

PLAN DE ACCESIBILIDAD

DEL MUNICIPIO DE DURANGO (BIZKAIA)

VOLUMEN Nº1. ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA



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 1: ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA

HOJA DE CONTROL

Proyecto		PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO DE DURANGO (BIZKAIA)		Nº Proyecto:	
Documento		VOLUMEN 1: ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA		20-018	
				Referencia	
Versión		Fecha	Fichero	VOLUMEN 1. ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA.docx	
0	Noviembre 2020	Descripción		Volumen 1. Aspectos generales y normativa	
			Preparado	Revisado	Aprobado
		Nombre			
			Begoña Azanza Team Ingeniería	Jon Caño Team Ingeniería	Jon Caño. Team Ingeniería

VOLUMEN 1: ASPECTOS GENERALES Y NORMATIVA

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ANTECEDENTES	2
3. NORMATIVA.	4
3.1. Normativa Comunidad Autónoma Vasca	5
3.2. Normativa Estatal	6
4. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO	8
4.1. Ubicación	8
4.2. Vías de comunicación	8
4.3. Análisis municipio	9
5. DEFICINICIONES.....	10
5.1. Accesibilidad	10
5.2. Movilidad	11
5.3. Barreras	11
5.4. Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías.	12
5.5. Personas afectadas por las barreras.....	13
6. OBJETIVOS DEL PLAN	14
7. AMBITO DEL PLAN	16
7.1. Urbanismo	16
7.2. Edificación.....	16
7.3. Transporte	17
7.4. Comunicación	17
8. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN	18
9. METODOLOGIA	20
9.1. Urbanismo	21
9.2. Edificios.....	23
9.3. Transporte	24
9.4. Comunicación	25

1. INTRODUCCIÓN.

En la actualidad, se debe prestar especial atención al hecho de que un amplio sector de la población está compuesto por personas mayores, personas con algún tipo de discapacidad y todas las que, por diferentes motivos, tienen dificultades en su relación con el entorno.

Estas personas ven condicionada su forma de vida en nuestras ciudades y deben encontrar una respuesta adecuada a sus necesidades para que puedan desarrollar plenamente su capacidad de relacionarse y participar en la vida social.

Los Ayuntamientos, conscientes de esta situación dedican grandes esfuerzos y recursos al rediseño urbanístico del entorno, y la ciudadanía es sensible y receptiva a estas actuaciones.

Los Planes de Accesibilidad son un instrumento de planificación y ordenación de las actuaciones que se van a desarrollar en el municipio, mediante un diagnóstico y una posterior lista de propuestas de actuación y prioridades.

Así, el plan de accesibilidad tiene las siguientes características:

- Plan particularizado y adecuado a cada ciudad, teniendo en cuenta en detalle el estado actual de la misma y previendo su desarrollo futuro.
- Dar respuestas a las verdaderas necesidades de la ciudadanía, mejorado la calidad de su vida, si bien las beneficiarias más inmediatas serán las personas que tienen dificultad de movilidad.
- Formación adecuada dirigida a las personas responsables, autoridades y técnicos municipales.
- Seguimiento adecuado en cada caso en particular.
- Participación, ya que es importante fomentar mecanismos de participación ciudadana.

Por lo tanto, este Plan de Accesibilidad propone las intervenciones y los criterios necesarios en los entornos del espacio público, la edificación, el transporte y la comunicación.

2. ANTECEDENTES

A la hora de plantear un proyecto, se debe tener en cuenta que se consiga que el espacio en que habitualmente se transita y vive sea accesible.

Conseguir que esto sea una realidad es responsabilidad de los equipos técnicos municipales, que en las acciones que se emprenden, tanto en materia de urbanismo como de edificación, han de actuar con el conocimiento y criterio necesarios como para que toda obra y adaptación sean siempre accesibles.

