

Plan de Accesibilidad del Municipio de **ESKORIATZA**



Volumen 7: Síntesis del Plan de Accesibilidad

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

7.- SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

INDICE DEL VOLUMEN

1.- PRESENTACIÓN.....	Pag. 3
2.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL.....	Pag. 4
2.1.- Vía Pública.....	Pag. 6
2.2.- Edificios Municipales.....	Pag. 15
2.3.- Transporte.....	Pag. 17
3.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	Pag. 20
3.1.- Vía Pública.....	Pag. 21
3.2.- Edificios Municipales.....	Pag. 26
3.3.- Transporte.....	Pag. 29
4.- PLAN DE ETAPAS.....	Pag. 34
4.1.- Prioridades.....	Pag. 36
4.2.- Fases Posteriores.....	Pag. 47
5.- RESUMEN DE PRESUPUESTOS.....	Pag. 53
5.1.- Presupuestos por Ámbitos.....	Pag. 55
5.2.- Presupuestos por Etapas.....	Pag. 57
5.3.- Presupuesto de las Prioridades.....	Pag. 59
5.3.- Presupuesto de las Fases Posteriores.....	Pag. 60
5.3.- Presupuesto General del Plan de Accesibilidad.....	Pag. 61

1.- PRESENTACIÓN

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

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

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 realizado no reflejan fielmente la situación actual, por lo que conviene actualizar 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 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 este volumen se presenta un resumen de los volúmenes anteriores. Este volumen pretende ser una síntesis de los datos más relevantes y busca mostrar de una manera más gráfica las conclusiones del Plan de Accesibilidad.

Los contenidos del presente volumen se centran en los resultados de todo el trabajo realizado para la elaboración del Plan de Accesibilidad, es decir un diagnóstico por ámbitos de la situación actual de ESKORIATZA en cuanto a Accesibilidad, unas propuestas de intervención por ámbitos en las que se recogen las actuaciones necesarias para solventar las situaciones detectadas, y por último los presupuestos que se derivan de las mismas. La documentación que incluye este plan de actuación es la siguiente:

- **Ámbito de actuación**

Descripción resumida de los datos extraídos del estudio de la situación actual en cuanto a accesibilidad en la vía pública, los edificios municipales y el transporte.

- **Propuesta de intervención**

Descripción de las propuestas de actuación en cada uno de los ámbitos: vía pública, edificios municipales y transporte. Resumen de los capítulos anteriores.

- **Plan de etapas.**

Delimitación de las fases de ejecución del plan de actuación, en función de los criterios municipales de programación de obras e inversiones y de las disponibilidades económicas previstas. Descripción de las cada una de las fases que integran este plan de accesibilidad. Calendario de ejecución de las adaptaciones en un primer periodo de cuatro años.

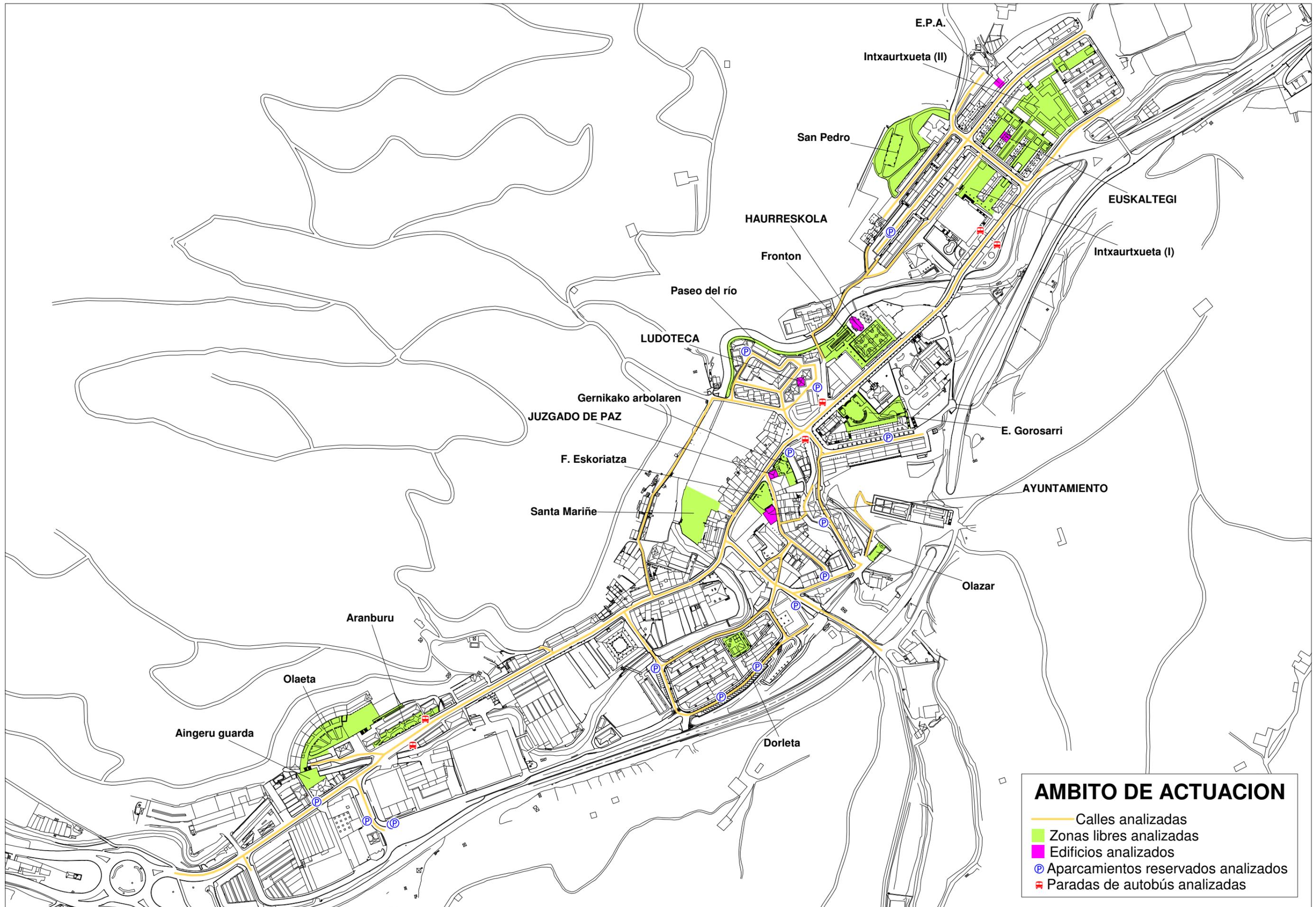
- **Presupuesto estimativo.**

Resumen general del presupuesto por ámbitos (Vía pública, Edificios municipales y Transporte). Resumen general de presupuestos por fases. Presupuesto total.

2.- ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL

Para la realización del presente Plan de Accesibilidad se han recogido datos sobre todos los elementos urbanos y de transporte ubicados en el casco urbano de la localidad, y se han visitado y analizado los edificios municipales. Dado que el plan es una herramienta de gestión municipal, se analizan exclusivamente los aspectos de competencia municipal. El ámbito de actuación que se estableció con los técnicos del Ayuntamiento en las distintas reuniones celebradas es el siguiente:

- **En Vía Pública:** Según estos criterios se han estudiado la totalidad de las calles que forman el casco urbano. Han quedado fuera del análisis aquellas zonas donde el casco urbano pierde cohesión y pasa a ser eminentemente rural, o aquellos barrios no conectados directamente con el centro por itinerarios peatonales, ya que estos presentan itinerarios peatonales claramente definidos. También se han quedado fuera del estudio las zonas industriales o que estaban de obras y reforma.
- En lo que se refiere a los **Edificios Municipales:** Se han estudiado únicamente los edificios municipales o de gestión municipal, estimando que las reformas de adaptación serán promovidas por el propio Ayuntamiento. Teniendo en cuenta que la adaptación de algunos edificios nunca será prioritaria, se ha centrado el estudio en aquellos edificios que sí que tienen posibilidades de ser incluidos dentro de la propuesta del Plan. El listado de edificios a analizar fue proporcionado por el Ayuntamiento. Tampoco se han analizado aquellos edificios que se encuentren en desuso, en estado de ruina o prerruina, o en cualquier caso inutilizables, en la previsión de que sería imprescindible abordar previamente un proyecto de rehabilitación o reforma.
- En el apartado de **transporte** cabe decir que 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. El análisis incluye las paradas de autobús y las plazas de aparcamientos reservados para personas con problemas de movilidad existentes en el casco urbano



AMBITO DE ACTUACION

- Calles analizadas
- Zonas libres analizadas
- Edificios analizados
- Ⓟ Aparcamientos reservados analizados
- 🚏 Paradas de autobús analizadas

2.1.- Vía Pública

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

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

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

Dado que existen calles sin nombre, así como bocacalles o callejones con el nombre de otras calles adyacentes u otros casos similares, existen tramos cuya única identificación es un nombre de calle no exactamente coincidente con el oficial, sino que puede ir acompañado de expresiones explicativas del tipo "lateral", o "escaleras" En cualquier caso, las calles y zonas libres estudiadas para la elaboración del Plan de Accesibilidad son las que se presentan en las siguientes tablas, y podemos ver representadas en el plano.

CALLE	TRAMOS (Nº)	LONGITUD (m)
ACCESO CEMENTERIO	1	113
ACCESO POLIDEPORTIVO	1	107
AINGERU GUARDA	3	339
AINGERU GUARDA (POLIGONO)	1	21
ANTONTXU	1	20
ARANBURUZABALA	5	523
ARANBURUZABALA, 19	1	82
ARANBURUZABALA, 56	1	93
ARBIÑOSTE	1	276
CARRETERA GI-3341	4	134

CALLE	TRAMOS (Nº)	LONGITUD (m)
DORLETA (NORTE)	1	154
DORLETA (SUR)	1	233
GAZTAÑADUI	2	348
HIDALGA	4	209
HIDALGA (PASAJE)	1	75
HIDALGA, 12 (LATERAL)	1	20
INTXAURTXUETA	3	500
INTXAURTXUETA (APARCAMIENTO)	1	66
JOSE ARANA	3	135
OLAZAR	2	196
OLAZAR, 1-8	1	129
SAN JUAN	4	240
SAN JUAN, 12	3	108
SAN JUAN, 13-15	1	49
SAN JUAN, 3-5	1	35
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	1	39
SAN PEDRO (I)	1	180
SAN PEDRO (II)	1	140
SAN PEDRO (III)	1	301
SANTA ANA (I)	3	119
SANTA ANA (II)	3	230
SANTA ANA (III)	2	90
SANTA ANA (IV)	1	42
SANTA MARIÑE	1	9
TOTAL	62	5.355

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

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

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

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

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

Elemento	Mal
Alcorque	72
Armario de instalaciones	1
Banco	18
Boca de incendios	4
Bolardo	106
Contenedor de superficie	7
Farola	51
Jardinera	3
Papelera	23
Poste sin conexión a tierra	2
Señal de tráfico	21
Total	308

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

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

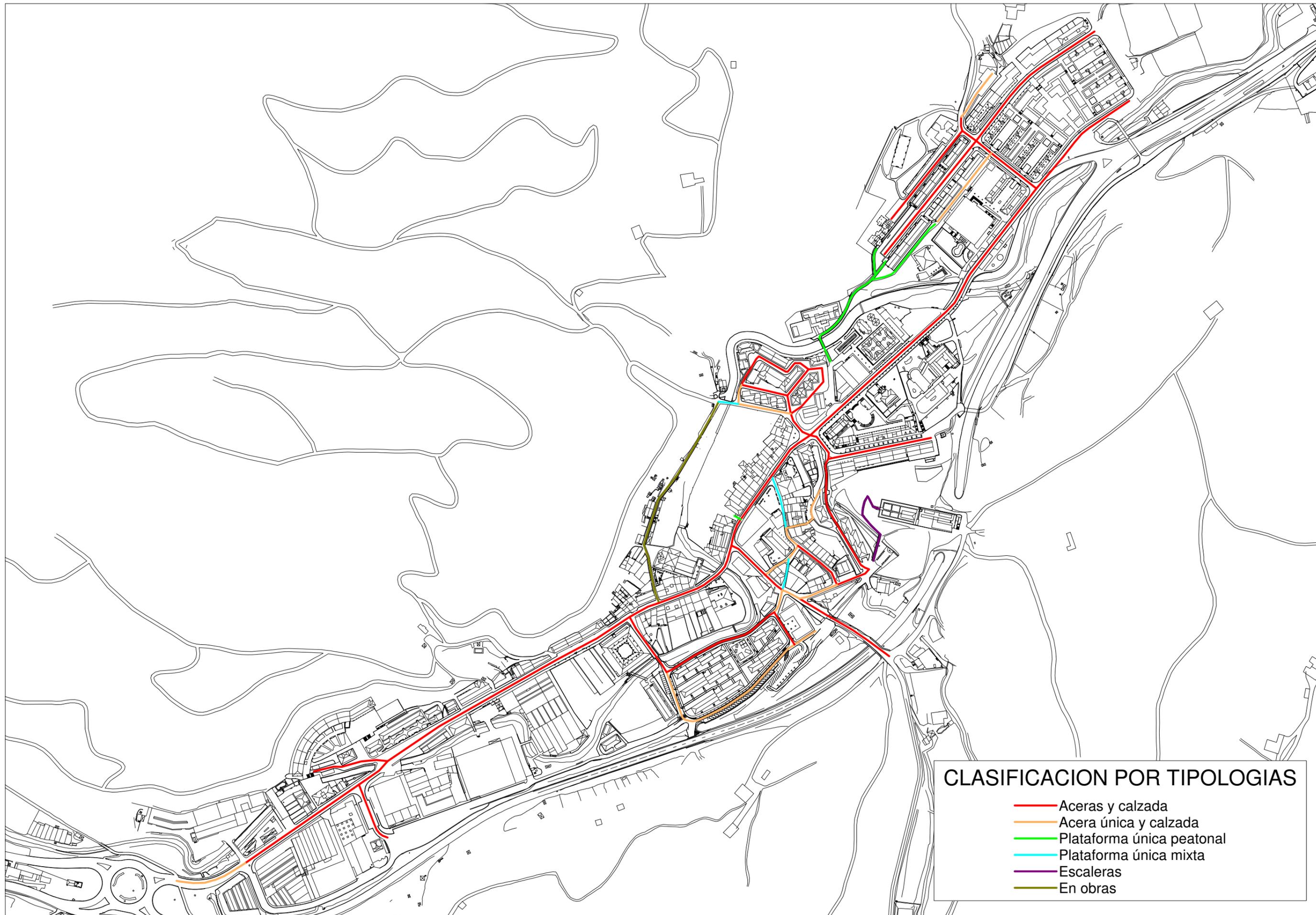
Por último, cabe decir que se han detectado una serie de carencias o inexistencias en el estudio realizado en la Vía Pública que son de gran importancia desde el punto de vista de la accesibilidad, y en el Plan se proponen intervenciones en esa línea.

