

Plan de Accesibilidad del Municipio de **ESKORIATZA**



Volumen 5: Plan de Actuación en el Transporte

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 VÍA PÚBLICA.....	VOLUMEN 3
INFORMES DE LAS CALLES Y ZONAS LIBRES.....	ANEXO I
ACCESIBILIDAD EN LA VÍA PÚBLICA.....	ANEXO II
4.- PLAN DE ACTUACIÓN 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

5.- PLAN DE ACTUACIÓN EN EL TRANSPORTE

INDICE DEL VOLUMEN

1.- PRESENTACIÓN.....	Pag. 3
2.- PROBLEMÁTICA EN EL TRANSPORTE.....	Pag. 7
3.- DIRECTRICES DE ACTUACIÓN.....	Pag. 9
3.1.- Directrices para el transporte por carretera.....	Pag. 9
3.2.- Directrices sobre el transporte ferroviario.....	Pag. 24
3.3.- Directrices sobre el servicio de Taxi.....	Pag. 26
3.4.- Directrices sobre la reserva de Aparcamientos.....	Pag. 28
3.5.- Otras recomendaciones.....	Pag. 31
4.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	Pag. 38
5.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL.....	Pag. 40
5.1.- Líneas de autobús.....	Pag. 41
5.2.- Paradas de autobús.....	Pag. 42
5.3.- Plazas de aparcamiento reservado.....	Pag. 43
6.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	Pag. 45
6.1.- Paradas de autobús.....	Pag. 45
6.2.- Plazas de aparcamiento reservado.....	Pag. 47
6.3.- Plan de reserva de Aparcamientos.....	Pag. 50
6.4.- Resumen.....	Pag. 51
7.- PLAN DE ETAPAS.....	Pag. 52
8.- PRESUPUESTO ESTIMATIVO.....	Pag. 54

ANEXO: Informes de las Paradas de Autobús.

ANEXO: Informes de los Aparcamientos Reservados

1.- PRESENTACIÓN

En 2002 la empresa ADIR (BIZGORRE S.L.), realizó y entregó al Ayuntamiento de **ESKORIATZA** el primer **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.

En la Memoria del presente Plan se ha tratado de una forma general el transporte, puesto que se considera uno de los pilares de una ciudad accesible. Proyectar y construir sistemas de transporte público accesibles a todos significa que cualquier persona pueda acceder, utilizar y abandonar el sistema en condiciones de seguridad, comodidad y eficacia.

Los requerimientos básicos de los usuarios con movilidad y comunicación reducida son los mismos que los de las demás personas: disponer de un transporte público rápido, cómodo, seguro y económico.

Una fuerte proporción de personas con movilidad reducida pertenecen a las capas de edad más elevadas. Sus necesidades de transporte están orientadas hacia las actividades personales, domésticas y recreativas que tienen lugar en los mismos sitios y en los mismos momentos del día que las del resto de los ancianos.

No hay que olvidar que las actividades y desplazamientos de las personas de esta edad son muy variadas, al igual que sus actitudes psíquicas y mentales. Algunas de estas actividades pueden tener horarios flexibles -compras, visitas a la familia y amigos-, mientras que otras pueden estar más estrechamente prefijadas como visitas al médico o al hospital, por ejemplo.

Las personas con problemas de movilidad más jóvenes desean, en general, al igual que el resto de las personas de su edad, desplazarse a su trabajo, dedicarse a las tareas cotidianas necesarias, a la vida con su familia y practicar diversas actividades recreativas y de ocio. Sus necesidades de desplazamiento pueden ser más apremiantes y limitadas en el tiempo que las de las personas en edad de jubilación y más todavía que las de los jóvenes que no sufren ningún problema de movilidad.

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

La existencia de transportes clásicos adaptados para ser usados también por viajeros con problemas de movilidad aminora el número de los servicios especiales que deben quedar a disposición de las personas gravemente disminuidas. Los servicios especiales servirán para asegurar los desplazamientos que no puedan ofrecer los servicios públicos ordinarios.

Los autobuses urbanos e interurbano son la principal forma de transporte público. El ofrecer un servicio que llegue al mayor número de ciudadanos con las mejores garantías de seguridad, rapidez, economía y comodidad es un compromiso de todos. En aras de esos objetivos se debe trabajar para que el futuro nos depare una ciudad accesible para todos.

Para la realización del estudio sobre el Transporte se ha aplicado una sistemática de trabajo que trata de identificar, localizar, reproducir, solucionar y cuantificar económicamente aquellas situaciones o barreras que cualquier persona usuaria de las paradas de autobús de las líneas de transporte regular, incluidos los elementos estáticos, pudiera encontrar durante un hipotético recorrido que le permitiera llegar hasta cualquier punto con acceso público. Así como las situaciones que las personas con movilidad reducida se puedan encontrar a la hora de utilizar las plazas de aparcamiento reservadas para ellas.

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

- **Problemática y Directrices de actuación**

Información sobre las barreras más frecuentes en el Transporte y las condiciones de accesibilidad a cumplir en los distintos ámbitos del transporte.

- **Ámbito de actuación**

Delimitación del estudio a los elementos de competencia municipal: paradas de autobús y reservas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

- **Análisis del estado actual**

Estudio en el que se describen las líneas regulares de transporte y se analiza la situación actual de las paradas de autobús y de los elementos estáticos que las conforman, así como de los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida.

- **Propuesta de intervención.**

Estudio en el que se proponen las intervenciones a realizar en las paradas de autobús y en los aparcamientos reservados. Estudio de los puntos interiores en la ciudad, y propuesta de ubicación de reservas de aparcamiento en sus proximidades.

- **Plan de etapas.**

Descripción del plan de etapas, que incluye la relación de los elementos incluidos en cada etapa junto con el diagnóstico, las propuestas de solución y el coste de las mismas

- **Presupuesto estimativo.**

Estimación económica del coste de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas. Resumen de los presupuestos de transporte.

- **Anexo: Informes de las Paradas de Autobús.**

Informes de todas las Paradas de Autobús estudiadas. Estos informes incluyen los datos de la parada, el diagnóstico de accesibilidad, la propuesta de intervención, así como un presupuesto detallado de adaptación de cada uno según los criterios que se han detallado.

- **Anexo: Informes de las Plazas de Aparcamientos Reservados.**

Informes de todas las Plazas de Aparcamientos Reservados para personas con movilidad reducida estudiadas. Estos informes incluyen los datos de la plaza, el diagnóstico de accesibilidad, la propuesta de intervención, así como un presupuesto detallado de adaptación de cada uno según los criterios que se han detallado.

2.- PROBLEMÁTICA EN EL TRANSPORTE

La principal limitación que supone el transporte público para las personas con discapacidad se da en los casos en que los vehículos no se encuentran adaptados para uso. Tanto en las líneas de autobuses como en el servicio de taxis, debe darse la circunstancia de que cualquier ciudadano pueda disponer de la posibilidad de desplazarse dentro de la ciudad y al exterior de un modo equivalente a como se desplaza cualquier ciudadano sin minusvalía.

Esta posibilidad pasa por la necesidad de contar con una flota de autobuses totalmente accesible en todas sus unidades. De modo que no se adquieran unidades no adaptadas y progresivamente se vayan reponiendo las unidades no adaptadas por vehículos adecuados.

Existe un problema también en el caso de las paradas ya que en algunos casos no disponen de la dotación mínima para resultar convenientemente utilizables: asientos adecuados, apoyos isquiáticos, protección frente a inclemencias, información sobre el servicio y correcto acoplamiento entre los planos de estancia y los accesos a las unidades de autobuses.

No existen tampoco suficientes taxis adaptados y dado que no están las líneas de autobuses totalmente adaptadas no se dispone de un medio de desplazamiento alternativo.

Por otra parte el Ayuntamiento debe valorar el hecho de facilitar el uso de aquel servicio alternativo que palie las circunstancias descritas, en tanto las líneas de autobuses no se encuentren totalmente adaptadas, lo que puede suponer que el ayuntamiento deba subvencionar con fondos municipales el uso del citado transporte alternativo

En determinados barrios con demanda social elevada se hace necesario contar con un transporte adaptado tipo microbús. La tipología urbana que presenta calles estrechas y giros de radio escaso lo recomienda, así como el hecho de que al ser unidades más económicas no exigen la ocupación de un número de plazas muy elevado para su amortización.

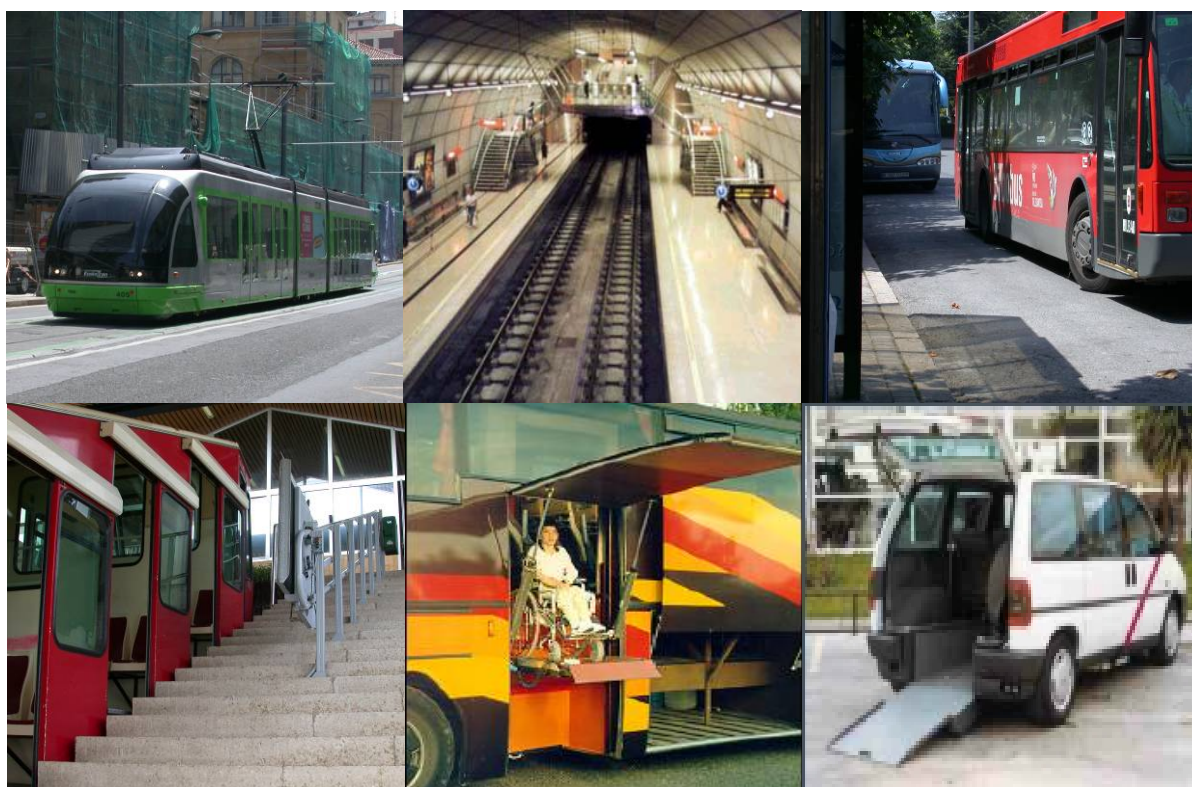
El transporte urbano accesible permite que las personas con problemas de movilidad, puedan desplazarse libre y autónomamente por toda la ciudad. Los beneficios que aporta el transporte urbano accesible son:

1. Mayor libertad y autonomía para muchos ciudadanos.
2. Mejora el confort para todos los ciudadanos.
3. Mejora de la velocidad de carga y descarga de los usuarios.
4. Menor necesidad de desplazamientos con vehículos especiales.
5. Incremento del transporte público con el paso de usuarios del coche al autobús.
6. Mejora de la calidad de vida de toda la población.

Para conseguir un transporte urbano accesible debe serlo toda la cadena del transporte consistente en:

- Itinerario peatonal desde el origen del viaje hasta la parada
- La parada en origen
- El vehículo
- La parada de destino.
- El itinerario desde la parada hasta el destino del viaje
- El propio destino

Es evidente la necesaria coordinación del plan de accesibilidad en el transporte con los otros ámbitos de edificación, urbanismo y comunicación incluidos en este Plan.



3.- DIRECTRICES DE ACTUACIÓN

En las siguientes páginas se describen los criterios y actuaciones que en la mejora de la Accesibilidad en el Transporte Público se deben de tener en cuenta. Se recogen tanto las directrices que se derivan de la aplicación de la normativa específica de accesibilidad en el transporte, como otras recomendaciones que al respecto se plantean en la actualidad.

3.1.- Directrices para el transporte por carretera

Paradas de Autobús

Se acompañan a continuación criterios generales de diseño y ubicación para paradas de autobús (postes y marquesinas). En primer lugar, describiremos desde el punto de vista de la accesibilidad, las características más destacables de las paradas de autobús, y de los criterios que condicionan su idoneidad:

- Todas las paradas deberían estar dotadas de marquesinas, que deben cumplir las recomendaciones expuestas en el apartado correspondiente. Cuanto menos la existencia de marquesina se considerará en función de la afluencia de pasajeros de dicha parada y de las posibilidades de implantación sin obstruir el tráfico peatonal por la acera.



Poste de parada de autobús. Parada descubierta, sin asiento ni apoyo de ningún tipo. No resulta adecuada, toda vez que sólo una cuestión presupuestaria parece haber negado la existencia de una parada cubierta tipo, ya que existe espacio suficiente para su instalación.



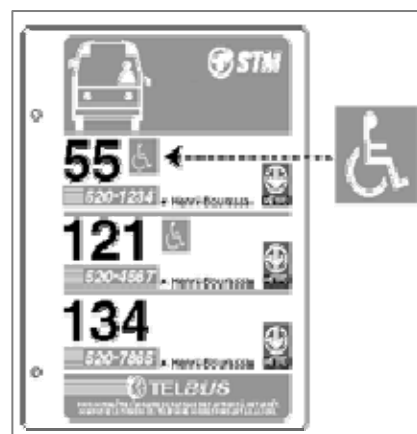
- Todos los postes y marquesinas existentes deben de tener diseño adecuado, suministrando además nuevos elementos en las paradas que en la actualidad carecen de ellos.

- Todas las paradas de autobús, ya sean marquesinas o postes de parada, deben de tener la prohibición de aparcamiento a ambos lados de la parada, para permitir el acercamiento del autobús a la acera, facilitando así el acceso a este.
- Todas las paradas estarán cercanas a un vado peatonal y el pavimento circundante será accesible (antideslizante, buen estado, compacto, etc...)
- Se instalarán aceras postizas en las paradas que lo requieran. Se controlará especialmente el estacionamiento de vehículos delante de las paradas para facilitar el acceso de los usuarios en general y de los de silla de ruedas en particular.
- En las paradas se deberá indicar claramente el plano de transportes de la ciudad, líneas, recorridos y horarios a las que da servicio, especificando los servicios atendidos por los vehículos adaptados, en su caso, con letra grande, contrastada y en Braille.