Por todo ello, a la hora de abordar la realización de actuaciones en materia de accesibilidad hay que tener en cuenta las siguientes premisas:

- La Accesibilidad es calidad de vida para todas las personas, tanto para las que lo habitan como para las que la visitan.
- La Accesibilidad significa una mayor libertad y autonomía de la ciudadanía, evitando dependencias no deseadas.
- La Accesibilidad no es un aspecto limitador en el diseño, sino que incorpora nuevas especificaciones al mismo.
- La Accesibilidad tiene que estar incluida en el diseño general de la ciudad en lugar de ser un añadido para las personas con discapacidad.
- La Accesibilidad planificada no supone un sobrecoste en el presupuesto de inversiones, sino que se acaba convirtiendo en un valor añadido.

Abordar un proceso de transformación de la ciudad no puede hacerse sin tener una visión de conjunto y sin disponer de un diagnóstico que determine la situación actual, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

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

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.

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

Por tanto, el Plan de Accesibilidad de DURANGO es válido desde la presente fecha y hasta que no se realicen futuras actualizaciones o modificaciones, ya que recoge todas las intervenciones necesarias para la adaptación a la accesibilidad de todos los ámbitos municipales.

3. 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.

A continuación, se incluye una relación de las disposiciones legales de que influyen en materia de accesibilidad y de construcción.

3.1. Normativa Comunidad Autónoma Vasca

La normativa específica sobre Accesibilidad y Eliminación de Barreras vigente en la actualidad y aplicable en este caso es la siguiente:

- LEY 20/1997, de 4 de diciembre, para la PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD, (B.O.P.V. nº 246 del 24/12/1997)
- DECRETO 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD DE LOS ENTORNOS URBANOS, ESPACIOS PÚBLICOS, EDIFICACIONES Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN (B.O.P.V. nº 110 del 12/6/2000).
- DECRETO 42/2005, de 1 de marzo, de MODIFICACIÓN DEL DECRETO por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación (B.O.P.V. nº 49 del 11/03/2005).
- DECRETO 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las NORMAS TÉCNICAS SOBRE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE (B.O.P.V. nº 142 del 24/7/2001).
- DECRETO 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la TARJETA DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD y se adapta al modelo comunitario uniforme (B.O.P.V. nº 248 del 29/12/2000).
- LEY 10/2007, de 29 de junio, sobre PERROS DE ASISTENCIA para la Atención a Personas con Discapacidad. (B.O.P.V. de 20-7-07).
- GUÍA DE APLICACIÓN DE LA NORMATIVA TÉCNICA VIGENTE EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO (JULIO 2012).

3.2. Normativa Estatal

La normativa específica sobre Accesibilidad y Eliminación de Barreras vigente en la actualidad y aplicable en este caso es la siguiente:

- Constitución Española. Artículos 9, 14, 41, 47 y 49. (B.O.E. de 29-12-78).
- Ley 13/1982, de 7 de abril, de Integración Social de los Minusválidos. (B.O.E. de 30-4-82).
- Real Decreto 3250/1983, de 7 de diciembre, por el que se regula el uso de perros-guía para deficientes visuales. (B.O.E. de 2-1-84).
- Orden de 18 de junio de 1985, por la que se establecen las normas sobre el uso de perros-guías para deficientes visuales. (B.O.E. de 27-6-85).
- Real Decreto 556/89, de 19 de Mayo, por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios. (B.O.E. de 23-5-89).
- Ley 15/1995, de 30 de mayo, sobre límites del dominio sobre inmuebles para eliminar barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad. (B.O.E. de 31-5-95).
- Ley 8/1999, de 6 de abril, de Reforma de la Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre Propiedad Horizontal (BOE de 8 de Abril de 1999)
- Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico. (B.O.E. de 12-7-02).
- Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (B.O.E. de 3-12-03).
- Real Decreto 1030/2006, de 15 de septiembre, por el que se establece la cartera de Servicios comunes del Sistema Nacional de Salud y el procedimiento para su actualización. (B.O.E. de 16-9-06).
- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia. (B.O.E. de 15-12-06).
- Real Decreto 1414/2006, de 1 de diciembre, por el que se determina la Consideración de Persona con Discapacidad a los efectos de la Ley 51/2003 de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (BOE de 16 de diciembre de 2006).
- Real Decreto 1417/2006, de 1 de diciembre, por el que se establece el Sistema Arbitral para la Resolución de Quejas y Reclamaciones en Materia de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad por Razón de Discapacidad. (BOE de 13 de diciembre de 2006).
- Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo, por el que se establecen las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado. (B.O.E. de 24-3-07).

- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. (B.O.E. de 11-5-07).
- Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordo-ciegas. (B.O.E. de 24-10-07).
- Real Decreto 1494/2007, de 12 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre las condiciones básicas para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías, productos y servicios relacionados con la sociedad de la información y medios de comunicación social. (B.O.E. de 21-11-07).
- Orden SCO/3422/2007, de 21 de noviembre, por la que se desarrolla el procedimiento de actualización de la cartera de servicios comunes del Sistema Nacional de Salud. (B.O.E. de 28-11-07).
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. (B.O.E. de 4-12-07).
- Ley 49/2007, de 26 de diciembre, por la que se establece el régimen de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad. (B.O.E. de 27-12-07).
- Ley 56/2007, de 28 de diciembre, de Medidas de Impulso de la Sociedad de la Información. (B.O.E. de 29-12-07).
- Orden PRE/446/2008, de 20 de febrero, por la que se determinan las especificaciones y características técnicas de las condiciones y criterios de accesibilidad y no discriminación establecidos en el Real Decreto 366/2007, de 16 de marzo. (B.O.E. de 25-02-08).

4. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO

4.1. Ubicación

Durango es un municipio de Bizkaia, en la comunidad autónoma del País Vasco. Ubicado en la comarca del Duranguesado, cuenta con una población de 29.328 habitantes (2017). Se considera, por actividad económica y número de habitantes, la población más importante de la provincia después de las varias que conforman el Gran Bilbao.

Con una superficie de 10,79 km², Durango ocupa un espacio abierto en la orilla izquierda del río Ibaizabal.

Por lo que se refiere a geografía política, Durango limita, comenzando por el norte y siguiendo en sentido horario, con: Iurreta, Abadiño, Izurza, Mañaria, Dima, y Amorebieta-Etxano.

Durango ha experimentado un crecimiento demográfico continuo, a partir de 1940 al amparo de las numerosas industrias instaladas en sus cercanías. Esta tendencia experimentó un estancamiento en la década de los 80 como consecuencia de la crisis económica. Este aumento, en gran medida, ha sido consecuencia de la llegada de inmigrantes de las zonas rurales del duranguesado y comarcas litorales de Bizkaia, y sobre todo de otras regiones. Hecho que explica la juventud de su pirámide de edades.

Durango es una ciudad media de servicios, estratégicamente colocada en la geografía de la comunidad autónoma. Tiene un importante sector industrial dedicado principalmente a la fundición y fabricación de herramientas. Es cabeza de una comarca que ocupa el valle medio y alto del río Ibaizabal, donde el sector servicios se encuentra muy desarrollado en las áreas de comercio, servicios públicos, transportes, bancos y seguros.

4.2. Vías de comunicación

Durango dispone de buenas comunicaciones por carretera. Cuenta con un rápido acceso a la autopista Bilbao-Donosti (AP8), a la carretera N-634 (Bilbao - Donostia-San Sebastián) y a la N-636 (Vitoria-Gasteiz).

Además, cuenta con una estación de tren en el centro de la ciudad en la línea que comunica Bilbao con Donosti-San Sebastián.

Por otro lado Durango dispone varias estaciones de autobús repartidas por el municipio, que comunica esta ciudad con diferentes pueblos del Duranguesado, con Bilbao y con Donostia-San Sebastián.

