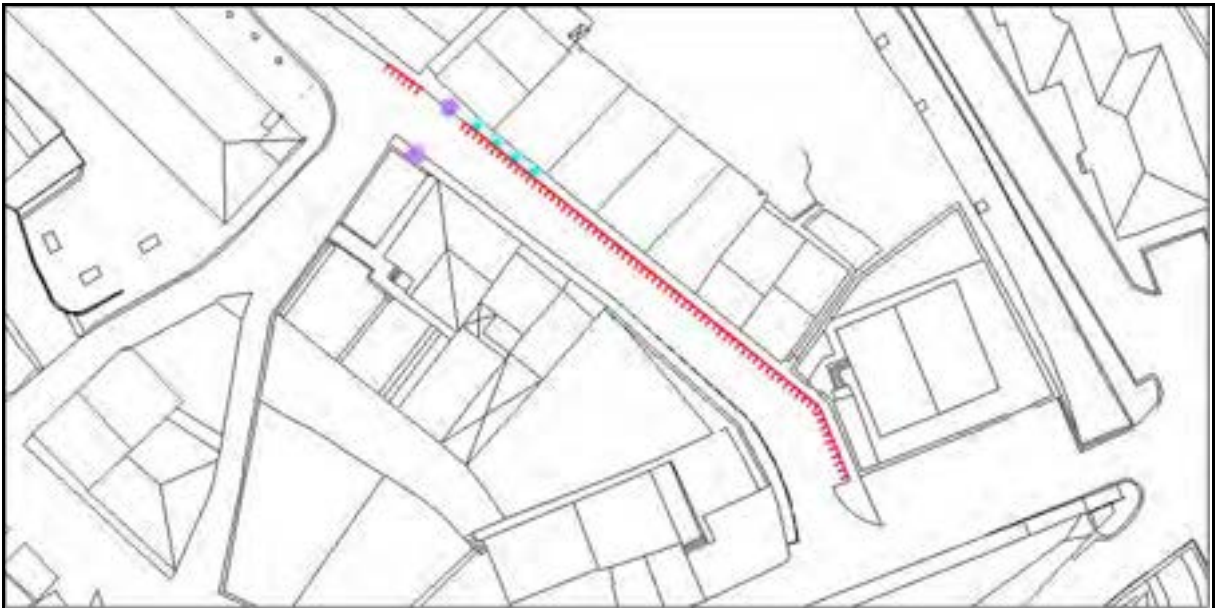
Termina en cruce 16 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **69 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	59 m2	10.325,00 €
	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	4 ud	420,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			15.845,00 €



Calle - HIDALGA

Tramo Situado en Calle **HIDALGA****25**

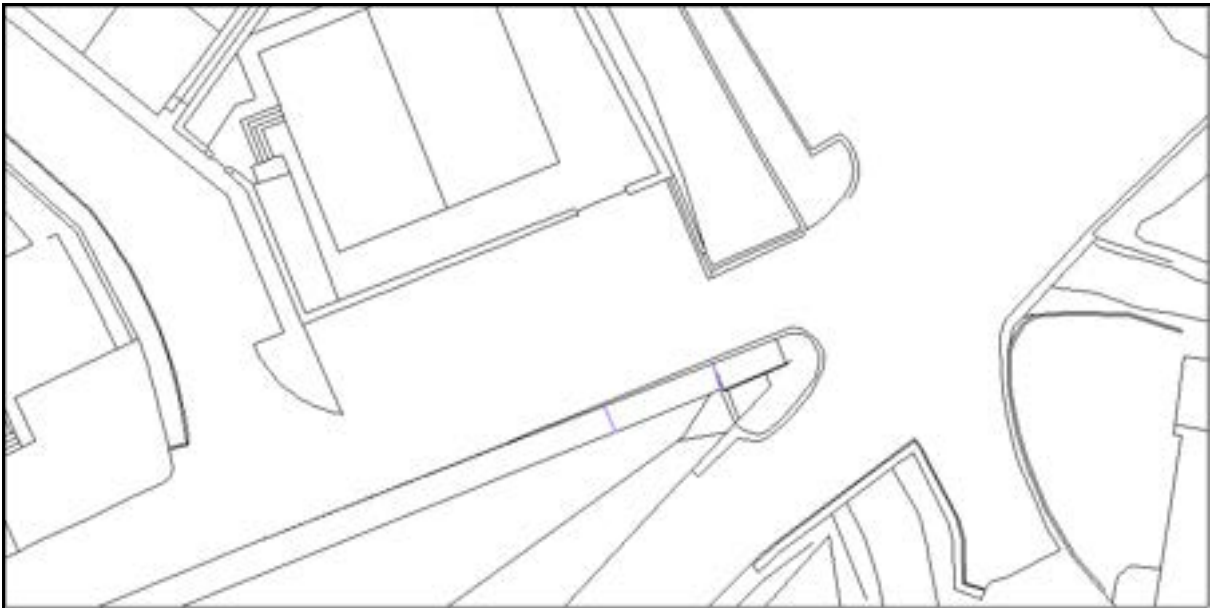
Empieza en cruce 16 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Termina en cruce 15 con calle OLAZAR (Tramo 36)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **45 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Supresión de escalón aislado.	4 m	1.020,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.020,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	12 m2	2.100,00 €
	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Ampliación de la sección del puente.	13 m2	25.935,00 €
	Construcción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			38.340,00 €



Longitud de la calle: **75 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 26	51.652,00 €
TOTAL	51.652,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Construcción de plataforma única	49.290,00 €	95,43%
Desplazamiento de mobiliario urbano	2.240,00 €	4,34%
Sustitución de mobiliario urbano	122,00 €	0,24%
Presupuesto Total	51.652,00 €	



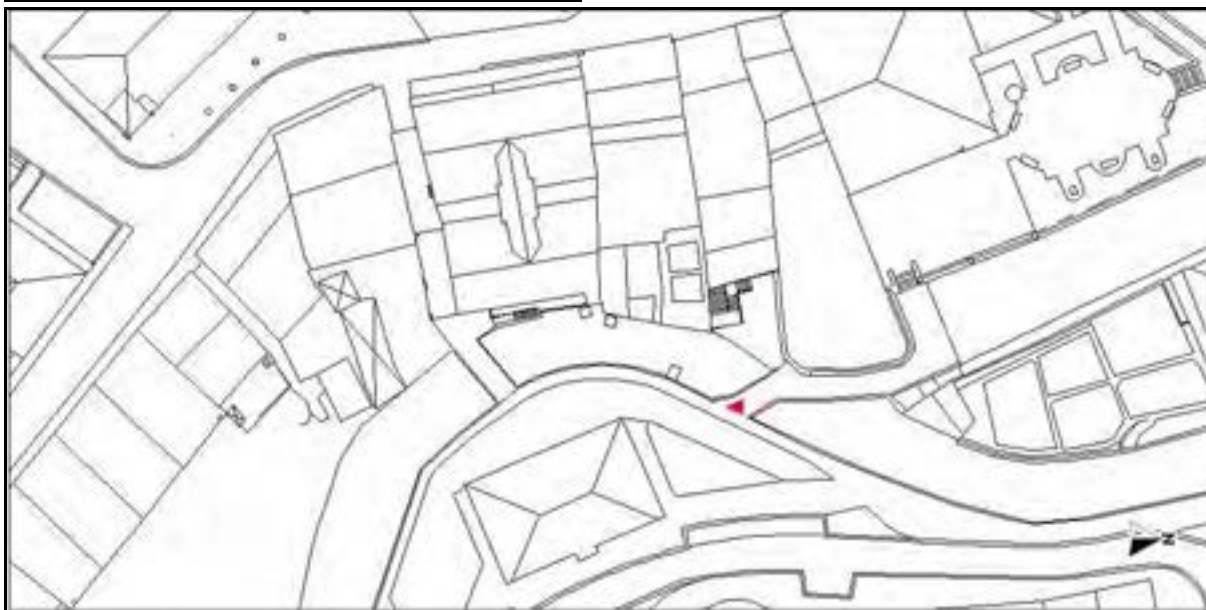
Tramo 26 Situado en Calle **HIDALGA (PASAJE)**
Empieza en cruce 18 con calle HIDALGA (Tramo 22)
Termina en cruce 0 con calle OLAZAR (Tramo 36)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **75 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	4 m	220,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			220,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Urbanización de calle en plataforma única, incluido el mobiliario urbano.	159 m2	49.290,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	2 ud	122,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			51.652,00 €



Longitud de la calle: **20 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 27	5.625,00 €
TOTAL	5.625,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	525,00 €	9,33%
Vados peatonales	5.100,00 €	90,67%
Presupuesto Total	5.625,00 €	



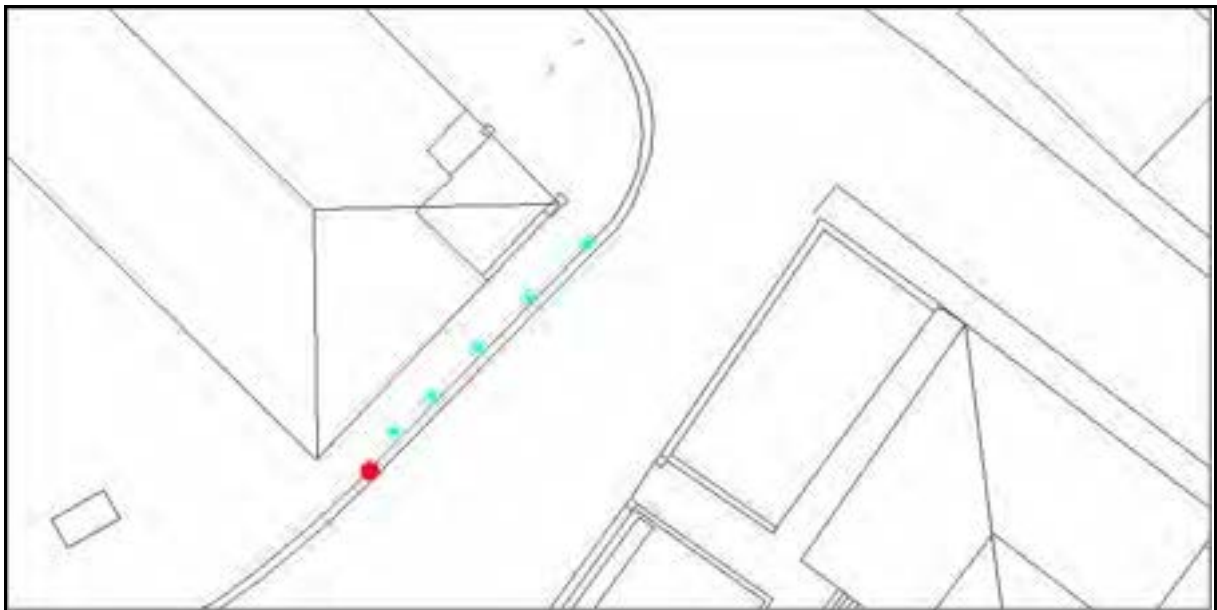
Tramo 27 Situado en Calle **HIDALGA, 12 (LATERAL)**
 Empieza en cruce 17 con calle HIDALGA (Tramo 23)
 Termina en cruce 23 con calle SAN JUAN, 3-5 (Tramo 42)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **20 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	5 ud	525,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.625,00 €



Longitud de la calle: **341 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 28	105,00 €
Tramo - 30	23.010,00 €
TOTAL	23.115,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	12.915,00 €	55,87%
Vados peatonales	10.200,00 €	44,13%
Presupuesto Total	23.115,00 €	



Tramo 28 Situado en Calle **INTXAURTXUETA**
Empieza en cruce 6 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 21)
Termina en cruce 5 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 14)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **2**

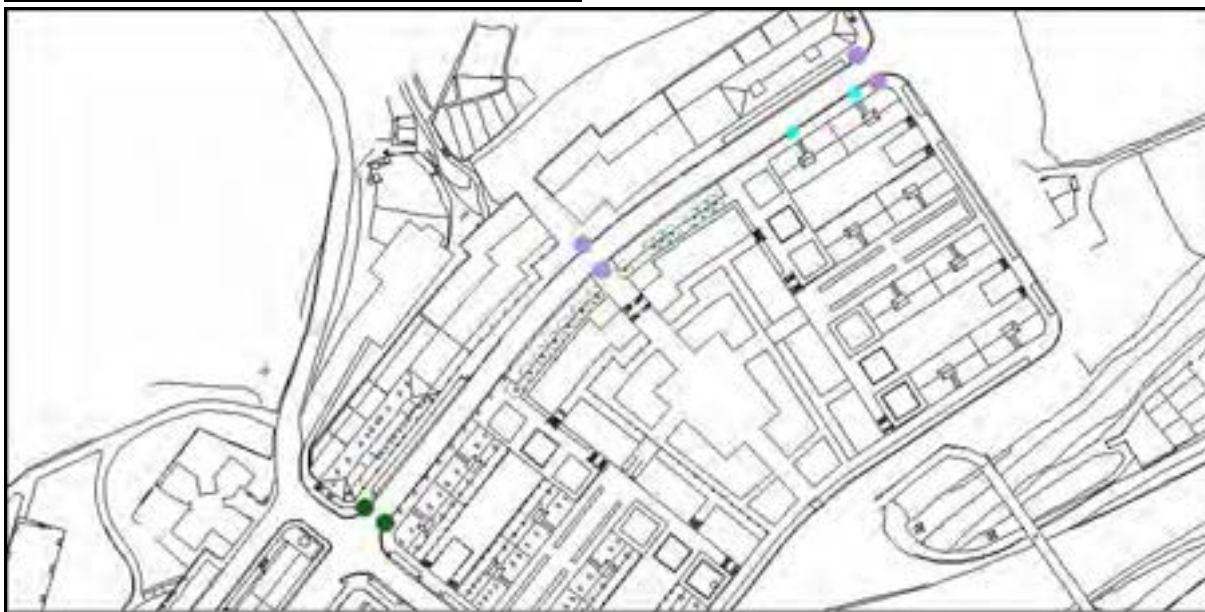
Longitud del tramo: **139 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.100,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			105,00 €

Tramo 30 Situado en Calle **INTXAURTXUETA**
Empieza en cruce 3 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 15)
Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**
Carriles de Circulación: **2**
Carriles de Aparcamiento: **2**
Longitud del tramo: **202 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	2ud	5.100,00 €
	Desplazamiento de árbol y construcción de alcorque.	14ud	11.690,00 €
	Desplazamiento de farola.	2ud	1.120,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	2ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			23.010,00 €

Longitud de la calle: **66 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 31	2.550,00 €
TOTAL	2.550,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Vados peatonales	2.550,00 €	100,00%
Presupuesto Total	2.550,00 €	



Calle - INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)

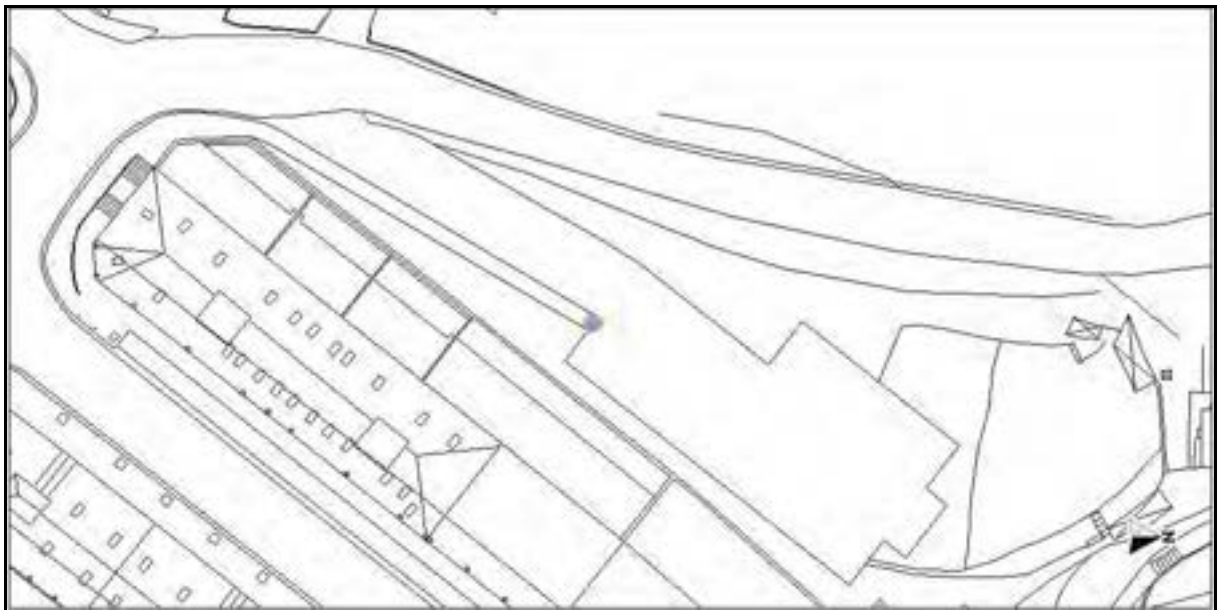
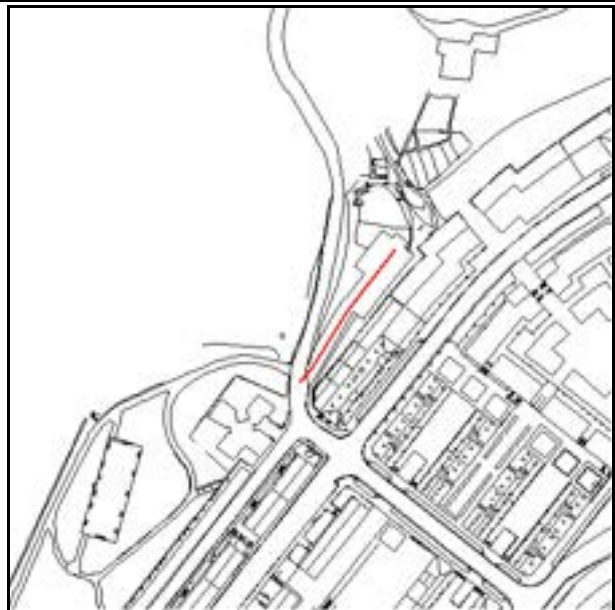
Tramo 31 Situado en Calle **INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)**
 Empieza en cruce 1 con calle CARRETERA GI-3341 (Tramo 17)
 Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **66 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.550,00 €



Longitud de la calle: **135 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 32	1.560,00 €
Tramo - 33	735,00 €
Tramo - 34	6.725,00 €
TOTAL	9.020,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

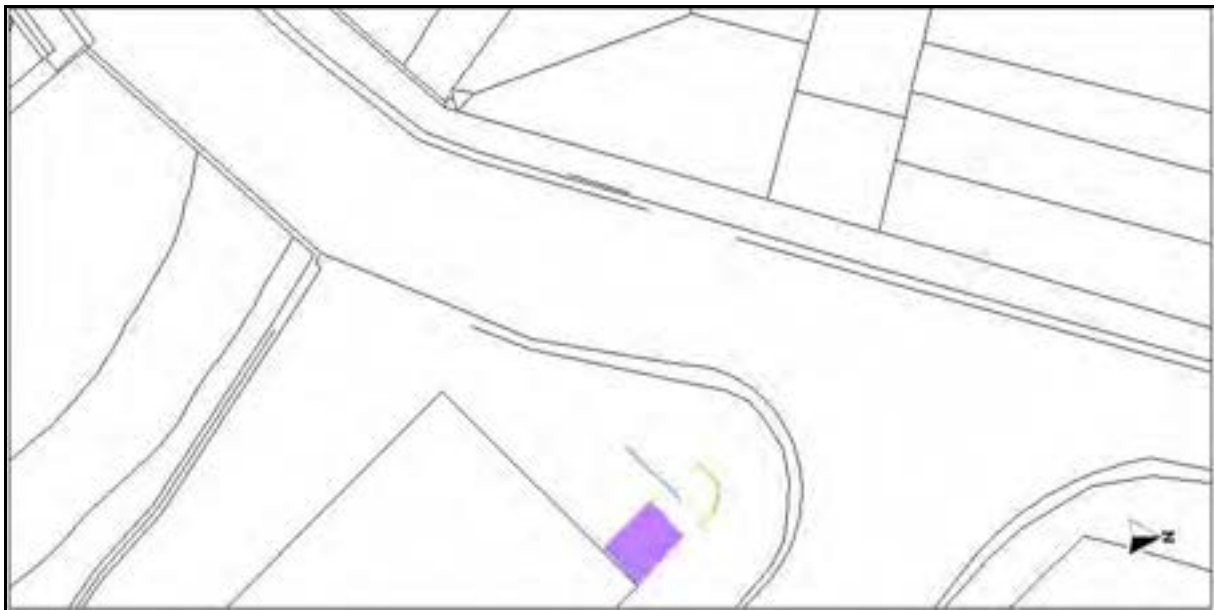
Desplazamiento de mobiliario urbano	1.995,00 €	22,12%
Vados peatonales	7.025,00 €	77,88%
Presupuesto Total	9.020,00 €	



Tramo Situado en Calle **JOSE ARANA****32**

Empieza en cruce 28 con calle ARANBURUZABALA (Tramo 6)

Termina en cruce 21 con calle SAN JUAN (Tramo 38)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **34 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	13 ud	910,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6 m	330,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	4 m	600,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	4 m	600,00 €
	Supresión de escalón aislado.	3 m	765,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			3.205,00 €

Calle - JOSE ARANA

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	10 m	550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de barandilla para protección de las personas.	4 m	420,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	5 m	275,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.560,00 €



Tramo 33

Situado en Calle **JOSE ARANA**
 Empieza en cruce 21 con calle SAN JUAN (Tramo 38)
 Termina en cruce 20 con calle SANTA MARIÑE (Tramo 60)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **35 mts.**



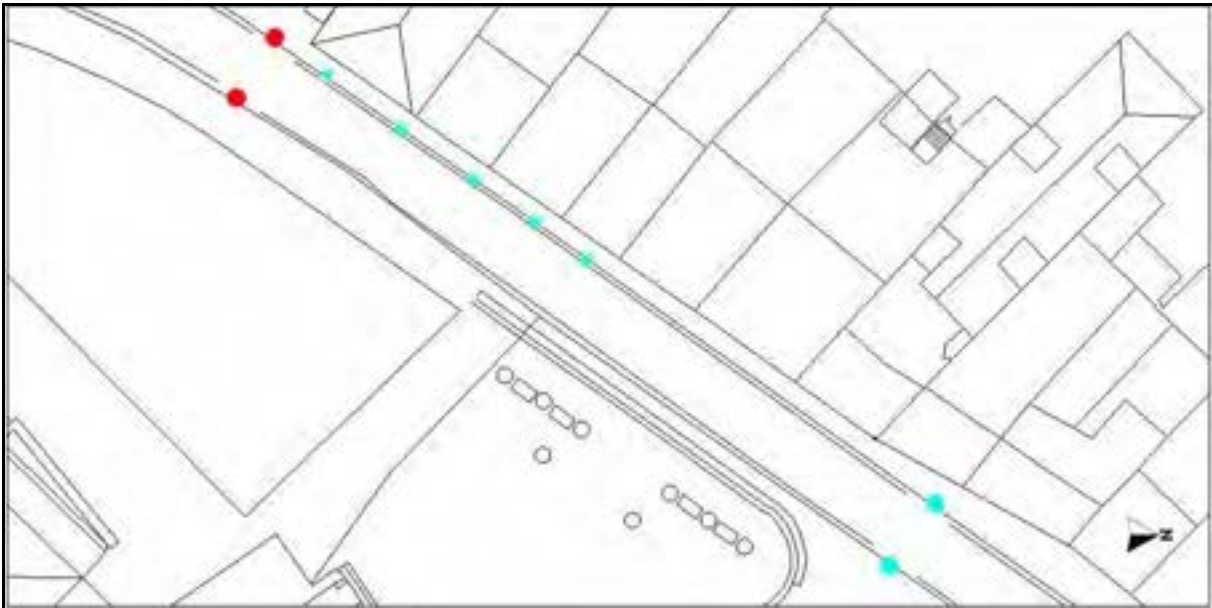
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	7 ud	735,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			735,00 €



Tramo Situado en Calle **JOSE ARANA****34**

Empieza en cruce 20 con calle SANTA MARIÑE (Tramo 60)

Termina en cruce 19 con calle HIDALGA (Tramo 22)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **66 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	10m	550,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	5 ud	525,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	10m	550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.725,00 €

Longitud de la calle: **196 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 35	725,00 €
Tramo - 36	14.540,00 €
TOTAL	15.265,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

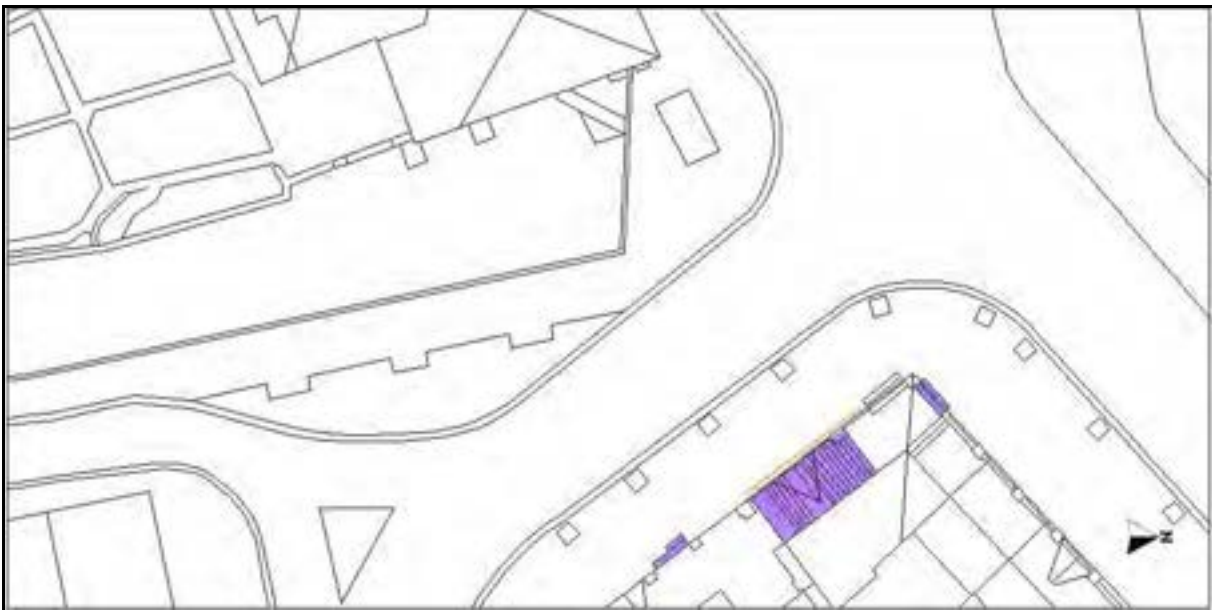
Desplazamiento de mobiliario urbano	4.900,00 €	32,10%
Vados peatonales	10.365,00 €	67,90%
Presupuesto Total	15.265,00 €	



Tramo Situado en Calle **OLAZAR****35**

Empieza en cruce 7 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 20)

Termina en cruce 14 con calle OLAZAR, 1-8 (Tramo 37)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **41 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	58 ud	4.060,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	14 m	770,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	14 m	2.100,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	8 m	1.200,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			8.130,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	3 m	165,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			725,00 €

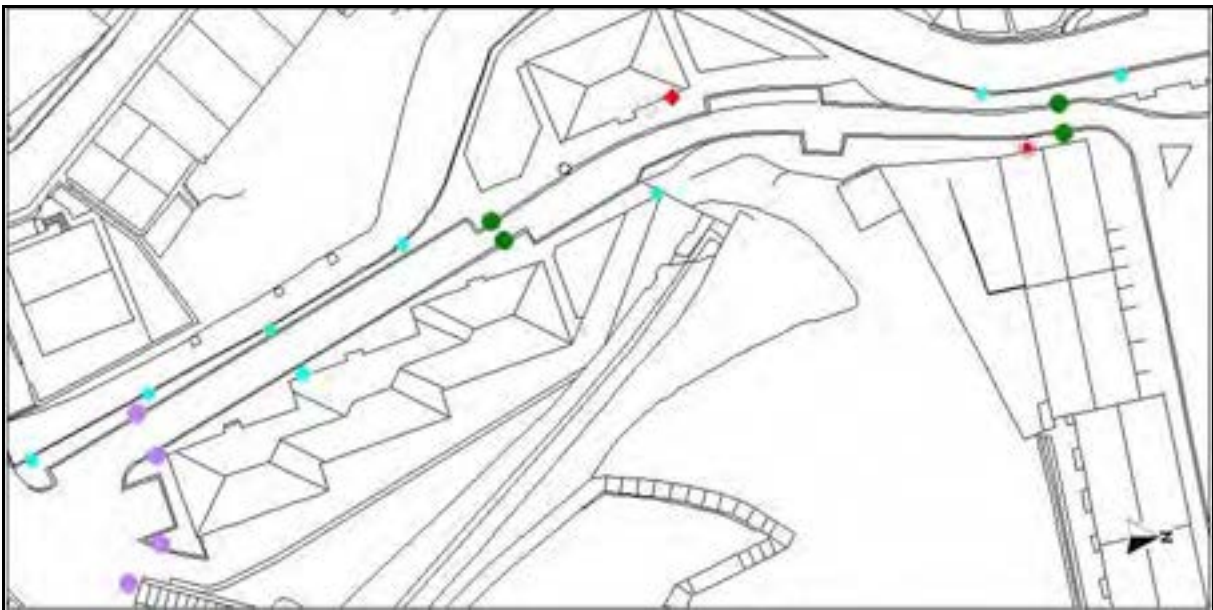
Tramo 36 Situado en Calle **OLAZAR**
 Empieza en cruce 14 con calle OLAZAR, 1-8 (Tramo 37)
 Termina en cruce 15 con calle HIDALGA (Tramo 25)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **155 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de farola.	6 ud	3.360,00 €
	Desplazamiento de jardinera.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	3 ud	7.650,00 €
	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			14.540,00 €

Longitud de la calle: **129 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 37	5.520,00 €
TOTAL	5.520,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	420,00 €	7,61%
Vados peatonales	5.100,00 €	92,39%
Presupuesto Total	5.520,00 €	



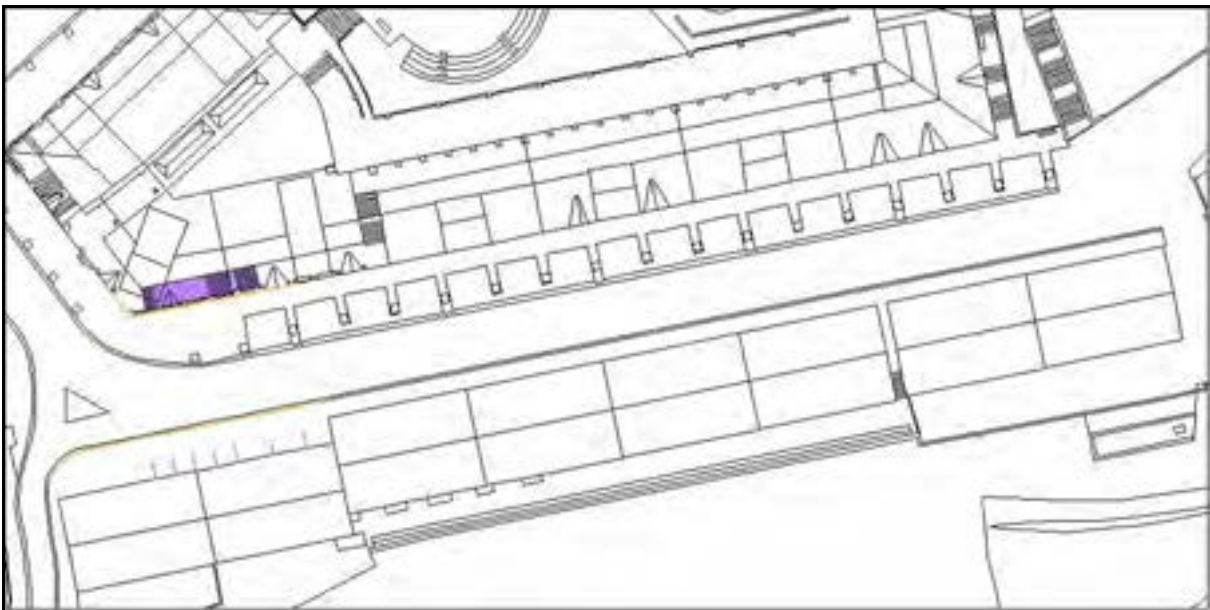
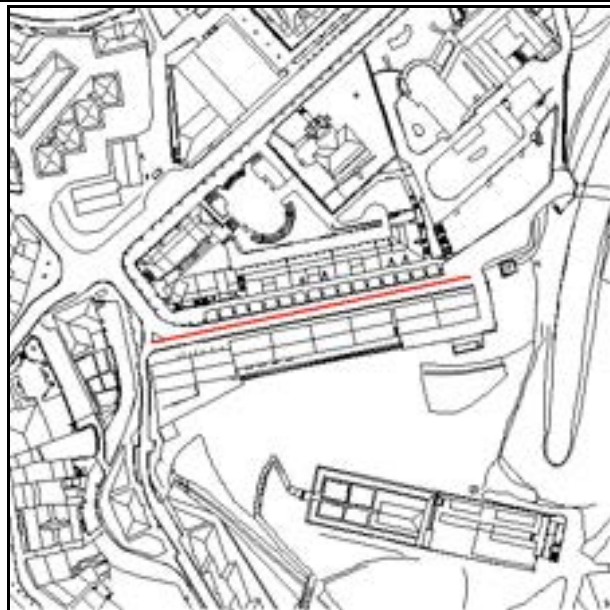
Tramo 37 Situado en Calle **OLAZAR, 1-8**
 Empieza en cruce 0 con calle INICIO DE CALLE (Tramo 0)
 Termina en cruce 14 con calle OLAZAR (Tramo 35)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **129 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	60 ud	4.200,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	5 m	275,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	14 m	2.100,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	24 m	3.600,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	30 m	4.500,00 €
	Supresión de escalón aislado.	14 m	3.570,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			18.245,00 €