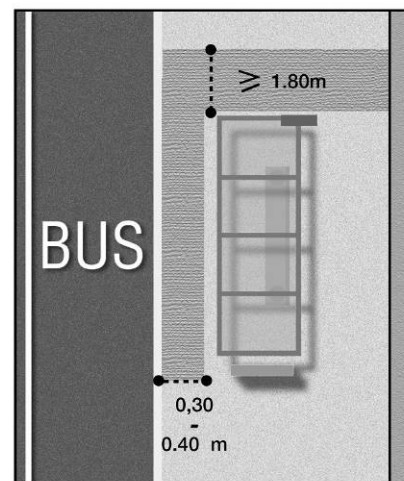
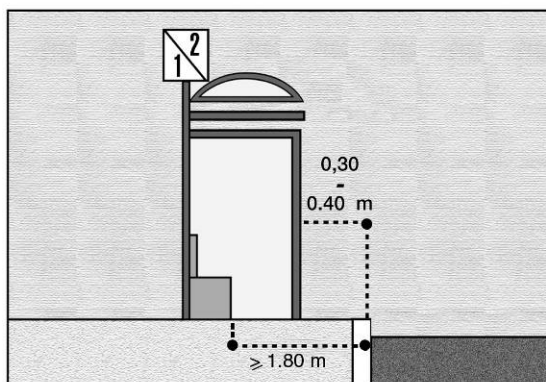
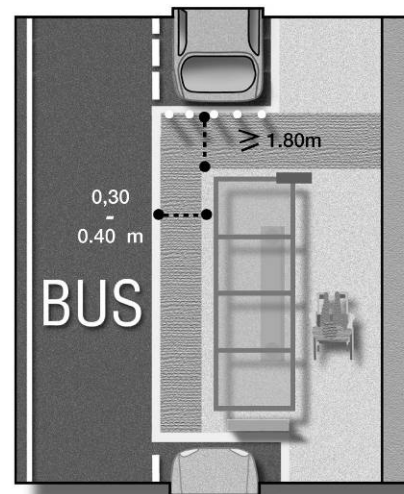
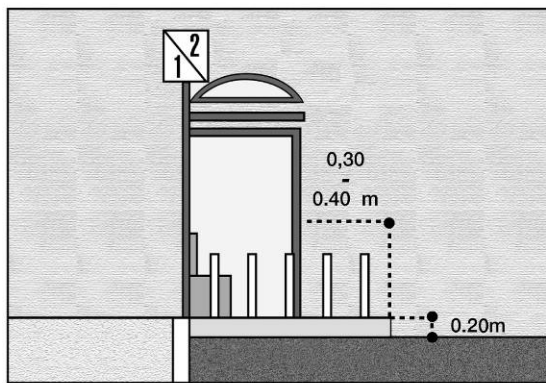
La información es correcta en contenidos aunque los tamaños de letra no son adecuados. Tampoco lo es la información pictográfica que resulta confusa. El panel además, como puede apreciarse en la imagen, produce reflejos que incomodan o imposibilitan la consulta. No existe información Braille para personas ciegas.

- Asimismo, es importante que toda la información relacionada con las líneas que son accesibles, si las hubiera, incorpore el símbolo internacional de accesibilidad junto al número de la línea. Además, cualquier información pertinente al servicio de transporte debe estar en Braille. No han de existir obstáculos que impidan acercarse para poder recibir la información.



- Las paradas deben poder distinguirse a unos 90 metros con la luz del día, y por la noche estarán iluminadas. La parada se debe anunciar con un elemento volumétrico que sobresalga por encima de la marquesina, con caracteres y pictogramas de colores vivos y contrastados con el fondo, y del mayor tamaño posible. Ha de señalizarse la existencia de la parada con una banda de pavimento de textura y color diferente, de al menos 1,00 m de ancho, que atraviese toda la acera.
- El mismo pavimento diferenciado, textura y color, ha de señalar todo el borde de la zona de embarque o andén, para facilitar su localización a las personas ciegas o con deficiencias visuales. El ancho de la franja estará comprendido entre 30 y 40 centímetros.

Para un mejor desarrollo de los requerimientos sobre accesibilidad, diferenciaremos en las paradas de autobús los condicionantes referentes al poste de parada, y los referentes a las marquesinas-refugio:



LOS POSTES DE PARADA:

Independientemente de que en las paradas haya o no señal de tráfico que prohíba el aparcamiento por ser un espacio reservado al autobús, se ha demostrado que para un fácil y rápido reconocimiento de la parada es importante disponer de una señal característica y diferenciada de cualquier otra señal de tráfico, que indique el punto en el cual el autobús tiene prevista su parada. Cuando no existe marquesina, esta circunstancia se cubre con los denominados postes de parada.



La intervención en los postes de paradas de autobús atenderá a las siguientes indicaciones:

1. Las zonas de calzada donde debe parar el autobús deberán estar en un área libre que permita al autobús aparcar al lado del bordillo.
2. No deben presentar elementos peligrosos como cantos vivos o partes en voladizo
3. Se deberán indicar las paradas de autobús con textura y color diferenciados en el pavimento, recomendándose que el poste de señalización lleve una letra "B" en relieve a 1,00 m de altura.
4. Los carteles indicadores tendrán unas dimensiones mínimas de 45 cm de ancho y 40 cm de alto con información escrita con letra grande y con un buen contraste de color como identificación de la parada de autobús (pictograma internacional de autobús), y estarán a más de 2,10 m de altura.
5. Los números indicando las distintas líneas serán por lo menos de 5 cm. Los indicadores de horario estarán entre 1,00 m y 1,70 m de altura, realizada en caracteres de dimensiones adecuadas, cuidando la relación figura-fondo y el nivel de iluminación para facilitar su lectura. Si este espacio no fuese posible se admitirá una altura máxima de 1,90 m pero con información más importante hasta 1,70 m.

A continuación se presenta algunos ejemplos de las tipologías de paradas de autobús con poste de parada que se suelen encontrar en el estudio de la accesibilidad al Transporte.

POSTE DE PARADA 01	POSTE DE PARADA 02
	
<p>Estos tipos de poste de parada no se puede considerar accesibles, puesto que no son visibles desde lejos, y carecen de carteles de información</p>	

POSTE DE PARADA 03

<p>Este tipo de poste de parada no se puede considerar accesible, puesto que no es visible desde lejos.</p> <p>El cartel de información esta mal diseñado, puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p> <p>La información sobre los recorridos no es accesible.</p>

2. Situación

La parada ha de aproximarse lo más posible a la calzada para favorecer el acercamiento de los pasajeros a los autobuses, debiendo dejar en la parte posterior una banda de acera libre de obstáculos de al menos 1,50 m de ancho para no interrumpir el tránsito peatonal. Si ello no resulta posible por tratarse de una acera estrecha, se construirá una prolongación de la acera invadiendo el carril de aparcamiento de vehículos, sobre la que se situará la marquesina siguiendo los criterios generales de ubicación. El acceso lateral a la marquesina tendrá un ancho mínimo de 1,50 m libre de obstáculos.

La marquesina estará incorporada a la acera, y si está en descampado o en una vía con aparcamiento a la misma mano, contará con una acera postiza u otro sistema que posibilite el máximo acercamiento del autobús a la acera que habrá de sobresalir al ras de la línea de aparcamiento *(El desnivel entre la plataforma de aproximación y la acera de más de 4 cm. supone la imposibilidad de uso para personas en silla de ruedas)*.. En caso de aparcamiento, se protegerá la acera postiza con horquillas verticales. Se facilitará el paso del agua de lluvia, sin que ésta moje el pavimento a pisar por personas de movilidad reducida.



3. Señalización

Ha de señalizarse toda la longitud de la zona de embarque o andén con pavimento diferenciado en textura y color, para facilitar su localización a las personas ciegas o con deficiencias visuales.

4. Mobiliario:

En el interior de la marquesina se alojará un banco a 45 cm de altura y, si es posible, un apoyo isquiático *(Zona plana que se encuentra en los aparatos largos de marcha y en los encajes de las prótesis femorales y que sirve como apoyo para el isquion)*. En cada tramo de banco se recomienda instalar reposabrazos que sirvan de ayuda para sentarse y levantarse del mismo.



El mobiliario de la marquesina deberá estar alineado, dejando espacio suficiente tanto en los laterales como en la parte delantera, para que pueda maniobrar una silla de ruedas (1'80 m).

5. Información:

En los paneles verticales de la parada-refugio, se colocará información gráfica sobre los recorridos, paradas, horarios, sentido de la marcha, etc., y un rótulo accesible (caracteres grandes y contrastados) con el nombre de la parada, de modo que sea claramente visible desde el interior del autobús. Los textos estarán ocupando una franja de altura comprendida entre 0,80 y 1,70 m. Serán de color contrastado, tamaño adecuado y preferiblemente en relieve. Se recomienda que esta información se complemente con una placa informativa en sistema braille.



Parada de autobús con marquesina y asiento del que se muestra un detalle en la foto siguiente. Carece de apoyo isquiático. El panel lateral que sirve de paravientos y soporte publicitario no llega hasta el suelo, lo que puede ser un problema de detección para las personas ciegas

A continuación se presenta algunos ejemplos de las tipologías de paradas de autobús con marquesina que se suelen encontrar en el estudio de la accesibilidad al Transporte.



En este tipo de marquesinas para que su ubicación sea correcta y accesible debe de situarse en una acera con una anchura mínima de 3,50 m., situándose siempre a 1,80 m de la línea de fachada. Si se colocara una *plataforma de bus*, la anchura necesaria de la acera sería menor, respetando siempre el 1,80 m libre desde la línea de fachada.

El cartel de información está mal diseñado, puesto que no presenta todo su perímetro proyectado a planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.

Las marquesinas que tengan cartel informativo sobre los recorridos y horarios de líneas de autobuses deberá ser accesible (información recorridos grande, contrastada y en Braille).



Además de todo lo anterior, la marquesina tiene que tener una anchura libre de acceso al interior de 1m, así como una franja libre lateral no inferior a 1,80 m., por ese mismo lado

El asiento debe de ser accesible, situándose la altura del mismo entre 40 y 50 cm y debiendo tener apoyabrazos con una altura no inferior a 20 cm. y no superior a 25 cm.

Los cristales deben de estar correctamente señalizados, dotándolos de bandas contrastadas, situándose a 1,20 m y 0,90 m de altura respectivamente y con una anchura de 20 cm.

Aproximación a las paradas

En muchos casos se han detectado problemas en la maniobra de aproximación del autobús a alguna de las paradas existentes que dificultan el acceso de los viajeros desde la acera. Estos problemas se originan por el aparcamiento de coches en la misma parada del autobús o en zonas próximas de tal forma que impiden al autobús realizar la maniobra de aproximación y parada correctamente.



En estos casos, se propone la incorporación de plataformas ya que éstas permitirían el acceso desde la acera sin ningún tipo de desnivel independientemente de la altura de la acera. A su vez, la plataforma sirve de apoyo a la rampa retráctil del autobús que los usuarios utilizan para acceder al autobús.

La plataforma tendrá el mismo pavimento y características que la acera pudiendo tener el bordillo a una altura de 20 cm., disminuyendo así la diferencia de altura entre el pavimento y el autobús.

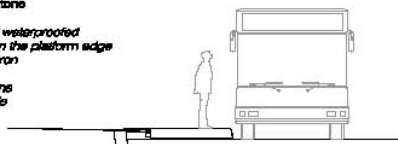


La incorporación de plataformas en las paradas de autobús permitiría aumentar las plazas de aparcamiento de vehículos en superficie ya que no sería necesario prohibir el aparcamiento de vehículos en las inmediaciones a la parada. De esta forma se podría facilitar una zona para la ubicación de contenedores de reciclaje.

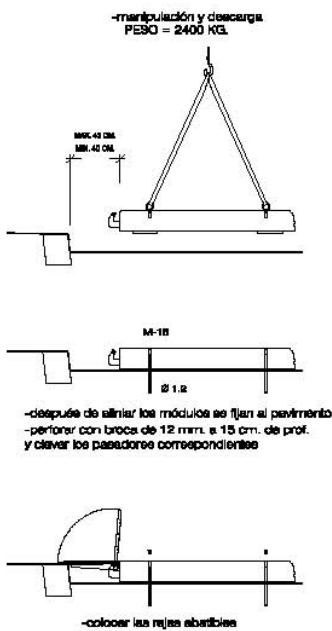
Por último, cabe señalar que si bien las plataformas son imprescindibles para las personas usuarias de sillas de ruedas, la notable mejora en el acceso al autobús para el resto de usuarios debido a una mejor aproximación a la parada justifica en mayor medida su incorporación.

CARACTERÍSTICAS

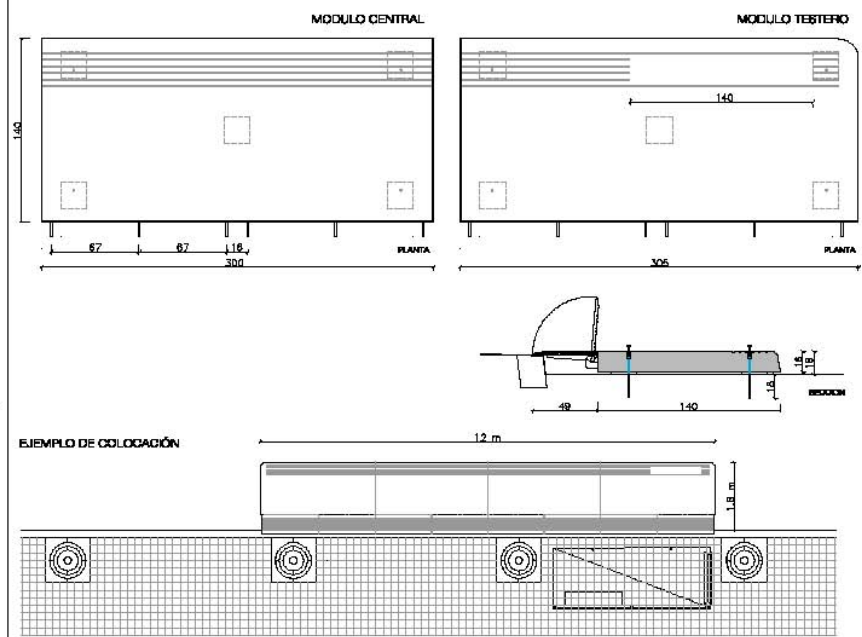
MATERIAL	hormigón armado	MATERIAL	reinforced cast stone
COLOR	gris granítico	COLOR	granite grey
ACABADO	decapado e hidrofugado pintura reflectante en borde	FINISHES	acid etched and waterproofed reflective paint on the platform edge
REJAS	abatibies de fundición de aluminio	RAMPES	aluminium cast iron
COLOCACIÓN	firmemente apoyado y fijado con pasadores	FIXING	firm-anchoring and fixed with pins
PESO	2000 kg / módulo	WEIGHT	2000 kg / module
DISEÑO	E.Perices	DESIGN	E.Perices



SISTEMA DE COLOCACION



GEOMETRIA



Los Autobuses

Las compañías de autobuses están procediendo a la progresiva implantación de autobuses de plataforma baja, los cuales no sólo posibilitan el acceso al autobús a usuarios de sillas de ruedas, sino que lo facilitan enormemente al público en general.



Se recomienda al Ayuntamiento que comunique a las empresas o entidades responsables del transporte urbano e interurbano, que a medida que se vaya actualizando la flota de autobuses se incorporen vehículos de piso bajo. Esta medida no supondría ningún coste adicional para el ayuntamiento.

Las características, número de plazas, dimensiones y en general el diseño de los vehículos, resultan determinantes para una utilización adecuada por parte de todos del transporte público.

El material móvil deberá cumplir las parámetros recogidos en el Decreto 126/2001, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte, que establece las condiciones técnicas de accesibilidad que han de reunir las infraestructuras y el material móvil, al objeto de garantizar la accesibilidad de las personas al transporte.