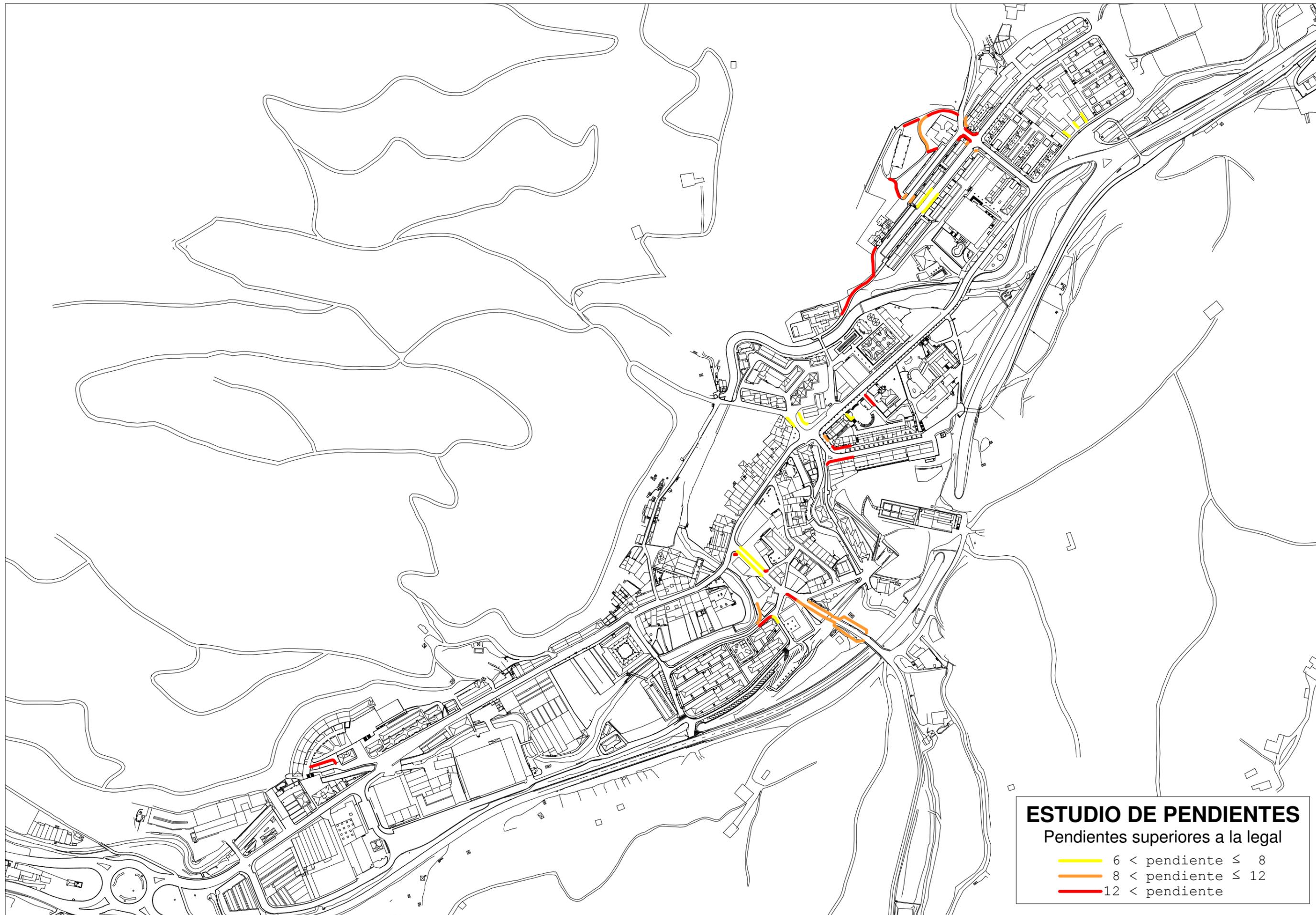
Por ejemplo, la inexistencia de pasamanos o barandillas en tramos con pendiente elevada, rampas o escaleras, además de incumplir la normativa, puede provocar problemas de seguridad para las personas. Otro ejemplo es la inexistencia de franjas señalizadoras y de pavimento de alarma en los itinerarios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

Inexistencia de bandas rugosas en escaleras	1.818 ud.
Inexistencia de barandilla de protección	227 m.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en escalera	422 ud.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en peligro	124 ud.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en rampa	6 ud.
Inexistencia de franja señalizadora táctil en vado	145 ud.
Inexistencia de pasamanos en escalera	285 m.
Inexistencia de pasamanos en rampa	22 m.
Inexistencia de pasamanos en pendientes pronunciadas	662 m.
Inexistencia de rejilla lineal	88 m.
Inexistencia de vado peatonal	54 ud.

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.- Edificios Municipales

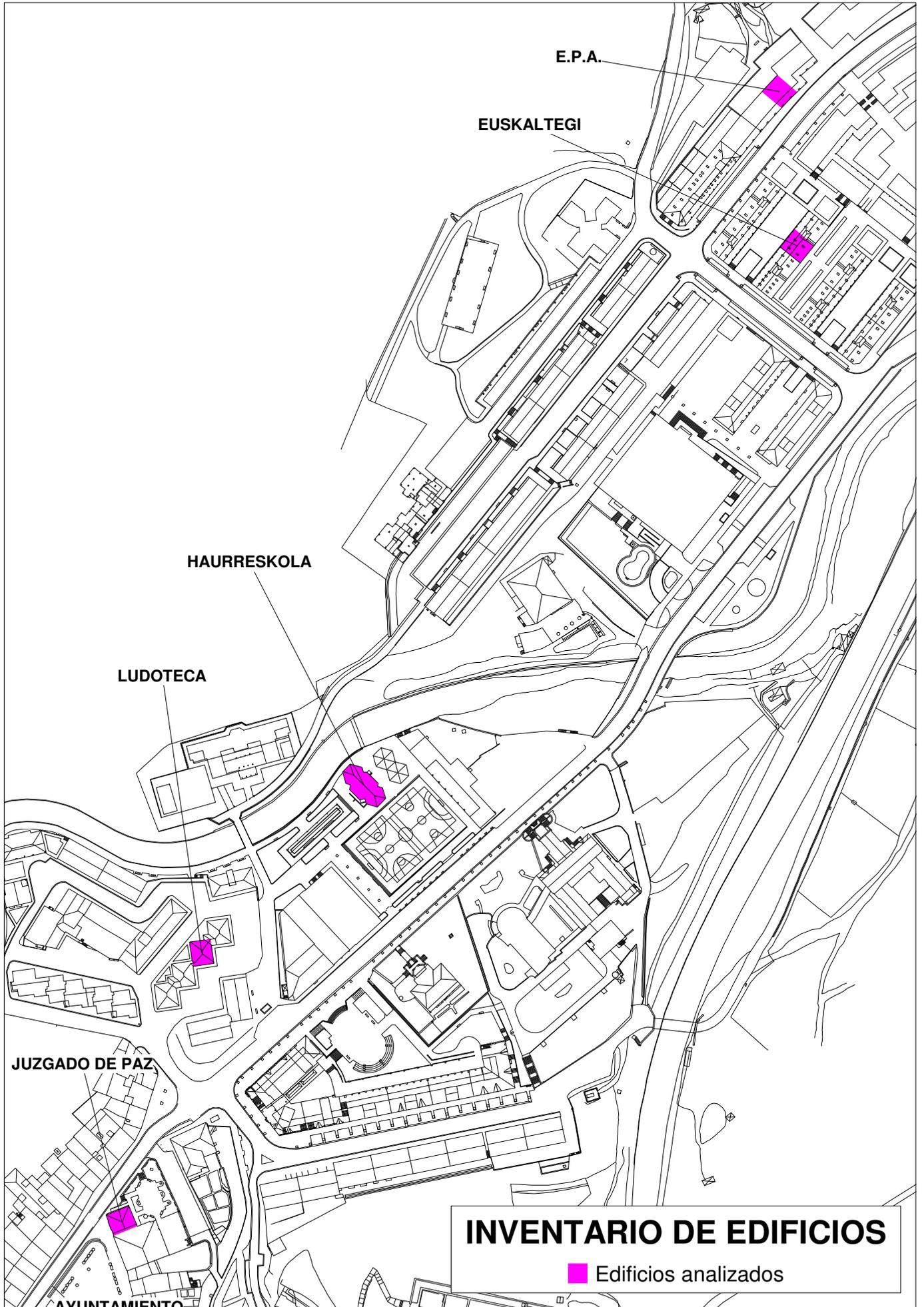
De común acuerdo con el Ayuntamiento, se han estudiado únicamente los edificios municipales o de gestión municipal, estimando que las reformas de adaptación serán promovidas por el propio Ayuntamiento. Teniendo en cuenta que la adaptación de algunos edificios nunca será prioritaria, se ha centrado el estudio en aquellos edificios que sí que tienen posibilidades de ser incluidos dentro de la propuesta del Plan. El listado de edificios a analizar fue proporcionado por el Ayuntamiento.

Tampoco se han analizado aquellos edificios que se encuentren en desuso, en estado de ruina o prerruina, o en cualquier caso inutilizables, en la previsión de que si al Ayuntamiento le interesara reutilizarlos, sería imprescindible abordar previamente un proyecto de rehabilitación o reforma. Aplicando estos criterios, el número de edificios que se han estudiado en el plan es de **6**.

Administrativo	01	AYUNTAMIENTO	Fernando Eskoriatza plaza z/g
	02	JUZGADO DE PAZ	Hidalga kalea, 1
Enseñanza	03	E.P.A.	Intxaurtxueta auzoa, 20
	04	EUSKALTEGI	Intxaurtxueta auzoa, 10
	05	HAURRESKOLA KULUNKA	Gaztainadui kalea, 25
Lúdico	06	LUDOTECA	Santa Ana auzoa, 19

El estudio de los edificios evalúa la incidencia de la aplicación de la Ley 20/1997 de Promoción de la Accesibilidad y de las Normas Técnicas de desarrollo recogidas en el Decreto 68/200, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, en las instalaciones, equipamientos y servicios de los mencionados edificios.

Además analiza y diagnostica las condiciones actuales de accesibilidad, y propone las actuaciones que permiten solventar los problemas de accesibilidad analizados, realizando una estimación de presupuestos de adaptación.



El estudio de los edificios se centra en la problemática de accesibilidad que se suscita cuando los ciudadanos acceden a las instalaciones de estos edificios y a los servicios que se prestan en los mismos. En estos edificios se detectan diversos problemas de accesibilidad que dificultan, e incluso impiden, el acceso a las instalaciones y, por tanto, la utilización de los servicios que se prestan.

Los edificios se analizan, diagnosticando su grado de accesibilidad actual, y proponiendo soluciones de adaptación para cada caso concreto, así como su valoración. Del análisis realizado se obtiene una propuesta y un presupuesto de las actuaciones a realizar.

La primera tarea a realizar es conocer el estado actual de accesibilidad en todos los equipamientos, elementos y servicios que se encuentran en los edificios, para lo que se efectúa una exhaustiva inspección, tendente a detectar las barreras existentes y las posibilidades de supresión y solución.

Una vez recibidos los planos, se realiza la inspección con el objeto de verificar si éstos se corresponden con la situación real actual del mismo, y de recoger los datos necesarios para el análisis. En esta visita se comprueban ya algunos aspectos particulares en materia de accesibilidad: si el edificio está dotado de ascensor, si existen servicios adaptados, si se cumplen los radios de giro, etc.

Todos estos datos se recogen en la ficha de inspección de edificios, que esta estructurada sobre la base de los distintos ámbitos a espacios en los que dividimos los edificios a la hora de su análisis, y en cada una de estos ámbitos se estudian los elementos por categorías. Dentro de cada categoría se estudian todos los parámetros recogidos en la normativa aplicable.

Los planos son digitalizados y sobre ellos se estudian las propuestas de adaptación de los mismos. Sobre la base de estas modificaciones, y las deducidas de los datos recogidos en las fichas de inspección, se elaboran las intervenciones, donde se describen, las actuaciones a realizar. Después de aplicar las bases de precios a las intervenciones propuestas, se obtiene el presupuesto de adaptación del edificio.

En los informes que se elaboran, se recoge la descripción y el análisis de las diferentes soluciones posibles, plasmando sobre plano las alternativas más convenientes, así como la valoración económica de todas y cada una de las propuestas.

2.3.- Transporte

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 reservados para personas con problemas de movilidad existentes en el casco urbano.

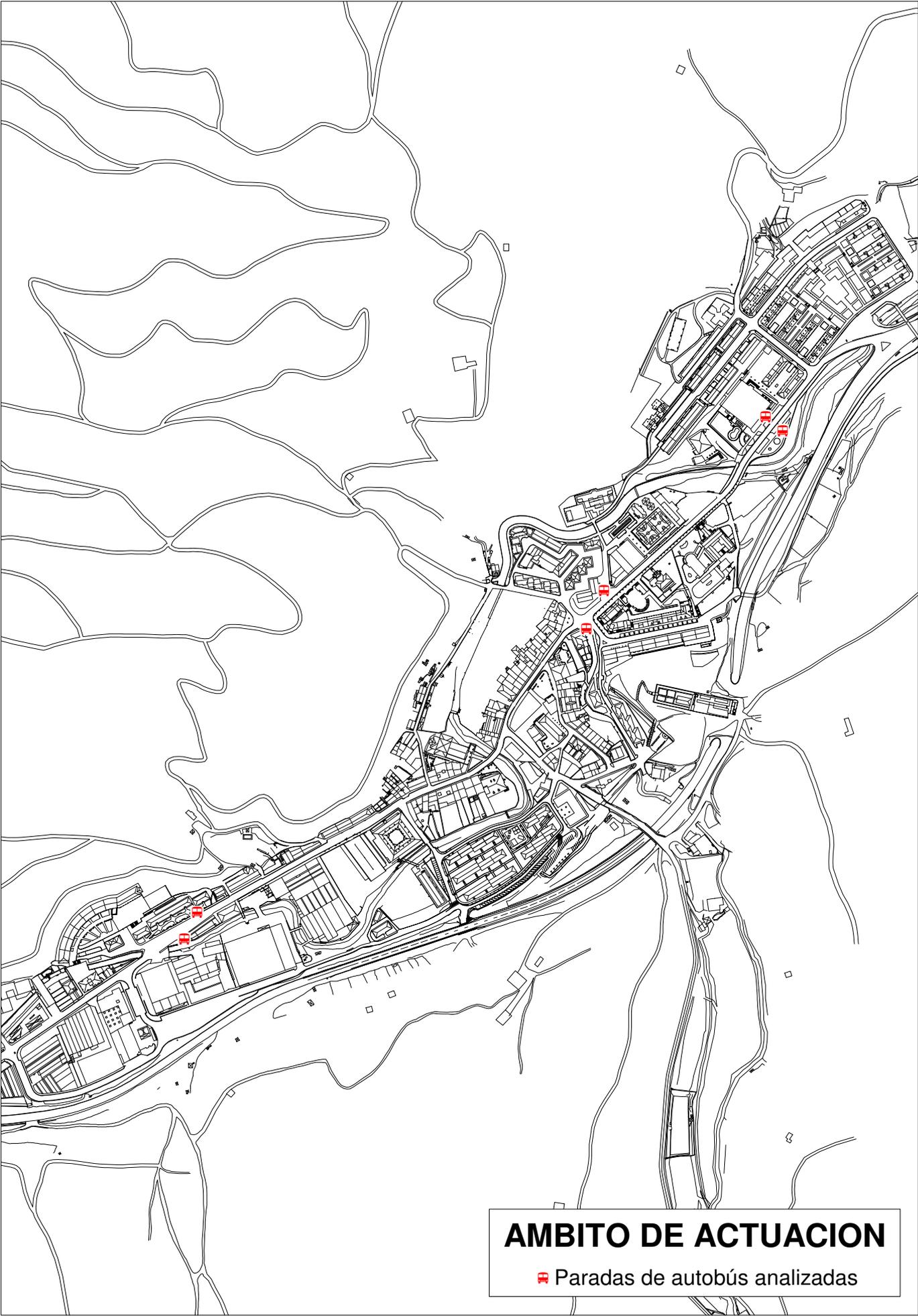
Teniendo en cuenta este criterio, en el apartado de transporte se analizan, como específico de este ámbito, por un lado, los elementos estáticos de las líneas de autobús (marquesinas y postes de parada) y por otro, la señalización y las dimensiones de las plazas de aparcamiento reservado.