Calle - OLAZAR, 1-8

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de papelera.	3 ud	315,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.520,00 €



Longitud de la calle: **240 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 38	6.495,00 €
Tramo - 39	5.660,00 €
Tramo - 40	105,00 €
Tramo - 41	15.410,00 €
TOTAL	27.670,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	4.445,00 €	16,06%
Vados peatonales	23.225,00 €	83,94%
Presupuesto Total	27.670,00 €	



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN****38**

Empieza en cruce 21 con calle JOSE ARANA (Tramo 32)

Termina en cruce 22 con calle SAN JUAN, 3-5 (Tramo 42)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **1**Longitud del tramo: **56 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	48 ud	3.360,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	6 m	330,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	10 m	1.500,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	37 m	5.550,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	36 m	5.400,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			16.140,00 €



Calle - SAN JUAN

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	5 m	275,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	2 ud	5.100,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.495,00 €



Tramo 39

Situado en Calle **SAN JUAN**

Empieza en cruce 22 con calle SAN JUAN, 3-5 (Tramo 42)

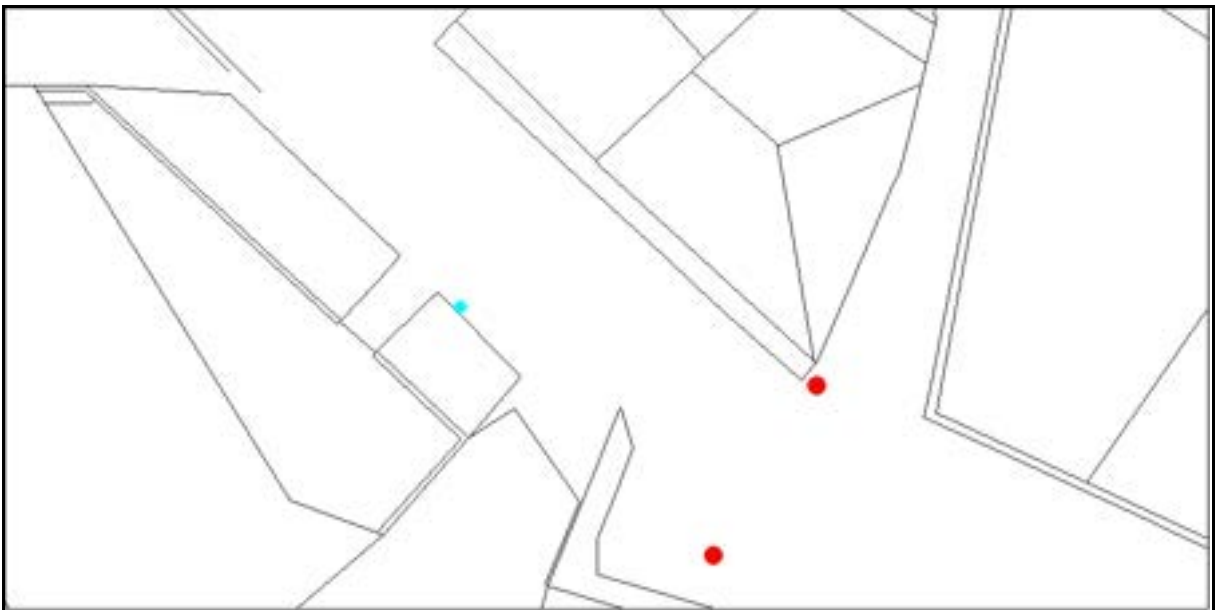
Termina en cruce 24 con calle SAN JUAN, 9 (LATERAL) (Tramo 43)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **28 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.660,00 €



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN**

40

Empieza en cruce 24 con calle SAN JUAN, 9 (LATERAL) (Tramo 43)

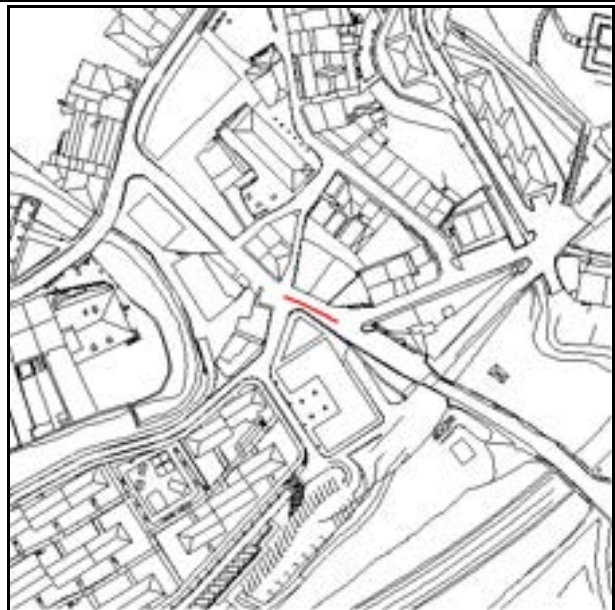
Termina en cruce 25 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **24 mts.**

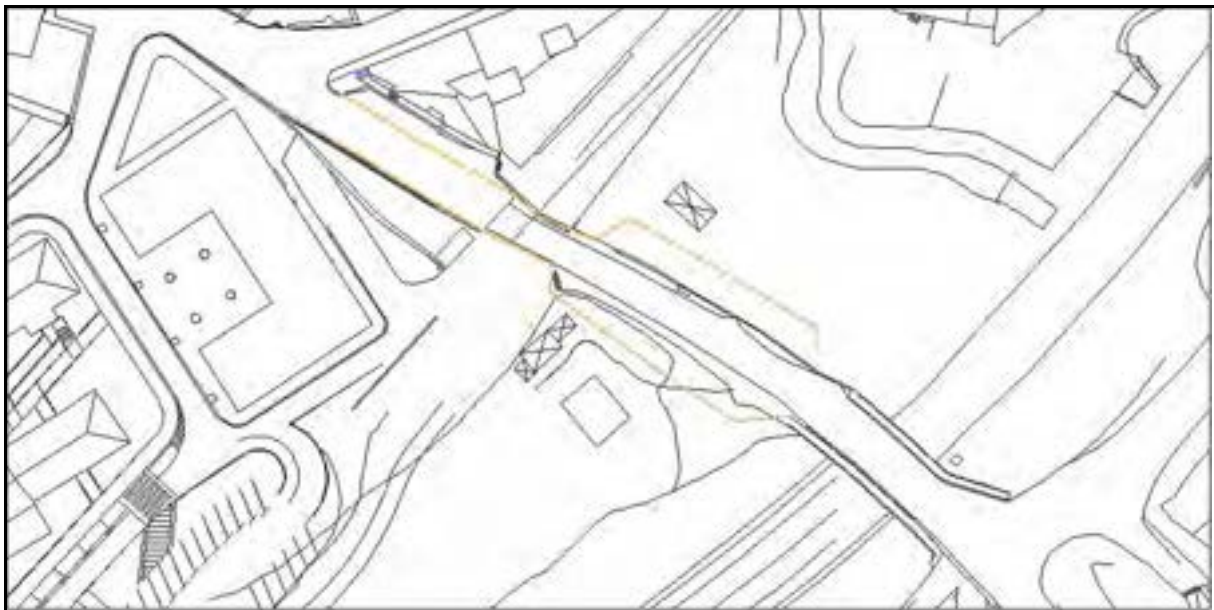


Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	15 m	2.250,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.250,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			105,00 €

Tramo Situado en Calle **SAN JUAN****41**

Empieza en cruce 25 con calle SAN JUAN, 13-15 (Tramo 47)

Termina en cruce 0 con calle LETEKO BIDEA (Tramo 0)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **2**Carriles de Aparcamiento: **2**Longitud del tramo: **132 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	100 m	15.000,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.	14 ud	980,00 €
	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera.	9 m	495,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en escalera.	6 m	900,00 €
	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	90 m	13.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			30.875,00 €

Calle - SAN JUAN

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	2 ud	210,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	4 ud	10.200,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			15.410,00 €



Longitud de la calle: **108 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 44	2.550,00 €
Tramo - 45	5.310,00 €
Tramo - 46	1.225,00 €
TOTAL	9.085,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	1.435,00 €	15,80%
Vados peatonales	7.650,00 €	84,20%
Presupuesto Total	9.085,00 €	



Tramo 44

Situado en Calle **SAN JUAN, 12**

Empieza en cruce 24 con calle SAN JUAN (Tramo 39)

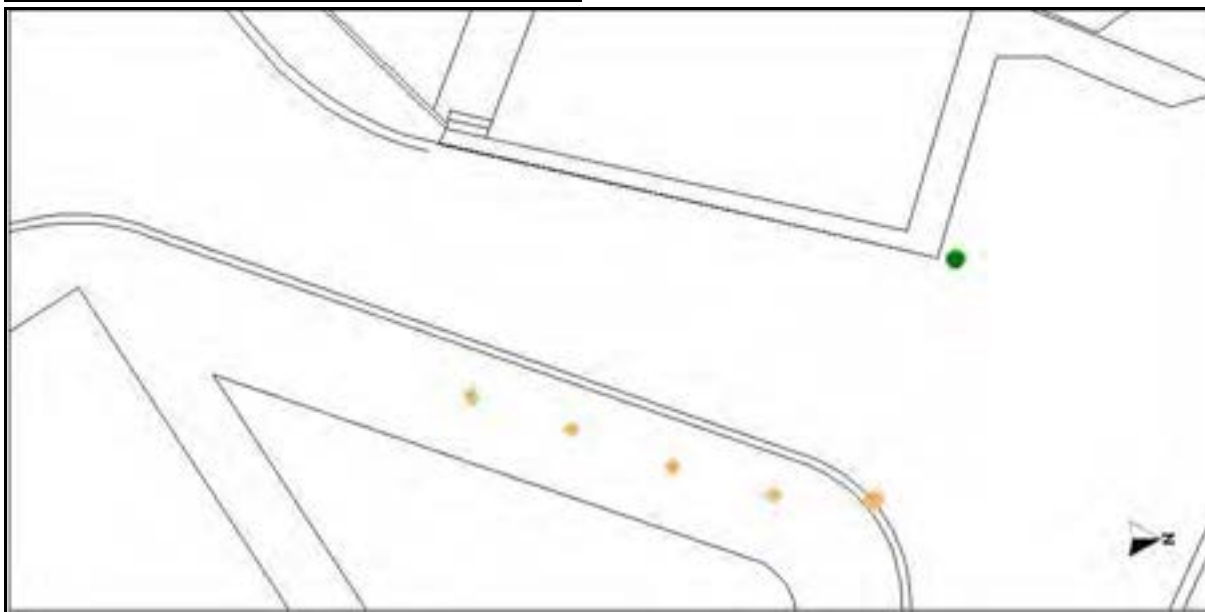
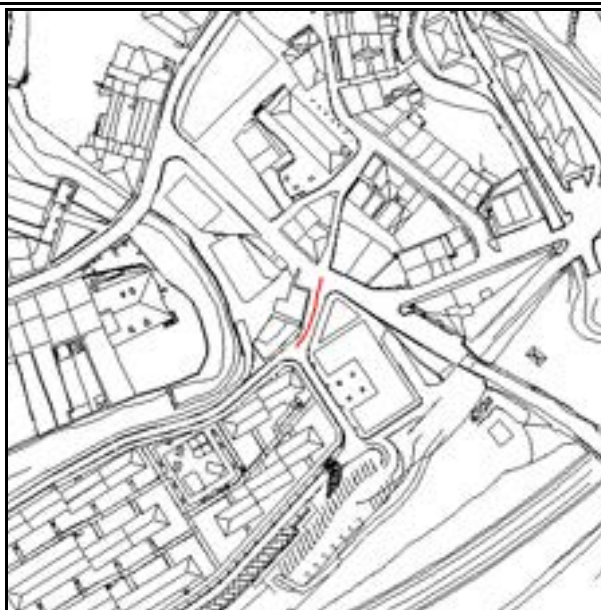
Termina en cruce 27 con calle DORLETA (NORTE) (Tramo 18)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **30 mts.**



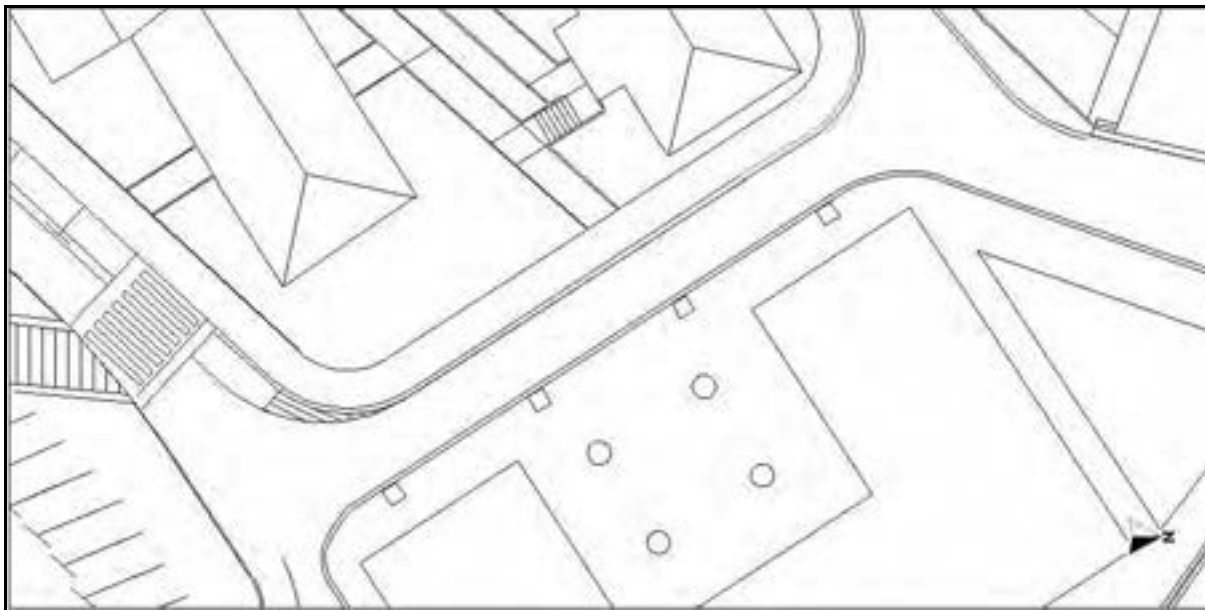
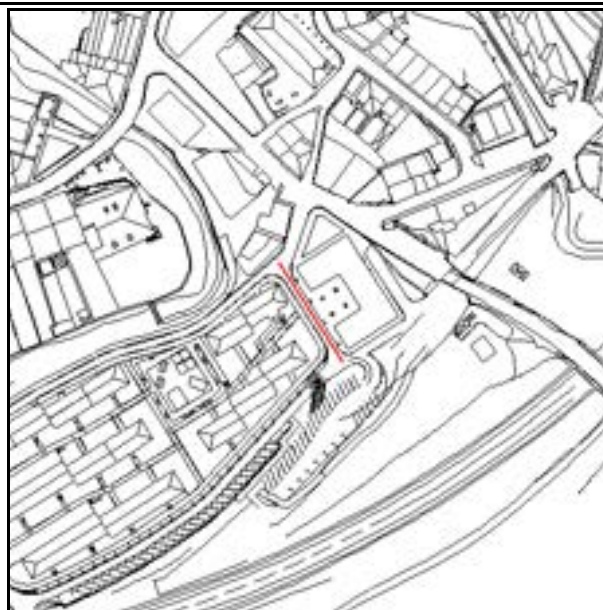
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.550,00 €



Tramo Situado en Calle **SAN JUAN, 12****45**

Empieza en cruce 27 con calle DORLETA (NORTE) (Tramo 18)

Termina en cruce 26 con calle DORLETA (SUR) (Tramo 19)

Tipología: **Aceras y calzada**Carriles de Circulación: **1**Carriles de Aparcamiento: **0**Longitud del tramo: **47 mts.**

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	10 m	1.500,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.500,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.310,00 €



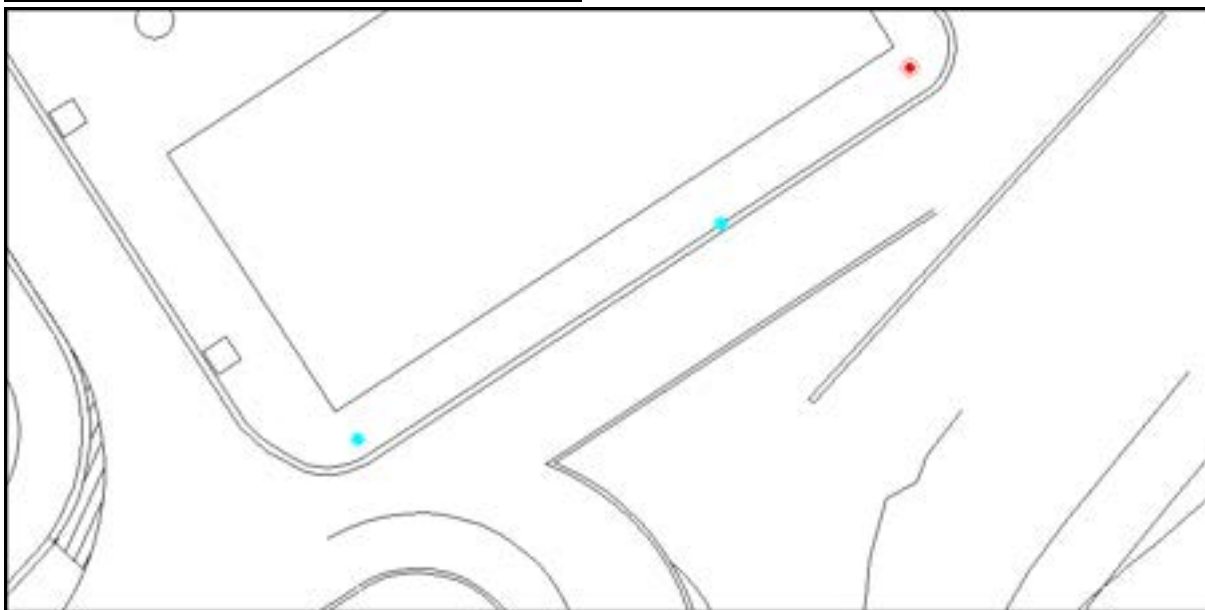
Tramo 46 Situado en Calle **SAN JUAN, 12**
 Empieza en cruce 26 con calle DORLETA (SUR) (Tramo 19)
 Termina en cruce 0 con calle FIN DE CALLE (Tramo 0)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **31 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.225,00 €



Longitud de la calle: **49 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 47	5.180,00 €
TOTAL	5.180,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	105,00 €	2,03%
Reformas sobre la/s acera/s	5.075,00 €	97,97%
Presupuesto Total	5.180,00 €	



Tramo 47 Situado en Calle **SAN JUAN, 13-15**
 Empieza en cruce 25 con calle SAN JUAN (Tramo 40)
 Termina en cruce 16 con calle HIDALGA (Tramo 24)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **49 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Ampliación de acera hasta una anchura de 1,80 m.	29 m2	5.075,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.180,00 €



Longitud de la calle: **35 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 42	1.295,00 €
TOTAL	1.295,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	1.295,00 €	100,00%
Presupuesto Total	1.295,00 €	



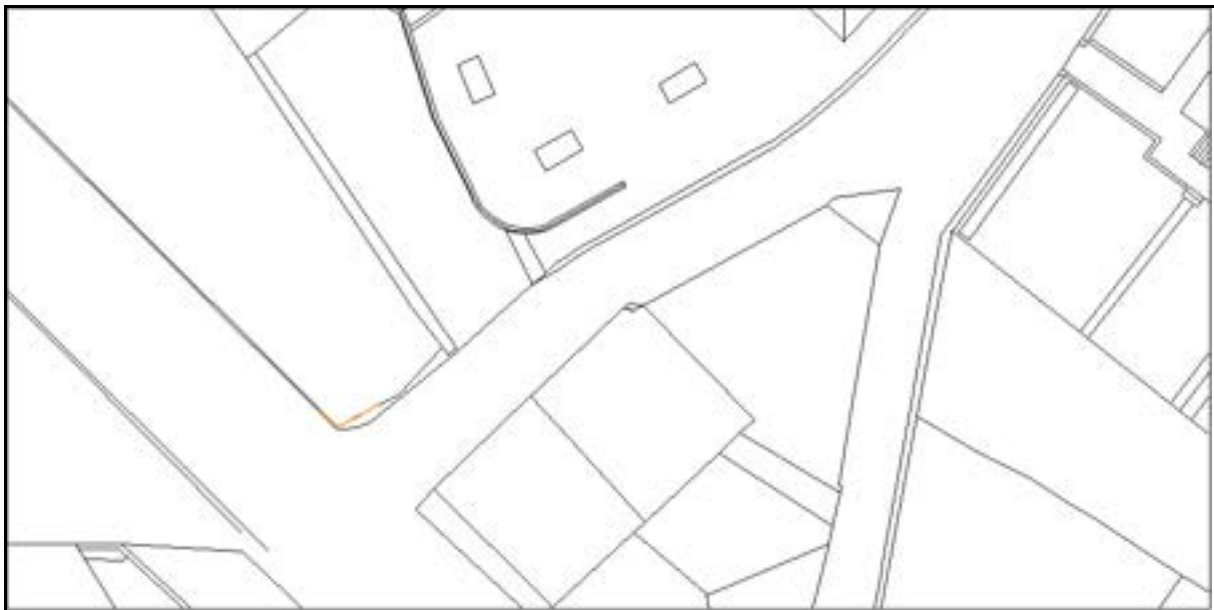
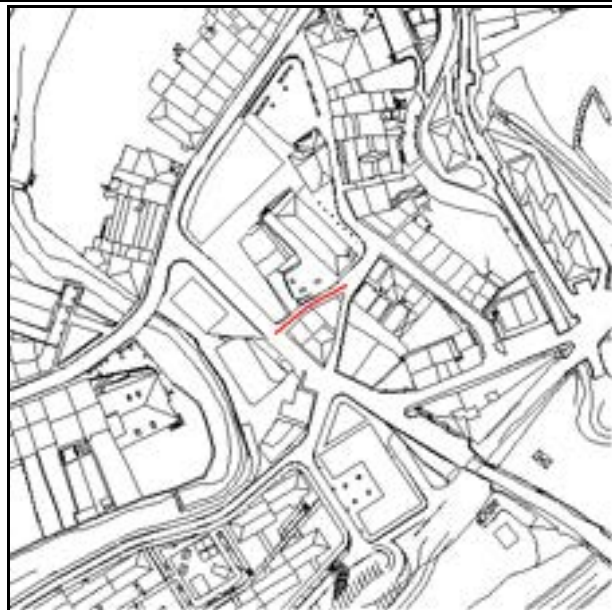
Tramo 42 Situado en Calle **SAN JUAN, 3-5**
 Empieza en cruce 22 con calle SAN JUAN (Tramo 38)
 Termina en cruce 23 con calle HIDALGA, 12 (LATERAL) (Tramo 27)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **35 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	3m	450,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			450,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	6ud	630,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Desplazamiento de señal de tráfico.	1 ud	105,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			1.295,00 €

Longitud de la calle: **119 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 51	6.036,00 €
Tramo - 52	2.865,00 €
Tramo - 53	4.240,00 €
TOTAL	13.141,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	1.400,00 €	10,65%
Reformas sobre la/s acera/s	3.150,00 €	23,97%
Sustitución de mobiliario urbano	61,00 €	0,46%
Vados peatonales	8.530,00 €	64,91%
Presupuesto Total	13.141,00 €	



Calle - SANTA ANA (I)

Tramo 51 Situado en Calle **SANTA ANA (I)**
 Empieza en cruce 11 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 55)
 Termina en cruce 9 con calle SANTA ANA (IV) (Tramo 59)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **58 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Desplazamiento de jardinera.	1 ud	105,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	1 ud	61,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.036,00 €



Calle - SANTA ANA (I)

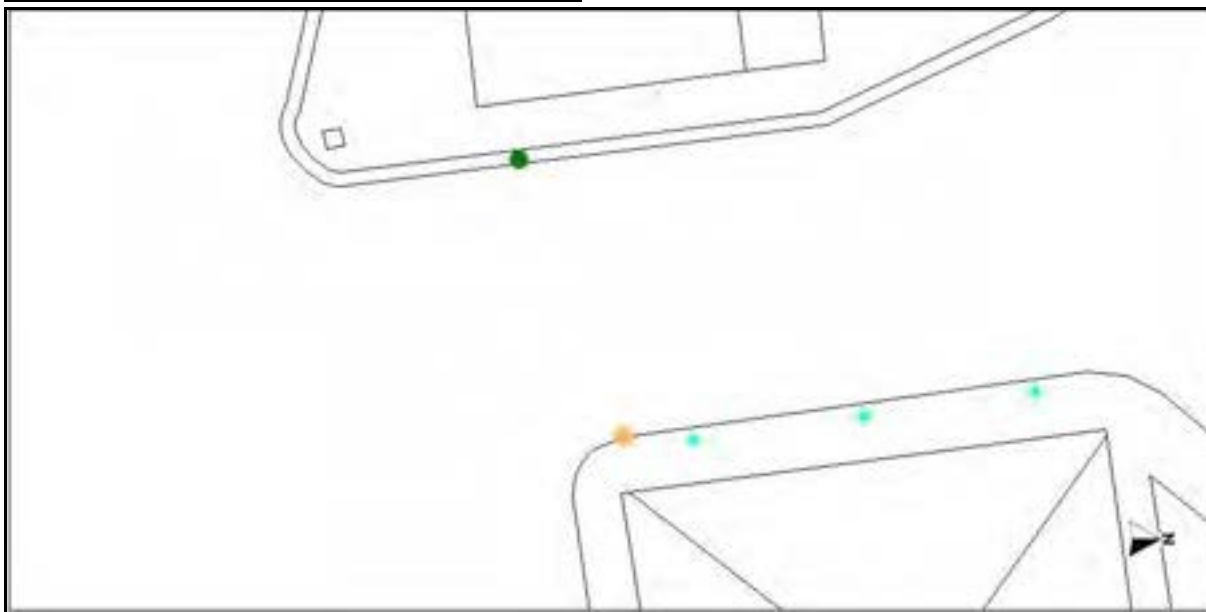
Tramo 52 Situado en Calle **SANTA ANA (I)**
 Empieza en cruce 9 con calle SANTA ANA (IV) (Tramo 59)
 Termina en cruce 8 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 54)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **23 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Desplazamiento de bolardo.	3ud	315,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.865,00 €



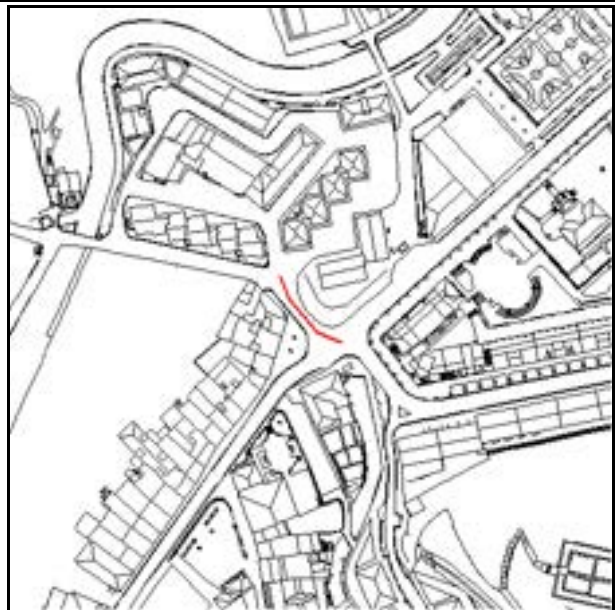
Tramo 53 Situado en Calle **SANTA ANA (I)**
 Empieza en cruce 8 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 54)
 Termina en cruce 7 con calle GAZTAÑADUI (Tramo 20)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **2**

Carriles de Aparcamiento: **0**

Longitud del tramo: **38 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	13m	1.950,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de pasamanos en pendiente superior al 6%.	18m	2.700,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.650,00 €
Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de acera.	18 m2	3.150,00 €
	Suministro y colocación de pavimento señalizador táctil en vado.	16m	880,00 €
Izquierda	Desplazamiento de banco.	2ud	210,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			4.240,00 €



Longitud de la calle: **230 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 54	6.684,00 €
Tramo - 55	8.070,00 €
Tramo - 56	5.100,00 €
TOTAL	19.854,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Desplazamiento de mobiliario urbano	4.310,00 €	21,71%
Sustitución de mobiliario urbano	244,00 €	1,23%
Vados peatonales	15.300,00 €	77,06%
Presupuesto Total	19.854,00 €	



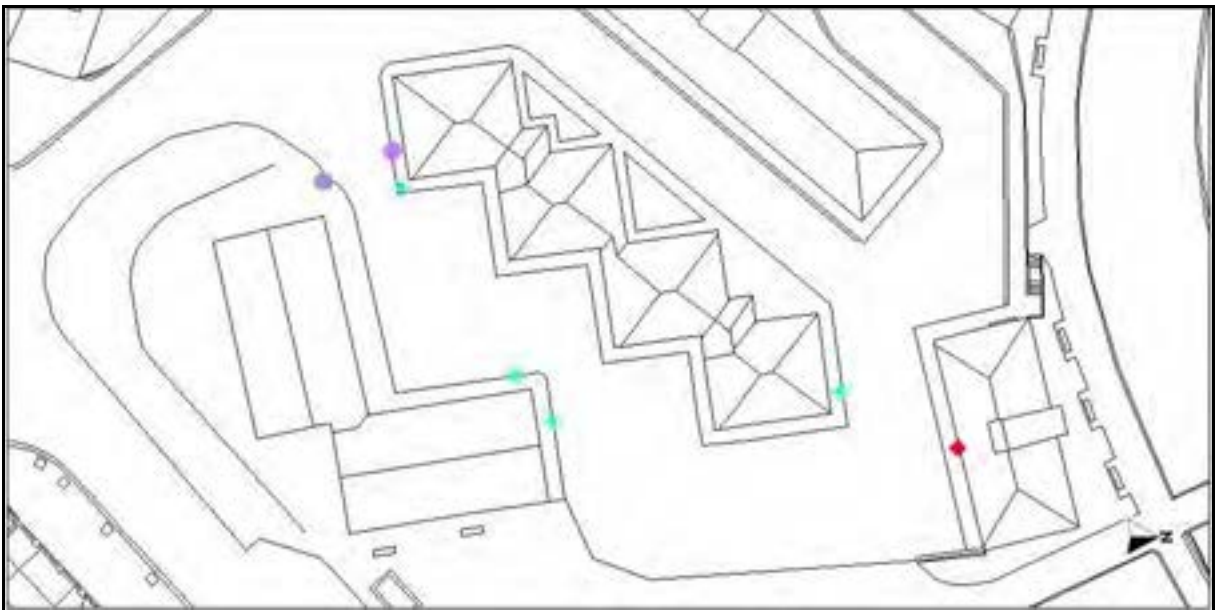
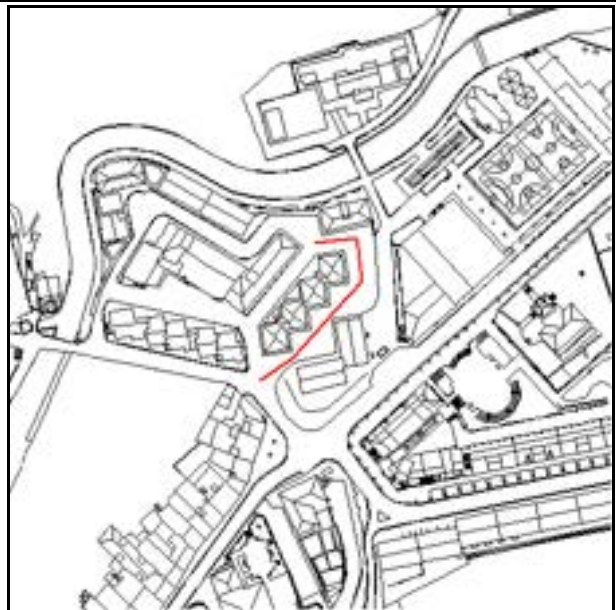
Tramo 54 Situado en Calle **SANTA ANA (II)**
 Empieza en cruce 8 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 52)
 Termina en cruce 10 con calle SANTA ANA (IV) (Tramo 59)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **91 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de papelera.	1 ud	105,00 €
	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	4 ud	244,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			6.684,00 €



