



Gipuzkoako garraioa eta logistika garatzeko
herritarren eta enpresen foroa
Foro ciudadano y empresarial para el desarrollo
del transporte y la logística Guipuzcoana

DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN GIPUZKOA PARA EL COLECTIVO DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

GIZLOGA
Febrero 2008



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Mugikortasuna eta Lurralde Antolaketa Departamentua
Departamento para la Movilidad y Ordenación del Territorio

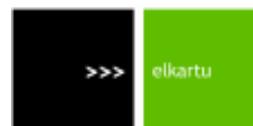
Entidad Colaboradora:



Secretaría Técnica de Gizloga:



	<u>Pág.</u>
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ÁMBITO DEL ESTUDIO	3
2.1. El colectivo PMR.....	3
2.2. El transporte público en Gipuzkoa.....	5
2.3. El marco jurídico aplicable.....	5
3. METODOLOGÍA DE TRABAJO	7
3.1. La cadena de la accesibilidad: segmentos de análisis.....	7
3.2. La fase de evaluación: instrumentos.....	10
4. DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD y PLAN DE ACCIÓN	11
4.1. El transporte ferroviario.....	11
4.1.1. De titularidad estatal.....	15
4.1.2. De titularidad CAPV.....	47
4.2. El transporte aéreo.....	82
4.2.1. El aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián.....	82
4.3. El transporte por carretera.....	92
4.3.1. Estación de autobuses de Donostia-San Sebastián.....	93
4.3.2. Paradas de autobús.....	97
4.3.3. Vehículos de transporte.....	123
4.3.3.1. Autobús.....	123
4.3.3.2. Vehículo-Taxi.....	131
5. DIAGRAMAS DE COMPORTAMIENTO POR MODOS DE TRANSPORTE E INDICADORES.....	138
6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS y DOCUMENTALES	147
7. ANEXOS.....	151



1. INTRODUCCIÓN

El acceso y uso de los diferentes sistemas de transporte público y privado constituye un aspecto fundamental de la vida de cualquier ciudadano.

La Comisión Europea en su comunicación “**hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad**” establece que:

Resulta básica para toda persona la necesidad de moverse de un sitio a otro sin necesidad, en la medida de lo posible, de solicitar la asistencia de otro para dicha tarea. La movilidad es un elemento esencial para poder tomar parte en el mundo económico cultural y social. En nuestra sociedad moderna, sólo aquellos que pueden moverse libremente están verdaderamente integrados en la vida social cultural o económica, ya sea con fines de trabajo o de ocio.

La movilidad no debería considerarse simplemente un factor positivo o una necesidad social y económica, sino un derecho del que todos somos titulares, sometido únicamente a condiciones económicas y técnicas que resulten razonables.

No cabe duda que el término de movilidad se encuentra íntimamente relacionado con el transporte, y en particular con **el transporte público**; cuyo papel en el objetivo de la plena integración y participación social se antoja fundamental. Ahora bien, el concepto de movilidad precisa de una mayor concreción en su definición; movilidad no es sólo transporte, también implica desplazamiento. Por tanto, cuando se hace referencia a la “libre movilidad”, su significado comprende tanto el uso autónomo de los medios de transporte, como la capacidad de desplazarse de manera autónoma por un entorno físico que garantice el acceso a dichos servicios.

Tomando como premisa el concepto de la “libre movilidad”, el transporte adaptado se erige como uno de los objetivos principales de la plena accesibilidad, y en uno de los retos más importantes a los que se enfrentan las sociedades más avanzadas.

Hace dos décadas resultaba utópico este tipo de planteamientos, ya que parecía improbable poder ofrecer a las personas con movilidad reducida unas condiciones adecuadas de acceso autónomo y seguro a los servicios de transporte público. Hoy en día, al menos, ya somos culturalmente conscientes de que es algo técnica y socialmente posible y, gracias al desarrollo normativo, legislativamente exigible, lo que evita la exclusión premeditada.

Los esfuerzos legislativos, tecnológicos y económicos que se están realizando, para garantizar el acceso y uso universal de los transportes públicos a las personas con discapacidad y movilidad reducida, empiezan a dar sus primeros frutos. Sin embargo, cuando nos adentramos en la cruda realidad del día a día, y se atienden las demandas de los colectivos afectados, los hechos nos advierten que aún queda mucho camino por recorrer, para “librar” las barreras a la movilidad libre y segura, y alcanzar el reto de la plena accesibilidad.

2. ÁMBITO DEL ESTUDIO

Se pretende en este apartado centrar el alcance del estudio, concretando el colectivo de usuarios objeto de análisis, la tipología de servicios de transporte público considerados, y el marco normativo aplicable.

2.1. El colectivo PMR

De acuerdo con datos de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (ECMT), se estima que la gran mayoría de los países del mundo tienen entre un 10 y un 14 % de su población discapacitada, o en todo caso con una movilidad reducida, debido a problemas físicos, mentales o sensoriales. Estas cifras, equivalen a unos 50 millones de personas que no pueden desplazarse libremente de un lugar a otro en todos los países que componen la ECMT.

Las principales características que definen a la **Persona de Movilidad Reducida (PMR)**, y que pueden provocar en un momento dado una dificultad para su desplazamiento son, básicamente:

- Personas que se desplazan de un lugar a otro sin abandonar su silla de ruedas; con grandes dificultades para desplazarse o viajar, salvar escalones o aceras, y moverse sobre pavimentos irregulares.
- Personas con dificultades de tipo sensorial (visión, audición o habla), que encuentran serias dificultades para utilizar un servicio de transporte convencional (adquirir el billete, acceder a la parada, entrada y salida del vehículo, consultas a agentes u otros usuarios, etc.).
- Personas con ausencia de movilidad funcional, amputación o artritis en algún miembro de su cuerpo, y que encuentran grandes problemas para el desplazamiento (subir/bajar aceras, subida/bajada del vehículo, etc.).
- Personas con enfermedades cardíacas o respiratorias, con alguna enfermedad que le impida un desplazamiento normal (por ejemplo, alérgicos, que pueden encontrar problemas para adaptarse a nuevos ambientes).
- Personas mayores que no se pueden desplazar con autonomía sin la ayuda de otros.

- Personas que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de pérdida de movilidad temporal: mujeres en avanzado estado de gestación, personas con miembros escayolados y que deben desplazarse con muletas, personas que en algún momento se desplazan con carros de bebés, grandes fardos o maletas, etc.

Teniendo en cuenta las anteriores acepciones, el concepto de **Persona con Movilidad Reducida (PMR)** está directamente asociado a la discapacidad con la movilidad.

Se trata por tanto de un colectivo humano, que debido a su discapacidad física, psíquica o sensorial, ya sea de forma temporal o permanente, tiene mermada su capacidad de movilidad y desplazamiento. La definición, por tanto, no deja margen de duda; cualquier persona independientemente de su edad o condición física puede ser PMR en un momento dado de su vida.

El carácter coyuntural que puede tener el concepto de PMR implica que en la práctica resulte muy complicado cuantificar la población real con movilidad reducida en un momento determinado.

No obstante, el estudio "[la seguridad vial y las personas de movilidad reducida](#)"¹ indicaba que en el año 1999 el número de personas integrantes del colectivo PMR en España ascendía a 16 millones de personas, casi el 40 % del total de la población en ese momento.

¹ Juan F. Dols Ruiz, Universidad Politécnica de Valencia.

2.2. El Transporte público en Gipuzkoa

El estudio diagnóstico de accesibilidad abarcará al transporte público con origen y/o destino en Gipuzkoa, de carácter regular y uso general principalmente, aunque también se incluirá en el análisis al vehículo-taxi, aún en su condición de servicio discrecional, dado la relevancia que tiene para el colectivo de PMR.

Se analizará tanto la infraestructura para la prestación del servicio como los vehículos de transporte en los siguientes modos:

- Ferrocarril.
- Aéreo.
- Carretera.

2.3. El Marco jurídico aplicable

Durante las últimas décadas se han venido desarrollando leyes, tanto nacionales como internacionales, que han permitido a aquellos que presentan una movilidad reducida, aunque sea temporal, que no quedaran excluidos del uso de los transportes públicos.

Las principales referencias legislativas en los diferentes ámbitos administrativos son:

UNIÓN EUROPEA

- Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 2 de noviembre de 2001 relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor.
- Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y obligaciones de los viajeros internacionales de ferrocarril.
- Reglamento (CE) 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

ESTADO

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- El Real Decreto 1544/2007 que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Ley 4/2004, de 18 de marzo, de transporte de viajeros por carretera.
- Ley 2/2000, de 29 de junio, de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.
- Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.

CAPV

- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.
- 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.
- Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el Transporte.

3. METODOLOGÍA DE TRABAJO

3.1. La cadena de la accesibilidad: segmentos de análisis

A la hora de plantear la sistemática de análisis de la accesibilidad a los medios de transporte, es preciso atender a los tres grupos de problemas asociados a los desplazamientos que establece el Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012.

- El primer segmento de análisis estaría vinculado a la accesibilidad exterior, es decir, al itinerario accesible² o practicable³ entre la calle y el equipamiento de transporte (estación, apeadero, terminal, parada).
- Un segundo segmento de análisis quedaría vinculado a la accesibilidad interior, que comprendería el desplazamiento en el interior del equipamiento y el acceso al vehículo de transporte.
- Por último, el tercer factor de análisis se relacionaría con las condiciones de transporte en el interior del vehículo, es decir, con la comodidad, la seguridad y la facilidad para la realización del viaje por parte de todos los viajeros, incluidos los que cuentan con movilidad reducida.