La propuesta de intervención 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

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



AMBITO DE ACTUACION

P Aparcamientos reservados analizados

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.

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.

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

Algunas zonas del casco urbano quedan fuera del área de influencia de las 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.

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.





ZONA DE INFLUENCIA

- Ⓟ Aparcamientos reservados
- Zona de influencia

3.- PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

En este capítulo se recoge el resumen de la propuesta de intervención del plan de accesibilidad. La propuesta de intervención está compuesta por las distintas propuestas planteadas en los distintos ámbitos, es decir vía pública, edificios municipales, transporte y señalización en edificios. La propuesta de intervención detalla los recorridos y zonas del viario urbano, edificios, paradas de autobús, aparcamientos reservados y elementos de señalización que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte del *Plan de Actuación del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*.

Las propuestas de intervención de los distintos ámbitos o capítulos se componen de dos partes, por un lado las calles, edificios, paradas de autobús, aparcamientos reservados y elementos de señalización que forman parte del *Plan de Accesibilidad* y que están incluidas en las prioridades, es decir las intervenciones que se acometerán en las primeras etapas del Plan de Accesibilidad; y por otro las calles, edificios, paradas de autobús, aparcamientos reservados y elementos de señalización incluidos en las *Fases Posteriores*, es decir aquellas intervenciones que se acometerían una vez ejecutadas las etapas de las Prioridades.

Como ya se ha dicho, todo lo referido a comunicación está incluido en cada una de estas propuestas, al ser un aspecto transversal del plan, salvo lo referido a la señalética de los edificios recogido en su capítulo correspondiente. En cualquier caso, en el volumen 6 dedicado a la comunicación se recoge el análisis de los aspectos más destacables en esta materia.

La propuesta de intervención del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA se ha elaborado a partir de una premisa fundamental: que respondan a los criterios de priorización, es decir que se acometan por orden de importancia.

Después de recopilar y analizar los presupuestos de intervención en las calles correspondientes a los itinerarios priorizados, en los edificios priorizados, y en todos los elementos de transporte estudiados, se ha realizado un último análisis que permite estructurar el presupuesto y las intervenciones en etapas.

A continuación, podemos ver la relación de calles, zonas libres, edificios y elementos de transporte y de señalización incluidos en el *Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA* antes de establecer las prioridades.

3.1.- Vía Pública

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

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

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

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

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

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

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

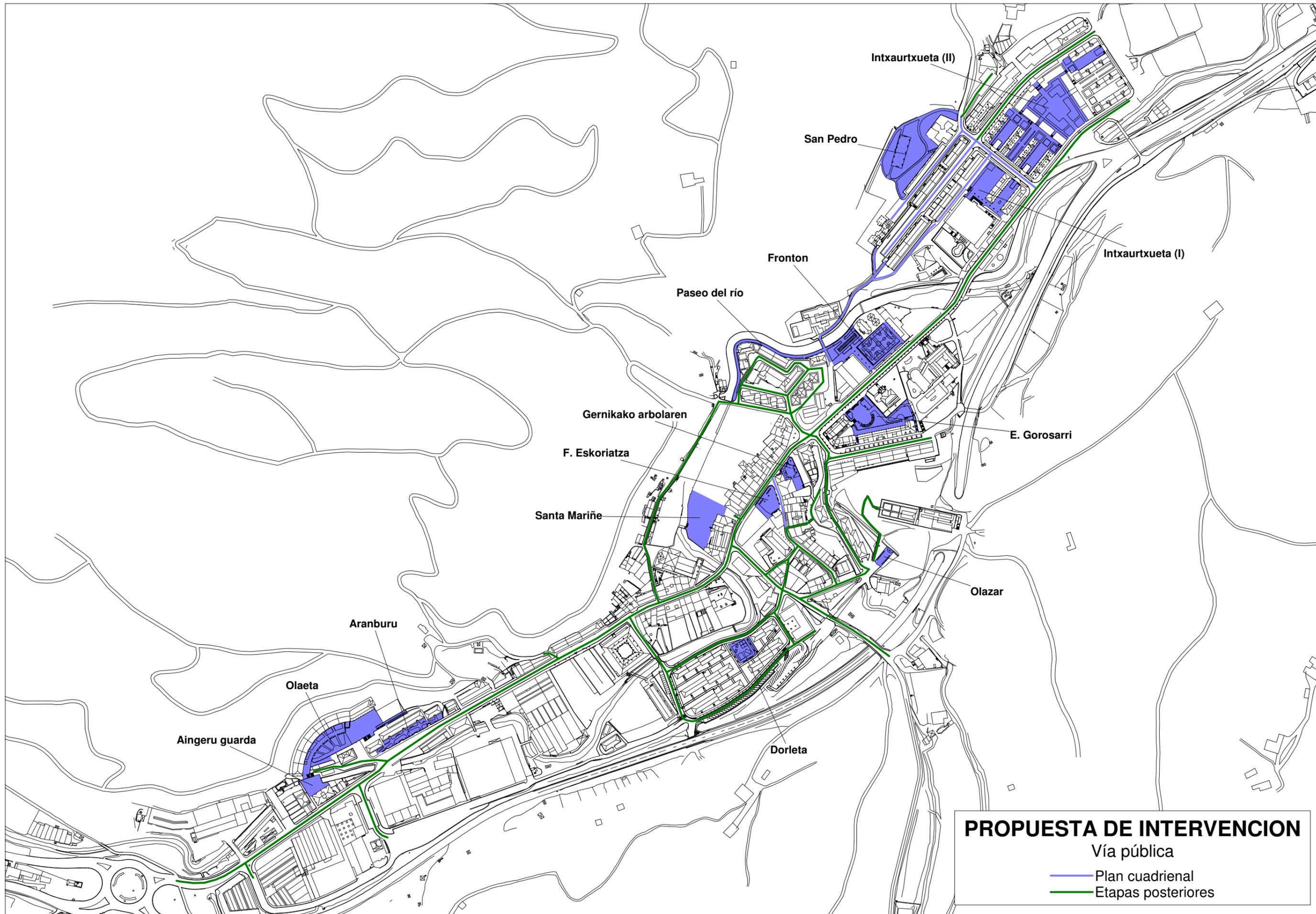
En aquellas aceras con ancho de paso suficiente, el Plan hace un análisis de la ubicación y el diseño de los elementos de mobiliario urbano con tal de que estos no afecten a la circulación de las personas.

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

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

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

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



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

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

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

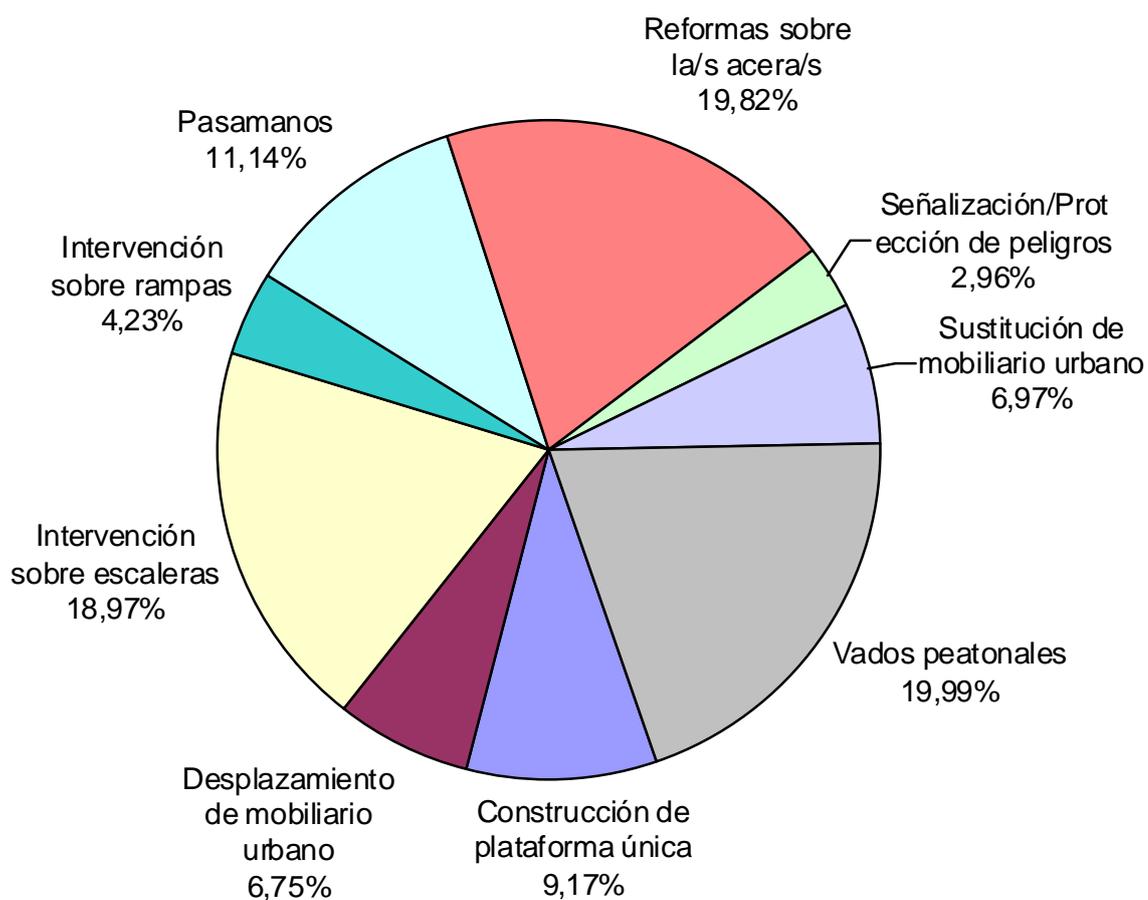
Las intervenciones que se proponen en la vía pública para garantizar su accesibilidad, suponen en muchos casos una inversión muy elevada. Este es el caso del ensanchamiento de aceras en aquellos supuestos que la actual sea insuficiente, o de la conversión de una zona en plataforma única.

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

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

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

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



3.2.- Edificios Municipales

La propuesta de intervención detalla los edificios que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte del *Plan de Actuación en los Edificios Municipales del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*. Estos edificios acogen servicios que podrán ser accesibles tras la ejecución de las adaptaciones propuestas.

Una vez realizado el estudio de los edificios municipales, y basándose en los criterios de priorización establecidos, los edificios que se incluyen en la propuesta de intervención del Plan de Actuación en Edificios Municipales del presente Plan de Accesibilidad son los siguientes:

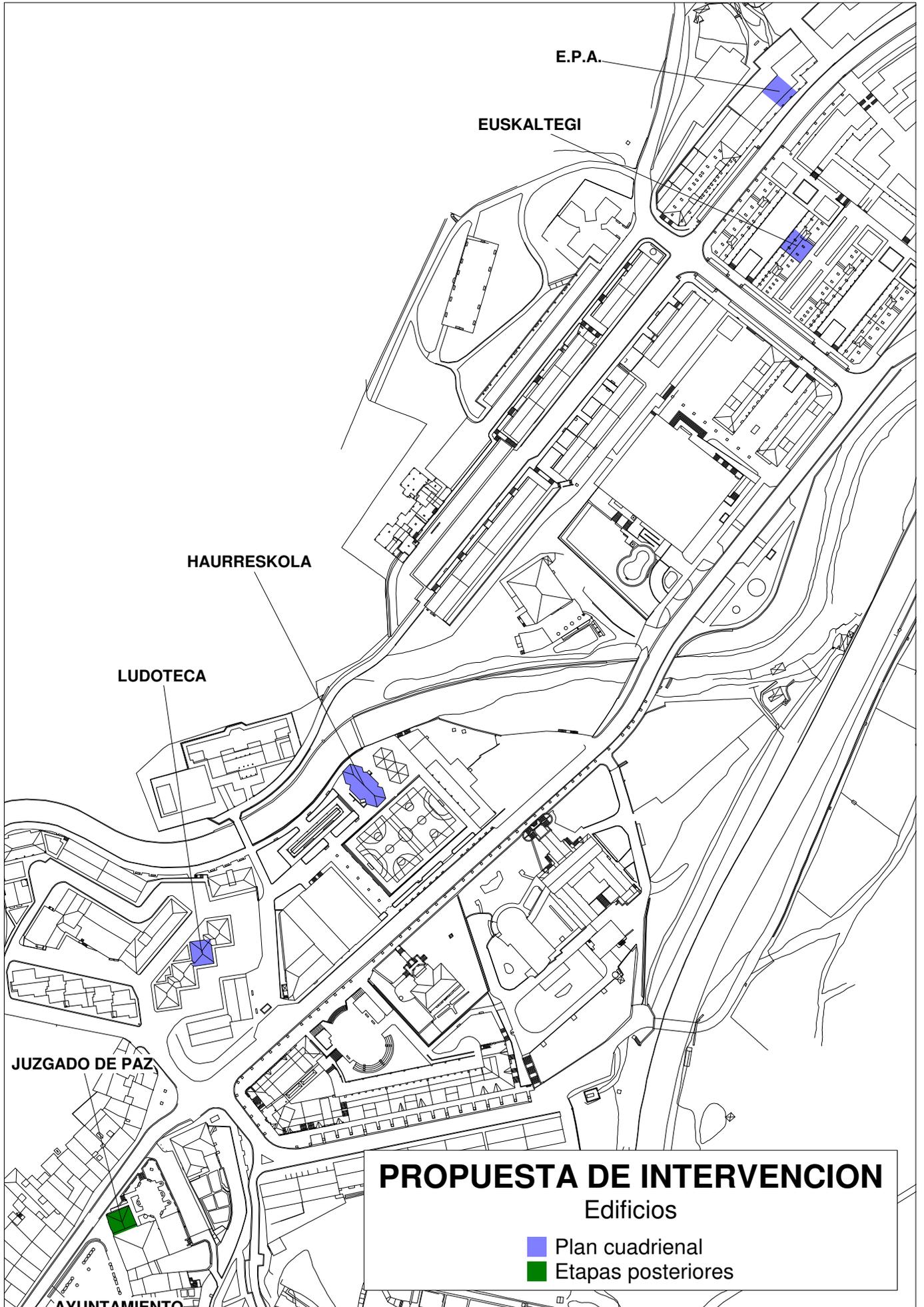
- ED01 LUDOTECA
- ED02 E.P.A.
- ED03 JUZGADO DE PAZ
- ED04 HAURRESKOLA KULUNKA
- ED05 EUSKALTEGI
- ED06 AYUNTAMIENTO

Solo se ha estudiado el acceso y el vestíbulo del edificio ED06 AYUNTAMIENTO, ya que el resto del edificio se ha reformado recientemente y es totalmente accesible.

