

PLAN DE ACCESIBILIDAD

DEL MUNICIPIO DE DURANGO (BIZKAIA)

VOLUMEN Nº6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD



INDICE GENERAL DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

VOLUMEN Nº1. ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA

VOLUMEN Nº2. PLAN DE ACTUACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA

VOLUMEN Nº3. PLAN DE ACTUACIÓN EN EDIFICIOS

VOLUMEN Nº4. PLAN DE ACTUACIÓN EN EL TRANSPORTE

VOLUMEN Nº5. ACCESIBILIDAD A LA COMUNICACIÓN

VOLUMEN Nº6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

VOLUMEN 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

HOJA DE CONTROL

Proyecto	PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE DURANGO (BIZKAIA)		Nº Proyecto: 20018		
Documento	VOLUMEN 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD		Referencia		
Versión	Fecha	Fichero	VOLUMEN 6. SINTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD		
0	Diciembre-2020	Descripción	Volumen 6. Síntesis del Plan de Accesibilidad		
			Preparado	Revisado	Aprobado
		Nombre			
			Begoña Azanza Team Ingeniería	Jon Caño Team Ingeniería	Jon Caño. Team Ingeniería

VOLUMEN 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

INDICE.

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. NORMATIVA	2
1.2. ANALISIS DEL MUNICIPIO	3
1.3. OBJETIVOS DEL PLAN.....	5
1.4. ÁMBITO DEL PLAN	6
1.4.1. Urbanismo.....	6
1.4.2. Edificación	9
1.4.3. Transporte.....	11
1.4.4. Comunicación.....	13
1.5. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	14
1.6. METODOLOGÍA.....	15
1.6.1. Urbanismo.....	16
1.6.2. Edificios	17
1.6.3. Transporte.....	18
1.6.4. Comunicación.....	18
2. DOCUMENTOS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD	19
3. VÍA PÚBLICA.....	20
3.1. AMBITO DE ACTUACIÓN	21
3.2. DIAGNOSTICO DE LA VÍA PÚBLICA.....	22
3.3. MOBILIARIO URBANO.....	24
3.4. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	25
3.5. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	26
3.6. PLAN DE ETAPAS.....	29
3.6.1. Prioridades	30
3.6.2. Fases posteriores	32
3.7. PRESUPUESTO ESTIMATIVO	34
4. EDIFICIOS	36
4.1. AMBITO DE ACTUACIÓN.....	37

4.2.	PRINCIPALES CONCEPTOS ESTUDIADOS.....	38
4.3.	CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	40
4.4.	PLAN DE ETAPAS.....	41
4.5.	PRESUPUESTO ORIENTATIVO	43
5.	TRANSPORTE.....	45
5.1.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	46
5.2.	DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE.....	48
5.3.	PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	50
5.3.1.	Parada de autobús.....	50
5.3.2.	Aparcamientos reservados.....	51
5.3.3.	Bidegorri	53
5.4.	PLAN DE ETAPAS.....	55
5.5.	PRESUPUESTO ESTIMATIVO	56
5.6.	PRESUPUESTO PRIORIDADES.....	56
5.7.	PRESUPUESTO FASES POSTERIORES.....	57
6.	COMUNICACIÓN.....	58
6.1.	ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN	59
6.1.1.	Vía publica	59
6.1.2.	Edificios municipales	61
6.1.3.	Transporte	62
6.2.	PROPUESTA DE COMUNICACIÓN EN LOS EDIFICIOS	64
6.3.	PRESUPUESTO GENERAL.....	65
7.	RESUMEN PRESUPUESTOS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD.....	66
7.1.	PRESUPUESTO POR ÁMBITOS.....	66
7.2.	PRESUPUESTO PRIORIDADES.....	67
7.3.	PRESUPUESTO FASES POSTERIORES.....	68
7.4.	COMPARATIVA DE PRIORIZACIÓN.....	69

ANEXO1. CONCLUSIÓN ENCUESTA CIUDADANA

1. INTRODUCCIÓN.

La elaboración de un Plan de Accesibilidad permite un conocimiento de la realidad actual y una reflexión global sobre la misma para, a partir de ella, plantear unos objetivos generales a alcanzar, que tienden a conseguir una ciudad más accesible para todas las personas y una mayor calidad de vida de la ciudadanía, y establecer las actuaciones concretas para la mejora de la movilidad en la ciudad.

El Plan de Accesibilidad permite optimizar recursos y planificar a corto, medio y largo plazo las acciones a acometer en esta materia, estableciendo las prioridades y definiendo con claridad los criterios técnicos y políticos. Es fundamental también, dar a conocer el estado de la ciudad difundiendo guías, planos, etc.

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

En este contexto, y en el de las obligaciones generadas a los Ayuntamientos de la CAPV desde la promulgación de la Ley 20/1997 para la Promoción de la Accesibilidad el Ayuntamiento de DURANGO ha redactado el Plan de Accesibilidad de DURANGO vigente hasta que no se realicen futuras actualizaciones o modificaciones, ya que recoge todas las intervenciones necesarias para la adaptación a la accesibilidad del municipio en los circuitos amigables que propone el ayuntamiento.

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. Por lo tanto, el actual Plan de Accesibilidad de DURANGO será vigente hasta el 2024.

.

1.1. NORMATIVA

Las primeras consideraciones respecto a la accesibilidad se establecen en la Ley del suelo de 1976, al definir los objetivos genéricos de los Planes Especiales.

En su desarrollo reglamentario, mediante el Real Decreto 2159/1978, el artículo 52 creó la obligación de evitar barreras arquitectónicas al realizar Planes Parciales.

Actualmente, todas las Comunidades Autónomas poseen su correspondiente Legislación de Accesibilidad, y en la mayoría aparece la figura del Plan Especial de Accesibilidad como instrumento para conseguir la adaptación ordenada de los diferentes municipios que las integren, así como obligatoriedad de su redacción según los plazos que se especifican.

En concreto, en el País Vasco, la Ley 20/1997 de 4 de diciembre para la Promoción de la Accesibilidad del País Vasco, en su Título II, especifica en su artículo 13 que las administraciones públicas deberán realizar planes cuadriennales de accesibilidad en los que incluir un catálogo de todos los edificios y espacios exteriores de uso público que tienen que adaptarse a las condiciones de accesibilidad establecidas en la ley, las medidas correctoras a implantar y el presupuesto anual disponible para llevarlas a cabo.

Así, la Comunidad Autónoma Vasca tiene transferidas todas las competencias a las que afecta el estudio, redacción y ejecución de los Planes de Accesibilidad.

Por lo tanto, para la elaboración del presente Plan de Accesibilidad se ha tenido en cuenta toda normativa específica sobre Accesibilidad y Eliminación de Barreras vigente en la actualidad.

1.2. ANALISIS DEL MUNICIPIO

Del análisis del municipio, se desprenden varias conclusiones importantes de cara a la elaboración del Plan de Accesibilidad (Sobre todo para los espacios exteriores):

- **Orografía.** El municipio de Durango es considerablemente llano y salvo en la zona de la plaza Biribila no se encuentra pendientes superiores al 6% en los itinerarios estudiados.
- **Estructura de DURANGO.** Con el núcleo urbano en la parte central del municipio y el crecimiento del mismo hacia zonas externas del mismo, conlleva que las distancias de relación entre los barrios sean elevadas, cuya intervención en cuanto a la accesibilidad, puede ser costosa.

Circuitos Amigables

- **Itinerario 0. Alde Zaharra.** Se trata del itinerario central del estudio del Plan de Accesibilidad. Discurre por la parte vieja y parte de dicho itinerario es peatonal por lo que las actuaciones que mas se han planteado son la de cambio de pavimentación por considerarse deslizante en periodos de lluvia y creación de plataforma única mixta dando acceso a los vehículos únicamente para carga y descarga y en determinadas horas.
- **Itinerario 1. Ezkurdi-Aramotz.** Se trata del itinerario que une la zona Oeste de la ciudad con el itinerario central. Dicho itinerario pasa por la Avenida Askatasuna, en dicha avenida se concentran muchos aspectos relevantes para la accesibilidad, pasos de peatones, bidegori, carreteras, zona peatonal,...

Los aspectos más relevantes en este itinerario son la creación de acera en la calle Zabalarra y la instalación de alcoques debido al elevado numero de arboles existente en la avenida Askatasuna.

Itinerario 2. Ibaizabal-Landako. Une la zona Norte de la ciudad con el itinerario central. Este Itinerario pasa por una zona de urbanizaciones tras cruzar la Aenida Landako hasta el paseo peatonal (Murqueta Torre Auzunea Etxetaldea) que rodea el Durango Kirolak Landako hasta el inicio de la avenida Landako.

En este itinerario lo mas relevante que se ha encontrado es la adaptación de rampas y tramos de escaleras y la instalación de mobiliario adaptado.

- **Itinerario 3. Kurutziaga-San Fausto.** Une la zona Este de la ciudad con el itinerario central. En este itinerario nos encontramos con mucha urbanización de nueva construcción o relativamente nueva. A medida que nos acercamos a la N-636.

Lo más relevante que nos hemos encontrado en este itinerario es la ampliación de aceras (hasta los 2 m) y la creación de acera para dar acceso a viviendas existentes en la calle de Montorreta.

- **Itinerario 4. Intxaurrondo-Tabira.** Se trata del itinerario Sur de la ciudad. Se trata de un itinerario que discurre por calles amplias.

Lo más destacable es la ampliación de la calle Intxaurrondo y la eliminación de un paso peatonal frente a la escuela de idiomas en la calle Zubiaurrea ya que se encuentra entre dos vados de vehículos.

Con estos datos previos, se realiza el trabajo de campo para determinar la situación actual de la accesibilidad de la vía pública en DURANGO.

1.3. OBJETIVOS DEL PLAN

Los objetivos para la elaboración del presente Plan de Accesibilidad, son los siguientes:

- Detectar y analizar y presentar las carencias o deficiencias que, en materia de accesibilidad, movilidad, comunicación e información presenta la trama urbana de la ciudad, tanto en su entorno urbano público (viario) como en los edificios y equipamientos municipales, para su uso por personas con algún tipo de discapacidad.
- Servir de documentos de guía y ayuda a los servicios técnicos y responsables municipales para evitar en lo posible la creación de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación, en las futuras actuaciones, tanto directas como aquellas que deben realizarse en base a un proyecto de urbanización.
- Proponer y valorar las soluciones a las carencias y deficiencias encontradas en el ámbito de actuación del Plan para, a modo de ejemplo, servir de guía de aplicación para las zonas de ampliación, así como elaborar un plan de trabajo para su realización.
- Obtener una herramienta de trabajo que permite gestionar el estado de la accesibilidad del viario municipal y sincronizar las actuaciones de adaptación con las de implementación de otras infraestructuras, minimizando los costes de la accesibilidad.
- Optimización de la red viaria y del acceso a los equipamientos públicos, estableciendo una red de recorridos accesibles que favorezcan el tránsito peatonal en condiciones de comodidad y seguridad.
- Fomento de los sistemas de transporte colectivo y su adaptación para su uso por personas con cualquier tipo de discapacidad.
- Revitalización del casco urbano, mejora de la calidad medio ambiental y tratamiento adecuado de los espacios libres.

En resumen, el principal objetivo del Plan es conseguir que una gran parte de la localidad (itinerarios principales, zonas de interés, edificios municipales y de servicios, elementos de comunicación y de transporte, etc.) sea accesible en un plazo razonable.

1.4. ÁMBITO DEL PLAN

El Plan de Accesibilidad comprende el estudio de todos los aspectos que afectan a la accesibilidad en los ámbitos de urbanismo, edificación, transporte y comunicación.

Dado que un Plan de Accesibilidad es una herramienta de gestión y planeamiento municipal, el entorno sobre el que se actúa es, en principio, todo aquello que sea de titularidad municipal, evitando la inclusión de equipamientos y servicios dependientes de otras entidades sobre los que el Ayuntamiento no puede comprometer actuaciones.

De esta manera, se garantiza que las propuestas que se incluyen en el Plan se puedan llevar a cabo, al comprometer al principal agente impulsor de las mismas, el Ayuntamiento.

1.4.1. Urbanismo

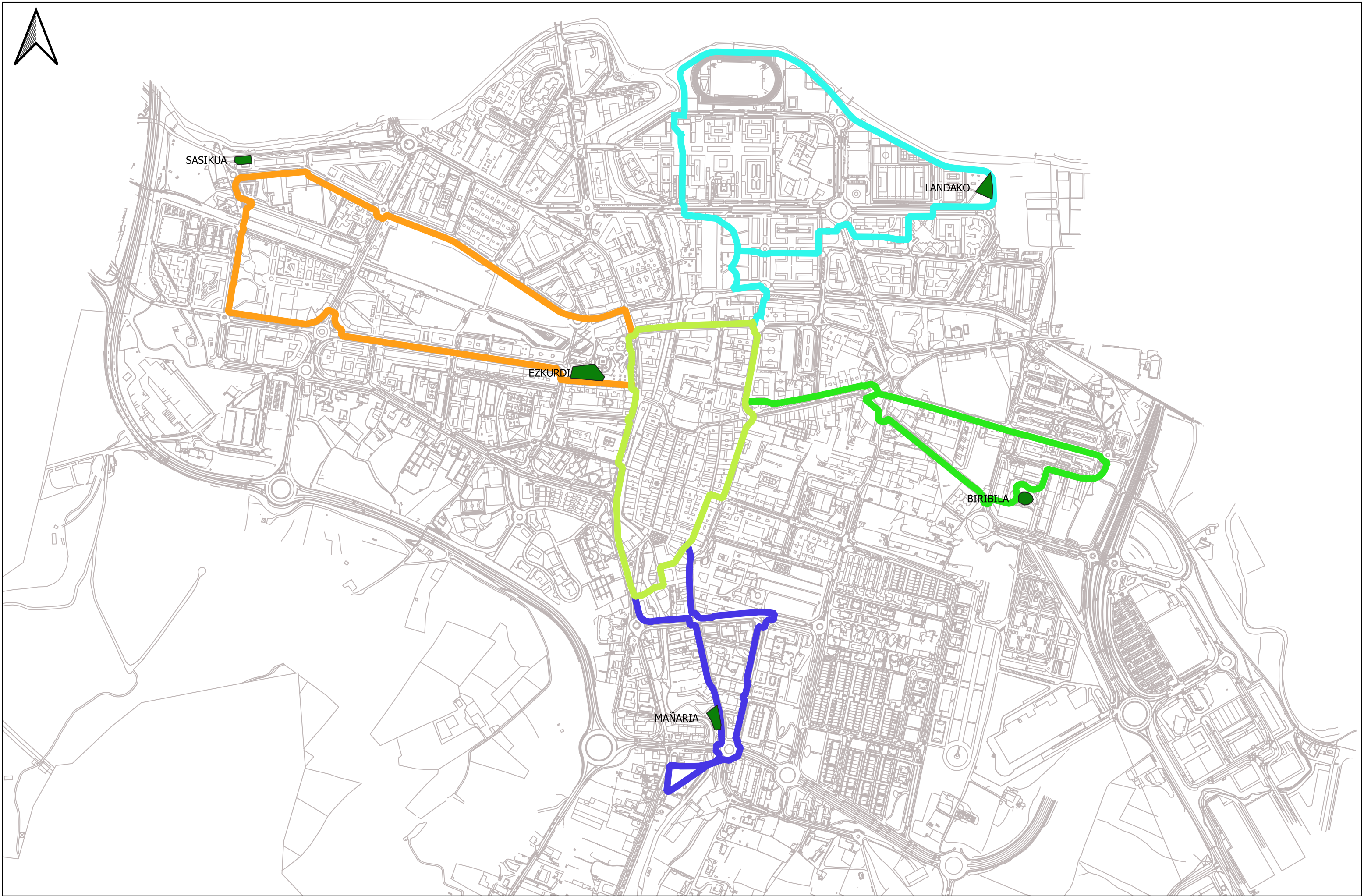
En lo que se refiere al estudio de las vías públicas, el presente plan de accesibilidad estudia los itinerarios marcados por el ayuntamiento como circuitos amigables.

