



Promotor

AYUNTAMIENTO DE ERRETERIA

2021_02072

**ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE
ACCESIBILIDAD DE ERRETERIA (2022)**

VOLUMEN 2: VIA PÚBLICA

Revisión proyecto

REV. 0

INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	2
2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.....	5
2..1. ITINERARIOS PEATONALES	5
2..2. VADOS PEATONALES	7
2..3. ESPACIOS ABIERTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS	8
2..4. CALLES Y ESPACIOS ABIERTOS ESTUDIADAS EN EL PLAN	9
3. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL.....	16
4. TIPOLOGÍAS DE MOBILIARIO URBANO.....	44
5. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.....	123
6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	127
7. VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN VÍA PÚBLICA.....	128

ANEXO PASO DE PEATONES

ANEXO TRAMOS

ANEXO ZONAS LIBRES

1. INTRODUCCIÓN.

Para la elaboración del presente plan se ha tenido en cuenta la existencia de un plan anterior. Debido a que en los últimos tiempos se han realizado numerosas actuaciones en el municipio de cara a favorecer la accesibilidad, nos encontramos que tanto las propuestas técnicas, los presupuestos y las prioridades recogidas en el Plan de Accesibilidad anterior no reflejan fielmente la situación actual, por lo que conviene actualizar dicho plan, revisando las propuestas y definiendo nuevas prioridades que respondan a las nuevas necesidades y demandas que en materia de accesibilidad se han ido detectando en la ejecución del antiguo Plan de Accesibilidad.

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.

En este contexto, se enmarca la actualización del Plan de Accesibilidad de Errenteria que refleja la situación actual y que define las prioridades de las nuevas actuaciones a acometer en los siguientes ejercicios.

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

En el transcurso de la historia el espacio público se ha visto sometido a modificaciones en su uso. Las calles se han visto invadidas por una gran cantidad de vehículos que ocuparon el espacio de los peatones. Este hecho ha generado en muchas ocasiones la inaccesibilidad al espacio público. Es por lo tanto necesario establecer un equilibrio entre el peatón y el vehículo potenciando al primero y hallando medidas alternativas para el segundo. Así se consigue retornar a una ciudad en la que el peatón pueda moverse con comodidad y con seguridad, en la que pueda disfrutar del espacio público y del cual pueda sentirse orgulloso.

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

Este plan de actuación consta de dos grandes trabajos diferenciados. En primer lugar, la realización de un estudio detallado del viario establecido en el ámbito de actuación en cuanto a su actual accesibilidad. En segundo lugar, se establecen los itinerarios priorizados que permiten elaborar el plan de actuación.

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

- ***Ámbito de actuación***

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

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

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

- ***Criterios de priorización***

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

- ***Propuesta de intervención***

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

- ***Unidades de ejecución***

Definición de unidades de ejecución del plan, en función de los criterios municipales de programación de obras en las vías públicas y de las disponibilidades económicas previstas.

- ***Presupuesto estimativo***

Estimación económica del coste de las obras necesarias para la realización de las adaptaciones propuestas.

- **Anexo: Informes de pasos de peatones, calles y espacios abiertos**

Informes de todos los pasos de peatones, las calles y los espacios abiertos analizados. Estos informes incluyen el diagnóstico, la propuesta de adaptación, las intervenciones propuestas y el presupuesto de las mismas.

2. ÁMBITO DE ACTUACIÓN.

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

2..1. ITINERARIOS PEATONALES

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

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

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

Se pueden considerar totalmente accesibles, aquellas calles cuya pendiente es inferior al 6%. Los tramos de calles comprendidos entre el 6% y el 8% también son accesibles, pero se deben considerar como rampas, por lo que se deberán dotar con el mobiliario auxiliar especificado en la normativa. Los tramos con una pendiente longitudinal superior al 8%, se entiende que son inaccesibles al resultar muy incómodos para una gran parte de las personas con discapacidad.

La clasificación de las pendientes urbanas longitudinales permite observar de una manera rápida y eficaz las calles que no cumplen con la normativa de accesibilidad vigente debido su fuerte pendiente, o bien

que deben ser considerados como rampas y por tanto equipadas como tal, así como los diferentes itinerarios que pueden realizar para lograr una conexión de los diferentes ámbitos urbanos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2..2. VADOS PEATONALES

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

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

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

- Vado peatonal adecuado.
- Inexistencia de vado peatonal: Punto de cruce sin rebaje.
- Vado peatonal inadecuado: Vado peatonal que no cumple todos los criterios de diseño que garantizan su adecuado uso y detección.

Los criterios de detección son los siguientes:

- Vado peatonal señalizado adecuadamente con su franja botonera al borde del paso y su banda direccional.
- Vado peatonal señalizado pero no con las franjas botonera y direccional, es decir, si bien está señalizado o tiene solo una franja botonera que en general ocupa toda la acera o la franja direccional también es de baldosa botonera. En este caso será necesaria su reseñalización.
- Vado peatonal en el que no existe ningún tipo de señalización podotáctil. En este caso será necesaria la adaptación del vado.

2.3. ESPACIOS ABIERTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS

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

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

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

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

reubicación o la instalación paralela de un elemento que, cumpliendo la misma función, sea accesible para toda la población.

2..4. CALLES Y ESPACIOS ABIERTOS ESTUDIADAS EN EL PLAN

De cara a realizar el análisis se han identificado los puntos de interés del casco urbano y se han establecido los distintos recorridos o itinerarios que unen estos puntos. Posteriormente, se ha procedido a dividir el casco urbano en zonas. Se han dividido las calles en tramos.

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

Codigo	Tramo
AcFa	Acceso Fanderia
AT	Acceso Txirrita
Ag	Agustinen
AH	Aiako Harria
AD	Aita Donosti
Aiz	Aizpitarte
AI01	Alaberga 1
AI02	Alaberga 2
AI03	Alaberga 3
AI04	Alaberga 4
AI05	Alaberga 5
AI06	Alaberga 6
AI07	Alaberga 7
AI08	Alaberga 8
AF	Alexander Fleming
AXI	Alfonso XI
Alt01	Altxu 1
Alt02	Altxu 2
Ama	Amas
AK	Andoni Korta
Aña	Añarbe
Ap	Apeadero
Ar01	Arramendi 1
Ar02	Arramendi 2
AM	Askatasunaren Martiren
As	Astigarraga
Ata	Atarieder
BVEA	Bajo Vias Eramun Astibia