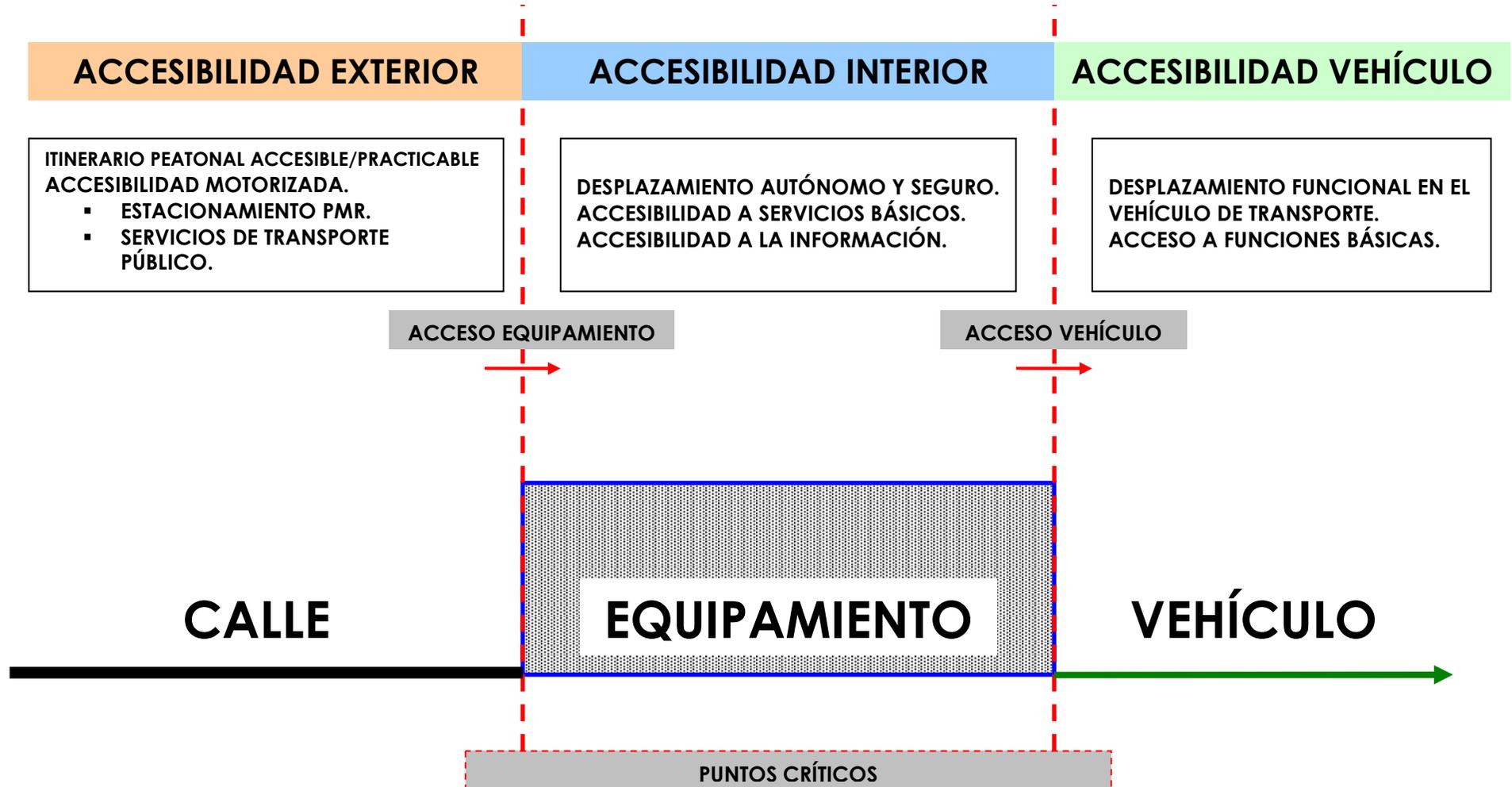
Cuando una PMR decide realizar un desplazamiento, lo hace teniendo una expectativa de éxito en el objetivo marcado: llegar al destino. Cualquier persona que dude seriamente de sus posibilidades de alcanzar el destino se retraerá y no emprenderá el recorrido o buscará fórmulas alternativas para hacerlo. En la sutileza de esa duda se esconde a menudo la discriminación más aguda para las personas con discapacidad y movilidad reducida, y por ello, la continuidad y la contigüidad en las actuaciones de accesibilidad es de una tremenda importancia.

El diagnóstico abordará estos tres segmentos de análisis para los diferentes modos de transporte considerados.

² accesible: aquel espacio, instalación, servicio que se ajusta a los requisitos funcionales y dimensionales que garantizan su utilización de forma autónoma y con comodidad.

³ practicable: aquel espacio, instalación, servicio que, sin ajustarse a los requisitos funcionales y dimensionales, no impide el uso autónomo y seguro por parte del PMR.

DIAGRAMA DE ANÁLISIS DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD PMR



	Problemas principales	Problemas complementarios	Aspectos sociales e institucionales
Autobuses urbanos y suburbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Relación entre la acera y el vehículo. - Disponibilidad de sistemas fáciles y cómodos de embarque para todo tipo de usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> - Espacio, disposición y anclajes para sillas de ruedas o carritos de niño en los vehículos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Formación de los conductores. - Normas de acceso de carritos de niño. - Disciplina circulatoria.

El Libro Verde de la Accesibilidad en España realiza una primera aproximación cualitativa a las principales barreras de accesibilidad de cada medio de transporte, que quedan reflejadas en la siguiente tabla resumen:

Ferrocarril de cercanías	<ul style="list-style-type: none"> - Relación andén-vehículo. - Acceso a los andenes más alejados del edificio de la estación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Espacio para la localización de sillas de ruedas, carritos de niño y bicicletas en los vagones. - Diseño de las estaciones para colectivos con discapacidades sensoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Redacción de los pliegos de condiciones para la compra o reforma del material móvil.
Ferrocarril interurbano	<ul style="list-style-type: none"> - Relación andén-vehículo. - Acceso a los andenes más alejados del edificio de la estación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Anchura de puertas de acceso a plataformas y departamentos de viajeros. - Espacio para la localización de sillas de ruedas, carritos de niño y bicicletas en los vagones. - Diseño de las estaciones para colectivos con discapacidades sensoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regulación europea y nacional de dimensiones de andenes y material móvil. - Redacción de los pliegos de condiciones para la compra o reforma del material móvil. - Información al usuario.
Autobuses interurbanos	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso a los vehículos desde las paradas y andenes de las estaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Espacio para el transporte de las sillas de ruedas. Diseño de los vehículos para facilitar el viaje a personas con discapacidad sensorial. Transporte de bicicletas en la bodega. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regulación de las obligaciones de las compañías operadoras.

	Problemas principales	Problemas complementarios	Aspectos sociales e institucionales
Taxis	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidad de taxis adaptados. 	<ul style="list-style-type: none"> - Comodidad en el acceso a los taxis del servicio público urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rentabilidad e información ciudadana sobre las características del servicio de los taxis adaptados. - Requisitos de comodidad en el acceso a los taxis convencionales bajo licencia.
Aviación	<ul style="list-style-type: none"> - Embarque y desembarque de los aviones. 	<ul style="list-style-type: none"> - Espacio y comodidades para usuarios de sillas de ruedas en el interior de los aviones. - Diseño de las terminales para colectivos con discapacidades sensoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Regulación de las concesiones de operación de las aerolíneas. - Aceptación de embarque de los pasajeros.

3.2. La fase de evaluación: instrumentos

Para la ejecución del proceso de evaluación del grado de accesibilidad PMR a cada equipamiento y vehículo de transporte público en Gipuzkoa, se emplean, como instrumentos de referencia para el diagnóstico, la encuestación a representantes de las empresas operadoras de transporte, complementadas con observaciones sobre el terreno.

Así, en virtud del análisis de las fuentes legislativas aplicables, se confeccionan las denominadas **fichas de auditoria**, una por cada tipo de equipamiento y vehículo de transporte a analizar, y los **modelos de cuestionario** a operadores de transporte, uno por cada medio de transporte considerado.

A modo de síntesis, la tabla siguiente agrupa a la infraestructura, vehículos y servicios de transporte estudiados en el proceso de evaluación:

Modo transporte	Infraestructura	Vehículo	Servicios en Gipuzkoa
TREN	Estaciones Apeaderos	Tren	De titularidad estatal: cercanías, media distancia y largo recorrido. De titularidad CAPV: cercanías y regional.
CARRETERA	Terminal Paradas bus	Autobus	De titularidad local: servicios urbanos. De titularidad foral: servicios interurbanos. De titularidad estatal: servicios de larga distancia.
		Automóvil	Taxis
AÉREO	Aeropuerto	Avión	Nacionales.

En el capítulo de **ANEXOS** se pueden encontrar los modelos tipo de cuestionario y ficha de auditoria, empleados para la realización del proceso de encuestación y análisis de equipamientos y vehículos de transporte.

4. DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD y PLAN DE ACCIÓN

4.1. Transporte ferroviario

Seguramente el gran “talón de Aquiles” para la plena accesibilidad a los medios de transporte público en Gipuzkoa. Tanto los servicios de titularidad estatal, operados por RENFE, como los servicios de titularidad autonómica, explotados por EuskoTren, presentan importantes obstáculos a la movilidad libre y segura de los usuarios, en especial cuando se analiza la accesibilidad al vehículo de transporte.