Se han seleccionado estos edificios por ser de gran interés para la población, están utilizados por un gran número de personas y proporcionan variedad de servicios. Se ha procurado abarcar además la mayor parte de la población dentro del ámbito de influencia de cada edificio, de modo que desde cualquier parte del municipio se acceda a uno de los servicios principales que brindan los edificios municipales.

El presupuesto total de la Propuesta de Intervención del *Plan de Actuación en los Edificios Municipales del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA* antes de establecer las prioridades es el que se presenta a continuación.

Edificio	Presupuesto
ED01 LUDOTECA	1.675,85 €
ED02 E.P.A.	3.793,26 €
ED03 JUZGADO DE PAZ	60.010,64 €



E.P.A.

EUSKALTEGI

HAURRESKOLA

LUDOTECA

JUZGADO DE PAZ

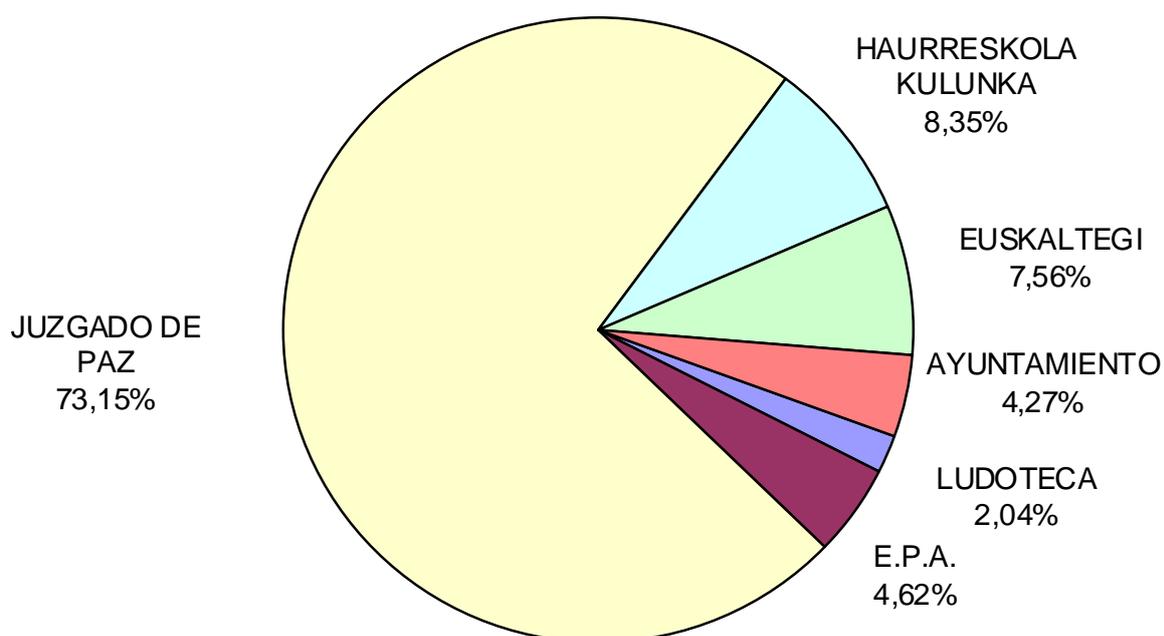
AYUNTAMIENTO

PROPUESTA DE INTERVENCION

Edificios

- Plan cuadrienal
- Etapas posteriores

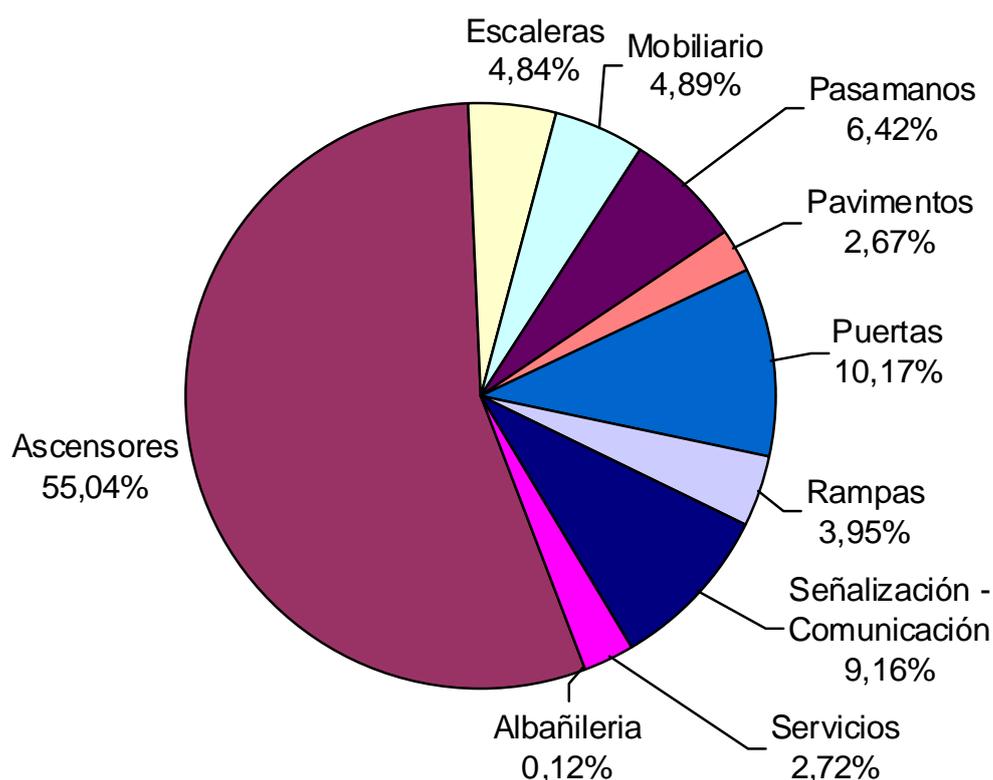
Edificio	Presupuesto
ED04 HAURRESKOLA KULUNKA	6.847,68 €
ED05 EUSKALTEGI	6.201,09 €
ED06 AYUNTAMIENTO	3.506,10 €
Presupuesto total	82.034,61 €



Las intervenciones que se proponen en los edificios para garantizar su accesibilidad, suponen en muchos casos una inversión muy elevada y tienen un impacto fuerte en el presupuesto del plan de actuación en edificios. Este es el caso de la instalación de ascensores en los casos que sea necesario, o de la construcción o reforma de los servicios adaptados en aquellos supuestos que los actuales sean insuficientes.

Conceptos	Presupuesto
ALBAÑILERÍA	101,68 €
ASCENSORES	45.154,67 €
ESCALERAS	3.972,88 €
MOBILIARIO	4.010,13 €
PASAMANOS	5.269,40 €
PAVIMENTOS	2.194,02 €

Conceptos	Presupuesto
PUERTAS	8.345,47 €
RAMPAS	3.239,42 €
SEÑALIZACIÓN - COMUNICACIÓN	7.518,08 €
SERVICIOS	2.228,85 €



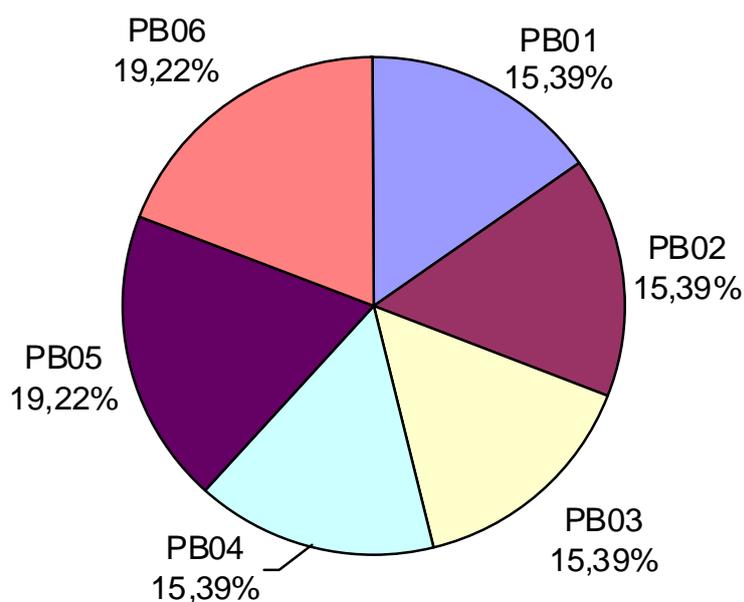
Como se puede observar, las intervenciones que suponen una mayor inversión en lo que se refiere a los edificios, son aquellas que tienen que ver con la instalación y adaptación de ascensores, que suponen el 55% del presupuesto del Plan de Actuación en Edificios Municipales, seguidas de las intervenciones que tienen que ver con la ampliación del ancho de las puertas para facilitar el paso, que suponen otro 10% del presupuesto de ejecución material.

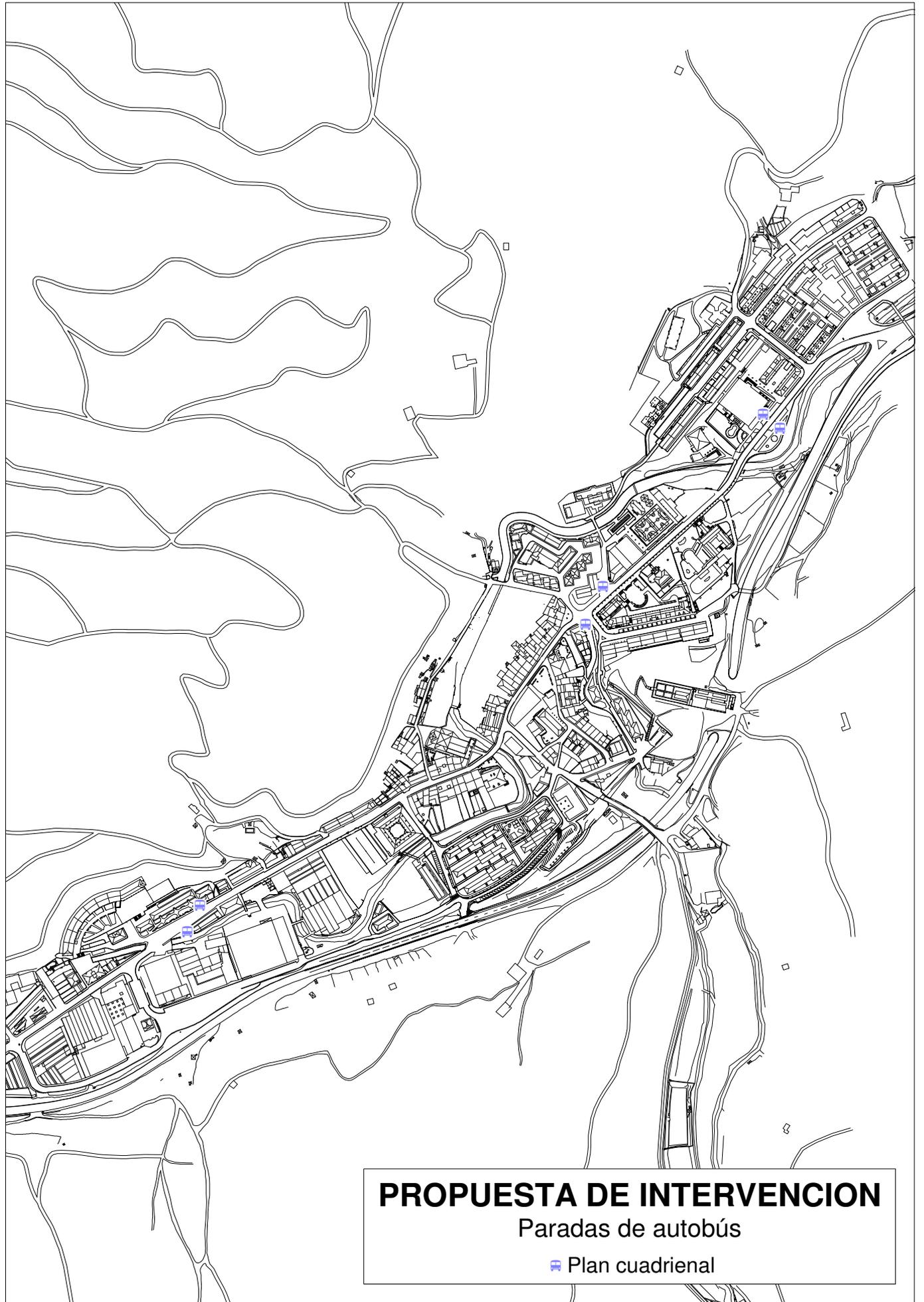
3.3.- Transporte

Para realizar la propuesta de intervención en transporte se han estudiado 22 elementos: 6 paradas de autobús y 16 aparcamientos reservados. Todos ellos se han incluido en las prioridades del Plan.