En cualquier caso, las calles estudiadas para la elaboración del Plan de Accesibilidad son las siguientes:

RECORRIDO	CALLES PRINCIPALES	KM
Nº0. Itinerario central (Casco histórico)	Comprende las calles: Avenida Montevideo, Zumalakarregi, Sanagustinalde, Pinondo Plaza, Kalebarria, Komentukalea Kalea y Pablo Pedro.	1,5
Nº1. Itinerario Oeste (Ezkurdi-Aramotz)	Comprende las calles: Trenbide, Sasikoa, Pagasarri, Askatasuna y Ezkurdi Plaza.	2,5
Nº2. Itinerario Norte (Ibaizabal-Landako)	Comprende las calles: Ibaizabal Auzunea Etxaldea, Murueta Torre Auzunea Etxetaldea, Avenida de Landako y Txibitena Auzoa.	2,5
Nº3. Itinerario Este (Kurutzaga-San Fausto)	Comprende las calles: Kurutziaga, Zeharmendieta, Unda Torre y Montorreta.	2,0
Nº4. Itinerario Sur (Intxaurrondo-Tabira)	Comprende las calles: Intxaurrondo, Laubideta, Zubiaurrea y Pinondo Plaza.	1,3

Por otro lado, también se han incluido en el análisis las siguientes Zonas infantiles:

ZONAS LIBRES
Ezkurdiko Jolasgunea
Biribila jolasgunea
Landako Jolasgunea
Mañaria jolasgunea
Sasikoa Jolasgunea



DURANGO
Udala - Ayuntamiento

EGILEA
AUTOR

team | ingeniería
consultoría

ESKALA
ESCALA



PROIEKTU IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

PLAN ACCESIBILIDAD DURANGO

PLANU IZENBURUA
TITULO DEL PLANO
PARQUES INFANTILES.

PLANU-ZNB/ N.PLANO

1

1.4.2. Edificación

El Plan de Accesibilidad se centra en realizar un juicio crítico del estado, en lo que a accesibilidad se refiere, de los edificios analizados para así establecer las medidas a realizar en los próximos años.

Desde el propio Ayuntamiento se han venido realizando, en los últimos años, diagnósticos de accesibilidad de varios edificios de la villa, con el objetivo de determinar sus carencias y adecuarlos a mejores condiciones para un acceso universal. Para este documento se han considerado los edificios que, a criterio del propio Ayuntamiento, son los que necesitan una adecuación más urgente, estimando que las reformas de adaptación serán promovidas por el propio Ayuntamiento.

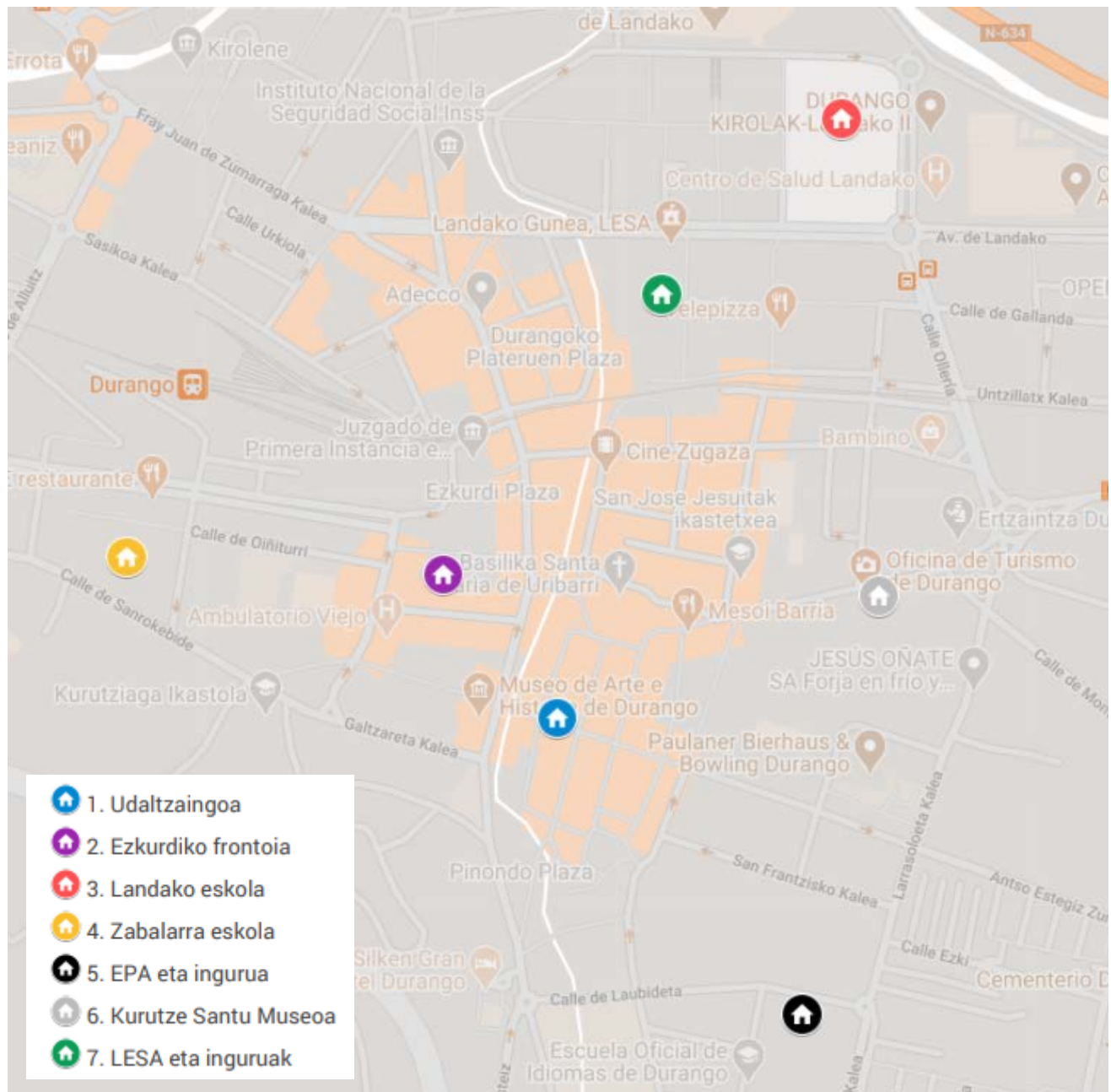
Corresponderá en revisiones posteriores la ampliación del ámbito de actuación del Plan, dosificando así las inversiones del ayuntamiento.

Aplicando estos criterios, el número de edificios que se han estudiado en el plan es de 7 de diferentes usos, que son:

Cultural y ferial	KURUTZESANTU MUSEOA EDIFICIO LESA
Deportivo	EZKURDIKO FRONTOIA
Docente	LANDAKO ESKOLA ZABALARRA ESKOLA EPA
Servicios	UDALTZAINGOA

El estudio de los edificios se centra en la problemática de accesibilidad que se suscita cuando las personas 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 el acceso a las instalaciones y, por tanto, la utilización de los servicios que se prestan.



1.4.3. Transporte

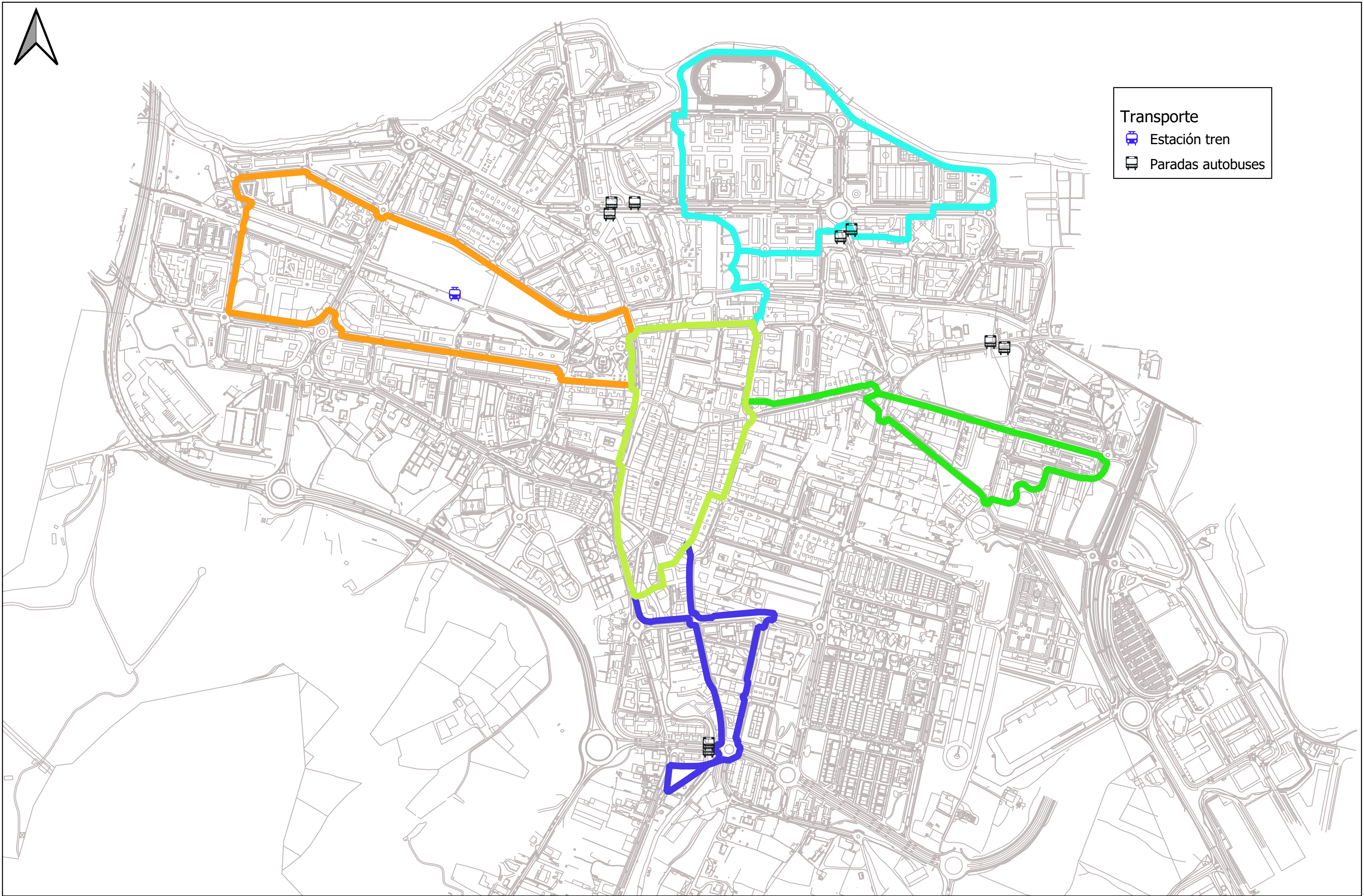
Dado que el plan es una herramienta de gestión municipal, se analizan exclusivamente los aspectos de competencia municipal.

En Durango no existe ninguna línea de transporte de propiedad o gestión municipal. Todas las líneas de autobús existentes las gestiona BIZKAIBUS, dentro del Consorcio de Transportes de Bizkaia, 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 aparcamiento reservado para personas con problemas de movilidad existentes en el casco urbano, así como un estudio de los puntos de cruce del bidegorri con los itinerarios peatonales.

En cualquier caso, las paradas de autobús, estudiadas son las siguientes:

Paradas de Autobús	Landako, Madalena plaza 2621
	Landako, Madalena plaza 4088
	Landako, Madalena plaza 2703
	Olleria 2792
	Olleria 2713
	Faustekalea (2840)
	Faustekalea (2805)
	Ariluzea I
	Ariluzea II



Transporte

 Estación tren

 Paradas autobuses

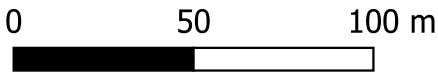


DURANGO
Udala -Ayuntamiento

EGILEA
AUTOR

team | ingeniería
consultoría

ESKALA
ESCALA



PROIEKTU IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

PLAN ACCESIBILIDAD DURANGO

PLANU IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

TRANSPORTE. PARADAS TRANSPORTE
PÚBLICO.

PLANU-ZNB/ N.PLANO

1.4.4. Comunicación

En el apartado de comunicación se incluyen en el plan todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en la comunicación dentro de cada uno de los ámbitos anteriores (vía pública, edificios y transporte).

El plan abarca también aquellos sistemas de comunicación, información, atención al público, etc., que sean dependientes del Ayuntamiento.

Por lo tanto, se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- Permitir que cualquier persona que tenga problemas sensoriales pueda comunicarse, informarse y orientarse en el espacio urbano, la edificación y el transporte.

1.5. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Para que el Plan sea asumible y realista, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas.

Para establecer las prioridades en las que se determinan las zonas, edificios y elementos sobre las que se va actuar, es decir los itinerarios sobre los que se articula el plan de accesibilidad, se tienen en cuenta los criterios que a continuación se desarrollan.

- **Primer nivel de prioridad (Definición del grado de interés).** Durante la fase de recogida de información, se establece un primer nivel de Priorización en los cuatro ámbitos del Plan. Este nivel de priorización responde al grado de interés del elemento de que se trate y nos sirve para clasificar el territorio, los edificios y los medios de transporte, en función de las variables más evidentes como son concurrencia, uso, etc. Además, se incluye en este criterio los resultados de la encuestas publica realizadas por el Ayuntamiento en relación a la accesibilidad del municipio.
- **Segundo nivel de prioridad (Definición del grado de necesidad o urgencia).** Cuando se evalúan las prioridades anteriormente establecidas, por tramos de la vía pública, accesos y dependencias de los edificios y elementos unitarios de transporte, se obtienen que, al aplicar los criterios de priorización, existen obras urgentes en zonas y edificios de interés bajo y obras que no son muy necesarias en zonas y edificios de interés alto.