La adaptación propuesta no será únicamente la instalación del sistema para carga y descarga de silla de ruedas, sino que incluirá todo lo referente a espacios de circulación interior, apoyos y asideros, señalización... tal y como se detalla a continuación:

1. Sistema de Inclinación

Los autobuses serán de plataforma baja continua, sita entre 30 y 35 cm sobre el nivel de la calzada y dispondrán de rampas telescópicas y de dispositivos de suspensión (“Kneeling”) que permitan la bajada y la elevación de la carrocería para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida.



Los movimientos de despliegue y repliegue de la rampa deben ir acompañados de señales acústicas y luminosas de aviso. El paso desde la rampa al interior del vehículo será sin cambios severos de pendiente ni resaltes en el punto donde se unen la rampa y el piso del autobús.

2. Puertas de acceso:

El ancho libre de la puerta de acceso de los pasajeros en silla de ruedas ha de ser mayor o igual a 1,00 metros. De existir por ésta una barra central, al menos por uno de los lados deberá existir un espacio libre de 0,80 m.

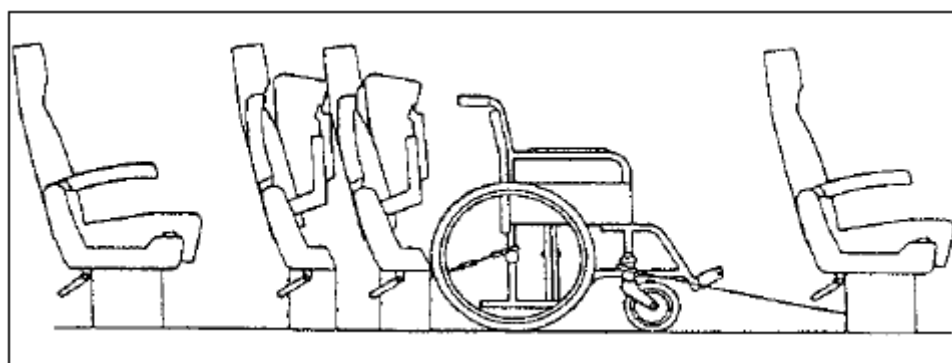


3. Espacio para silla de ruedas:

Debe existir una superficie libre de asientos con capacidad para alojar, al menos, una silla de ruedas. El rectángulo (de al menos 1,30 x 0,80 m) se posicionará con el lado mayor paralelo al eje longitudinal del vehículo. La superficie debe ser horizontal.

4. Posición de la silla de ruedas:

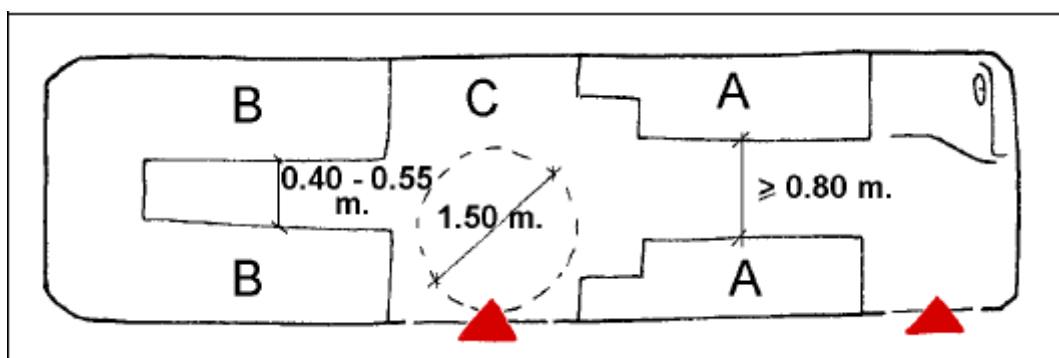
El pasajero en silla de ruedas deberá posicionarse, en la superficie mencionada, paralelo al lateral del vehículo, nunca en posición transversal respecto al eje longitudinal. La persona que viaje en autobús en su silla de ruedas lo hará con los frenos aplicados (o las baterías desconectadas, en el caso de que sea eléctrica), y deberá apoyar espalda y cabeza en un respaldo o mampara almohadillada.



5. Itinerario interior:

En el caso de que existan rampas interiores, éstas no tendrán más del 6 % de pendiente y 1,10 m de longitud. Los desniveles súbitos no superarán los 2 cm y estarán siempre marcados con una señalización del canto contrastada de forma visual teniendo el borde achaflanado o redondeado.

El itinerario desde la puerta de acceso de los usuarios en silla de ruedas hasta el espacio reservado será practicable para estos pasajeros. En este itinerario no podrá por tanto existir ningún escalón o cualquier otro obstáculo y deberá tener un ancho de paso mínimo de 0,8 m. El piso del vehículo será antideslizante.



6. Pulsadores:

Se instalará en el interior, en el espacio reservado para pasajeros en silla de ruedas, un pulsador de solicitud de parada, a una altura sobre el piso entre 0,7 m y 0,9 m, con el que se podrá indicar al conductor que una persona de estas características va a salir del autobús.

En el exterior del vehículo, a la derecha o izquierda de la puerta de acceso para pasajeros en silla de ruedas, se instalará un pulsador a una altura comprendida entre 0,7 m y 0,9 m del suelo. Estos pulsadores estarán señalizados con el símbolo internacional de accesibilidad (S.I.A.). Serán de un color que contraste con la superficie a la que estén fijados y deberán poder ser accionados con la palma de la mano.



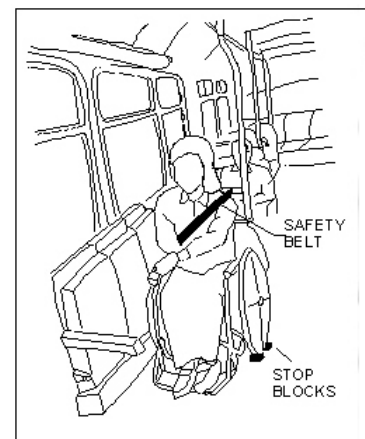
7. Barras y Asideros

La superficie de barras, asideros y montantes de sujeción y ayuda deberá ser de un material antideslizante y estar pintada con un color que contraste con su entorno. Se deberán fijar barras y/o asideros en ambos lados de las puertas de servicio. Además en el espacio reservado para pasajeros en silla de ruedas se instalará en el lateral del vehículo una barra horizontal, a una altura entre 0,80 m y 0,90 m y separada del lateral al menos 4 cm.

8. Reserva de asientos para PMR:

Al menos dos asientos próximos a la puerta de acceso estarán reservados a P:M:R. no usuarios de sillas de ruedas, señalizándolos con el correspondiente pictograma.

Se instalarán asideros en sus proximidades para ayuda en las operaciones de sentarse/levantarse y sujeción, así como un pulsador de solicitud de parada. Los reposabrazos, de existir, serán abatibles. Estos asientos no podrán estar situados sobre el paso de ruedas debido a la excesiva altura.



9. Información y señales de aviso:

Las señales de aviso se pondrán en el techo, en lugares visibles tanto para los pasajeros que viajen sentados como de pie y habrá un sistema de interfonía que permita un sistema de aviso por megafonía, este sistema deberá estar adaptado para personas usuarias de audífonos. Toda la información que se emita por megafonía deberá de emitirse de forma escrita a través de las pantallas con textos grabados anteriormente.



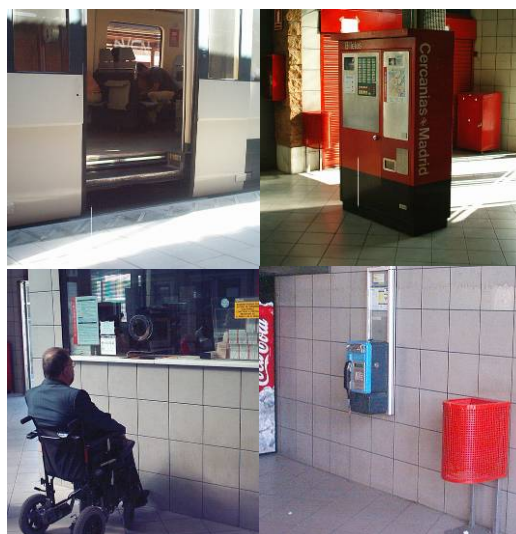
El símbolo internacional de accesibilidad (S.I.A.), se fijará en la parte delantera del autobús, de forma tal que las personas con movilidad reducida, sean capaces de reconocer al vehículo accesible.

3.2.- Directrices sobre el transporte ferroviario

Estaciones de Cercanías y Metro

Aunque la gestión de estos medios de transporte no les incluya en el desarrollo del presente Plan de Accesibilidad, la importancia e incidencia que tienen sobre la propia ciudad nos lleva a realizar una serie de indicaciones muy generales con la pretensión de servir de base para la formalización de futuros convenios con las entidades gestoras de estos medios con el fin de conseguir una accesibilidad también en estos ámbitos.

Teniendo en cuenta las características específicas de estas instalaciones, se detallan a continuación los ámbitos en los que se deberían estructurar los futuros informes de auditoría de accesibilidad, con el fin de abordar de una forma más clara y precisa la situación actual de accesibilidad, en cada uno de los elementos:



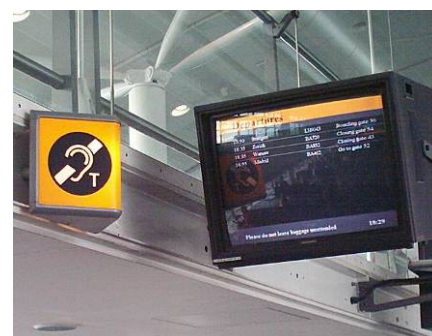
1 EL ENTORNO DE LA ESTACIÓN:

Llegada Peatonal (Pasos de Peatones). En otros transportes públicos (Paradas de Taxi, Tranvía y Autobús). Llegada en vehículo privado (Aparcamientos).

2 ÁMBITOS DE ACOGIDA Y ESTANCIA: Accesos. Vestíbulos y zona de espera. Taquillas. Aseos públicos. Zona Comercial. Mobiliario y máquinas expendedoras.

3 CIRCULACIONES: Pasillos y Corredores. Escaleras fijas de uso público. Escaleras mecánicas. Ascensores. Andenes. Equipos para ascenso y descenso de los trenes. Vías de Evacuación.

4 INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN: Rótulos y Señalización. Paneles Informativos y Pantallas de Texto. Teléfonos Públicos. Megafonía e Información Acústica. Señalización Táctil



Material móvil: coches y vagones

De manera análoga al apartado anterior se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- **POSIBILIDAD DE ACCESO:** Las puertas de acceso a los vehículos deberán tener una coloración viva, diferente y bien contrastada de las del resto de la unidad. Se procurará la nivelación de plataformas de espera con plataformas de los vehículos. Si hay peldaños para acceder al vehículo, se destacarán los bordes superiores de los mismos para facilitar su percepción visual. Existirán elementos de ayuda en el caso de diferencias de nivel que permitan el acceso de manera autónoma.
- **CANCELACIÓN DE BILLETES:** Si se realiza en el vagón, ubicación de la máquina canceladota, altura de uso, señalización, información de uso,...
- **ESPACIO RESERVADO:** para garantizar el viaje en silla de ruedas con las medidas de seguridad necesarias.
- **AVISOS DE PARADA:** De manera visual y acústica
- **INFORMACIÓN:** sobre incidencias, retrasos, averías,... de modo visual y acústico, al igual que la Señalización de Emergencia.



3.3.- Directrices sobre el servicio de Taxi

De manera análoga a lo propuesto para la flota de autobuses, la propuesta de actuación en lo referente a la flota de taxis es una recomendación para que estableciendo un plazo de margen marcado por el Ayuntamiento y la propia comunidad autónoma, exista un número adecuado de vehículos adaptados para el transporte de minusválidos.



Hay que solventar el problema que las personas sordas tienen para poder acceder al servicio del Taxi, como es la imposibilidad actual de solicitar un taxi a través de los sistemas telefónicos actuales. Se debería de habilitar un sistema para que las personas sordas pudieran solicitar los servicios de taxi, por ejemplo a través de mensajes SMS.

Los taxis adaptados se ajustarán a las determinaciones establecidas para el “Eurotaxi” que permite el uso por personas con movilidad reducida y transportar la silla de ruedas, y que se podrían resumir en las condiciones siguientes:

1. **Ubicación de la silla de ruedas:**

La silla de ruedas se situará paralelamente a la dirección de la marcha. El espacio libre en planta será como mínimo de 0,80 m de ancho y de 1,20 m de fondo. La altura interior libre será como mínimo de 1,40 m en la zona a ocupar por la silla de ruedas.

2. **Puerta de acceso:**

La dimensión mínima de la puerta para acceso de la silla de ruedas será de 1,35 m de altura y de 0,80 m de ancho. Si es puerta de apertura batiente deberá abrirse como mínimo 90° y poseerá mecanismos de seguridad para impedir su apertura o cierre accidental.

3. **Anclajes:**

Existirán anclajes para fijar la silla de ruedas y cinturones de seguridad para el usuario, con tres puntos de anclaje como mínimo.

4. **Rampa:**

Dispondrá de rampa (automática o manual) o de plataforma elevadora en la puerta de acceso de la silla, para permitir el embarque y desembarque de la misma. Su capacidad de carga será como mínimo de 250 Kg.

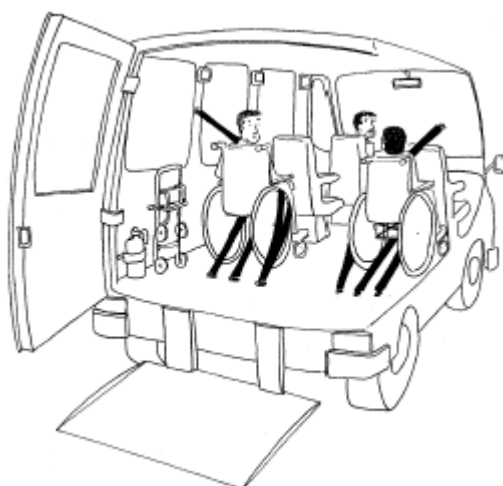
Cuando la rampa sea automática, ésta será accionada por el conductor, dispondrá de un dispositivo de retroceso automático si encuentra algún obstáculo y su anchura será igual a la luz libre de la puerta en que se instale.



Cuando la rampa sea desmontable se transportará permanentemente en el vehículo, su pendiente no superará el 20 %, su ancho será de 0,80 m si es de un solo elemento y de 0,25 m (mínimo) más 0,30 m de separación intermedia si se trata de dos bandas.

5. Transporte de PMR

Los taxis estarán además acondicionados para trasladar personas con movilidad reducida que ocupen asientos y para ello dispondrán de un lugar para transportar la silla (de dimensiones mínimas: 0,30 x 1,0 x 0,95 m), asideros en el dintel de puertas y en marcos (en color contrastado y capaces de resistir como mínimo 150 kg) y asientos a una altura comprendida entre 45 y 50 cm, con una inclinación máxima de 5° y con respaldo inclinado como máximo con relación al asiento 100°. Si es puerta de apertura batiente deberá abrirse como mínimo 90° y poseerá mecanismos de seguridad para impedir su apertura o cierre accidental.