En lo que se refiere a las **paradas de autobús priorizadas**, esta tabla recoge la relación de paradas, 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 €





PROPUESTA DE INTERVENCION

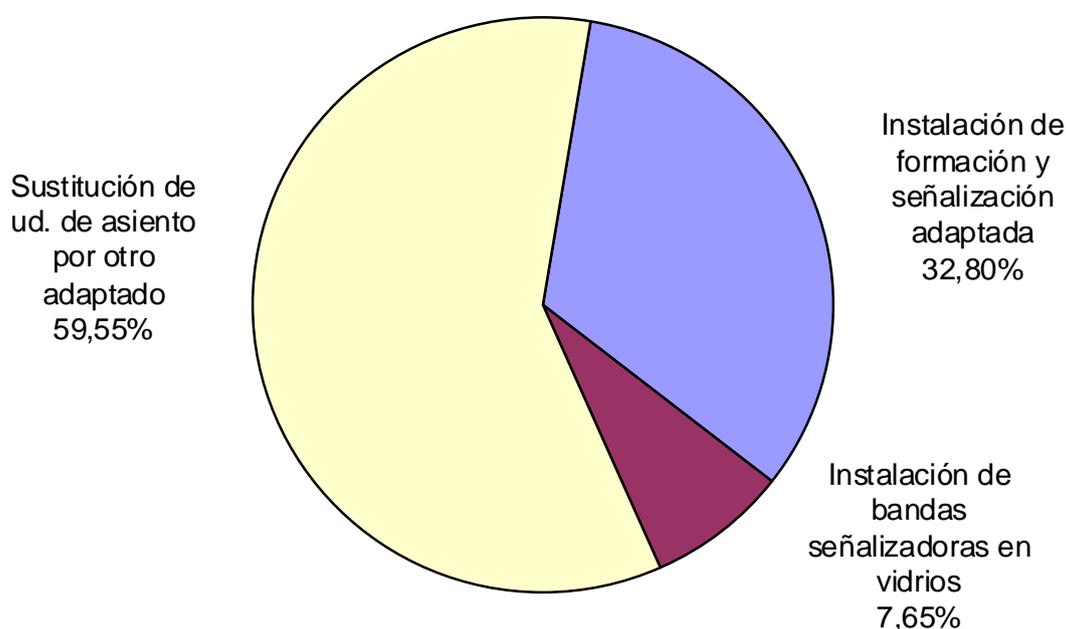
Paradas de autobús

 Plan cuatrienal

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.

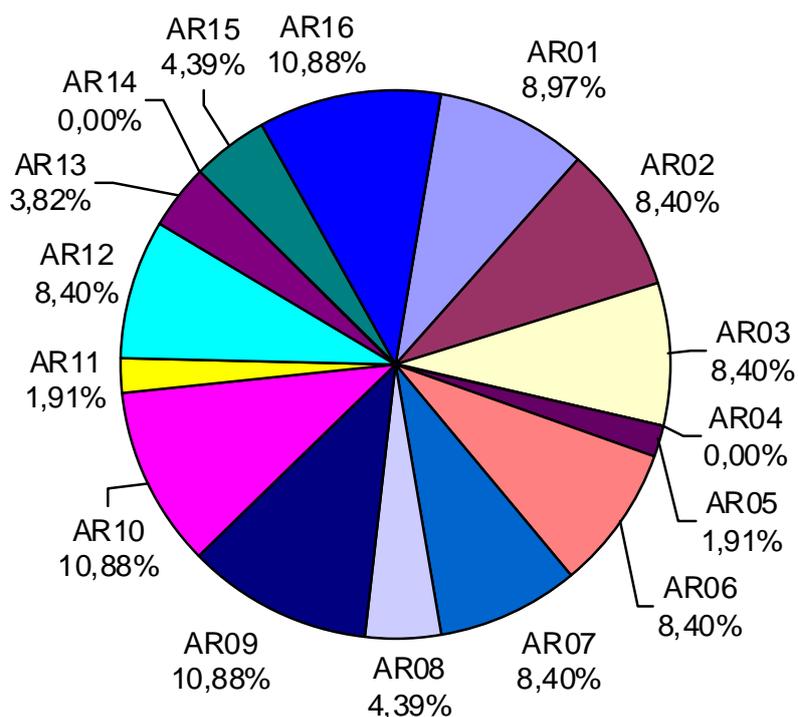
En la tabla siguiente podemos ver un resumen del presupuesto de las intervenciones. De esta forma, se puede observar la importancia que adquiere cada uno de estos conceptos en el presupuesto total de las intervenciones en las paradas incluidas en el plan de accesibilidad.

<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 €



En lo que se refiere a los **aparcamientos reservados para personas con problemas de movilidad**, 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 cuadrienal.

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 €





PROPUESTA DE INTERVENCION

Aparcamientos reservados

Ⓟ Plan cuadrienal

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.

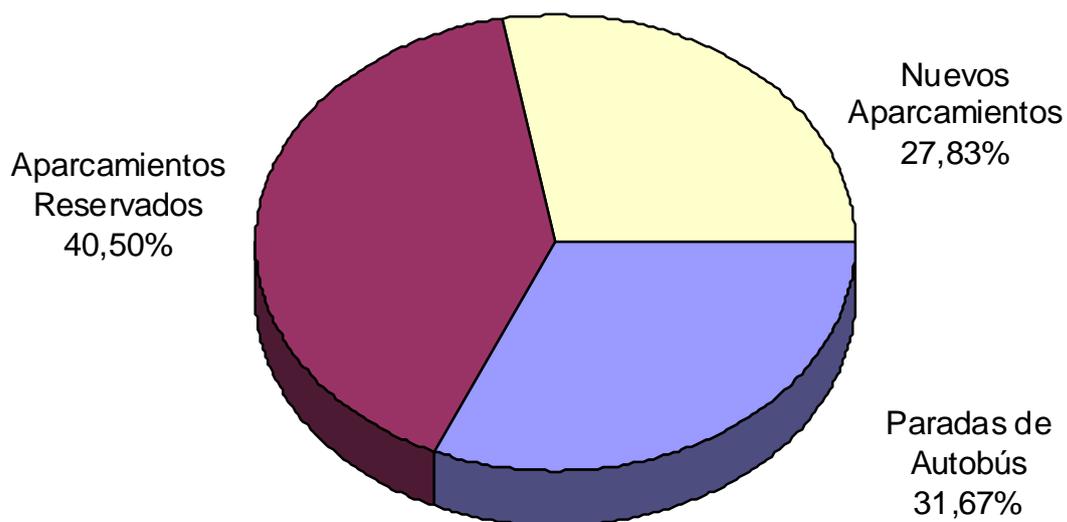
<u>Intervención</u>	<u>Ud</u>	<u>Total</u>
Colocación de señal vertical con símbolo de accesibilidad	7	1.050,00 €
Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento	13	1.950,00 €
Construcción de rebaje	9	4.590,00 €
Repintado de limites de plaza reservada	6	270,00 €

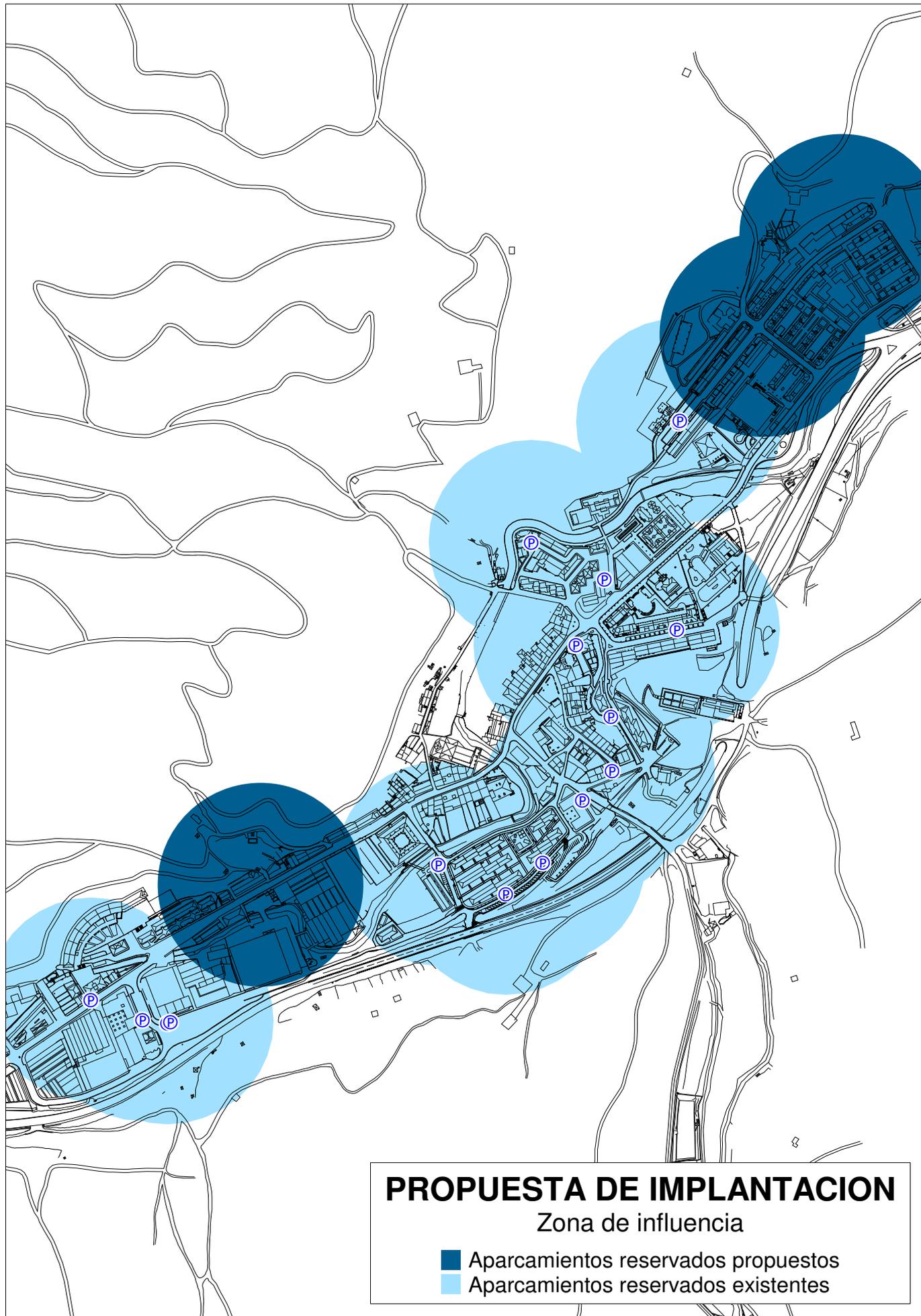


En lo que se refiere a las **plazas reservadas de nueva creación** propuestas, éstas también se incluyen en los presupuestos del Plan Cuadrienal. El precio unitario para cada una de las nuevas plazas reservadas es de 300 €. Por tanto, en el caso de ESKORIATZA este presupuesto asciende a la cantidad de **5.400,00 €** ya que se propone la creación de **18** plazas para que el municipio cubra cuanto antes el número de reservas establecidas por la normativa, y que según la estimación realizada en ESKORIATZA, se ha establecido en 30 plazas. Se aconseja que se ubiquen estas nuevas plazas en las inmediaciones de los edificios públicos y centros de interés

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:

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





4- PLAN DE ETAPAS

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

La elaboración del Plan de Etapas se realiza a continuación del análisis y propuestas de intervención, con un nuevo análisis conjunto de los resultados obtenidos, que permite realizar una primera propuesta de plan de actuación, que comprende tanto los itinerarios como los edificios y las paradas de autobús que formarán parte del plan cuadrienal. Para que el Plan sea asumible, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas.

Sobre esta primera propuesta se realiza una estimación de inversiones, que permite un nuevo análisis que tendrá como finalidad última dividir el plan en etapas anuales equilibradas en presupuesto, que marquen un orden claro de prioridades.

El plan de etapas se configurará inicialmente, proponiendo ejecutar los primeros años los itinerarios o edificios o elementos de transporte de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios o edificios o elementos de transporte, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar. Para establecer un plan de etapas definitivo faltará aplicar la valoración de las acciones a realizar, pues deberá acoplarse a las posibilidades financieras del municipio.

Los criterios de priorización que se utilizan para definir el grado de interés y de urgencia, y dar prioridad a determinadas zonas de la población son:

- Los entornos de los edificios de interés.
- El nivel de accesibilidad preexistente.
- Las zonas de influencia del transporte público y de los aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida.
- El programa de inversiones previsto.
- Usuarios concretos con problemas de movilidad (residencias geriátricas)
- Riesgo (pavimentos deslizantes, desniveles sin barandillas....)
- Existen situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.

- Aquellas actuaciones que beneficien a un número más lato de personas serán las primeras a realizarse.
- Reparto de los beneficios del Plan por todo el territorio
- Los efectos del plan se deben notar en todos los barrios de la población.
- Demanda de asociaciones y de ciudadanos.
- Determinadas actuaciones en la accesibilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal.
- La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones las retrasarán en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

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 Plan de Actuación en Edificios municipales, ni en el de Transporte. En estos ámbitos, 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.

El plan, tal y como estipula la Ley 20/97 de Accesibilidad, es como mínimo cuatrienal, pero en el caso de ESKORIATZA, y debido a la importancia de las propuestas planteadas dentro del Plan y al elevado presupuesto de las adaptaciones, se ha optado por aglutinar el *Plan de Actuación del Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA* únicamente en dos etapas (Prioridades y Fases Posteriores), que se desarrollarán en distintos ejercicios anuales en función de las posibilidades reales del Ayuntamiento de abordar las intervenciones presupuestadas.

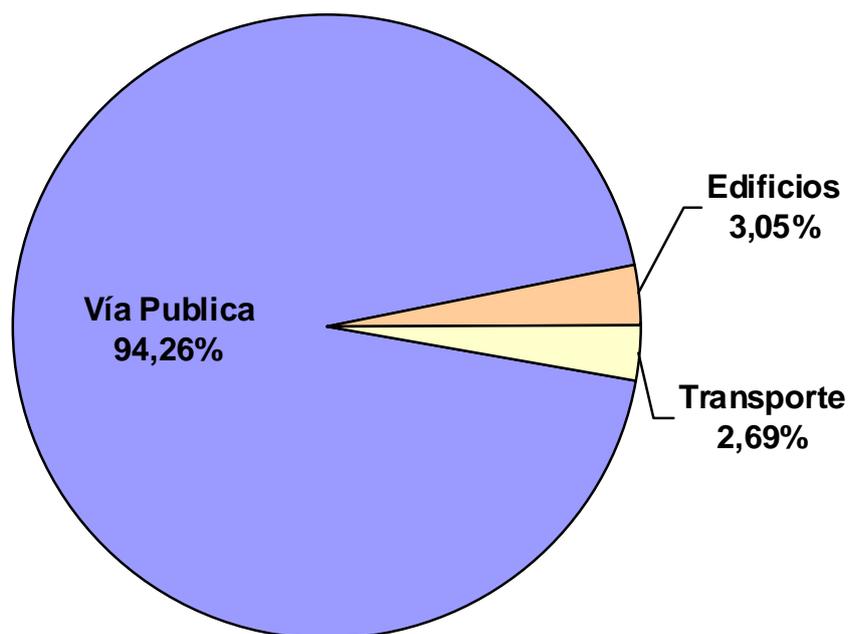
A continuación se presenta este presupuesto estructurado por las etapas comentadas, en este caso Prioridades y Fases Posteriores.