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

El plan de etapas se configurará inicialmente, combinando estas dos informaciones, primero clasificar por itinerarios o edificios o líneas o trabajo, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios o edificios o líneas de trabajo, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar.

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

1.6. METODOLOGÍA

La primera tarea a realizar para la redacción del Plan es conocer el estado actual de accesibilidad de la localidad en lo que se refiere a la vía pública, los edificios municipales, el transporte y la comunicación.

Toda la información parte de visitas de campo de la ciudad para detectar las barreras existentes y las posibilidades de supresión y solución. Para ello se analizan los condicionantes geográficos de la ciudad, su estructura urbana, red viaria, equipamientos, transportes, mobiliario urbano, señalización, etc.

Después, se valoran los problemas detectados y se proponen las soluciones posibles, teniendo en cuenta su viabilidad y procurando obtener un conjunto integrado, coherente y armónico.

Una vez valorado el impacto de los problemas detectados y analizadas las prioridades, se elaboran las propuestas de mejora con sus respectivas valoraciones estimativas.

La **Elaboración del Plan de Etapas** se realiza a continuación del análisis y propuestas de intervención, con un nuevo análisis conjunto de los resultados obtenidos, que permite realizar una primera propuesta de plan de actuación, que comprende tanto los itinerarios como los edificios que formarán parte del plan cuadrienal.

Para que el Plan sea asumible, es necesario establecer unas priorizaciones en el conjunto de obras con la finalidad de obtener un plan de etapas.

1.6.1. Urbanismo

Una vez determinadas las zonas de prioridad alta a estudiar, seleccionadas según los criterios de priorización y consensuadas con los servicios técnicos municipales, se realiza un análisis de la vía pública, diagnosticando tanto los elementos de mobiliario urbano como los elementos de urbanización en función de su accesibilidad, y proponiendo soluciones de adaptación, así como la valoración de las mismas en los itinerarios principales.

El estudio de los datos de la vía pública, es decir las características de la acera (anchuras y tipologías), las pendientes, y la ubicación y el diseño del mobiliario urbano, determina que un tramo de calle sea o no accesible.

Se elabora una propuesta de intervención en todas las calles estudiadas que puede suponer proponer ampliación de aceras, construcción de aceras, reubicación de elementos de mobiliario urbano, propuesta de transformación en plataforma única, y/o urbanización de calles.

Todas estas intervenciones se cruzan con la base de precios para la adaptación del medio urbano, con el fin de obtener un presupuesto de intervención aproximado en tales tramos, y a partir de éste, un presupuesto de intervención general en el conjunto de los itinerarios priorizados.

De esta manera, se elabora el presupuesto de actuación sobre la vía pública. Posteriormente se realiza un análisis de los resultados obtenidos, y a partir de este, y según los criterios de priorización definidos, se decide que elementos pasarán a formar parte de un primer plan cuadrienal, y del mismo modo que elementos se dejan para que sean intervenidos en fases posteriores.

1.6.2. Edificios

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.

Se adopta el criterio general de que en toda intervención se consiga que el edificio resulte accesible. También se considera que toda intervención tiene que ser siempre el resultado de un estudio arquitectónico global del edificio, no operando de manera sectorial en el mismo.

Una vez facilitados los planos de dichos edificios por el Ayuntamiento, se realiza una evaluación de cada uno de los edificios municipales seleccionados, mediante la redacción de un informe técnico de cada edificio que incluye la siguiente información:

- A. Descripción e información del edificio
- B. Situación actual y propuesta de soluciones
- C. Presupuesto orientativo de las soluciones planteadas.

Todos estos datos se recogen en la ficha de inspección de edificios, que está 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.

Sobre la base de estas modificaciones propuestas en el estudio arquitectónico sobre plano, y las deducidas de los datos recogidos en la ficha de inspección, se elaboran las intervenciones, donde se describen, por ámbitos, las actuaciones a realizar en todos los campos que tengan alguna relación con la accesibilidad. En este análisis se incluye una valoración económica de las propuestas.

1.6.3. Transporte

En el transporte, se realiza el análisis de los elementos estáticos de las líneas de transporte, como marquesinas y palos de parada, analizando su ubicación y diseño, y proponiendo medidas para su adaptación.

Se analiza también la ubicación y el diseño de las plazas de aparcamiento reservado de uso público el número y el área de influencia de las mismas.

Además, se estudia el cruce del bidegorri con los itinerarios estudiados en la vía pública y lo que dicta la normativa acerca de estos elementos.

La recogida de datos se realiza con las fichas específicas habilitadas al efecto.

De todos los elementos se estudia el diseño, la ubicación, la señalización y la información que contienen, teniendo en cuenta los parámetros de accesibilidad que dicta la normativa.

Finalmente se pasa a redactar y presupuestar las propuestas de mejora que se ven reflejadas en el apartado de transporte del presente Plan de Accesibilidad.

1.6.4. Comunicación

El apartado de comunicación se trata como un aspecto transversal en el análisis y propuestas de la vía pública y de la edificación.

Para ello, se realiza un análisis de los sistemas de señalización gráfica y acústica en edificios municipales y en paradas de autobús.

Las propuestas se integran en el análisis y diagnóstico correspondiente a cada apartado, de manera que las intervenciones de cada ámbito sean completas, pero también se reflejan en modo separado, permitiendo una visión de las carencias en el ámbito de la comunicación detectadas en el municipio.

2. DOCUMENTOS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

Los contenidos de cada volumen que forman el PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE DURANGO son los siguientes:

- **VOLUMEN 1. ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA.** Explica los aspectos generales del Plan, conceptos de accesibilidad, marco contextual, objetivos, ámbito de actuación, etc. También se incluye la metodología utilizada y los instrumentos utilizados.
También incluye la normativa de accesibilidad vigente que afecta al plan y otras disposiciones legales en materia de accesibilidad y construcción.
- **VOLUMEN 2. PLAN DE ACTUACIÓN EN VIA PÚBLICA.** Incluye el ámbito de actuación, un análisis gráfico de lo estudiado y los criterios de priorización. En la propuesta de intervención se incluyen las actuaciones para la mejora de la accesibilidad de las calles estudiadas en el plan de accesibilidad.
También se establecen los itinerarios priorizados. Por último, se incluye el presupuesto de las adaptaciones y el plan de etapas.
- **VOLUMEN 3. PLAN DE ACTUACION EN EDIFICIOS MUNICIPALES.** Además del inventario de edificios, se incluyen las propuestas de mejora de accesibilidad en los edificios priorizados e incluidos en el plan de accesibilidad, así como el presupuesto y el plan de etapas.
- **VOLUMEN 4. TRANSPORTE.** Recoge las conclusiones del estudio de las paradas de autobús y de los aparcamientos reservados para Personas de Movilidad Reducida (PMR), así como las propuestas de mejora de la accesibilidad. Por último, se incluye el presupuesto y el plan de etapas.
- **VOLUMEN 5. COMUNICACIÓN y SEÑALIZACIÓN.** En este volumen se realiza un análisis de las barreras de comunicación existentes, así como una serie de propuestas de mejora. Los aspectos tratados en este volumen vienen ya recogidos en los volúmenes de los respectivos ámbitos (vía pública, edificios y transporte), ya que la comunicación es un aspecto transversal en todos ellos. El volumen persigue proporcionar una visión de conjunto de la problemática de la accesibilidad a la comunicación en el municipio.
- **VOLUMEN 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD.** Este volumen es un resumen de los planes de actuaciones en los diferentes ámbitos, y recoge el calendario de ejecución de las adaptaciones, así como los resúmenes de los presupuestos por ámbitos y fases.

3. VÍA PÚBLICA

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

La información que incluye este plan de actuación es la siguiente:

- **Ámbito de actuación.** Delimitación de las zonas urbanas a estudiar y de las que se desestiman por motivos topográficos, por tratarse de zonas industriales o por estar sujetos a posibles transformaciones urbanísticas.
- **Análisis del estado actual de la Vía Pública.** Se describen las características generales del estado actual de accesibilidad de las vías y espacios públicos estudiados, indicando los problemas más destacados y la naturaleza de los mismos.
- **Criterios de priorización.** Criterios que sirven para poder establecer la propuesta de itinerarios y determinar el orden de prioridades de acuerdo con los servicios municipales implicados.
- **Propuesta de intervención.** Descripción de los itinerarios y zonas estudiadas para el Plan de Accesibilidad, estimación económica de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas y resumen de los presupuestos.
- **Plan de etapas.** Determinación de las etapas de ejecución del Plan, en función de los criterios municipales de programación de obras en las vías públicas y de las disponibilidades económicas previstas. Descripción de cada etapa y relación de las calles incluidas en la misma.
- **Presupuesto estimativo.** Estimación económica del coste de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas. Resumen de los presupuestos de vía pública estructurados por fases.

3.1. AMBITO DE ACTUACIÓN

De acuerdo con el ámbito de actuación consensuado con los técnicos del Ayuntamiento, el análisis incluye los itinerarios (Circuitos amigables) y zonas libres que se han considerado de interés dentro del municipio de Durango.

Por lo tanto, han quedado fuera del análisis aquellas calles que no formen parte de los itinerarios amigables definidos por el ayuntamiento.

Respecto a las zonas libres, 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.

Es decir, 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.

En cualquier caso, las calles y zonas libres estudiadas para la elaboración del Plan de Accesibilidad son las siguientes:

CALLE	LONGITUD (m)
Recorrido 0. Itinerario central (Casco Histórico)	1.500 m
Recorrido 1. Itinerario Oeste (Ezkurdi-Aramotz)	2.500 m
Recorrido 2. Itinerario Norte (Ibaizabal-Landako)	2.500 m
Recorrido 3. Itinerario Este (Kurutzaga-San Fausto)	2.000 m
Recorrido 4. Itinerario Sur (Intxaurreondo-Tabira)	1.300 m
TOTAL	8.000 m

ZONAS LIBRES
Ezkurdiko Jolasgunea
Landako jolasgunea
Biribila Jolasgunea
Mañaria jolasgunea
Sasikoa Jolasgunea

3.2. DIAGNOSTICO DE LA VÍA PÚBLICA

Los principales conceptos estudiados han sido los siguientes:

MOBILIARIO URBANO
Desplazamiento Bancos
Desplazamiento Papeleras
Desplazamiento de árbol
Instalación de alcorques
Desplazamiento de fuente
Instalación de fuente adaptada
Desplazamiento Boca de incendios
Retirada Bolardos
Desplazamiento Jardineras
Instalación de banco adaptado
Sustitución de bolardo
SERVICIOS E INSTALACIONES
Desplazamiento de armario de instalaciones
Desplazamiento de contenedores
Desplazamiento de marquesinas
Desplazamiento de buzón de correos
Desplazamiento de cabinas telefónicas
Desplazamiento de farolas
Desplazamiento de poste para de autobus
ITINERARIO
Desplazamiento señal de tráfico/propaganda/Información
Desplazamiento de semáforos
Adaptación acústica de semáforo
Cambio de pavimento
Pavimentación/Reposición del pavimento (Acera)
Construcción de acera/Ampliación acera
Construcción de plataforma única mixta
Construcción vado vehículos
Pintura cebreado
Pavimento táctil en paso peatonal
Señalización de paso peatonal
Construcción vado peatonal nuevo (completo)
Eliminación de vado peatona y reubicación
ZONAS DE RIESGO
Colocación de pasamanos en escaleras/Pte>6%/Rampa
Colocación de bandas rugosas en escalones
Colocación de franja señalizadora táctil en escaleras/Z.P/Vados/Rampa
Adaptación/Creación de rampa de pendiente máx. del 8%, y accesorios
Colocación de barandilla de acero
Supresión escalón aislado

Por lo general, el problema más importante de los detectados en DURANGO, por su repercusión en el nivel de accesibilidad de la vía pública, así como por la relevancia económica de las intervenciones que se deben realizar para solventar esos problemas, es la instalación de alcorques en el gran número de árboles que existen en las vías públicas y la creación de una plataforma única mixta en el casco viejo del municipio. Además, es a tener en consideración, aprovechando las encuestas públicas realizadas, la solicitud de más mobiliario urbano en ciertas zonas del municipio y el cambio de pavimento en la zona del casco viejo.

Algunas de las aceras presentan anchuras insuficientes, que no respetan la anchura de paso libre establecida por la normativa para itinerarios peatonales. Este problema se ve agravado en ocasiones por la presencia de elementos de mobiliario urbano, como farolas, árboles, señales de tráfico, bancos o papeleras, que disminuyen esta anchura de paso aún más, obligando a intervenciones que en muchas ocasiones son costosas y no fáciles de asumir.

Del mismo modo, en las Zonas Libres de DURANGO, los problemas de accesibilidad diagnosticados tienen que ver con la sustitución de mobiliario urbano que presenta diseños inadecuados y el cambio de suelo absorbedor de golpes en las zonas de juegos infantiles además de la instalación de juegos accesibles.

En conclusión, para resumir la situación actual en cuanto a Accesibilidad en la vía pública de DURANGO, 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 problemática.

3.3. MOBILIARIO URBANO

Las tipologías de elementos urbanos o de mobiliario urbano estudiadas son las siguientes:

- Alcorques.
- Bancos.
- Bolardos.
- Fuentes.
- Jardineras.
- Papeleras.

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

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

En el Anexo I del volumen 2 (Vías públicas) se presentan una serie de fichas que recogen, a modo de resumen, las condiciones de accesibilidad que presentan las distintas tipologías de elementos de mobiliario urbano que nos hemos encontrado en nuestro estudio.

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

3.4. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

A la hora de seleccionar actuaciones que permitan realizar el trazado de los itinerarios que forman parte del plan cuadrienal de accesibilidad, se han tenido en cuenta y se han aplicado los siguientes criterios:

- Debe existir la posibilidad real de adaptarlos, no presentando problemas como pendiente excesiva, escaleras insalvables o sección de calle estrecha.
- Permitir la continuidad entre itinerarios para poder formar itinerarios accesibles cerrados a modo de red. Esta se irá haciendo más densa a medida que avanza la ejecución del plan y se realizan las intervenciones previstas.
- Se priman los itinerarios que presenten un nivel de accesibilidad inferior sobre aquellos que no presenten problemas.
- La previsión de futuros proyectos.
- Las sugerencias de los vecinos en cuanto a mejorar la accesibilidad en los itinerarios estudiados.

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

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

Forman parte del plan los recorridos que contribuyen a crear itinerarios de paseo, vías con un alto interés turístico y/o comercial, o vías transversales que conectan los anteriores, quedando finalmente una red de itinerarios accesibles que benefician al total de la población.

3.5. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

La propuesta de intervención detalla las zonas del viario urbano que, una vez aplicados los criterios de selección, pasan a formar parte del Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de DURANGO. Estas zonas constituyen, unos itinerarios o circuitos amigables 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:

- Elementos 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 (4 primeros años).
- Elementos y zonas del viario urbano 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.

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.