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS:

Para el análisis del grado de accesibilidad de las estaciones y apeaderos de la red ferroviaria, se emplearon las fichas de auditoria, específicamente elaboradas para tal fin ([ver ANEXOS](#)).

Por otro lado, el diagnóstico de las UT-s (trenes) se realizó a través de un proceso de encuestación a representantes de los operadores de transporte ferroviario del territorio: RENFE y EUSKOTREN.

Con respecto a las estaciones y apeaderos, los aspectos de accesibilidad a controlar y valorar en cada ficha se agruparon en tres grandes bloques:

- Accesos: que incluye el itinerario peatonal hasta el equipamiento, el acceso al interior del edificio y al andén, y la dotación de plaza reservada de estacionamiento para PMR.
- En el equipamiento (estación/apeadero): incluye la capacidad para desplazarse de forma autónoma por el interior de la estación (zona de vestíbulo), el acceso a los principales servicios del equipamiento (taquillas, mobiliario, aseos, etc.), y el análisis de la funcionalidad de éstos.
- En el andén: incluye la accesibilidad al vehículo, y el desplazamiento entre andenes.

CRITERIOS DE VALORACIÓN

Con el objetivo de clasificar las estaciones y apeaderos de la red ferroviaria según su grado de inaccesibilidad, es preciso establecer los criterios de valoración (cuantificación) de las deficiencias detectadas.

De esta forma, se fijan dos criterios principales de valoración por aspecto de accesibilidad considerado:

1) SEGURIDAD:

Entendida como la capacidad del usuario PMR para el acceso y uso del conjunto de elementos presentes y servicios prestados en el equipamiento en cuestión, en las adecuadas condiciones de seguridad física y dignidad personal.

- Se otorgarán dos puntos negativos de seguridad, cuando exista un riesgo notorio para la seguridad del usuario.
- Se otorgará un punto negativo de seguridad, cuando el riesgo no sea tan patente.
- No se otorgarán puntos de negatividad en aquellas situaciones en las que no exista riesgo para la seguridad del usuario.

2) FUNCIONALIDAD:

Entendida como la capacidad del usuario PMR para el acceso y uso del conjunto de elementos presentes y servicios prestados en el equipamiento en cuestión, de manera autónoma.

- Se otorgarán dos puntos negativos de funcionalidad, cuando exista imposibilidad absoluta para desarrollar una determinada acción.
- Se otorgará un punto negativo de funcionalidad, cuando esa imposibilidad de realizar una determinada acción no sea tan patente.
- No se otorgarán puntos de negatividad en aquellas situaciones en las que el usuario PMR pueda desempeñar la tarea de forma autónoma.

En base a estos criterios, las carencias detectadas quedan jerarquizadas en siete niveles de la siguiente forma:

CUADRO DE JERARQUIZACIÓN:

SEGURIDAD (S)	FUNCIONALIDAD (F)	ESCALA DE GRAVEDAD
2	2	6 (situación más grave)
2	1	5
1	2	4
1	1	3
1	0	2
0	1	1
0	0	0 (situación idónea)

Así, de la aplicación de esta pareja de criterios de valoración a cada uno de los aspectos de accesibilidad contenidos en la tabla de auditoria, se obtiene la matriz resumen de carencias del conjunto de estaciones de la red ferroviaria considerada, que clasifica a los equipamientos según su grado de inaccesibilidad, y posibilita establecer prioridades en las actuaciones de mejora a desarrollar.

Se calculan dos valores tipo por cada estación.

- a) un valor “bruto” que tiene en consideración los trece aspectos de inaccesibilidad que se analizan en la ficha de auditoria.
- b) un valor neto que sólo considera ocho de los trece aspectos; aquellos que resultan determinantes (primarios), para garantizar el uso autónomo y seguro del servicio de transporte.

Estos ocho aspectos primarios se engloban en los siguientes conceptos:

- Itinerario peatonal exterior.
- Acceso al andén.
- Desplazamiento entre andenes.
- Acceso al edificio.
- Desplazamiento interior.
- Acceso al vehículo de transporte.

El análisis comparativo entre este valor neto de inaccesibilidad y la importancia de la estación según volumen de viajeros y carácter de los servicios ferroviarios prestados, nos permite seleccionar aquellas estaciones y aspectos concretos sobre los que resulta más urgente intervenir para mejorar la seguridad y accesibilidad de estos equipamientos.

4.1.1. Transporte ferroviario: servicios de titularidad estatal

EL MARCO COMPETENCIAL

En virtud de las Directrices de la UE, la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario en España reordena por completo el sector ferroviario estatal, y sienta las bases para la progresiva entrada de nuevos actores en el mercado.

Este hecho ha provocado la separación institucional de la antigua empresa nacional ferroviaria, RENFE, en dos entidades; el ADIF, como entidad gestora del tráfico y la infraestructura, y RENFE Operadora, como empresa prestataria de servicios ferroviarios. La futura liberalización del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril¹ traerá consigo la llegada de nuevos operadores ferroviarios que modificarán las reglas de juego del mercado actual.

Por tanto, cuando se hace referencia a inversiones relativas a la Infraestructura ferroviaria (recrecido de andenes, pasos subterráneos/elevados, nuevas estaciones, ascensores,...) cabe ser conciente de que las competencias en estos aspectos recaen en el ADIF, como entidad administradora de la red. Por el contrario, RENFE Operadora será la entidad competente en todas aquellas cuestiones relativas a la explotación del servicio de transporte.

¹ A partir del año 2010 para el transporte nacional e internacional.

CARACTERIZACIÓN DE LA RED

La red ferroviaria de titularidad estatal en Gipuzkoa está conformada por un total de 29 estaciones, desde su cabecera, Irun, hasta Brinkola (Legazpia). El trazado ferroviario, de ancho ibérico, es de doble vía, lo que posibilita el tráfico independiente en los dos sentidos de la circulación.

El núcleo de Cercanías "San Sebastián" tiene una única línea, C-1, integrada en el trazado ferroviario Madrid-Irun, por lo que los trenes de Cercanías comparten infraestructura con los servicios regionales y de largo recorrido para el transporte de viajeros, y con las circulaciones de mercancías.

RENFE Operadora presta servicio ferroviario de Cercanías a la ciudad de San Sebastián, a los principales núcleos urbanos de su área metropolitana, así como a los municipios más importantes del valle del Oria y de la comarca del Alto Urola.

La siguiente tabla refleja las estaciones de la línea C-1, su consideración (estación, apeadero), y el carácter del servicio ferroviario prestado: cercanías (C), regional (R), largo recorrido (LR).

Línea C-1: Irun-Brinkola

ESTACIÓN	CONSIDERACIÓN	CARÁCTER USO
IRUN	ESTACIÓN	C, R, LR
VENTAS IRUN	APEADERO	C
LEZO-RENTERIA	ESTACIÓN	C, R
PASAJES	ESTACIÓN	C, R
HERRERA	APEADERO	C
ATEGORRIETA	APEADERO	C
GROS	APEADERO	C

DONOSTIA	ESTACIÓN	C, R, LR
LOIOLA	APEADERO	C
MARTUTENE	APEADERO	C
HERNANI	ESTACIÓN	C
HERNANI CENTRO	APEADERO	C
URNIETA	APEADERO	C
ANDOAIN	ESTACIÓN	C
ANDOAIN CENTRO	APEADERO	C
BILLABONA-ZIZURKIL	ESTACIÓN	C
ANOETA	APEADERO	C
TOLOSA CENTRO	APEADERO	C
TOLOSA	ESTACIÓN	C, R
ALEGIA	APEADERO	C
IKAZTEGIETA	APEADERO	C
LEGORRETA	ESTACIÓN	C
ITSASONDO	APEADERO	C
ORDIZIA	APEADERO	C, R
BEASAIN	ESTACIÓN	C, R
ORMAIZTEGI	APEADERO	C
ZUMARRAGA	ESTACIÓN	C, R
LEGAZPIA	APEADERO	C, R
BRINKOLA	ESTACIÓN	C

-  CERCANÍAS
-  CERCANÍAS-REGIONAL
-  CERCANIAS-REGIONAL-LR

Considerando el volumen de usuarios, las estaciones de mayor uso son, por este orden:

ESTACIÓN	POSICIÓN DE USO
> 3.000 viajeros/día	
DONOSTIA CENTRO	1
GROS	2
IRUN	3
TOLOSA	4
> 2.000 viajeros/día	
LEZO ERRETERIA	5
HERNANI CENTRO	6
BEASAIN	7
ORDIZIA	8
TOLOSA CENTRO	9
> 1.000 viajeros/día	
BILLABONA	10
ZUMARRAGA	11
ANDOAIN	12
ANDOAIN CENTRO	13
URNIETA	14
HERRERA	15
ATEGORRIETA	16
RESTO DE ESTACIONES: < 1.000 viajeros/día	

Informe diagnóstico de accesibilidad:

Las observaciones del conjunto de estaciones y apeaderos de la red de Cercanías Gipuzkoa, de titularidad estatal, fueron realizadas los días 12, 14, 16, 19, 20 y 22 de noviembre, por espacio aproximado de 5 horas diarias.

De la aplicación de los criterios de seguridad y funcionalidad a cada uno de los trece aspectos de accesibilidad considerados en la tabla de auditoria, se elabora la matriz de carencias del conjunto de equipamientos (estaciones y apeaderos) de la red de ADIF/RENFE en Gipuzkoa.