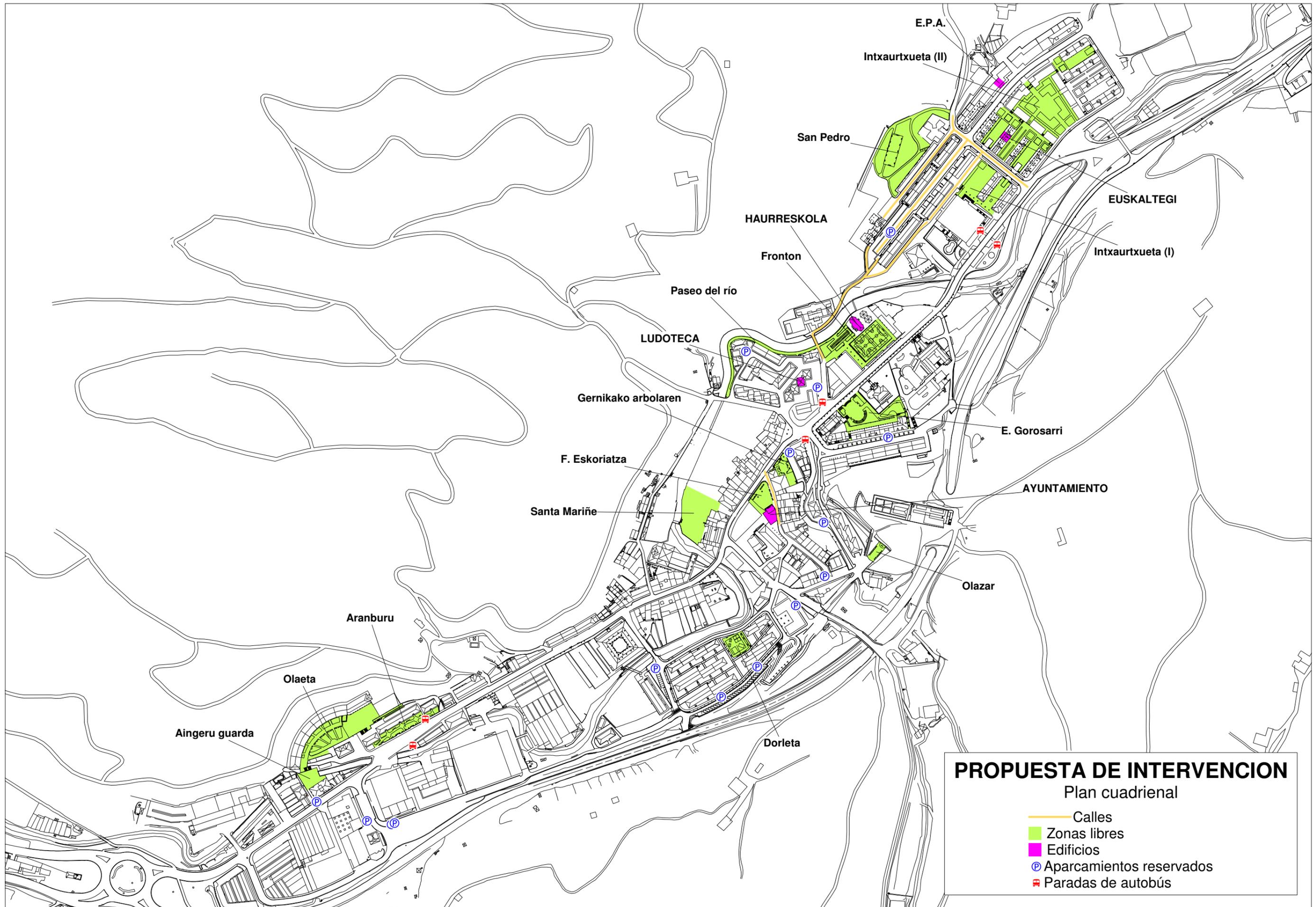
Etapas	Vía Pública	Edificios	Transporte	Total
Prioridades	679.864 €	22.024 €	19.406 €	721.294 €
Fases Posteriores	532.720 €	60.011 €	-	592.731 €
Total	1.212.584 €	82.035 €	19.406 €	1.314.025 €

4.1.- Prioridades

A continuación se detallan los recorridos, edificios municipales, y elementos de transporte (paradas de autobús y aparcamientos reservados para personas con problemas de movilidad), que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte de las Prioridades del *Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*.

Ámbito	Presupuesto
VÍA PÚBLICA	679.864 €
EDIFICIOS	22.024 €
TRANSPORTE	19.406 €
Total	721.294 €





PROPUESTA DE INTERVENCIÓN
Plan cuadrienal

- Calles
- Zonas libres
- Edificios
- Ⓟ Aparcamientos reservados
- Paradas de autobús

4.1.1- Vía Pública

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

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

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

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

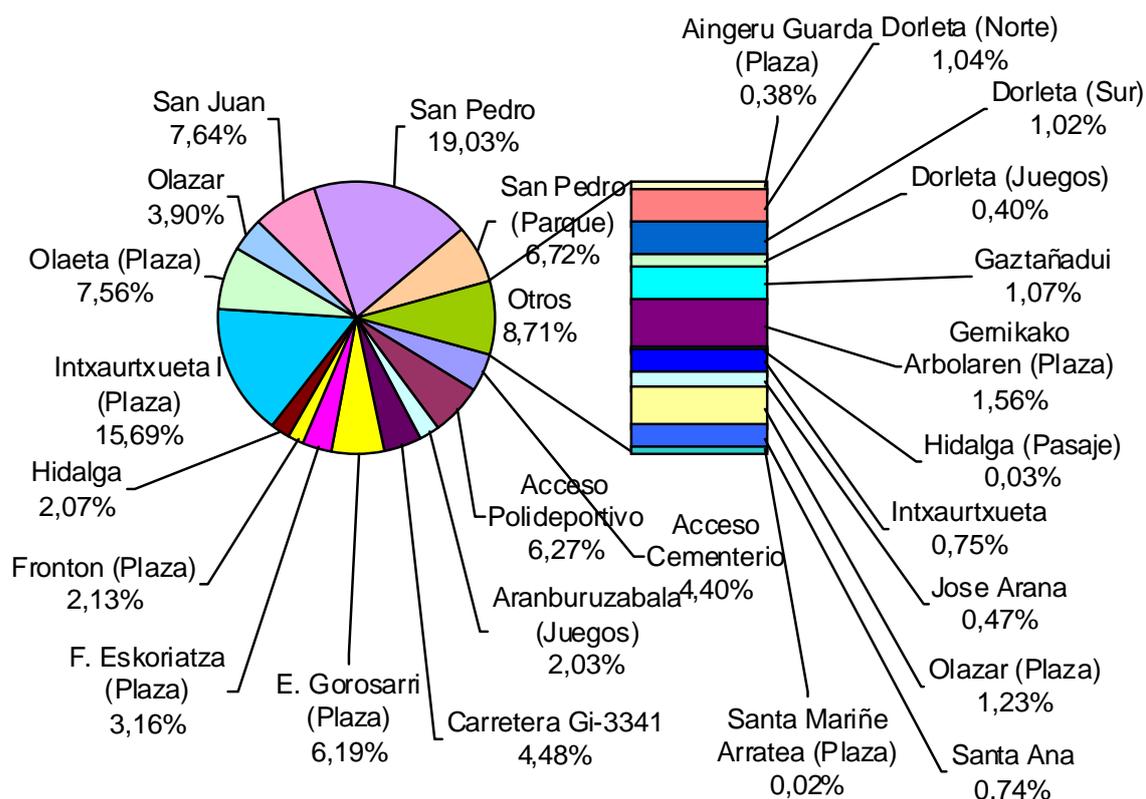
Se interviene sobre la calle Hidalga de plataforma única y pavimento adoquinado, para crear una banda lateral de pavimento liso y antideslizante que permita el tránsito peatonal sin dificultades y con seguridad.

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

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

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

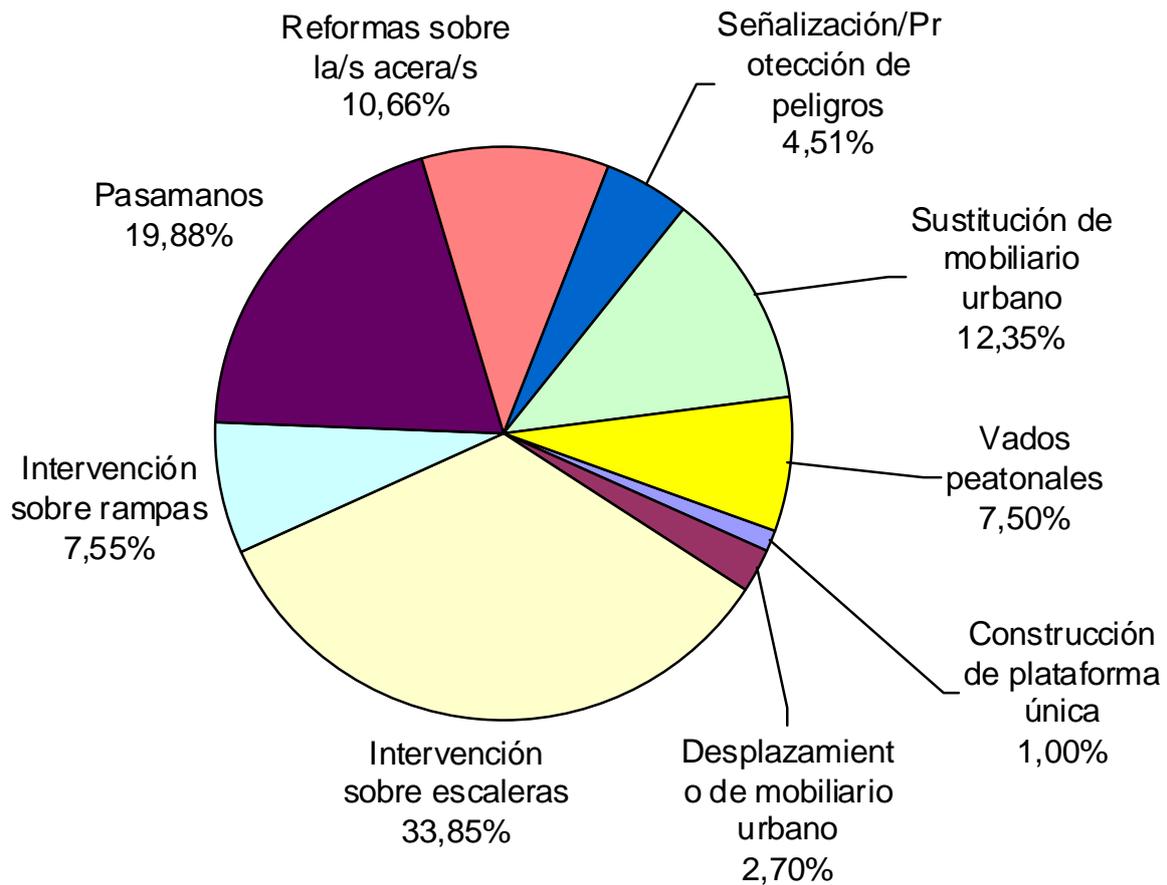
Calles / Zonas Libres	Presupuesto
Tramo 35	8.130 €
OLAZAR, 1-8	18.245 €
Tramo 37	18.245 €
PASEO DEL RIO	3.370 €
SAN JUAN, 12	1.500 €
Tramo 45	1.500 €
SAN JUAN, 3-5	450 €
Tramo 42	450 €
SAN JUAN, 9 (LATERAL)	110 €
Tramo 43	110 €
SAN JUAN	49.265 €
Tramo 38	16.140 €
Tramo 40	2.250 €
Tramo 41	30.875 €
SAN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



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

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

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

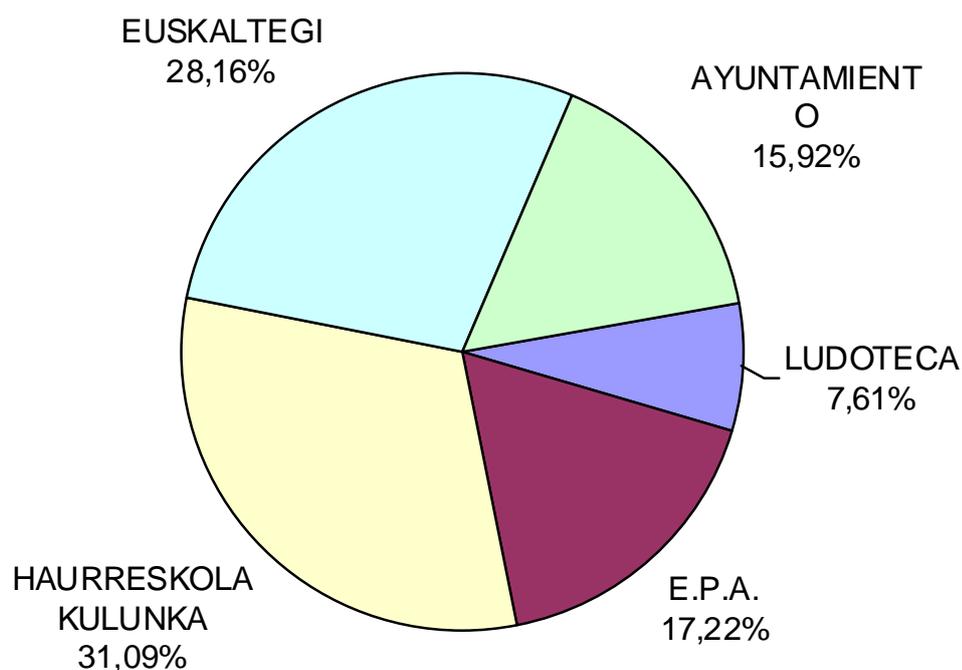


4.1.2.- Edificios Municipales

A continuación se detallan los edificios que, una vez aplicados los criterios de priorización, se han seleccionado para formar parte de las prioridades del plan de accesibilidad de ESKORIATZA. Estos edificios forman parte, como ya se ha dicho, de unos itinerarios o recorridos (también llamados circuitos de accesibilidad) que garantizan la accesibilidad en gran parte de la localidad tras la ejecución de las adaptaciones propuestas.