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

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

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

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

ITINERARIO	PRESUPUESTO	%
Recorrido 0	461.898,19	58,24
Recorrido 1	190.211,50	23,98
Recorrido 2	40.684,00	5,13
Recorrido 3	59.616,65	7,52
Recorrido 4	40.688,00	5,13
TOTAL	793.098,34	100

ZONA LIBRE	PRESUPUESTO	%
Biribila	300,00	0,65
Ezkurdi	23.936,00	51,82
Landako	13.317,00	28,83
Mañaria	1.980,00	4,28
Sasikoa	6.655,00	14,40
TOTAL	46.188,00	100

TOTAL de ejecución material (Calles y Zonas libres)	839.286,34	100
--	-------------------	------------

El estudio de los vados se plantea de la siguiente manera:

- **Construcción de vado y paso peatonal.** Se propone en aquellos cruces donde se considera necesaria la implantación de un paso de cebra, y los correspondientes rebajes de las aceras con su respectivo pavimento de alarma.
- **Pavimento táctil y rebaje.** Se propone en aquellos cruces en los que existe el paso, pero no el pavimento táctil y los rebajes.
- **Pintura Cebreado.** Se propone en aquellos pasos peatonales donde existe vado o rebaje, pero le faltan la pintura de la calzada.
- **Eliminación/reubicación de paso peatonal.** Se propone la eliminación de un paso peatonal por encontrarse situado en mala ubicación y se propone la reubicación del mismo.

El estudio se ha realizado de la siguiente manera:

- **Ficha de itinerario.** Todos los itinerarios estudiados presentan una ficha inicial donde se describen y se ubican en el municipio. En esta ficha, además, aparece un resumen del presupuesto.
- **Presupuesto.** Por cada itinerario estudiado existe una hoja resumen del presupuesto, así como de las actuaciones divididas en los cuatro grupos indicados con anterioridad.
- **Planos.** Se presentan dos planos por tramo, en los que se representan las diferentes actuaciones. En el primer tramo se representan todo lo que tiene que ver con el mobiliario urbano y los servicios e instalaciones, mientras que en el segundo plano se refleja lo relacionado con el itinerario y las zonas de riesgo.

3.6. PLAN DE ETAPAS

El plan de etapas de la propuesta de intervención recoge todas las intervenciones a realizar en los siguientes años en los recorridos y zonas para garantizar la accesibilidad, teniendo en cuenta las prioridades.

El plan, tal y como estipula la Ley 20/97 de Accesibilidad, es como mínimo cuadrienal, pero en el caso de DURANGO, y debido a la importancia de las propuestas planteadas y al elevado presupuesto de las adaptaciones, se ha optado por aglutinar el Plan de Actuación en la Vía Pública 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.

Como ya se ha comentado anteriormente, el Presupuesto de Ejecución Material de las intervenciones del Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de DURANGO es de **2.234.646,75 €**.

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

ETAPA	PRESUPUESTO (€)	%
Prioridades	354.017,50	42,18
Fases posteriores	485.268,84	57,82
TOTAL	839.286,34	100

3.6.1. Prioridades

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

Así, los elementos priorizados en esta Actualización del Plan de Accesibilidad se centran en los siguientes focos principales, cada uno con una envergadura distinta, y niveles de intervención también distintos.

- **Zonas de juegos de niños.** Se trata de realizar una adaptación a la accesibilidad y mejora en todos los juegos infantiles estudiados.
- **Creación de plataforma única mixta (Pedro Pablo Astarloa. Itinerario 0).** Se trata de convertir parte de esta calle en plataforma única mixta donde coexisten peatón/coche, sin diferencia de cotas. Esto se realiza para facilitar el movimiento de las personas.
- **Alineación e instalación de mobiliario adaptado.** Se propone la reubicación del mobiliario en el eje exterior de la calle, tal como dicta la norma, y la instalación de mobiliario accesible para completar el existente.
- **% de instalación de alcorques.** Se propone la instalación de un porcentaje de los alcorques del municipio. El volumen de carencia de estos elementos en el municipio hace que solo se pueda proponer para ejecutar un porcentaje para los 4 primeros años

Distribuir así las prioridades garantiza en la medida de lo posible que el Ayuntamiento pueda afrontar los gastos derivados de las intervenciones propuestas, ya que sería irreal plantear obras en un cuatrienio cuando el Ayuntamiento no las pudiera sufragar.

En la siguiente tabla se muestran los presupuestos de ejecución material estimados de las actuaciones priorizadas en los diferentes itinerarios en este Plan de Accesibilidad de DURANGO:

Vía pública/Zonas libres	Presupuesto de Ejecución material
Plaza Biribila	300,00
Plaza Ezkurdi	23.936,00
Plaza Landako	13.317,00
Plaza Mañaria	1.980,00
Plaza Sasikoa	6.655,00
Itinerario 0	234.121,50
Itinerario 1	42.980,50
Itinerario 2	12.147,00
Itinerario 3	12.375,00
Itinerario 4	6.205,50
TOTAL	354.017,50

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 de la conversión de una zona en plataforma única.

En este caso las intervenciones más importantes dentro de las prioridades cuya repercusión económica es más fuerte, son las referidas a las intervenciones de construcción de plataforma única, seguido por las intervenciones en los alcorques de los árboles del municipio debido al elevado número de los mismos existente.

3.6.2. Fases posteriores

En las Fases Posteriores se han agrupado aquellos recorridos no incluidos en las Prioridades del Plan de Actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad de DURANGO, y cuyas intervenciones se deben de acometer una vez finalizadas las mismas.

Para las fases inmediatamente posteriores a las Prioridades, se ha propuesto la parte de los itinerarios (Circuitos amigables) que contribuyen a completar la red de itinerarios accesibles.

Las propuestas contemplan:

- Ampliar tramos de acera estrecha que permitan la continuidad de los itinerarios peatonales.
- Cambio de pavimentación en casco viejo.
- Creación de nuevas aceras.
- Adecuación de vados peatonales incorrectos existentes y construcción de nuevos vados y pasos peatonales que den continuidad al diseño de la red de itinerarios accesibles.
- Adaptar las escaleras y rampas existentes en la vía pública a los criterios normativos.

Se presenta el presupuesto de ejecución material propuesto para las fases posteriores en los diferentes itinerarios estudiados en este Plan de Accesibilidad:

Vía pública/Zonas libres	Presupuesto de Ejecución material
Itinerario 0	227.776,69
Itinerario 1	147.231,00
Itinerario 2	28.537,00
Itinerario 3	47.241,65
Itinerario 4	6.205,50
TOTAL	485.268,84

En el caso de las Fases Posteriores de DURANGO, las intervenciones más importantes y cuya repercusión económica es más fuerte son la construcción de aceras, la ampliación de las existentes, y el cambio de pavimento en el casco viejo.

3.7. PRESUPUESTO ESTIMATIVO

El presupuesto del Plan de actuación en la Vía Pública del Plan de Accesibilidad estructurado por etapas queda de la siguiente manera:

	Presupuesto Ejecución Material	Presupuesto final
Prioridades	354.017,50	539,735,08
Fases Posteriores	485.268,84	739.840,87
TOTAL	839.286,34	1.279.575,95

VÍA PÚBLICA- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ETAPAS				
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	%	Prioridades	Posteriores	Total
Presupuesto Total		354.017,50	485.268,84	839.286,34
Total de Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)		354.017,50	485.268,84	839.286,34
Base Imponible (B.I)				
Redacción y dirección de proyectos	0.07	24.781,23	33.968,82	58.750,04
Beneficio Industrial	0.06	21.241,05	29.116,13	50.357,18
Gastos Generales	0.13	46.022,28	63.084,95	109.107,22
Total de base imponible (B.I)	0.26	446.062,05	611.438,74	1.057.500,79
Impuestos (I.V.A)	0.21	93.673,03	128.402,14	222.075,17
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		539.735,08	739.840,87	1.279.575,95

VÍA PÚBLICA Y ZONAS LIBRES-PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ITINERARIOS-Prioridad

Presupuesto Ejecución Material (P.)	%	Plaza Biribila	Plaza Ezkurdi	Plaza Landako	Plaza Mañaria	Plaza Sasikoa	Itinerario 0	Itinerario 1	Itinerario 2	Itinerario 3	Itinerario 4	Total
Presupuesto Total		300,00	23.936,00	13.317,00	1.980,00	6.655,00	234.121,50	42.980,50	12.147,00	12.375,00	6.205,50	354.017,50
Total de Presupuesto de Ejecución Materia		300,00	23.936,00	13.317,00	1.980,00	6.655,00	234.121,50	42.980,50	12.147,00	12.375,00	6.205,50	354.017,50
Base Imponible (B.I)												
Redacción y dirección de proy	0,07	21,00	1.675,52	932,19	138,60	465,85	16.388,51	3.008,64	850,29	866,25	434,39	24.781,23
Beneficio Industrial	0,06	18,00	1.436,16	799,02	118,80	399,30	14.047,29	2.578,83	728,82	742,50	372,33	21.241,05
Gastos Generales	0,13	39,00	3.111,68	1.731,21	257,40	865,15	30.435,80	5.587,47	1.579,11	1.608,75	806,72	46.022,28
Total de base imponible (B.I)	0,26	378,00	30.159,36	16.779,42	2.494,80	8.385,30	294.993,09	54.155,43	15.305,22	15.592,50	7.818,93	446.062,05
Impuestos (I.V.A)	0,21	79,38	6.333,47	3.523,68	523,91	1.760,91	61.948,55	11.372,64	3.214,10	3.274,43	1.641,98	93.673,03
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		457,38	36.492,83	20.303,10	3.018,71	10.146,21	356.941,64	65.528,07	18.519,32	18.866,93	9.460,91	539.735,08

VÍA PÚBLICA Y ZONAS LIBRES-PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ITINERARIOS-Fases posteriores

Presupuesto Ejecución Material (P.)	%	Plaza Biribila	Plaza Ezkurdi	Plaza Landako	Plaza Mañaria	Plaza Sasikoa	Itinerario 0	Itinerario 1	Itinerario 2	Itinerario 3	Itinerario 4	Total
Presupuesto Total		0	0	0	0	0	227.776,69	147.231,00	28.537,00	47.241,65	6.205,50	485.268,84
Total de Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)							227.776,69	147.231,00	28.537,00	47.241,65	6.205,50	485.268,84
Base Imponible (B.I)												
Redacción y dirección de proy	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.944,37	10.306,17	1.997,59	3.306,92	434,39	33.968,82
Beneficio Industrial	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.666,60	8.833,86	1.712,22	2.834,50	372,33	29.116,13
Gastos Generales	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	29.610,97	19.140,03	3.709,81	6.141,41	806,72	63.084,95
Total de base imponible (B.I)	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	286.998,63	185.511,06	35.956,62	59.524,48	7.818,93	611.438,74
Impuestos (I.V.A)	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60.269,71	38.957,32	7.550,89	12.500,14	1.641,98	128.402,14
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL							347.268,34	224.468,38	43.507,51	72.024,62	9.460,91	739.840,87

4. EDIFICIOS

Cualquier persona tiene derecho al acceso y al servicio de los equipamientos, de los edificios públicos e incluso de cualquier edificación.

Con más motivo, los equipamientos municipales tienen que ser accesibles, ya sean nuevos o existentes, ya que la administración, que vela por los intereses de los ciudadanos, tiene que ser un modelo a imitar por otras administraciones, empresas privadas, asociaciones, comercios, etc.

La documentación que incluye este plan de actuación es la siguiente:

- **Ámbito de actuación.** Determinación del tipo edificios a estudiar.
- **Inventario de Edificios.** Relación de los edificios de titularidad municipal estudiados, que vienen determinados previo acuerdo con el Ayuntamiento.
- **Principales conceptos estudiados.** Se indican algunos de los criterios más relevantes que se han revisado durante el estudio de accesibilidad.
- **Criterios de priorización.** Recomendaciones para la determinación, en función de los intereses ciudadanos, del estado actual, y de la actividad desarrollada en los edificios, del orden de prioridades de acuerdo con los servicios municipales implicados.
- **Propuesta de intervención.** Intervenciones estudiadas, en función de los criterios municipales de programación de obras e inversiones en los equipamientos municipales y de las disponibilidades económicas previstas.
- **Plan de etapas.** Determinación de las etapas de ejecución del Plan, en función de los criterios municipales de programación de obras en los edificios y de las disponibilidades económicas previstas.
- **Presupuesto estimativo.** Estimación económica del coste de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas. Resumen de los presupuestos de edificios estructurados por fases.
- **Anexos: Informes de los Edificios Municipales.** Informes de todos los edificios municipales estudiados. Estos informes incluyen el diagnóstico, la propuesta de adaptación, las intervenciones propuestas y el presupuesto de las mismas.

4.1. AMBITO DE ACTUACIÓN

En el Plan se incluyen todos los edificios considerados por parte del ayuntamiento.

Dentro de cada edificio, se intentan aplicar los criterios de accesibilidad a todas las dependencias del edificio. Si las medidas a tomar para lograr unos parámetros mínimos de accesibilidad resultan técnicamente inviables o desproporcionadas, se toman como válidos los criterios de practicabilidad.

En general en el estudio de los edificios se busca:

- Resolver el acceso al edificio procurando no generar accesos alternativos.
- Resolver todos los desniveles internos en los recorridos.
- Ubicar o adaptar ascensores para permitir el acceso a las plantas superiores.
- Situar como mínimo un lavabo adaptado en cada una de las plantas. Situar asimismo al menos un vestuario adaptado en el caso de instalaciones deportivas o existencia de vestuarios.
- Mejorar el entorno del edificio, tanto para el acceso al mismo como para adecuar las zonas aledañas en las que haya presencia habitual de usuarios (por ejemplo, patios de colegios) para adecuarlas en la medida de lo posible a las condiciones adecuadas de accesibilidad.

Aplicando estos criterios, el número de edificios que se han estudiado en el plan es de 7 de diferentes usos, que son:

Cultural y ferial	KURUTZESANTU MUSEOA EDIFICIO LESA
Deportivo	EZKURDIKO FRONTOIA
Docente	LANDAKO ESKOLA ZABALARRA ESKOLA EPA
Servicios	UDALTZAINGOA

El estudio de los edificios se centra en la problemática de accesibilidad que se suscita cuando las personas 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 el acceso a las instalaciones y, por tanto, la utilización de los servicios que se prestan.

4.2. PRINCIPALES CONCEPTOS ESTUDIADOS

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 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 está 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 las propuestas.