Codigo	Tramo
Bar	Barandiaran
Ba	Basanoaga
Bk	Beheko Kalea
Be	Beraun
Bid	Bidasoa
Bi01	Biteri 1
Bi02	Biteri 2
Bild01	Bittor Idiazabal 1
Bild02	Bittor Idiazabal 2
Ca	Capuchinos
CG	Cristobal Gamon
DR	Dario Regoyos
DB	Don Bosco
Do01	Donostia 1
Do02	Donostia 2
Do03	Donostia 3
EI	Elizako kalea
Er	Erbiti
Ek	Erdiko Kalea
Ern	Ernio
EA	Erramun Astibia
Es	Esnabide
Fa	Fanderia
FGL	Federico Garcia Lorca
FLp	Fernandez de Landa Plaza
Fp	Foru Plaza
Gabi	Gabierrota
Ga01	Galtzaraborda 1
Ga02	Galtzaraborda 2
Ga03	Galtzaraborda 3
Ga04	Galtzaraborda 4
Ga05	Galtzaraborda 5
Ga06	Galtzaraborda 6
Ga07	Galtzaraborda 7
Ga08	Galtzaraborda 8
Ga09	Galtzaraborda 9
Ga10	Galtzaraborda 10
Ga11	Galtzaraborda 11
Ga12	Galtzaraborda 12
Ga13	Galtzaraborda 13
Ga14	Galtzaraborda 14
Ga15	Galtzaraborda 15

Codigo	Tramo
Ga16	Galtzaraborda 16
Gaz	Gazkue Kalea
GAA	Gaztaño Aldapa A
GAB	Gaztaño Aldapa B
GAC	Gaztaño Aldapa C
GAD	Gaztaño Aldapa D
Gk	Goiko Kalea
Hp	Herriko Plaza
Ho	Hombrados
Hon	Hondarribia
Ig	Igantzi kalea
Ik	Ikutza
Ir01	Irumugarrieta 1
Ir02	Irumugarrieta 2
Iru	Irun
IA	Isidro Antsorena
Ip	Iztietza Pasalekua
Ja	Jaizkibel
Jp	Jautarkol Plaza
JG	Jesus Guridi
JO	Jorge Oteiza
JCA	Juan Crisostomo Arriaga
JuOl	Juan Olazabal
JL	Julian Lamilla
Ka	Kapitanenea
La	Larrunarri
LaAm	Lartzabal Ambulategi
LaAu	Lartzabal Auzoa
Le	Lezo
LI	Lope de Isasti
Lo01	Lousada 1
Lo02	Lousada 2
Ma	Madalen
Man	Mandoegi
ML01	Maria Lezo 1
ML02	Maria Lezo 2
ML03	Maria Lezo 3
Mar	Markola
ME	Martin Etxeberria
MR	Maurice Ravel
MiAl01	Migel Alduntzun 1
MiAl02	Migel Alduntzun 2

Codigo	Tramo
Mo01	Morrongilleta 1
Mo02	Morrongilleta 2
Mu	Murumendi Kalea
Na01	Nafarroa 1
Na02	Nafarroa 2
Na03	Nafarroa 3
No	Norberto
Oi	Oiartzun
Ol	Olibet
Or	Orbasa
Ore	Orereta
Ori	Oria
PI01	Pablo Iglesias 1
PI02	Pablo Iglesias 2
Pa	Parke Kalea
Pas	Pasaia
Pal	Peatonal Alaberga
Pe	Pelotaria
Po	Pontika
RMA	R.M. Azkue
Sa	Salaberria
SS	Salk eta Sabin
SM01	San Marko 1
SM02	San Marko 2
SM03	San Marko 3
SK	Santa Klara
SaMa	Santa Maria
San	Santxoenea
SI	Segundo Ispizua
So01	Sorgintxulo 1
So02	Sorgintxulo 2
TL	Tomas Lopez
To	Touring
Tu	Tulle
Ur01	Urdaburu 1
Ur02	Urdaburu 2
Uro	Urola
Us01	Usandizaga 1
Us02	Usandizaga 2
Us03	Usandizaga 3
Ver	Versalles
VC	Vicente Cobreros

Codigo	Tramo
VE	Vicente Elizegi
VZ	Vicente Zampirain
Xe	Xenpelar
Za01	Zabaleta 1
Za02	Zabaleta 2
ZabAn	Zabaleta Anaien
Zam	Zamalbide
ZapAn	Zampirain Anaiak

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

ZONAS LIBRES	
ZL01	GABIERROTA PASALEKUA
ZL02	AGIRRE LEHENDAKARIAREN PLAZA
ZL03	JUAN IGNACIO GAMÓN ZUMARDIA
ZL04	GERNIKA PLAZA
ZL05	FORU PLAZA
ZL06	KOLDO MITXELENA PLAZA
ZL07	MUSIKA PLAZA
ZL08	DIPUTAZIO PLAZA
ZL09	FDEZ DE LANDA PLAZA
ZL10	ANTIGUO CEMENTERIO
ZL11	ANTONTXU SAINZ PLAZATXOA
ZL12	ARALAR PLAZA
ZL13	ARDITURRI PLAZA
ZL14	BAKEAREN ALDEKO PARKEA
ZL15	CAFÉ PLAZA
ZL16	EVARISTO BOZAS URRUTIA PLAZA
ZL17	FUENTEPELAYO PLAZA
ZL18	HERRI SENIDETUEN PLAZA
ZL19	IZTIETA PASALEKUA
ZL20	J.M. ZAMARREÑO
ZL21	JAUTARKOL PLAZA
ZL22	JOSE MIGUEL BARANDIARAN PARKEA
ZL23	LUIS MARIANO PLAZA
ZL24	MIGUEL HERNANDEZ PASALEKUA
ZL25	MONROY PLAZA
ZL26	PABLO SOROZABAL PLAZA
ZL27	PASIONARIA ZUMARDIA
ZL28	UNIBERTSOLANDIA PARKEA
ZL29	VITERI PLAZA
ZL30	PLAZA EN ALABERGA JUNTO A ASCENSOR INFERIOR
ZL31	PARKE PLAZA URDABURU
ZL32	GAMBO PLAZA
ZL33	IANTZI PLAZA
ZL34	KONDE PLAZA
ZL35	ZAPIRAIN PARKEA

ZONAS LIBRES

ZL36	MARKOLA PARKEA
ZL37	ALTXU PARKEA
ZL38	PLAZA NIESSEN
ZL39	ANTONIO VALVERDE PLAZA
ZL40	PLAZA MATADERO

3. ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL.

A continuación se analizará la situación actual en la que se encuentra el municipio de Errenteria, en lo referente a la vía pública, incluyendo la problemática encontrada en cada caso.