Calle - SANTA ANA (II)

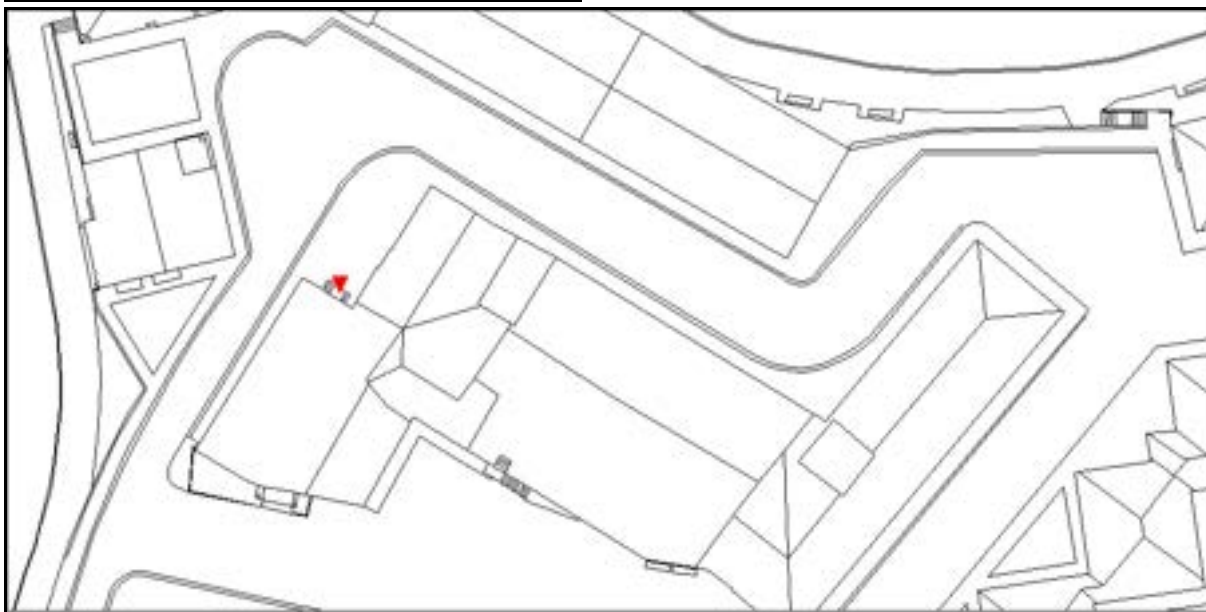
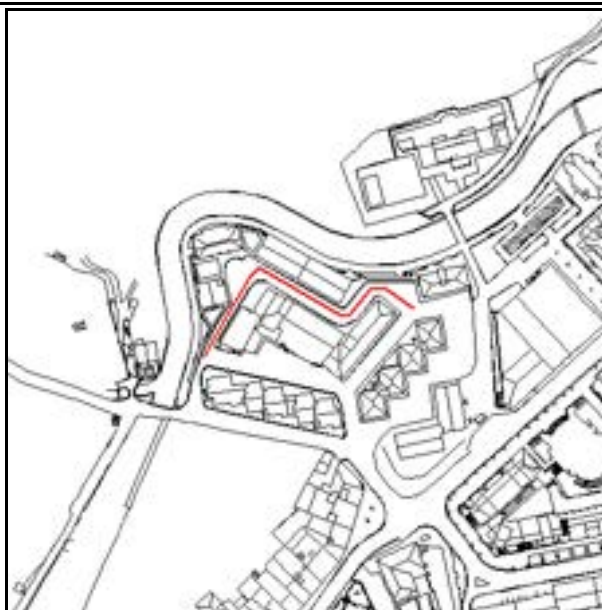
Tramo 55 Situado en Calle **SANTA ANA (II)**
 Empieza en cruce 10 con calle SANTA ANA (IV) (Tramo 59)
 Termina en cruce 11 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 51)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **2**

Longitud del tramo: **115 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Izquierda	Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.	7 m	385,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			385,00 €



Calle - SANTA ANA (II)

Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Desplazamiento de farola.	2 ud	1.120,00 €
	Desplazamiento de poste sin conexión a tierra.	1 ud	160,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Desplazamiento de banco.	1 ud	105,00 €
	Desplazamiento de boca de incendios.	1 ud	815,00 €
	Desplazamiento de bolardo.	2 ud	210,00 €
	Desplazamiento de farola.	1 ud	560,00 €
	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			8.070,00 €



Calle - SANTA ANA (II)

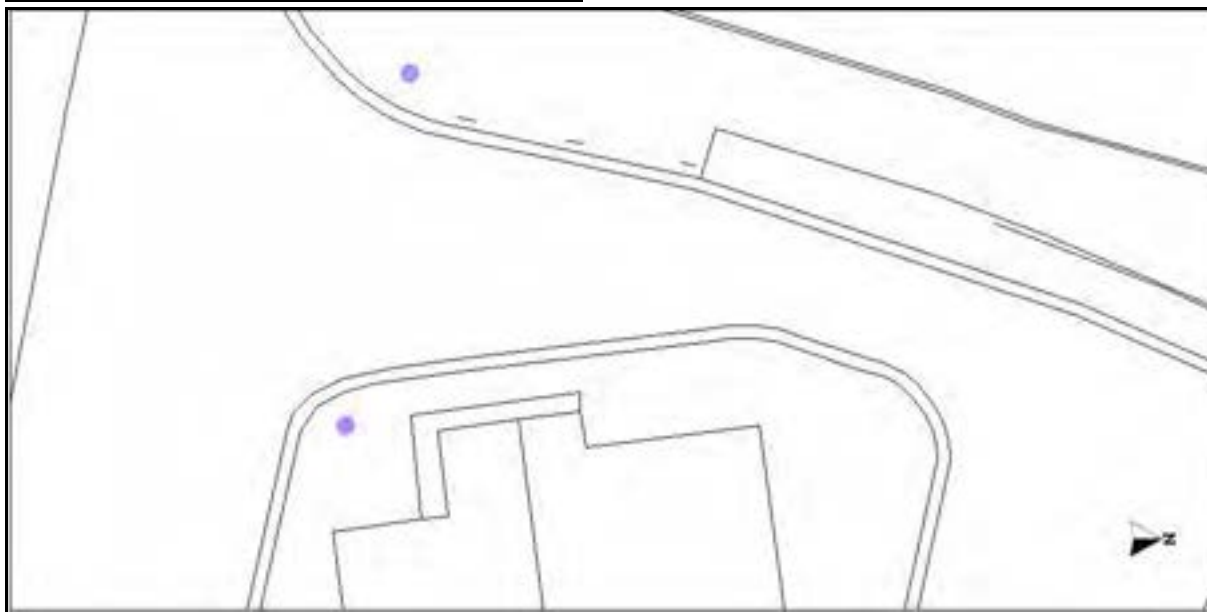
Tramo 56 Situado en Calle **SANTA ANA (II)**
 Empieza en cruce 11 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 51)
 Termina en cruce 12 con calle SANTA ANA (III) (Tramo 57)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **24 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			5.100,00 €



Longitud de la calle: **66 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 58	2.611,00 €
TOTAL	2.611,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Sustitución de mobiliario urbano	61,00 €	2,34%
Vados peatonales	2.550,00 €	97,66%
Presupuesto Total	2.611,00 €	



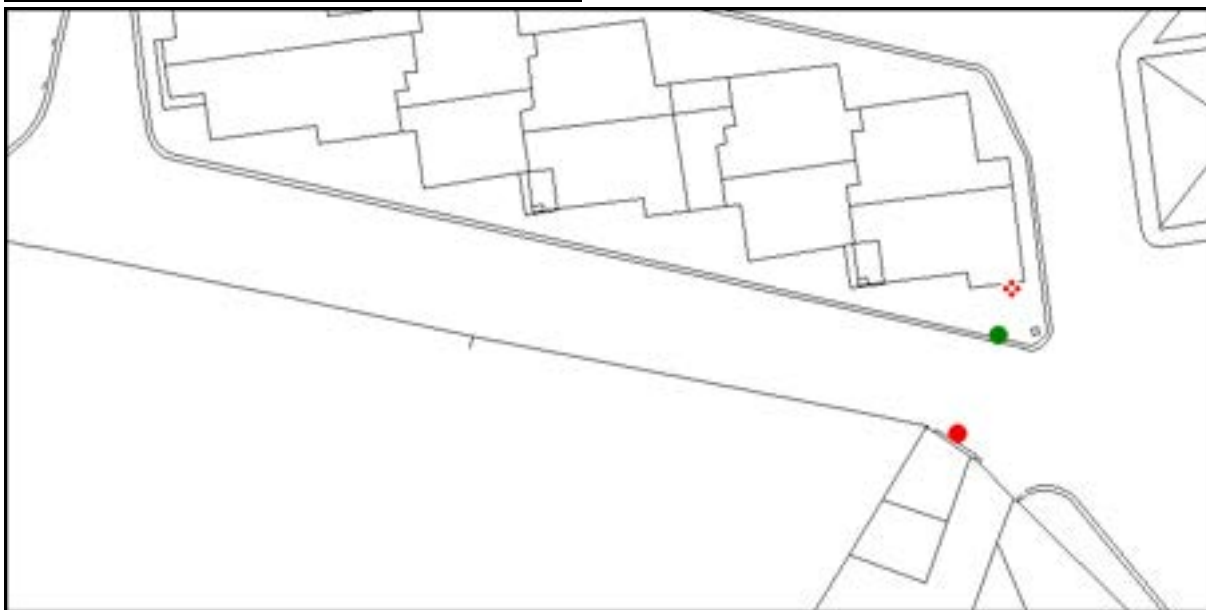
Tramo 58 Situado en Calle **SANTA ANA (III)**
 Empieza en cruce 12 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 56)
 Termina en cruce 8 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 52)

Tipología: **Acera única y calzada**

Carriles de Circulación: **1**

Carriles de Aparcamiento: **1**

Longitud del tramo: **66 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Construcción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Izquierda	Suministro y colocación de ud. de reja o registro.	1 ud	61,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.611,00 €



Longitud de la calle: **42 m.**

A continuación se relacionan los tramos priorizados e incluidos en esta calle y en esta etapa, Junto con el presupuesto de ejecución material de las intervenciones ubicadas en los mismos.

Tramo - 59	2.550,00 €
TOTAL	2.550,00 €

En la siguiente tabla podemos ver el presupuesto de ejecución material de las intervenciones propuestas en los tramos incluidos en esta calle y en esta etapa, estructurado por conceptos o partidas amplias. Así, podemos observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total.

Vados peatonales	2.550,00 €	100,00%
Presupuesto Total	2.550,00 €	



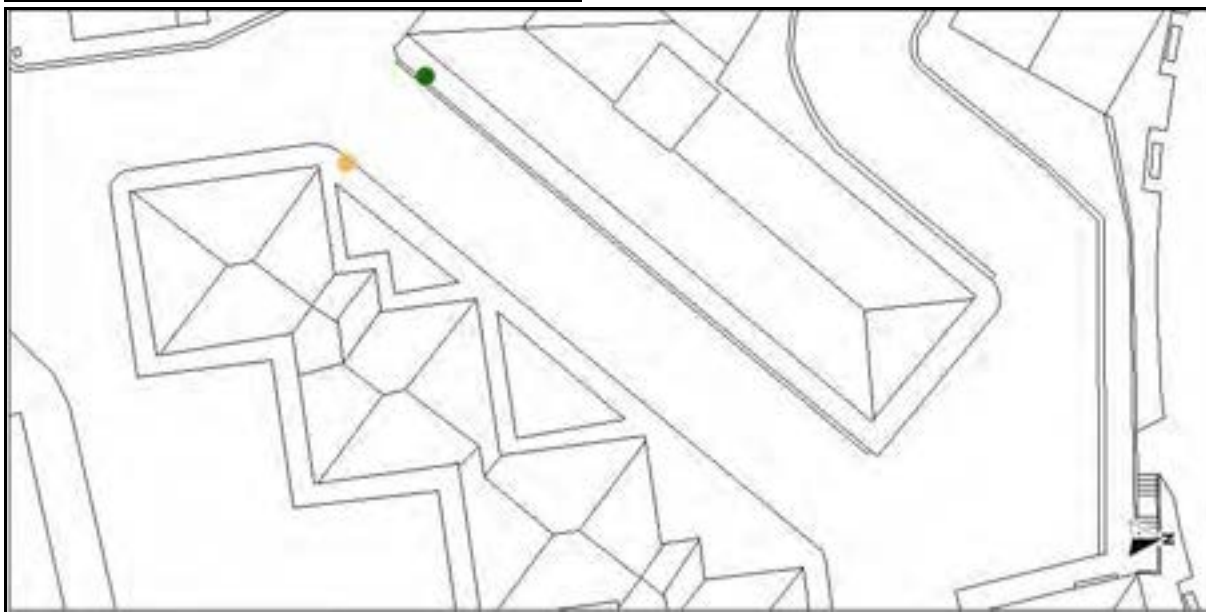
Tramo 59 Situado en Calle **SANTA ANA (IV)**
 Empieza en cruce 9 con calle SANTA ANA (I) (Tramo 51)
 Termina en cruce 10 con calle SANTA ANA (II) (Tramo 54)

Tipología: **Aceras y calzada**

Carriles de Circulación: 1

Carriles de Aparcamiento: 1

Longitud del tramo: **42 mts.**



Acera	Intervención	Uds	Subtotal
Derecha	Reconstrucción de vado peatonal.	1 ud	2.550,00 €
Presupuesto de Ejecución Material			2.550,00 €



Plan de Accesibilidad del Municipio de **ESKORIATZA**



Volumen 3 - Anexo II: Accesibilidad en la Vía Pública

Elaborado por ADIR en Octubre de 2008
para el Ayuntamiento de ESKORIATZA

Anexo: Accesibilidad a la Vía Pública

INDICE DEL VOLUMEN

PRESENTACIÓN	Pag. 4
PROBLEMÁTICA GENERAL	Pag. 5
1.1. Problemas con las Aceras	Pag. 8
Tipologías de pavimentos para tránsito peatonal	Pag. 9
1.2. Problemas en la coexistencia Peatón / Vehículo	Pag. 15
1.3. Problemas con los Vados Peatonales	Pag. 18
Descripción de barreras y problemas más comunes	Pag. 20
Vados y Pasos peatonales mal ejecutados	Pag. 21
Inexistencia de señalización en los puntos de cruce	Pag. 22
Ubicación y características de los semáforos	Pag. 22
1.4. Problemas detectados en relación con la seguridad	Pag. 23
Protección de alcorques; diferentes situaciones.	Pag. 24
Escaleras y rampas en la vía pública	Pag. 27
Adecuación de rejillas y registros	Pag. 30
La iluminación del itinerario urbano; tipos de farolas	Pag. 32
Obras mal señalizadas y otros peligros	Pag. 32
1.5. Problemas relacionados con el mobiliario urbano	Pag. 34
Tipos de bancos; aspectos positivos y negativos	Pag. 34
Diseño y ubicación de bocas de riego	Pag. 37
Diseño y ubicación de bolardos	Pag. 38
Diseño y ubicación de contenedores	Pag. 40
Ubicación y diseño de las cabinas de teléfono	Pag. 41
Buzones; ubicación y tipos utilizados	Pag. 41
Tipología de papeleras; características	Pag. 42
Fuentes bebedero; principales problemas detectados	Pag. 43
Jardineras diseño y ubicación	Pag. 45
1.6. Problemas específicos de las Zonas Libres	Pag. 46
PROPUESTAS GENERALES	Pag. 49
2.1. Recomendaciones para los itinerarios peatonales	Pag. 51
2.2. Zonas de accesibilidad compleja	Pag. 53

2.3. Propuestas sobre adecuación de las aceras	Pag. 54
Dimensiones en aceras	Pag. 54
Consideraciones sobre pavimentos	Pag. 57
Obras de mejora de los elementos de urbanización	Pag. 59
Vados de vehículos	Pag. 60
2.4. Propuestas sobre coexistencia Peatón / Vehículo	Pag. 61
Calmado de tráfico	Pag. 61
Peatonalización	Pag. 63
Coches aparcados en itinerarios peatonales	Pag. 64
2.5. Propuestas sobre Vados Peatonales	Pag. 65
La posibilidad de cruce; ejecución de vados	Pag. 65
Vados en aceras anchas	Pag. 69
Vados en aceras estrechas	Pag. 70
Isletas	Pag. 72
La seguridad en el cruce	Pag. 73
Mejora de cruces, vados y semaforización	Pag. 74
2.6. Propuestas para la mejora de la seguridad	Pag. 75
Protección de alcorques	Pag. 76
Árboles y Arbustos	Pag. 77
Criterios para Escaleras	Pag. 78
Criterios para Rampas	Pag. 80
Rejillas y registros	Pag. 81
Báculos de iluminación	Pag. 82
Obras en la Vía Pública	Pag. 83
2.7. Ubicación y características del mobiliario urbano	Pag. 84
Recomendaciones	Pag. 84
Bancos	Pag. 85
Bolardos	Pag. 86
Aparcamientos de bicicletas	Pag. 88
Teléfonos Públicos	Pag. 89
Contenedores	Pag. 91
Fuentes	Pag. 93
Papeleras	Pag. 94
2.8. Propuestas sobre Zonas Libres	Pag. 95
Juegos infantiles	Pag. 97

PRESENTACIÓN

El espacio público es todo aquel ámbito del término municipal que configura la ciudad. Son las calles, las plazas, los parques y los jardines. En nuestra cultura es el espacio donde tradicionalmente han tenido lugar las relaciones humanas.

En el transcurso de la historia el espacio público se ha visto sometido a modificaciones en su uso. Las calles se han visto invadidas por una gran cantidad de vehículos que ocuparon el espacio de los peatones. Este hecho ha generado en muchas ocasiones la inaccesibilidad al espacio público. Es por lo tanto necesario establecer un equilibrio entre el peatón y el vehículo potenciando al primero y hallando medidas alternativas para el segundo.

Se trata de retornar a una ciudad en la que el peatón pueda moverse con comodidad y con seguridad, en la que pueda disfrutar del espacio público y del cual pueda sentirse orgulloso.

En nuestras ciudades nos encontramos con una serie de problemas básicos relacionados con la accesibilidad, que se repiten continuamente, y que configuran el catalogo de barreras urbanísticas y arquitectónicas más usuales.

Los contenidos del presente volumen se centran en describir las barreras más usuales que nos encontramos en la vía y los espacios públicos, así como en las propuestas generales que se realizan para paliar los problemas encontrados. La documentación que incluye este volumen es la siguiente:

- **Problemática general**

Se describen los problemas más frecuentes que se encuentra en el estudio del viario de nuestros pueblos y ciudades: itinerarios, vados, peligros, mobiliario urbano..., describiendo los problemas más destacados y la naturaleza de los mismos.

- **Propuestas Generales**

Se describen las características generales de las propuestas de mejora que se plantean habitualmente. Se analizan las condiciones de accesibilidad de la vía pública y de los elementos estudiados.

1.- PROBLEMÁTICA GENERAL

En las últimas décadas nuestras ciudades han vivido una contradictoria combinación de mejoras y deterioros causados por la movilidad. El incremento de los desplazamientos en vehículos motorizados se ha traducido en conflictos ambientales y sociales que hoy están en primer plano en todos los espacios urbanos. No importa el tamaño; en las ciudades grandes, medianas y pequeñas el desequilibrio entre los distintos medios de transporte y la dispersión espacial de los nuevos desarrollos urbanísticos han conducido a problemas comunes de congestión, pérdida de tiempo, incremento de las enfermedades respiratorias, accidentalidad, ruido, dependencia social, etc.

Sorprendentemente en la era de las comunicaciones instantáneas, los habitantes de las grandes urbes desperdician buena parte de su vida en desplazarse para realizar actividades tan sencillas como ir al trabajo, acudir al cine o realizar la compra. Algo funciona mal para que esta situación, lejos de mejorar, empeore cada día hasta el punto de convertirse en uno de los factores esenciales que explican la pérdida de habitabilidad en las metrópolis.

Atajar de raíz los problemas derivados de una movilidad irracional, del deterioro ambiental, de la ineficacia funcional de las ciudades y de la pérdida de calidad de vida urbana, hace necesario un cambio radical en la concepción del transporte y en la ordenación del territorio. Un cambio que incluye también políticas y medidas que trascienden los contenidos urbanísticos para incluir aspectos como la organización del trabajo, el consumo, el ocio y la salud de los ciudadanos.

Las ciudades no pueden sucumbir a las demandas ilimitadas de los vehículos. Es preciso adoptar iniciativas para disuadir el uso abusivo del automóvil y potenciar la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público. Debemos repensar la ciudad dando prioridad a las necesidades de los peatones, desde la concertación democrática y a partir de la planificación urbana.

En muchas ciudades se ha iniciado un camino para conseguir espacios más habitables en sus centros y barrios, donde el peatón adquiere el protagonismo y en los que la convivencia, el encuentro, el ocio y la compra se realicen en lugares accesibles para todos los ciudadanos en un entorno de calidad ambiental.

El andar es un medio de transporte ecológico; es la forma más democrática de desplazarse; es sano es la mejor manera de encontrarse con otras personas, de disfrutar y de participar en la vida de la ciudad; es también el eslabón imprescindible de la movilidad motorizada, pues para alcanzar los destinos en transporte colectivo o incluso en automóvil también hacen falta trayectos a pie.

El reconocimiento de la necesidad de combinar equilibradamente criterios de ordenación de tráfico, de asignación de usos del suelo, de diseño del espacio urbano y, muy especialmente, de organización social de la ciudad, es un paso clave en el proceso hacia la ciudad habitable y amable para el peatón. Ello exige que los ciudadanos, los técnicos (urbanistas, arquitectos, ingenieros, sociólogos, etc) y los políticos, empiecen a desarrollar un "idioma común" que tenga el objetivo de recuperar la habitabilidad de nuestras ciudades.

Generalmente no existe una red identificada de itinerarios peatonales, si bien hay muchos viales que se encuentran perfectamente diseñados para su uso por personas con discapacidad. En algunos casos se da la circunstancia de que las características del itinerario lo hacen inadaptable, por la razón que fuere, elevadas pendientes, estrechamientos insolubles. Situaciones para las que se hace necesaria la propuesta de alternativas viables.

En muchas aceras no existen las condiciones de anchura o pavimentación adecuadas para su correcta utilización por ciudadanos con necesidades especiales. Los pavimentos deslizantes o la insuficiencia de anchura constituyen problemas para los desplazamientos y la movilidad. Este hecho resulta especialmente delicado en el caso de áreas con elevados niveles de circulación peatonal.



La existencia de mobiliario urbano mal ubicado supone una barrera adicional. En algunos casos se da la circunstancia de que la sección de la acera no permite la instalación de determinado mobiliario. En otros casos el problema consiste en que a pesar de disponer de una dimensión suficiente, el mobiliario se sitúa de un modo incorrecto.

Entre las barreras relacionadas con la creación de itinerarios peatonales accesibles destacan las siguientes:

A. Inexistencia de zonas y/o aceras accesibles

Existen aceras y tramos de acera que no verifican los mínimos establecidos en la legislación Vasca de accesibilidad.

B. Efecto barrera de infraestructuras de transporte

Como en el caso citado, el trazado ferroviario y las vías de circulación rápida representan barreras a la movilidad. Especialmente relevante en el caso de los ciudadanos con necesidades especiales.

C. Efecto disuasorio de la topografía

Es evidente que las características orográficas repercuten severamente en determinadas áreas de la ciudad. Barrios enteros están condicionados en sus conexiones por sus características orográficas con tramos en los que existe una pendiente longitudinal excesiva y desniveles insalvables salvo con escalera o medios mecánicos.

A continuación se describen algunos de los problemas más frecuentes que desde el punto de vista de la accesibilidad, y de cara a crear itinerarios peatonales accesibles, nos encontramos en nuestros pueblos y ciudades. ***[Las fotografías que ilustran este capítulo son genéricas y no corresponden al municipio estudiado]***

1.1.- Problemas con las Aceras

Uno de los principales problemas de accesibilidad en el viario es la dimensión insuficiente del ancho de las aceras, consecuencia de la prioridad absoluta al tráfico rodado olvidando en muchas ocasiones la necesidad de reserva de espacio para la circulación peatonal.



Es también habitual que, pese a existir aceras adecuadas, éstas no garantizan la continuidad ante la existencia de una variación en la sección de la calle, un obstáculo puntual,...



Este problema es mayor en los barrios situados en pendiente, habitualmente menos planificados. Frecuentemente, las aceras se convierten en escaleras al incrementarse la pendiente o, simplemente, desaparecen.

Es bastante frecuente la costumbre de aparcar el coche o la motocicleta a la puerta del destino aún a pesar de bloquear no sólo pasos peatonales, sino la propia acera, sobreentendiendo que los peatones no tienen ningún problema ni supone ningún peligro el subir y bajar de la acera constantemente o el andar por la calzada.



En otras ocasiones la estrecha dimensión de la acera, junto con el interés de aproximar las ruedas al fondo de la plaza de aparcamiento, provoca también un bloqueo del espacio de circulación peatonal.

Tipologías de pavimentos para tránsito peatonal

La pavimentación de la vía pública deberá responder a las exigencias particulares del uso o combinación de usos a que se verá sometido cada uno de sus elementos, lo que implica la utilización de pavimentos específicos para cada uno de sus elementos.

Además, el pavimento deberá contribuir a hacer legible y facilitar la comprensión de la distribución funcional del espacio de la vía pública, mejorando con ello la percepción por sus usuarios y su seguridad, por lo que puede ser conveniente diferenciar mediante ritmos, colores, materiales o texturas cada uno de los elementos funcionales de la vía pública.

El uso de pavimentos diversos deberá permitir el reconocimiento de los distintos elementos funcionales de la vía pública a las personas invidentes y, en general, facilitar el tránsito de todas las personas, muy especialmente las discapacitadas.

BALDOSA HIDRÁULICA AGLOMERADA DE CEMENTO: Elemento prefabricado de hormigón, de forma y espesor variable, moldeado mediante vibración y compactado adecuadamente, y es capaz de soportar un tratamiento secundario de acabado superficial. La baldosa puede ser monocapa (compuesta de una sola capa o huella) o bicapa (compuesta por una capa de huella y una capa de base o apoyo). Las baldosas aglomeradas de cemento presentan usualmente una resistencia satisfactoria al deslizamiento y resbalamiento.

BALDOSA DE TERRAZO: Elemento prefabricado de hormigón, apropiadamente compactado, de forma y espesor uniforme. Las baldosas pueden ser monocapa (compuesta sólo por una capa de huella) o bicapa (compuesta por una capa de huella y una capa de base o apoyo). Las baldosas de terrazo, debido a su acabado superficial, presentan una diferente resistencia al deslizamiento / resbalamiento, no siendo recomendable que las baldosas estén totalmente pulidas.

BALDOSAS DE BOTONES: Estas baldosas utilizadas como pavimento diferenciador, es un pavimento normalizado que se fabrica en distintos colores. La distancia entre ejes de los botones será de 40 / 42 mm., el diámetro superior será de 18 / 20 mm., y el inferior de 24 / 26 mm. La altura del botón se establecerá entre 3 y 5 mm. Las baldosas utilizadas en los pasos de peatones con carácter general no son adecuadas.

EMPEDRADOS, ENMORRILLADOS: Estos pavimentos presentan una superficie excesivamente irregular que desaconseja su utilización como pavimentos destinados a la circulación peatonal.

ADOQUINES PREFABRICADOS DE HORMIGÓN: Los adoquines prefabricados de hormigón presentan usualmente una resistencia satisfactoria al deslizamiento y resbalamiento. Su superficie exterior lisa, proporciona un plano de circulación continuo, cómodo y seguro.

ADOQUINES DE GRANITO: Los adoquines de granito presentan usualmente una resistencia satisfactoria al deslizamiento y resbalamiento, pero sólo se aconseja su utilización como pavimento destinado a la circulación peatonal si tiene su cara exterior lisa, si no es así, es un pavimento muy incómodo, sobre todo para las personas que utilizan bastones, muletas, andadores y sillas de ruedas, o para aquellas personas que arrastran los pies al andar.



Pavimentos de uso frecuente en la ciudad

	<p>Pavimento de hormigón sin acabado, con parches. Su rugosidad impide el deslizamiento, aunque las continuas irregularidades pueden propiciar tropezones y caídas, así como obstáculos considerables para sillas de ruedas.</p>
	<p>Pavimento de losa de aglomerado. Su textura es rugosa y evita el deslizamiento. Color oscuro contrastable con pavimentos claros. La nivelación incorrecta de las piezas genera riesgo de tropezones.</p>
	<p>Pavimento propio de parques infantiles. Su textura es blanda y ligeramente rugosa. Impide el deslizamiento y tiene un buen comportamiento en caso de caídas.</p>

	<p>Pavimento de neopreno para áreas de juego infantil en piezas de colocadas al tresbolillo color rojo o negro. 100 cm. x 50 cm. o 50 cm. x 50 cm.</p>
	<p>Pavimento de losas con tetones de hormigón. Debido a los tetones, su rugosidad impide el deslizamiento. El color llamativo sirve para indicación de pasos, contrastable con pavimentos oscuros y claros. Pavimento convenido para señalización de pasos peatonales en atención a personas con deficiencias visuales.</p>
	<p>Pavimento de losas de hormigón. Rugosidad adecuada para evitar deslizamientos, excepto en condiciones de humedad en las que hay más riesgo de deslizamiento. Color contrastable con suelos oscuros.</p>
	<p>Pavimento de losetas. El dibujo confiere rugosidad, aunque en condiciones de humedad hay un cierto riesgo de deslizamiento por las características propias del acabado del material.</p>
	<p>Pavimento de baldosa. Es un pavimento poco rugoso y con riesgo de deslizamiento, especialmente si se halla mojado. Color contrastable con pavimentos claros. Su brillo puede provocar reflexiones de la luz.</p>
	<p>Pavimento de adoquín. La textura propia del material es poco rugosa, produciéndose riesgo de deslizamiento. Sin embargo, el despiece menudo reduce el riesgo. Si las separaciones entre adoquines son profundas, las sillas de ruedas circularán con dificultad.</p>

	<p>Pavimento de adoquín de piedra de basalto de dimensiones medias: 12 cm. x 16 cm.</p> <p>Pavimento inadecuado para la circulación y el tránsito en silla de ruedas o con bastones y muletas</p>
	<p>Pavimento de losa de hormigón.</p> <p>Los colores se utilizan en este caso para delimitar una discontinuidad en la sección del itinerario.</p> <p>La rugosidad es adecuada.</p>
	<p>Baldosa vibrobrensada. moldeada en hexágonos.</p> <p>Color blanco. 3 Pastillas</p> <p>Pavimento adecuado, aunque preferiblemente no debe ser utilizado en pendientes.</p>
	<p>Pavimento de hormigón acabado.</p> <p>Este pavimento presenta buena disposición frente al deslizamiento, y evita el despiece irregular con su riesgo de caídas.</p> <p>El color es contrastable en puntos concretos.</p>
	<p>Pavimento de baldosas de barro cocido.</p> <p>Este pavimento presenta una rugosidad adecuada. Sin embargo, el despiece es profundo y presenta riesgo de tropezones e impedimento a la circulación fluida de sillas, etc.</p>
	<p>Baldosa cerámica tipo Ferrogres.</p> <p>Color caldero. 20 cm. x 20 cm.</p> <p>Pavimento adecuado para la circulación y el tránsito peatonal</p>

	<p>Pavimento de baldosa.</p> <p>La rugosidad del material es escasa, presentando riesgo de deslizamientos, especialmente en condiciones de humedad. Esto se ve reducido por el dibujo de las baldosas.</p> <p>Colores fácilmente contrastables.</p>
	<p>Baldosa de cemento moldeada “panot” color gris.</p> <p>4 Pastillas 20 cm. x 20 cm.</p> <p>Pavimento adecuado para la circulación y el tránsito peatonal</p>
	<p>Pavimento de arena compactada color albero en parques.</p> <p>Pavimento inadecuado para la circulación y el tránsito de sillas de ruedas y coches infantiles</p>
	<p>Baldosa vibroprensada moldeada 11 x 6.</p> <p>Pastillas color gris.</p> <p>Utilizada como pavimento convencional o diferenciador.</p> <p>Pavimento adecuado para la circulación y el tránsito peatonal</p>
	<p>Pavimento diferenciador con baldosa de botones pigmentada color salmón con pigmentos inorgánicos.</p> <p>6 x 6 botones. 30 cm. x 30 cm.</p> <p>Botón de 30 mm. de diámetro mojado es peligroso especialmente en pendientes</p>
	<p>Imagen que muestra la colocación del pavimento descrito en banda de señalización.</p> <p>No es adecuado debido a que resulta indetectable por textura y contraste cromático.</p>

	<p>Otra imagen que muestra la colocación del pavimento descrito junto con Panot.</p> <p>No resulta adecuado debido a que resulta indetectable por textura y contraste cromático.</p>
	<p>Detalle de las soluciones descritas.</p>

1.2.- Problemas en la coexistencia Peatón / Vehículo

La excesiva velocidad de determinados tramos se convierte en un problema de seguridad para los ciudadanos con discapacidad cierto para su movilidad urbana, por lo que se hace necesario un estudio de templado de tráfico. Por otra parte, los tráfico compartido como los que se producen en las plataformas únicas, accesos a garajes y los cruces ya comentados exigen garantías de seguridad para el usuario más débil, el peatón.