Los principales aspectos analizados en los informes se pueden observar en la siguiente tabla;

Puertas	Simple dimensión mínima de 0,9 metros. Dobles, dimensión mínima de 0,9 metros en la hoja de paso habitual
Señalización	Toda aula o dependencia deberá estar señalizada de acuerdo con la normativa en lo que a señalización se refiere.
Ascensor	En general, se tratará de instalar un ascensor para posibilitar el acceso a todo el edificio, aunque dependerá del uso del mismo.
Servicios	Al menos en cada edificio, e idealmente en cada planta, será necesario instalar un servicio accesible para personas con discapacidades
Escaleras	Estarán dispuestas de pasamanos a ambos lados si su anchura supera los 1,2 metros y intermedio si su anchura supera los 2,4 metros. Dispondrán de franjas señalizadoras y no podrán disponer de bocel.
Rampas	Su inclinación máxima será del 12% en longitudes no superiores a 3 metros. Dispondrán de pasamanos a ambos lados
Pasillos	Tendrán una anchura mínima de 1,2 metros y superficies de giro de 1,50 x 1,50.
Pavimentos	Cualquier cambio de altura (escaleras, rampas, etc.) o discontinuidad en el pavimento dispondrá de señalización táctil.
Mostradores	Contarán con un tramo de 1,2 metros a una altura de 0,8 metros.

4.3. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

En el presente Plan no se ha priorizado ningún edificio, dejando el orden de actuación en manos del ayuntamiento, que podrá realizar las obras presentadas en el Plan de acuerdo con las necesidades de la población y siguiendo los siguientes criterios para priorizar las intervenciones en cada uno de ellos:

1. Usos y servicios del edificio específico.
2. Capacidad y número de visitas.
3. Nivel de Catalogación.
4. Superficie.
5. Antigüedad.
6. Previsión de renovación y/o reforma.

Para establecer, el orden de prioridades para el conjunto de los edificios, en función de los intereses ciudadanos, del estado actual y de la actividad desarrollada en los edificios, se deberán tener en cuenta, por orden de importancia, los siguientes criterios:

1. Edificios sobre los que se manifieste especial interés para su adaptación.
2. Edificios en los que hay una gran afluencia de personas.
3. Edificios dedicados a equipamientos sanitarios y asistenciales.
4. Edificios con servicios de uso público y administrativos.
5. Edificios dedicados a equipamientos educativos.
6. Edificios dedicados a equipamientos culturales.
7. Edificios dedicados a equipamientos deportivos.
8. Edificios que no sean accesibles, y en los que no se haya realizado nunca ninguna adaptación para hacerlos accesibles.

4.4. PLAN DE ETAPAS

El plan de etapas de la propuesta de intervención recoge todas las intervenciones a realizar en los siguientes años en los edificios para garantizar la accesibilidad, teniendo en cuenta las prioridades.

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

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 los Edificios, que se pueden ir adaptando conforme se tenga disponibilidad presupuestaria.

A continuación, se presentan las etapas consideradas y los edificios y actuaciones que se pretende acometer en cada una de las fases, para los edificios inspeccionados por TEAM.

ETAPA	ACTUACIONES
Fase Prioritaria	Edificio Udaltzaingoa
	Edificio Ezkurdi Frontoia
	Urbanización entorno EPA
Fases Posteriores	Landako Eskola
	LESA
	Kurtzesantu Museoa
	Zabalarra Eskola
	Edificio EPA

A estos edificios estudiados por TEAM se han incorporado otros 12 edificios de los que el Ayuntamiento disponía de un diagnóstico de accesibilidad previo. En el caso de estos últimos edificios, el Plan de Etapas previsto es el que sigue:

ETAPA	ACTUACIONES
Fase Prioritaria	Teatro San Agustín
Fases Posteriores	Udal Liburutegia
	Euskaltegi
	Campo Arripausueta
	Landako I Polikidordegia
	Landako II Polikiroldegia
	Piscinas Tabira
	Campos de fútbol Tabira
	Hirugarren adinako Zentroa
	Mueso Etxezarreta
	Edificio Lariztorre
	Musika Eskola

4.5. PRESUPUESTO ORIENTATIVO

El presupuesto final de las inversiones a realizar dentro del Plan de Actuación de los edificios del Plan de Accesibilidad de DURANGO con el fin de garantizar las condiciones idóneas de accesibilidad, es el que exponemos a continuación. En la tabla se han incluido tanto los edificios inspeccionados por TEAM como los proporcionados por el Ayuntamiento:

EDIFICIOS- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD		
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	%	Total
LANDAKO ESKOLA	4,12%	63.295,00
LESA	5,16%	79.327,00
KURUTZESANTU MUSEOA	0,42%	6.435,50
UDALTZAINGOA	2,73%	41.962,00
EZKURDIKO FRONTOIA	8,05%	123.677,00
ZABALARRA ESKOLA	1,79%	27.569,00
EPA	4,39%	67.558,30
TEATRO SAN AGUSTÍN	3,77%	57.910,00
UDAL LIBURUTEGIA	2,85%	43.769,71
EUSKALTEGI	0,23%	3.500,00
ARRIPAUSUETA	3,29%	50.646,90
LANDAKO	14,57%	224.055,22
LANDAKO II	8,64%	132.886,25
PISCINAS TABIRA	4,23%	65.020,00
CAMPOS FÚTBOL TABIRA	4,37%	67.200,00
HIRUGARREN ADINA	11,57%	177.800,00
ETXEZARRETA MUSEOA	1,48%	22.710,00
LARIZTORRE	9,41%	144.696,13
MUSIKA ESKOLA	8,93%	137.250,00
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		1.537.268,01
Base Imponible (B.I)		
Redacción y dirección de proyectos	0,07	107.608,76
Beneficio Industrial	0,06	92.236,08
Gastos Generales	0,13	199.844,84
TOTAL DE BASE IMPONIBLE (B.I)	0,26	1.936.957,69
IMPUESTOS (I.V.A)	0,21	406.761,12
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		2.343.718,81

Y este presupuesto, desglosado para cada una de las etapas previstas es:

EDIFICIOS- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD		FASE PRIORITARIA	FASES POSTERIORES
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	Total	Total	Total
LANDAKO ESKOLA	63.295,00		63.295,00
LESA	79.327,00		79.327,00
KURUTZESANTU MUSEOA	6.435,50		6.435,50
UDALTZAINGOA	41.962,00	41.962,00	
EZKURDIKO FRONTOIA	123.677,00	123.677,00	
ZABALARRA ESKOLA	27.569,00		27.569,00
EPA	67.558,30	53.276,80	14.281,50
TEATRO SAN AGUSTÍN	57.910,00	57.910,00	
UDAL LIBURUTEGIA	43.769,71		43.769,71
EUSKALTEGI	3.500,00		3.500,00
ARRIPAUSUETA	50.646,90		50.646,90
LANDAKO	224.055,22		224.055,22
LANDAKO II	132.886,25		132.886,25
PISCINAS TABIRA	65.020,00		65.020,00
CAMPOS FÚTBOL TABIRA	67.200,00		67.200,00
HIRUGARREN ADINA	177.800,00		177.800,00
ETXEZARRETA MUSEOA	22.710,00		22.710,00
LARIZTORRE	144.696,13		144.696,13
MUSIKA ESKOLA	137.250,00		137.250,00
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	1.537.268,01	276.825,80	1.260.442,21
Base Imponible (B.I)			
Redacción y dirección de proyectos	107.608,76	19.377,81	88.230,95
Beneficio Industrial	92.236,08	16.609,55	75.626,53
Gastos Generales	199.844,84	35.987,35	163.857,49
TOTAL DE BASE IMPONIBLE (B.I)	1.936.957,69	348.800,51	1.588.157,18
IMPUESTOS (I.V.A)	406.761,12	73.248,11	333.513,01
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL	2.343.718,81	422.048,61	1.921.670,19

5. TRANSPORTE

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.

La documentación que incluye este plan de actuación es la siguiente:

- **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 1: 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.

5.1. ÁMBITO DE ACTUACIÓN

Dado que el plan es una herramienta de gestión municipal, se analizan exclusivamente los aspectos de competencia municipal.

En DURANGO no existe ninguna línea de transporte de propiedad o gestión municipal. Todas las líneas de autobús existentes las gestiona BIZKAIBUS, dentro del Consorcio de Transportes de Bizkaia, 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 aparcamiento reservado para personas con problemas de movilidad existentes en el casco urbano, así como un estudio del bidegorri en las intersecciones con los itinerarios (Circuitos amigables) estudiados en el volumen de vías públicas.

Por lo tanto, en el apartado de transporte se analizan, como específicos de este ámbito, por un lado, los elementos estáticos de las líneas de autobús (marquesinas y postes de parada), la señalización y las dimensiones de las plazas de aparcamiento reservado y los puntos críticos del bidegorri.

La propuesta de intervención únicamente recoge las intervenciones necesarias para adaptar las paradas de autobús, los aparcamientos reservados y la mejor adaptación posible de los puntos críticos del bidegorri.

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 DURANGO (1 por cada 40 o fracción).

En cualquier caso, las paradas de autobús, estaciones de tren y las plazas de aparcamiento reservado estudiadas son las siguientes:

Paradas de Autobús	Landako, Madalena plaza 2621
	Landako, Madalena plaza 4088
	Landako, Madalena plaza 2703
	Olleria 2792
	Olleria 2713
	Faustekalea (2840)
	Faustekalea (2805)
	Ariluzea I
	Ariluzea II

5.2. DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE

Cara al Plan de Accesibilidad, se han recogido datos sobre todos los siguientes elementos de transporte ubicados dentro del casco urbano de la ciudad, es decir sobre las paradas de autobús y las plazas de aparcamiento reservado:

ELEMENTOS DE TRANSPORTE ANALIZADOS	
Paradas de autobús	9
Parada de autobús regular con marquesina	4
Parada de autobús regular con poste de parada	3
Plazas de aparcamiento reservado	175
Bidegorri	-

Así, la relación de habitantes servidos para cada parada de autobús es muy elevada en DURANGO, 1 parada por cada 3.300 habitantes aproximadamente para el núcleo del municipio.

Su distribución, está muy centrada en el centro urbano de la ciudad, repartidas por los ejes principales del municipio, por lo que no deja fuera del ámbito de influencia a gran parte de la población.

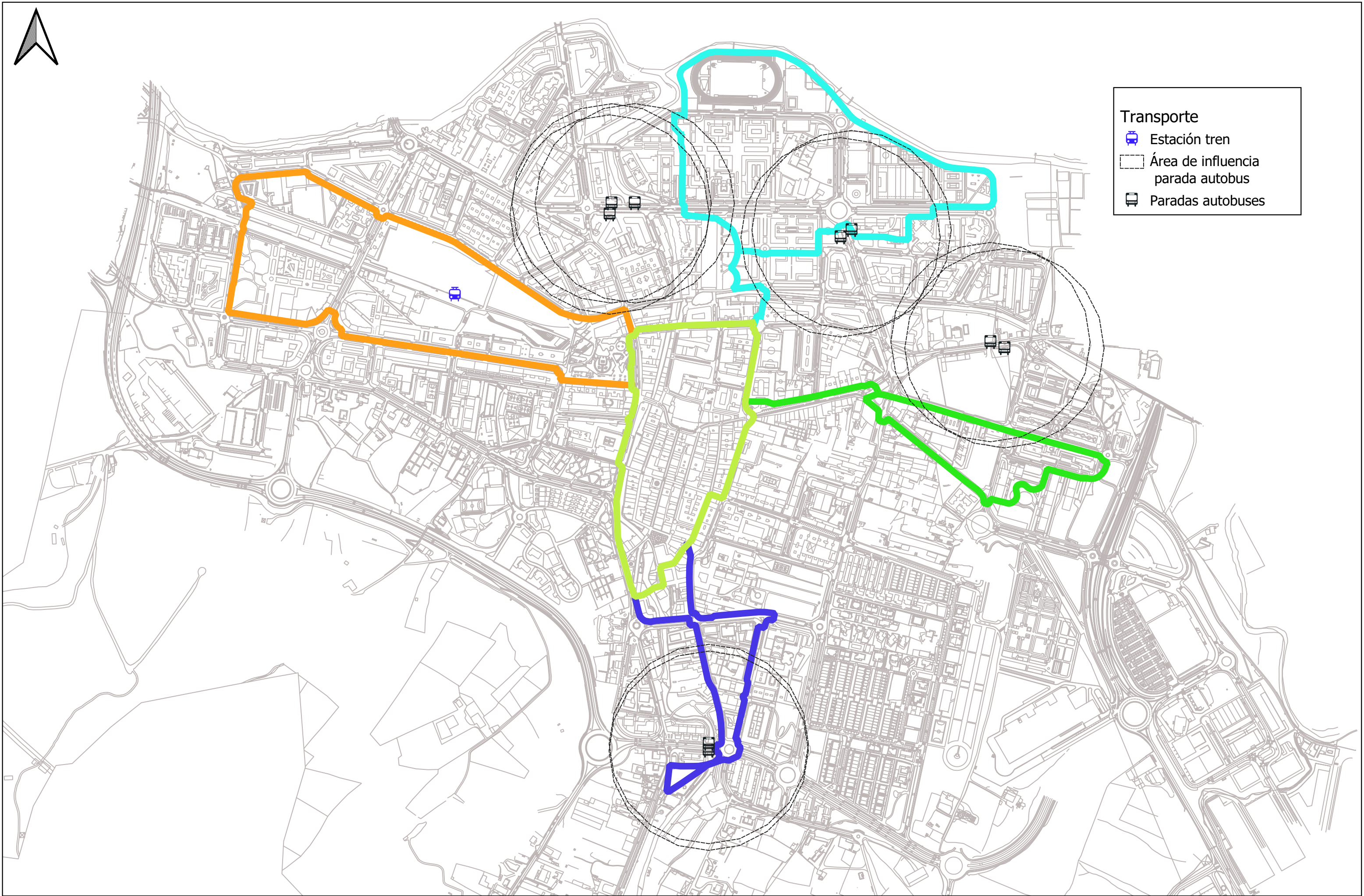
El número de aparcamientos reservados es de 1 por cada 177 personas.

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 se analiza 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.

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 los edificios contiguos al eje principal del municipio (la gran mayoría) se encuentran dentro del área de influencia de las paradas. Por este motivo no se aprecia ningún problema aparente respecto al número de paradas, difícil de ampliar en el interior del municipio debido a la orografía del mismo.



- Transporte
- Estación tren
 - Área de influencia parada autobus
 - Paradas autobuses



DURANGO
Udala - Ayuntamiento

EGILEA
AUTOR

team | ingeniería
consultoría

ESKALA
ESCALA

0 50 100 m

PROIEKTU IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

PLAN ACCESIBILIDAD DURANGO

PLANU IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

TRANSPORTE. PARADAS TRANSPORTE
PÚBLICO.

PLANU-ZNB/ N.PLANO

2

5.3. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

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

Para realizar la propuesta de intervención en transporte se han estudiado 53 elementos: 16 paradas de autobús, 34 aparcamientos reservados y 3 estaciones de tren. Todos ellos se han incluido en las prioridades del Plan de Accesibilidad, vistas su relevancia cara a la accesibilidad del municipio, y su relativamente bajo coste de adaptación.