MATRIZ DE CARENCIAS			RELACIÓN DE ESTACIONES - APEADEROS																																			
			BRINKOLA	LEGAZPIA	ZUMARRAGA	ORMAZTEGI	BEASAIN	ORDIZIA	ITSASONDO	LEGORRETA	IKAZTEGIETA	ALEGIA	TOLOSA	TOLOSA CENTRO	ANOETA	VILLABONA-ZIZURKIL	ANDOAIN CENTRO	ANDOAIN	URNIETA	HERNANI CENTRO	HERNANI	MARTUTENE	LOIOLA	DONOSTIA (NORTE)	GROS	ATEGORRIETA	HERRERA	PASAIA	LEZO-ERRETERIA	VENTAS DE IRUN	IRUN							
TIPOLOGÍA	LISTADO DE ASPECTOS	CRITERIO	PUNTOS DE INACCESIBILIDAD																																			
ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior. acera, carretera,	S	1	1	2	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	1	0	2	1	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0				
		F	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	2	0	2	1	0	1	1	0	0	1	1	2	0	1	1	0	1	0				
	2. Acceso al andén. rampas, escaleras, escalones,	S	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	1	0	1	1	2	0	0				
		F	1	2	2	1	0	1	2	0	1	1	0	2	1	2	1	1	1	1	1	2	1	0	0	2	2	2	2	0	2	0	2	0	0			
3. Aparcamientos reservados plaza PMR exterior.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0				
	F	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	2	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
4. Acceso al edificio. puertas, escalones	S				0	0	0					0											0	0					0	0			0	0	0			
	F				2		1	2				0											1							1	1			1	1	0		
EN LA ESTACIÓN/APAADERO	5. Pavimento adecuado. compacto, duro, antideslizante	S	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
		F	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0		
	6. Acceso libre a servicios venta. sin obstáculos.	S		0	0		0	0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0		
		F		0	0		0	0				0	0	2	0	1	0	0	1	0	0			1	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	7. puertas interiores de uso autónomo. automáticas, hoja simple, ligeras	S				0	0					0																		0	0			0	0	0	0	
		F				1		1				1																		1	1			1	1	0	0	
	8. mostradores info./venta adaptados. a doble altura.	S		0	0		0	0				0	0			0	0	0	0	0	0			0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		F		1	1		1	1				1	1			1	1	1	0	1	1			1	1			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	9. servicios higiénicos adaptados.	S		0	0		0	0				0	0			0	0												0	0			0	0	0	0	0	
		F		2	0		2	2				2	2			2	2												2	2			2	2	2	2	2	2
	10. mobiliario adaptado. a la altura adecuada.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
11. información accesible. visible desde varios puntos.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	S	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	1	1	2	2	2	2	2	2	2	0		
		F	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	0	
	S	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	F	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
RESUMEN	TODOS LOS ASPECTOS	TOTAL 1	15	18	20	13	16	18	14	12	15	15	16	16	14	22	17	15	17	17	15	18	10	8	6	15	15	22	18	17	12	18	17	12	12			
	ASPECTOS		8	11	13	8	13	13	8	8	8	9	13	11	9	13	10	10	11	10	12	8	8	13	11	8	10	13	13	8	13	8	13	8	13			
	TODOS		1,88	1,64	1,54	1,63	1,23	1,38	1,75	1,50	1,88	1,67	1,23	1,45	1,56	1,69	1,70	1,50	1,55	1,70	1,25	2,25	1,25	0,62	0,55	1,88	1,50	1,69	1,38	2,13	0,92	1,88	1,67	1,23	1,45			
	SÓLO ASPECTOS BÁSICOS	TOTAL 2	13	12	16	10	10	12	11	9	12	12	10	11	11	16	13	11	14	12	11	15	7	6	4	12	11	16	12	14	5	16	14	5	8			
	ASPECTOS		5	6	8	5	8	8	5	5	5	6	8	6	6	8	6	6	7	6	8	5	5	8	7	5	6	8	8	5	8	5	8	5	8			
BÁSICOS		2,60	2,00	2,00	2,00	1,25	1,50	2,20	1,80	2,40	2,00	1,25	1,83	1,83	2,00	2,17	1,83	2,00	2,00	1,38	3,00	1,40	0,75	0,57	2,40	1,83	2,00	1,50	2,80	0,63	2,40	1,83	2,00	0,63				
AFOROS		29	24	11	27	7	8	28	25	26	23	4	9	20	10	13	12	14	6	18	19	21	1	2	16	15	17	5	22	3	22	3	22	3				

ASPECTOS ACCESIBILIDAD	2	1	0	
S SEGURIDAD	muy negativo	negativo	ok	no se considera
F FUNCIONALIDAD	muy negativo	negativo	ok	no se considera

CERCANIAS
 REGIONAL
 INTERNACIONAL

CONCLUSIONES:

No cabe duda que en la actualidad abordar la cuestión de la accesibilidad a los servicios ferroviarios de Cercanías “San Sebastián” es hablar de la absoluta imposibilidad de garantizar al usuario PMR el acceso autónomo y seguro al tren. La separación existente entre el bordillo del andén y el vehículo, así como el desnivel presente entre el andén y la plataforma de la UT, impiden a muchos ciudadanos con movilidad reducida el uso autónomo de este transporte público.

El hecho de que la infraestructura ferroviaria sea utilizada tanto por servicios de viajeros como de mercancías, obliga a mantener una separación (gálibo) respecto al andén que posibilite la circulación de las unidades en toda la red. Este gálibo varía en función del equipamiento (estación) considerado, y, por tanto, dificulta la implementación de acciones de mejora del acceso al vehículo.

A la vista de la tabla resumen de carencias, se constata que el conjunto de estaciones y apeaderos del núcleo de cercanías “San Sebastián” presenta un nivel medio deficiente en materia de accesibilidad. Incluso ante un escenario normalizado de acceso al tren, en muchas estaciones los usuarios PMR tendrían enormes dificultades para poder acceder al andén de forma autónoma. Aspectos básicos, como la mejora de la accesibilidad exterior (relación calle-equipamiento) en muchos núcleos urbanos y el desplazamiento autónomo en el interior de estaciones y apeaderos, exigen actuaciones inmediatas.

Del conjunto de estaciones, llaman especialmente la atención por sus pésimas condiciones de accesibilidad, los equipamientos de Tolosa centro (una de las más utilizadas y totalmente inaccesible en los dos sentidos de circulación), Herrera y Pasaia. Asimismo, hay que destacar las deficientes prestaciones de algunas estaciones localizadas en núcleos urbanos importantes y con gran número de viajeros/día: Hernani centro Andoain (apeadero y estación), Zumarraga, y de otras que sirven a barrios periféricos de la propia capital: Martutene (la peor valorada), Ategorrieta y Herrera.

Aún en este escenario de inaccesibilidad generalizada, también se dispone de una serie de estaciones y apeaderos referencia que han de servir de guía a la hora de orientar las intervenciones. A destacar el grado de accesibilidad de las estaciones de Irun y Donostia-San Sebastián (norte), y de los apeaderos de Gros (la mejor valoración) y Loiola, ambos en el término municipal de Donostia-San Sebastián.

Las siguientes conclusiones específicas se formulan en el contexto de la necesidad de acometer una serie de actuaciones en aspectos concretos en la red de estaciones de Gipuzkoa, previo a la normalización del acceso al tren, que garanticen la accesibilidad y seguridad de los usuarios en toda la cadena de accesibilidad.

ACCESIBILIDAD EXTERIOR:

COMPETENCIAS: de la administración local (ayuntamientos), que debe garantizar el trayecto accesible desde la calle al apeadero/estación, así como habilitar plazas reservadas de estacionamiento² en las áreas de aparcamiento contiguas a las estaciones.

1. ITINERARIO PEATONAL:

Muchas de las estaciones (21 de 29) no disponen de acera o itinerario seguro de acceso desde el exterior, con el consiguiente riesgo para los usuarios. Este hecho es particularmente problemático en:

- Legazpia,
- Zumarraga,
- Andoain Centro,
- Hernani Centro,
- Ategorrieta,
- Herrera,
- Pasaia.



PASAIA

Estación inaccesible. Paso subterráneo con escaleras y paso de superficie peligroso con mucho tráfico.



ZUMARRAGA

A la rampa de acceso a la estación sólo se accede por la carretera.

² En función del número de plazas del área de estacionamiento.



VENTAS DE IRUN

Suelo de gravilla y con demasiada pendiente, sin barandillas en ambos lados.



HERNANI CENTRO

Rampa con mucha pendiente, pavimento en mal estado, sin barandilla a ambos lados en todo el recorrido.



VILLABONA-ZIZURKIL

Malas condiciones de accesibilidad exterior. Se está procediendo a la realización de obras de mejora.

2. APARCAMIENTO RESERVADO:

En aquellas estaciones dotadas de áreas de estacionamiento de vehículos, se debe garantizar, al menos, una plaza destinada a los usuarios PMR. Esta exigencia no se cumple en muchas estaciones de los principales núcleos urbanos.

En particular, hay que hacer referencia a:

- Zumarraga,
- Beasain,
- Ordizia,
- Tolosa centro,
- Pasaia,
- Lezo-Renteria,
- Irun.



IRUN

Falta aparcamiento reservado PMR.



BEASAIN

Por tratarse de estaciones con una funcionalidad local y regional y, en algún caso, internacional (Irun).