Hasta hace pocos años cuando los especialistas en tráfico hablaban de su materia se referían exclusivamente a los problemas de la circulación y del aparcamiento de vehículos, en particular, de los automóviles privados. Elevar la categoría de la marcha a pie en el tráfico no es una opción social caprichosa, sino una manera de resaltar las cifras que antes quedaban ocultas ante el ruido de los problemas de la circulación motorizada.

Como ejemplos de las mejoras en la movilidad peatonal se pueden citar la peatonalización de diversas calles en la zona centro, las zonas regeneradas, el ensanchamiento de aceras, las medidas de calmado del tráfico, la prioridad del peatón y las aceras continuas.

Respecto a las mejoras que en cuestión de accesibilidad ha supuesto la adaptación del transporte público se pueden citar los autobuses de plataforma baja, que además de permitir el acceso a personas tanto discapacitadas como a las que no lo están, ha reducido el tiempo de subida y bajada de los usuarios en las paradas, con la consiguiente mejora del servicio.

Para poder atender la mayoría de los desplazamientos dentro de las ciudades y en los núcleos urbanos del área, y con el fin de no dificultar los desplazamientos a pie, los itinerarios de los peatones deben cumplir una serie de requisitos, entre los que se encuentran:

- Aceras suficientemente anchas. Como criterio también válido puede recordarse que el 40% del espacio en las calles debe destinarse a los peatones.
- En este tipo de calles no se puede permitir el aparcamiento particular, sino únicamente carga y descarga y acceso a vados y garajes

- Si una calle no alcanza los 9 m. entre fachadas deberá tener tratamiento de prioridad peatonal, con pavimento único, sin lugar para circulación de vehículos.
- .En su recorrido, un peatón no debe tener que desviarse más de 50-100 metros de su trayectoria normal por motivos ajenos a su voluntad. Debe así, existir un paso de peatones al mínimo cada 100 metros. Un edificio o manzana de más de 100-150 metros debe tener incorporado un pasaje.
- Los usuarios de la vía pública, peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público (andando y esperando en la parada), conductores de vehículo (desplazándose hacia el aparcamiento del vehículo) tienen derecho a poder moverse por la calle sin una exposición excesiva de ruido y contaminación. Esto requiere normalmente que el tráfico en una calle no exceda a un carril de circulación más o menos lleno. Si hay mayor ruido se debe reducir el número de vehículos en la calle. Si no hay sitio para los vehículos en las demás calles, los conductores deben cambiar de modo de desplazarse.
- El camino escolar debe cuidarse con mucho detalle. Debe ser seguro poder andar desde el domicilio a la escuela y tanto los Ayuntamientos como los padres deben trabajar para conseguir la seguridad y comodidad suficiente.
- Las actuaciones para peatones y ciclistas deben planificarse en términos de red, no de tramos aislados. Es necesario que existan parkings vigilados dentro de los recintos escolares, áreas deportivas, edificios de estación de ferrocarriles etc. para las bicicletas.

El debate sobre la movilidad en la ciudad tiene un punto fijo con relación a la velocidad máxima de 30 km./h en las calles más locales, y una velocidad más limitada y controlada en las pocas vías principales. Este debate puede llamarse velocidad más adecuada;, moderación del tráfico, o movilidad sostenible pero, aparte del nombre, es necesario pacificar el tráfico.

Solamente en áreas de 30 km./h es posible conseguir una convivencia entre los diferentes modos de transporte y al mismo tiempo asegurar que los conductores no arrasen a los demás.

Para mantener una calidad de vida aceptable, es necesario fomentar los desplazamientos a pie en las ciudades, limitar las plazas de aparcamiento en las calles (no debe dejarse una pertenencia privada en la calle de modo fijo) y, también, recordar a los propietarios de los vehículos que deben pensar en moverse con otros medios y que cuando eligen usar el vehículo debe ser sin molestar a los demás (velocidades moderadas y pagando el coste del vehículo en la ciudad).

A modo de resumen: una plaza de parking para cada vehículo, puesto que la calle es para disfrutarla, pasear y circular y no para aparcar en ella. Se debe poder demostrar que la actuación y/o obra no aumente estos kilómetros conducidos en coche. Este principio se denomina "Solución 0 ambiental y energética" y debe guiar todas las actuaciones.

Si hay conflictos entre conductores, peatones y ciclistas, serán los conductores los que deberán parar y esperar (semáforos, pasos de peatones con absoluta preferencia etc.). La permeabilidad de los peatones y ciclistas en el territorio es más prioritaria que la velocidad y la fluidez de los conductores.

1.3.- Problemas en los Vados Peatonales

Se denominan **vados peatonales** la modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas, mediante planos inclinados que comunican niveles diferentes, que facilitan a los peatones el cruce de las calzadas destinadas a la circulación de vehículos.

- Un vado peatonal se considera *accesible* cuando puede ser utilizado de forma autónoma y segura por todas las personas, tengan o no alguna discapacidad.
- La *pendiente longitudinal* de un vado o de un itinerario peatonal se define como la inclinación del terreno, acera o cualquier estructura de paso, en el sentido de la marcha.
- La *pendiente transversal* de un vado o de un itinerario peatonal se define como la inclinación del terreno, acera o cualquier estructura de paso, en la dirección perpendicular al sentido de la marcha.
- *Anchura del vado* es la dimensión del espacio o ámbito de paso, en el sentido del cruce de la calzada, que mantiene la continuidad, sin resaltes ni cambios de nivel a lo largo del recorrido. Coincide generalmente con la longitud de la línea de intersección entre el plano inclinado principal del vado y la calzada.

El **paso peatonal** se define como la zona de intersección entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, es decir, la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de circulación de vehículos al mismo o a diferente nivel. Cuando se habla del “ancho” de un paso de peatones, el criterio que consideramos más adecuado considera la anchura del paso peatonal como la longitud total de los vados que lo limitan, y coincidirá, además, con la longitud de las bandas señalizadoras del paso de cebras correspondiente.

La señalización del paso de peatones - paso de cebras - consiste en bandas paralelas a la acera pintadas sobre la calzada. La pintura deberá resistir la intemperie, mantener el color - generalmente blanco -, no ser deslizante con la lluvia y ser resistente al desgaste producido por el tráfico rodado.

Al inicio del paso, en el sentido de la marcha de los vehículos, se colocará una señal vertical o un semáforo que anuncie a los vehículos la existencia del paso de peatones. La línea de detención ante semáforo es una banda perpendicular a la acera de 0,30 a 0,40 m. de espesor, dibujada en la calzada separada 0,50 m. del comienzo de las líneas del paso de peatones, que indica el punto donde han de detenerse los vehículos ante el semáforo.

No obstante, en demasiadas ocasiones ocurre el encontrar pequeños vados, normalmente mal ejecutados, que comunican con una calzada en la que la señalización del paso cebra está mal dimensionada y/o mal situada, y se considera la longitud de las bandas como el ancho del paso peatonal cuando en realidad se trata de una señalización carente de funcionalidad y que a veces sólo provoca confusión.

Atendiendo a los flujos de tránsito de personas y tráfico de vehículos, y a la sección de la vía que se pretende atravesar, los pasos peatonales se pueden clasificar en tres grandes grupos:

1. **Pasos Peatonales no regulados por Semáforos:** Se producen generalmente en calles estrechas y con poca intensidad de tráfico de vehículos, como es el caso de barrios residenciales céntricos o periféricos. Otra posible opción para efectuar el cruce de este tipo de vías consiste en elevar la calzada al nivel de la acera en la zona del paso peatonal (vado de resalte), consiguiendo así la disminución de la velocidad de circulación de los vehículos.
2. **Pasos Peatonales regulados por Semáforos:** Se encuentran en vías de amplia sección, que comunican y distribuyen zonas de gran actividad. En estos casos se produce una utilización alternativa del espacio del cruce por peatones y vehículos, siendo el semáforo el mecanismo que regula los tiempos de circulación de ambos. Dichos semáforos dispondrán de dispositivos acústicos que garanticen la seguridad de las personas ciegas y deficientes visuales.
3. **Pasos Peatonales elevados y subterráneos:** Se construyen en casos extremos, para atravesar vías urbanas o interurbanas con intensidades de tráfico de vehículos muy fuertes y con prioridad absoluta sobre el tránsito peatonal. Tanto en pasos elevados como en los subterráneos se debe contar con escaleras y rampas de acceso adecuadas para que no constituyan una barrera para personas con discapacidad.

Descripción de barreras y problemas más comunes

Si bien hay una clara tendencia a la solución que supone el correcto diseño de los vados y cruces para determinados colectivos, en bastantes casos la ciudad carece de algunos vados operativos en cruces, y los existentes en determinados casos no están resueltos de la forma más adecuada. Es preciso llamar la atención sobre la necesidad de utilizar los pavimentos diferenciadores en textura y color en los vados.

En el caso de los semáforos se debe estudiar su correcta adaptación a las personas con discapacidad mediante la utilización de los sistemas más modernos de sonorización.

Otro problema que existe es la carencia de tiempo suficiente de cruce para personas con problemas de movilidad, ancianos, personas en silla de ruedas, usuarios de muletas o bastones y en definitiva con problemas de deambulación.

A. No existe una continuidad garantizada de itinerarios peatonales

B. Esquinas que carecen de “orejas” que reduzcan el espacio de cruce y mejoren la seguridad.

C. Inexistencia o defectos de diseño de refugios peatonales en calles con distancia de cruce elevada - Se han encontrado problemas en el diseño de las isletas intermedias en cruces. Bien por su inexistencia y necesidad dada la excesiva longitud de los cruces o bien por carecer de dimensiones adecuadas o suficiente enrase.

D. Inexistencia de cruces peatonales a nivel de acera - La ciudad carece de muchos cruces a nivel de acera, soluciones que se constituyen en las mejores disuasiones para los excesos de velocidad en cruces.

E. Creación de plataformas únicas - Existen casos en los que la ampliación de las aceras no permite la circulación de los vehículos en los carriles necesarios, por lo que se deben estudiar alternativas de proyecto como las derivadas de los diseños en plataforma única.

F. Semaforización sonora y revisión de tiempos de cruce - Existe un número elevado de semáforos, pocos están correctamente diseñados para facilitar el cruce a las personas ciegas o con resto visual.

Vados y Pasos peatonales mal ejecutados

Los pasos y vados peatonales son elementos clave en la vía pública ya que es donde se cruzan los tráficos peatonal y rodado. Debido a la prioridad que se le ha dado al vehículo estos elementos que facilitan el cruce al peatón muchas veces tienen un carácter residual.

Uno de los problemas más frecuentes en los pasos de peatones es el trazado en diagonal: dicho trazado se convierte en un recorrido peligroso para invidentes con bastón, que toman siempre como referencia el bordillo para cruzar en diagonal. El resultado de estos “pasos de cebra” oblicuos se convierte en una trampa peligrosa al dirigirse el peatón invidente fuera de la zona de cruce.

Sobre los vados peatonales varias son las carencias observadas:

- Su inexistencia. Esta es la carencia más grave ya que se plantea el cruce por una zona donde hay que salvar un escalón. Algo tan sencillo para mucha gente se convierte en un obstáculo difícil de salvar (para ancianos, personas con muletas, niños de corta edad,...) o en una barrera infranqueable (para personas en sillas de ruedas, con carrito de bebé o de la compra,...)
- Vados que no se enrasan con la calzada. Si el vado no queda enrasado con la calzada (± 2 cm) el resalte existente puede provocar tropezones o que una silla de ruedas o carrito de bebé quede “clavado” precisando de una fuerza adicional para salir que muchas veces no existe.
- Vados de dimensiones inadecuadas: un ancho insuficiente del vado no permite el cruce de forma adecuada cuando cruzan dos personas (algo bastante habitual). Además en los casos en los que el vado no se corresponde en anchura con el paso de peatones aparece un peligroso escalón lateral dentro de la zona de cruce que puede provocar caídas.

Inexistencia de señalización en los puntos de cruce

El paso tiene que estar perfectamente señalizado tanto en la calzada como con señalización vertical de advertencia a los coches para garantizar así la seguridad del cruce, condiciones que no siempre se cumplen. Los fallos en cuanto a la señalización de los vados son los siguientes:

- Vados sin señalizar: es fundamental para personas con deficiencia visual que el vado disponga de bandas señalizadoras con pavimento diferenciado en color y textura, según indica la normativa. Esto es un elemento que ayuda en general a todos los peatones a distinguir las zonas de cruce.
- Vados mal señalizados: una señalización inadecuada no cumple completamente su función; el estandarizado “pavimento de botones” es el reconocen los invidentes como pavimento de zona de paso, y no otro. Por otra parte, es especialmente peligroso señalar los vados de vehículos (salida de garajes,...) ya que pueden llevar a confusión al peatón y cruzar por una zona que no reúne las condiciones de seguridad necesarias.



Ubicación y características de los semáforos

Las carencias más reseñables de los semáforos peatonales son las siguientes:

- Falta de visibilidad del semáforo por ocultación tras árboles, señales indicativas, farolas, etc.
- La altura inadecuada del pulsador, inaccesible a veces para personas en silla de ruedas.
- El tiempo de paso es ocasionalmente insuficiente en calles anchas.
- Falta de señales acústicas para personas invidentes.

1.4.- Problemas relacionados con la seguridad

Existen serios riesgos en el uso de la red peatonal para las personas con discapacidad, dada la existencia de puntos de peligro situados dentro de los itinerarios peatonales.

- Los procedentes de una mala ubicación de mobiliario urbano: bolardos, alcorques, vallas, jardineras, bancos, semáforos o señales con elementos sobresalientes o a baja altura...
- Elementos de arbolado y jardinería mal ubicados: ramas bajas, troncos desviados...
- Los derivados de instalaciones privadas: toldos, elementos sobresalientes en fachada o a baja altura...
- Elementos de peligro derivados de defectos de conservación o instalación: rotura de pavimentos, arena suelta, socavones, resaltes en tapas o registros...
- Características propias de los materiales: deslizamiento, rugosidad...
- Elementos de peligro derivados de las instalaciones temporales incorrectamente balizadas: andamios, obras en la vía pública, kioscos o exposiciones temporales...
- Defectos de diseño: rejillas de sumideros, alcorques, áreas de juego infantil...
- Peligro derivado de defectos de iluminación o contraste, por la dificultad de detección que suponen.



También existen riesgos derivados de la coexistencia del peatón con el vehículo, la posibilidad de que se produzcan accidentes o atropellos se suele limitar en la mayoría de las situaciones a aquellos puntos donde se hace inevitable la intersección de los tráficos, esto es, en los cruces, en las áreas de plataforma única con circulación mixta, en las entradas a garaje, etc...

- En el caso de los cruces de calzada, se deben reseñar aquellos que vienen producidos por una mala señalización de los pasos; defectos de visibilidad o iluminación nocturna, proximidad de las zonas de detección de vehículos de las bandas de cruce.

- Ancho de calzada muy amplio que mantiene el riesgo del peatón de un modo innecesario; tiempos de cruce inadecuadamente regulados por semáforos, no teniendo presente la velocidad de cruce de las personas con discapacidad, ancianos o niños pequeños.
- Inexistencia de señalización sonora en los semáforos, con el riesgo derivado de la escasa información de que disponen las personas ciegas o con resto visual.
- Vías rápidas que si bien, no invitan a la infracción, al hacer caso omiso de las obligaciones reguladas por señales visuales, semafóricas, pasos de cebra...



Se detallan a continuación las principales tipologías y situaciones existentes en lo referente a la existencia de puntos de peligro situados dentro de los itinerarios peatonales: Alcorques, Escaleras y Rampas, Rejillas y registros, Iluminación del itinerario peatonal, Obras en la vía pública mal señalizadas y otros peligros.

Protección de alcorques; diferentes situaciones.

Los alcorques en zonas de circulación peatonal deben cubrirse con rejillas (de fundición, tipo Tramex, de pletinas de acero galvanizado, prefabricado de hormigón, etc...) con el objeto de que no existan diferencias de cota que provoquen tropiezos y caídas, enrasando el pavimento.

Cuando un alcorque no se cubre cualquier persona con dificultades en la visión o sencillamente distraída puede tener un accidente. Por otra parte en aceras de ancho insuficiente la presencia de alcorques sin cubrir impide la circulación continua de sillas de ruedas y coches de bebés dado que puede darse la circunstancia de que la sección transitable no sea suficiente para determinar la posibilidad del paso.

La Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que los árboles que se sitúen en los itinerarios peatonales tendrán los alcorques cubiertos con elementos enrasados con el pavimento circundante, colocados sin holguras, que no sean deformables bajo la acción de pisadas o rodadura de vehículos.

Si estos elementos son enrejados, serán antideslizantes tanto en seco como en mojado, serán en cuadrícula con aperturas máximas de 1x1 cm. si invaden el ancho mínimo del itinerario peatonal, y de 2,5x2,5 cm. en caso contrario.

	<p>Alcorque delimitado por bordillo pétreo. A pesar de la carencia de rejilla protectora, el bordillo protege el hueco, evidenciando su presencia a invidentes y evitando la intrusión inesperada de peatones o sillas. Resultaría beneficioso un contraste de color más acusado entre bordillo y pavimento. La ubicación evitará el estrangulamiento del itinerario peatonal y su interrupción súbita.</p>
	<p>Alcorque delimitado por bordillo pétreo. A pesar de la carencia de rejilla protectora, el bordillo protege el hueco, evidenciando su presencia a invidentes y evitando la intrusión de peatones o sillas. Color de bordillo adecuadamente contrastado. La ubicación es correcta, en línea con otros elementos de mobiliario urbano.</p>
	<p>Alcorque protegido por elemento metálico. La luz de la rejilla es mayor de la máxima recomendada (2cm), lo que puede dar lugar a introducción de bastones, tacones, etc y propiciar caídas. La ubicación evitará el estrangulamiento del itinerario peatonal y su interrupción súbita.</p>
	<p>Alcorque protegido por elemento metálico. La luz de la rejilla resulta adecuada por ser menor que 2cm. Color de adoquín inmediato adecuado por contraste con el del pavimento. La ubicación evitará el estrangulamiento del itinerario peatonal y su interrupción súbita.</p>
	<p>Alcorque cubierto por una rejilla de Tramex en dos piezas, con celdilla de 20 x 20 mm que está enrasado con la acera. Se acepta en este caso el tamaño de la celdilla porque la norma especifica un máximo de 2,5 cm en áreas que no invaden el itinerario peatonal.</p>

	<p>En la imagen se puede ver un alcorque cubierto por una rejilla de fundición con celdilla de 25 x 20 mm que está correctamente enrasado con la acera. Sin embargo la reserva de crecimiento es excesiva y por tanto podría producir caídas por tropiezo.</p>
	<p>Alcorque protegido por losas. La protección del alcorque es adecuada desde el punto de vista de la accesibilidad, aunque limita en gran medida su función principal de absorción de agua. El color de las losas protectoras contrasta con el del pavimento, indicando la discontinuidad producida.</p>
	<p>Alcorque protegido por losas. Las losas protectoras contienen unos huecos de luz >2cm, inadecuados por el riesgo de introducción de bastones, tacones, etc. El color de las losas protectoras no contrasta adecuadamente con el del pavimento.</p>
	<p>Alcorque sin protección. La falta de protección del alcorque producirá la introducción de pie del peatón, especialmente de invidentes, y la posible introducción de la rueda de una silla de ruedas. La ubicación produce el estrangulamiento de la acera y corta el itinerario peatonal.</p>
	<p>Alcorque sin protección. La falta de protección del alcorque producirá la introducción de pie (y caída) del peatón, especialmente de invidentes. Asimismo, la posible introducción de la rueda de una silla de ruedas. El color del pavimento no contrasta con el resto. Se encuentra bien ubicado en el extremo de la acera, alineado con otros elementos de mobiliario urbano, lo cual reduce el peligro.</p>



Escaleras y rampas en la vía pública



Se colocarán pasamanos a ambos lados, de forma continua en todo el recorrido, prolongándose en el principio y fin de la misma, además de las bandas de señalización. Se evitarán materiales deslizantes o demasiado rugosos, así como aquellos que expuestos a calor sufran sobrecalentamientos.

La colocación de información táctil (Braille) sobre el pasamanos es de utilidad para personas con discapacidad visual. Los elementos que forman parte de la barandilla estarán diseñados de forma que no supongan riesgos para los usuarios. Los huecos no deben tener dimensiones mayores que 12 cm y se dispondrán de tal forma que no se facilite trepar por ellos.

Los anclajes de estos elementos deben ser resistentes de tal manera que se eviten movimientos u oscilaciones de los pasamanos. El pavimento será no deslizante tanto en seco como en mojado. La colocación y conservación del pavimento será tal que no existan cejas ni resaltes.

Se consideran rampas todos los recorridos inclinados dispuestos para salvar desniveles. Se señalarán de tal forma que se facilite su localización, por contraste cromático o de textura. El recorrido se mantendrá libre de obstáculos. Los elementos e instalaciones se situarán fuera del espacio de circulación de la rampa.

	<p>Color y textura no diferenciado en embarque.</p> <p>Las barandillas situadas en ambos lados y con sección y continuidad adecuada; sin embargo, falta el pasamanos inferior (a 70cm) y la prolongación inicial y final. La escalera debería ir acompañada de una rampa alternativa.</p>
	<p>Color y textura no diferenciado en embarque.</p> <p>Barandillas situadas en ambos lados adecuadas; falta el pasamanos inferior. Asimismo, por la anchura de la escalera, debería colocarse otra barandilla en medio. La rampa incrustada no sirve por la excesiva pendiente; al contrario, constituye un elemento de riesgo de deslizamientos.</p>

	<p>Color y textura no diferenciado en embarque.</p> <p>La escalera cuenta con una rampa alternativa, aunque de pendiente excesiva.</p> <p>Falta el pasamanos que debería estar colocada a ambos lados de la rampa y de las escaleras.</p>
	<p>Color y textura no diferenciado en embarque.</p> <p>No cuenta con una rampa alternativa, con el agravante de la situación en fondo de saco de la calle. La barandilla debería estar colocada a ambos lados, sin olvidar el pasamanos inferior (a 70cm del suelo).</p>
	<p>La detección de estos dos escalones se ve dificultado por la ausencia de contraste de color en el embarque y desembarque, lo cual constituye un riesgo dada la reducida dimensión. Asimismo, la ausencia de barandilla protectora y ubicación (en el itinerario peatonal) constituyen riesgos adicionales.</p>
	<p>La detección de los sucesivos tramos de escalera está dificultada por la ausencia de contraste de color y textura en embarque y desembarque, constituyendo un serio riesgo para invidentes o personas con deficiencia visual. Falta pasamanos en el otro lado de la escalera. La escalera debería contar con una rampa alternativa.</p>
	<p>Escaleras de directriz recta con una única barandilla central y dotados de pasamanos a una única altura. Esta solución no es recomendable ya que se producen interferencias entre dos personas que se crucen.</p>
	<p>La detección de los sucesivos tramos de escalera está dificultada por la ausencia de contraste de color y textura en embarque y desembarque, constituyendo un serio riesgo para invidentes. Ausencia de barandilla y pasamanos. La escalera debería contar con una rampa alternativa, fuera de la calzada.</p>

	<p>La escalera cuenta con una rampa alternativa, pero su punto de embarque inferior está alejado del paso de cebra, obligando a realizar un recorrido arriesgado por la calzada. La barandilla de protección carece de zócalo. La escalera desembarca directamente en la calzada, sin espacio previo de espera para el cruce.</p>
	<p>La ubicación de la escalera no es adecuada por interrumpir el itinerario peatonal, constituyendo un riesgo para invidentes por carecer de proyección hasta el suelo para su detección mediante bastón. El color y textura del pavimento en el embarque no es diferenciado, dificultando su detección.</p>
	<p>La ubicación de la escalera no es adecuada por provocar el estrangulamiento del itinerario peatonal. La falta de elementos de protección laterales constituye un riesgo de caídas, especialmente por estar situado en el itinerario peatonal. El desnivel en cuestión no es salvado por una rampa alternativa.</p>
	<p>Color no diferenciado en embarque. El pasamanos de la barandilla tiene un diámetro >5 cm., excesivo para su utilización como asidero. Falta la barandilla en un lado de la rampa así como el doble pasamanos a una altura inferior para garantizar su uso a personas de corta estatura o usuarios de silla de ruedas.</p>
	<p>La anchura de la rampa es reducida (<1,20m). En la barandilla falta un segundo pasamanos inferior y el zócalo de protección. No existe barandilla en el otro lado. La pendiente parece superior al 10%.</p>
	<p>La detección de la escalera puede resultar difícil por la ausencia de contraste de color en los pavimentos. La falta de barandillas, además del riesgo para usuarios de la rampa, constituye un peligro por quedar escalones sueltos. Este tipo de escaleras son muy peligrosas para las personas ciegas y deficientes visuales.</p>

	<p>En la escalera, las barandillas no cubren la totalidad de los escalones.</p> <p>La rampa alternativa tiene una pendiente excesiva, barandilla sin zócalo ni pasamanos inferior, así como la ausencia de barandilla o pasamanos en la parte interior de la misma</p>
	<p>La situación de muchos barrios en las faldas de los montes genera situaciones de entornos urbanos de gran pendiente. Las rampas que salvan estas pendientes tienen una pendiente excesiva, y carecen de áreas de descanso.</p> <p>También es imprescindible la instalación de doble barandilla a ambos lados de la rampa.</p>
	<p>Las escaleras de la imagen, disponen únicamente de un pasamanos y aunque es correcto en cuanto a dimensiones y facilidad de uso resulta insuficiente.</p> <p>En este caso debería tenerse en cuenta que las personas de edad avanzada o con problemas de fatiga necesitarían poder descansar en los tramos intermedios.</p>

Adecuación de rejillas y registros

Las rejillas instaladas en zonas de circulación peatonal, deberán colocarse de forma que queden perfectamente enrasadas con el pavimento circundante. Los huecos deberán ser cuadrado y no deberán superar los 10 mm de lado para evitar que las ruedas de menor anchura de las sillas queden encajadas (en el mercado hay sillas de ruedas, andadores y cochecitos de niño con ruedas de 18 mm de ancho) y deberán colocarse de forma que la mayor dimensión del hueco quede perpendicular a la dirección de marcha. El diámetro del taco de goma de apoyo de bastones, muletas y andadores suele oscilar entre 25 y 40 mm.

Las tapas de registro colocadas en espacios destinados a la circulación o estancia peatonal, deberán colocarse de forma que queden enrasadas con el pavimento circundante, sin cejas ni resaltos y bien asentadas, de forma que se evite cualquier movimiento. El acabado superficial será tal que impida el deslizamiento en seco y mojado. Los registros ubicados en dichos itinerarios se situarán en el mismo plano que el pavimento circundante.

	<p>La luz de los huecos es menor de 2cm, con lo que se evita la introducción de bastones, tacones, ruedas, etc. No se produce resalte sobre el nivel del pavimento, por lo cual no reviste riesgo de caídas.</p>
	<p>La luz de hueco es superior a los 2cm, por lo que existe riesgo de introducción de bastones, tacones, ruedas, etc. Sin embargo, no existe resalte sobre el nivel del pavimento.</p>
	<p>Se produce un pequeño resalte en uno de los extremos, que puede resultar causa de tropezones y caídas.</p>
	<p>La rejilla no permite ser esquivada por las sillas de ruedas y cochecitos infantiles. Por ello se debe cuidar que la dimensión mínima del hueco no supere los 10 mm. En este caso además dado el ancho de la rejilla podría producir accidentes por falta de adherencia y superficie de contacto.</p>
	<p>Esta rejilla está mal situada ya que ocupa parte del área destinada al tránsito de cruce. Como el ancho de la rejilla supera los 15 mm., puede producir enganches en la silla de ruedas en una situación crítica por tratarse de un cruce de calzada. Los sumideros deben situarse aguas arriba en los pasos de peatones.</p>

La iluminación del itinerario urbano; tipos de farolas

Las farolas deberán estar íntegramente diseñados como polos de señalización. Se recomienda para todas las calles de la ciudad la adecuación a la escala peatonal mediante iluminación “amable” que permita una perfecta identificación de los elementos del viario urbano pero sin producir deslumbramientos o contaminación lumínica.

	<p>La altura de las farolas está planteada para servicio al tráfico rodado, ya que resultan demasiado altas para los peatones.</p> <p>Su ubicación es correcta por estar alineadas con otros elementos de mobiliario urbano.</p>
	<p>La altura de este tipo de farola, en dos niveles, responde a las exigencias tanto de peatones como de vehículos.</p> <p>Su ubicación es correcta por estar alineadas con otros elementos de mobiliario urbano.</p>

Obras mal señalizadas y otros peligros

Delimitación y Señalización de obras de forma adecuada, evitando cintas colgadas y elementos móviles que puedan ser fácilmente retirados y provocar accesos involuntarios dentro de la obra. Se protegerán de manera especial los cambios de nivel. Los pasos bajo andamiajes deberán cumplir las consideraciones mínimas de paso establecidas en las Directrices Generales y la normativa, y dispondrán de señalización luminosa nocturna.

	<p>Una obra urbana requiere una señalización adecuada de manera que una persona con deficiencia visual (especialmente si se guía con bastón) pueda detectar fácilmente dicho elemento y no golpearse con tablonos o elementos salientes del andamiaje,...</p>
	<p>Falta un paso seguro y adecuado, que garantice así la continuidad del itinerario peatonal y no obligue al peatón a circular por la calzada, como en la imagen, creando situaciones de peligro. Para ello es necesario que, salvo elementos puntuales, dicho paso permita el cruce de dos peatones.</p>
	<p>Un elemento de peligro es la existencia de escalones sueltos en el recorrido peatonal difíciles de detectar para algunas personas (gente con discapacidad visual o simplemente peatones distraídos) y difíciles de salvar para otros (personas en silla de ruedas, con carrito de bebé, personas con muletas o mayores con dificultad de movimiento,...).</p>
	<p>En otras ocasiones son los accesos a locales los que provocan peligrosos escalones y desniveles, normalmente sin proteger, y en muchos casos difíciles de detectar ya que no se ha diferenciado el pavimento. Muchas veces, la excesiva inclinación de los viales provoca la aparición de escalón en los accesos a los edificios.</p>
	<p>Incluso entornos urbanos como los del emblemático edificio Guggenheim Museoa no se salvan de las barreras. En este caso la nivelación de escalones es inadecuada (excesiva pendiente y sin descansillos). El uso del pasamanos en la escalera es incompatible con el escalón lateral que produce la "nivelación" de escalones</p>

1.5.- Mobiliario urbano

Se entiende por mobiliario urbano, el conjunto de objetos a colocar en los espacios exteriores, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización, de modo que su modificación o traslado no genere modificaciones substanciales: semáforos, señales, paneles informativos, carteles, cabinas telefónicas, fuentes públicas, servicios higiénicos, papeleras, marquesinas, asientos y cualquier otro de análoga naturaleza, tanto los que se sitúen de forma eventual como permanente.

Se deben distinguir aquellos elementos con diseño adecuado de aquellos que no lo son o de aquellos que, a pesar de ser de diseño adecuado, su colocación los hace incumplir la normativa y las condiciones de buena práctica.

A continuación se citan los diferentes componentes de mobiliario urbano con comentarios sobre su idoneidad en cuanto a diseño y ubicación. La ubicación es una característica determinante en el mobiliario, pues una mala colocación de un buen diseño resulta inaccesible y hasta incluso un peligro en algunos casos.

Los epígrafes siguientes de mobiliario urbano recogen información documental y fotográfica detectadas durante los recorridos de análisis urbano. Las características principales de los diferentes tipos de mobiliario se comentan en el inicio de cada epígrafe. Se detallan a continuación las principales tipologías y situaciones inexistentes en lo referente al mobiliario urbano.

Tipos de bancos; aspectos positivos y negativos

Según dispone la normativa aplicable, los bancos de los espacios libres de uso público tendrán el asiento situado a una altura comprendida entre 40 y 50 cm, disponiendo de respaldo y reposabrazos, estos a una altura entre 20 y 25 cm sobre el nivel del asiento. Cuando la propuesta de sustitución sea positiva y tenga un asterisco, hay que tener en cuenta lo siguiente:

A pesar de que se proponga su sustitución como modelo de banco, la normativa establece la no obligatoriedad de que, allí donde haya bancos, se instale uno accesible cada 50 m. como máximo, pudiéndose utilizar otros tipos de banco siempre que sea de manera complementaria a los accesibles, ajustándose a las condiciones ergonómicas que faciliten el levantarse y sentarse.