5.3.1. Parada de autobús

En la siguiente tabla se recoge la relación de paradas, el presupuesto total de las intervenciones a realizar en cada una, y el porcentaje sobre el presupuesto total de ejecución material:

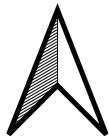
Codigo	Parada de Autobús	Presupuesto	%
01	Landako, Madalena Plaza (2621)	946,00 €	3,08%
02	Landako, Madalena Plaza (4088)	946,00 €	3,08%
03	Landako, Madalena Plaza (2703)	946,00 €	3,08%
04	Olleria (2792)	6.000,00 €	21,14 %
05	Olleria (2713)	946,00 €	3,08%
06	Faustekalea (2840)	946,00 €	3,08%
07	Faustekalea (2805)	6.000,00 €	21,14 %
08	Ariluzea I	6.000,00 €	21,14 %
09	Ariluzea II	6.000,00 €	21,14 %
TOTAL		28.730,00	100,00%

Las propuestas de mejora en las paradas del municipio de DURANGO se concretan, principalmente, en la incorporación de señalización adecuada que, además de servir de distintivo para la localización de éstas a larga distancia, muestren la información más importante de manera accesible para toda la población, así como la instalación de marquesinas con asientos adaptados.

5.3.2. Aparcamientos reservados

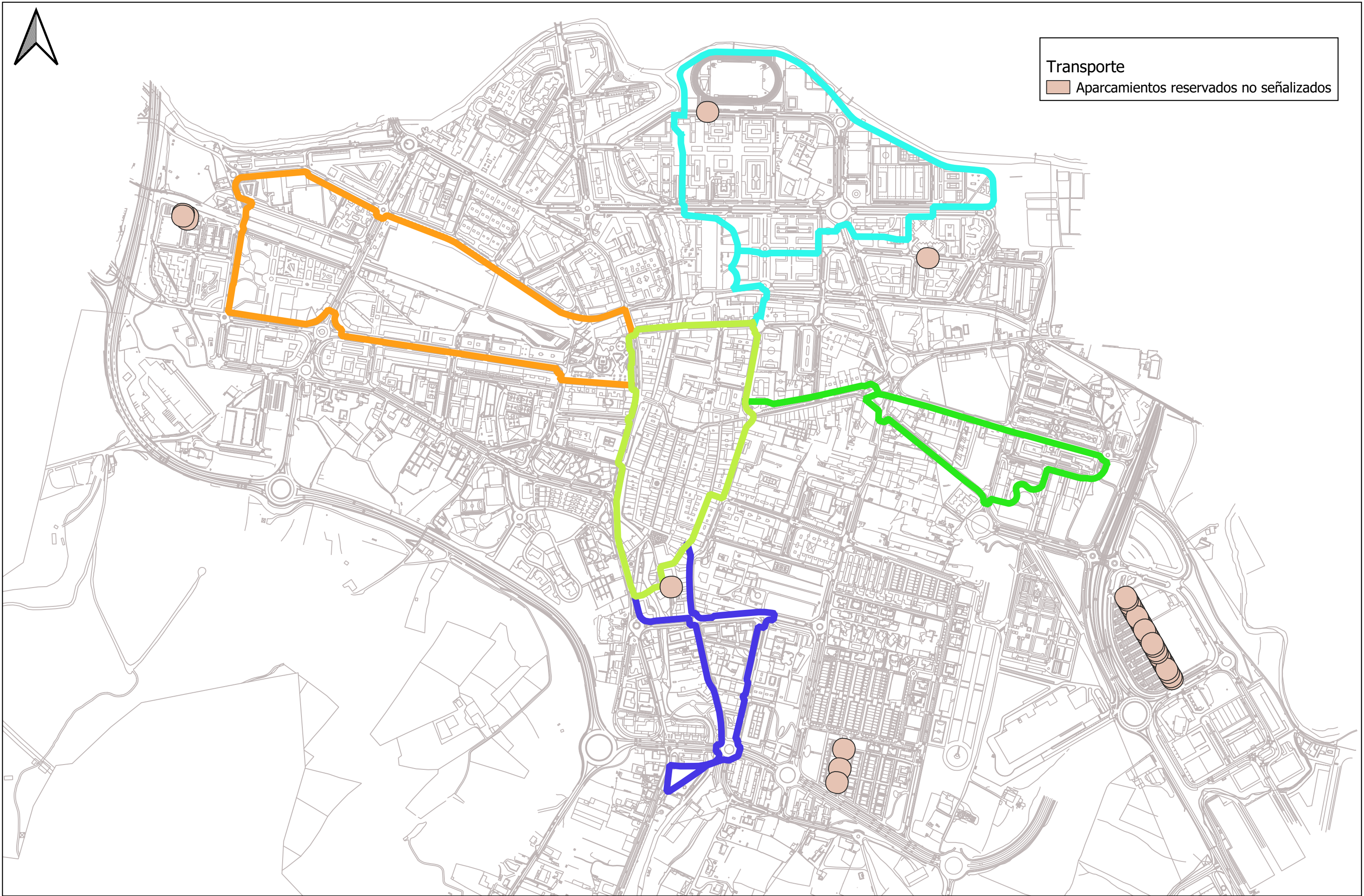
En lo que se refiere a los aparcamientos reservados, esta tabla recoge la relación de aparcamientos, el presupuesto total de las intervenciones a realizar en cada uno de ellos, y el porcentaje sobre el presupuesto total de ejecución material de las inversiones en aparcamientos.

	Aparcamientos reservados	Presupuesto	%
01	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
02	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
03	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
04	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
05	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
06	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
07	Astolabide Kalea	300,00 €	2,87 %
08	MARTXOAREN 8KO KALEA	300,00 €	2,87 %
09	MARTXOAREN 8KO KALEA	300,00 €	2,87 %
10	MURUETATORRE AUZUNEA	300,00 €	2,87 %
11	MARTXOAREN 8KO KALEA	300,00 €	2,87 %
12	SANTANOSTE KALEA	300,00 €	2,87 %
13	GALLANDA KALEA	300,00 €	2,87 %
14	HAGIN KALEA	300,00 €	2,87 %
15	HAGIN KALEA	300,00 €	2,87 %
16	HAGIN KALEA	300,00 €	2,87 %
17	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
18	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
19	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
20	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
21	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
22	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
23	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
24	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
25	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
26	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
27	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
28	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
29	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
30	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
31	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
32	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
33	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
34	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
35	ASTOLABIDE KALEA (Parking)	300,00 €	2,87 %
TOTAL		10.500	100,00%



Transporte

Aparcamientos reservados no señalizados



DURANGO
Udala · Ayuntamiento

EGILEA
AUTOR

team | ingeniería
consultoría

ESKALA
ESCALA



PROIEKTU IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

PLAN ACCESIBILIDAD DURANGO

PLANU IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

TRANSPORTE. APARCAMIENTOS
RESERVADOS NO SEÑALIZADOS.

PLANU-ZNB/ N.PLANO

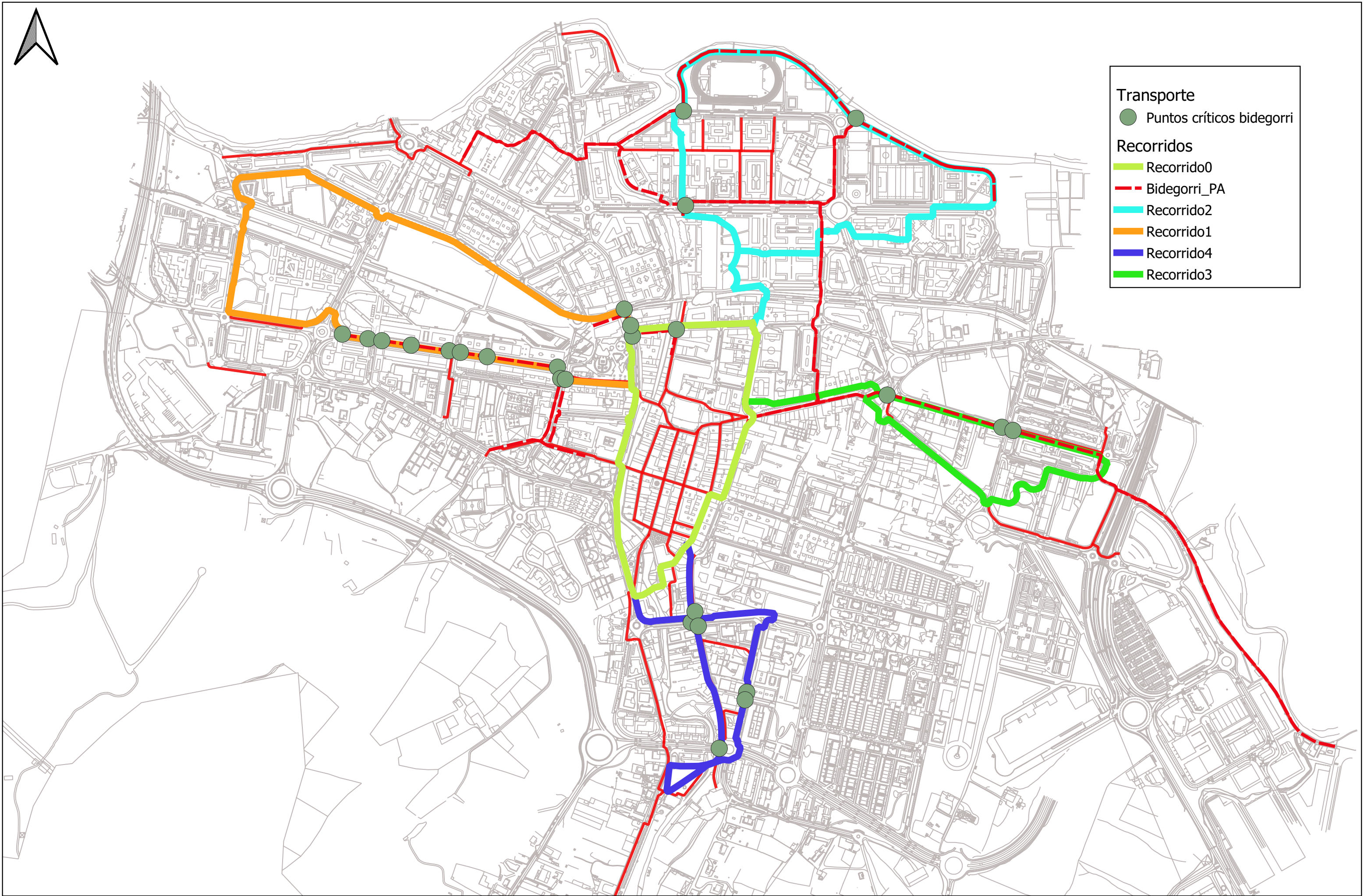
1

5.3.3. Bidegorri

Se propone la adaptación de paso en los puntos de cruce del Bidegorri con los itinerarios estudiados en el presente plan de accesibilidad.

El presupuesto estima la instalación de baldosas podotactil a ambos lados de los cruces (se ha calculado para la anchura de 2m de acera con un ancho de banda podotactil de 1m) y la pintura de paso de peatón en el bidegorri.

	Cruce Bidegorri	Cruces	Presupuesto	%
Total Bidegorri Itinerario 0			790,00	7,14
00	Itinerario 0 (cruce con itinerario)	2		
	Baldosa podotactil		440,00	
	Pintura en bidegorri		350,00	
Total Bidegorri Itinerario 1			4.740,00	42,85
01	Itinerario 1 (Cruces con pasos de peatones)	12		
	Baldosa podotactil		2.640,00	
	Pintura en bidegorri		2.100,00	
Total Bidegorri Itinerario 2			1.185,00	10,71
02	Itinerario 2	3		
	Baldosa podotactil		660,00	
	Pintura en bidegorri		525,00	
Total Bidegorri Itinerario 3			1.975,00	17,85
03	Itinerario 3	5		
	Baldosa podotactil		1.100,00	
	Pintura en bidegorri		875,00	
Total Bidegorri Itinerario 4			2.370,00	21,42
04	Itinerario 4	6		
	Baldosa podotactil		1.320,00	
	Pintura en bidegorri		1.050,00	
Total Bidegorri			11.060,00	100



Transporte

- Puntos críticos bidegorri

Recorridos

- Recorrido0
- Bidegorri_PA
- Recorrido2
- Recorrido1
- Recorrido4
- Recorrido3

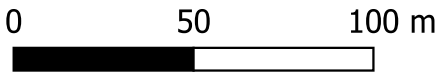


DURANGO
Udala - Ayuntamiento

EGILEA
AUTOR

team | ingeniería
consultoría

ESKALA
ESCALA



PROIEKTU IZENBURUA
TITULO DEL PROYECTO

PLAN ACCESIBILIDAD DURANGO

PLANU IZENBURUA
TITULO DEL PLANO

TRANSPORTE. PUNTOS CRÍTICOS
BIDEGORRI.

PLANU-ZNB/ N.PLANO

5.4. 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 vías públicas y edificios es bastante elevado, no se incluyó la adaptación del transporte en la primera etapa del plan (4 primeros años).

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.

5.5. PRESUPUESTO ESTIMATIVO

La propuesta económica que se expone a continuación recoge todos los conceptos que inciden sobre el Plan de Accesibilidad, y en concreto sobre el presupuesto de actuación en el transporte.

TRANSPORTE- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD					
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	%	Paradas	Aparcamientos	Bidegorri	Total
Presupuesto Total		28.730,00	10.500,00	11.060,00	50.290,00
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		28.730,00	10.500,00	11.060,00	50.290,00
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	0,07	2.011,10	735,00	774,20	3.520,30
Beneficio Industrial	0,06	1.723,80	630,00	663,60	3.017,40
Gastos Generales	0,13	3.734,90	1.365,00	1.437,80	6.537,70
TOTAL DE BASE IMPONIBLE (B.I)	0,26	36.199,80	13.230,00	13.935,60	63.365,40
IMPUESTOS (I.V.A)	0,21	7.601,96	2.778,30	2.926,48	13.306,73
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		43.801,76	16.008,30	16.862,08	76.672,13

5.6. PRESUPUESTO PRIORIDADES

TRANSPORTE- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD-PRIORIDADES					
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	%	Paradas	Aparcamientos	Bidegorri	Total
Presupuesto Total		0,00	0,00	0	0,00
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		0,00	0,00	0,00	0,00
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00
Beneficio Industrial	0,06	0,00	0,00	0,00	0,00
Gastos Generales	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL DE BASE IMPONIBLE (B.I)	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00
IMPUESTOS (I.V.A)	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		0,00	0,00	0,00	0,00

5.7. PRESUPUESTO FASES POSTERIORES

TRANSPORTE- PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD-FASES POSTERIORES					
Presupuesto Ejecución Material (P.E.M)	%	Paradas	Aparcamientos	Bidegorri	Total
Presupuesto Total		28.730,00	10.500,00	11.060,00	50.290,00
TOTAL DEL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL		28.730,00	10.500,00	11.060,00	50.290,00
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	0,07	2.011,10	735,00	774,20	3.520,30
Beneficio Industrial	0,06	1.723,80	630,00	663,60	3.017,40
Gastos Generales	0,13	3.734,90	1.365,00	1.437,80	6.537,70
TOTAL DE BASE IMPONIBLE (B.I)	0,26	36.199,80	13.230,00	13.935,60	63.365,40
IMPUESTOS (I.V.A)	0,21	7.601,96	2.778,30	2.926,48	13.306,73
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		43.801,76	16.008,30	16.862,08	76.672,13

6. COMUNICACIÓN

El objetivo del presente aspecto es establecer las principales características que tienen que cumplir los sistemas de señalización y comunicación para que estos puedan ser utilizados por todos, independientemente de las capacidades físicas, mentales o cognitivas de cada uno.