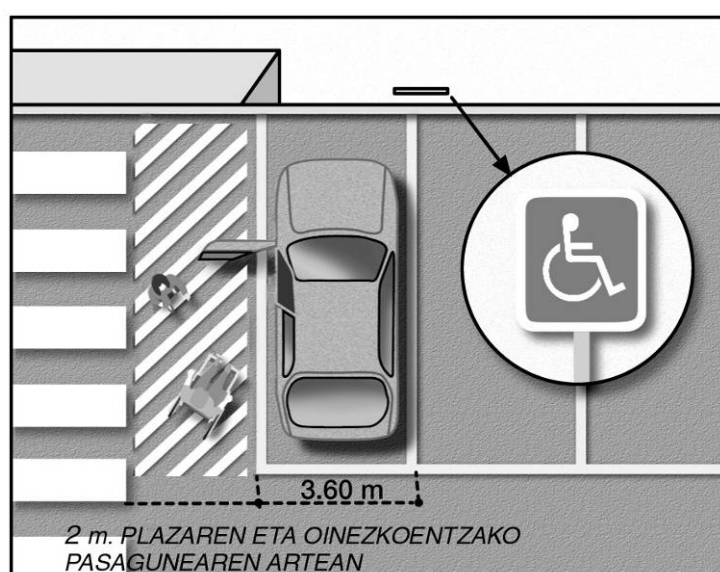
3.4.- Directrices sobre la reserva de aparcamiento para personas con problemas de movilidad

Las dimensiones, la ubicación y el número de aparcamientos reservados a personas de movilidad reducida se ajustarán a lo establecido en los Anejos II y III del Decreto 68/2000, de 11 de abril, de desarrollo de la Ley 20/1997

La existencia real de plazas reservadas para discapacitados no se acerca al cupo de plazas exigido por la legislación vasca. Lo que obliga a una reconsideración de la necesidad de creación de nuevas plazas.



Otra consideración a tener en cuenta es que no hay que confundir la existencia de dicha reserva con la idoneidad del servicio. No basta con la colocación de una señalización (más o menos adecuada), sino que hay que atender también a las dimensiones, existencia de un vado próximo, no colocación de obstáculos, y sobre todo instar a los organismos competentes para que tomen medidas efectivas de control sobre el respeto a esta reserva. En este sentido existen algunos problemas sobre el respeto a la reserva de plazas de aparcamiento para PMR, en especial en las zonas más céntricas de la ciudad.

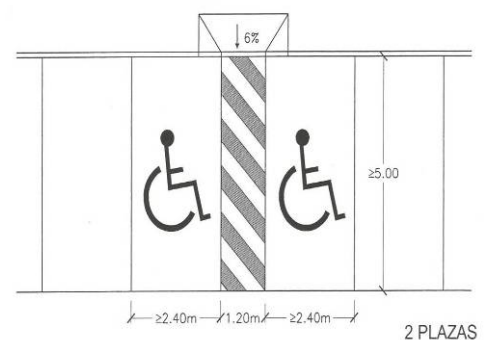
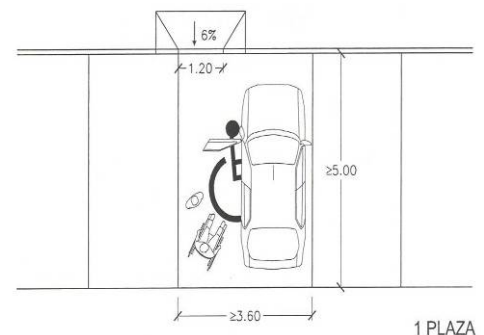


2 m ENTRE PLAZA Y EL PASO DE PEATONES

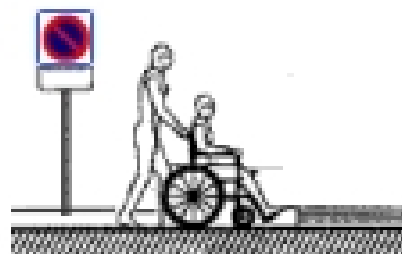
Recomendaciones:

Resumimos a continuación las principales consideraciones a tener en cuenta de cara al diseño, ejecución y gestión de plazas reservadas adaptadas para minusválidos:

1. En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros situadas en vías o espacios libres de edificación, se reservarán permanentemente como mínimo una plaza por cada 40 ó fracción para vehículos que transporten personas con movilidad reducida.
2. Estas plazas reservadas se situarán cerca de los itinerarios peatonales y de los accesos a edificios y servicios públicos de la zona, y garantizarán la incorporación del usuario de silla de ruedas de la plaza reservada del aparcamiento al itinerario peatonal o acera, evitándose situaciones de riesgo para los usuarios.
3. Señalizarán de forma bien visibles, con el símbolo internacional de accesibilidad tanto en el plano vertical como en el horizontal. Además se señalará también la prohibición de aparcar para el resto de los vehículos.
4. La señalización en horizontal deberá ser antideslizante.
5. En las zonas de estacionamiento de vehículos situados en las vías públicas la reserva se ejecutará de forma que entre dos plazas reservadas el recorrido por un itinerario peatonal no supere los 250 m.
6. Se garantizará la incorporación del usuario de silla de ruedas de la plaza reservada del aparcamiento al itinerario peatonal o acera, evitándose situaciones de riesgo para los usuarios y potenciándose la colocación de la reserva colindante a los pasos de peatones.



7. En el caso de que se realice la reserva de aparcamiento próxima a los pasos peatonales, se dejará libre de obstáculos y de aparcamiento una distancia de 2 m. desde el paso de peatones a la plaza o plazas reservadas, con el fin de ampliar el control visual del paso de peatones a la persona que pueda hacer uso de la plaza reservada.
8. Las dimensiones mínimas de las plazas reservadas serán en general de 6,00 m. de largo por 3,60 m. de ancho.
9. En aparcamientos en batería cuando por razones de dificultades en la circulación rodada o peatonal no sea posible adoptar el largo de 6,00 m. se podrá reducir hasta 5,00 m. no siendo el ancho de la plaza reservada menor de la indicada.
10. En aparcamientos en línea cuando por razones de dificultades en la circulación rodada no sea posible adoptar la anchura de 3,60 m. se ajustará a la existente para el resto de las plazas no siendo el largo de la plaza reservada menor de la indicada, en estos casos se colocarán colindantes a los pasos de peatones.
11. Para hacer uso de las plazas reservadas será necesario acreditar el derecho a la reserva mediante documento o tarjeta otorgada por esta Administración u otra con competencia en la materia.



3.5.- Otras Recomendaciones

A continuación, vamos a comentar algunas otras cuestiones de interés a tener en cuenta en lo que se refiere a la accesibilidad al transporte.

Sistemas de Transporte Especial

Se trata de servicios de transporte que ofrecen aparte de los transportes públicos a corta distancia y de los transportes de enfermos, transportes para personas con discapacidad en el marco de una organización separada y por medio de vehículos especialmente equipados.

El funcionamiento eficaz y de calidad de sistemas de transporte especial constituye un elemento clave en el objetivo de alcanzar una red integrada de transporte accesible. Para ello es importante que cumpla los siguientes requisitos:

- Sencilla y fácil solicitud de servicio
- Propuesta rápida y eficaz

Transporte Puerta a Puerta

El servicio de transporte ideal para aquellas personas con una severa reducción en su movilidad es el transporte puerta a puerta. Este servicio puede ser proporcionado o bien mediante taxis o bien mediante transporte especial a la demanda.



Factores Positivos del Transporte Especial

Los elementos de éxito asociados con una evolución positiva de los servicios locales de transporte especial son los siguientes:

- | | |
|--------------------|-------------------------------|
| a. cooperación | e. financiación |
| b. interés público | f. educación |
| c. planificación | g. aceptación y participación |
| d. flexibilidad | |

Principales Parámetros a Considerar

1. Tipos de usuarios: Individuales / Colectivos
2. Modalidades de oferta:

- Desplazamientos ocasionales (diarios o no)
 - + Servicios fijos / Itinerarios preestablecidos
- Desplazamientos irregulares
 - + A la demanda / Puerta a puerta / Sin itinerarios establecidos
- Desplazamientos urgentes
 - + Por motivos clínicos, personales y otros

Requerimientos de los Vehículos para Transporte Especial a la Demanda

1. Capacidad media de usuarios (7-8 personas)
2. Gran capacidad de movilidad
3. Posibilidad de asistencia en las operaciones de subida y bajada
4. Buena conservación y mantenimiento

Tráfico

Aún está viva en la memoria aquella imagen que presentaba el automóvil como el primer signo externo de calidad de vida. Una población con las calles repletas de coches era una población que ofrecía una imagen inequívoca de riqueza y prosperidad. Sin menospreciar el automóvil, que sigue jugando un papel decisivo como impulsor de la actividad económica, se puede afirmar que el tráfico y la presencia masiva de coches provocan problemas, de todo tipo, a las ciudades.



Si hubiera que representar, hoy, gráficamente, la calidad de vida, se utilizaría la imagen de unas calles tranquilas, con niños jugando sin coches ni humos, antes que recurrir a los estereotipos de señores sentados al volante de flamantes y potentes automóviles. La recuperación de espacios urbanos ciudadanos para el uso prioritario de peatones es una preocupación para muchos consistorios.

La limitación de accesos a distintas zonas, la racionalización de aparcamientos, la preservación de espacios de interés monumental, el afán por retornar a multitud de rincones el ambiente tranquilo y entrañable que nunca debieron haber perdido, etc. son algunos de los propósitos de técnicos y políticos que, con excesiva frecuencia y bien a su pesar, se quedan en eso.

Cruces Semafóricos

Se recomienda la instalación paulatina de dispositivos acústicos en los cruces semafóricos hasta completar la totalidad. Los diferentes mecanismos existentes han ido evolucionando, de manera que lo que es imprescindible para algunos, no produzca molestias a otros.

Por este motivo se ha desarrollado un dispositivo que se acciona mediante un mando a distancia que porta el usuario, lo que permite que no esté permanentemente en funcionamiento, y sólo suene cuando vaya a ser utilizado.

Este sistema supone un gran avance, y podría aportar muchas soluciones en relación a la señalización e información de los discapacitados sensoriales, campo en el que se debe incidir, puesto que actualmente no está muy desarrollado, y supondría una clara mejora en su autonomía personal.



Control Automático del Tráfico

El control y el acceso restringido a ciertas zonas de la ciudad es una medida cada vez más utilizada, y que usualmente produce unos resultados muy acertados. Entre los diferentes métodos para conseguir este propósito, el más interesante y avanzado es el llamado control automático del tráfico, que consiste en la colocación de bolardos retráctiles en la calzada, que se accionan bien desde un puesto de control centralizado, bien desde un puesto de control individualizado por medio de tarjetas magnéticas. A continuación se exponen los elementos que conforman este sistema de control automático del tráfico:

- Señal Luminosa

Su función es equivalente a la de un semáforo convencional. Actúa de forma coordinada con el bolardo al cual va asociado. Momentos antes de que el bolardo suba, el indicador se pone rojo.

- Bolardo Retráctil Automático

El bolardo es el elemento de control de acceso utilizado preferentemente en los sistemas de regulación automática del tráfico. Se trata de un mecanismo, con accionamiento neumático o eléctrico, no agresivo para el entorno, que puede actuar de forma autónoma o vinculado a un indicador luminoso y a unos detectores de presencia de vehículos.



- Puesto de Control e Identificación

Se trata de un elemento inteligente que gestiona la entrada a la zona controlada, cuando ésta requiera la identificación del conductor del vehículo y que gestiona las entradas y salidas que no requieren identificación y que están ubicadas en su área de control. Como tal elemento inteligente, contiene la base de datos de los autorizados a entrar en la zona y gestiona las comunicaciones entre ellos y el gestor de la base de datos y las entradas/salidas conectadas.

- Entrada Temporizada

La entrada a una zona puede ser regulada, simplemente, por un bolardo que actúa según una planificación horaria. Por razones de seguridad, se instalan dos bucles (delante y detrás). Si se detecta presencia de vehículo, el bolardo no se eleva. La señal luminosa alerta al conductor que el bolardo está elevado.

- Aplicaciones Informáticas

El accionamiento de los distintos elementos utilizados en el control de una zona de acceso restringido está gobernado por una aplicación informática. La utilización de la informática permite la parametrización de los criterios aplicables al plan de control, como: horarios, tratamiento personalizado de los usuarios, etc.

Opcionalmente, y en función de la complejidad del plan, las distintas puertas definidas pueden integrarse en un sistema centralizado y monitorizado por un Centro de Control. Asimismo, una aplicación informática de gestión facilita el establecimiento de los derechos y los deberes de los usuarios.

Ordenanza de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida

Objetivos

Con el fin de facilitar la movilidad a las personas que teniendo disminución física en sus miembros motores que las incapacite para el normal uso de los transportes colectivos o de la marcha a pie, se propone la redacción de una ordenanza que regule el estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas, y que tiene como objetivo permitir el estacionamiento de los vehículos de que son propietarios en los lugares que, aún estando prohibido el estacionamiento de otros vehículos, no causen grave interrupción a la circulación.

Concesión de Permisos y condiciones de uso

Se otorgarán tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad a aquellas personas afectadas de una deficiencia física o psíquica grave, que hayan obtenido el dictamen afirmativo de la Unidad de Valoración y Orientación de cualquiera de Diputaciones Forales del País Vasco, o cualquier otra administración competente, y estén imposibilitados para la utilización normal de los vehículos del servicio público colectivo de viajeros.

La tarjeta de estacionamiento será utilizada únicamente cuando la persona titular conduzca el vehículo, o sea transportada en él.

Deberá ser colocada en el parabrisas delantero, de modo que su anverso sea legible desde el exterior del vehículo y deberá permitirse su examen por la autoridad competente cuando ésta así lo requiera.

Requisitos para la Obtención de Licencia

Para la obtención de la licencia se presentará solicitud ante el Registro General del Ayuntamiento, en que se acrediten los siguientes extremos:

- Residencia en el término municipal.
- Propiedad del vehículo al que se adscribirá la tarjeta; siendo necesario que sea propiedad del solicitante, o de pariente en primer grado del mismo.
- Certificación proporcionada por la Unidad de Valoración y Orientación de la Diputación Foral con el reconocimiento de grado de minusvalía.
- Las tarjetas tendrán una validez de 5 años.

Permisos que Concede la Tarjeta

La tarjeta concedida permite a su titular, dentro de las vías públicas de competencia municipal en cuanto a tráfico con el vehículo de adscripción a la misma las siguientes excepciones de estacionamiento y detención:

- Será válida para estacionar en los lugares señalados al efecto e incluso en los lugares de estacionamiento prohibido durante el tiempo indispensable y con las siguientes excepciones:
 - Zonas peatonales, andenes o aceras y pasos de peatones.
 - En prohibición de parada.
 - Lugares que obstruyan vados o salidas de emergencia.
 - Espacios que reduzcan carriles de circulación («dobles filas»).
- Estacionamiento sin límite de horario en las reservas especiales creadas para personas con movilidad reducida, y que estarán señalizadas conforme a la normativa de accesibilidad y el anagrama internacional de accesibilidad.
- Estacionamiento en las reservas de carga y descarga existentes sobre la vía pública.
- Estacionamiento sobre aceras sin pavimentar, sin límite de horario, siempre que dejen al menos 1 m. libre para el paso de peatones y no se sitúe frente a locales de concurrencia pública.
- Estacionamiento en cualquier reserva oficial, salvo en las relacionadas con la Seguridad del Estado.
- Estacionamiento sin limitación de tiempo en los lugares de la vía pública en que pueda exigirse un tiempo máximo de estacionamiento a otros vehículos.
- Exención de pago de horas de estacionamientos en la vía pública mediante parquímetros que pudieran establecerse.