Además, a pesar de que los reposabrazos son exigibles por ley, pudieran no ser siempre necesarios, e incluso en ocasiones, ser perjudiciales, pues impiden la transferencia desde una silla de ruedas. Por ello lo ideal es situar bancos que alternativamente tengan reposabrazos y no los tengan, o bien que sean abatibles.

	<p>A pesar de llevar incorporado el respaldo, faltan los reposabrazos. La continuidad del respaldo banco es correcta.</p> <p>La detección se ve dificultada por los vuelos laterales para las personas de visión reducida, ya que no es detectable por el bastón. La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal.</p>
	<p>A pesar de tener posibilidad de respaldo, faltan los reposabrazos. La detección es correcta por la proyección hasta el suelo, detectable por bastón.</p> <p>La ubicación es correcta al estar fuera del itinerario peatonal. Sin embargo, al estar empotrado en el muro, imposibilita la colocación de silla de ruedas en el lateral</p>
	<p>A pesar de tener posibilidad de respaldo, faltan los reposabrazos. La detección se ve impedida por la falta de elementos laterales detectables por bastón, llegando a ser un riesgo para invidentes.</p> <p>La ubicación es correcta al estar fuera del itinerario peatonal.</p>
	<p>A pesar de llevar incorporado el respaldo, faltan los reposabrazos. La detección se ve dificultada por los vuelos laterales para las personas de visión reducida, ya que no es detectable por el bastón.</p> <p>La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal.</p>
	<p>Dadas las características de este tipo de banco no se considera accesible según la normativa, ya que carece de reposabrazos, y el asiento está más bajo que lo estipulado en la normativa vigente.</p>

	<p>Faltan tanto el respaldo como los reposabrazos, convirtiéndole en un elemento deficiente para el descanso y con dificultades para la incorporación.</p> <p>La detección lateral es correcta. La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal.</p>
	<p>La continuidad del banco no es correcta, ya que el respaldo no continúa hasta el extremo, constituyendo un riesgo de caída hacia atrás. La detección se ve dificultada por los vuelos laterales para las personas de visión reducida, ya que no es detectable por el bastón. La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal.</p>
	<p>Lleva correctamente incorporado respaldo y reposabrazos. La detección lateral es posible gracias a la proyección sobre el suelo. La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal, en línea con otros elementos de mobiliario urbano, con un espacio adecuado para situar sillas de ruedas en los laterales.</p>
	<p>Lleva correctamente incorporado respaldo y reposabrazos. La detección lateral es posible gracias a la proyección sobre el suelo. La ubicación no es correcta al estar situado en la fachada, con un espacio adecuado para situar sillas de ruedas en los laterales.</p>
	<p>La altura del banco y del reposabrazos es la adecuada, dispone de respaldo, y no tiene voladizos.</p> <p>La ubicación es correcta al estar ubicado fuera del itinerario peatonal, en línea con otros elementos de mobiliario urbano.</p>
	<p>Lleva correctamente incorporado respaldo y reposabrazos. La detección lateral es posible gracias a la proyección sobre el suelo. La ubicación parece correcta al estar fuera del itinerario peatonal, con un espacio adecuado para situar sillas de ruedas en los laterales.</p>

Diseño y ubicación de bocas de riego

La normativa especifica que cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m. se prolongará hasta el suelo con toda su máxima proyección en planta. También serán visibles por su volumen y color

	<p>Este elemento es fácilmente detectable tanto por su altura, 1,10 m., como por su color rojo. Esta convenientemente proyectado en planta, sin apenas voladizos.</p> <p>Está ubicado cerca del itinerario por lo que puede provocar algún problema.</p>
	<p>Este elemento es fácilmente detectable tanto por su altura, 0,50 m., como por su color rojo y gris. Esta convenientemente proyectado en planta, sin apenas voladizos. Está ubicado en el lado de la fachada por lo que puede provocar algún problema para personas con ceguera.</p>
	<p>Esta boca de riego no presenta ningún problema de accesibilidad en cuanto a su diseño. En ocasiones, por problemas de mantenimiento, falta la carcasa superior que cubre el elemento, dejando al descubierto orificios que pueden crear riesgos innecesarios, sobre todo a niños</p>
	<p>Esta boca de riego no presenta ningún problema de accesibilidad en cuanto a su diseño. En ocasiones, por problemas de mantenimiento, falta la carcasa superior que cubre el elemento, dejando al descubierto orificios que pueden crear riesgos innecesarios, sobre todo a niños</p>

Diseño y ubicación de bolardos

La normativa especifica que los bolardos o mojones que se coloquen en los espacios libres de uso público, serán visibles por su volumen y color y no serán susceptibles de engancho. Además no deben presentar voladizos o salientes no proyectados hasta la planta.

	<p>El color contrasta claramente con los colores del entorno.</p> <p>Detección correcta mediante bastón por su proyección hasta el suelo.</p> <p>Ubicación correcta fuera de itinerarios peatonales.</p>
	<p>El color de los bolardos no contrasta con el del pavimento, pudiendo no ser detectados por personas de visión reducida.</p> <p>Proyección hasta el suelo correcta para su detección.</p> <p>Ubicación correcta entre itinerario peatonal y zona de estancia.</p>
	<p>El color es correcto por el contraste con los colores del entorno.</p> <p>Su detección está dificultada por no proyectarse hasta el suelo en el centro, ocasionando un riesgo para invidentes (introducción del bastón).</p> <p>Ubicación correcta fuera de itinerarios peatonales.</p>
	<p>Horquilla de alzada baja. Auténtica trampa para las personas que circulan distraídamente por la acera o con dificultades de visión. Deben ser suprimidas radicalmente.</p>
	<p>El color es correcto por el contraste con los colores del entorno.</p> <p>Su detección está dificultada por proyectarse hasta el suelo solamente en el centro, constituyendo un riesgo.</p>

	<p>Bolardo de color contrastado con el pavimento, aunque no con el bordillo.</p> <p>Diseño adecuado ya que la proyección de su sección hasta el suelo y su altura facilitan su detección.</p> <p>Ubicación en itinerario peatonal adecuada.</p>
	<p>Bolardo de color contrastado con el pavimento, aunque no con el bordillo.</p> <p>Diseño adecuado ya que la proyección de su sección hasta el suelo y su altura facilitan su detección.</p> <p>Ubicación en itinerario peatonal inadecuada.</p>
	<p>El color es correcto por el contraste con los colores del entorno.</p> <p>Su detección está dificultada por su baja altura, constituyendo un riesgo</p>
	<p>Bolardo de fundición de baja alzada. Estos bolardos, debido a su poca altura, resultan difíciles de detectar cuando hay abundante circulación peatonal, provocando tropiezos y caídas</p>
	<p>Bolardo prefabricado. Debería retirarse por el peligro que entraña. Puede ser causa de tropiezos y accidentes sobre todo en condiciones de iluminación baja o inclemencias meteorológicas. Apenas se puede localizar ya que no contrasta adecuadamente con el pavimento circundante.</p>

Diseño y ubicación de Contenedores

Los contenedores se situarán de forma que no entorpezcan el tránsito peatonal, las bocas de contenedores se instalarán a una altura de 90 cm., sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso.

	<p>La ubicación es correcta por quedar fuera de itinerarios peatonales.</p> <p>La accesibilidad, sin embargo, no lo es por la orientación inadecuada del orificio de introducción de vidrio y por su altura excesiva (>1,20m).</p>
	<p>La idoneidad de la ubicación es dudosa por encontrarse en la acera y necesitar un espacio anterior de utilización propio, que puede obstruir el itinerario peatonal. La altura del orificio parece excesiva (>1,20m) por lo que su accesibilidad no es idónea, aunque el orificio es identificable.</p>
	<p>La ubicación es correcta por quedar fuera de itinerarios peatonales, siempre que la acera tenga una anchura tal que permita un espacio anterior de utilización del contenedor. La altura de apertura (barra en el suelo) y facilidad de identificación del mecanismo permiten una buena accesibilidad.</p>
	<p>La ubicación es correcta por quedar fuera de itinerarios peatonales.</p> <p>La accesibilidad, sin embargo, se ve impedida por la situación alejada de la acera (colocación por el servicio de recogida) y la excesiva altura del orificio.</p>
	<p>La ubicación es correcta por situarse fuera del itinerario peatonal contando con espacio de utilización. La altura del orificio parece excesiva, aunque la identificación del mecanismo es fácil. La señalización es insuficiente, al tratarse de contenedores de varios tipos de basura</p>

Ubicación y diseño de las cabinas de teléfono

Las cabinas de teléfonos frecuentemente no se encuentran adaptadas para la utilización por ciertos colectivos de personas discapacitadas. Los fallos más frecuentes en cuanto al diseño son:

- La altura del teléfono es excesiva para su cómoda utilización por usuarios de sillas de ruedas (altura máxima recomendada 90cm).
- En cabinas cerradas, las dimensiones interiores son insuficientes para la introducción de sillas de ruedas y las puertas son difíciles de usar para personas obesas.



Las incorrecciones en cuanto a la ubicación dentro de los itinerarios peatonales se dan habitualmente por las siguientes razones:

- El estrangulamiento y/o interrupción del recorrido peatonal, bien por ancho insuficiente del mismo o por ubicación del elemento en el centro.
- Las cabinas de tipo mural producen un vuelo sin proyección hasta el suelo, que en caso de estar colocadas perpendicularmente al itinerario peatonal pueden resultar peligrosas para invidentes.



Buzones; ubicación y tipos utilizados



La ubicación en un extremo de la acera parece adecuada por no obstaculizar el itinerario peatonal. El color contrasta con el entorno. La altura del orificio de introducción de cartas pese a ser algo parece excesiva (>1,20m), por lo que su accesibilidad no es correcta, aunque su orientación es la idónea.



La ubicación en un extremo de la acera parece adecuada por no obstaculizar el itinerario peatonal. La accesibilidad es correcta por la altura más adecuada del orificio y su orientación hacia la acera. El color contrasta con el entorno. Carece de información accesible sobre horarios de recogida.

Tipologías de papeleras

	<p>La ubicación es correcta por quedar fuera de itinerarios peatonales.</p> <p>La detección se ve impedida por la falta de proyección vertical hasta el suelo, constituyendo por ello un riesgo para invidentes. La accesibilidad no es correcta por la excesiva altura de apertura.</p>
	<p>La ubicación es correcta por quedar fuera de itinerarios peatonales. La detección es correcta por contar con proyección hasta el suelo. La altura de apertura y acceso desde el itinerario peatonal son correctos. Es un elemento recomendable desde el punto de vista de la accesibilidad.</p>
	<p>La falta de proyección hasta el suelo sería un riesgo para invidentes si estuviera colocada en la acera.</p> <p>La altura de apertura es correcta, aunque debido a la distancia desde la acera, su accesibilidad no es correcta.</p>
	<p>Este tipo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
	<p>Este tipo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacerla difícilmente detectable por usuarios de bastón guía, y su boca está situada por encima de lo permitido.</p>
	<p>Este tipo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacerla difícilmente detectable por usuarios de bastón guía. También se observa que estas papeleras están situadas a una altura superior de la permitida.</p>

Fuentes bebedero; principales problemas detectados

Según la ley, no deberá existir cambios de nivel que impidan el acercamiento a cualquier persona usuaria y si el accionamiento es manual, deberá estar situado a 90cm como máximo desde el suelo y ser manejable para personas con dificultades de manipulación. Si existen rejillas de desagüe serán antideslizantes en seco y en mojado y tendrán una apertura máxima de 2,5 x 2,5 cm.

	<p>La altura de la salida de agua es correcta, sin embargo la aproximación está dificultada por la concha adosada. Su detección por invidentes es dificultosa por la carencia de proyección en el suelo.</p> <p>El sistema de apertura debe permitir su uso por niños o personas con poca fuerza en la muñeca.</p>
	<p>La ubicación de la fuente es correcta ya que no dificulta el paso dentro del itinerario peatonal.</p> <p>La altura de la salida de agua es excesiva (>1,20cm) y la aproximación está impedida por el escalón circular y por la misma forma de la fuente.</p>
	<p>La ubicación de la fuente es correcta, fuera de itinerarios peatonales. Su idoneidad dependerá de la anchura de la acera y de la alineación con otras piezas de mobiliario urbano. La altura de la salida de agua es correcta. La aproximación es posible, ya que no está impedida por ningún elemento. La rejilla está enrasada y es de luz adecuada.</p>
	<p>Aunque su ubicación no obstaculiza el paso, La aproximación está dificultada enormemente por el pilón de recogida y la altura de la salida de agua es excesiva.</p>

	<p>Esta fuente se puede considerar accesible, por lo que solo se debería cambiar la rejilla por otra antideslizante. La ubicación de la fuente es correcta, fuera de itinerarios peatonales. Su idoneidad dependerá de la anchura de la acera y de la alineación con otras piezas de mobiliario urbano.</p>
	<p>Esta fuente no puede considerarse accesible debido principalmente a que no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona</p>
	<p>Esta fuente es el paradigma de la inaccesibilidad. Resulta peligrosa para los niños. Inaccesible para sillas de ruedas y personas de edad avanzada. Es necesaria una presión elevada y constante para su accionamiento</p>
	<p>La fuente de la imagen no es adecuada para ser utilizada por niños pequeños. Tiene el grifo demasiado alto y es necesaria una presión elevada y constante para su accionamiento</p>
	<p>Esta fuente puede considerarse accesible ya que cumple con todos los parámetros establecidos por la ley, sin embargo si se recomienda cambiar la rejilla por otra cuya apertura sea como máximo sea de 2,5 cms.</p>
	<p>Esta fuente no puede considerarse accesible debido principalmente a que no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona</p>

Jardinera, diseño y ubicación

Según la normativa cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m se prolongará hasta el suelo con toda su máxima proyección en planta

	<p>Este tipo de jardinera se considera accesible, ya que no presenta voladizos, y se encuentra fuera del itinerario peatonal</p>
	<p>Este tipo de jardinera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacerla difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
	<p>Este tipo de jardinera puede considerarse accesible puesto que presenta todo su perímetro proyectado a planta.</p>
	<p>Este tipo de jardinera puede considerarse accesible puesto que presenta todo su perímetro proyectado a planta, aunque no se encuentra fuera del itinerario peatonal, pudiendo provocar accidentes.</p>

1.6.- Problemas específicos de las Zonas Libres

En nuestros pueblos y ciudades existen parques urbanos y áreas verdes en número elevado. Sin embargo sus características no los hacen idóneos para su utilización por todos los ciudadanos.

1. Existen problemas en ese sentido comenzando por los accesos a los parques. La inexistencia de plazas reservadas y un número escaso de medios adaptados para poder llegar.
2. Los senderos y pistas suelen estar confeccionados con materiales que dificultan su utilización por usuarios de sillas de ruedas. Ya que se trata de terrenos disgregados o en los que las ruedas de las sillas no disponen de la movilidad suficiente. El pavimento empleado en muchos parques a base de adoquín no resulta adecuado para las sillas de ruedas.
3. Existen multitud de peldaños aislados y cambios de nivel no acompañados de rampas o medios alternativos.
4. No existen habitualmente itinerarios adaptados accesibles alternativos a aquellos que resultan inaccesibles o dificultosos para los diferentes tipos de usuarios.
5. La señalización es habitualmente insuficiente, de difícil lectura o confusa.
6. Las zonas libres próximas a elementos de peligro deben estar protegidas para evitar accidentes de niños específicamente.
7. Los bancos y elementos de descanso no son adecuados en su mayor parte. Los bancos continuos impiden que haya personas en silla de ruedas que se puedan situar de forma paralela e integrada en la unidad. Los bancos aislados dificultan la formación de corrillos de charla, sobre todo entre personas mayores que necesitan lugares específicos en ese sentido.
8. Existe un nivel de iluminación nocturna insuficiente, existiendo zonas o ángulos oscuros que crean inseguridad. Los elementos de iluminación, además, no suele servir para facilitar, mediante su disposición ordenada, la comprensión espacial de las diferentes zonas e itinerarios.

A continuación podemos ver imágenes ilustrativas de las indicaciones comentadas anteriormente (las imágenes no corresponden a ningún espacio de este municipio).



En la imagen un plano de zona de un parque. Existe una dificultad de lectura procedente de su ubicación con respecto al sol. No tiene leyendas ni explicación alguna que se corresponda con indicaciones en los senderos. No tiene traducción a braille.



El pavimento empleado en el parque de la imagen a base de adoquín no resulta adecuado para las sillas de ruedas. El pasamanos empleado en la rampa es hermoso pero inútil para su uso por personas con necesidad de asistencia en la subida o descenso. Carece de pasamanos en ambos lados. Los bancos continuos impiden que haya personas en silla de ruedas que se puedan situar de forma paralela e integrada en la unidad.



Las zonas libres próximas a elementos de peligro deben estar protegidas para evitar accidentes de niños específicamente.



El puente de la imagen posee un cambio de nivel dificultoso para un usuario de silla de ruedas.



Los bancos aislados dificultan la formación de corrillos de charla, sobre todo entre personas mayores que necesitan lugares específicos en ese sentido. El banco de la imagen carece de reposabrazos aunque su diseño es bastante adecuado.



En la imagen se aprecia la arena suelta que forma las veredas y sendero de forma casi constante en los parques visitados.

2.- PROPUESTAS GENERALES

Como se ha reflejado con anterioridad, se debe tratar como prioritario el establecimiento de itinerarios accesibles, y en el caso de que el itinerario directo no resulte potencialmente adaptable, por la razón que fuere, elevadas pendientes, estrechamientos insolubles etc. debería establecerse un itinerario alternativo que permita a todos los ciudadanos llegar a su destino sin inconvenientes así como un sistema alternativo de transporte adaptado.

Entre las acciones prioritariamente acometibles se encuentran:

- a) La creación o mejora de zonas y/o aceras accesibles
- b) La reducción del efecto barrera de infraestructuras de transporte
- c) La reducción del efecto disuasorio de la topografía

Mediante el estudio realizado de emplazamiento de ascensores, escaleras y sistemas que permitan salvar los obstáculos naturales del terreno. Las soluciones habituales en caso de presentarse problemas en relación con la pendiente son las expuestas con exhaustividad en las consideraciones específicas.

Como ya se ha dicho, el objeto de este Plan Especial de Accesibilidad es de analizar los itinerarios peatonales desde el punto de vista de la accesibilidad, y proponer soluciones que sirvan para solventar los problemas planteados.

El Plan propone ensanchar las aceras de la calle en aquellos tramos en los que éstas no cumplen con las dimensiones mínimas establecidas por la Normativa, de tal manera que la ubicación de elementos de mobiliario urbano en la vía pública mantenga siempre un ancho mínimo de paso accesible.

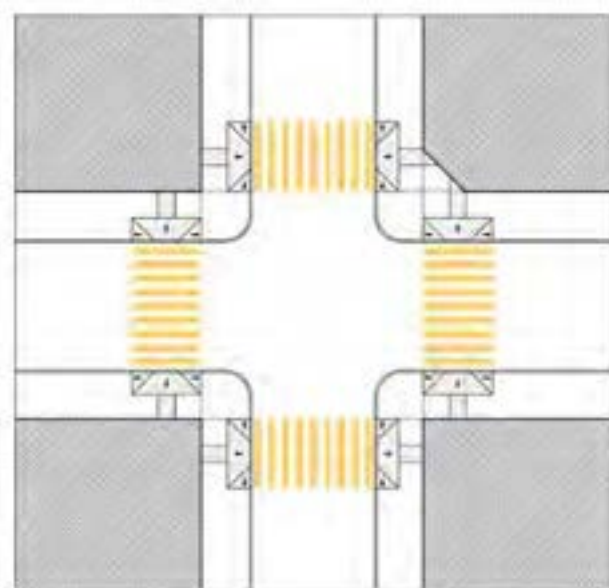
El ensanchamiento de la acera comporta la reubicación de los elementos existentes en ese tramo. Es necesario que las calles tengan un ancho que permita la instalación de elementos comunes de urbanización y de mobiliario urbano, sin ocupar el ancho libre peatonal.

En aquellos casos en los que la acera no existe y las características de la calle lo permiten, el Plan prevé la construcción de aceras con las dimensiones adecuadas según lo establecido por la Normativa.

En aquellas aceras con ancho de paso suficiente, el Plan hace un análisis de la ubicación y el diseño de los elementos de mobiliario urbano con tal de que estos no afecten a la circulación de las personas.

El Plan propone en estas aceras, la reubicación de los elementos bien diseñados pero colocados de tal manera que no dejan una anchura de paso mínima o la sustitución de esos elementos que por su diseño, suponen un peligro para los peatones.

En algunas aceras no existen las condiciones de anchura o pavimentación adecuadas para su correcta utilización por ciudadanos con necesidades especiales. Los pavimentos deslizantes o la insuficiencia de anchura constituyen problemas para los desplazamientos y la movilidad. Este hecho resulta especialmente delicado en el caso de áreas con elevados niveles de circulación peatonal.



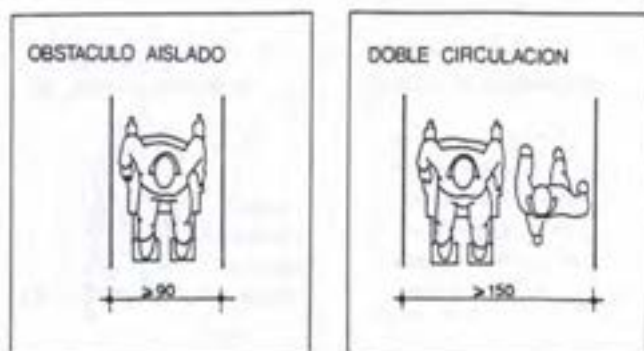
Dentro del Plan de Accesibilidad se propone cambiar la tipología de algunas calles para poder transformarlas en calles de plataforma única, peatonal o mixta (peatones y vehículos), de manera que toda la anchura de la calle tenga un mismo plano a nivel. Se propone en aquellas calles donde su ancho no permite una correcta ampliación de las aceras o bien en aquellas calles que por su actividad representan un eje cívico importante.

2.1.- Recomendaciones para itinerarios peatonales

Todas las superficies destinadas para la circulación peatonal en el ámbito del espacio público, conforman el sistema peatonal, el cual articula el acceso a los espacios públicos, las edificaciones y el transporte.

El trazado y diseño de los itinerarios públicos o privados de uso comunitario, destinados al tránsito de peatones o al tránsito mixto, de peatones y vehículos, se realizará de forma que se garantice la accesibilidad. Las especificaciones técnicas del diseño y trazado serán las siguientes:

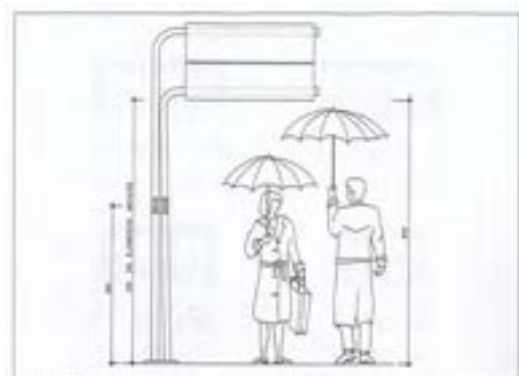
1.- La anchura mínima de paso libre de obstáculos será de 2,00 m., excepto en urbanizaciones de viviendas de densidad igual o inferior a 12 viviendas /Hectárea en las cuales dicha anchura se podrá reducir a 1,50 m, siempre y cuando se instalen superficies de encuentro y giro, que permitan inscribir un cuadrado libre de obstáculos de 1,80 x 1,80 m. con una distancia máxima entre ellos de 20 m. y siempre que estén a la vista entre sí.



2.- La altura libre de paso en cualquier punto del itinerario será como mínimo de 2,20 m.

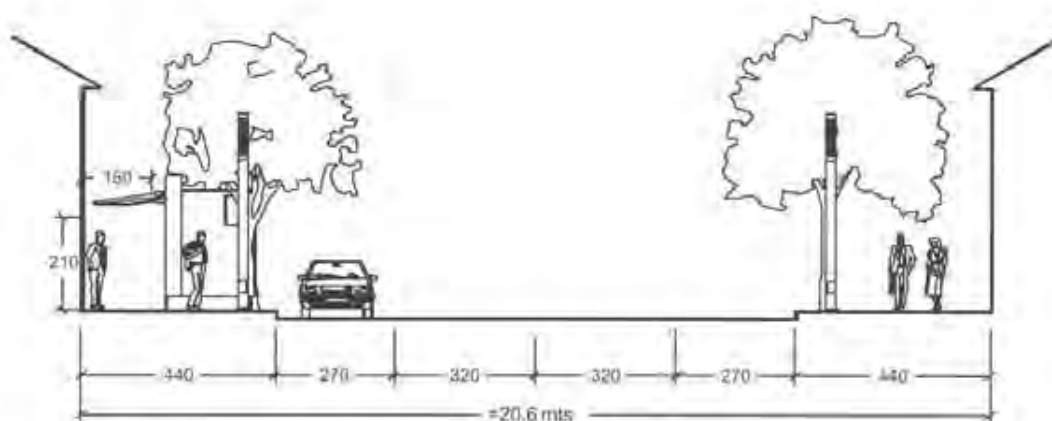
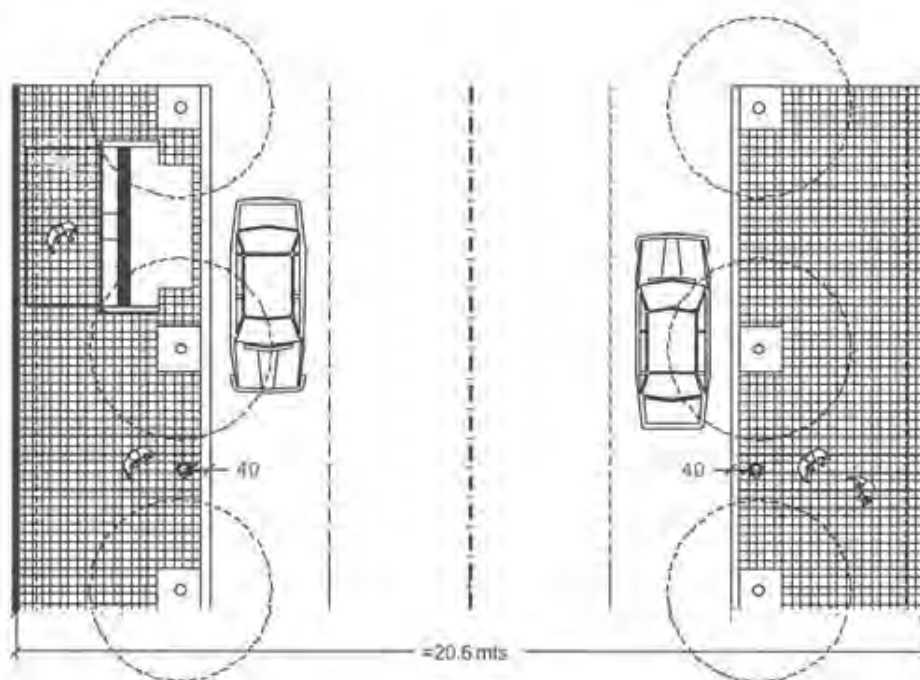
3.- La pendiente longitudinal será menor o igual al 6%.

4.- La pendiente transversal será como máximo de 2%, recomendándose 1.5%.



5.- La altura máxima de los bordillos en caso de aceras será de 12 cm., recomendándose de canto redondeado con un radio máximo de 1 cm. o bien, achaflanado de 2 cm.

6.- Excepcionalmente, cuando en la construcción de itinerarios peatonales aparezcan contradicciones con la normativa urbanística o sean de difícil materialización, por razón de la topografía, se adoptaran las medidas que mejor garanticen la accesibilidad. En estos casos, será necesario justificar la solución adoptada en un informe de los Servicios Municipales previo a la concesión de la licencia. Para el conocimiento del Consejo Vasco de Accesibilidad, se le dará traslado de estos expedientes.



2.2.- Zonas de accesibilidad compleja

Las consideraciones generales en este apartado pasan por la creación de itinerarios que garanticen el acceso a la totalidad del casco urbano sin interrupciones o “zonas de sombra”, así como la reducción del efecto disuasorio de la topografía y el efecto barrera de las infraestructuras de transporte. Para todo ello se plantean las siguientes recomendaciones:



– ***Extremar las facilidades de transporte***

Disponer de reserva de aparcamiento lo más próximo posible a los principales puntos de destino, así como incrementar el servicio de transporte público adaptado en esas zonas.

– ***Consideración de itinerarios alternativos accesibles***

Se debe tratar como prioritario el establecimiento de itinerarios accesibles, y en el caso de que itinerario directo no resulte potencialmente adaptable, por la razón que fuere, debe establecerse un itinerario alternativo accesible, que permita a todos los ciudadanos llegar a su destino sin inconvenientes. Estos recorridos deberán estar adecuadamente señalizados, tanto en lo referente al itinerario alternativo como a la pendiente del itinerario principal.

– ***Instalación de elementos auxiliares de ayuda***

Establecer pequeñas zonas llanas de descanso en tramos de fuerte pendiente, con espacio suficiente de maniobra y equipadas con bancos o elementos de apoyo. Por otra parte se dispondrán barandillas y pasamanos de ayuda para facilitar la circulación peatonal en estas zonas.

– ***Mejora de los elementos y mecanismos para salvar desniveles***

Acondicionamiento de las escaleras y rampas existentes para mejorar su accesibilidad (pendiente, proporción y dimensiones, barandillas, señalización,...) así como de los elementos mecánicos existentes (características y funcionamiento de los ascensores en la vía pública, etc,...). Además se planeará el estudio de nuevos emplazamientos de ascensores, escaleras y sistemas que permitan salvar los obstáculos naturales del terreno.

2.3.- Propuestas sobre adecuación de las aceras

La normativa establece con claridad las características que deben tener los recorridos peatonales. Por otra parte la experiencia en el trabajo con colectivos de discapacitados plantea unas recomendaciones que pueden complementar, siempre manteniendo como mínimos los establecidos en la ley. Entiéndanse, por tanto, estos criterios y recomendaciones como orientativos.

Dimensiones en aceras

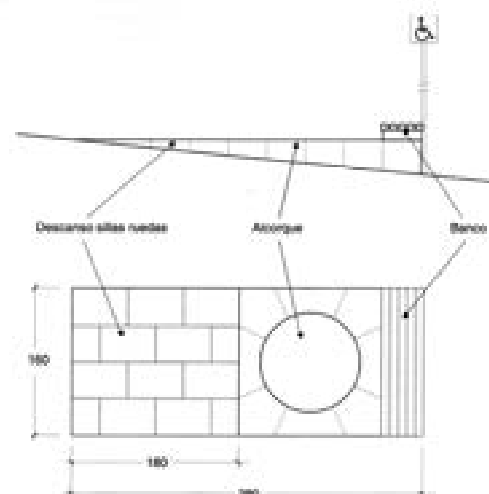
a) Las aceras y senderos peatonales deben tener un ancho mayor o igual a 2,00 m. y en los sitios de giro o cruces peatonales se debe mantener ese mismo ancho como mínimo.

b) En áreas históricas en las cuales las vías son muy estrechas, se debe garantizar un recorrido con un ancho mínimo de 1.20 m., con sitios de intersección y giro mayores o iguales a 1.80 m., los cuales deben estar libres de obstáculos.

De no ser factible lo anterior se podrá integrar la acera con la calzada (plataforma única) ampliando su ancho y demarcando con una adecuada señalización, cambio de textura y elementos de protección, el tránsito de los peatones.

c) La pendiente longitudinal de las aceras y senderos debería ser inferior a un 6 %, la pendiente transversal máxima de un 2% y la mínima del 1%, en dirección a la calzada o zona de desagüe. Para los casos en que la pendiente sea superior al 6 % por causa de la topografía, se deberán contemplar zonas planas de descanso de 1.50 mts de longitud cada 50 m., de ser necesario se dispondrá de elementos de protección y seguridad, como bordillos y pasamanos.