La comunicación incluye aspectos muy diversos como son por un lado las vías de comunicación físicas que permiten la movilidad de los usuarios y por el otro, toda la gestión de la transmisión de información que necesitan los usuarios para moverse y utilizar los servicios que el municipio le ofrece.

A la hora de realizar el Plan de Accesibilidad se ha tenido en cuenta que la comunicación es un aspecto transversal, es decir, que aparece en cada uno de los ámbitos ya estudiados (Vía Pública, Edificios Públicos y Transporte), y que desde un planteamiento global de la accesibilidad es importante tenerlo en cuenta en todos y cada uno de los elementos que se estudian.

Esto implica que las propuestas de actuación y la valoración de cada una de las intervenciones, se realicen de forma integrada con los el resto de ámbitos desarrollados.

Así, el presente volumen, aparte de un requisito legal de los contenidos de un Plan de Accesibilidad, responde a la comprensión de la envergadura del problema de la accesibilidad a la comunicación de todas las personas detectadas en el municipio de DURANGO.

6.1. ANALISIS DE LA SITUACIÓN

En este capítulo se incluye el análisis de los sistemas de comunicación, y las propuestas que se derivan del mismo, incluidos ya en el Plan de Accesibilidad en los ámbitos de la edificación, vía pública y transporte.

A la hora de realizar el estudio se ha tenido en cuenta que la comunicación es un aspecto transversal, es decir que aparece en cada uno de dichos ámbitos, y que desde un planteamiento global de la accesibilidad es importante tenerlo en cuenta en todos y cada uno de los elementos que se estudian.

6.1.1. Vía pública

En el análisis de la Vía Pública se recogen también los aspectos específicos de comunicación y se proponen las consiguientes intervenciones. Cabe mencionar que además de las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación que analizamos a continuación, existen otras propuestas que incluyen la parte de comunicación, como son:

- **Construcción o reconstrucción de vado peatonal** (incluye el pavimento contrastado y la franja señalizadora).
- **Construcción o reconstrucción de rampa**, incluidas franja señalizadoras.

Las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación y de señalización que podemos encontrarnos a la hora de realizar el estudio de la vía pública son las siguientes:

- **Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en escalera y rampa.** Es una alteración del pavimento consistente en una franja con textura diferente al pavimento general, que se usa para que los usuarios de bastón-guía detecten cambios de cota, como los escalones y las rampas. En el acceso de la escalera o rampa (inicio y final) se deberá situar una franja señalizadora de 100 cm de ancho ubicada en la acera, perpendicular a la dirección de la marcha, cubriendo la totalidad del itinerario peatonal.
- **Suministro y colocación de bandas rugosas en escalones.** Consiste en la señalización de la arista saliente de los escalones, mediante una banda de material rugoso y cromáticamente contrastado, con una doble función: es antideslizante, y permite la detección rápida y destacada de la posición de cada huella y contrahuella. También es necesario que todos los

ángulos salientes de los escalones aislados se señalicen. Se utilizan pequeñas bandas antideslizantes (en toda su longitud y empotradas en la huella) de entre 5 cm y 10 cm., de textura y coloración contrastada con el resto del pavimento.

- **Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en vado (incluye la instalación de pavimento de alarma táctil en vado).** Es una alteración del pavimento consistente en una franja con textura y color diferente al pavimento general de 1 m de ancho de pavimento de botones en el sentido transversal de la marcha para el peatón que circula por la acera, que se usa para que tanto usuarios de bastón-guía como personas con restos visuales detecten exactamente el lugar por donde se debe cruzar la calzada. La franja señalizadora y el pavimento del propio vado deberá realizarse con pavimento normalizado de botones, en color rojo.
- **Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en peligro.** Dado que en ocasiones existen elementos y mobiliario que pueden tener formas o diseños que no se ajustan a los criterios de accesibilidad, pero teniendo en cuenta que el diseño de éstos no se puede cambiar y que no son objetos sustituibles, también existen escalones aislados o desniveles bruscos en los itinerarios.

6.1.2. Edificios municipales

En el análisis realizado en los edificios en su correspondiente volumen del Plan se incluyen ya las actuaciones relativas a comunicación y señalización, y en cada uno de los estudios particularizados de los edificios estas actuaciones se indican en un punto particular. En este apartado se recogen aquellas intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación y de señalización accesible que se pueden proponer en el estudio de los edificios.

Existen intervenciones más amplias que incluyen la parte de comunicación:

- Adaptación de ascensor a condiciones de accesibilidad (incluye todos los elementos de comunicación necesarios).
- Adecuación de servicio y/o vestuario adaptado existente con colocación de elementos complementarios (incluye la alarma y el contraste cromático).
- Construcción de servicio o de vestuario adaptado (incluye la señalización, la alarma y el contraste cromático).
- Instalación de cajero automático accesible (incluye todos los elementos de comunicación necesarios)
- Modificación de tribuna o gradería para crear plazas de reserva para sillas de ruedas (incluye la señalización de la reserva)
- Adecuación de accesos para que sean accesibles, incluyendo la señalización accesible.

Las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación que podemos encontrarnos a la hora de realizar el estudio de los edificios son las siguientes:

- Instalación de franja guía y señalizadora con pintura texturizada.
- Colocación de señalización de accesibilidad.
- Adecuación de altura del sistema de llamada.
- Adecuación de altura de mecanismos de accionamiento.
- Señalización de plaza reservada.

6.1.3. Transporte

En lo que se refiere al Transporte, también se incluye un apartado específico sobre comunicación y señalización. En este apartado se recogen aquellas intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación en el estudio de las paradas de autobús y en el estudio de las plazas de aparcamiento reservado.

Como sucede en los otros ámbitos de estudio, además de las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación, existen otras propuestas que incluyen la parte de comunicación, como por ejemplo el Suministro y colocación de marquesina adaptada (incluye todos los elementos de comunicación y señalización necesarios).

En lo que se refiere al Transporte, también se incluye un apartado específico sobre comunicación y señalización. En este apartado se recogen aquellas intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación en el estudio de las paradas de autobús y en el estudio de las plazas de aparcamiento reservado.

Como sucede en los otros ámbitos de estudio, además de las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación, existen otras propuestas que incluyen la parte de comunicación, como por ejemplo el Suministro y colocación de marquesina adaptada (incluye todos los elementos de comunicación y señalización necesarios).

Las intervenciones específicas de accesibilidad a la comunicación y de señalización en las paradas de autobús y de las plazas de aparcamiento reservado son las siguientes:

- **Instalación información y señalización adaptada en marquesina.** Es importante que toda la información en los postes de parada, marquesinas y en cualquier otro elemento de interés (planos de ciudad, guías, etc...) relacionada con las líneas que son accesibles incorpore el símbolo internacional de accesibilidad junto al número de la línea. Además, cualquier información pertinente al servicio de transporte debe estar en Braille. La marquesina contará además con un rótulo accesible (caracteres grandes y contrastados) con el nombre de la parada, de modo que sea claramente visible desde el interior del autobús.
- **Suministro y colocación de poste de parada adaptado.** Los postes de parada deben presentar una banderola con información escrita con letra grande y con un buen contraste de color como identificación de la parada de autobús (pictograma internacional de autobús). A su vez,

el poste de parada debe ofrecer información sobre los recorridos y los horarios de las líneas a las que da servicio, con letra grande, contrastada y en Braille a una altura que debe estar comprendida entre 1'00 y 1'40m.

- **Pintado de señalización horizontal con el símbolo internacional de accesibilidad (Aparcamientos reservados).** Con estas actuaciones se garantiza la señalización correcta de las plazas reservadas tanto para los usuarios de las mismas como para el resto de las personas
- **Colocación de señal vertical con el símbolo internacional de accesibilidad (Aparcamientos reservados).** Con estas actuaciones se garantiza la señalización correcta de las plazas reservadas tanto para los usuarios de las mismas como para el resto de las personas.
- **Colocación de señal vertical de prohibición de aparcamiento (Aparcamientos reservados).** Con estas actuaciones se garantiza la señalización correcta de las plazas reservadas tanto para los usuarios de las mismas como para el resto de las personas.
- **Suministro y colocación de franja señalizadora táctil en cruces de itinerario con Bidegorri.** Dado que en ocasiones existen cruces en los itinerarios peatonales cruzan de manera clara el Bidegorri, se proyecta la señalización de dichos cruces con pavimento táctil. Las dimensiones que se han dado a esta franja es de 2 m x 1 m.

En las paradas de autobús (PB) detectadas en DURANGO, las intervenciones relacionadas con la comunicación se centran en la instalación de información y señalización adaptada en marquesinas. Se ha de tener en cuenta que en el resto de paradas de autobús se ha proyectado la instalación de marquesina y se entiende que esta instalación contempla todos los aspectos de señalización correctamente ejecutados.

En las plazas de aparcamiento reservado (AR) estudiadas destacan como intervenciones más comunes la colocación de señalización vertical en las mismas.

No se contemplan los trabajos necesarios para la construcción de nuevas plazas de aparcamiento reservado, ya que se supone que su comunicación y señalética se realizarán de manera adecuada.

6.2. PROPUESTA DE COMUNICACIÓN EN LOS EDIFICIOS

A continuación, se presenta la propuesta de comunicaciones accesibles para los edificios municipales incluidos en el Plan de Accesibilidad. Si bien los presupuestos específicos de comunicaciones de cada edificio ya están recogidos en el Plan de Actuación en los Edificios, se pretende con este apartado diferenciar las intervenciones referidas a las particulares en los edificios, para verlos de forma común.

INTERVENCIÓN	
Franja guía y señalizadora con pintura texturizada exterior	9.802,00 €
Franja guía y señalizadora con pintura texturizada	4.773,00 €
Colocación de señalización de accesibilidad	1.140,00 €
Adecuación de altura del sistema de llamada	300,00 €
Adecuación de altura de mecanismos de accionamiento	2.700,00 €
Señalización de plaza reservada accesible	140,00 €
TOTAL	18.855,00 €

6.3. PRESUPUESTO GENERAL

El presupuesto general de actuación en comunicación y señalización es el siguiente:

PRESUPUESTO COMUNICACIÓN VÍA PÚBLICA	30.189,00 €
PRESUPUESTO COMUNICACIÓN EDIFICIOS	18.855,00 €
PRESUPUESTO COMUNICACIÓN TRANSPORTE	18.340,00 €
TOTAL PRESUPUESTO COMUNICACIÓN	67.384,00 €

7. RESUMEN PRESUPUESTOS DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD

7.1. PRESUPUESTO POR ÁMBITOS

El presupuesto general del Plan de accesibilidad por ámbitos es el siguiente:

PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ÁMBITOS					
PEM	%	Vía Pública	Edificios	Transporte	Total
Presupuesto Total		839.286,34	1.537.268,01	50.290,00	2.426.844,35
Total de Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)		839.286,34	1.537.268,01	50.290,00	2.426.844,35
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	7,00%	58.750,04	107.608,76	3.520,30	169.879,10
Beneficio Industrial	6,00%	50.357,18	92.236,08	3.017,40	145.610,66
Gastos Generales	13,00%	109.107,22	199.844,84	6.537,70	315.489,77
Total de base imponible (B.I)	26,00%	1.057.500,79	1.936.957,69	63.365,40	3.057.823,88
Impuestos (I.V.A)	21,00%	222.075,17	406.761,12	13.306,73	642.143,02
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		1.279.575,95	2.343.718,81	76.672,13	3.699.966,90

7.2. PRESUPUESTO PRIORIDADES

El presupuesto general por prioridades para los cuatro primeros años del Plan de accesibilidad es el siguiente:

PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR PRIORIDADES					
PEM	%	Via Pública	Edificios	Transporte	Total
Presupuesto Total		354.017,50	276.825,80	0	630.843,30
Total de Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)		354.017,50	276.825,80	0,00	630.843,30
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	7,00%	24.781,23	19.377,81	0,00	44.159,03
Beneficio Industrial	6,00%	21.241,05	16.609,55	0,00	37.850,60
Gastos Generales	13,00%	46.022,28	35.987,35	0,00	82.009,63
Total de base imponible (B.I)	26,00%	446.062,05	348.800,51	0,00	794.862,56
Impuestos (I.V.A)	21,00%	93.673,03	73.248,11	0,00	166.921,14
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		539.735,08	422.048,61	0,00	961.783,70

El importe de la fase prioritaria corresponde a parte de la vía pública y de los edificios, lo que supone el 26 % del total de la propuesta de actuación en materia de accesibilidad del municipio.

7.3. PRESUPUESTO FASES POSTERIORES

El presupuesto general para fases posteriores al cuarto año es el siguiente:

PRESUPUESTO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD POR ÁMBITOS		FASES POSTERIORES			
PEM	%	Vía Pública	Edificios	Transporte	Total
Presupuesto Total		485.268,84	1.260.442,21	50.290,00	1.796.001,05
Total de Presupuesto de Ejecución Material (P.E.M)		485.268,84	1.260.442,21	50.290,00	1.796.001,05
Base Imponible (B.I)					
Redacción y dirección de proyectos	7,00%	33.968,82	88.230,95	3.520,30	125.720,07
Beneficio Industrial	6,00%	29.116,13	75.626,53	3.017,40	107.760,06
Gastos Generales	13,00%	63.084,95	163.857,49	6.537,70	233.480,14
Total de base imponible (B.I)	26,00%	611.438,74	1.588.157,18	63.365,40	2.262.961,32
Impuestos (I.V.A)	21,00%	128.402,14	333.513,01	13.306,73	475.221,88
TOTAL PRESUPUESTO GENERAL		739.840,87	1.921.670,19	76.672,13	2.738.183,20

El importe de las fases posteriores corresponde a la totalidad del transporte y a parte de la vía pública y de los edificios, lo que supone el 74 % del total de la propuesta de actuación en materia de accesibilidad del municipio.

Por lo tanto, es lógico y conservador, que se estime realizar parte de las actuaciones totales (Priorizadas en el Plan) del ámbito vía pública de acuerdo a las posibilidades económicas del Ayuntamiento.