Dentro del estudio de la vía pública de Errenteria y en lo que se refiere a los elementos urbanos, se han estudiado los elementos urbanos que quedan representados en los planos adjuntos.

Como ya se ha comentado en la metodología, a la hora de diagnosticar si un elemento urbano es accesible, se toman en consideración dos parámetros: la ubicación y el diseño. La combinación de estos dos aspectos es el que determina el impacto sobre la accesibilidad y el que orienta la intervención a realizar. En las fichas de los tramos estudiados se han analizado ambos parámetros, ubicación y diseño, de los distintos elementos urbanos.

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

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

Por último, cabe decir que se han detectado una serie de carencias o inexistencias en el estudio realizado en la Vía Pública, que son de gran importancia desde el punto de vista de la accesibilidad, y en el Plan se proponen intervenciones en esa línea. Por ejemplo, la inexistencia de pasamanos o barandillas en tramos con pendiente elevada, rampas o escaleras, además de incumplir la normativa, puede provocar problemas de seguridad para las personas. Otro ejemplo es la inexistencia de franjas señalizadoras y de pavimento de alarma en los itinerarios y en los vados, que perjudica notablemente a las personas invidentes.

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 numerosas ocasiones por la presencia de elementos de mobiliario urbano, como farolas, árboles, señales de tráfico o papeleras, que disminuyen esta anchura de paso aún más, obligando a intervenciones que en muchas ocasiones son costosas y no fáciles de asumir.

Otro problema importante detectado es el mal diseño de los vados peatonales o la inexistencia de los mismos. En ciertas ocasiones las aceras no están rebajadas, y en algunos cruces ni siquiera existen pasos peatonales.

La excesiva estrechez de algunas aceras, la falta de continuidad de los itinerarios peatonales, la inexistencia de vados peatonales y la presencia de vados peatonales mal diseñados, la existencia de desniveles y riesgos, y de pendientes superiores al 8% permitido por la normativa impiden la presencia de itinerarios peatonales considerados accesibles que unan los distintos puntos de interés y servicios del casco urbano.

PENDIENTES

Las pendientes se clasifican en accesibles (pte <6%), practicables (6%<pte<8%) y no accesibles (pte >8%), que en caso de ser <12% vamos a considerar elevadas y en caso de ser >12% vamos a considerar muy elevadas. Por otro lado, las escaleras suponen una barrera arquitectónica, pero existen casos en los que, debido a las elevadas pendientes, se ve la necesidad de salvar el desnivel con escaleras.

Existen tramos de pendiente superior al 8%. La existencia de esas pendientes provoca dificultades de desplazamiento de las personas mayores y con problemas de movilidad, ya que necesitan de apoyo en la deambulación por esos tramos.



Calle Miguel Zabaleta



Calle Zabaleta Anaien

El Ayuntamiento de Errenteria ya ha realizado acciones para mejorar la movilidad, existiendo elementos mecánicos en el municipio que permiten la conexión entre plataformas de forma accesible, como es el caso de los ascensores.



Ascensor Calle Beraun



Ascensor Barrio Alaberga

ACERAS

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



Calle Jaizkibel



Elizako Kalea



Beraun

En este sentido se han encontrado algún caso aceras aisladas a las que no se puede acceder de manera accesible, como la acera de la calle Irumugarrieta que imposibilita el cruce de una acera a otra.



Irumugarrieta Kalea



Igantzi

También nos podemos encontrar con algún caso en el que la acera se acaba. En el siguiente caso que se muestra en Gaztaño Aldapa B, la acera se corta en un punto y no es posible la continuidad peatonal por la misma, obligando al peatón a andar por calzada.



Gaztaño Aldapa B

Además hay algunos puntos en los que la acera existente es excesivamente estrecha por lo que es difícil crear itinerarios peatonales accesibles.



Calle Amasa



Urdaburu

También indicar la existencia de tramos de acera en mal estado, con pavimento inadecuado o con pendientes transversales que pueden provocar problemas de movilidad a los peatones o riesgo de tropiezo. Estos casos se dan principalmente en zonas industriales o semi-industriales.



Ciudad Laboral Don Bosco



Ciudad Laboral Don Bosco

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



Gaztaño Aldapa B



Alaberga

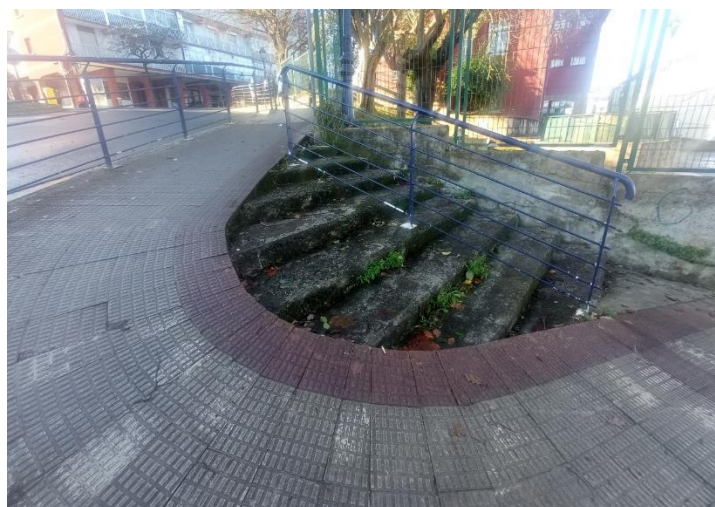
ESCALERAS Y RAMPAS

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

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



Calle Hombrados



Galtzaraborda



Calle Galtzaraborda



Calle Galtzaraborda



Ciudad Laboral Don Bosco



Tomas López

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

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



Calle Arramendi



Calle Juan Lamilla



Galtzaraborda

Se ha comprobado la visibilidad en los pasos de peatones y se ha propuesto adelantar la acera en los casos en los que la visibilidad pudiera ser menor.



Beraun

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



Calle Maurice Ravel



Calle Irumugarrieta

Cerca de los vados peatonales se suelen ubicar los semáforos. En el caso del municipio de Errenteria ningún semáforo tiene dispositivo acústico para personas ciegas o con problemas visuales.