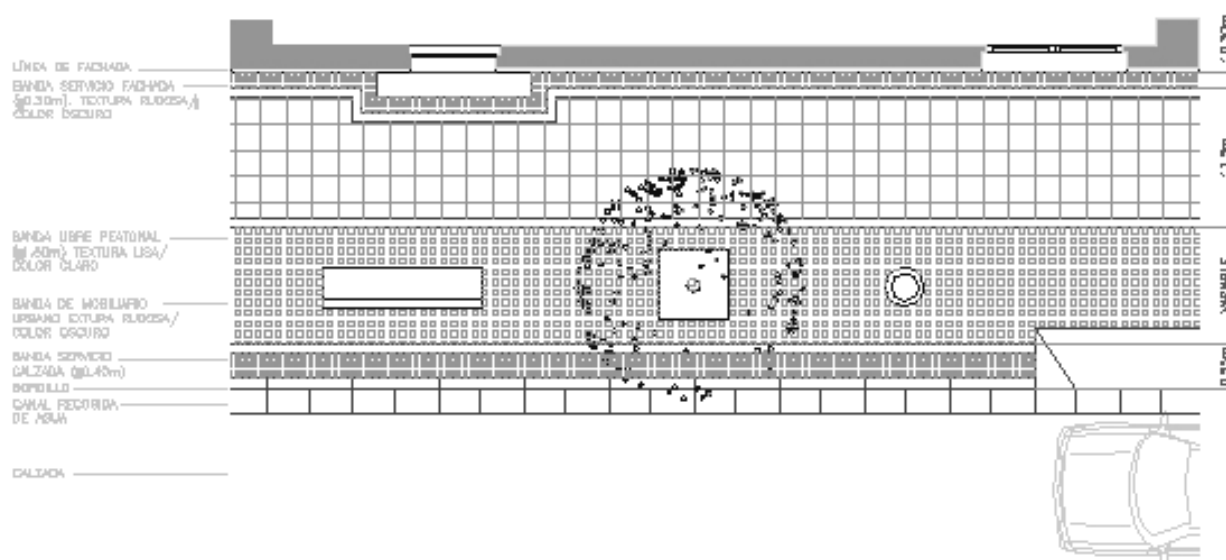
d) En aquellos lugares de difícil acceso peatonal se deben implementar rutas alternativas y sistemas tales como ascensores, vehículos especiales, sistemas mecánicos, teleféricos u otros modos de acceso y recorrido que permitan llegar a zonas donde se concentren actividades, espacios públicos, equipamientos y edificaciones de interés público.



e) En las aceras se deben distinguir claramente tres zonas:

1. *Banda de afección de fachada.* Es el espacio contiguo a la alineación de fachada, que absorbe las irregularidades de la misma. Recomendamos que su anchura no exceda de 30 cm (Es habitual el considerar el ancho de una baldosa). En esta banda se dan los accesos a la edificación, las ventanas, sitios de exhibición, vitrinas comerciales, bajantes, conductos y otros elementos.
2. *Banda libre peatonal.* Es el espacio libre de obstáculos que posee continuidad a lo largo de todo el recorrido del itinerario. Debe tener un ancho mayor o igual a 2,00 m
3. *Banda de mobiliario urbano.* Es el espacio adosado a la banda libre peatonal, que contiene los diversos elementos de mobiliario urbano que prestan servicio a los peatones. Su espesor puede ser variable, dependiendo del tipo de mobiliario urbano.

Resulta conveniente que la banda libre peatonal sea contigua a la alineación que, mediante la transición de la banda de afección de fachada, sirve de referencia a las personas ciegas. Dichas personas se orientan por la línea de fachada, que tocan frecuentemente con el bastón.



- f) En las aceras y senderos se debe mantener libre de cualquier obstáculo, la franja de circulación que comprende el ancho de la misma, hasta una altura de 2.20 m., en forma constante a lo largo del recorrido.
- g) Los elementos de identificación de los edificios, señalización y otros, no deben interferir con los espacios de recorrido o cruce peatonal, así como tampoco los

tensores, barras o elementos similares, que ayuden a sostener algún tipo de elemento del edificio o del espacio público.

- h) Cuando hay elementos que sobresalen de los edificios en más de 15 cm., o hay elementos al borde de las circulaciones peatonales que se encuentran a una altura entre 90 cm. y 2.50 m., se debe advertir su presencia mediante cambios de textura en el piso, con un ancho de 100 cm. desde el elemento a identificar, y mediante un bordillo de mínimo 10 cm. de altura, con el propósito de proteger de accidentes a los peatones.

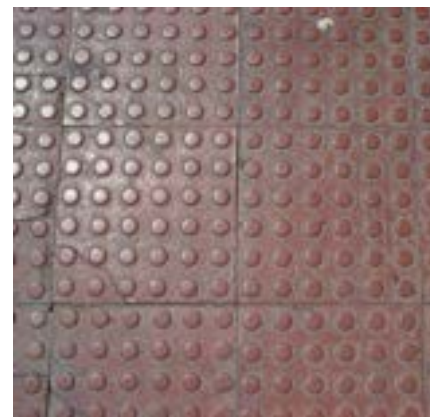
Se recomienda colocar un cambio de textura a lo largo del piso, paralelo y contiguo a las fachadas de las edificaciones, para guiar el recorrido a los discapacitados visuales.



- i) La superficie de aceras y senderos debe ser firme y en materiales antideslizantes, la combinación de materiales debe contemplar juntas y dilataciones menores o iguales a 2 mm y relieves del material menores o iguales a 3 mm:
- j) Todos los elementos como tapas de registro de servicios públicos, rejillas y similares, que se ubiquen en las aceras o senderos deben mantener la rasante del piso, tampoco podrán estar rehundidas, las rejillas se deben instalar en sentido perpendicular a la vía peatonal.
- k) Los bordes de los materiales en los filos que se producen por cambios de nivel o esquinas, deben ser preferiblemente redondeados.
- l) Cuando en la banda libre peatonal un desnivel tenga la altura equivalente a uno o dos escalones, deberá resolverse dicho desnivel mediante rampa adaptada.

Consideraciones sobre pavimentos

La pavimentación de la vía pública deberá responder a las exigencias particulares del uso o combinación de usos a que se verá sometido cada uno de sus elementos, lo que implica la utilización de pavimentos específicos para cada uno de sus elementos.



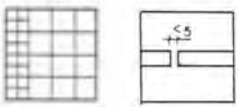
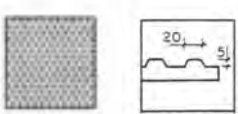
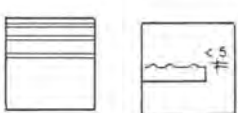
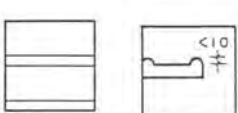
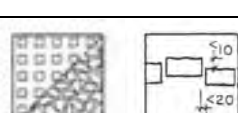
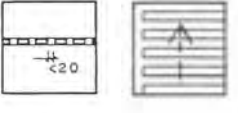
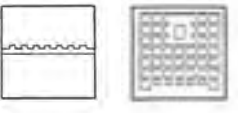
Además, el pavimento deberá contribuir a hacer legible y facilitar la comprensión de la distribución funcional del espacio de la vía pública, mejorando con ello la percepción por sus usuarios y su seguridad, por lo que puede ser conveniente diferenciar mediante ritmos, colores, materiales o texturas cada uno de los elementos funcionales de la vía pública.

El uso de pavimentos diversos deberá permitir el reconocimiento de los distintos elementos funcionales de la vía pública a las personas invidentes y, en general, facilitar el tránsito de todas las personas, muy especialmente las discapacitadas.

1. *Pavimentos duros y compactos*; con una compacidad que resista el paso de una silla de ruedas y que los bastones o muletas no se hundan en él.
2. *Pavimentos antideslizantes*, evitando que una silla de ruedas patine, o una persona al andar o apoyarse resbale. En sitios en los que la probabilidad de que el pavimento esté mojado se alta, habrá que considerar además la adherencia en estado húmedo.
3. *Pavimentos bien fijados sobre la base*, evitando láminas despegadas o piezas sueltas que puedan provocar tropezones o caídas.
4. *Pavimentos sin resaltes*, evitando así tropezones, caídas o dificultades a una silla de ruedas. Cuando exista un cambio de pavimento este se tendrá que realizar de forma enrasada.



5. *Pavimentos de textura y color diferentes* para las distintas bandas del itinerario favorece la percepción de las mismas a las personas ciegas o con importantes deficiencias visuales. Es importante no igualar estas texturas a las de las franjas señalizadoras de vados, ya que podrían llevar a confusiones a peatones invidentes.
6. Consideramos importante advertir que la excesiva utilización de pavimento diferenciado en textura y color puede producir confusión a las personas ciegas o con importantes deficiencias visuales, y sólo habrá que utilizarlas para indicar las diferentes bandas del itinerario, la existencia de pasos peatonales, bordes de andenes, escaleras, rampas y ascensores de acceso al metro, evitando las diferenciaciones por motivos meramente compositivos.

	<i>Texturas Lisas Antideslizantes:</i> Se utilizarán de forma habitual en zonas de circulación peatonal sin obstáculos ni barreras arquitectónicas.
	<i>Texturas Punteadas (tetones):</i> Aviso táctil para ciegos utilizable como advertencia e indicador de para señalar vados peatonales de cruce
	<i>Texturas de Convexidad Lineal (I)</i> Se utilizan como aviso táctil para ciegos, indicando cambios de dirección, paradas de transporte urbano,...
	<i>Texturas de Convexidad Lineal (II)</i> Aviso táctil para ciegos, en pavimento colocado ante elementos que les causen peligros: huecos, desniveles, salientes...
	<i>Texturas Rugosas e Irregulares</i> Se deben emplear como aviso táctil junto a fachadas, en zonas con mobiliario urbano, alcorques,...
	<i>Rejillas y Sumideros</i> Se dispondrán (sus perfiles) transversalmente al sentido de la marcha, enrasados con el pavimento.
	<i>Tapas y Registros</i> Sus dibujos y materiales evitarán el deslizamiento, no tendrán elementos que sobresalgan ni hendiduras pronunciadas.
SECCION PLANTA	
<i>(dimensiones en milímetros)</i>	

Obras de mejora de los elementos de urbanización

Además del acondicionamiento de acera también es necesaria la intervención sobre rampas y escaleras en la vía pública que no reúnen las condiciones de accesibilidad necesarias. Según los casos habrá que definir el tipo de intervención a realizar:

- a) Proyectar la **ampliación de aceras** en los tramos que no cumplen hasta una anchura mínima modificada de 150 m.
- b) Pavimentar o **repavimentar los tramos de acera** que se encuentren en mal estado (deteriorados) o sean inadecuados (deslizantes, no diferenciados en zonas de cruce,...)
- c) Proyectar los tramos en los que es necesaria la construcción completa de **nueva acera**, al ser esta inexistente en la actualidad.
- d) Acondicionamiento o nueva construcción del elemento para salvar el desnivel existente: **rampa o escalera** (según los casos) para que pueda ser considerado accesible.

Vados de vehículos

Los vados para vehículos son la modificación de la acera y el bordillo destinado a facilitar el acceso de los vehículos a locales situados en las fincas, y que requieren cruzar la acera

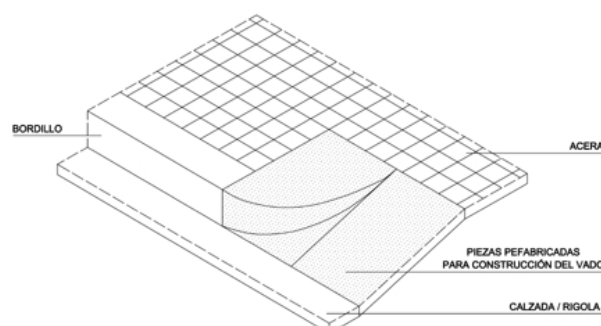
Se diseñarán de forma que no interrumpan la circulación peatonal ni la dificulten con la creación de pendientes fuera de lo establecido en la propia ley. Se procurará no variar la cota de la acera, de modo que sea el vehículo el que suba a nivel de acera, y no el peatón el que baje a nivel de calzada.

Se recomienda dejar un paso libre de obstáculos entre el final del vado y la fachada de 1,50 m, aunque se recomienda que el vado peatonal solucione la pendiente en los 60 cm exteriores de la acera, a ser posible integrado dentro de la banda de afección de calzada o de mobiliario urbano, dejando la banda de paso libre.



Los vados de vehículos no se señalizarán con diferenciación de pavimento, pero en el caso de que fuera preciso, se utilizaría un pavimento diferente al empleado en los vados peatonales, para no provocar graves confusiones a peatones invidentes.

En los casos en los que el vado de vehículos implique un rebaje de todo el ancho de la acera, su diseño se realizará de manera que los itinerarios peatonales que atraviesen no queden afectados por pendientes longitudinales y transversales superiores a las de un vado peatonal.



2.4.- Propuestas sobre coexistencia Peatón / Vehículo

Dentro del Plan de Accesibilidad se propone cambiar la tipología de algunas calles para poder transformarlas en calles de plataforma única, peatonal o mixta (peatones y vehículos), de manera que toda la anchura de la calle tenga un mismo plano a nivel. Se propone en aquellas calles donde su ancho no permite una correcta ampliación de las aceras o bien en aquellas calles que por su actividad representan un eje cívico importante.

Varias son las actuaciones que se derivan de la coexistencia peatón y vehículo en el viario urbano:

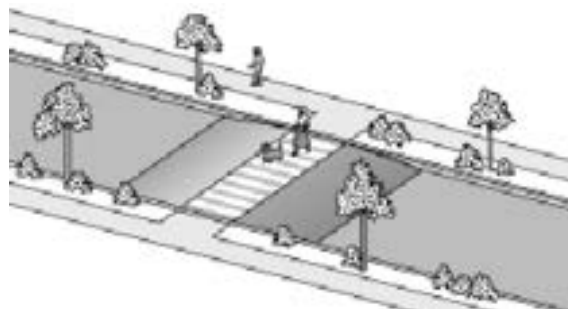
Creación de Zonas de Velocidad limitada, con la creación de las llamadas “Zona 30” (con velocidad máxima limitada 30 km/h) con pavimentos que condicionen a los vehículos a las citadas limitaciones (calzadas de plataforma única, normalmente adoquinadas) y señalización adecuada en las entradas a dichas zonas.

Peatonalización y redistribución del tráfico, dando prioridad en estas zonas al peatón y restringiendo el acceso de vehículos a residentes, carga y descarga, y vehículos de emergencia.

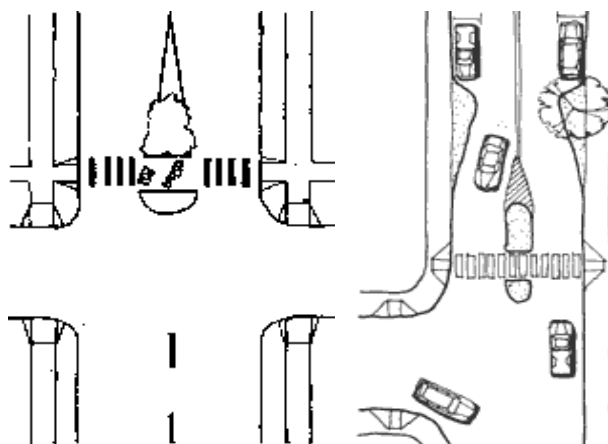
Calmado de tráfico

Calmar el tráfico se puede definir como "la combinación" de medidas principalmente físicas que reducen los efectos negativos del uso de vehículos a motor, alteran el comportamiento de los conductores y mejoran las condiciones para los usuarios no motorizados de las calles". Las herramientas para calmar el tráfico se pueden dividir en cuatro categorías:

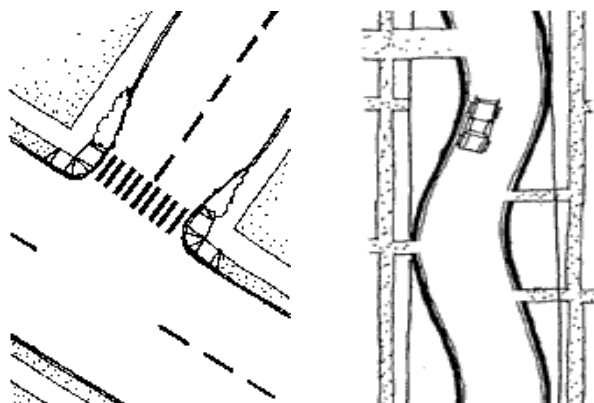
1. Elevar la superficie de la calzada en ciertos lugares como pueden ser los cruces o los puntos de paso de peatones, de modo que el itinerario queda a nivel de acera y los vehículos deben salvar un pequeño badén. (también conocidos como “resaltes a nivel”).



2. Añadir dispositivos para que los conductores conduzcan a su alrededor-como por ejemplo, islas con jardín en el centro de las intersecciones.



3. Estrechar las calles para dar a los conductores la impresión de que están en un sitio congestionado, lo que los hace ir más despacio.
4. Obligar a los conductores a zigzaguear para que reduzcan su velocidad para conseguir mayor control del vehículo.



Las dos primeras herramientas son las más importantes. Cuando los conductores llegan a una variación vertical u horizontal en su camino de conducción, tienen que ir más despacio. Por lo tanto, las dos primeras herramientas, cuando están diseñadas debidamente, garantizan casi por completo la reducción de la velocidad del tráfico. El simple hecho de cambiar la percepción del conductor haciendo que la calle sea más estrecha o cambiando su apariencia puede reducir la velocidad del tráfico, pero no la reducirá en exceso, ni afectará a todos los conductores.

Cerrar una calle total o completamente puede ser positivo cuando dirige el tráfico a una calle con pocas casas y pocos peatones, pero crea problemas si lo dirige a calles con muchas casas, muchos peatones o ambos casos.

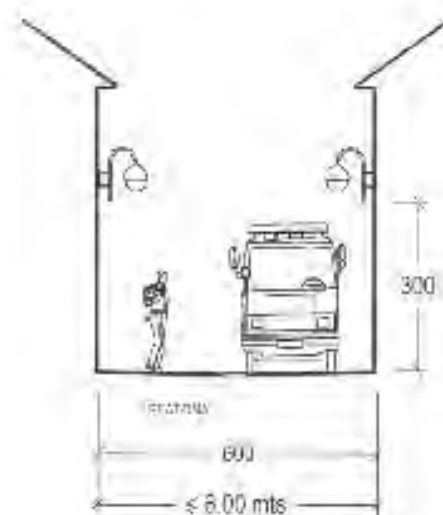
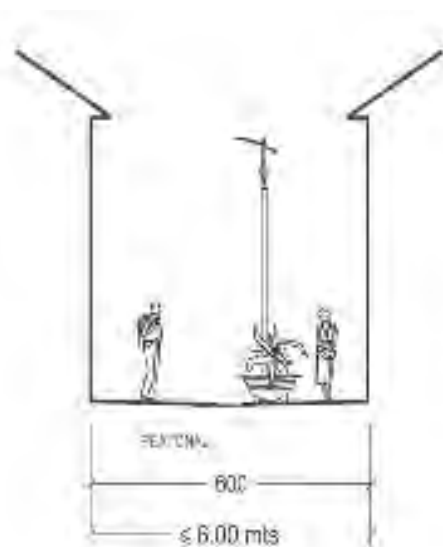
Peatonalización

En lo relativo a secciones de calles las consideraciones de diseño deberán establecerse de forma que los peatones dispongan de los anchos de paso libres de obstáculos que determina la legislación.

Cuando las condiciones de tráfico no permiten las dimensiones adecuadas mínimas para circular con seguridad debe procederse a cambiar la tipología de las vías.

En estos casos se propone diseñar plataformas únicas, esto es plataformas a nivel en que se segregan los tránsitos mediante pavimentos diferentes en textura y color dependiendo del tráfico al que sirven: peatones, bicicletas vehículos a motor, etc.

Otra alternativa posible para la validación de secciones de calle es la peatonalización bien sea con tráfico restringido para servicios específicos autorizados y residentes o tráfico prohibido salvo emergencias. La peatonalización exige decisiones municipales que tienen que ver con ámbitos que superan los estrictamente definidos por la accesibilidad.



Coches aparcados en itinerarios peatonales

El aparcamiento de vehículos a lo largo de los itinerarios peatonales interrumpiendo puntualmente el recorrido de los peatones, no es sólo una molestia para todos los que deben pasar por ese punto, sino que en determinados casos se puede convertir en un grave problema al no existir alternativa accesible para rodear es “obstáculo” imprevisto (por la existencia de bordillo de acera sin rebajar, no existir espacio suficiente entre vehículos aparcados,...). Especialmente grave es el caso del aparcamiento en zonas de cruce (vados y pasos peatonales) debido a la particularidad de estos puntos: más frecuentados por peatones y únicos posibles puntos de cruce para muchas personas.



Las recomendaciones pasan por la adopción de medidas sancionadoras estrictas para todo este tipo de infracciones, siendo conscientes del problema real que causan a muchas personas (no una simple “molestia” o incomodidad, sino una barrera infranqueable en muchos casos).

2.5.- Propuestas sobre Vados Peatonales

Entre los puntos de mayor peligro, derivados también de la coexistencia del peatón con el vehículo, están los cruces de calzada. Dentro de este apartado debemos agrupar las deficiencias y las recomendaciones en varios grupos:

- Las relativas a la ubicación y señalización del paso peatonal así como la seguridad en el cruce (visibilidad, tiempo de paso en el semáforo,...).
- Las relativas a las características físicas del vado peatonal: ancho, pendiente, resalte con el suelo, pavimentación,...

La regulación del paso de los peatones sobre la calzada se realiza a través de los vados, que tienen la función de eliminar las diferencias de cota existentes entre acera y calzada mediante planos inclinados, de forma que tengan continuidad los recorridos peatonales. Los vados se significan en el acerado a través de color y textura diferentes.

De manera genérica encontramos dos tipos de vados peatonales: Aquellos que mediante un plano inclinado conectan la acera con la calzada; y los que conectan las dos aceras de una misma calle sin rebajar las mismas, situando el paso peatonal a cota de acera, haciendo que los vehículos “salten” por encima del paso peatonal.

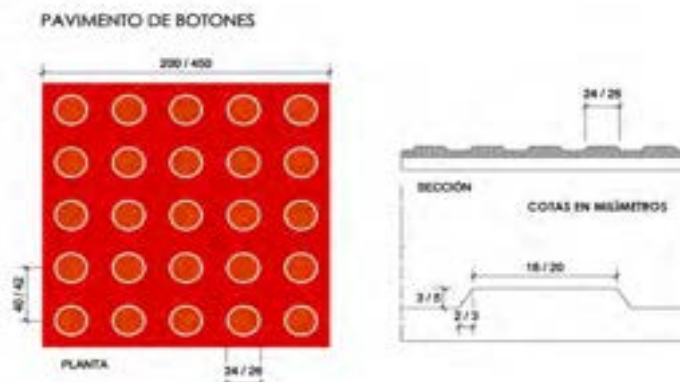
La posibilidad de cruce; ejecución de vados

Los vados para peatones constituyen la modificación de las aceras y bordillos de las vías públicas, para que los peatones puedan cambiar cómodamente de nivel entre el andén y la calzada, posibilitando así el cruce. La ejecución de vados debe realizarse según las siguientes consideraciones:

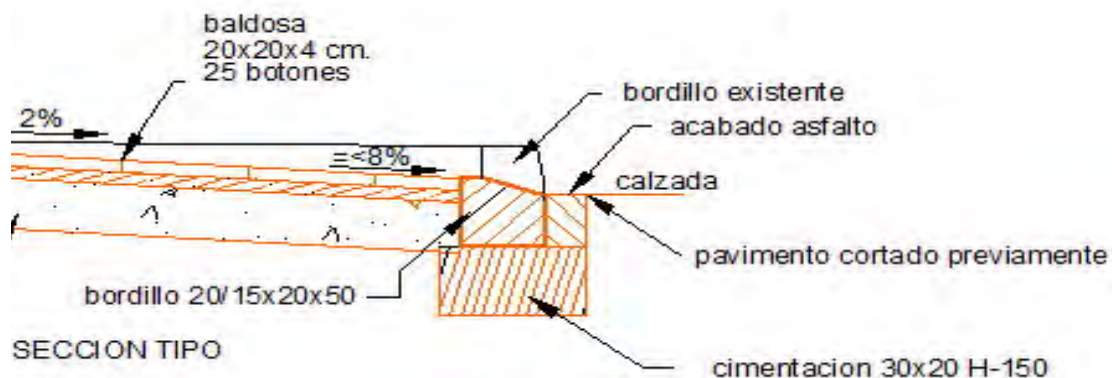
1. Los tramos inclinados del vado se formalizarán mediante planos inclinados con pendientes longitudinales y transversales nunca superiores al 8% y al 2%, respectivamente.
2. El espacio central del vado en su límite con la calzada deberá quedar enrasado, o a lo sumo con un resalte nunca superior a 2 cm y siempre con la esquina redondeada. Esta zona tendrá un ancho de paso mínimo de 1,50 m.

3. Serán de fácil detección para personas con deficiencia visual y para personas invidentes con bastón, mediante la diferenciación de pavimento en color y textura. La franja señalizadora deberá realizarse con pavimento normalizado de botones, en color rojo, según la normativa (protuberancias o tetones de 25 mm.

de diámetro, 6 mm. de altura y 67 mm. de separación entre sus centros).

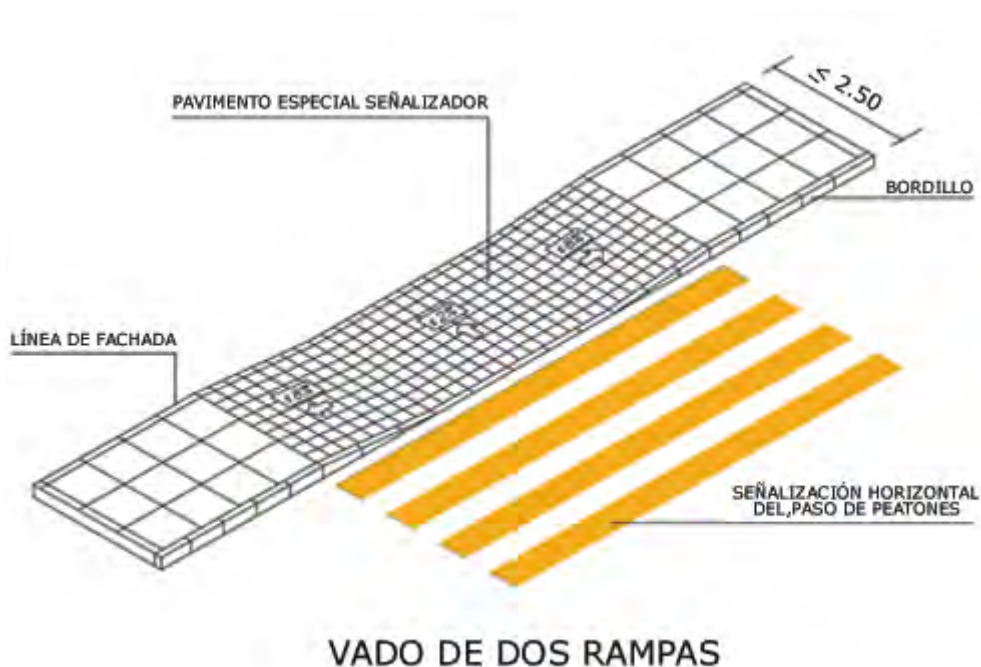


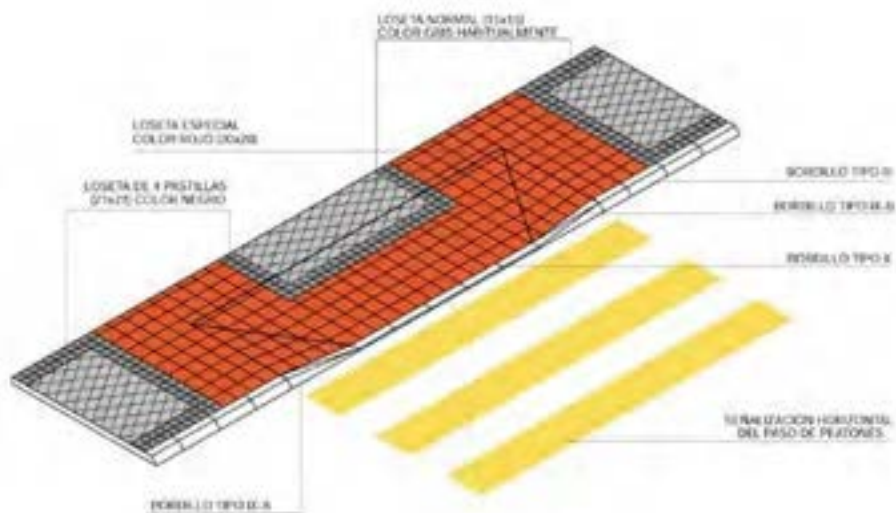
4. No deberán confundirse con vados para vehículos, franjas de mobiliario urbano u otras zonas dentro del itinerario. Para evitar confusiones los vados de vehículos no deben diferenciarse con “franja señalizadora” nunca, evitando así que una persona pueda confundirlo con una zona de cruce seguro. Las zonas de mobiliario urbano, estanciales o que se quieran diferenciar, tendrán pavimento diferente del rojo de botones, reservado en exclusiva para zonas de cruce.
5. Siempre que sea posible, se ejecutarán vados peatonales que acerquen al peatón al carril de circulación de tal manera que se realice el vado invadiendo la zona de aparcamiento, sin afectar a la circulación de vehículos (construcción de “orejones” o “penínsulas”). Este tipo de vados es especialmente indicado para su realización en los cruces de calles.



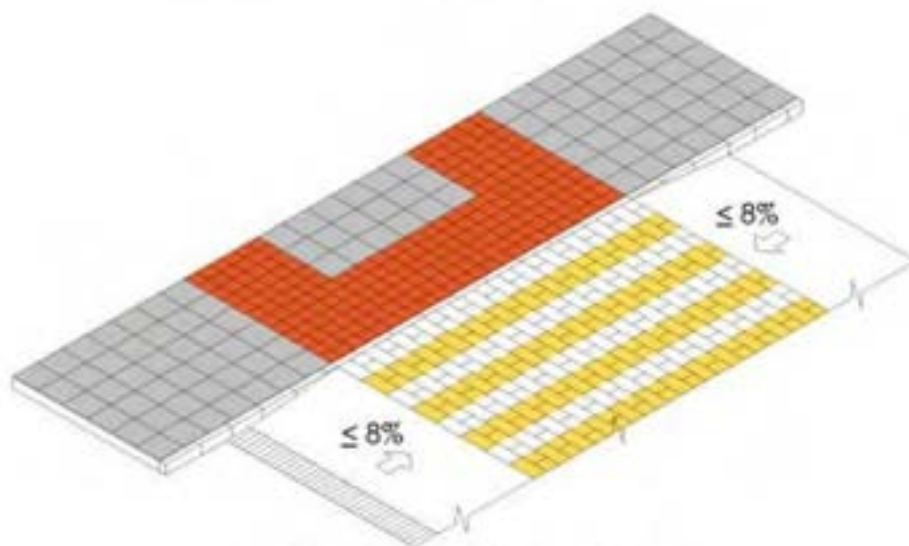
6. Cuando no exista diferencias de cota entre itinerario peatonal y calzada, se protegerá la zona de cruce contra el aparcamiento de vehículos.
7. Si en el recorrido del cruce de peatones es preciso atravesar una isleta intermedia a las calzadas, ésta se encontrará al mismo nivel de las calzadas, en un ancho igual al del paso de peatones y su pavimento será igual al del vado.
8. Si la isleta se encuentra en viales de doble sentido y con tres o más carriles tendrá un fondo mínimo de 2,00 metros, que permita a una persona con movilidad reducida permanecer a resguardo de la circulación rodada.
9. Se evitarán los cruces en esquinas, por no realizarse el cruce de forma perpendicular entre aceras. En el caso de que esto sea necesario se dispondrán bandas táctiles señalizadoras en el pavimento para guiar a peatones invidentes con bastón.