ACCESIBILIDAD INTERIOR:

COMPETENCIAS: el ADIF es la entidad que debe garantizar el acceso universal al vehículo de transporte mediante la adecuación de la infraestructura de acceso (andenes, pasos subterráneos y elevados, ascensores,...). Por su parte, RENFE Operadora es competente en las cuestiones relativas a la funcionalidad de los servicios prestados y elementos presentes en el equipamiento.

3. ACCESO AL VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN (EDIFICIO):

Muchos de los edificios de la red ferroviaria en Gipuzkoa disponen de un acceso "complicado" para los usuarios PMR, bien porque su entrada no se encuentra a nivel respecto de la calle (escalones, tramos de escaleras), bien porque no disponen de puertas exteriores de funcionalidad adecuada (anchura, automatismos,...).



ORDIZIA

Acceso a estación con un pequeño escalón, que es un gran obstáculo para las personas usuarias de silla de ruedas.



Puertas estrechas (una de las dos hojas, la que se abra primero, deberá tener un hueco libre de paso de 0,90 m.



PASAIA

Tramos de escaleras sin rampa complementaria, que hacen la estación inaccesible.

4. ACCESO AL ANDÉN:

El itinerario al andén en las estaciones y apeaderos de la red guipuzcoana también está muy penalizado para el colectivo PMR.

En la mayor parte de equipamientos (22 de 29) el acceso al andén se produce a través de tramos de escaleras, escalones, o pasos obligados por la superficie de las vías. Es decir, sin los elementos constructivos (rampas, pasos subterráneos...) y/o mecánicos (ascensores, plataformas salva-escaleras) que posibiliten el acceso autónomo y seguro del usuario PMR.

Este hecho es particularmente grave en aquellas estaciones que, por volumen de usuarios (> 1.000 viajeros/ día) y carácter del servicio ferroviario (local - regional), precisan de mejores condiciones de accesibilidad.

- Zumarraga,
- Ordizia,
- Tolosa centro,
- Andoain centro y Andoain,
- Villabona-Zizurkil,
- Hernani centro,
- Pasaia.



5. DESPLAZAMIENTO ENTRE ANDENES:

La carencia de pasos subterráneos/elevados adecuadamente acondicionados (rampa con anchura y pendiente adecuada, barandilla a los lados), que eviten el paso obligado por la superficie de las vías, para desplazarse de un andén a otro, es un tema vital para la seguridad de cualquier usuario, independientemente de su grado de movilidad.

En 18 de los 29 equipamientos analizados no hay más alternativa que el paso superficial; ahora bien, esta situación es particularmente grave en aquellas estaciones de núcleos urbanos importantes, con gran número de personas usuarias del servicio:

- Lezo-Renteria, Hernani, Andoain, Ordizia,

y en otras que, además del uso local (de cercanías), tienen un carácter regional (servicios de media distancia): Legazpia y Pasajes.

En muchos casos, los pasos a nivel entre andenes se encuentran en mal estado de conservación, con rampas de pendiente inadecuada (poco funcionales y peligrosas) y suelo deteriorado.



Una característica común a los andenes compartidos (mismo andén independientemente del sentido del viaje), es la presencia de obstáculos (farolas, postes, ...), que impiden la circulación segura por el andén de usuarios en silla de ruedas, cochecitos de bebé, etc.



Andén compartido.
Estrechamiento.

6. PAVIMENTO DE LA ESTACIÓN / ANDÉN:

La mayor parte de equipamientos cuenta con un pavimento compacto, duro y antideslizante, tanto en los andenes como en el interior de las estaciones.

En este sentido, el pavimento de los pasos a nivel muestra un peor estado de conservación que el correspondiente a andenes y vestíbulos de estaciones, lo que genera mayores riesgos para los usuarios, independientemente de su grado de movilidad.



Paso entre vías
en mal estado,
peligroso.

A continuación, se detalla la capacidad del usuario en la estación/apeadero para el acceso autónomo a diversos servicios y objetos presentes en el equipamiento:

7. TAQUILLAS - VENTA DE TÍTULOS:

Ninguna de las estaciones/apeaderos de la red, que cuentan con servicio de venta de billetes, dispone de un mostrador adaptado a todos los usuarios. En todos los casos, la taquilla se encuentra a una altura mayor que la legalmente exigida (0,80 m.), sin disponer de hueco, de (0,70 m.) de profundidad, en la parte inferior.

Siendo este hecho una constante, en la mayor parte de equipamientos el acceso a la taquilla se encuentra libre de obstáculos, permitiendo el desplazamiento cómodo del viajero.



VILLABONA

Vestíbulo con problemas de accesibilidad por mala colocación y distribución de elementos.



Mostrador sin hueco inferior a 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad. Este hecho es una constante en todas las estaciones. No obstante, la tendencia es a sustituir la venta atendida por máquinas autoventa.

Máquinas autoventa y Canceladoras:

Se está procediendo a la progresiva sustitución de las antiguas máquinas expendedoras (ver foto), no accesibles para PMR, por las nuevas máquinas autoventa (ver foto), cuyos dispositivos de pago son 100 % funcionales al estar ubicados a alturas adecuadas.



Modelo nuevo de máquina autoventa en progresiva implantación.



Modelo antiguo de máquina expendedora con pantalla y dispositivo de pago a altura inadecuada.

En breve, se realizará también la instalación de los nuevos elementos mecánicos de cancelación del viaje y control de accesos, cuyo diseño ha de ser también “accesible para todos”.

8. ASEOS:

La mayoría de las estaciones de la red ferroviaria disponen de aseos en el edificio. No obstante, salvo Zumarraga y Donostia-San Sebastián (Norte) que cuentan con aseos accesibles, el resto no cuentan con servicios higiénicos adaptados.



Puertas estrechas que imposibilitan el uso universal de los aseos.



9. MOBILIARIO:

Se constata una amplia variedad en la tipología de asientos de las estaciones y apeaderos de la red, incumpliendo todos los modelos la normativa de accesibilidad, al no disponer de reposabrazos, ni estar a la altura adecuada (0,45 m.).



Este modelo de asiento es muy utilizado. No dispone de reposabrazos, ni está a la altura adecuada.



Tipo de asientos que no son accesibles; baja altura, sin respaldo, ni reposabrazos.



NOTA: existen otra serie de servicios presentes en las estaciones (cajeros automáticos, cabinas de teléfono, cafeterías,...), cuya gestión y explotación recae en empresas privadas, a las que se les debería exigir el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en los pliegos de condiciones de la licitación.

10. INFORMACIÓN Y SEÑALIZACIÓN:

La información ha de ser visible para todos los usuarios. En ocasiones, la ubicación de la misma es tal que impide al viajero la aproximación y lectura.



Panel de Información situado en ubicación que no facilita su lectura y comprensión al usuario.



Superficie brillante y letra que dificulta la lectura. Altura inadecuada.

Por lo que respecta a la señalización, se hace hincapié en que algunos elementos como puertas de cristal y ascensores no disponen de un buen contraste cromático en las bandas de señalización horizontales.



Bandas de señalización sin buen contraste en la puerta automática y ascensor.

DONOSTIA

ACCESIBILIDAD VEHÍCULO:

COMPETENCIAS: RENFE, empresa de prestación de servicios de ferrocarril, mercancías y viajeros, dependiente del Ministerio de Fomento, es la entidad competente en materia de las unidades móviles (trenes).

SERVICIOS DE CERCANÍAS: IRUN-BRINKOLA

Los servicios de Cercanías Gipuzkoa operados por RENFE se prestan con vehículos modelo UT-440 R (reformados), cuya puesta en servicio data de 1995.

Se trata de Unidades que disponen de un habitáculo reservado para sillas de ruedas, pero que no cuentan con dispositivo móvil que permita salvar el desnivel existente entre el andén y la plataforma del vehículo, por lo que el colectivo PMR tiene serias dificultades o imposibilidad absoluta de acceder al uso de este transporte.



En cuestión de accesibilidad se caracterizan por:

- Plataformas bajas y escalones para acceder al pasillo.
- Pasillos estrechos.
- Vagones estancos. Puertas con dificultades de paso entre vagones.

En la actualidad, las únicas unidades capaces de garantizar el acceso universal a todos los usuarios son las UT-s CIVIA, cuya implantación en Gipuzkoa no tiene fecha establecida.

Los trenes CIVIA se caracterizan por:

- Plataformas lisas y suelo a mismo nivel.
- Pasillos amplios y asientos plegados a la pared.
- Vagones diáfanos, sin puertas separadoras entre ellos.
- Habitáculo más amplio.
- Acceso desde los andenes al mismo nivel por una de las puertas (señalizada).



Además de las unidades CIVIA, para salvar el espacio andén tren o viceversa, será necesaria la adaptación de los andenes para que se encuentren a una altura de 68 cm., y a 91 cm. de distancia desde la cara activa del carril.

SERVICIOS DE MEDIA DISTANCIA: VITORIA-IRUN

Los servicios regionales Vitoria-Irun operados por RENFE se prestan con vehículos modelo UT-470, cuya puesta en servicio data del año 1997. Al igual que las unidades de Cercanías, estos vehículos no son accesibles al colectivo PMR, disponiendo de características semejantes a sus homólogos de corta distancia.

La progresiva renovación del material móvil permitirá la paulatina adaptación del parque de vehículos a la normativa de accesibilidad.



SERVICIOS DE LARGA DISTANCIA:

Hacen referencia a servicios de carácter regional, interurbano, de largo recorrido, con origen o destino en Gipuzkoa.