Calle Norberto

MOBILIARIO URBANO

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



Calle Jose Maria Usandizaga



Calle Galtzaraborda



Lope de Isasti

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



Barrio Alaberga



Beraun



Calle Madalen



Beraun



Antontxu Sainz Plazatxoa

OTROS OBSTÁCULOS EN EL ITINERARIO

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



Calle San Marco

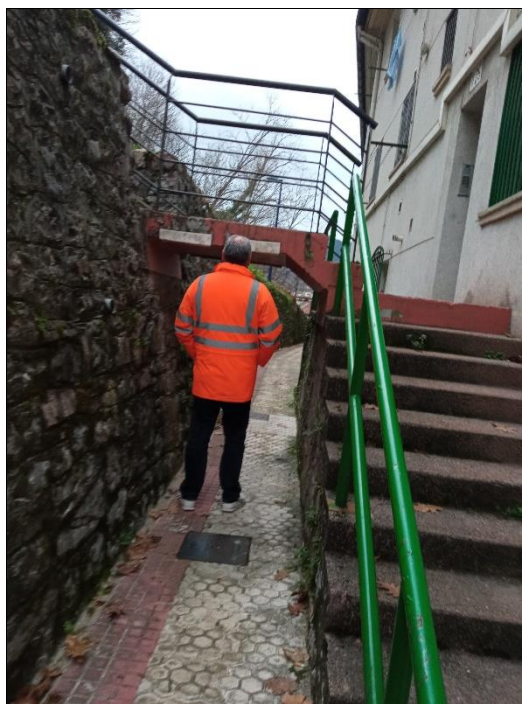


Pontika

Se han encontrado zonas de tránsito peatonal con obstaculización del paso debido a construcciones que vuelan a menos 2,20 m desde la acera. Estos obstáculos generan un gran peligro para la seguridad del ciudadano.



Lope de Isasti

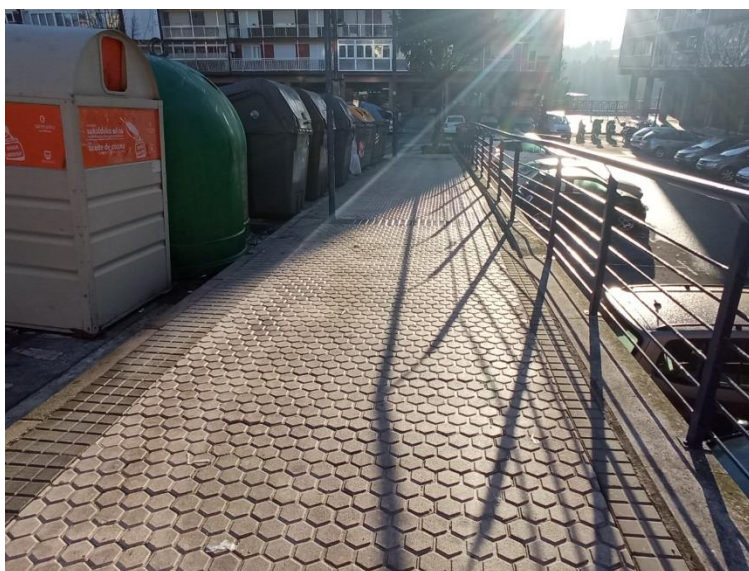


Alaberga

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



Barrio Alaberga



Calle Maria Usandizaga

4. TIPOLOGÍAS DE MOBILIARIO URBANO.

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

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.

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

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

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


- Alcorques.
- Aparcabicis.
- Bancos.
- Bocas de riego.
- Bolardos.
- Buzones.
- Cabinas telefónicas.
- Contenedores.
- Fuentes.
- Fuentes ornamentales


- Jardineras.
- Papeleras.


4.1.- ALCORQUE.


Siguiendo el artículo 12 de la Ley para la Promoción de la Accesibilidad sobre rejillas, alcorques y tapas de instalación, los ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela. Estas se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos (en las situaciones pertinentes):


1. Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm de diámetro como máximo.
2. Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm de diámetro como máximo.
3. Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha.
4. En caso contrario a los anteriores, deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.


ALCORQUE (AL-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de alcorque es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
<p>Al ser rejilla que apoya directamente en la tierra sin otra sujeción se consideran deformables, ya que con el tiempo se mueven provocando resaltos. En cuanto se deforma es necesario sustituirlo por otro.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


ALCORQUE (AL-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>El alcorque no resulta accesible puesto que la tierra no queda cubierta por ningún elemento que proteja.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	NO
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
-	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


ALCORQUE (AL-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>El alcorque no resulta accesible puesto que la tierra no queda cubierta por ningún elemento que proteja.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

ALCORQUE (AL-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de alcorque es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

ALCORQUE (AL-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>El alcorque no resulta accesible puesto que no cuenta con la apertura establecida en la normativa.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

ALCORQUE (AL-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>El alcorque no resulta accesible puesto que la tierra no queda cubierta por ningún elemento que proteja y está rodeado de un bordillo que crea un pequeño desnivel.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

ALCORQUE (AL-07)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de alcorque es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	SI
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
<p>Sería conveniente realizar un segado del césped que sobresale por las cuadrículas de la rejilla.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

ALCORQUE (AL-08)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de alcorque es accesible según la Ley de Accesibilidad. Si bien tiene un encintado perimetral, debido a la altura que tiene se considera que es detectable</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Enrasado con pavimento circundante	SI
Cubierto por elemento sin holguras e indeformable	NO
Rejilla en cuadrícula apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	--
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


4.2.- Banco.


Según dispone la normativa aplicable, los bancos de los espacios libres de uso público, dispondrán de un diseño ergonómico con el asiento situado a una altura comprendida entre 40 y 50 cm y con una profundidad de asiento entre 40 y 45 cm, disponiendo de respaldo y reposabrazos, los primeros con altura mínima de 40 cm y los segundos a una altura de entre 20 y 25 cm sobre el nivel del asiento. Cuando se pongan varios se instalarán a una distancia máxima uno de otro de 50 m. Se permitirá la utilización de otros tipos de banco siempre que sea de manera complementaria a los anteriores, ajustándose a las condiciones ergonómicas que faciliten el levantarse y sentarse.


Aunque la propuesta de sustitución sea positiva, hay que tener en cuenta que, a pesar de que se proponga su sustitución como modelo de banco, la Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en su anejo nº 2, establece la no obligatoriedad de que, allí donde haya bancos, se instale uno accesible cada 50m como máximo, pudiéndose utilizar otros tipos de banco siempre que sea de manera complementaria a los accesibles, ajustándose a las condiciones ergonómicas que faciliten el levantarse y sentarse.