Reservas Especiales para Personas con Discapacidad

Se crearán reservas especiales para estacionamiento además de los adscritos a personas con discapacidad provistas de permiso especial de estacionamiento por resolución de este Ayuntamiento atendiendo a la:

- Satisfacción de una importante demanda sectorial en los lugares de mayor atracción posible para los usuarios.
- Satisfacción de una necesidad personal junto al domicilio del minusválido o lugar de trabajo del mismo.

Estas reservas, incluso las derivadas de la petición anterior no son de utilización exclusiva y tendrán carácter de uso por cualquier persona con discapacidad que cuente con la tarjeta o permiso especial de estacionamiento.

El Ayuntamiento se reserva la facultad de suprimir las tarjetas, trasladarlas o reducirlas en espacio o tiempo si no fueran utilizadas o resultaran contrarias al buen funcionamiento del tráfico urbano. Estas reservas podrán ser promovidas por demanda individual o colectiva o de oficio por los servicios técnicos de Tráfico u otro órgano municipal. Estas reservas serán señalizadas a costa del Ayuntamiento.

Para la concesión de reservas se tendrá en cuenta que las mismas se sitúen en un lugar donde hasta la concesión de dichas reservas esté permitido el estacionamiento. Para la concesión de reservas que pretendan dar satisfacción a una necesidad personal será necesario documentar en la petición el carácter de trabajo o domicilio y demostrar que el edificio en que realice el trabajo o habite el disminuido físico poseedor de tarjeta - reserva de estacionamiento que posibilita la reserva, no cuente con estacionamiento.

Infracciones

La utilización de tarjetas-reserva de estacionamiento sin que en la llegada o salida del vehículo acceda al mismo el titular de la tarjeta, será sancionado, además de la sanción que corresponda por el estacionamiento indebido del vehículo. La reiteración por tercera vez en un año de este tipo de faltas supondrá la retirada de la tarjeta, que no podrá renovarse en los cinco siguientes años.

En cualquier caso, la ordenanza deberá adecuarse al Decreto 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad y se adapta al modelo comunitario uniforme (ver Normativa).

4.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Dado que el plan es una herramienta de gestión municipal, se analizan exclusivamente los aspectos de competencia municipal. En ESKORIATZA no existe ninguna línea de transporte de propiedad o gestión municipal con lo cual el plan no recoge el estudio de las líneas de transporte propiamente dichas. De acuerdo con el ámbito de actuación que se estableció con los técnicos del Ayuntamiento en las reuniones celebradas, el análisis incluye las paradas de autobús y las plazas de aparcamientos reservado para personas con problemas de movilidad existentes en el casco urbano.

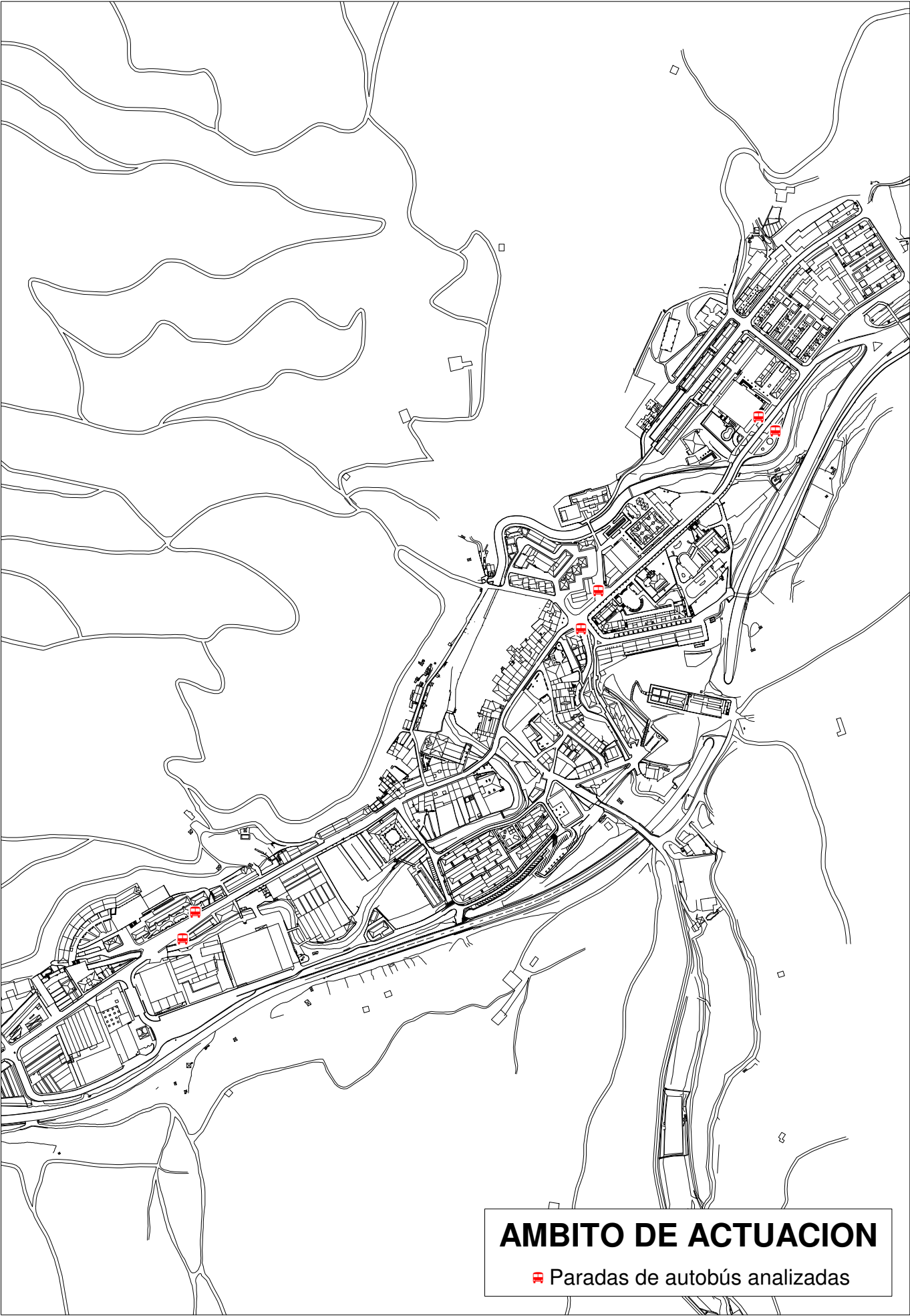
Teniendo en cuenta este criterio, en el apartado de transporte se analizan, como específico de este ámbito, por un lado, los elementos estáticos de las líneas de autobús (marquesinas y postes de parada) y por otro, la señalización y las dimensiones de las plazas de aparcamiento reservado.

La propuesta de intervención únicamente recoge las intervenciones necesarias para adaptar las paradas de autobús y los aparcamientos reservados, aunque en el apartado de análisis de la situación actual se hace mención a otras cuestiones que, son de importancia en el ámbito del transporte, como son la aproximación a las paradas y el análisis del material móvil de las unidades de autobús.

Además del estudio de la situación actual de las plazas de aparcamiento reservadas, también se realiza un estudio del número de plazas necesarias que se derivan de aplicar los criterios recogidos en la normativa actual según la cantidad total de plazas de aparcamiento existentes en ESKORIATZA (1 por cada 40 o fracción), y se propone una estimación de la ubicación donde implantar estas plazas de modo que sirvan a toda la población. En cualquier caso, las paradas de autobús y las plazas de aparcamiento reservado estudiadas son las siguientes:

Paradas de autobús

- PB01 ARANBURUZABALA
- PB02 ARANBURUZABALA
- PB03 GAZTAÑADUI
- PB04 GAZTAÑADUI
- PB05 INTXAURTXUETA
- PB06 INTXAURTXUETA



Aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida

- AR01 AINGERU GUARDA
- AR02 AINGERU GUARDA
- AR03 AINGERU GUARDA
- AR04 AINGERU GUARDA
- AR05 ARANBURUZABALA, 19
- AR06 DORLETA (SUR)
- AR07 DORLETA (SUR)
- AR08 OLAZAR
- AR09 GAZTAÑADUI
- AR10 OLAZAR, 1-8
- AR11 SANTA ANA (II)
- AR12 SANTA ANA (II)
- AR13 SAN PEDRO (I)
- AR14 SAN PEDRO (I)
- AR15 SAN JUAN
- AR16 HIDALGA



AMBITO DE ACTUACION

Ⓟ Aparcamientos reservados analizados

5.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL

Se han recogido datos sobre todos los elementos de transporte ubicados dentro del casco urbano de la ciudad, es decir sobre las paradas de autobús y las plazas de aparcamiento reservado, recogiendo un total de **22** elementos de transporte, y se han agrupado según la siguiente tabla.

ELEMENTOS DE TRANSPORTE ANALIZADOS	
Paradas de autobús	6
Parada de autobús regular con marquesina.	6
Parada de autobús regular con poste de parada	-
Parada no señalizada	-
Plazas de aparcamiento reservado	16
Plazas en batería	11
Plazas en línea	5
TOTAL	22

ESKORIATZA, siendo un municipio de tamaño mediano, y dada su ubicación, alejada de las vías de circulación más transitadas del territorio, dispone de una cantidad reducida de paradas de autobús y de una cantidad destacada de plazas de aparcamiento reservado. Del estudio de los datos obtenidos, se han podido elaborar las propuestas y derivadas de ellas, el presupuesto de intervención en el ámbito del transporte.

En este capítulo vamos a analizar la situación y características de estos elementos de transporte, describiendo tanto las barreras y deficiencias observadas como las condiciones de accesibilidad que deberían de cumplir.

En primer lugar se describen las líneas regulares de autobús existentes en el municipio y posteriormente, se abordan los aspectos relacionados con la accesibilidad en los elementos de transporte estudiados.

5.1.- Líneas de Autobús

Actualmente en ESKORIATZA funciona de manera regular varias líneas de autobús que conectan el municipio con otros destinos, y por tanto circulan dentro del municipio. Estas líneas de autobús son las siguientes:

- Eibar - Bergara - Arrasate - Vitoria/Gasteiz (Transportes PESA)
- Donostia – Bergara - Arrasate (Transportes PESA)
- Eibar-Bergara-Oñati-Arrasate-Eskoriatza (Transportes PESA)
- Bergara-Oñati-Arrasate-Eskoriatza (Transportes PESA)



Cabe destacar que en la actualidad las compañías de transporte regular, están procediendo a la progresiva implantación de autobuses de plataforma baja, los cuales no sólo posibilitan el acceso al autobús a usuarios de sillas de ruedas, sino que lo facilitan enormemente al público en general.

A continuación podemos observar un plano en el que se representan las diferentes paradas de autobús estudiadas y el detalle del área de influencia del transporte público. Se considera como área de influencia establecida para paradas de autobús un radio de 200 m.

En este plano se aprecia cómo prácticamente la totalidad del casco urbano analizado queda incluido dentro del área de influencia de las paradas, por lo que no se propone ninguna intervención en cuanto a reubicación de las paradas existentes, ni a instalación de nuevas paradas, considerándose correctas las actuales, ya que estas se ubican en la carretera general que atraviesa el casco urbano de ESKORIATZA.

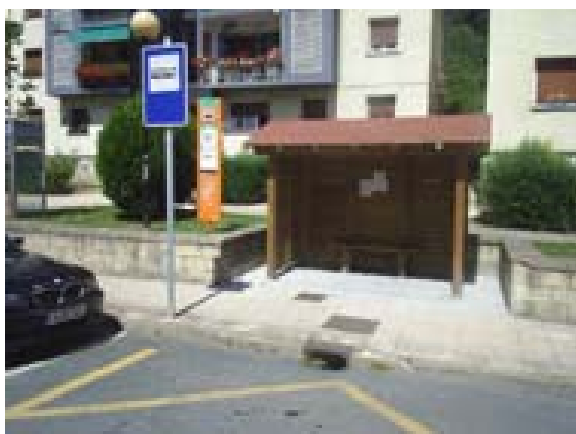


ZONA DE INFLUENCIA

-  Paradas de autobús
-  Zona de influencia

5.2.- Paradas de Autobús

En ESKORIATZA, todas las paradas de autobús tienen marquesina, y los principales problemas detectados corresponden a la inexistencia de señalización adaptada en las paradas, así como a la falta de asientos adaptados en el interior de las marquesinas.



Actualmente, en el municipio de ESKORIATZA no hay ninguna parada en la acera que disponga de plataforma de acceso al autobús, y no se han detectado problemas importantes en la maniobra de aproximación del autobús a alguna de las paradas existentes que dificulten el acceso de los viajeros desde la acera. En general, estos problemas se originan por el aparcamiento de coches en la misma parada del autobús o en zonas próximas.

5.3.- Plazas de Aparcamiento Reservado

A continuación, vamos a analizar la situación actual de las plazas de aparcamiento reservado de ESKORIATZA. La Ley 20/1997 para la promoción de la accesibilidad establece que las plazas de aparcamiento reservado deben estar situadas de modo que entre una y otra no exista una distancia mayor de 250 m. Según esto se ha establecido un radio de influencia de cada plaza de 125 m.

En la página siguiente, se puede observar un plano en el que se representa la localización e identificación de todas las plazas de aparcamiento reservado estudiadas y que entran en el plan de accesibilidad, así como el detalle del área de influencia de las mismas.

En este plano se aprecia como algunas zonas del casco urbano quedan fuera del área de influencia de estas plazas de aparcamiento reservado existentes, por lo que será necesaria la implantación de algunas plazas de aparcamiento más.

Los principales problemas detectados en las plazas de aparcamiento reservado para personas con problemas de movilidad existentes en la actualidad en el municipio de ESKORIATZA, corresponden a la ausencia de señalización con el símbolo internacional de accesibilidad o con la prohibición de aparcar en las mismas, con lo que no se permite la detección de las plazas.



También destaca la necesidad de crear rebajes en las aceras circundantes para que las personas con movilidad reducida puedan acceder a las plazas de aparcamiento reservadas existentes



ZONA DE INFLUENCIA

- Ⓟ Aparcamientos reservados
- Zona de influencia



Además, algunas plazas reservadas no cumplen las medidas establecidas en la normativa, y otras, ni tan siquiera tienen pintado en el asfalto el símbolo de accesibilidad que las identifique.



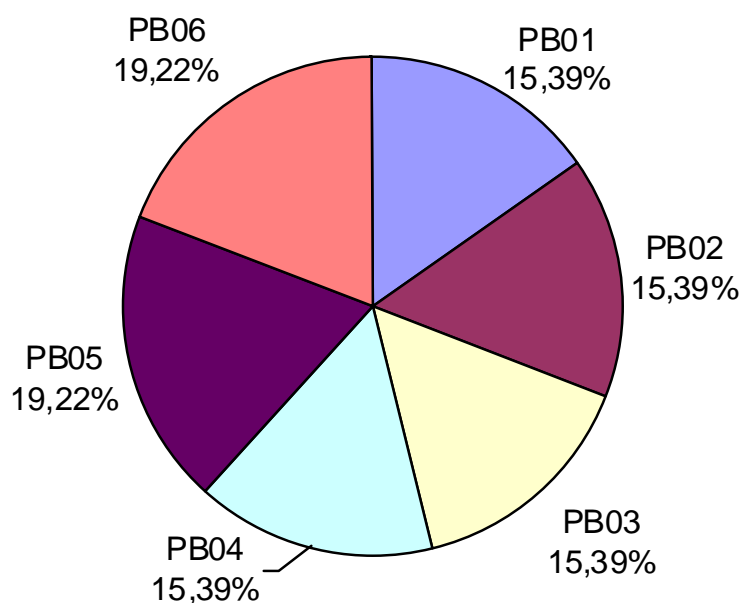
6.- PROPOSTA DE INTERVENCIÓN

La propuesta de intervención se compone de las actuaciones propuestas en los elementos de transporte (paradas de autobús y plazas de aparcamiento reservado) que forman parte del Plan de Accesibilidad. También se incorpora el presupuesto del plan de implantación de nuevas reservas de aparcamiento reservado que se desarrolla en las siguientes páginas.