7.4. COMPARATIVA DE PRIORIZACIÓN

A continuación, se detalla el porcentaje de cada uno de los ámbitos respecto al total de la propuesta económica realizada (Considerando el PEM):

ÁMBITO	PRESUPUESTO GENERAL	%	PRIORIDAD	%	FASES POSTERIOR	%
VÍA PÚBLICA	839.286,34	34,58%	354.017,50	14,59%	485.268,84	20,00%
EDIFICIOS	1.537.268,01	63,34%	276.825,80	11,41%	1.260.442,21	51,94%
TRANSPORTE	50.290,00	2,07%	0,00	0,00%	50.290,00	2,07%
TOTAL	2.426.844,35	100%	630.843,30	25,99%	1.796.001,05	74,01%

Anexo 1. Conclusión encuesta ciudadana

RESPUESTA A LAS ENCUESTAS SOBRE EL PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE DURANGO (BIZKAIA)



INDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. ASPECTOS ENCUESTADOS.....	4
3. RESULTADO ENCUESTAS Y ADAPTACIÓN AL PLAN DE ACCESIBILIDAD	5

1. ANTECEDENTES

En septiembre del 2020 el Ayuntamiento de Durango contrata a TEAM Ingeniería y Consultoría para la redacción del Plan de Accesibilidad de Durango.

El plan de accesibilidad de Durango se emite con fecha diciembre 2020 y conta de los siguientes documentos:

- ✓ Volumen 1. Aspectos generales y normativa
- ✓ Volumen 2. Vía Pública
- ✓ Volumen 3. Edificios
- ✓ Volumen 4. Transporte
- ✓ Volumen 5. Comunicación
- ✓ Volumen 6. Síntesis del plan de accesibilidad.

Dado que no hay mejor conocedor de las limitaciones existentes en materia de accesibilidad en el municipio de Durango que los propios ciudadanos que los sufren diariamente, hace especial hincapié en la importancia de su colaboración para establecer los criterios de prioridad de actuación en base a sus necesidades.

Es por ello, que con fecha 23 de noviembre y hasta el día 30 del mismo mes, se colgó en la web del Ayuntamiento de Durango una presentación sobre la importancia del plan de accesibilidad y los aspectos estudiados animando a la ciudadanía a opinar y hacer propuestas.

Estas propuestas se estudian tanto por el ayuntamiento como por TEAM Ingeniería y Consultoría para la incorporación en el Plan de Accesibilidad de Durango.

2. ASPECTOS ENCUESTADOS

A continuación, se enumeran los aspectos encuestados a los ciudadanos para la mejora en accesibilidad:

Volumen 2. Vía Pública (circuitos amigables):

CIRCUITOS AMIGABLES:

- ❖ RECORRIDO 0. Itinerario central del municipio.
- ❖ RECORRIDO 1. Itinerario oeste del municipio.
- ❖ RECORRIDO 2. Itinerario norte del municipio.
- ❖ RECORRIDO 3. Itinerario este del municipio.
- ❖ RECORRIDO 4. Itinerario sur del municipio.

Volumen 3. Edificios

- ❖ Landako Eskola
- ❖ Udaltzaingoa
- ❖ Kurutzesantu Museoa
- ❖ Ezkurdiko Frontoia
- ❖ Zabalarra Eskola
- ❖ LESA
- ❖ EPA

3. RESULTADO ENCUESTAS Y ADAPTACIÓN AL PLAN DE ACCESIBILIDAD

A continuación, se hace un resumen del resultado de las encuestas agrupadas por elementos estudiados.

Cabe decir, que aquellos aspectos que por no considerarse un tema de accesibilidad no se puedan incluir en el Plan, el ayuntamiento los tendrá en consideración para dar respuesta de la manera más breve posible.

La presente tabla muestra la puntuación media en los diferentes aspectos encuestados acerca de la vía pública:

ITINERARIO/ASPECTO ENCUESTADO	Anchura aceras	Pnte	Pasos peatonales	Obstáculos	Mobiliario urbano accesible
Media Itinerario 0	3	4	3	3	3
Media Itinerario 1	3	4	3	3	3
Media itinerario 2	3	4	4	3	4
Media Itinerario 3	3	3	2	2	3
Media itinerario 4	2	3	3	3	2

VOLUMEN 2. VÍA PÚBLICA

Recorrido 0. Itinerario central del municipio. Casco Viejo



El resumen de las mejoras de accesibilidad solicitadas por los ciudadanos en la encuesta realizada en relación a este recorrido es el siguiente:

- El suelo del casco Viejo es resbaladizo sobre todo en días lluviosos
- Iluminación en el casco viejo, sobre todo en el pórtico de Santa María.
- El adoquín es demasiado pivotante para las sillas de ruedas.
- Aceras de la calle San Francisco demasiado estrechas.
- Peatonalización de Kurutzaga.
- Fuentes no accesibles.
- Se solicitan mas bancos y papeleras de manera general en el recorrido.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

Con respecto a este itinerario, en el plan de accesibilidad se ha incluido el cambio de adoquín en aquellos puntos del casco viejo que se consideran resbaladizos.

En el plan de accesibilidad se ha estudiado la anchura de las aceras, por ello aquellas aceras que no cumplan normativa de accesibilidad de a propuesto una partida económica para la ampliación de las mismas.

Se ha estudiado de cara a la accesibilidad la totalidad del mobiliario urbano existente en el municipio de Durango es por ello que en este estudio se encuentran las fuentes.

En la propuesta económica del plan de accesibilidad se ha incluido un porcentaje para la instalación de bancos y papeleras accesibles en los itinerarios estudiados.

Recorrido 1. Itinerario Oeste del municipio (Ezkurdi-Aramotz)



El resumen de las mejoras de accesibilidad solicitadas por los ciudadanos en la encuesta realizada en relación a este recorrido es el siguiente:

- Mejorar los accesos a los pasos de peatones y la visibilidad de los mismos.
- Falta de bancos en este itinerario.
- Iluminación.
- Peatonalización de la calle Ezkurdi.
- Podar los árboles de la avenida.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

El plan de accesibilidad ha estudiado todos los pasos peatonales existentes en los itinerarios marcados.

En la propuesta económica del plan de accesibilidad se ha incluido un porcentaje para la instalación de bancos y papeleras accesibles en los itinerarios estudiados.

- **Recorrido 2. Itinerario Norte del municipio (Ibaizabal-Landako)**



El resumen de las mejoras de accesibilidad solicitadas por los ciudadanos en la encuesta realizada en relación a este recorrido es el siguiente:

- Mejorar las baldosas de la calle.
- Altura de seto de la avenida y mejorar la visibilidad en paso de peatones.
- Poner paso de cebra Mikeldi-Juan de Olazarna.
- Iluminación de manera general en todo Durango.
- Mas bancos y papeleras de manera general en este itinerario.
- Las terrazas de los bares estrechan las aceras de manera excesiva.
- Embaldosado de los alrededores de Landako Gunea.
- Acceso a los contenedores.

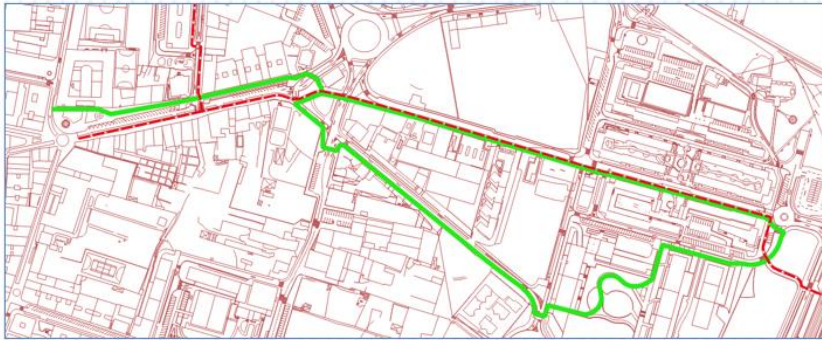
Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

Al igual que en los recorridos anteriores, en la propuesta económica del plan de accesibilidad se ha incluido un porcentaje para la instalación de bancos y papeleras accesibles.

Se ha estudiado el acceso a los contenedores e incluido en el plan de Accesibilidad.

El embaldosado de los alrededores del Landako Gunea se ha estudiado y está incluido en el mismo edificio.

- **Recorrido 3. Itinerario Este del municipio (Kurutzaga- San Fausto)**



El resumen de las mejoras de accesibilidad solicitadas por los ciudadanos en la encuesta realizada en relación a este recorrido es el siguiente

- Iluminación en este itinerario.
- Estado pésimo de las aceras sobre todo la que baja de San Fausto a Olajauregui.
- Visibilidad en los pasos de peatones.
- Mas bancos y papeleras de manera general en este itinerario.
- Coches aparcados en las aceras.
- Fuente de Kurutzaga está malgastando agua continuamente.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

Al igual que en los itinerarios anteriores, en el plan de accesibilidad de Durango se ha estudiado el estado y la anchura de las aceras incluidas en los itinerarios.

En la propuesta económica del plan de accesibilidad se ha incluido un porcentaje para la instalación de bancos y papeleras accesibles en los itinerarios estudiados.

- **Recorrido 4. Itinerario Sur del municipio (Intxaurreondo-Tabira)**



El resumen de las mejoras de accesibilidad solicitadas por los ciudadanos en la encuesta realizada en relación a este recorrido es el siguiente:

- Mejorar las anchuras de las aceras, sobre todo en Tabira.
- Poner baños públicos, wifi, alumbrado, quitar la OTA.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

En el plan de accesibilidad de Durango se ha estudiado el estado y anchura de todas las aceras incluidas en los recorridos que forman el plan y se ha presupuestado la adaptación de las mismas para cumplir la normativa de accesibilidad.

VOLUMEN 3. EDIFICIOS

Se presenta a continuación el análisis de las respuestas recibidas en la encuesta realizada a los ciudadanos de Durango en relación con la accesibilidad de los edificios municipales objeto de estudio en el Plan de Accesibilidad.

De forma resumida, las opiniones de cada uno de los edificios han sido:

Edificio	Calificación
Landako eskola	Buena
LESA	Buena
Kurutzesantu museoa	Buena
Udaltzaingoa	Mala
Ezkurdiko frontoia	Mala
Zabalarra eskola	Aceptable
EPA	Aceptable

Y el número de opiniones y la valoración recibida para cada uno de los edificios se indican en la tabla, con las calificaciones en los apartados existentes en la encuesta:

Edificio	Número opiniones	Facilidad acceso	Accesibilidad zonas comunes	Localización dependencias	Accesibilidad aseos	Adecuación mobiliario
Landako eskola	1	4	4	4	4	3
LESA	8	4,4	4,1	4,1	3,1	3,3
Kurutzesantu museoa	2	4	4	4	4	4
Udaltzaingoa	9	2,1	1,8	2	1,9	2
Ezkurdiko frontoia	15	2	2,1	2,7	1,8	2,3
Zabalarra eskola	3	3	3	2,4	3	1,7
EPA	1	4	3	3	3	2

En general, las calificaciones más bajas y los comentarios hacen referencia a los edificios de Udaltzaingoa y del frontón Ezkurdi. Para estos edificios, en el Plan de accesibilidad, estas carencias están detectadas y se ha previsto su subsanación.

En el caso de Udaltzaingoa, hay un proyecto de reforma en el que donde se modifican los espacios interiores y la entrada, prevista por Zeharkalea.

En el caso del frontón Ezkurdi, hay contemplada una remodelación interior, la adecuación del frontón a condiciones de accesibilidad y la redistribución de espacios.

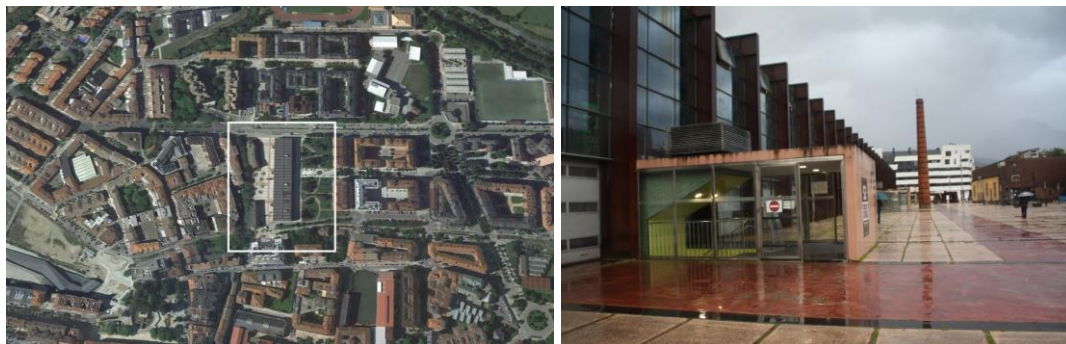
Se presenta un análisis específico por cada edificio.

Edificio 1. Landako eskola)



Únicamente hay una calificación y la valoración general es buena. No se han recibido comentarios de este edificio.

Edificio 2. LESA



En general, las calificaciones son buenas y no hay comentarios, aunque las valoraciones más bajas hacen referencia a la accesibilidad en aseos y mostradores adaptados.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

Las actuaciones contempladas en el edificio contemplan la adecuación del mostrador de atención en el edificio Elkartegi y del pavimento exterior, en aseos únicamente se ha previsto la instalación de cartelería y alarmas.

Edificio 3. Kurutzesantu museoa



Solamente hay dos calificaciones del museo y la valoración general es buena. El único comentario hace referencia al deterioro exterior.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

El exterior del edificio no se ha analizado en el estudio.

Edificio 4. Udaltzaingoa



Se han recibido bastantes calificaciones y comentarios (9), que en general hacen referencia a las dificultades para el acceso a personas con movilidad reducida y dificultades para abrir y cerrar la puerta de entrada.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

En el análisis del edificio se habían detectado dificultades tanto en los accesos como en la distribución de dependencias y comunicación interior; está prevista una actuación global en el espacio para la redistribución de estancias.

Edificio 5. Ezkurdiko frontoia



Ezkurdiko frontoia: es el edificio del que se ha recibido un mayor número de calificaciones y comentarios (15). La mayoría de ellos no hacen referencia a la accesibilidad, sino al estado general del edificio, solicitando una rehabilitación general.

En relación con las calificaciones, son bajas en todos los aspectos valorados, destacando negativamente la accesibilidad a los aseos.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

En el análisis realizado en el Plan de accesibilidad se han constatado y reflejado esas dificultades para el acceso de personas con movilidad reducida; en el edificio se ha contemplado una remodelación interior, la adecuación del frontón a condiciones de accesibilidad y la redistribución de espacios.

Edificio 6. Zabalarra eskola



Zabalarra eskola: solamente hay dos calificaciones y la valoración general es regular. Los comentarios hacen referencia a la falta de bancos.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

El número de bancos existentes no se ha analizado en el Plan de accesibilidad, ya que únicamente se han evaluado las condiciones de adaptación de los actuales.

Edificio 7. EPA



Únicamente hay una calificación y la valoración general es aceptable. La valoración es pobre en relación con la calefacción y el mobiliario, pero no se aportan más detalles.

Adaptación de las propuestas al Plan de Accesibilidad

En el análisis de accesibilidad, se han previsto adecuaciones de mobiliario en exterior, pasamanos en interior y la adecuación del mobiliario (sillas) a condiciones de accesibilidad.