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

BANCO (BA-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y el asiento no se encuentra entre 40 y 50 cm de altura.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	NO
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos, teniendo además un voladizo en ambos laterales.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	SI
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


BANCO (BA-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos, teniendo además un voladizo en ambos laterales.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


BANCO (BA-07)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-08)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
<p>El acceso hacia los dos bancos no cumpliría la Ley de Accesibilidad.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


BANCO (BA-09)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	SI
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

BANCO (BA-10)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-11)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco es accesible según la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	SI
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

BANCO (BA-12)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-13)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


BANCO (BA-14)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-15)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-16)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-17)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
El acceso al propio	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


BANCO (BA-18)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BANCO (BA-19)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de banco no puede considerarse accesible según la Ley de Accesibilidad ya que carece de reposabrazos y de respaldo.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Asiento entre 40 y 50 cm de altura	SI
Reposabrazos a 20-25 cm del asiento	--
Dispone de respaldo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

4.3.- BOCA DE INCENDIOS.

Estos elementos no tienen un artículo concreto es los que se indique como han de ser, pero dado que su aspecto es similar al de un bolardo, tendremos en cuenta lo dictaminado por la normativa en lo referente a estos. Estos elementos, que sean instalados serán visibles por su volumen y de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas, y no serán susceptibles de enganche. Tendrán una altura situada entre 75 y 90 cm, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.


BOCA DE RIEGO (BR-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de elemento no presenta el problema de no tener suficiente altura para cumplir accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	NO
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
OBSERVACIONES	
<p>Falta la carcasa superior que cubre el elemento, dejando al descubierto orificios que pueden crear riesgos innecesarios, sobre todo a niños</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

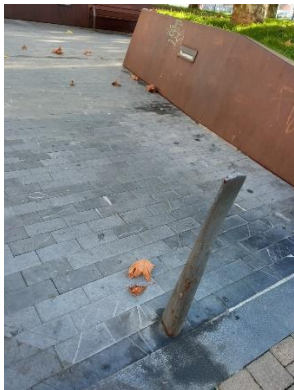
BOCA DE RIEGO (BR-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de elemento no presenta ningún problema de accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


BOCA DE RIEGO (BR-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de elemento no presenta ningún problema de accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


4.4.- BOLARDO.


La Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que los bolardos o mojones que se coloquen en los espacios libres de uso público, serán visibles por su volumen y color, que contrastara con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas, y no serán susceptibles de enganche. Además no deben presentar voladizos o salientes no proyectados hasta la planta. Tendrán una altura situada entre 75 y 90 cm, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.


BOLARDO (BO-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


BOLARDO (BO-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


BOLARDO (BO-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	Este tipo de bolardo no puede considerarse accesible debido a su volumen.
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	NO
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BOLARDO (BO-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

BOLARDO (BO-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
*Tienen una altura de 0,50 metros	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

BOLARDO (BO-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de bolardo no puede considerarse accesible debido a su volumen.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	NO
Visibles por color (color contrastado con entorno)	NO
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
<p>*Tienen una altura de 0,60 metros</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BOLARDO (BO-07)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de bolardo no puede considerarse accesible debido a su volumen.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	NO
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

BOLARDO (BO-08)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	Este tipo de bolardo no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen entre 0,75 y 0,90 m (altura) y 10 cm (ancho o diámetro)	SI
Visibles por color (color contrastado con entorno)	SI
No susceptible de enganche	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

4.5.- BUZÓN.

Según dispone la normativa aplicable, la parte inferior de la boca de los buzones estará situada a una altura máxima de 90 cm, sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso.

BUZÓN (BU-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de buzón es accesible.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca a 90 cm	SI
OBSERVACIONES	
<p>Como buena práctica se considera que la altura de la boca es accesible hasta una altura máxima de 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

4.6.- CABINAS TELEFÓNICAS.

La Ley para la Promoción de la Accesibilidad, en sus anejos técnicos, especifica que Los teléfonos de uso público que se instalen aislados serán accesibles para el uso de personas con movilidad reducida, permitiendo su diseño la aproximación de una persona usuaria de silla de ruedas. Los dispositivos manipulables estarán a una altura comprendida entre 70 cm y 120 cm. La ubicación de estos elementos permitirá el acceso desde el itinerario peatonal accesible e incluirá un área de uso frontal libre de obstáculos en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro sin invadir el itinerario peatonal accesible.

CABINA TELÉFONICA (CT-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de cabina no puede considerarse accesible ya que no cumple los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Permite el acercamiento a cualquier persona	SI
Altura de elementos manipulables entre 70-90 cm máximo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


CABINA TELÉFONICA (CT-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de cabina no puede considerarse accesible ya que no cumple los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Permite el acercamiento a cualquier persona	SI
Altura de elementos manipulables entre 70-90 cm máximo	NO
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


4.7.- CONTENEDOR.

Según dispone la normativa aplicable, la parte inferior de la boca de los contenedores estará situada a una altura máxima de 90 cm, sin obstáculos o bordes que sobresalgan del paramento donde se sitúen o dificulten su acceso y uso. En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 90 cm.

CONTENEDOR (CO-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de contenedores no pueden considerarse accesibles ya que no cumplen los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca entre 90 cm máximo	NO
Elementos manipulables a 90cm máximo	----
OBSERVACIONES	
<p>Se consideran practicables aquellos contenedores cuya boca se encuentre a una altura inferior a 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

CONTENEDOR (CO-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de contenedores no pueden considerarse accesibles ya que no cumplen los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca entre 90 cm máximo	NO
Elementos manipulables a 90cm máximo	----
OBSERVACIONES	
<p>Se consideran practicables aquellos contenedores cuya boca se encuentre a una altura inferior a 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

CONTENEDOR (CO-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de contenedores no pueden considerarse accesibles ya que no cumplen los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca entre 90 cm máximo	NO
Elementos manipulables a 90cm máximo	----
OBSERVACIONES	
<p>Se consideran practicables aquellos contenedores cuya boca se encuentre a una altura inferior a 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


CONTENEDOR (CO-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de contenedores no pueden considerarse accesibles ya que no cumplen los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca entre 90 cm máximo	NO
Elementos manipulables a 90cm máximo	----
OBSERVACIONES	
<p>Se consideran practicables aquellos contenedores cuya boca se encuentre a una altura inferior a 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


CONTENEDOR (CO-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de contenedores no pueden considerarse accesibles ya que no cumplen los parámetros establecidos por la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Boca entre 90 cm máximo	NO
Elementos manipulables a 90cm máximo	----
OBSERVACIONES	
<p>Se consideran practicables aquellos contenedores cuya boca se encuentre a una altura inferior a 120 cm.</p>	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

4.8.- FUENTE.


Según la ley, no habrá cambios de nivel que impidan el acercamiento a cualquier persona usuaria y si el accionamiento es manual, deberá estar situado a 90 cm como máximo desde el suelo y ser manejable para personas con dificultades de manipulación. El grifo estará situado a una altura comprendida entre 80 cm y 90 cm. Contará con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro libre de obstáculos.