6.1.- Paradas de Autobús

Esta tabla recoge la relación de **paradas priorizadas**, el presupuesto total de las intervenciones a realizar en cada una, y el % sobre el presupuesto total de ejecución material de las inversiones en las paradas de autobús.

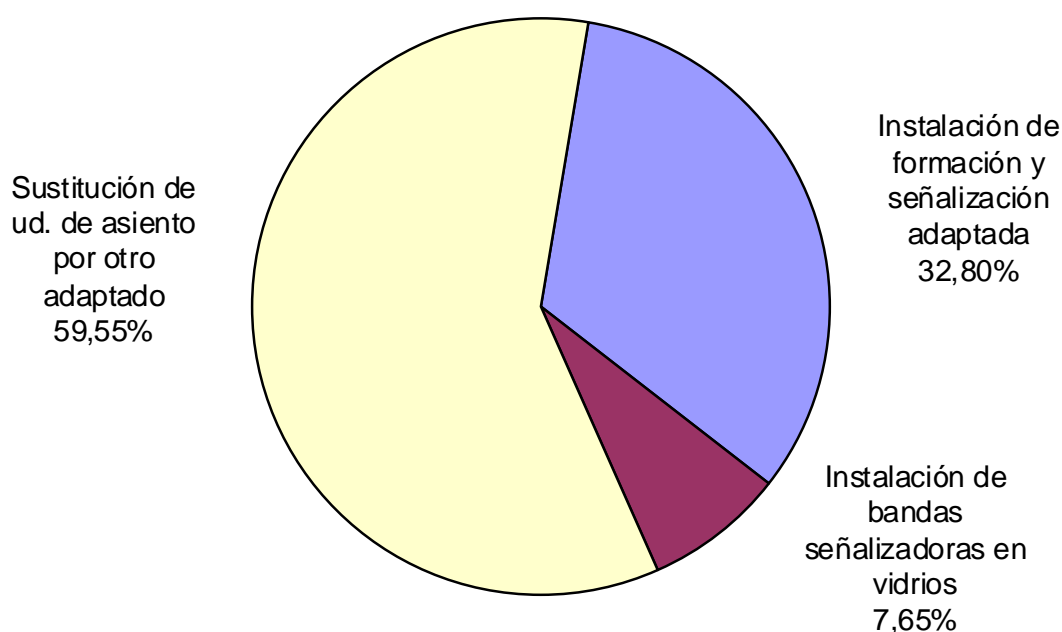
Paradas de Autobús		Subtotal
PB01	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB02	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB03	GAZTAÑADUI	946,00 €
PB04	GAZTAÑADUI	946,00 €
PB05	INTXAURTXUETA	1.181,00 €
PB06	INTXAURTXUETA	1.181,00 €
TOTAL		6.146,00 €



Las propuestas de mejora en las paradas del municipio de ESKORIATZA se concretan, principalmente, en la incorporación de señalización adecuada en las paradas que, además de servir de distintivo para la localización de éstas, muestren toda la información más importante de manera accesible para toda la población, y en la colocación de asientos adaptados.

En la tabla siguiente podemos ver un resumen del presupuesto de las intervenciones. De esta forma, se puede observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total de las intervenciones en las paradas incluidas en el plan de accesibilidad.

<u>Intervención</u>	<u>Ud</u>	<u>Total</u>
Instalación de formación y señalización adaptada	5	2.016,00 €
Instalación de bandas señalizadoras en vidrios	1	470,00 €
Sustitución de ud. de asiento por otro adaptado	5	3.660,00 €





PROPUESTA DE INTERVENCION

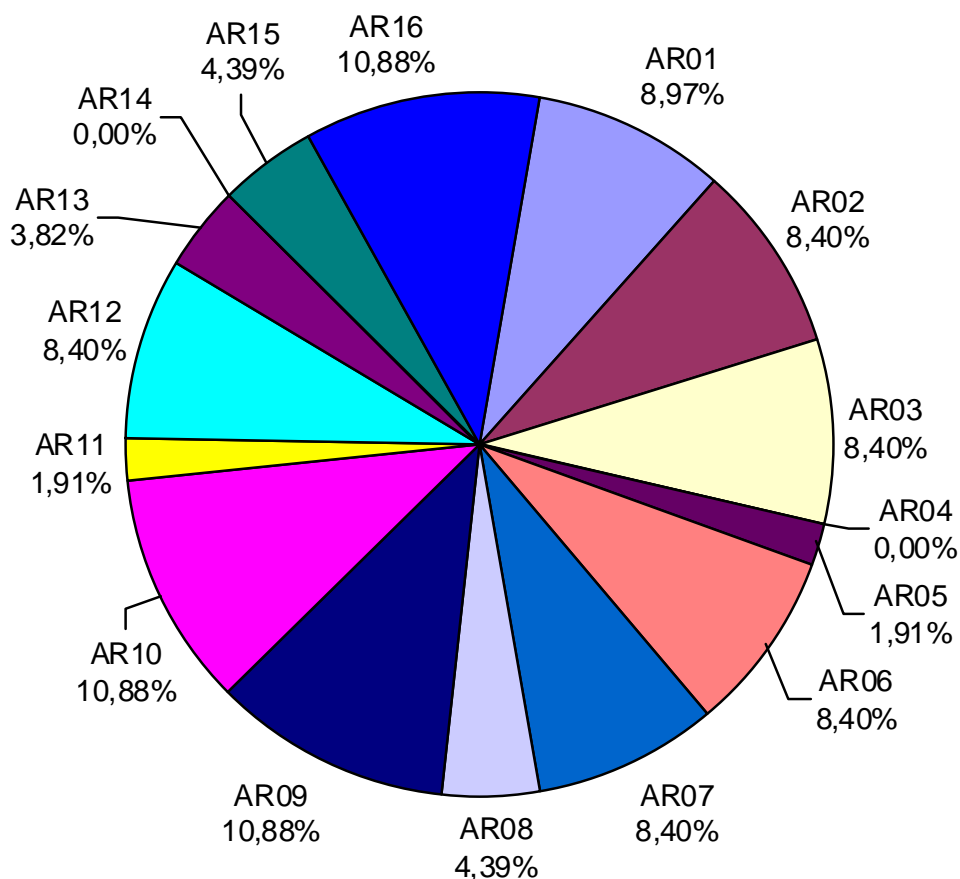
Paradas de autobús

 Plan cuadrienal

6.2.- Aparcamientos Reservados

En lo que se refiere a los aparcamientos priorizados, esta otra tabla recoge la relación de aparcamientos priorizados, el presupuesto total de las intervenciones a realizar en cada uno de ellos, y el % sobre el presupuesto total de ejecución material de las inversiones en aparcamientos del primer plan cuatrienal.

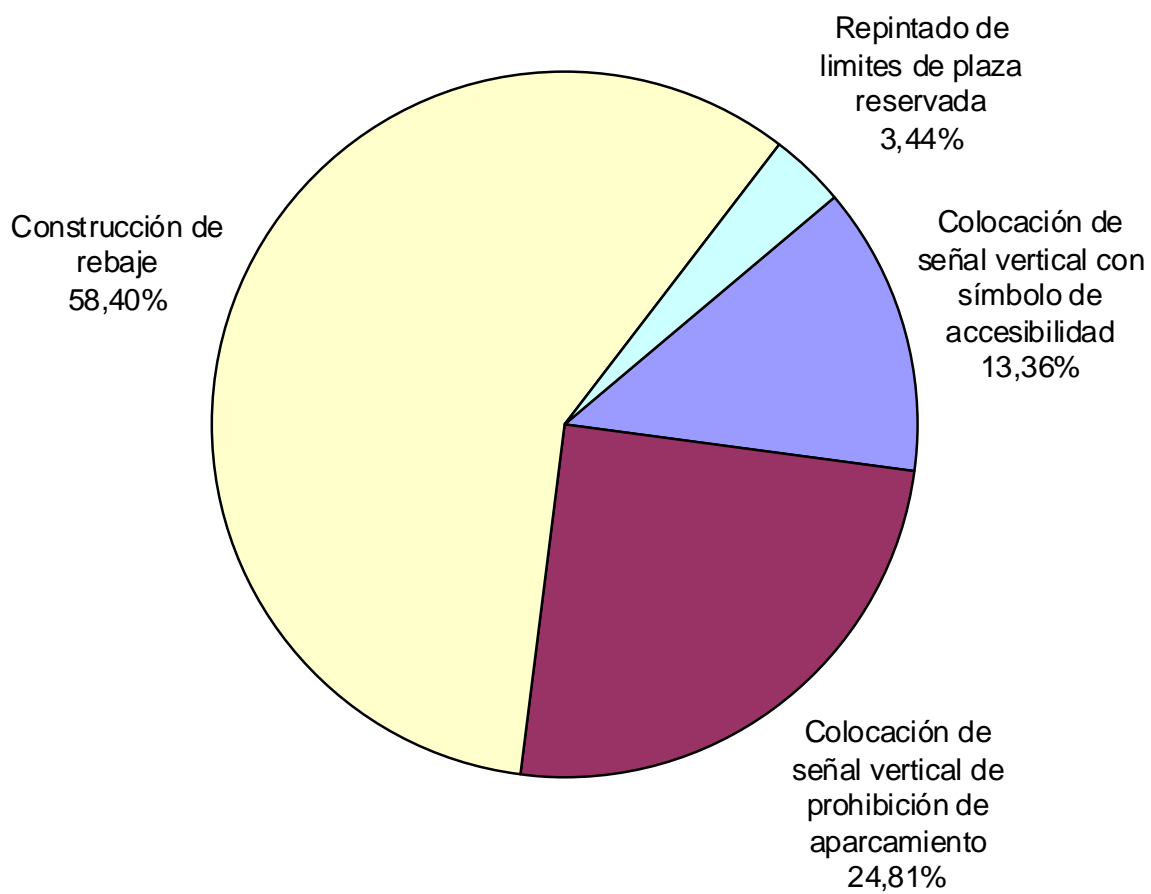
Aparcamientos Reservados		Subtotal
AR01	AINGERU GUARDA	705,00 €
AR02	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR03	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR04	AINGERU GUARDA	-
AR05	ARANBURUZABALA, 19	150,00 €
AR06	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR07	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR08	OLAZAR	345,00 €
AR09	GAZTAÑADUI	855,00 €
AR10	OLAZAR, 1-8	855,00 €
AR11	SANTA ANA (II)	150,00 €
AR12	SANTA ANA (II)	660,00 €
AR13	SAN PEDRO (I)	300,00 €
AR14	SAN PEDRO (I)	-
AR15	SAN JUAN	345,00 €
AR16	HIDALGA	855,00 €
TOTAL		7.860,00 €



Las propuestas de mejora en las plazas reservadas se concretan principalmente en la construcción de rebajes en las aceras para garantizar el acceso a los aparcamientos, en la incorporación de señalización adecuada, y en el repintado de algunas plazas para adecuarlas a las medidas exigibles.

En la tabla siguiente podemos ver un resumen del presupuesto de las intervenciones. De esta forma, se puede observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total de las intervenciones en las paradas incluidas en el plan cuadrienal.

<u>Intervención</u>	<u>Ud</u>	<u>Total</u>
Colocación de señal vertical con símbolo de accesibilidad	7	1.050,00 €
Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	13	1.950,00 €
Construcción de rebaje	9	4.590,00 €
Repintado de límites de plaza reservada	6	270,00 €





PROPUESTA DE INTERVENCION

Aparcamientos reservados

Ⓟ Plan cuadrienal

6.3.- Plan de Reserva de Aparcamientos

Además del análisis de la situación actual de los aparcamientos reservados existentes, y de las propuestas de mejora y adaptación de los mismos, también se aborda en este capítulo, una propuesta de creación de nuevas plazas de aparcamiento reservado basándonos en la aplicación de los criterios establecidos al respecto en la normativa aplicable, y recogidos en el capítulo anterior.

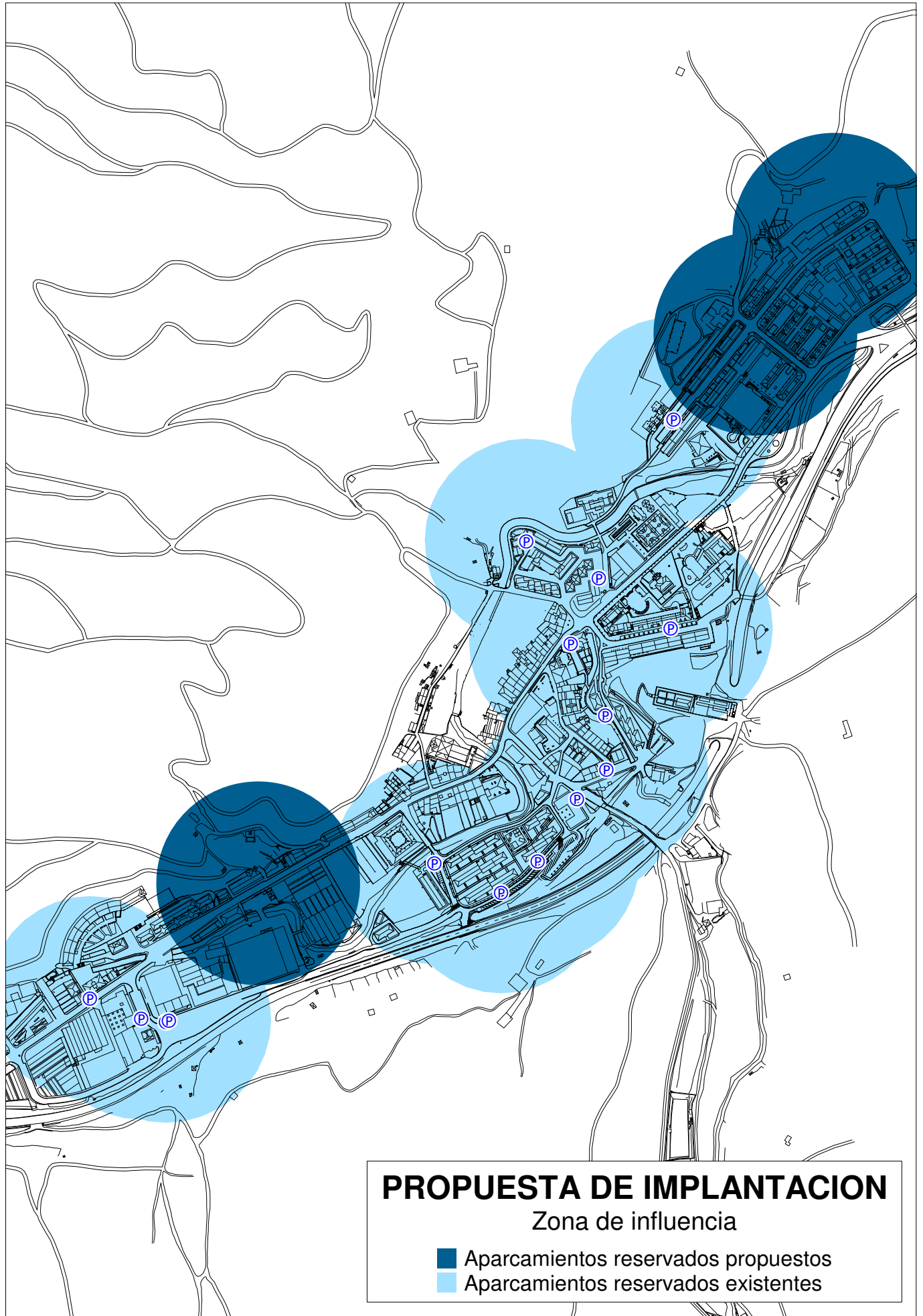
La distribución de las plazas reservadas dentro del municipio debe ser uniforme, y la zona de influencia de todas las plazas previstas deben a su vez abarcar la totalidad de los edificios de interés y barrios residenciales de la localidad. Sin embargo, pueden proponerse plazas suplementarias en las zonas de especial interés. En este punto conviene recordar que se trata de plazas reservadas de uso público, y no plazas asignadas a un usuario en concreto.