4.3. Análisis municipio

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

- **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.
- **Itinerario 1. Ezkurdi-Aramotz.** Se trata del itinerario que une la zona Oeste de la ciudad con el itinerario central. Comprende las calles Trenbide, Sasikoa, Pagasarri, Askatasuna hasta llegar a la Ezkurdi Plaza.
- **Itinerario 2. Ibaizabal-Landako.** Une la zona Norte de la ciudad con el itinerario central. Este itinerario comprende las calles Ibaizabal Auzunea Etxaldea, Murueta Torre Auzunea Etxetaldea, Avenida de Landako y Txibitena Auzoa.
- **Itinerario 3. Kurutziaga-San Fausto.** Une la zona Este de la ciudad con el itinerario central. Comprende las calles Kurutziaga, Zeharmendieta, Unda Torre y Montorreta.
- **Itinerario 4. Intxaurreondo-Tabira.** Comprende las calles Intxaurreondo, Laubideta, Zubiaurrea y Pinondo Plaza.

Con estos datos previos, se realiza el trabajo de campo para determinar la situación actual de la accesibilidad de la vía pública en DURANGO, y poder así tomar decisiones sobre las intervenciones necesarias.

5. DEFICINICIONES

Para la mejor comprensión e interpretación de los contenidos del Plan de Accesibilidad, se explican a continuación los conceptos básicos relacionados con la Accesibilidad, tal y como se definen en la mayoría de las Leyes de Promoción de la Accesibilidad.

5.1. Accesibilidad

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

El concepto de Accesibilidad va unido al de movilidad, es decir, poder moverse, poder trasladarse con facilidad y comodidad, ser autónomos.

Algunas definiciones relevantes son las siguientes:

- *"Se entiende por accesibilidad aquella característica del urbanismo, de las edificaciones, del transporte y de los sistemas y medios de comunicación sensorial, que permite su uso a cualquier persona con independencia de su condición física, psíquica o sensorial".*
- *"Se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, la edificación, el transporte o los medios de comunicación que permite a cualquier persona su utilización".*

5.2. Movilidad

El concepto de la movilidad es la cualidad de los seres vivos que les permite utilizar o relacionarse con el medio.

Las limitaciones de esta característica en las personas nos permiten diferenciar entre personas con limitaciones y personas con movilidad reducida:

- *"Se considera a las personas en situación de limitación cuando temporal o permanentemente tienen limitada su capacidad de relacionarse con el medio o de utilizarlo".*
- *"Se entiende por persona con limitaciones aquella que temporal o permanentemente tiene limitada la capacidad de utilizar el medio o relacionarse con él".*
- *"Se entiende por persona con movilidad reducida aquella que tiene limitada temporal o permanentemente la posibilidad de desplazarse".*

Accesibilidad y movilidad son, pues, dos conceptos relacionados, uno referido al medio y el otro a las personas. La supresión de barreras "accesibiliza" el medio y permite la movilidad.

5.3. Barreras

Las barreras son todos los obstáculos e impedimentos que dificultan o impiden la movilidad o accesibilidad al medio.

En el medio físico, barreras arquitectónicas son todos aquellos impedimentos, trabas u obstáculos físicos que limitan o impiden la movilidad de las personas, clasificándose en:

- Barreras Arquitectónicas Urbanísticas (B.A.U.).
- Barreras Arquitectónicas en la Edificación (B.A.E.).
- Barreras Arquitectónicas en los Transportes (B.A.T.).
- Barreras en las Comunicaciones Sensoriales (B.C.S.).

Las barreras impiden la accesibilidad al medio físico, pero también, como consecuencia de ello, al mundo de la cultura, el trabajo y la vida social y es aquí donde se producen las situaciones de minusvalía.