Cuando se instalen rejillas de desagüe estas serán antideslizantes en seco y en mojado y tendrán una apertura máxima de 2,5 x 2,5 cm diseñándose de forma que sea difícil que se atasquen.


FUENTES (FU-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente puede considerarse accesible.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	SI
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	SI
Accionamiento a 90 cm máximo	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

FUENTES (FU-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente puede considerarse accesible.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	SI
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	SI
Accionamiento a 90 cm máximo	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

FUENTES (FU-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente no puede considerarse accesible porque no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	NO
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	---
Accionamiento a 90 cm máximo	NO
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


FUENTES (FU-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente no puede considerarse accesible porque no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Permite el acercamiento a cualquier persona	NO
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	---
Accionamiento a 90 cm máximo	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


FUENTES (FU-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente no puede considerarse accesible porque no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	NO
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	---
Accionamiento a 90 cm máximo	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

FUENTES (FU-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de fuente no puede considerarse accesible porque no permite el acercamiento a la misma de cualquier persona.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Permite el acercamiento a cualquier persona	NO
Rejillas antideslizantes apertura máxima 2,5 x 2,5 cm	NO
Accionamiento a 90 cm máximo	SI
Dispositivo manejable para todas las personas	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


4.9.- JARDINERA.


Estos elementos no tienen un artículo concreto es los que se indique como han de ser, pero dado que su aspecto es similar al de un bolardo, tendremos en cuenta lo dictaminado por la normativa en lo referente a estos. Estos elementos, que sean instalados serán visibles por su volumen y de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas, y no serán susceptibles de enganche. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido.


JARDINERAS (JA-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

JARDINERAS (JA-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

JARDINERAS (JA-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no cumple con lo establecido por la normativa de accesibilidad debido a la visibilidad por su altura.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	NO
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


JARDINERAS (JA-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


JARDINERAS (JA-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no presenta ningún problema en cuanto a accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	SI
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


JARDINERAS (JA-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este tipo de jardinera no cumple con lo establecido por la normativa de accesibilidad debido a la visibilidad por su altura.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Elemento individual	SI
Sin voladizos	SI
Visibles por volumen (altura)	NO
Visibles por color	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


4.10.- PAPELERA.

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

PAPELERA (PA-01)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO


PAPELERA (PA-02)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado en planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI


PAPELERA (PA-03)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

PAPELERA (PA-04)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado en planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

PAPELERA (PA-05)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado en planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

PAPELERA (PA-06)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no puede considerarse accesible puesto que no presenta todo su perímetro proyectado en planta, lo que puede hacer difícilmente detectable por usuarios de bastón guía.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	NO
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	SI

PAPELERA (PA-07)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

PAPELERA (PA-08)	
FOTOGRAFÍA	DIAGNÓSTICO
	<p>Este modelo de papelera no presenta ningún problema con respecto a la Ley de Accesibilidad.</p>
ASPECTOS DIAGNOSTICADOS	CUMPLE
Sin voladizos	SI
Boca a 90 cm máximo	SI
OBSERVACIONES	
PROPUESTA	
Elemento a sustituir	NO

4.11.- BAÑOS PÚBLICOS.

Existen a lo largo del municipio de Errenteria baños públicos.

BAÑOS PÚBLICOS	
<i>AITA DONOSTI</i>	<i>FANDERIA</i>
	
<i>ZAMARREÑO PARKEA</i>	<i>MATADERO</i>
	

5. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN.

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

Primer nivel de prioridad: Definición del grado de interés.

Este nivel de priorización responde al grado de interés del elemento de que se trate y nos sirve para clasificar el territorio, los edificios y los medios de transporte, en función de las variables más evidentes como son concurrencia, uso, etc.

Segundo nivel de prioridad: Definición del grado de necesidad o urgencia.

Al aplicar los criterios de priorización, existen obras urgentes en zonas y edificios de interés bajo y obras que no son muy necesarias en zonas y edificios de interés alto. En general tendrán el nivel de máxima prioridad las actuaciones de la zona y edificios de interés alto y prioridad alta, pero algunas podrán ser realizadas en una etapa posterior, si se determina que tienen una prioridad inferior y no impiden la accesibilidad global del itinerario.

La propuesta de intervención se configura inicialmente, combinando estas dos informaciones, primero clasificar por itinerarios, proponiendo ejecutar los primeros años los de mayor interés y después programando cada uno de estos itinerarios, en función de los niveles de prioridad de los diferentes tramos a ejecutar.

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

Urgencia:

- Existen situaciones de peligro que pueden representar un grave riesgo para toda la población y en especial, para las personas con movilidad reducida.
- Usuarios concretos con problemas de movilidad (residencias geriátricas).
- Riesgo (pavimentos deslizantes, desniveles sin barandillas...).

Rentabilidad social:

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

Mayores efectos sinérgicos en otros beneficios sociales:

- Determinadas actuaciones en la accesibilidad tienen efectos sobre otros campos de la actividad municipal como una revitalización del municipio, del medio ambiente...
- En las decisiones que competen al transporte determinadas medidas que favorecen la accesibilidad para todos, fomentan su uso y como consecuencia, se disminuye la utilización del automóvil, lo cual significa menos contaminación y, paralelamente, disminución de la congestión.

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, dado que refleja la percepción de los ciudadanos ante de los problemas de accesibilidad. Es posible que, a veces, demanden criterios más exigentes que los de la propia ley, respecto a determinados espacios.

Reparto de los beneficios del Plan por todo el territorio:

- Los efectos del plan se deben notar en todos los barrios de la población, a ello nos obliga el propio proceso de participación ciudadana, por lo cual, aunque las actuaciones más acuciantes se suelen concentrar en los barrios centrales e históricos, debe existir una distribución geográfica ecuánime de las mismas.

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 unidades de gestión de acuerdo con la previsión municipal y si se considera que son prioritarias, se debe plantear a las personas responsables de las mismas la conveniencia de su adelanto.

Disponibilidad y facilidad técnica de ejecución:

- La complejidad de gestión o de redacción del proyecto de algunas de las actuaciones hará que se retrasen en el calendario, mientras que aquellas actuaciones que prácticamente no demanden proyecto se podrán iniciar más rápidamente.

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

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

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 cuadrienal, y en general los municipios hacen los presupuestos por anualidades y sólo estudios puntuales de inversiones a más largo plazo.

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

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

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

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

6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.