Los edificios que se incluyen en las Prioridades del Plan de Actuación en Edificios Municipales del presente Plan de Accesibilidad son los siguientes:

Edificio	Presupuesto
ED01 LUDOTECA	1.675,85 €
ED02 E.P.A.	3.793,26 €
ED04 HAURRESKOLA KULUNKA	6.847,68 €
ED05 EUSKALTEGI	6.201,09 €
ED06 AYUNTAMIENTO	3.506,10 €
Presupuesto total	22.023,98 €



ED01 LUDOTECA

Situada en la planta baja de un edificio de viviendas, la ludoteca no presenta graves problemas de accesibilidad. La instalación, consta de una amplia sala de juegos y un despacho.

La anchura libre de sus puertas permite el acceso a todas las personas, y está dotada de un servicio adaptado. Sin embargo, en su acceso desde el exterior, existe un pequeño resalte que es conveniente rebajar para facilitar el paso a las personas usuarias de silla de ruedas.

Además, no cuenta con una señalización correcta ni en el exterior ni en el interior del local, y en el servicio adaptado es necesario realizar algunas modificaciones para que cumpla todos los requisitos establecidos en la normativa de accesibilidad.

ED02 E.P.A.

Se encuentra en la planta baja de un edificio de viviendas. Cuenta con dos aulas, un despacho y un servicio adaptado. No presenta grandes problemas de accesibilidad salvo su señalización y pequeños detalles como el escaso contraste de las puertas y los interruptores sobre el paramento en el que se sitúan.

ED04 HAURRESKOLA KULUNKA

El edificio consta de planta baja más uno. Tiene una distribución similar en ambas plantas, formada por dos grandes aulas comunicadas entre sí mediante una sala de usos múltiples. Además, cuenta con dormitorios y aseos infantiles, así como, una cocina, un despacho y un servicio de uso privado (trabajadores).

El acceso al interior del edificio está garantizado mediante la existencia de una rampa que salva el desnivel existente. En su recorrido vertical, la existencia del ascensor permite el libre acceso a la primera planta donde se encuentran, además de las aulas, el despacho y la sala donde se realizan las reuniones con los padres. En general, la señalización del edificio no es correcta y algunas puertas cuentan con una anchura de paso libre inferior a la establecida en la normativa de accesibilidad.

ED05 EUSKALTEGI

El Euskaltegi se encuentra bajo un bloque de viviendas y se desarrolla en una única planta. Cuenta con dos aulas, un despacho, dos trasteros y un servicio. Dentro del local se encuentra la oficina de Axtroki pero actualmente no está en uso. El acceso desde el exterior no presenta ningún problema, ya que no existen desniveles. En su interior, las puertas de las aulas tienen una anchura inferior a la establecida en la normativa de accesibilidad y en su vestíbulo previo no puede maniobrar una persona usuaria de silla de ruedas. El servicio, a pesar de sus dimensiones, no está adaptado. La señalética en todo el local no es correcta.

ED06 AYUNTAMIENTO

Solo se ha estudiado el acceso y el vestíbulo del edificio del Ayuntamiento, ya que el resto del edificio se ha reformado recientemente y es totalmente accesible. En este sentido, únicamente se propone la sustitución de la puerta de entrada, ya que tiene una anchura inferior a la establecida en la normativa de accesibilidad. Además el mostrador del vestíbulo no se encuentra adaptado, es decir carece de alturas y de hueco inferior para su uso por una persona usuaria de silla de ruedas.

El mostrador de atención al público estará a una altura máxima de 1,10 y contará con un tramo de 1,20 de longitud mínima a una altura de 0,80 m., y un hueco en su parte inferior libre de obstáculos de 0,70 m. de alto y 0,50m., de profundidad.

4.1.3.- Transporte

El plan es cuatrienal, 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.

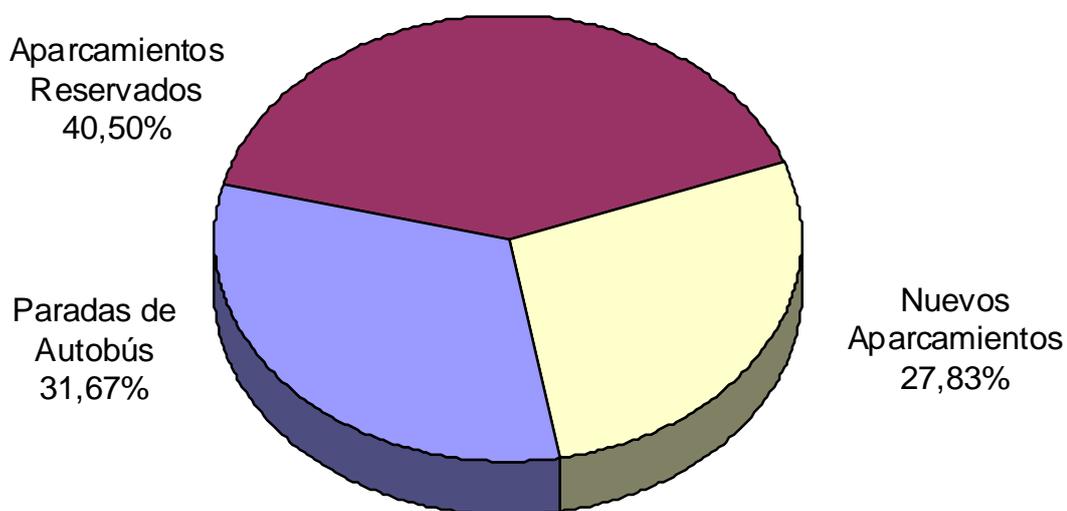
Cabe decir que mientras en el Plan de Actuación en Vía Pública es muy importante seguir los pasos y el orden establecido en el plan de etapas a fin de aportar continuidad y coherencia a los recorridos propuestos, esto no es así en el Transporte. En este ámbito, si bien es aconsejable seguir el orden 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 18 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.

<u>Paradas de autobús</u>		
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 €
<u>Aparcamientos Reservados</u>		
AR01	AINGERU GUARDA	705,00 €

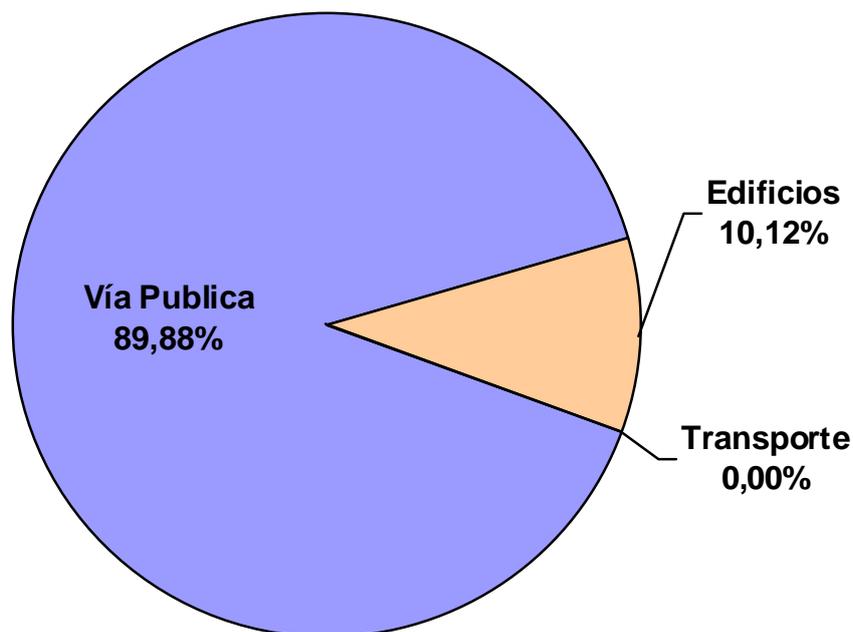
Aparcamientos Reservados		
AR02	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR03	AINGERU GUARDA	660,00 €
AR04	AINGERU GUARDA	-
AR05	ARANBURUZABALA, 19	150,00 €
AR06	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR07	DORLETA (SUR)	660,00 €
AR08	OLAZAR	345,00 €
AR09	GAZTAÑADUI	855,00 €
AR10	OLAZAR, 1-8	855,00 €
AR11	SANTA ANA (II)	150,00 €
AR12	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 €



4.2.- Fases Posteriores

En las Fases Posteriores se han agrupado aquellos recorridos y edificios municipales no incluidos en las Prioridades del *Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA*, y cuyas intervenciones se deben de acometer una vez finalizadas las actuaciones propuestas en las Prioridades. Las Fases Posteriores se irán desarrollando en distintos ejercicios anuales

Ámbito	Presupuesto
VÍA PÚBLICA	532.720 €
EDIFICIOS	60.011 €
TRANSPORTE	-
Total	592.731 €

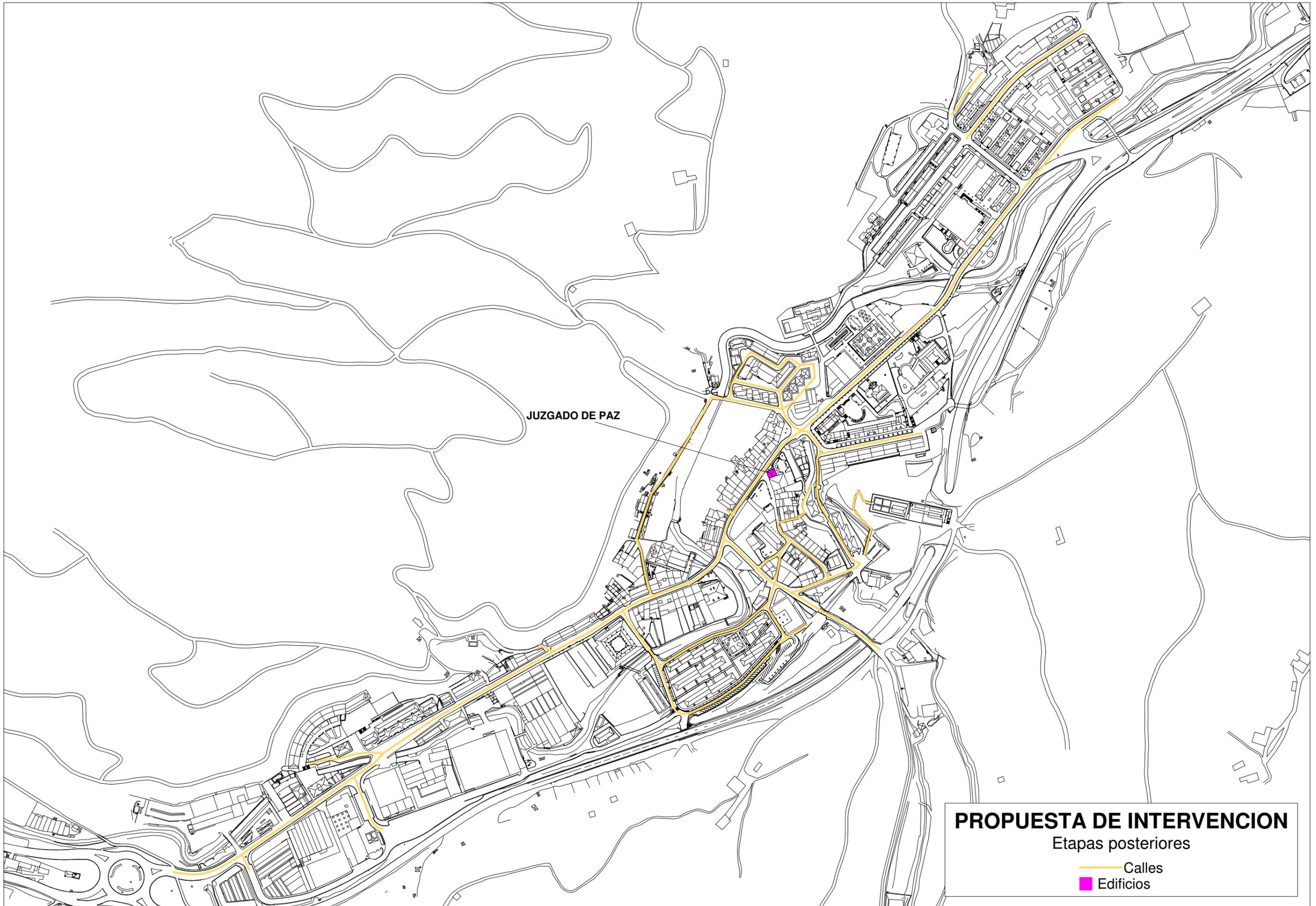


JUZGADO DE PAZ

PROPUESTA DE INTERVENCION

Etapas posteriores

- Calles
- Edificios



4.2.1.- Vía Pública

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

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

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

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

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

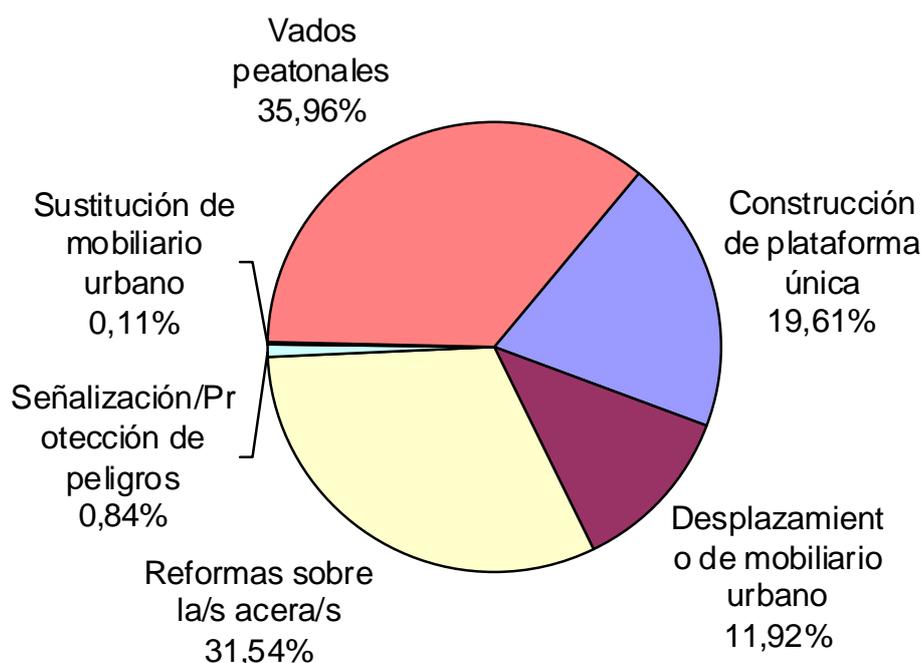
Calle/Zona Libre	Presupuesto	%
Tramo 10	14.945 €	
ARANBURUZABALA, 19	53.760 €	10,09%
Tramo 11	53.760 €	
ARANBURUZABALA, 56	12.240 €	2,30%
Tramo 12	12.240 €	
ARBIÑOSTE	5.100 €	0,96%
Tramo 13	5.100 €	
DORLETA (NORTE)	13.420 €	2,52%
Tramo 18	13.420 €	
DORLETA (SUR)	4.120 €	0,77%
Tramo 19	4.120 €	
GAZTAÑADUI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

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

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

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

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



4.2.2.- Edificios Municipales

Para las Fases Posteriores se propone la adaptación de otro edificio en el que se presta servicios administrativos a la ciudadanía, se trata del ED03 JUZGADO DE PAZ. Tiene un presupuesto de adaptación de 60.010,64 €. En la actualidad se encuentra junto a la Casa de Cultura, aunque está previsto su traslado. Las instalaciones se reducen a una única sala en planta primera, donde el resto de los locales que allí se albergan tienen otro uso.