5.4. Deficiencias, Discapacidades y Minusvalías.

Las principales definiciones de estos aspectos son las siguientes:

- *“Deficiencia, dentro de la experiencia de la salud, toda pérdida o anormalidad de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica.”*
- *“Discapacidad es toda restricción o ausencia, debida a una deficiencia de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para ser un ser humano.”*
- *“Minusvalía, por fin, es la situación desventajosa para un individuo determinado, consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad, que limita o impide el desempeño de un rol que es normal en su caso, en función de su edad, sexo y factores sociales y culturales que pudiesen concurrir”*

No toda deficiencia debe comportar, por tanto, una discapacidad, ni toda persona con deficiencias o discapacidades ha de encontrarse forzosamente en una situación de desventaja definible como minusvalía. La minusvalía representa la socialización de una deficiencia o discapacidad, y refleja, por ello, las consecuencias de tipo cultural, social económico o ambiental que para el individuo se derivan de la presencia de la deficiencia o discapacidad. En la medida que esas consecuencias no aparezcan, o no tengan suficiente incidencia, no existirá pues, una situación de minusvalía.

Para establecer las deficiencias que afectan a la población se agrupan en los siguientes cuatro apartados, que no son excluyentes puesto que las personas que padecen más de un tipo de deficiencia pueden estar incluidas a la vez en dos o más de ellos:

- Deficiencias físicas: afectan a personas que padecen problemas físicos tales como amputaciones, parálisis de movilidad y enfermedades crónicas que les impiden llevar una vida normal, o que les obliga a utilizar determinadas ayudas técnicas.
- Deficiencias sensoriales: afectan a personas con problemas serios de visión, audición o lenguaje, tales como la ceguera, la falta de un ojo o la pérdida grave de visión.
- Deficiencias psíquicas: afectan a personas con enfermedades o trastornos mentales tales como el mongolismo o los problemas serios de madurez y desarrollo en niños y jóvenes.
- Deficiencias de relación: en este apartado hemos querido reflejar de una forma específica la situación de aquellas personas que debido a diferentes causas, presentan conductas que dificultan gravemente la convivencia.

5.5. Personas afectadas por las barreras.

Los grupos de personas a los que afectan las barreras son los siguientes:

- **Personas con discapacidad para comprender.** A quienes afectan especialmente las barreras del lenguaje hablado o escrito y de las representaciones gráficas, por lo que es de gran importancia la simplicidad y claridad de los mensajes.
- **Personas con discapacidad para hablar.** En este caso las barreras se encuentran en los medios de comunicación en los que es necesario emplear la voz.
- **Personas con discapacidad para escuchar.** En el caso de pérdida total encuentran barreras en la ausencia o deficiencia del reflejo visual o corporal de una información sonora, en el caso de disminución auditiva influye de manera determinante el nivel de ruidos.
- **Personas con discapacidad para ver.** En caso de ceguera encuentran barreras en la inadecuada disposición de equipamientos, mobiliario urbano, arbolado, etc., así como en lugares con elevado nivel de ruido, que les hace perder sus referencias sonoras. En caso de disminución de la visión las barreras son producidas por inadecuada ubicación de la información, caracteres reducidos o iluminación deficiente, así como por ausencia de contraste o deslumbramientos.
- **Personas con discapacidad visceral.** Encuentran barreras en la utilización de elementos que no pueden manejar (por ejemplo, puertas pesadas) o que exigen gran rapidez (por ejemplo, cruzar una calzada o acceder a un medio de transporte).
- **Personas con discapacidad manual.** Encuentran barreras en el manejo de determinados elementos (teléfonos, interruptores eléctricos, cerraduras, pomos de puertas, griferías, etc.), en su alcance (por acortamientos) o en el hecho de no poder asirse adecuadamente.
- **Personas con discapacidad motriz (ambulante y no ambulante).** Encuentran barreras en: los pavimentos inadecuados, las puertas y ámbitos de paso estrechos, los torniquetes, los desniveles, bordillos de aceras sin rebajar, acceso a los medios de transporte, las plazas de aparcamiento estrechas, las escaleras, la altura inadecuada de elementos o dispositivos, así como en la imposibilidad de acercamiento (en el caso de personas usuarias de silla de ruedas).

La existencia de más de una deficiencia en la persona origina situaciones de discapacidad más severas, al concurrir las limitaciones y estar afectados por varios tipos de barreras.

Otros colectivos afectados también de manera muy directa son las personas ancianas, las mujeres embarazadas, las personas adultas con niños o niñas pequeñas en brazos, en cochecito o transportando bultos, las personas de tamaño inusual (personas obesas o afectadas de enanismo) y las personas accidentadas o convalecientes, entre otros.