Fuera de las calles y sectores de intervención que no se han incluido en el Plan, se podrá actuar por necesidades puntuales de los usuarios.

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 (2 m.), de tal manera que la ubicación de elementos de mobiliario urbano en la vía pública mantenga siempre un ancho mínimo de paso accesible. El ensanchamiento de la acera comporta la reubicación de los elementos existentes en ese tramo. Es necesario que las calles tengan un ancho que permita la instalación de elementos comunes de urbanización y de mobiliario urbano, sin ocupar el ancho libre peatonal.

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

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

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

7. VALORACIÓN DE LAS ACTUACIONES EN VÍA PÚBLICA.

A continuación, se muestra el resumen de las valoraciones de las actuaciones a realizar en los Tramos y en las Zonas Libres.

Codigo	Tramo	Presupuesto
AcFa	Acceso Fanderia	16.690,00 €
AT	Acceso Txirrita	140,00 €
Ag	Agustinen	71.440,00 €
AH	Aiako Harria	11.175,00 €
AD	Aita Donosti	145.050,00 €
Aiz	Aizpitarte	790,00 €
AI01	Alaberga 1	171.375,00 €
AI02	Alaberga 2	26.502,50 €
AI03	Alaberga 3	19.075,00 €
AI04	Alaberga 4	14.185,00 €
AI05	Alaberga 5	3.700,00 €
AI06	Alaberga 6	12.114,00 €
AI07	Alaberga 7	4.810,00 €
AI08	Alaberga 8	134.131,50 €
AF	Alexander Fleming	1.400,00 €
AXI	Alfonso XI	1.900,00 €
Alt01	Altzu 1	61.738,00 €
Alt02	Altzu 2	10.480,00 €
Ama	Amas	516.840,00 €
AK	Andoni Korta	279.390,00 €
Aña	Añarbe	4.160,00 €
Ap	Apeadero	542.860,00 €
Ar01	Arramendi 1	4.078,00 €
Ar02	Arramendi 2	50.730,00 €
AM	Askatasunaren Martiren	37.579,00 €
As	Astigarraga	52.240,00 €
Ata	Atarieder	38.270,00 €
BVEA	Bajo Vias Eramun Astibia	2.200,00 €
Bar	Barandiaran	8.605,00 €
Ba	Basanoaga	25.585,00 €
Bk	Beheko Kalea	0,00 €
Be	Beraun	67.553,00 €
Bid	Bidasoa	5.340,00 €
Bi01	Biteri 1	20.464,00 €
Bi02	Biteri 2	2.000,00 €

Codigo	Tramo	Presupuesto
Bild01	Bittor Idiazabal 1	10.810,00 €
Bild02	Bittor Idiazabal 2	16.910,00 €
Ca	Capuchinos	51.074,00 €
CG	Cristobal Gamon	1.660,00 €
DR	Dario Regoyos	38.655,00 €
DB	Don Bosco	139.145,00 €
Do01	Donostia 1	2.350,00 €
Do02	Donostia 2	2.370,00 €
Do03	Donostia 3	3.495,00 €
El	Elizako kalea	500,00 €
Er	Erbiti	720,00 €
Ek	Erdiko Kalea	90,00 €
Ern	Ernio	32.270,00 €
EA	Erramun Astibia	10.130,00 €
Es	Esnabide	83.031,50 €
Fa	Fanderia	26.000,00 €
FGL	Federico Garcia Lorca	7.995,00 €
FLp	Fernandez de Landa Plaza	1.100,00 €
Fp	Foru Plaza	540,00 €
Gabi	Gabierrota	5.720,00 €
Ga01	Galtzaraborda 1	17.519,00 €
Ga02	Galtzaraborda 2	9.132,00 €
Ga03	Galtzaraborda 3	5.325,00 €
Ga04	Galtzaraborda 4	140,00 €
Ga05	Galtzaraborda 5	2.110,00 €
Ga06	Galtzaraborda 6	2.940,00 €
Ga07	Galtzaraborda 7	2.870,00 €
Ga08	Galtzaraborda 8	16.320,00 €
Ga09	Galtzaraborda 9	31.198,00 €
Ga10	Galtzaraborda 10	33.290,00 €
Ga11	Galtzaraborda 11	44.194,00 €
Ga12	Galtzaraborda 12	61.045,00 €
Ga13	Galtzaraborda 13	34.280,00 €
Ga14	Galtzaraborda 14	7.151,00 €
Ga15	Galtzaraborda 15	109.630,00 €
Ga16	Galtzaraborda 16	13.500,00 €
Gaz	Gazkue Kalea	270,00 €
GAA	Gaztaño Aldapa A	12.430,00 €
GAB	Gaztaño Aldapa B	234.780,00 €
GAC	Gaztaño Aldapa C	8.970,00 €

Codigo	Tramo	Presupuesto
GAD	Gaztaño Aldapa D	15.790,00 €
Gk	Goiko Kalea	990,00 €
Hp	Herriko Plaza	450,00 €
Ho	Hombrados	55.150,00 €
Hon	Hondarribia	1.440,00 €
Ig	Igantzi kalea	332.382,50 €
Ik	Ikutza	14.556,00 €
Ir01	Irumugarrieta 1	7.490,00 €
Ir02	Irumugarrieta 2	108.147,50 €
Iru	Irun	472.390,00 €
IA	Isidro Antsorena	38.170,00 €
Ip	Iztietia Pasalekua	110.350,00 €
Ja	Jaizkibel	89.345,00 €
Jp	Jautarkol Plaza	90,00 €
JG	Jesus Guridi	69.943,00 €
JO	Jorge Oteiza	99.080,00 €
JCA	Juan Crisostomo Arriaga	83.505,00 €
JuOl	Juan Olazabal	11.620,00 €
JL	Julian Lamilla	51.185,00 €
Ka	Kapitanenea	900,00 €
La	Larrunarri	41.315,50 €
LaAm	Lartzabal Ambulategi	1.150,00 €
LaAu	Lartzabal Auzoa	33.535,00 €
Le	Lezo	21.657,00 €
LI	Lope de Isasti	328.500,00 €
Lo01	Lousada 1	19.190,00 €
Lo02	Lousada 2	25.304,00 €
Ma	Madalen	810,00 €
Man	Mandoegi	124.756,50 €
ML01	Maria Lezo 1	24.700,00 €
ML02	Maria Lezo 2	28.535,00 €
ML03	Maria Lezo 3	9.095,00 €
Mar	Markola	91.357,00 €
ME	Martin Etxeberria	29.160,00 €
MR	Maurice Ravel	62.892,00 €
MiAI01	Migel Alduntzun 1	23.765,00 €
MiAI02	Migel Alduntzun 2	6.940,00 €
Mo01	Morongilleta 1	2.866,00 €
Mo02	Morongilleta 2	5.500,00 €
Mu	Murumendi Kalea	101.975,00 €
Na01	Nafarroa 1	120.765,00 €