Desde el año 2007, RENFE y ADIF se han embarcado en el compromiso de facilitar la progresiva utilización de servicios ferroviarios a los viajeros con discapacidad con dificultades en el desplazamiento. En Gipuzkoa, las estaciones de Irun y Donostia norte forman parte de la red de estaciones accesibles que cuentan con el servicio de ayuda en el desplazamiento y acceso a la unidad de transporte. No obstante, este servicio de ayuda únicamente se presta en aquellos trenes que dispongan de plaza PMR. Actualmente, sólo los trenes ALVIA, que realizan el trayecto IRUN-MADRID, cumplen con este requisito.

4.1.1. Transporte ferroviario: servicios de titularidad estatal.

Plan de acción:

El acondicionamiento y mejora de la accesibilidad en la red de equipamientos del ADIF en Gipuzkoa exige ingentes inversiones y un amplio periodo de ejecución de actuaciones, hasta poder afirmar que los servicios prestados son accesibles a todos los usuarios en todas las estaciones.

El Real Decreto 1544/2007 que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establece que aquellas estaciones que soportan un tráfico de viajeros superior a 1.000 viajeros/día, de media anual, deberán estar adaptadas en un plazo no superior a 8 años desde la entrada en vigor de la normativa. Este hecho establece el horizonte de adaptación de las principales estaciones de la red de Cercanías Gipuzkoa en el año 2015. Aquellas estaciones con un volumen de viajeros entre 750 y 1.000 viajeros/día, de media anual, se adaptarán en un plazo no superior a trece años desde la entrada en vigor de la normativa, lo que fija el objetivo de adaptación en el año 2020.

Por tanto, se dispone legislativamente de un plazo límite de 7 años para adaptar adecuadamente las principales estaciones ferroviarias de Gipuzkoa, y de 13 años para el resto de equipamientos.

En estas circunstancias, la llegada de las nuevas unidades CIVIA supondría un salto cualitativo enorme en materia de accesibilidad, por cuanto se dispondría de acceso normalizado al tren, al permitir que la relación andén-plataforma se realice a nivel, sin altura que salvar. Sin embargo, este hecho debe ir acompañado de otra serie de intervenciones, de igual o mayor importancia, que garanticen la accesibilidad segura y funcional de los usuarios desde la calle a la estación/apeadero y desde el propio equipamiento a la plataforma del vehículo de transporte.

PRIORIZACIÓN DE ACTUACIONES:

Con el objetivo de establecer un **plan de intervención** progresivo que posibilite la ejecución de las actuaciones en diversas fases, se ha procedido a clasificar a las estaciones en tres categorías (1ª, 2ª, 3ª) según el volumen diario de usuarios, la importancia del núcleo urbano al que sirven y el carácter de los servicios ferroviarios prestados (cercanías, regional, largo recorrido).

Estaciones de primera categoría:

Zumarraga, Beasain, Ordizia, Tolosa, Tolosa centro, Andoain centro, Hernani centro, Donostia Norte, Gros, Lezo-Renteria e Irun.

Estaciones de segunda categoría:

Legazpia, Villabona, Andoain, Urnieta, Hernani, Martutene, Ategorrieta, Herrera, Pasajes.

Estaciones de tercera categoría:

Brinkola, Ormaiztegi, Itsasondo, Legorreta, Ikaztegieta, Alegia, Anoeta, Loiola, Ventas.

Por otro lado, los aspectos analizados en cada equipamiento han sido divididos entre aspectos primarios y secundarios en función de su incidencia en la seguridad del usuario y en su grado de accesibilidad.

- aspectos primarios:
 - Itinerario peatonal exterior,
 - Acceso al edificio,
 - Acceso a los servicios presentes en la estación,
 - Acceso al andén,
 - Desplazamiento entre andenes,
 - Acceso al vehículo.

- aspectos secundarios:
 - mobiliario,
 - aseos,
 - paneles de información, señalización,

- mostradores de información y venta.
- aparcamientos reservados.

Según la relación entre el aspecto sobre el que actuar y la categoría de la estación, las intervenciones se clasificarán, por su orden de importancia, en:

- MUY PRIORITARIAS (MP),
- PRIORITARIAS (P),
- NECESARIAS (N),
- CONVENIENTES (C),

Por tanto, tendremos cuatro categorías de clasificación de la intervención:

- Intervención sobre aspecto 1º en estación de primera categoría implicará actuación muy prioritaria (MP).
- Intervención sobre aspecto 2º en estación de primera categoría implicará actuación necesaria (N).
- Intervención sobre aspecto 1º en estación de segunda categoría implicará actuación prioritaria (P).
- Intervención sobre aspecto 2º en estación de segunda categoría implicará actuación conveniente (C).
- Intervención sobre aspecto 1º en estación de tercera categoría implicará actuación necesaria (N).
- Intervención sobre aspecto 2º en estación de tercera categoría implicará actuación conveniente (C).

NOTA: teniendo presente estos criterios, en algunos casos particulares se podrá rebajar la importancia de la intervención, siempre que se constate que la actuación no exige una intervención integral, sino tan sólo determinadas modificaciones y mejoras.

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:

Las tablas siguientes expresan la relación de soluciones plausibles a desarrollar en el conjunto de estaciones de la red ferroviaria de titularidad estatal en Gipuzkoa, según la importancia de la estación considerada y las entidades competentes de su implementación.

MATRIZ DE INTERVENCIÓN				ZUMARRAGA	BEASAIN	ORDIZIA	TOLOSA	TOLOSA CENTRO	ANDOAIN CENTRO	HERNANI CENTRO	DONOSTIA (NORTE)	GROS	LEZO-ERENTERIA	IRUN	
	LISTADO DE ASPECTOS	SOLUCIÓN TIPO	COMPET.	ESTACIONES DE PRIMERA CATEGORIA											
				ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.	MP			MP		MP	MP	
2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada.	ADIF							MP	MP					
	Rebaje de escalones de acceso.														
	Instalación de ascensores.							MP							
3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación.	Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación.	AYTO.	N	N	N	N		N	N			N	N	
	4. Acceso al edificio (puertas, escalones).		Puertas automáticas.	ADIF		MP	MP	MP							MP
Puertas de fácil apertura, anchura adecuada.		MP													
Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada.		MP													
Eliminar escalones de acceso.						MP									
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ADIF		N		N				N			N	
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	ADIF												
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas.	ADIF		MP	MP	MP							MP	
		Puertas de fácil apertura, anchura adecuada.		MP											
		Eliminar escalones de acceso.													
8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	ADIF/RENFE									N*		N*		
9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	ADIF											N*		
10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	ADIF/RENFE	N	N	N	N	N	N	N	N	N*		N	N*	
11. información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	RENFE	N	N	N	N	N	N	N			N	N	N*	
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada).	ADIF			MP		MP	MP	MP				MP	
		Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel.				MP			MP	MP				MP	
	Instalación de ascensores.	MP	MP	MP	MP										
13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades CIVIA,	RENFE	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	
	Acondicionamiento de andenes.	ADIF													

MP	ACTUACIÓN MUY PRIORITARIA
P	ACTUACIÓN PRIORITARIA
N	ACTUACIÓN NECESARIA
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

(*) Aspecto competencia del ADIF en las terminales de Donostia-San Sebastián e Irún.

ESTACIONES DE PRIMERA CATEGORÍA.

A la vista de la tabla, cabe citar como **actuaciones MUY PRIORITARIAS** las siguientes:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso a la estación.
En concreto, en los municipios de Zumarraga, Tolosa (estación), Andoain (centro) y Hernani (centro).
2. El progresivo acondicionamiento de los andenes para la plena operatividad de las futuras unidades CIVIA.
3. La mejora de la seguridad y funcionalidad en el desplazamiento a los andenes y entre los mismos, mediante la construcción de pasos subterráneos en las estaciones de Ordizia, Andoain centro, Hernani centro y Lezo-Renteria, la adecuación de los pasos existentes (Tolosa centro), y la instalación de ascensores u otros dispositivos de movilidad vertical en las estaciones de Zumarraga, Beasain, Tolosa y Tolosa centro.

Durante el periodo de "convivencia" (previo al inicio de los trabajos, y durante la ejecución de los mismos), se debería proceder a acondicionar el pavimento de los pasos obligados de superficie, y a controlar periódicamente su estado de conservación.

4. La facilitación de las condiciones de acceso a los edificios (puertas accesibles, eliminación de escalones,..) y de circulación autónoma en el interior del vestíbulo y hacia el andén.

En concreto, mediante la instalación de puertas automáticas en las estaciones de Beasain, Ordizia, Tolosa y Lezo-Renteria, la adecuación de las puertas existentes en la estación de Zumarraga, y la eliminación de escalón de acceso en la estación de Ordizia.

Como **actuaciones NECESARIAS** se concretan:

1. La reserva de estacionamiento PMR en el aparcamiento próximo a la estación. Concretamente en los núcleos urbanos de Zumarraga, Beasain, Ordizia, Tolosa (estación), Andoain (centro), Hernani (centro), Lezo-Renteria e Irun.
2. La mejora del pavimento en las estaciones de Beasain, Tolosa, Donostia (Norte), Irun.
3. La adaptación de los mostradores de información y venta de billetes (hueco a menor altura) en las estaciones de los núcleos urbanos más importantes: Donostia (Norte) e Irun.
4. La provisión de aseos adaptados en la estación de Irun (por su mayor significancia).