El edificio presenta un problema de acceso al existir un desnivel con respecto a la calle desde la que se accede y dos desniveles dentro del mismo vestíbulo, salvado uno de ellos por una rampa. Tiene ascensor pero no está en funcionamiento desde hace tiempo. Este problema de acceso está solucionado temporalmente gracias a que en planta primera están comunicados ambos edificios, y se puede acceder sin problema desde la Casa de Cultura, dotada de una rampa en su entrada y en su interior, de un ascensor. Además, los servicios públicos que pueden utilizar los usuarios son los de la Casa de Cultura, recientemente reformados y adaptados para personas usuarias de silla de ruedas.

5- RESUMEN DE PRESUPUESTOS

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

La propuesta económica que se expone a continuación recoge todos los conceptos que pudieran en algún momento incidir sobre el Plan de Accesibilidad. Conviene tener en cuenta que los presupuestos que se presentan pueden verse sensiblemente reducidos si a las intervenciones propuestas se incorporan los programas de actuación municipal previstos, como por ejemplo los trabajos de pavimentación y mantenimiento de la vía pública.

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.

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

1. Por un lado, el **Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)** que recoge el coste real de la puesta en obra de las intervenciones previstas en cada fase, es decir, el presupuesto de las intervenciones a realizar en cada una de las calles.

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

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

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

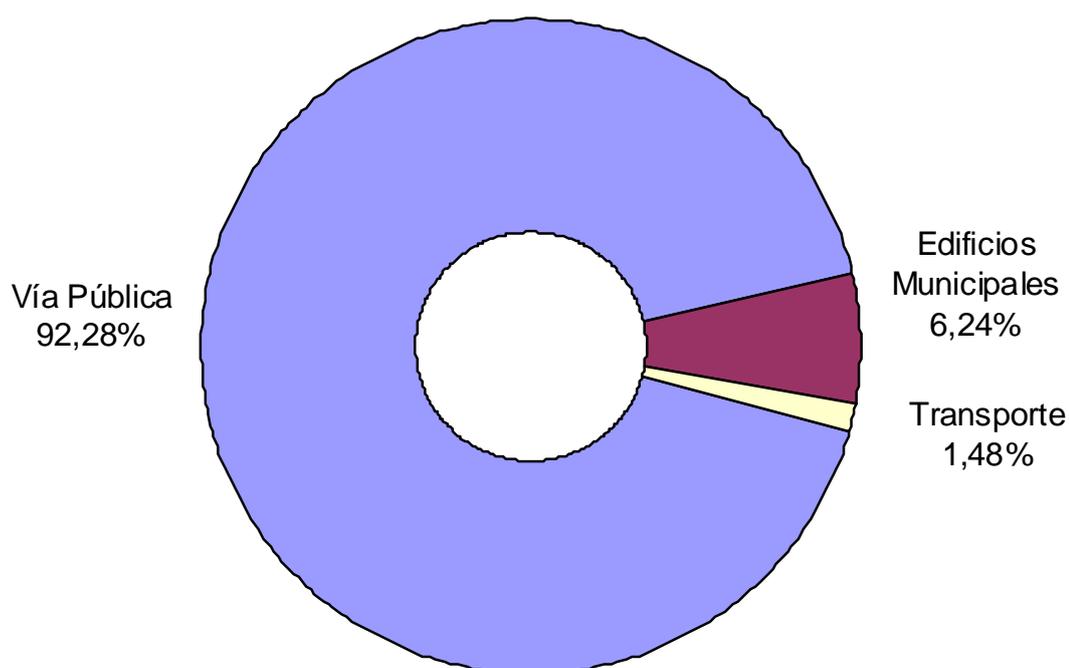
Los planes cuadriennales de accesibilidad que se realicen con posterioridad podrán basarse en el análisis del municipio realizado en el presente plan cuadrienal y en la continua actualización de la situación del municipio en el ámbito de la accesibilidad que el Ayuntamiento realice a partir de la aprobación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

5.1.- Presupuestos por Ámbitos

Como ya se ha comentado el presupuesto final es el resultado de aplicar y sumar otros conceptos al presupuesto inicial de las intervenciones a realizar (P.E.M.) en cada uno de los ámbitos. En las páginas que siguen a continuación podemos ver el resumen de cada uno de los presupuestos de estos ámbitos.

La propuesta de Presupuesto final del Plan de Accesibilidad, una vez aplicados todos los conceptos anteriormente mencionados, dividido por ámbitos o capítulos es el que podemos ver en el siguiente gráfico. Por un lado tenemos el Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.) y por otro el presupuesto final una vez aplicados todos los conceptos mencionados.

Resumen del presupuesto por ámbitos		
	P.E.M.	Presup. final
VÍA PÚBLICA	1.212.584 €	1.772.313 €
EDIFICIOS MUNICIPALES	82.035 €	119.902 €
TRANSPORTE	19.406 €	28.364 €
TOTAL	1.314.025 €	1.920.579 €



PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR AMBITOS

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

VIA PUBLICA	1.212.584 €
-------------	--------------------

EDIFICIOS MUNICIPALES	82.035 €
-----------------------	-----------------

TRANSPORTE	19.406 €
------------	-----------------

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	1.314.025 €
---	--------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	91.982 €
---	----------

Beneficio Industrial (6%)	78.842 €
---------------------------	----------

Gastos Generales (13%)	170.823 €
------------------------	-----------

Total de la Base Imponible (B.I.)	1.655.672 €
--	--------------------

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	264.907 €
---	------------------

Total de Presupuesto del Plan de Accesibilidad	1.920.579 €
---	--------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	99.340 €
----------------------------	----------

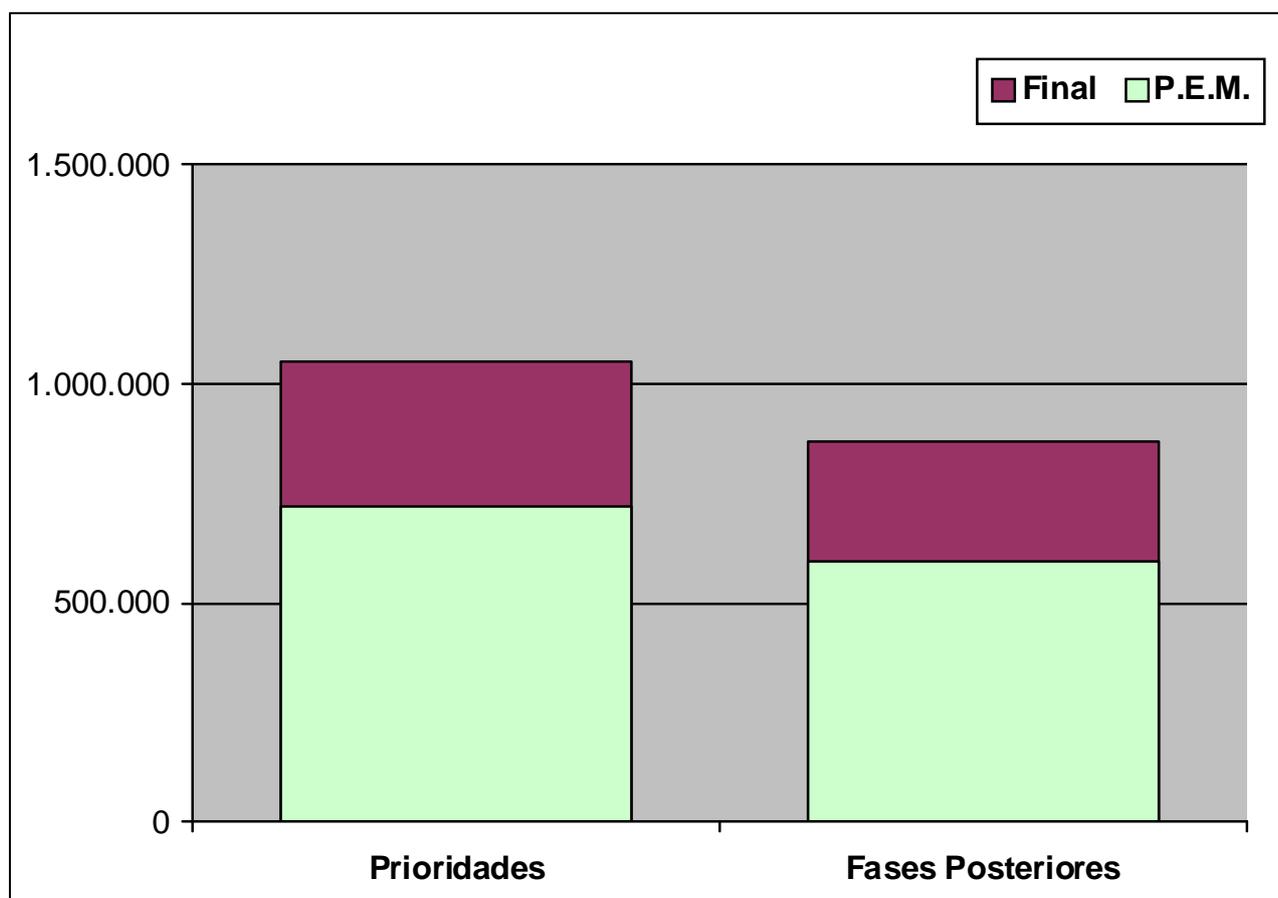
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	66.227 €
--	----------

Total otros conceptos de interes	165.567 €
---	------------------

5.2.- Presupuestos por Etapas

A fin de poder gestionar el plan por etapas del Plan de Accesibilidad, es interesante estructurar éste por etapas, de esa manera tenemos en el mismo presupuesto todos los ámbitos en los que hay que acometer actuaciones en esos años. El presupuesto del primer *Plan de Accesibilidad* estructurado por etapas queda de la siguiente manera:

Presupuesto por etapas		
	P.E.M.	Final
Prioridades	721.294 €	1.054.243 €
Fases Posteriores	592.731 €	866.336 €
Total	1.314.025 €	1.920.579 €



PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ETAPAS

<u>Presupuesto Ejecución Material (P.E.M.)</u>	<u>Prioridades</u>	<u>Posteriores</u>	<u>Total</u>
Presupuesto Total	721.294 €	592.731 €	1.314.025 €
Total de Presupuesto Ejecución Material	721.294 €	592.731 €	1.314.025 €
<u>Base Imponible (B.I.)</u>			
Redacción y dirección de proyectos (7%)	50.491 €	41.491 €	91.982 €
Beneficio Industrial (6%)	43.278 €	35.564 €	78.842 €
Gastos Generales (13%)	93.768 €	77.055 €	170.823 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	908.830 €	746.841 €	1.655.672 €
<u>Impuestos</u>			
Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	145.413 €	119.495 €	264.907 €
Total de Presupuesto General	1.054.243 €	866.336 €	1.920.579 €
<u>Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad</u>			
Gestión del Plan (6% B.I.)	54.529,8 €	44.810 €	99.340 €
Actuaciones a petición (4% B.I.)	36.353,2 €	29.874 €	66.227 €
Total otros conceptos de interes	90.883,0 €	74.684 €	165.567 €

5.3.- Presupuesto General de las Prioridades

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

PRESUPUESTO DE LAS PRIORIDADES DEL PLAN ACCESIBILIDAD

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

	<u>Vía Pública</u>	<u>Edificios</u>	<u>Transporte</u>	
Prioridades	679.864 €	22.024 €	19.406 €	721.294 €
Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)				721.294 €

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	50.491 €
Beneficio Industrial (6%)	43.278 €
Gastos Generales (13%)	93.768 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	908.830 €

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	145.413 €
---	------------------

Total de Presupuesto General del Plan de Accesibilidad	1.054.243 €
---	--------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	54.530 €
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	36.353 €
Total otros conceptos de interes	90.883 €

5.4.- Presupuesto General de Fases Posteriores

El presupuesto final de las inversiones a realizar dentro de las **Fases Posteriores** del **Plan de Accesibilidad de ESKORIATZA** con el fin de garantizar las condiciones idóneas de accesibilidad, es el que exponemos a continuación

PRESUPUESTO FASES POSTERIORES - PLAN DE ACCESIBILIDAD

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

	<u>Vía Pública</u>	<u>Edificios</u>	<u>Transporte</u>	
Prioridades	532.720 €	60.011 €	-	592.731 €

Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	592.731 €
---	------------------

Base Imponible (B.I.)

Redacción y dirección de proyectos (7%)	41.491 €
Beneficio Industrial (6%)	35.564 €
Gastos Generales (13%)	77.055 €
Total de la Base Imponible (B.I.)	746.841 €

Impuestos

Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%	119.495 €
---	-----------

Total de Presupuesto General del Plan de Accesibilidad	866.336 €
---	------------------

Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad

Gestión del Plan (6% B.I.)	44.810 €
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)	29.874 €
Total otros conceptos de interes	74.684 €

5.5.- Presupuesto General del Plan de Accesibilidad

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

PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD				
<u>Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M.)</u>				
	Vía Pública	Edificios	Transporte	
Prioridades	679.864 €	22.024 €	19.406 €	721.294 €
F. Posteriores	532.720 €	60.011 €	-	592.731 €
Subtotal	1.212.584 €	82.035 €	19.406 €	1.314.025 €
Total de Presupuesto de Ejecución Material (PEM)				1.314.025 €
<u>Base Imponible (B.I.)</u>				
Redacción y dirección de proyectos (7%)				91.982 €
Beneficio Industrial (6%)				78.842 €
Gastos Generales (13%)				170.823 €
Total de la Base Imponible (B.I.)				1.655.672 €
<u>Impuestos</u>				
Impuesto del Valor Añadido (I.V.A.) 16%				264.907 €
Total de Presupuesto General del Plan de Accesibilidad				1.920.579 €
<u>Otros conceptos de interes para el Plan de Accesibilidad</u>				
Gestión del Plan (6% B.I.)				99.340 €
Actuaciones a petición de los ciudadanos (4% B.I.)				66.227 €
Total otros conceptos de interes				165.567 €