Codigo	Tramo	Presupuesto
Na02	Nafarroa 2	67.390,00 €
Na03	Nafarroa 3	34.390,00 €
No	Norberto	48.740,00 €
Oi	Oiartzun	21.504,00 €
OI	Olibet	15.140,00 €
Or	Orbasa	204.650,00 €
Ore	Orereta	180,00 €
Ori	Oria	20.380,00 €
PI01	Pablo Iglesias 1	43.655,00 €
PI02	Pablo Iglesias 2	3.125,00 €
Pa	Parke Kalea	142.611,00 €
Pas	Pasaia	50.105,00 €
Pal	Peatonal Alaberga	3.700,00 €
Pe	Pelotaria	1.190,00 €
Po	Pontika	7.997,00 €
RMA	R.M. Azkue	60.105,00 €
Sa	Salaberria	39.895,00 €
SS	Salk eta Sabin	7.985,00 €
SM01	San Marko 1	1.150,00 €
SM02	San Marko 2	21.060,00 €
SM03	San Marko 3	60.770,00 €
SK	Santa Klara	15.400,00 €
SaMa	Santa Maria	450,00 €
San	Santxoenea	900,00 €
SI	Segundo Ispizua	7.250,00 €
So01	Sorgintxulo 1	92.111,00 €
So02	Sorgintxulo 2	133.502,00 €
TL	Tomas Lopez	17.590,00 €
To	Touring	26.690,00 €
Tu	Tulle	30.125,00 €
Ur01	Urdaburu 1	48.013,00 €
Ur02	Urdaburu 2	70.320,00 €
Uro	Urola	30.120,00 €
Us01	Usandizaga 1	22.391,50 €
Us02	Usandizaga 2	24.804,00 €
Us03	Usandizaga 3	37.667,50 €
Ver	Versalles	57.515,00 €
VC	Vicente Cobreros	3.720,00 €
VE	Vicente Elizegi	360,00 €
VZ	Vicente Zampirain	23.500,00 €
Xe	Xenpelar	4.538,00 €

Codigo	Tramo	Presupuesto
Za01	Zabaleta 1	131.491,00 €
Za02	Zabaleta 2	5.870,00 €
ZabAn	Zabaleta Anaïen	44.860,00 €
Zam	Zamalbide	540,00 €
ZapAn	Zapirain Anaiak	870,00 €

ESPACIOS ABIERTOS		PRESUPUESTO
ZL01	GABIERROTA PASALEKUA	21.645,00 €
ZL02	AGIRRE LEHENDAKARIAREN PLAZA	12.380,00 €
ZL03	JUAN IGNACIO GAMÓN ZUMARDIA	14.080,00 €
ZL04	GERNIKA PLAZA	26.520,00 €
ZL05	FORU PLAZA	7.020,00 €
ZL06	KOLDO MITXELENA PLAZA	11.410,00 €
ZL07	MUSIKA PLAZA	9.880,00 €
ZL08	DIPUTAZIO PLAZA	4.470,00 €
ZL09	FDEZ DE LANDA PLAZA	1.260,00 €
ZL10	ANTIGUO CEMENTERIO	15.744,00 €
ZL11	ANTONTXU SAINZ PLAZATXOA	4.850,00 €
ZL12	ARALAR PLAZA	1.020,00 €
ZL13	ARDITURRI PLAZA	3.530,00 €
ZL14	BAKEAREN ALDEKO PARKEA	9.130,00 €
ZL15	CAFÉ PLAZA	0,00 €
ZL16	EVARISTO BOZAS URRUTIA PLAZA	5.130,00 €
ZL17	FUENTEPELAYO PLAZA	7.560,00 €
ZL18	HERRI SENIDETUEN PLAZA	1.590,00 €
ZL19	IZTIETA PASALEKUA	2.485,00 €
ZL20	J.M. ZAMARREÑO	3.060,00 €
ZL21	JAUTARKOL PLAZA	2.900,00 €
ZL22	JOSE MIGUEL BARANDIARAN PARKEA	2.110,00 €
ZL23	LUIS MARIANO PLAZA	10.205,00 €
ZL24	MIGUEL HERNANDEZ PASALEKUA	1.155,00 €
ZL25	MONROY PLAZA	13.425,00 €
ZL26	PABLO SOROZABAL PLAZA	3.905,00 €
ZL27	PASIONARIA ZUMARDIA	9.550,00 €
ZL28	UNIBERTSOLANDIA PARKEA	10.500,00 €
ZL29	VITERI PLAZA	1.520,00 €
ZL30	PLAZA EN ALABERGA JUNTO A ASCENSOR INFERIOR	1.000,00 €
ZL31	PARKE PLAZA URDABURU	36.555,00 €
ZL32	GAMBO PLAZA	21.390,00 €
ZL33	IANTZI PLAZA	12.480,00 €
ZL34	KONDE PLAZA	2.620,00 €
ZL35	ZAPIRAIN PARKEA	4.255,00 €
ZL36	MARKOLA PARKEA	710,00 €
ZL37	ALTXU PARKEA	0,00 €
ZL38	PLAZA NIESSEN	0,00 €
ZL39	ANTONIO VALVERDE PLAZA	7.840,00 €
ZL40	PLAZA MATADERO	1.970,00 €

TOTAL PRESUPUESTO: 306.584,00€

VÍA PÚBLICA - PRESUPUESTO PLAN DE ACCESIBILIDAD	
<u>Presupuesto de Ejecución Material</u>	<u>Total</u>
Tramos	7.799.316,50 €
Zonas Libres	306.584,00€
Total de Presupuesto de Ejecución Material 8.088.547,5 €	
<u>Base Imponible (B.I.)</u>	
Redacción y dirección Proyectos (7%)	566.198,32 €
Beneficio Industrial (6%)	485.312,85€
Gastos Generales (13%)	1.051.511,17€
Total Base Imponible (B.I.)	10.191.569,84€
<u>Impuestos</u>	
I.V.A. (21%)	2.140.229,66€
Total de Presupuesto de Vía Pública 12.331.799,50€	
<u>Otros conceptos relativos al Plan de Accesibilidad</u>	
Gestión del Plan (6%)	739.907,97€
Actuaciones petición ciudadanos (4%)	493.271,98€
Total otros conceptos	1.233.179,95€