Recomendamos vivamente seguir los criterios establecidos en el **Manual de Vados y Pasos Peatonales** editado por la Fundación ONCE. pues en el citado manual se contienen la mayoría de los casos que aparecerán durante el desarrollo de los proyectos de adecuación. Veamos algunos ejemplos:





VADO TIPO MADRID



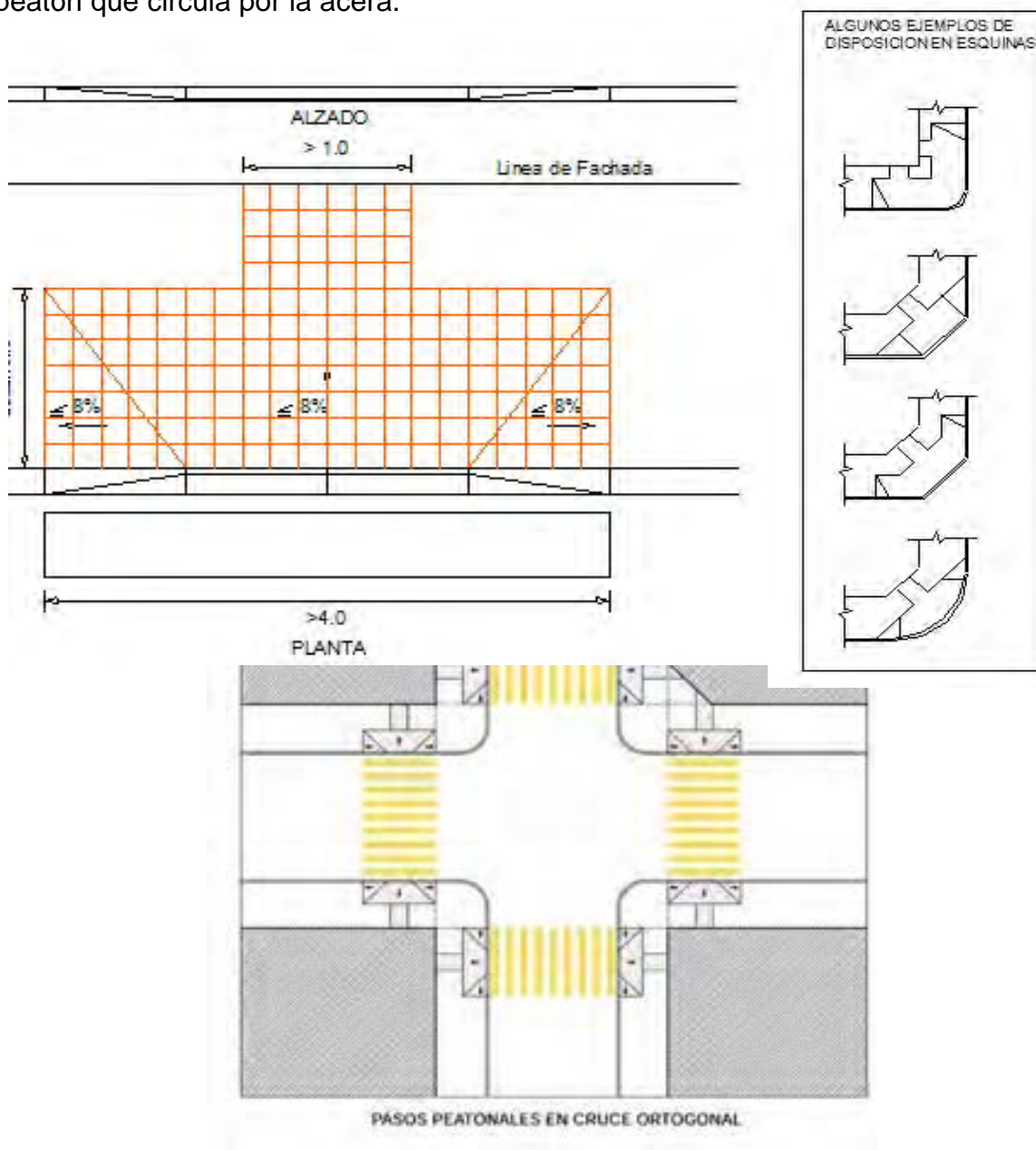
PASO PEATONAL CON VADO DE RESALTE



VADO TIPO BARCELONA

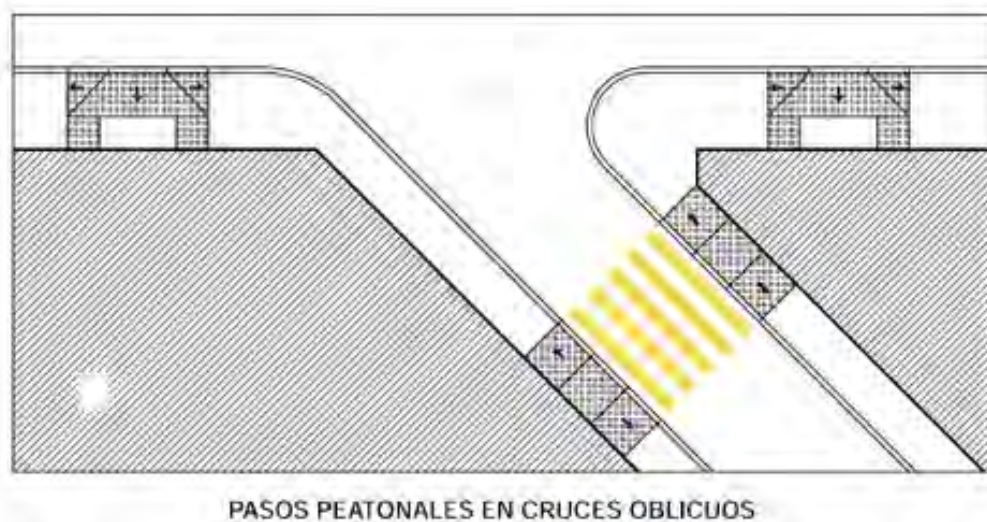
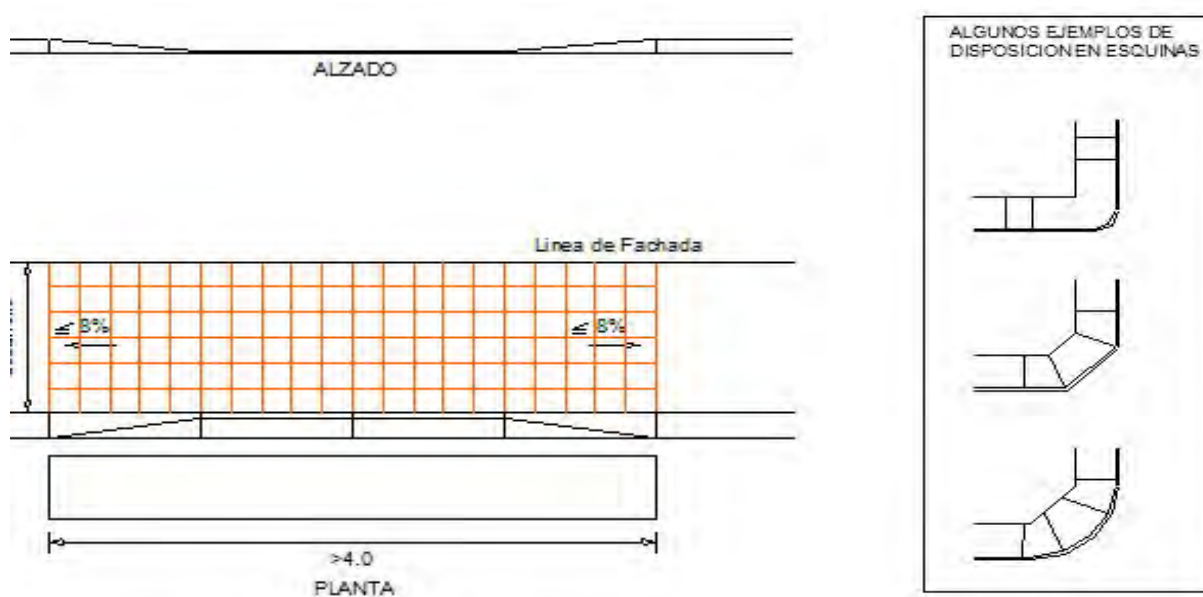
Vados en aceras anchas

El vado se conformará con la realización de tres planos en pendiente que garantizan un espacio nivelado con la calzada suficiente para el cruce de varias personas de forma simultánea. En la acera quedará un espacio libre de paso de anchura mayor o igual a 1,5 m no afectado por el vado. Se dispondrá una franja señalizadora de 1 m de ancho de pavimento de botones en el sentido transversal de la marcha para el peatón que circula por la acera.

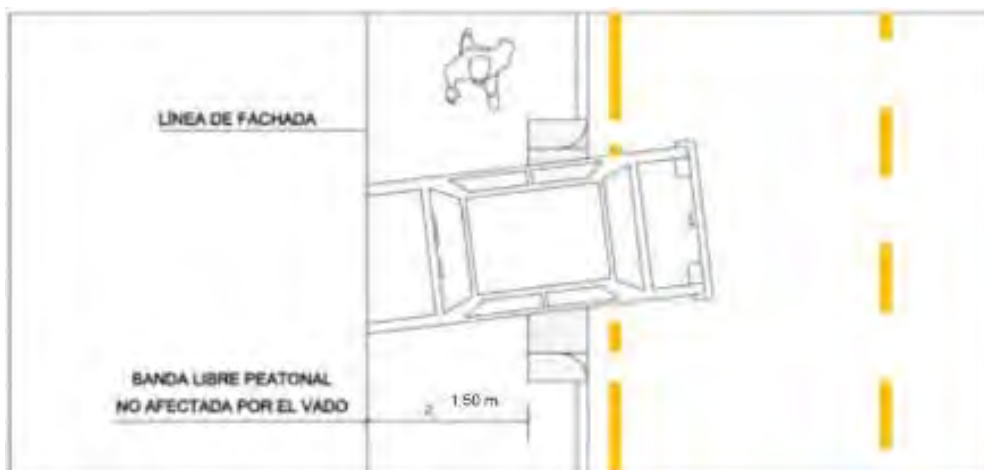


Vados en aceras estrechas

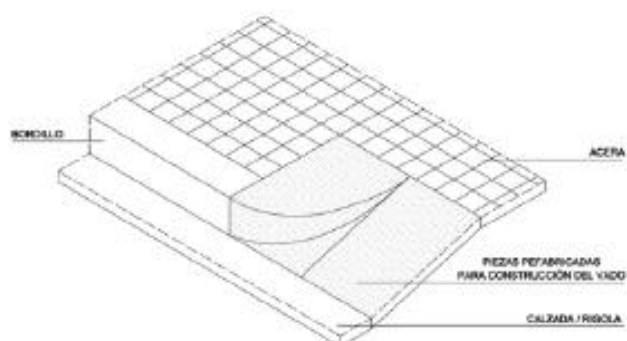
En las aceras estrechas, donde no se dispone de espacio suficiente para la formalización de un vado de las características anteriores, se rebajará la totalidad de la acera a la cota de la calzada, entendiéndose esta cota como la de encuentro entre calzada y bordillo, en todo el ancho del paso peatonal, mediante planos inclinados en el sentido longitudinal de la acera y con las pendientes antes indicadas.



Correcta resolución de cruce en acera estrecha oblicua. Nótese que el paso se realiza de forma ortogonal al paso de los vehículos por el camino más corto.



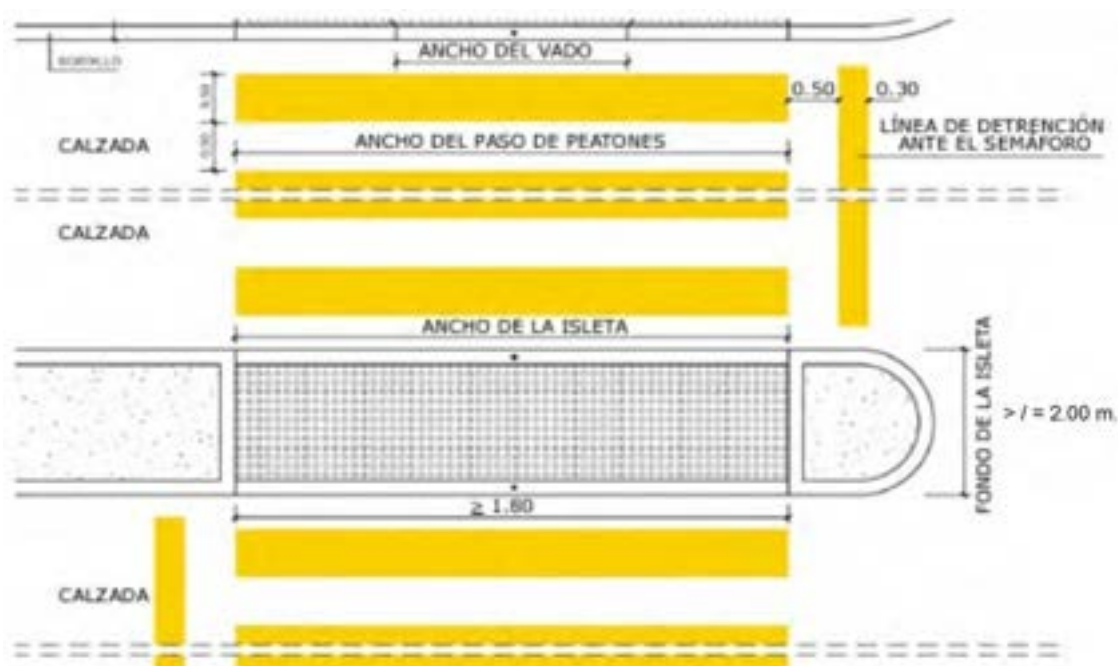
Es preciso resolver convenientemente los vados de acceso de vehículos a los garajes. La solución propuesta está suficientemente contrastada. No supone variación en el paso efectivo peatonal ni modificación de pendiente. El “esfuerzo” lo realiza el vehículo no el peatón.



Detalle del encuentro con la calzada

Isletas

Si en el recorrido del paso de peatones es preciso atravesar una isleta intermedia a las calzadas rodadas, ésta se encontrará al mismo nivel de las calzadas, en un ancho igual al del paso de peatones y su pavimento será igual al del vado. El fondo de la misma será mayor o igual de 2 metros, para permitir a una persona en silla de ruedas o un padre con carrito de bebé,... permanecer a resguardo de la circulación rodada de forma segura.



En la imagen un cruce de una avenida con isleta central. Nótese que la dimensión interior de la isleta no cumple los 150-180 cm mínimos exigibles. Necesarios si tenemos en cuenta que es posible la detención en el centro de la vía de una silla de ruedas o un cochecito infantil.

La seguridad en el cruce: pasos de peatones y semafORIZACIÓN

1. Se recomienda la señalización del paso, tanto en vertical (señal de paso de cebrA, recomendablemente luminosa en zonas de cruce peligrosas o colegios), como en horizontal (de coloración diferenciada y si es posible con bandas sonoras). Se evitará la utilización de material deslizante en pasos de peatones.
2. Si además de facilitar la transición del itinerario peatonal a la calzada se quiere reducir la velocidad de circulación, se puede recurrir a elevar la cota de la calzada hasta la cota de la acera, en todo el ancho del paso de peatones, resolviéndose de forma apropiada la evacuación de aguas y la diferenciación de textura que permita a las personas deficientes visuales detectar el comienzo de la calzada.
3. En el caso de existir semáforo para regular el paso de peatones, éste dispondrá de señal sonora.
4. El tiempo de cruce será el suficiente (según el ancho de la vía) para garantizar el cruce a personas con problemas de movilidad, ancianos, personas en silla de ruedas, usuarios de muletas o bastones y en definitiva con problemas de deambulaci3n.



Mejora de cruces, vados y semaforización

Las intervenciones de mejora de cruces incluirán según los casos diferentes intervenciones:

- A. **Reconstrucción de vados peatonales.** Obteniendo así puntos de cruce con una señalización adecuada en el pavimento, unas pendientes admisibles y una nivelación con calzada que permite el cruce sin problemas. En algunos casos será necesario además la construcción de recercados de acera (“orejones” o “penínsulas”) para salvar la banda de aparcamiento o posibilitar así la ejecución adecuada del vado y paso de peatones.
- B. **Señalización de pasos de peatones.** Tanto en el pavimento (“paso de cebra”) cuidando su trazado perpendicular a las aceras y en correspondencia con los vados, como la señalización vertical (señal informativa para los coches).
- C. **Adaptación de semáforos peatonales.** Para conseguir pasos con luces que informen del paso a los peatones (no sólo a los coches), con tiempo suficiente para garantizar el paso a cualquier persona incluso con movilidad reducida, y con posibilidad de señalización acústica para facilitar el paso a personas con deficiencia visual.

El acceso de vehículos a las edificaciones que cruzan la circulación peatonal, debe mantener el nivel de la superficie de recorrido peatonal, salvando el cambio de nivel entre la calzada y el andén, con una rampa que no invada ni fraccione la franja de circulación peatonal. De igual modo las rampas vehiculares de acceso a sótanos, semisótanos o niveles superiores de la edificación, no deben interferir ni desarrollarse sobre la franja de circulación peatonal.

2.6.- Propuestas para la mejora de la seguridad

La intervención desde el punto de vista de la accesibilidad en puntos de peligro puede venir motivada por varias causas, como son: Desniveles sin proteger y obras mal delimitadas, Elementos de mobiliario urbano inadecuados o mal situados, y Otros obstáculos en los itinerarios

La **primera causa** hace referencia a un tema de seguridad a situaciones peligrosas para cualquier persona. En este caso las medidas a tomar son:

- **Protección de aceras** a distinto nivel con barandillas adecuadas, o petos de protección, evitando así caídas tanto hacia cualquiera de los dos lados (interior o exterior) del itinerario peatonal, tanto si se circula en silla de ruedas (necesidad de zócalo), como para el caso de niños (barandilla sin grandes huecos) o personas con deficiencia visual (fácilmente detectables)
- **Delimitación y Señalización de obras** de forma adecuada, evitando cintas colgadas y elementos móviles que puedan ser fácilmente retirados y provocar accesos involuntarios dentro de la obra. Se protegerán de manera especial los cambios de nivel. Los pasos bajo andamiajes deberán cumplir las consideraciones mínimas de paso establecidas en las Directrices Generales y la Ley autonómica y dispondrán de señalización luminosa nocturna.

La **segunda causa** hace referencia a las actuaciones sobre el mobiliario urbano encaminadas a resolver problemas existentes en los itinerarios peatonales:

- **Reubicación de elementos de mobiliario urbano;** eliminando así puntos estrechos en la acera (que impiden el paso de una silla de ruedas, un ciego con perro guía, ...) o puntos con altura de paso insuficiente (toldo a baja altura, salientes de fachada,...) peligrosos para personas con problemas de visión o que no van atentas.
- **Sustitución (o nuevo suministro) de elementos de mobiliario urbano.** Garantizando así que dichos elementos tienen un diseño adaptado para facilitar y posibilitar el uso a todo el mundo: papeleras fácilmente detectables, bancos con respaldo y reposabrazos,...

La **tercera causa** se refiere a la existencia de otros elementos que provocan puntos de peligro, y que se resolverá mediante el **aviso municipal a los propietarios de los elementos que provocan dichas situaciones de peligro:** toldos, mobiliario de comercios (carteles, mesas, máquinas expendedoras,...), salientes en fachada,... tomando medidas en el caso de que omisión de las indicaciones realizadas.

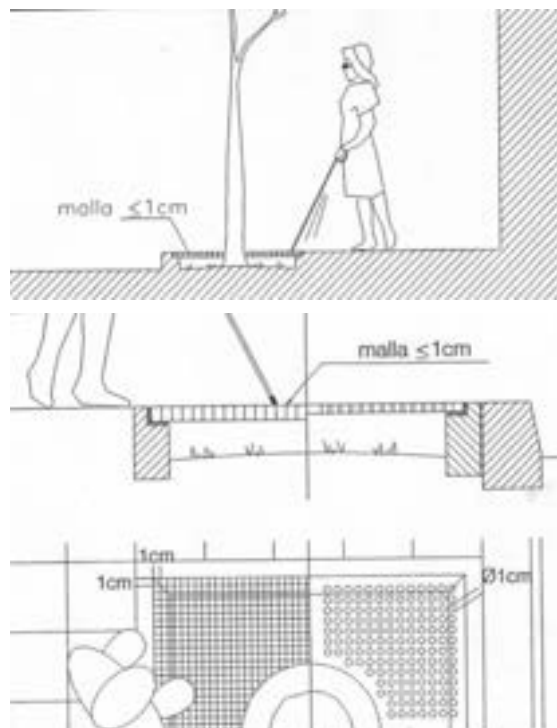
Protección de alcorques

Los alcorques en zonas de circulación peatonal deben cubrirse con rejillas (de fundición, tipo Tramex, de pletinas de acero galvanizado, prefabricado de hormigón, etc...) con el objeto de que no existan diferencias de cota que provoquen tropiezos y caídas, enrasando el pavimento. El tipo de elemento elegido deberá cumplir una serie de requisitos para cumplir los fines perseguidos:

1) El árbol, como organismo vivo, precisa del agua de riego, lluvia y el alcorque sirve para acumularla, por tanto, el elemento elegido para su cobertura debe ser lo suficientemente permeable para permitir esta acumulación (salvo que el árbol o elemento vegetal disponga de un sistema de riego por goteo).

2) El sistema elegido para cubrirlos será tal que permita su acomodación en función del crecimiento del árbol (aumento del diámetro del tronco), de forma que no lo estrangule. El sistema de anillos concéntricos desmontables facilita esta labor y es lo suficientemente flexible para acomodarse al crecimiento.

3) Por último, es necesario que las dimensiones del hueco no excedan de 10 mm en el itinerario peatonal, para evitar que se “cuelen” los bastones y muletas o se “encajen” las ruedas de menor diámetro de las sillas.



Árboles y Arbustos

El crecimiento del arbolado de las vías peatonales estará controlado a fin de evitar un desarrollo desordenado de sus ramas. Se podarán periódicamente todas las ramas que estén por debajo de los 210 cm. Se evitará la inclinación de los árboles poniendo guías metálicas cuando se observe cualquier salida de la vertical del tronco.

En las plazas ajardinadas, parques y jardines, se podarán igualmente las ramas que, situadas por debajo de los 210 cm., invaden sendas o áreas de recreo y reposo. Atención semejante se tendrá con las raíces que afloren en esas áreas.

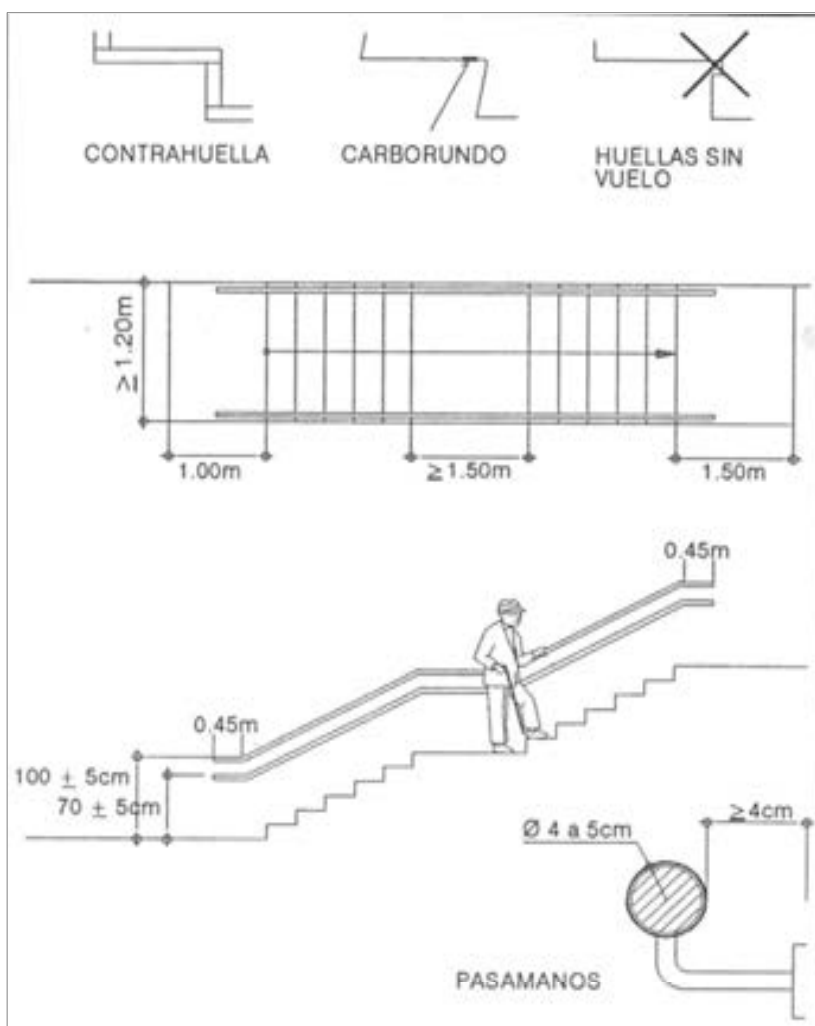
Existen varios factores importantes que deben considerarse cuando se selecciona un árbol. ¿Dónde va a ser plantado? ¿Va a ser localizado en un envase sobre la tierra, o bajo una línea eléctrica? ¿Van a enredarse sus ramas entre líneas eléctricas? ¿Si es plantado demasiado cerca de un edificio, podría poner en peligro la estructura, o va a crecer torcido? ¿Podrían sus ramas y hojas bloquear letreros de tiendas, o letreros de calles? A diferencia de los árboles en los bosques naturales, los cuales crecen hacia donde pueden, compitiendo solamente por luz y espacio, los árboles de la ciudad deben ser cuidadosamente seleccionados tomando en cuenta las necesidades de la gente.

Los árboles urbanos deben ser capaces de tolerar suelos y condiciones de drenaje no ideales, así como el rocío. Los árboles de la ciudad también tienen que luchar condiciones similares a las desérticas. Las calles y estacionamientos de asfalto absorben energía, creando "islas" de calor que le causan estrés a los árboles y sus sistemas de raíces. Por supuesto, como cualquier otro ser viviente también tienen que soportar el extremo frío durante el invierno.



Criterios para Escaleras

- 1) El diseño y trazado de las escaleras deberá permitir la accesibilidad a personas con movilidad reducida a los espacios libres de uso público y se ajustarán a los siguientes parámetros:
- 2) Las escaleras serán de directriz recta, permitiéndose las de abanico cuando la dimensión de la huella no sea inferior a 35 cm, en ningún punto.
- 3) La anchura libre mínima será de 2,00 m.
- 4) Todas las escaleras se dotarán de doble pasamanos a ambos lados. Cuando la anchura de la escalera supere los 2,40 m. se dispondrán, además, pasamanos intermedios. Se prolongarán los pasamanos laterales en todo el recorrido posible de los rellanos y de las mesetas intermedias.
- 5) La huella se construirá en material antideslizante, sin resaltes sobre la contrahuella y tendrá una dimensión mínima de 35 cm.
- 6) La contrahuella tendrá una dimensión máxima de 15 cm.
- 7) El número de peldaños por tramo será como mínimo de 3 y como máximo de 12. Los peldaños no podrán solaparse.
- 8) Los extremos libres de los escalones estarán protegidos con un resalte de 3 cms.
- 9) El intradós del tramo mas bajo de la escalera se ha de cerrar hasta una altura mínima de 2,20 m.
- 10) Los descansillos intermedios tendrán una longitud mínima de 1,50 m.
- 11) Para evitar la permanencia de agua en peldaños y rellanos de las escaleras, las pendientes para la evacuación de la misma será como máximo 1,5%.



- 12) La altura mínima de luz libre bajo escalera será de 2,20 m.
- 13) Se dispondrá de señalización táctil en los accesos a las escaleras con las características establecidas en el Anejo IV, sobre Accesibilidad en la Comunicación.
- 14) Se prohíben las escaleras sin contrahuellas.
- 15) Se procurará evitar los pavimentos de los escalones que produzcan destellos o deslumbramientos.
- 16) En los bordes de los escalones se colocarán en toda su longitud y empotradas en la huella unas pequeñas bandas, antideslizantes, tanto en seco como en mojado. Estas serán de anchura entre 5 y 10 cm., de textura y coloración diferentes y bien contrastadas con el resto del pavimento del escalón.
- 17) Su señalización en los itinerarios será mediante «Franja Señalizadora» Como se define en el Anejo IV sobre Accesibilidad a la Comunicación de las Normas Técnicas de Accesibilidad.
- 18) Se dotarán de doble barandilla o pasamanos a ambos lados, a unas alturas de 70 ± 5 cm y 100 ± 5 cm. El diámetro será entre 4 y 5 cm. Serán de acero inoxidable u otro material que no se deteriore al aire libre.

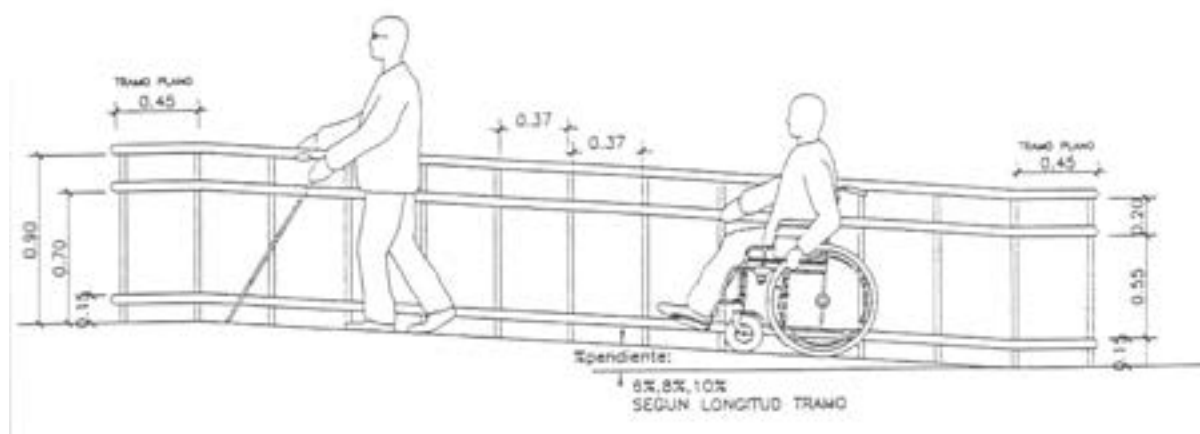


Escalera de directriz curva situada en acera. Dispone de una única barandilla y un solo pasamanos, lo que dificulta su uso para personas usuarias de bastón o muletas en los miembros afectados.

Criterios para Rampas

El diseño y trazado de las rampas permitirá salvar desniveles y pendientes superiores a las del itinerario peatonal. Debiendo tener presentes lo siguiente:

- 1) La anchura mínima será de 2 m.
- 2) La pendiente máxima permitida será del 8%.
- 3) La pendiente transversal máxima será del 1,5%.
- 4) La longitud máxima del tramo sin rellanos será de 10 m.
- 5) Los rellanos intermedios tendrán una longitud mínima de 2 m. y en los accesos a la rampa se dispondrá de superficies que permitan un giro de 1,80 m. de diámetro.



- 6) Se dotarán de pasamanos, en ambos laterales.
- 7) Los laterales de las rampas se protegerán con bordillos resaltados o protección lateral de 5 cm. como mínimo medido desde el acabado del pavimento de la rampa, para evitar las salidas accidentales de bastones y ruedas a lo largo de su recorrido.
- 8) El pavimento será antideslizante.
- 9) Su señalización en los itinerarios será mediante «Franja Señalizadora»



Rampa alternativa de pendiente excesiva sin protección lateral ni pasamanos claramente desaconsejada como solución para los peldaños aislados que se aprecian.

Rejillas y Registros

Las rejillas instaladas en zonas de circulación peatonal, deberán colocarse de forma que queden perfectamente enrasadas con el pavimento circundante. Los huecos deberán ser cuadrados y no deberán superar los 10 mm de lado para evitar que las ruedas de menor anchura de las sillas queden encajadas y deberán colocarse de forma que la mayor dimensión del hueco quede perpendicular a la dirección de marcha. El diámetro del taco de goma de apoyo de bastones, muletas y andadores suele oscilar entre 25 y 40 mm



La rejilla de la imagen está mal situada ya que ocupa parte del área destinada al tránsito de cruce. Como el ancho de la rejilla supera los 15 mm. Puede producir enganches en la silla de ruedas en una situación crítica por tratarse de un cruce de calzada. Los sumideros deben situarse aguas arriba en los pasos de peatones.

Las tapas de registro colocadas en espacios destinados a la circulación o estancia peatonal, deberán colocarse de forma que queden enrasadas con el pavimento circundante, sin cejas ni resaltos y bien asentadas, de forma que se evite cualquier movimiento. El acabado superficial será tal que impida el deslizamiento en seco y mojado. Los registros ubicados en dichos itinerarios se situarán en el mismo plano que el pavimento circundante.



La rejilla de la imagen situada al final de la rampa no permite ser esquivada por las sillas de ruedas y cochecitos infantiles. Por ello se debe cuidar que la dimensión mínima del hueco no supere los 10 mm. En este caso además dado el ancho de la rejilla podría producir accidentes por falta de adherencia y superficie de contacto.

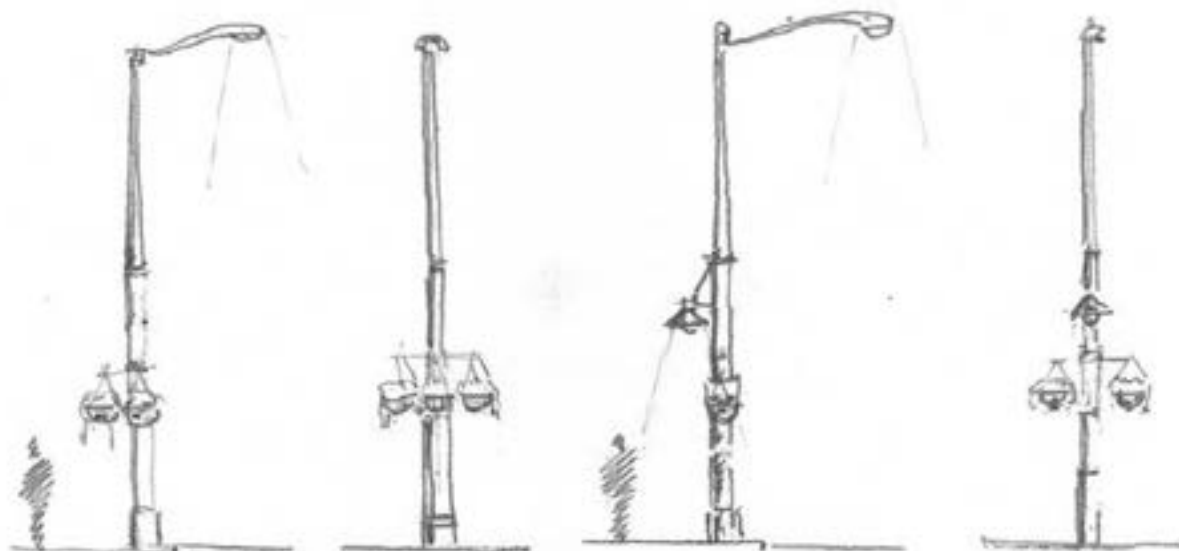
Báculos de iluminación

Los báculos de iluminación deberán estar íntegramente diseñados como polos de señalización. Con una iluminación pensada a escala humana y la experiencia en otras ciudades recomienda dotarlos de elementos vegetales, tipo jardineras colgantes, pues la combinación de luz y naturaleza viva, mejora enormemente la calidad ambiental y visual de los espacios.