Según la Ley 20/1997 para la promoción de la accesibilidad, en todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros tanto en la vía pública como en aparcamientos en edificios o garajes, se deben reservar, en proporción de 1 cada 40 plazas, o fracción, para vehículos que transporten personas con movilidad reducida.

En el plano adjunto se representan las zonas que, basándose en los criterios arriba mencionados, y manteniendo la distancia máxima (250 m.) que se considera debe haber entre dos plazas reservadas, deben servir de ayuda al Ayuntamiento para ubicar estas plazas.

En el plano se representan las zonas de influencia de las plazas hasta cubrir la totalidad del casco urbano y los barrios analizados. De este modo, el Ayuntamiento sabrá que, sea cual sea la disposición de los espacios destinados a plazas de aparcamiento en general, dentro de cada una de estas zonas deberá prever la inclusión de una plaza reservada, aunque se aconseja que se ubiquen en las inmediaciones de los edificios públicos y centros de interés.

Se propone la ubicación de **18** plazas reservadas, de forma que no queden zonas del municipio fuera del ámbito de una plaza reservada.



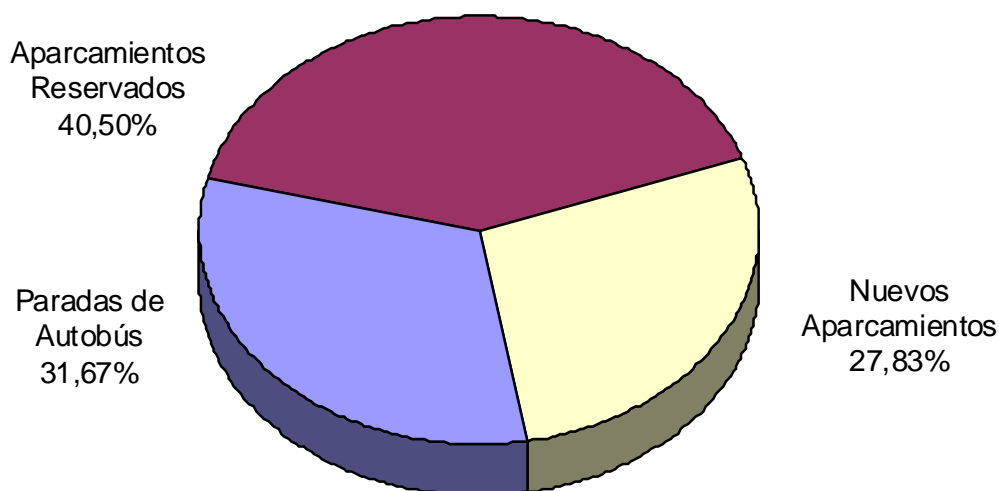
En lo que se refiere al presupuesto necesario para la creación de nuevas plazas reservadas, el precio unitario para cada una de ellas es de 300,00 €. Por tanto, en el caso de ESKORIATZA este presupuesto asciende a la cantidad de **5.400,00 €** ya que se propone la creación de **18** plazas.

Debido a la baja repercusión económica que tiene esta intervención que sin embargo es muy importante, se propone que la implantación de estas **18** nuevas plazas se produzca en la 1ª etapa, de modo que todas las actuaciones sobre los aparcamientos se aborden al mismo tiempo, y que el municipio cubra cuanto antes el número de reservas establecidas por la ley, y que según la estimación realizada en ESKORIATZA, se ha establecido en **34** plazas.

6.4.- Resumen

De la suma de los presupuestos de las intervenciones que se proponen tanto en las paradas de autobús como en los aparcamientos reservados, y en el plan de implantación de nuevos aparcamientos se deriva la propuesta incluida en el presupuesto total de ejecución material de las inversiones en transporte del primer plan cuadrienal:

Transporte	Total
Paradas de Autobús	6.146,00 €
Aparcamientos	7.860,00 €
Nuevos Aparcamientos	5.400,00 €
Total	19.406,00 €



7.- PLAN DE ETAPAS

El plan de etapas es la estructuración por etapas anuales de la propuesta de intervención que recoge todas las intervenciones a realizar en los elementos de transporte priorizados para garantizar la accesibilidad.

El plan es cuadrienal, pero debido a que el presupuesto de adaptación de las paradas y los aparcamientos es reducido, y que se considera que es de sumo interés adaptar cuanto antes tanto las paradas de autobús como los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida, a fin de garantizar el acceso al transporte público a todos los ciudadanos, se ha optado por incluir todas las intervenciones en una única etapa.

Cabe decir que mientras en el Plan de Actuación en Vía Pública es muy importante seguir los pasos y el orden establecido en el plan de etapas a fin de aportar continuidad y coherencia a los recorridos propuestos, esto no es así en el Transporte. En este ámbito, si bien es aconsejable seguir el orden establecido en el Plan de etapas, la alteración de este orden por motivos cualesquiera no va en menoscabo de la calidad de la propuesta del Plan. Esto supondría sólo una alteración de los presupuestos globales.

Se incorporan al final del volumen, los informes con las principales características de cada una de las paradas de autobús y aparcamientos reservados estudiados, incluyendo el diagnóstico, la propuesta de intervención, y el presupuesto detallado de adaptación.

Se ha propuesto la adaptación de todas las paradas de autobús y la adaptación de la plaza de aparcamiento reservado existente en la primera etapa. Igualmente, se propone la creación de 10 nuevas plazas de aparcamiento reservado, de modo que cumplan con los parámetros establecidos en la Ley en cuanto a número de plazas que debe existir en un municipio.

Paradas de autobús		
PB01	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB02	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB03	GAZTAÑADUI	946,00 €
PB04	GAZTAÑADUI	946,00 €

<u>Paradas de autobús</u>		
PB05	INTXAURTXUETA	1.181,00 €
PB06	INTXAURTXUETA	1.181,00 €
<u>Aparcamientos Reservados</u>		
AR01	AINGERU GUARDA	705,00 €
AR02	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR03	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR04	AINGERU GUARDA	-
AR05	ARANBURUZABALA, 19	150,00 €
AR06	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR07	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR08	OLAZAR	345,00 €
AR09	GAZTAÑADUI	855,00 €
AR10	OLAZAR, 1-8	855,00 €
AR11	SANTA ANA (II)	150,00 €
AR12	SANTA ANA (II)	660,00 €
AR13	SAN PEDRO (I)	300,00 €
AR14	SAN PEDRO (I)	-
AR15	SAN JUAN	345,00 €
AR16	HIDALGA	855,00 €
18	NUEVOS APARCAMIENTOS	5.400,00 €
Presupuesto total		19.406,00 €

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 el Transporte. 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 reforma y mantenimiento.

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 accesibles las paradas de autobús y los aparcamientos reservados. 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 el Transporte 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 paradas.
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 al Transporte.
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 elementos de transporte 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.

PARADAS BUS- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)

Paradas de Autobus

PB01	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB02	ARANBURUZABALA	946,00 €
PB03	GAZTAÑADUI	946,00 €
PB04	GAZTAÑADUI	946,00 €
PB05	INTXAURTXUETA	1.181,00 €
PB06	INTXAURTXUETA	1.181,00 €

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	6.146,00 €
---	-------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	430,22 €
Beneficio Industrial (6%)	368,76 €
Gastos Generales (13%)	798,98 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	7.743,96 €

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	1.239,03 €
---	-------------------

Total de Presupuesto de Paradas de Autobus	8.982,99 €
---	-------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	464,64 €
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	309,76 €
Total otros conceptos de interes	774,40 €

APARCAMIENTOS- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)

Aparcamientos Reservados

AR01	AINGERU GUARDA	705,00 €
AR02	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR03	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR04	AINGERU GUARDA	-
AR05	ARANBURUZABALA, 19	150,00 €
AR06	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR07	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR08	OLAZAR	345,00 €
AR09	GAZTAÑADUI	855,00 €
AR10	OLAZAR, 1-8	855,00 €
AR11	SANTA ANA (II)	150,00 €
AR12	SANTA ANA (II)	660,00 €
AR13	SAN PEDRO (I)	300,00 €
AR14	SAN PEDRO (I)	-
AR15	SAN JUAN	345,00 €
AR16	HIDALGA	855,00 €
18	NUEVOS APARCAMIENTOS	5.400,00 €

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	13.260,00 €
---	--------------------

APARCAMIENTOS- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)

Aparcamientos Reservados

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	13.260,00 €
---	--------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	928,20 €
---	----------

Beneficio Industrial (6%)	795,60 €
---------------------------	----------

Gastos Generales (13%)	1.723,80 €
------------------------	------------

Total de la Base Imponible (B.I.)	16.707,60 €
--	--------------------

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	2.673,22 €
---	-------------------

Total de Presupuesto de Transporte	19.380,82 €
---	--------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	1.002,46 €
----------------------------	------------

Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	668,30 €
--	----------

Total otros conceptos de interes	1.670,76 €
---	-------------------

TRANSPORTE- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>Paradas</u>	<u>Aparcamientos</u>	<u>Total</u>
Presupuesto Total	6.146,00 €	13.260,00 €	19.406,00 €
Total de Presupuesto Ejecución Material	6.146,00 €	3.066,16 €	19.406,00 €
<u>Base Imponible (B.I.)</u>			
Redacción y dirección de proyectos (7%)	430,22 €	214,63 €	1.358,42 €
Beneficio Industrial (6%)	368,76 €	183,97 €	1.164,36 €
Gastos Generales (13%)	798,98 €	398,60 €	2.522,78 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	7.743,96 €	3.863,36 €	24.451,56 €
<u>Impuestos</u>			
Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	1.239,03 €	618,14 €	3.912,25 €
Total de Presupuesto General	8.982,99 €	4.481,50 €	28.363,81 €
<u>Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad</u>			
Gestión del Plan (6% B.I.)	464,64 €	231,80 €	1.467,09 €
Actuaciones a petición (4% B.I.)	309,76 €	154,53 €	978,06 €
Total otros conceptos de interes	774,40 €	386,34 €	2.445,16 €

TRANSPORTE- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)

Paradas de Autobus	6.146,00 €
--------------------	------------

Aparcamientos Reservados	7.860,00 €
--------------------------	------------

Nuevos Aparcamientos Reservados	5.400,00 €
---------------------------------	------------

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	19.406,00 €
---	--------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	1.358,42 €
---	------------

Beneficio Industrial (6%)	1.164,36 €
---------------------------	------------

Gastos Generales (13%)	2.522,78 €
------------------------	------------

Total de la Base Imponible (B.I.)	24.451,56 €
--	--------------------

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	3.912,25 €
---	------------

Total de Presupuesto de Transporte	28.363,81 €
---	--------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

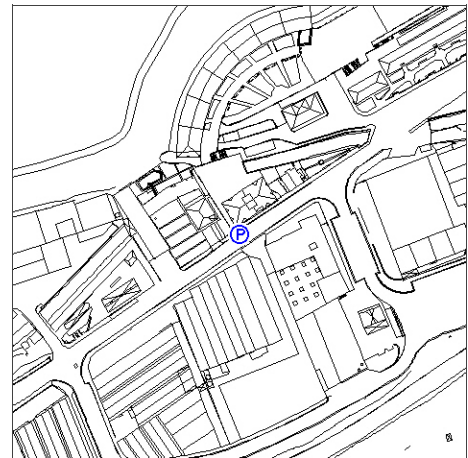
Gestión del Plan (6% B.I.)	1.467,09 €
----------------------------	------------

Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	978,06 €
--	----------

Total otros conceptos de interes	2.445,16 €
---	-------------------

ANEXO: Informes de las Paradas de Autobús analizadas

ANEXO: Informes de los Aparcamientos Reservados analizados

AR01**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
AINGERU GUARDA****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **AINGERU GUARDA**Medidas: Ancho - **1,62**Tipo de aparcamiento: **LÍNEA**Largo - **5,2 mts.**Presupuesto de adaptación: **705,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

NO

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

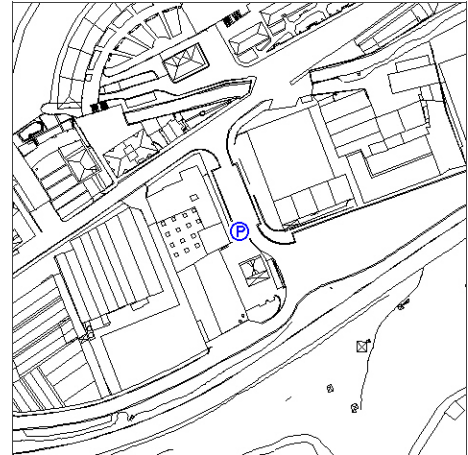
SI**PROPUESTA DE INTERVENCION**

En este aparcamiento reservado se propone el repintado del mismo para que cumpla con las medidas que exige la Ley, la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta y la colocación de una señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €
Presupuesto total		705,00 €



AR02**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
AINGERU GUARDA****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **AINGERU GUARDA**Medidas: Ancho - **3,56**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5,15**Presupuesto de adaptación: **660,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

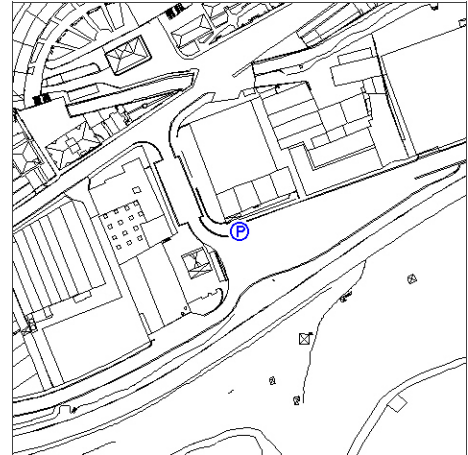
NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

Se propone la colocación de una señal vertical con el símbolo de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
Presupuesto total		660,00 €



AR03**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
AINGERU GUARDA****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **AINGERU GUARDA**Medidas: Ancho - **4,1 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5,07**Presupuesto de adaptación: **660,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

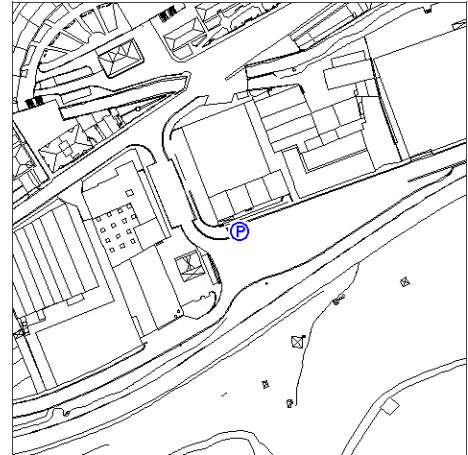
Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

Se propone la colocación de una señal vertical con el símbolo de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
Presupuesto total		660,00 €

AR04**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
AINGERU GUARDA****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **AINGERU GUARDA**Medidas: Ancho - **4,12**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5,07**

Presupuesto de adaptación:

Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

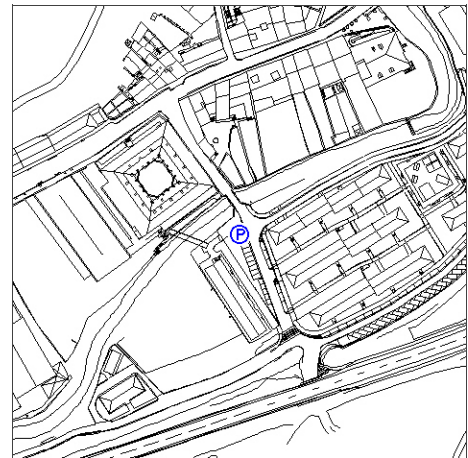
No hay propuestas ya que al estar dos plazas colindantes las propuestas anteriormente descritas sirven para ambos aparcamientos reservados.