6. OBJETIVOS DEL PLAN

El Plan de Accesibilidad es una figura del planeamiento que recoge las actuaciones que se deben realizar para hacer accesible un pueblo o ciudad en fases de trabajo, con una planificación en el tiempo y un mejor aprovechamiento de los recursos económicos.

La redacción y ejecución del Plan permite llevar a cabo una auditoria de accesibilidad de la ciudad para conocer su estado actual, y planificar y diseñar una estrategia política y técnica para que el Plan sea económicamente asumible y cronológicamente aceptable.

El Plan de Accesibilidad permite establecer una política municipal inequívoca en materia de accesibilidad y dar a conocer a la ciudadanía la situación actual de su municipio, así como una visión a corto, medio y largo plazo de la transformación que este va a tener.

El Plan debe servir como herramienta para que los servicios técnicos que acometan proyectos de intervención en los ámbitos mencionados, tengan un elemento de referencia. Las propuestas que desde éste se realizan deben servir de apoyo, pero nunca constreñir el diseño o la planificación, sujeta a otros muchos condicionantes.

Hay que tener en cuenta que, a partir del Plan, todos los nuevos proyectos municipales deberían incorporar las especificaciones de accesibilidad dentro de la etapa de diseño.

Así, los objetivos planteados a la hora de abordar la elaboración del presente Plan de Accesibilidad, son los siguientes:

- Detectar, 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, seguridad y dignidad.
- 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 infantiles, y edificios municipales y de servicios, elementos de comunicación y de transporte) sea accesible en un plazo razonable.

7. AMBITO 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.

7.1. Urbanismo

En el presente Plan se incluyen todos los itinerarios de interés peatonal marcados por el Ayuntamiento, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Ampliación de aceras para permitir el cruce simultáneo de una persona caminando y otra que va en silla de ruedas.
- Plataformas únicas en aquellas calles estrechas en las que el peatón no puede circular de manera segura.
- Construcción de pasos peatonales a nivel de la calzada.
- Reordenación de los elementos de mobiliario urbano, de señalización y comerciales, procurando que estos estén siempre en el lado externo de la calzada.
- Eliminar aquellos elementos que sean inaccesibles, sustituyéndolos por otros de diseño correcto cuando sea necesario.

7.2. Edificación

En el presente plan se incluyen todos los edificios de titularidad municipal teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Resolver el acceso al edificio.
- Resolver todos los desniveles internos en los recorridos.

- Ubicar ascensores para permitir el acceso a las plantas superiores.
- Situar como mínimo un lavabo adaptado en cada una de las plantas.
- Adaptar tanto los lavabos de hombres como los de mujeres.
- Proponer campañas de difusión y de incentivos hacia los comerciantes para que hagan accesibles sus locales.

7.3. Transporte

En el apartado de transporte se incluyen todos los elementos del transporte, o aspectos relacionados con éstos, ya sean fijos (como las marquesinas) o móviles (como las unidades de transporte), de los que el Ayuntamiento es titular.

Se incluye en el ámbito del plan el análisis de las plazas de aparcamiento reservado para Personas con Movilidad Reducida.

También se incluye los puntos de cruce de Bidegorri con los itinerarios peatonales marcados por el ayuntamiento.

En el Plan se han estudiado, entre otros, los siguientes aspectos:

- Tener paradas confortables.
- Disponer de aparcamientos reservados en los entornos de todos los centros de interés municipal.
- Los cruces de itinerarios peatonales y bidegorri deben estar bien diferenciados y señalizados para no ser puntos de cruce problemáticos para todos los peatones.

7.4. 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).

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.

8. 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.
- **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.