5. La instalación de mobiliario adaptado (asientos, máquinas autoventa,...) en todas las estaciones de primera categoría.
6. La ubicación de la información en localización y tamaño que facilite la lectura. Sería interesante considerar la instalación de sistemas de información visual dinámica (teleindicadores) en las estaciones más significativas de la red: Zumarraga, Beasain, Ordizia, Tolosa, Lezo-Rentería e Irun.

MATRIZ DE INTERVENCIÓN

MATRIZ DE INTERVENCIÓN				LEGAZPIA	VILLABONA-ZIZURKIL	ANDOAIN	URNIETA	HERNANI	MARTUTENE	ATEGORRIETA	HERRERA	PASAIA
	LISTADO DE ASPECTOS	SOLUCIÓN TIPO	COMPET.	ESTACIONES DE SEGUNDA CATEGORIA								
				ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.	P	P		P	
2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Rebaje de escalones de acceso. Instalación de ascensores.	ADIF	P			P			P	P	P	P
3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación. Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación	AYTO.	C		C	C	C	C				C
4. Acceso al edificio (puertas, escalones).	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ADIF			P			P				P
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ADIF			C	C					
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	ADIF		C		C					
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ADIF		P			P				P
	8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	ADIF/RENFE									
	9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	ADIF									
	10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	ADIF/RENFE	C	C	C	C	C	C	C	C	C
EN EL ANDÉN	11.información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	RENFE	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada) Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel. Instalación de ascensores.	ADIF		P	P	P	P		P	P	P
	13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades CIVIA, Acondicionamiento de andenes.	RENFE ADIF	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP

MP	ACTUACIÓN MUY PRIORITARIA
P	ACTUACIÓN PRIORITARIA
N	ACTUACIÓN NECESARIA
C	ACTUACIÓN CONVENIENTE
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

ESTACIONES DE SEGUNDA CATEGORÍA.

A la vista de la tabla, cabe citar como actuaciones **MUY PRIORITARIAS** las siguientes:

1. El progresivo acondicionamiento de los andenes para la plena operatividad de las futuras unidades CIVIA.

Como actuaciones **PRIORITARIAS** se concretan:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso. En concreto, en los núcleos urbanos de Legazpia, Villabona (en obras), Urnieta, Martutene, Ategorrieta, Herrera y Pasaia.
2. La mejora de la funcionalidad en el acceso al andén, mediante la construcción de rampas con barandilla, de anchura y pendiente adecuada, en las estaciones de Legazpia, Andoain, Martutene, Ategorrieta, Herrera y Pasaia, y la eliminación de los escalones de acceso en las estaciones de Villabona y Urnieta.
3. La mejora de la seguridad de los usuarios en el desplazamiento entre andenes, mediante el acondicionamiento del paso a nivel en todas las estaciones (de segunda categoría) con paso de superficie, y la construcción de pasos subterráneos o el acondicionamiento de los existentes en las estaciones de Andoain, Urnieta, Hernani, Ategorrieta, Herrera y Pasaia.
4. La facilitación de las condiciones de acceso a los edificios, y de circulación autónoma en el interior del vestíbulo y hacia el andén.
5. En concreto, mediante la adecuación de las puertas existentes en las estaciones de Villabona, Hernani, y Pasaia, y la eliminación de los escalones de acceso en la estación de Pasaia.

Como actuaciones **CONVENIENTES** se concretan:

1. La reserva de estacionamiento PMR en el aparcamiento próximo a la estación. Concretamente en los núcleos urbanos de Legazpia, Villabona, Andoain, Urnieta, Hernani, y Pasaia.
2. La mejora del pavimento en las estaciones de Andoain y Urnieta.
3. La instalación de mobiliario adaptado (asientos, máquinas autoventa) en todas las estaciones.
4. La colocación de la información estática en localización y tamaño que facilite la lectura.

MATRIZ DE INTERVENCIÓN				BRINKOLA	ORMAZTEGI	ITSASONDO	LEGORRETA	IKAZTEGIETA	ALEGIA	ANOETA	LOIOLA	VENTAS
	LISTADO DE ASPECTOS	SOLUCIÓN TIPO	COMPET.	ESTACIONES DE TERCERA CATEGORIA								
				ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.		N			N
2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Rebaje de escalones de acceso. Instalación de ascensores.	ADIF	N			N			N		N	
3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación. Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación.	AYTO.										
4. Acceso al edificio (puertas, escalones).	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ADIF										
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ADIF	C			C					
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	ADIF									
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ADIF									
	8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	ADIF/RENFE									
	9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	ADIF									
	10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	ADIF/RENFE	C	C	C	C	C	C	C	C	C
11.información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	RENFE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada). Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel. Instalación de ascensores.	ADIF	N	N	N	N	N	N	N		N
	13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades CIVIA. Acondicionamiento de andenes.	RENFE ADIF	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP	MP

MP	ACTUACIÓN MUY PRIORITARIA
P	ACTUACIÓN PRIORITARIA
N	ACTUACIÓN NECESARIA
C	ACTUACIÓN CONVENIENTE
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

ESTACIONES DE TERCERA CATEGORÍA.

A la vista de la tabla, cabe citar como actuaciones **MUY PRIORITARIAS** las siguientes:

1. El progresivo acondicionamiento de los andenes para la plena operatividad de las futuras unidades CIVIA.

Como actuaciones **NECESARIAS** se concretan:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso. En concreto, en los núcleos urbanos de Ormaiztegi, Ikaztegieta, Alegia, Anoeta, Loiola, y Ventas.
2. La mejora de la funcionalidad de los usuarios en el acceso al andén, mediante la construcción de rampas con barandillas, de anchura y pendiente adecuada en las estaciones de Ormaiztegi, Itsasondo, Alegia y Ventas, y la eliminación de escalones de acceso en la estación de Anoeta.
3. La mejora de la seguridad de los usuarios en el desplazamiento entre andenes, mediante el acondicionamiento del paso a nivel en todas las estaciones con paso de superficie.

Como actuaciones **CONVENIENTES** se concretan:

1. La instalación de mobiliario adaptado (asientos, máquinas autoventa,...).
2. La mejora del pavimento en las estaciones de Brinkola y Legorreta.
3. La colocación de la información estática en localización y tamaño que facilite la lectura.

Como se puede comprobar, muchas de las propuestas de intervención recogidas en el plan de acción, son competencia del ADIF. Como entidad pública dependiente del Ministerio de Fomento son los ayuntamientos, vía sus respectivos responsables políticos, los interlocutores más adecuados y directos para realizar las oportunas reivindicaciones.

Programa de actuaciones de ADIF/RENFE en Gipuzkoa:

En el capítulo de próximas inversiones del ADIF en Gipuzkoa, cabe citar los siguientes proyectos:

- El paso inferior entre andenes en la estación de Lezo-Renteria.
- El paso inferior entre andenes en el apeadero de Andoain (centro).
- La instalación de escaleras mecánicas³ de acceso a la estación de Irun desde la plaza Txanaleta.

Otras actuaciones que se encuentran en estudio son:

- La construcción de los nuevos apeaderos de Riberas de Loiola e Intxaurreondo en Donostia-San Sebastián.

Por su parte, RENFE Operadora acometerá, durante 2008, la instalación de:

- Nuevas máquinas autoventa de títulos de transporte.
- Dispositivos de cancelación de billetes y control de accesos.

³ Se debe hacer especial mención al incumplimiento de las exigencias de la normativa de accesibilidad que conlleva la instalación de escaleras mecánicas como dispositivo de movilidad vertical, ya que su diseño no es accesible para todos los colectivos.

4.1.2. Transporte ferroviario: servicios de titularidad de la CAPV

EL MARCO COMPETENCIAL

En aplicación del Decreto 2488/78, de 25 de agosto, las competencias en materia de transporte están transferidas a la administración autonómica vasca desde 1982. Ese año se constituye la Sociedad pública Eusko Trenbideak -Ferrocarriles Vascos, S.A. que nace con el objetivo de explotar las concesiones de transporte transferidas.

Al igual que a nivel estatal, la adaptación del sistema ferroviario competencia de la CAPV al nuevo modelo de separación funcional promulgado desde la UE, conllevaba la creación de una nueva entidad empresarial encargada de la gestión de la infraestructura ferroviaria.

Así, en el año 2004, surge ETS/RFV (Euskal Trenbide Sarea / Red Ferroviaria Vasca), ente público de derecho privado adscrito al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. El objeto principal de esta entidad es la construcción, conservación, gestión y administración de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Por otro lado, EuskoTren, entidad pública de derecho privado adscrita al Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, ejercería funciones de operador prestador de servicios en cualquier modo de transporte. En la actualidad, EuskoTren opera servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, carretera, tranvía y cable, y servicios de transporte de mercancías (Euskocargo).

CARACTERIZACIÓN DE LA RED:

Las líneas ferroviarias gestionadas y explotadas por ETS/EuskoTren son el resultado de un paulatino proceso de integración de diferentes líneas de ferrocarril existentes en la CAPV. Como consecuencia de ello, las características, disposición, dimensiones y grado de accesibilidad de las estaciones y apeaderos, presentan un amplio espectro de tipologías, sin un modelo homogéneo para toda la red de ETS.

Cuestiones como la dimensión de los andenes, la separación, horizontal andén-tren, la vertical andén-plataforma, la accesibilidad al andén, etc., representan los principales retos de accesibilidad de ETS/EuskoTren, en el objetivo de dar cumplida respuesta a las exigencias legislativas de la Ley 20/1997, del Parlamento Vasco, de Promoción de la Accesibilidad.