Se recomienda para todas las calles de la ciudad la adecuación a la escala peatonal mediante iluminación “amable”. Que permita una perfecta identificación de los elementos del viario urbano pero sin producir deslumbramientos o contaminación lumínica.

Las plantas se proponen como elemento de color, señalización y orientación. Las variedades recomendadas son: *Parthenocissus quinquefolia*, *Euonymus fortunei* *radicans* y *Campsis radicans*.

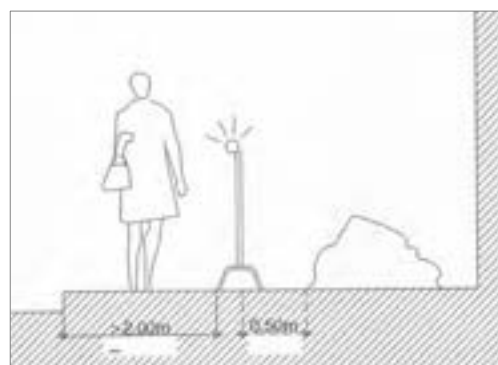
Antes de la implementación de los báculos, será necesario coordinar el diseño con la concejalía de obras y servicios en relación con el mantenimiento y acceso de servicio.



Obras en la Vía Pública

La ciudad es un elemento vivo que está en permanente cambio. Por este motivo, tanto cuando se realizan obras en la vía pública como mejora de infraestructuras, como cuando se realiza un edificio nuevo, la movilidad de los ciudadanos puede verse alterada. Todo tipo de obra o elemento provisional que implique peligro, obstáculo o limitación de un recorrido, acceso o estancia peatonal (zanjas, andamios, materiales de construcción, etc.) deberá quedar señalizado y protegido

La señalización se realizará mediante luces rojas y boyas con lanzadores de destellos y dispositivo acústico continuo y poco molesto. En los horarios nocturnos dispondrán de iluminación extra. Si existiese un evidente peligro para personas invidentes se complementará la señalización con la instalación de una señal acústica intermitente con una intensidad de emisión que no perturbe .



Las vallas serán estables y continuas, estando separada de la zona de obras al menos 1,00 m. En ningún caso se permitirá la sustitución de las vallas por cuerdas, cables o similares, no detectables por personas invidentes y que resulten inseguros para los viandantes. Las vallas se dispondrán de manera que ocupen todo el perímetro de los acopios de materiales, zanjas u obras análogas y separadas de ellas al menos 0,50 metros.

Cuando las obras invadan la banda libre peatonal se crearán itinerarios accesibles alternativos, adaptados y debidamente señalizados.

El andamio se forrará con tablero de madera dejando un paso libre mínimo de 1,00 m. Por la parte superior, el andamio también irá protegido por madera dejando un hueco de paso de al menos 2,20 m. La parte exterior del andamio dispondrá de redes tupidas o viseras que impidan la caída de cascotes a la calzada.

Es recomendable la realización de “túneles” de madera con ancho mayor o igual a 1,00 m y alto mayor o igual a 2,20 m, uno de los laterales dispondrá de huecos de ventilación e iluminación natural. Si fuera necesario el túnel estará iluminado las 24 horas del día, cuidando que no se produzca el efecto ceguera en el tránsito exterior-interior.

2.7.-Ubicación y características del mobiliario urbano

La existencia de mobiliario urbano mal ubicado supone una barrera adicional. En algunos casos se da la circunstancia de que la sección de la acera no permite la instalación de mobiliario. En otros casos el problema consiste en que a pesar de disponer de una dimensión suficiente, el mobiliario se sitúa de un modo incorrecto.

La ausencia de mobiliario urbano también supone un problema para los usuarios con discapacidad. La inexistencia o mal diseño o funcionamiento de fuentes, bancos, etc... disminuye la comodidad e imposibilita la circulación de determinados colectivos que requieren de ayudas estáticas para poder realizar recorridos por la ciudad.

Recomendaciones

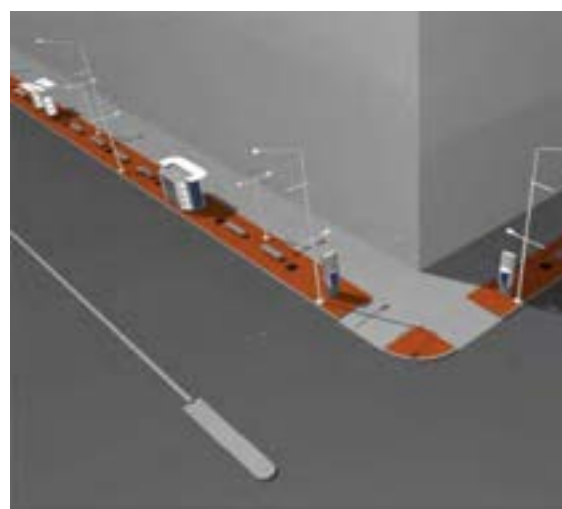
1.- Cualquier elemento de mobiliario urbano que se instale de forma eventual o permanente en los espacios libres de uso público, se dispondrá de forma que no interfiera la accesibilidad.

2.- Aquellos elementos de uso público, que se instalen, como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, bancos, cajeros, marquesinas, mostradores, expositores externos, kioscos de revistas u otros análogos se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser utilizados por personas con dificultad en la accesibilidad.

3.- Aquellos elementos fijos o móviles salientes de fachada o que interfieran un itinerario o espacio peatonal tales como, marquesinas, quioscos, toldos, señales u otros análogos, se instalarán de forma que su borde inferior supere los 2,20 m.

4.- Cualquier elemento fijo o móvil situado a una altura inferior a 2,20 m. se prolongará hasta el suelo con la mayor proyección en planta.

5.- El mobiliario urbano se dispondrá o colocará alineado en el sentido longitudinal del itinerario peatonal. En caso de aceras, en el borde exterior, nunca junto a la fachada y en todos los casos sin reducir la anchura libre del itinerario peatonal a menos de 2,00 m. y no menos de 1,50 m. en las aceras de urbanizaciones de densidad igual o inferior a 12 viviendas/hectárea,



siempre y cuando se instalen superficies de encuentro y giro, que permitan inscribir un cuadrado libre de obstáculos de 1,80 x 1,80 m.. con una distancia máxima entre ellos de 20 m. y siempre que estén a la vista entre sí.

6.- No se situarán invadiendo el vado y el paso de peatones, ni en los cruces de calle en toda la superficie común a la intersección de itinerarios peatonales, recomendándose situarlos en los límites laterales de los pasos peatonales con una doble finalidad, por un lado que delimiten la anchura y luz libre del paso peatonal y por otro que sirvan de protección contra la invasión del mismo por vehículos.

7.- Las actividades eventuales o permanentes instaladas en los espacios libres de uso público o junto a los itinerarios peatonales, tales como kioscos, puestos de venta o exposición, terrazas en hostelería, u otros similares no interferirán nunca el itinerario peatonal y deberán de ser diseñadas teniendo en cuenta su accesibilidad.

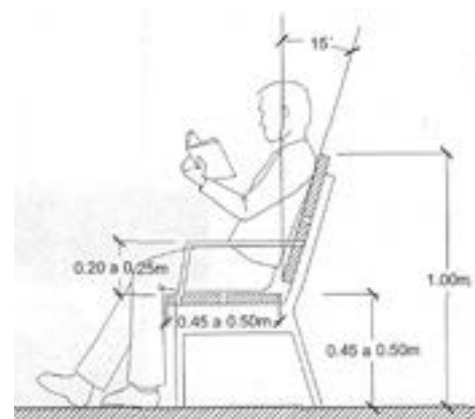
8.- Todo elemento transparente, dispondrá de dos bandas señalizadoras horizontales de una anchura de 20 cm. colocadas a una altura de 1,50 m. y 0,90 m. medido desde su borde inferior hasta el suelo, para hacerlo perceptible a las personas con deficiencias visuales.



Bancos

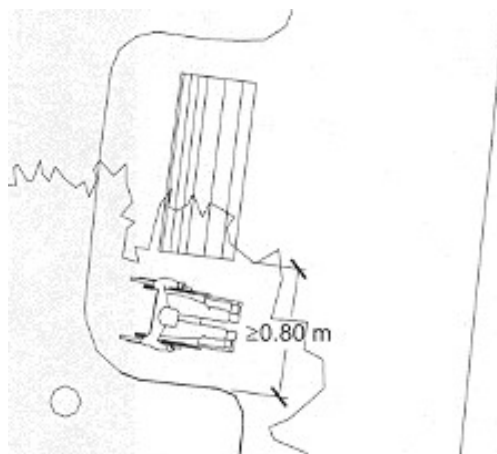
Un buen diseño de banco debe estar basado en datos antropométricos, fisiológicos y biomecánicos. Las dimensiones fundamentales son:

- Altura del plano de asiento (40-50 cm.).
- Profundidad del plano de asiento (39-41 cm.).
- Altura del respaldo (100 cm.).
- Altura del apoyabrazos / plano de asiento (20-25 cm.).
- Angulo orientativo del plano de asiento y el respaldo (105°).



Es importante que el banco tenga respaldo, apoyabrazos y espacio libre debajo del asiento, para facilitar el movimiento de sentarse y levantarse, estas condiciones se hacen especialmente necesarias cuando los van a usar personas mayores.

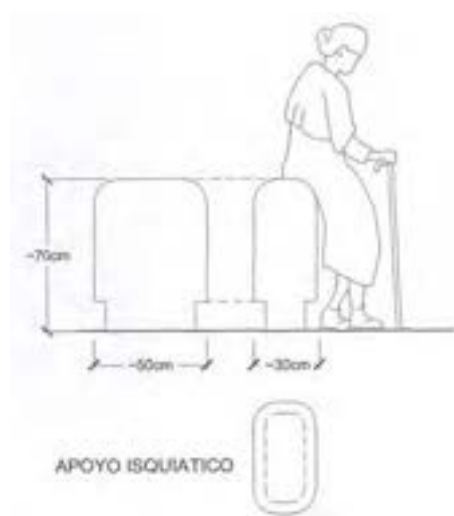
Los materiales, texturas y acabados dependerán del lugar de ubicación y de la climatología. Los bancos formados por elementos metálicos y acabados a base de pinturas, con el paso del tiempo, el uso y la acción de los agentes atmosféricos, van perdiendo esta protección y en los meses del año con sol, se produce un aumento de la temperatura de los elementos metálicos, que puede llegar a impedir su uso, por el contrario, en los meses de invierno, sentarse puede resultar poco atractivo.



Deberán colocarse en el lado exterior de la acera, en la banda destinada a tal fin, de forma que no invadan la banda libre de circulación peatonal.

Como complemento a los bancos públicos deben situarse en las calles los denominados apoyos Isquiáticos para las personas ancianas que permiten su descanso superando la dificultad del asiento.

Las sillas individuales son una magnífica solución de asiento.



Bolardos

Los bolardos, horquillas y pilarotes, son elementos que se colocan en las aceras para proteger a los peatones del tráfico rodado o para evitar aparcamientos indebidos sobre las zonas de uso exclusivo de peatones. También se colocan como hitos de referencia en recorridos peatonales. Situados en el borde de la acera, lo más próximo posible a la calzada, bien alineados y pintados, de forma que contrasten con la acera.

- 1) Son preferibles los de un solo fuste frente a los de tipo horquilla, pues en éstos es fácil que los ciegos introduzcan el bastón. Debería estudiarse su sustitución por sistemas "blandos" más fáciles de detectar.
- 2) Al colocarlos se tendrá en cuenta la anchura libre de acera
- 3) Se deben colocar bien alineados y pintados
- 4) Color sugerido Pantone 300 C o inoxidable



Bolardos de acero en chapa e inoxidable respectivamente. Están colocados en la acera para diferenciación de aparcamientos indebidos sobre las zonas de uso exclusivo de peatones o delimitación de ámbitos de tráfico. La altura no debe ser inferior a 80 cm. El bolardo de acero inoxidable es un elemento que contrasta adecuadamente en la mayoría de los casos y permite una correcta detección nocturna con un mínimo de luz ambiental



Bolardo de fundición. Los bolardos excesivamente oscuros resultan muy difíciles de detectar en condiciones de baja iluminación



Bolardo de fundición de baja alzada. Estos bolardos, debido a su poca altura resultan difíciles de detectar cuando hay abundante circulación peatonal, provocando tropiezos y caídas



Bolardo prefabricado. Debería retirarse por el peligro que entraña. Puede ser causa de tropiezos y accidentes sobre todo en condiciones de iluminación baja o inclemencias meteorológicas. Apenas se puede localizar ya que no contrasta adecuadamente con el pavimento circundante



Horquilla de alzada baja. Auténtica trampa para las personas que circulan distraídas por la acera o con dificultades de visión. Deben ser suprimidas radicalmente

Aparcamientos de bicicletas

Los aparcamientos de bicicletas se vienen instalando sobre estructuras estables y permanentes. Formadas habitualmente por series paralelas de horquillas de tubo de acero pintado. Desde la accesibilidad se hacen las siguientes recomendaciones de diseño y ubicación:

- 1) Resultan más adecuadas soluciones de desarrollo lineal que las que se realizan de modo transversal ya que ocupan menos sección de acera y evitan en mayor medida los accidentes de personas ciegas o con resto visual.
- 2) Las zonas en las que se establecen los aparcamientos deben estar muy bien iluminadas, no sólo por cuestiones de seguridad, sino también de detección para personas con problemas en la visión.
- 3) Color sugerido Pantone 300 C o inoxidable.
- 4) Cuando se ubique un aparcamiento debe tenerse muy presente la dimensión de acera disponible cuando se encuentre ocupado.
- 5) Se deberá informar de la ubicación mediante un cambio de textura en el pavimento.



Diseño de aparcamiento de bicicletas mediante horquillas. Resulta menos adecuado que el mostrado en la imagen siguiente



En la imagen un diseño sugerido para los soportes. Este diseño ocupa menos sección de acera sirviendo a los mismos propósitos. Por otra parte requiere menor intervención en la instalación.

Teléfonos Públicos

La ubicación, el diseño y dimensiones de las cabinas telefónicas será tal que permita su uso a las personas con su movilidad reducida, teniendo en cuenta las necesidades dimensionales de los usuarios de silla de ruedas.

1.- Los teléfonos de uso público que se instalen aislados serán accesibles para el uso de personas con movilidad reducida. Cuando haya agrupación de elementos, se reservará un aparato de teléfono por cada 10 ó fracción.

2.- Las cabinas telefónicas y locutorios, cumplirán los parámetros de accesibilidad definidos para la edificación.

3.- Cuando se instalen locutorios además de los aparatos reservados para personas con movilidad reducida se reservará un aparato de teléfono adaptado para personas con dificultades en la comunicación por cada 10 o fracción.



4.- La localización y las características técnicas y de interacción de dicho teléfono se ajustarán a lo establecido en el Anejo IV de las normas técnicas de accesibilidad.

Teléfono accesible para el uso de personas con movilidad reducida.

1.- En los teléfonos de uso público destinados a la utilización por personas con movilidad reducida se instalarán tanto los aparatos como los diales, monederos y tarjeteros a una altura de 0,90 m.

2.- Los diales serán de teclado manejables para personas con problemas en la manipulación y la numeración bien visible, por tamaño y contraste.

3.- Se colocará repisa, para apoyo de personas y utensilios, colocada a una altura de 0,80 m. dejando un espacio libre debajo de 0,70 m. de altura.

4.- Estos teléfonos se instalarán en espacios fácilmente localizables y accesibles debiéndose permitir un diámetro de giro, en el lado frontal al de utilización, de 1,80 m. libre de obstáculos.

5.- En caso de baterías de teléfonos deberán prolongarse hasta el suelo al menos los laterales del primero y último.

Cabinas Telefónicas.

- 1) Las cabinas se situarán en función de la anchura de la acera. Sólo deberán instalarse en aceras de suficiente amplitud y de modo que no interfiera en la banda libre de circulación peatonal.
- 2) Si el panel de información está protegido por un vidrio, será de los que no producen reflejo y se cuidará el tamaño de la letra y la altura de colocación, de forma que se facilite su lectura al mayor número de usuarios posibles.
- 3) Los distintos elementos que deban estar al alcance de la mano en un equipo telefónico, estarán a una altura no superior a 90 cm. Y separados del fondo. La repisa dejará libre debajo de sí un hueco de no menos de 70 cm de altura. La cabina o semicabina estará unida al viario circundante por un itinerario adaptado. Es su frente se dispondrá al menos de una superficie horizontal en que se pueda inscribir un círculo de 180 cm de diámetro.
- 4) El auricular de este teléfono debería estar dotado de un regulador de volumen, además debería llevar incorporada una bobina de inducción magnética, aparte de la que convencionalmente contiene, para permitir una mejor audición a los portadores de audífono en posición T. Esta instalación se debería complementar con un conmutador que permita elegir la audición norma o la audición por bucle magnético.
- 5) El teclado de este teléfono debería ser de teclas de tamaño extragrande (del tipo jumbo de Telefónica) y con formato ordinario, es decir con la tecla central (la correspondiente al número 5) con un punto en relieve en el centro de la tecla.
- 6) Colores sugeridos Pantone 159 C o 300 C



Secuencia de tres imágenes que muestran las dificultades de uso de un teléfono por un niño. Igualmente podría tratarse de una persona de baja estatura o un usuario de silla de ruedas.

Contenedores

Recomendaciones sobre su situación:

- Los contenedores se situarán de forma que no entorpezcan el tránsito peatonal. Es necesario estudiar su ubicación y reservarles un espacio fijo, de forma que no varíen su situación después de cada vaciado. Si se colocan en la calzada junto a la acera, al menos una de las bocas de los contenedores será accesible desde la acera.
- Los empleados del servicio de limpieza se asegurarán que los contenedores de residuos sólidos, una vez vaciados, queden situados de forma que su apertura se realice desde la acera y no desde la calzada como es habitual.

Recomendaciones sobre su diseño:

- Bocas de contenedores, papeleras, buzones, y elementos análogos. Estas bocas se instalarán a una altura de 90 cm., sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso

– Colores recomendados:

Residuos sólidos	Pantone	371 C
Vidrio	Pantone	361 C
Envases	Pantone	102 C
Papel	Pantone	300 C
Pilas	Pantone	178 C
Ropa	Pantone	4535 C

Sería conveniente extender a todo el municipio la instalación de contenedores de vidrio soterrados que mejoran el aspecto y estética de las vías urbanas y espacios públicos, esta solución minimiza los contenedores utilizados en superficie y oculta a la vista los contenedores que actualmente se encuentran en superficie. Los contenedores se alojan bajo la superficie del suelo quedando enterrado y tapado mediante una tapa metálica dotada de juntas de goma y acabado superficial en relación con el entorno, siendo estanco al agua y no produciendo olores.



Hay que cuidar que estos contenedores sean accesibles para las personas con discapacidad usuarias de silla de ruedas y personas de baja estatura.



El contenedor de la imagen se encuentra situado en una zona reservada de la calzada y permite un adecuado uso de la zona de circulación peatonal.



Dos ubicaciones adecuadas de los contenedores de residuos sólidos. En el primer caso el contenedor se encuentra fuera del área de circulación de la acera, en el segundo caso el contenedor se encuentra situado en la banda de reserva de mobiliario e infraestructuras.

Fuentes

En los parques se deben situar fuentes colocadas a alturas distintas que puedan ser utilizadas fácilmente por los distintos usuarios, niños, personas mayores, personas con discapacidad.

1. Las fuentes se situarán en el borde exterior de las aceras, en los laterales de las sendas y caminos en los parques y jardines y junto a las áreas de descanso, de forma que no interfieran en la banda libre de circulación peatonal.
2. Su diseño será tal que permita su uso a niños, personas mayores y personas con discapacidad, evitándose cualquier cambio de nivel que impida el acercamiento a los usuarios de silla de ruedas. Se recogerá el agua de forma que no salpique
3. La rejilla del desagüe se diseñará de forma que sea difícil que se atasque y se limpiará con cierta periodicidad para evitar obstrucciones que produzcan encharcamientos.
4. Los grifos serán de fácil accionamiento, manejables para niños, ancianos y personas con problemas de movilidad en las manos. Se recurre a mecanismos de accionamiento por presión para evitar consumos innecesarios o evitar actos de vandalismo. Estos mecanismos exigen generalmente un gran esfuerzo a los usuarios más vulnerables. Este mecanismo de accionamiento no debería estar reñido con un diseño adecuado que exigiese una presión más liviana para su puesta en funcionamiento.
5. Cuando se dispongan fuentes-bebederos, el caño o grifo deberá estar situado a una altura de 70 cm., sin obstáculos o bordes, de forma que sean accesibles por una persona usuaria de silla de ruedas.
6. Los grifos serán fácilmente accionables para que puedan manipularse por personas sin movilidad en las manos.

Ejemplo de fuentes accesibles. En ellas pueden beber sin problemas, personas en sillas de ruedas, niños y ancianos.



Papeleras

Las papeleras deberán tener un diseño que sea fácilmente detectable por personas ciegas con bastón y su ubicación será tal que no obstruya la circulación peatonal ni estrangule el paso.

- 1) Deben situarse en el borde exterior de las aceras, de forma que no interrumpen la banda libre de circulación peatonal, y en cualquiera de los bordes de los caminos y sendas peatonales en parques y jardines.
- 2) Si la papelera es de una sola boca, se colocará paralela a la dirección de circulación. Si es de dos bocas, perpendicular a la misma, siempre en lugar visible y de forma que el acceso a la misma esté libre de obstáculos. La boca de la papelera deberá estar a una altura adecuada (90 cm aprox.).
- 3) Si las papeleras son basculantes, es conveniente que estén dotadas de un mecanismo de bloqueo, de forma que esta operación sólo la pueda realizar personal autorizado. (Es habitual que los niños al utilizarla se apoyen en el borde, provocando su vuelco accidental).
- 4) Si la papelera invade parte de la banda libre de circulación peatonal, es necesario que sea de las que llegan hasta el suelo, sin elementos volados, de forma que sean fácilmente detectables por las personas ciegas, por lo que no deberán ser colgadas en postes o farolas.
- 5) Colores sugeridos Pantone o 300 C o acero inoxidable.



Papelera de boca estrecha. Está correctamente situada. Colocada en la banda de mobiliario próxima al borde de la acera.



Papelera de sección triangular dominante con cubierta. Se trata de una papelera muy adecuada. En la imagen, además, se encuentra bien ubicada,

2.8.- Propuestas para Zonas Libres (Parques...)

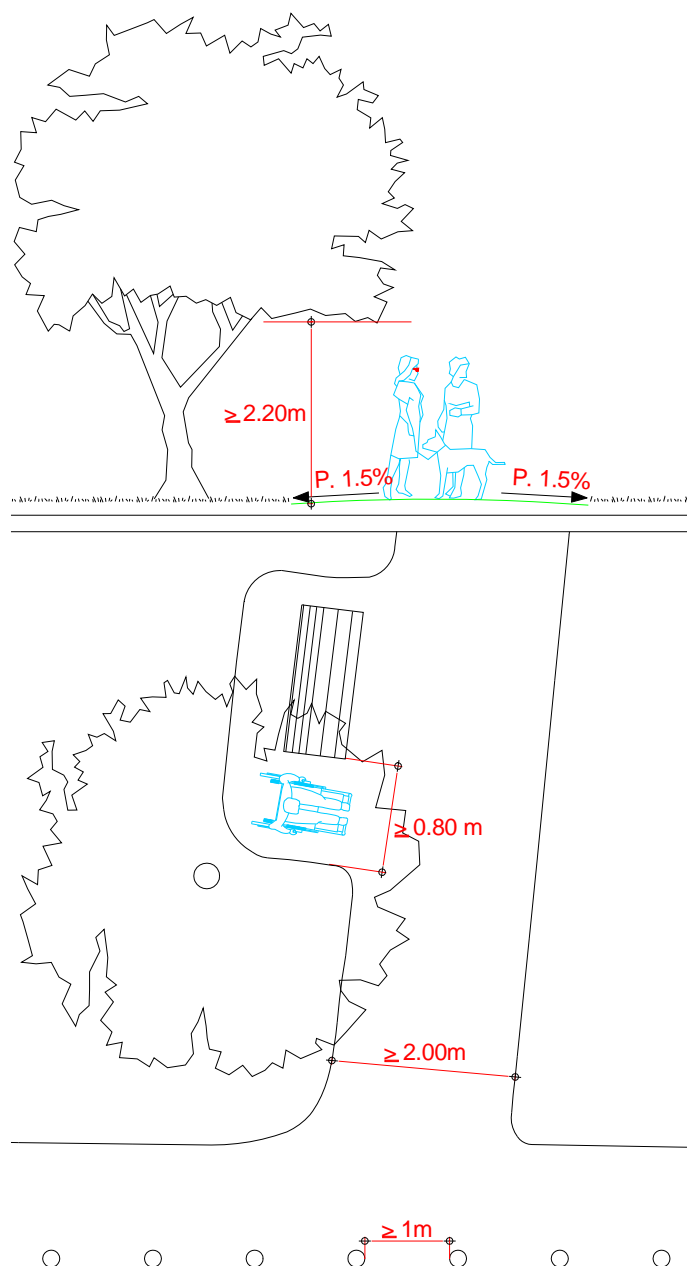
Los parques y jardines son lugares imprescindibles de esparcimiento, ocio y encuentro de nuestras ciudades. En ellos desarrollamos todos los ciudadanos una gran actividad, pero especialmente los niños y los ancianos, por lo que se les debe prestar una especial atención.

Cuando se realiza un parque o un jardín, se debe tener especial cuidado en el diseño y colocación del mobiliario urbano, de la pavimentación, del tratamiento de borde de separación con las zonas ajardinadas, etc.

Según la normativa de aplicación en los parques, jardines, plazas y espacios libres públicos se deben de cumplir y tener en cuenta los siguientes criterios:

- Dispondrán de caminos o sendas de una anchura mínima de 2,00 m. pavimentados con material indeformable y antideslizante, de textura diferente y bien contrastada del resto, aprovechando las texturas de piedras, tierra, césped...
- En caso de ser construidos con tierra, tendrán una compacidad con valor superior al 90 % del Proctor Modificado, y se crearán plataformas o rellanos de hormigón, asfalto u otro material indeformable y antideslizante de 2,00 metros de longitud mínima, con una anchura igual a la del camino o senda.
- Conviene que los recorridos peatonales sean claros, huyendo de situaciones laberínticas que provocan desorientación en las personas ciegas o con su visión reducida.
- Se construirán las canalizaciones necesarias para que no se formen regueros en dichos caminos.
- Las sendas peatonales dispondrán de adecuadas pendientes transversales para la evacuación de aguas, siendo aconsejable el 1,5%.
- Todos los desniveles se salvarán mediante rampas, independientemente de la existencia de escaleras o gradas, con una pendiente máxima del 6%.
- En las plataformas elevadas o en desniveles superiores a 40 cm. como el caso de terrazas, zonas de juegos, etc. se colocarán elementos continuos de protección necesarios.
- Las zonas ajardinadas deberán estar convenientemente separadas de las zonas de tránsito; es conveniente que esta separación se haga mediante la colocación de un bordillo o de una franja sensorial señalizadora previa

- Las plantaciones de árboles y la colocación de elementos verticales se efectuarán de modo que ni éstos ni las ramas o troncos inclinados invadan los caminos o sendas a alturas inferiores a 2,20 metros.
- También se cuidará, que en épocas de caída de hoja, estas se eliminen, impidiendo su acumulación, pues en el caso de mojarse pueden resultar especialmente peligrosas por resultar deslizantes.
- En cuanto al mobiliario urbano, fuentes, papeleras, bancos, etc. deberán cumplir los requisitos establecidos en la normativa.
- Se recomienda que los elementos del mobiliario urbano, como por ejemplo las fuentes, surtidores, etc. se dispongan alineados a lo largo del recorrido peatonal para favorecer por su sonoridad la orientación y el desplazamiento de las personas con deficiencias visuales.
- Si estos espacios están dotados de aseos, éstos estarán dotados de una cabina por sexo adaptada para uso por personas con problemas de movilidad.
- Se dispondrán planos táctiles o táctilo-sonoros.
- Cuando la peligrosidad así lo aconseje, se dotarán a dichas sendas peatonales de pasamanos laterales.



Juegos infantiles

La Declaración de los Derechos del Niño (20 de Noviembre de 1959), señala, que el niño debe disfrutar plenamente de juegos y recreaciones, las cuales deben de estar orientadas hacia los fines perseguidos por la educación, la sociedad y las autoridades públicas se esforzarán por promover el goce de este derecho.

Según Nilda Cosco, el juego es una actitud natural y necesaria que se halla presente en la vida de niños y adultos, infiltrado, en los fenómenos cotidianos. El juego es algo instintivo, y no es simplemente una forma de ocupar el tiempo:

- Satisface profundas necesidades psicológicas.
- Es una parte de las experiencias personales de cada individuo.
- Es un medio de aprender en la vida.
- Es una actividad vital en la vida humana, ya que es un elemento esencial en el desarrollo humano.
- Es una necesidad de toda la vida.
- Ayuda a mantener el equilibrio interno individual y la sensación de paz.
- El juego satisface necesidades de placer, bienestar, compañía y desafío.



Los diseñadores de las áreas de juegos deben tener en cuenta los seis principios siguientes:

1. El juego es un proceso mediante el cual niño /a aprende.
2. El tipo, la calidad y la diversidad de los espacios para el juego físico del niño /a afecta directamente al tipo, la calidad y la diversidad del juego infantil.
3. El tipo, la calidad y la diversidad del marco social (dirección y programación) afectan directamente a la valoración del juego.
4. Los niños con discapacidades físicas, mentales, emocionales y sociales tienen derecho a una igualdad de oportunidades para el juego.



5. La integración de los niños discapacitados y los niños sin discapacidad está basada en el concepto de accesibilidad tanto al ambiente físico como social.
6. La calidad de los escenarios y la valoración del juego están severamente amenazados por la desventaja de los costos.

Cada vez hay más casas comerciales que fabrican juegos que pueden utilizar todos los niños, independientemente de su grado de discapacidad. Sin embargo, a la hora de la ejecución del área de juegos conviene seguir las siguientes recomendaciones:

- Los revestimientos de las superficies de las áreas de juego deben ser absorbentes de impactos (UNE–En 1177: Requisitos de seguridad y métodos de ensayo).
- Las Normas Tecnológicas de Jardinería y Paisajismo, como la NTJ 14 M pueden servir como base para la realización de un mantenimiento correcto y efecto.



- Según vaya siendo necesario sustituir los juegos existentes, o cuando se vayan a realizar nuevas instalaciones, es importante elegir aquellos juegos que permiten el acceso y uso total o parcial de los mismos a los niños con discapacidad.
- Los parques deben estar rodeados y limitados para evitar que los niños puedan extraviarse. El acceso debe ser, preferiblemente, único y es necesario, señalar adecuadamente mediante carteles en los que se indique la edad de los niños que pueden usarlos, los teléfonos de emergencia y en su caso los horarios de apertura y cierre.









- No se debe permitir en los parques la coexistencia de animales de compañía, especialmente perros.
- Es necesario que las áreas de juego estén separadas por edades.
- En el acceso al área se colocará una placa con los servicios de urgencia más próximos, así como un teléfono de mantenimiento donde se puedan comunicar los deterioros que se produzcan.









El conjunto de juegos de la imagen presenta problemas ya que el material del que está construido produce quemaduras y abrasión sobre la piel por la temperatura elevada en exposición directa al sol que puede alcanzar (65 °C) y no puede ser utilizado por niños en silla de ruedas.

Leyenda de planos





INTERVENCIONES: ACERAS

-  Pavimentación/Repavimentación
-  Construcción/Reconstrucción de acera
-  Ampliación de sección puente
-  Ampliación de acera
-  Construcción de plataforma única
-  Reconstrucción de vado de vehículos





INTERVENCIONES: VADOS PEATONALES

-  Vado sin intervención
-  Adaptación de vado
-  Reconstrucción de vado
-  Construcción de vado
-  Construcción de vado y paso peatonal
-  Calzada elevada





INTERVENCIONES: SEMAFOROS PEATONALES

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







ELIMINACION: DISCONTINUIDADES

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







INTERVENCIONES: APOYO Y SEGURIDAD

-  Instalación de pasamanos
-  Desplazamiento de barandilla
-  Instalación de barandilla
-  Señalización de riesgo / Obras





DESPLAZAMIENTO: MOBILIARIO

-  Banco
-  Papelera
-  Contenedor de superficie
-  Contenedor soterrado
-  Señal informativa
-  Aparca-bicicletas






DESPLAZAMIENTO: SERVICIOS

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







DESPLAZAMIENTO: JARDINERIA

-  Jardinera
-  Terraza
-  Alcorque
-  Elemento decorativo




DESPLAZAMIENTO: TRAFICO

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

DESPLAZAMIENTO: INSTALACIONES

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

INTERVENCIONES: SANEAMIENTO

-  Reja o registro
-  Rejilla lineal
-  Instalación de rejilla lineal