Los criterios de priorización que se utilizarán para definir el grado de interés y de urgencia, son los siguientes:

- **Urgencia**
 - Número de personas usuarias concretas con problemas de movilidad.
 - Riesgo (pavimentos deslizantes, desniveles sin barandillas, etc.).
 - Existen situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.
- **Rentabilidad social**
 - Aquellas actuaciones que beneficien a un número más alto de personas.
- **Previsión en programa de actuación municipal o de otras entidades.**
 - Las actuaciones programadas que correspondan a obras de renovación municipales o de otras entidades se colocarán en el plan de etapas de acuerdo con la previsión municipal y si se considera que son prioritarias.
- **Demanda de asociaciones y del proceso de participación ciudadana.**
 - El conocimiento que aportan las asociaciones de vecinos y las entidades de una población, debe tenerse muy en cuenta, pues refleja la percepción de los ciudadanos ante de los problemas de accesibilidad.
- **Económico**
 - La capacidad presupuestaria del municipio condicionará las decisiones referentes a los tipos de actuación y también en qué momento se tendrá la capacidad necesaria para afrontar determinados gastos. Esto es de gran importancia pues se trata de un Plan plurianual, y en general los municipios hacen los presupuestos por anualidades y sólo estudios puntuales de inversiones a más largo plazo.
 - También debe hacerse un análisis económico con el objetivo de poder coordinar las inversiones, con posibles subvenciones e inversiones en accesibilidad de otras administraciones o entidades en el municipio.
- **Disponibilidad y facilidad técnica de ejecución**
 - La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones las retrasarán en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

9. METODOLOGIA

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.

9.1. 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.

Mediante las fichas y planos elaborados para la recogida de datos, se recoge la siguiente información:

- Aceras estrechas.
- Inexistencia de acera.
- Plataforma única existente.
- Caminos.
- Tramos sin urbanizar.
- Vados peatonales accesibles y practicables.
- Inexistencia de vados.
- Puntos peligrosos, elementos que por su ubicación o diseño suponen peligro.
- Estado y tipologías de pavimentos.
- Elementos Urbanos.
- Mobiliario Urbano.
- Protección de alcorques.
- Colocación de pasamanos.
- Obras y elementos puntuales.

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 itinerarios, 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 cuántos y cuales aspectos analizados pasarán a formar parte de un primer plan cuadrienal, y del mismo modo qué parte se dejan para que sean intervenidos en fases posteriores.

9.2. Edificios

Se analizan los edificios de titularidad municipal, 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 para cada uno de los edificios analizados.

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. Diagnóstico y valoración de la situación actual
- B. Propuesta de soluciones
- C. Valoración estimativa de las soluciones planteadas.

Todos estos datos se recogen en la ficha de inspección de edificios. La ficha de inspección de edificios está estructurada sobre la base de los distintos ámbitos y categorías en los que dividimos los edificios a la hora de su análisis. Se estudian todos los parámetros recogidos en la normativa aplicable.

- **EXTERIORES:** Se trata del espacio, perteneciente al edificio, comprendido entre la vía pública y la entrada al edificio.
 - Acceso principal
 - Espacios exteriores
- **ACCESO AL EDIFICIO:** En esta parte se estudian las puertas de acceso al interior del edificio (estos accesos pueden ser directamente desde la vía pública, si no existen espacios exteriores, o desde los espacios exteriores).
 - Puerta principal edificio
- **INTERIOR DEL EDIFICIO:** Se estudian todos los recorridos y dependencias del edificio, incluso las partes que no son de uso público.

- Vestíbulo
- Recorrido horizontal
- Recorrido vertical
- Dependencias y salas de interés
- Servicios
- Vestuarios y duchas

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.

Todas estas intervenciones se cruzan con las bases de precios y se obtiene el presupuesto de adaptación del edificio.

9.3. Transporte

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

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

Se analiza también la ubicación y la señalización y diseño de las plazas de aparcamiento reservado de uso público, proponiendo la situación idónea dentro de la población.

Se analiza, además, los cruces del bidegorri con los itinerarios estudiados buscando su correcta señalización y delimitación, en todo momento pensando en la seguridad de la población.

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.

9.4. 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, en las paradas de autobús y bidegorri.

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.