PRESUPUESTO: Intervenciones**Uds. Subtotal**

•

Presupuesto total



AR05**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
ARANBURUZABALA, 19****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **ARANBURUZABALA, 19**Medidas: Ancho - **3,9 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **6 mts.**Presupuesto de adaptación: **150,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

SI

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

SI

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

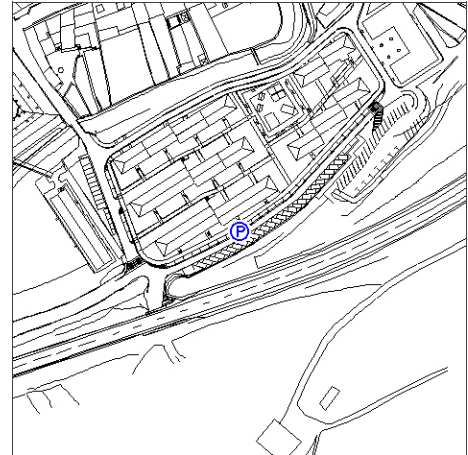
NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

La única propuesta para este aparcamiento reservado es la colocación de una señal de prohibición al resto de los vehículos.

PRESUPUESTO: Intervenciones**Uds. Subtotal**

- Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento 1 150,00 €

Presupuesto total 150,00 €

AR06**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
DORLETA (SUR)****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **DORLETA (SUR)**

Medidas: Ancho - 2 mts.

Tipo de aparcamiento: **LÍNEA**

Largo - 6 mts.

Presupuesto de adaptación: **660,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

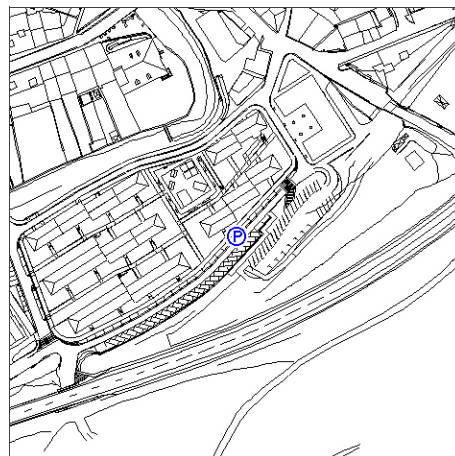
Se propone la colocación de una señal vertical con el símbolo de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
Presupuesto total		660,00 €

AR07	Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
	DORLETA (SUR)

INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO



Situado en: **DORLETA (SUR)**

Medidas: Ancho - 2 mts.

Tipo de aparcamiento: **LÍNEA**

Largo - 6 mts.

Presupuesto de adaptación: **660,00 €**

Incluido en la Etapa: **1**

DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO

PROPUESTA DE INTERVENCION

Se propone la colocación de una señal vertical con el símbolo de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

PRESUPUESTO: Intervenciones	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
Presupuesto total		660,00 €

AR08**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
OLAZAR****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **OLAZAR**Medidas: Ancho - **2 mts.**Tipo de aparcamiento: **LÍNEA**Largo - **5 mts.**Presupuesto de adaptación: **345,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

NO

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

SI

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

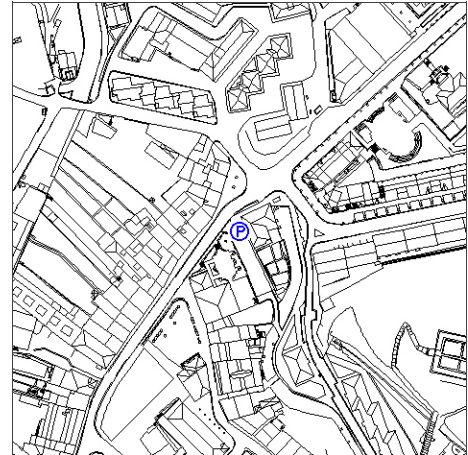
NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

Las propuestas para esta plaza de aparcamiento reservado son la colocación de dos señales verticales, una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como el repintado del aparcamiento reservado para que cumpla con las medidas mínimas que exige la Ley.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €
Presupuesto total		345,00 €



AR09**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
GAZTAÑADUI****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **GAZTAÑADUI**Medidas: Ancho - **3,1 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5 mts.**Presupuesto de adaptación: **855,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

NO

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

En esta plaza de aparcamiento reservado se propone el repintado de la misma, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

Por otro lado también se propone la colocación de dos señales una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos.

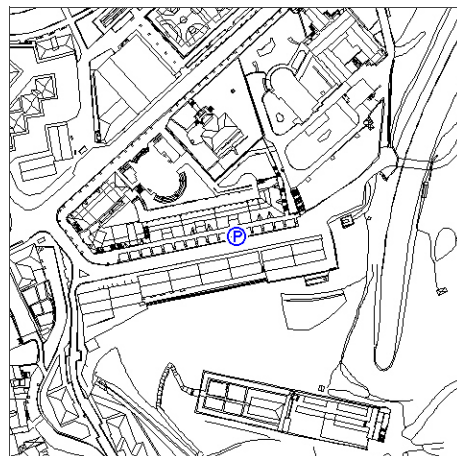
PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €

Presupuesto total 855,00 €

AR10	Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
	OLAZAR, 1-8

INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO



Situado en: **OLAZAR, 1-8**

Medidas: Ancho - **2,44**

Tipo de aparcamiento: **BATERIA**

Largo - **5 mts.**

Presupuesto de adaptación: **855,00 €**

Incluido en la Etapa: **1**

DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO

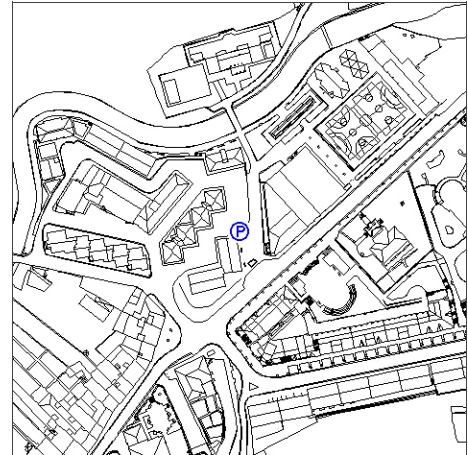
Tiene las medidas adecuadas y suficientes	NO
La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera	SI
Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.	NO
Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)	-
Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal	SI
La señalización horizontal es antideslizante.	SI
Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical	NO
Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos	NO

PROPUESTA DE INTERVENCION

En esta plaza de aparcamiento reservado se propone el repintado de la misma, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta. Por otro lado también se propone la colocación de dos señales una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos.

PRESUPUESTO: Intervenciones	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €
Presupuesto total		855,00 €



AR11**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
SANTA ANA (II)****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **SANTA ANA (II)**Medidas: Ancho - **4 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5,8 mts.**Presupuesto de adaptación: **150,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

SI

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

SI

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

SI

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

La única propuesta para este aparcamiento reservado es la colocación de una señal de prohibición al resto de los vehículos.

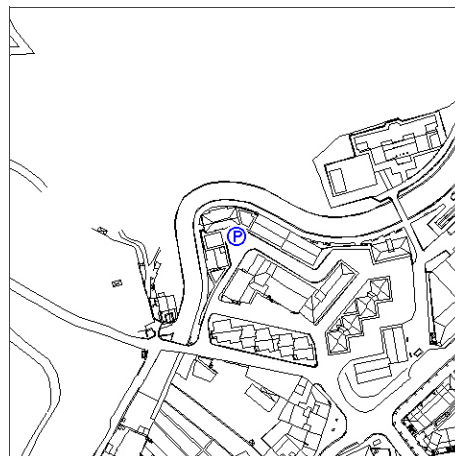
PRESUPUESTO: Intervenciones**Uds.****Subtotal**

- Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento 1 150,00 €

Presupuesto total 150,00 €

AR12	Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
	SANTA ANA (II)

INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO



Situado en: **SANTA ANA (II)**

Medidas: Ancho - **4 mts.**

Tipo de aparcamiento: **BATERIA**

Largo - **5,8 mts.**

Presupuesto de adaptación: **660,00 €**

Incluido en la Etapa: **1**

DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO

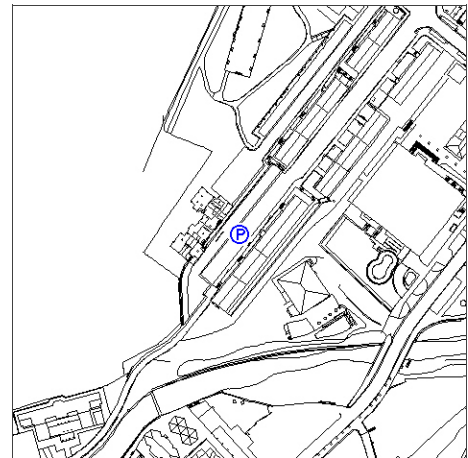
Tiene las medidas adecuadas y suficientes	SI
La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera	SI
Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.	NO
Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)	-
Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal	SI
La señalización horizontal es antideslizante.	SI
Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical	SI
Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos	NO

PROPUESTA DE INTERVENCION

Se propone la colocación de una señal vertical con el símbolo de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

PRESUPUESTO: Intervenciones	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
Presupuesto total		660,00 €



AR13**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
SAN PEDRO (I)****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **SAN PEDRO (I)**Medidas: Ancho - **5,5 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5 mts.**Presupuesto de adaptación: **300,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

SI

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

-

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

-

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

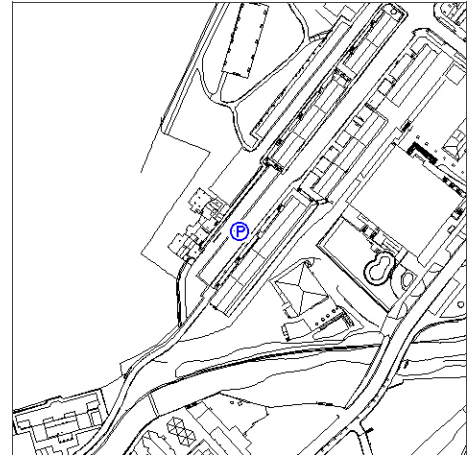
Las propuestas para esta plaza de aparcamiento reservado son la colocación de dos señales verticales, una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
Presupuesto total		300,00 €

AR14	Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
	SAN PEDRO (I)

INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO



Situado en: **SAN PEDRO (I)**

Medidas: Ancho - **5,5 mts.**

Tipo de aparcamiento: **BATERIA**

Largo - **5 mts.**

Presupuesto de adaptación:

Incluido en la Etapa: **1**

DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO

Tiene las medidas adecuadas y suficientes	SI
La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera	-
Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.	-
Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)	-
Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal	SI
La señalización horizontal es antideslizante.	SI
Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical	NO
Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos	NO

PROPUESTA DE INTERVENCION

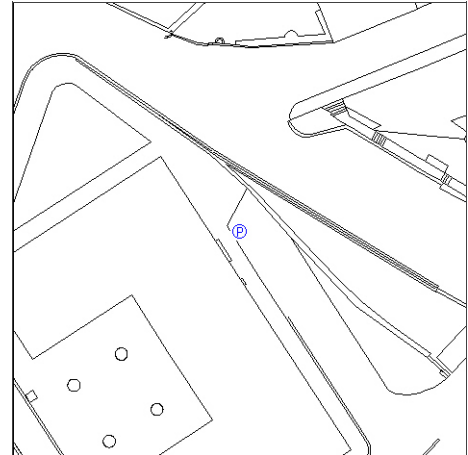
No hay propuestas ya que al estar dos plazas colindantes las propuestas anteriormente descritas sirven para ambos aparcamientos reservados.

PRESUPUESTO: Intervenciones **Uds. Subtotal**

•

Presupuesto total



AR15**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
SAN JUAN****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **SAN JUAN**Medidas: Ancho - **3,2 mts.**Tipo de aparcamiento: **BATERIA**Largo - **5,5 mts.**Presupuesto de adaptación: **345,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

NO

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

SI

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

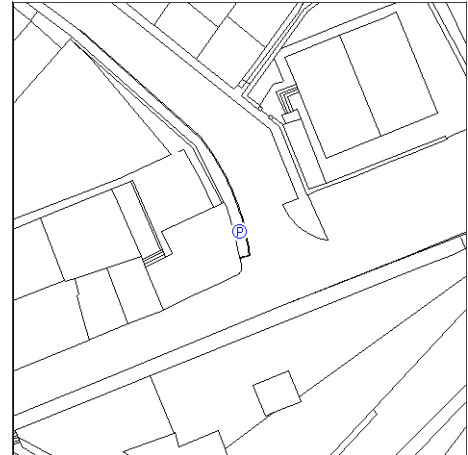
NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

Se propone el repintado de la plaza de aparcamiento reservado para que cumpla con las medias que establece la Ley de Accesibilidad, así como la colocación de dos señales verticales, una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €
Presupuesto total		345,00 €



AR16**Transporte: APARCAMIENTOS RESERVADOS de ESKORIATZA
HIDALGA****INFORMACION GENERAL DEL APARCAMIENTO RESERVADO**Situado en: **HIDALGA**Medidas: Ancho - **2 mts.**Tipo de aparcamiento: **LÍNEA**Largo - **5,4 mts.**Presupuesto de adaptación: **855,00 €**Incluido en la Etapa: **1****DIAGNOSTICO DE LA PLAZA DE APARCAMIENTO RESERVADO**

Tiene las medidas adecuadas y suficientes

NO

La plaza de aparcamiento es accesible desde la acera

SI

Está colindante a un paso de peatones o a un rebaje específico.

NO

Existen 2 metros libres entre el aparcamiento y el paso de peatones (Bateria)

-

Señalizado con simbolo internacional de accesibilidad en el plano horizontal

SI

La señalización horizontal es antideslizante.

SI

Señalizado con el simbolo internacional de accesibilidad en el plano vertical

NO

Existe prohibición de aparcar para el resto de vehiculos

NO**PROPUESTA DE INTERVENCION**

En esta plaza de aparcamiento reservado se propone el repintado de la misma, así como la construcción de un rebaje en la acera para facilitar el acceso a esta.

Por otro lado también se propone la colocación de dos señales una con el símbolo internacional de accesibilidad y otra de prohibición de aparcamiento al resto de los vehículos.

PRESUPUESTO: Intervenciones

	Uds.	Subtotal
• Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad	1	150,00 €
• Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	1	150,00 €
• Construcción de rebaje	1	510,00 €
• Repintado de límites de plaza de aparcamiento	1	45,00 €

Presupuesto total 855,00 €