La red ferroviaria actualmente gestionada y explotada por ETS/EuskoTren se agrupa en 5 zonas básicas de servicio, de las que tres transcurren íntegra o parcialmente por el territorio histórico de Gipuzkoa.

Zona de Servicio 2.

- Corredor Donostia - Hendaia.
- Corredor Donostia - Lasarte.

Zona de Servicio 3.

- Corredor Donostia - Zumaia.
- Corredor Zumaia-Elgoibar.

Zona de Servicio 4.

- Corredor Ermua - Elgoibar.

El trazado ferroviario de ETS, de ancho métrico, cuenta con 186 km. de longitud, siendo el 95% de la línea en vía única, lo que supone un gran handicap a la hora de dotar de mejores frecuencias al tráfico ferroviario.

Gipuzkoa cuenta con un total de 34 estaciones (incluyendo a Hendaia), de las que un 55% son cerradas; es decir, el viajero precisa del título de transporte para acceder y salir de la estación, y un 45% son abiertas, con acceso libre al andén.

La siguiente tabla retrata el conjunto de estaciones de la red ETS/RFV en Gipuzkoa, su carácter de uso (cercanías, regional), y ubicación (a nivel, o elevada, deprimida, subterránea).

RED FERROVIARIA ETS/EUSKOTREN		
ESTACIÓN	CÁRACTER DE USO	UBICACIÓN
Unibertsitatea	Cercanías	Elevada
Amaña	Cercanías	A nivel
Ardantza_Eibar	Cercanías-Regional	Elevada
Eibar	Cercanías-Regional	A nivel
Azitain_Eibar	Cercanías-Regional	A nivel
Elgoibar	Regional	A nivel
Toletxegain	Regional	A nivel
Altzola	Regional	A nivel
Mendaro	Regional	A nivel
Deba	Regional	A nivel
Arroa	Regional	A nivel
Zumaia	Cercanías-Regional	A nivel
Zarautz	Cercanías-Regional	A nivel
San_Pelaio	Cercanías-Regional	A nivel
Aia_(Orio)	Cercanías-Regional	A nivel
Usurbil	Cercanías-Regional	A nivel
Lasarte	Cercanías	A nivel
Errekalde	Cercanías-Regional	Elevada
Añorga	Cercanías-Regional	A nivel
Lugaritz	Cercanías-Regional	Subterránea
Amara_Donostia	Cercanías-Regional	A nivel
Anoeta	Cercanías	Subterránea
Loiola	Cercanías	Elevada
Herrera	Cercanías	Deprimida
Pasaia	Cercanías	Elevada
Galtzaraborda	Cercanías	Deprimida
Renteria	Cercanías	A nivel
Oiartzun	Cercanías	A nivel
Gaintxurizketa	Cercanías	A nivel
Bentak_Irun	Cercanías	A nivel
Belaskoenea_Irun	Cercanías	A nivel
Irun_Colon	Cercanías	Deprimida
Nazioarteko_Zubia	Cercanías	A nivel
Hendaia	Cercanías-Internacional	A nivel

Servicios de Cercanías:

- Lasarte Oria-Donostia-Hendaia (TOPO).
- Eibar-Ermua.
- Donostia-Zumaia.

Servicios Regionales:

- Bilbao-Donostia-Hendaia.
- Elgoibar-Bilbao.

Considerando el volumen de usuarios, las estaciones de mayor uso son, por este orden¹:

ESTACIÓN	Cancelaciones en día laborable
Amara	12.827
Anoeta	4.986
Irun Colon	4.828
Galtzaraborda	3.899
Herrera	3.712
Lasarte-O	3.703
Errrenteria	3.610
Pasaia	2.761
Lugaritz	2.744
Zarautz	2.477
Ardantza	2.466
Eibar	1.783
Zumaia	1.708
Loiola	1.435
Hendaia	1.222
Deba	1.154
Oiartzun	1.024
RESTO DE ESTACIONES	< 1.000 cancelaciones/día

¹ Aforos por estaciones de EuskoTren (2007).

Informe diagnóstico de accesibilidad:

Las observaciones al conjunto de estaciones de la red de ETS/RFV en Gipuzkoa fueron realizadas los días 19 de noviembre, 11, 12, 13 de diciembre, por espacio aproximado de 6 horas / día.

De la aplicación de los criterios de seguridad y funcionalidad a cada uno de los trece aspectos de accesibilidad considerados en la Tabla de auditoria, se elabora la matriz de carencias del conjunto de equipamientos (estaciones y apeaderos) de la red de ETS/RFV en Gipuzkoa.

MATRIZ DE CARENCIAS			RELACIÓN DE ESTACIONES - APEADEROS																							
			UNIVERSIDAD EIBAR	AMAÑA EIBAR	ARDANTZA EIBAR	EIBAR	AZTAIN EIBAR	ELGOIBAR	TOLETXEGAIN ELGOIBAR	ALTZOLA	MENDARO	DEBA	ARROA	ZUMAIA	ZARAUTZ	SAN PELAJIO	AIA ORIO	USURBIL	LASARTE-ORÍA	REKALDE	AÑORGA	LUGARITZ (DONOSTIA)	AMARA (DONOSTIA)	ANOETA (DONOSTIA)	LOIOLA	HERRERA
TIPO	LISTADO DE ASPECTOS	CRITERIO	PUNTOS DE INACCESIBILIDAD																							
ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior. acera, carretera,	S	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0
		F	0	0	1	0	2	0	1	2	0	1	1	1	0	0	2	1	1	1	1	0	0	0	0	1
	2. Acceso al andén. rampas, escaleras, escalones,.....	S	1	1	1	0	1	0	0	1	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
		F	1	1	2	1	2	1	0	2	0	1	2	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0
3. Aparcamientos reservados plaza PMR exterior.	S				0	0		0	0			0	0					0				0	0	0	0	
	F				1	0		1	0			0	1	0				1				0	0	0	1	
4. Acceso al edificio. puertas, escalones	S										0	0					0	0			0	0	0	0		
	F					1					0	1					0	1			0	0	1	1		
EN LA ESTACIÓN	5. Pavimento adecuado. compacto, duro, antideslizante	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		F	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	6. Acceso libre a servicios venta. sin obstáculos.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		F	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	7. puertas interiores de uso autónomo. automáticas, hoja simple, ligeras	S									0												0	0	0	
		F					1				0						0	1					0	1	1	
	8. mostradores info./venta adaptados. a doble altura.	S				0								0								0	0	0	0	
		F				1	1							1	0							1	0	1	1	
	9. servicios higiénicos adaptados. en el equipamiento.	S									0				0							0	0			
		F									0				0	1						0	1			
	10. mobiliario adaptado (asientos, máq.) a la altura adecuada, funcional.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	F	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1		
11. información accesible. visible desde varios puntos.	S	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	F	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	1		
ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	S	0			1	1	1					2		0	1			1	2	0		2	0		
		F	2			1	2	1					2		0	2			1	2	0		2	0		
13. acceso autónomo al vehículo.	S	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2	0	0	0	0		
	F	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2	0	0	0	0		
TODOS LOS ASPECTOS		TOTAL 1	9	7	12	9	16	9	7	11	5	14	13	7	11	6	17	12	5	9	14	4	3	3	5	
		ASPECTOS	8	7	9	13	8	10	8	6	9	11	6	13	13	7	10	10	13	8	8	12	13	12	10	
		TODOS	1,13	1,00	1,33	0,69	2,00	0,90	0,88	1,83	0,56	1,27	2,17	0,54	0,85	0,86	1,70	1,20	0,38	1,13	1,75	0,33	0,23	0,25	0,50	
SÓLO ASPECTOS BÁSICOS		TOTAL 2	6	4	8	7	13	5	4	8	2	11	10	3	8	3	14	10	1	6	11	0	0	2	1	
		ASPECTOS	6	5	5	8	6	6	5	4	7	7	4	8	8	5	8	8	8	6	6	6	8	8	5	
		BÁSICOS	1,00	0,80	1,60	0,88	2,17	0,83	0,80	2,00	0,29	1,57	2,50	0,38	1,00	0,60	1,75	1,25	0,13	1,00	1,83	0	0	0,25	0,20	
		POSICIÓN																								
		AFOROS	25	27	11	12	31	22	28	34	30	16	33	13	10	23	18	24	6	19	26	9	1	2	14	

CERCANÍAS
 CERCANÍAS-REGIONAL
 REGIONAL

ASPECTOS ACCESIBILIDAD		2	1	0
S	SEGURIDAD	muy negativo	negativo	ok no se considera
F	FUNCIONALIDAD	muy negativo	negativo	ok no se considera

CONCLUSIONES:

Actualmente, el mayor handicap para la accesibilidad PMR radica en la separación (altura-anchura) existente en la relación andén-tren, que varía en función del tipo de estación considerada (andenes), y de las características particulares de la UT (peso y desgaste de las ruedas) que influyen en la altura de la plataforma.

Tal y como queda recogido en el plan de intervención en materia de vehículos, este aspecto está siendo objeto de un tratamiento prioritario por parte de ETS/EUSKOTREN. No obstante, hasta lograr normalizar por completo el acceso al vehículo en todas las estaciones de la red y en toda la longitud operativa del andén, sería necesario señalar en los andenes y vagones aquellas zonas y puertas donde la separación horizontal y vertical de la relación andén-tren es menor.



En líneas generales, a la vista de la tabla resumen de carencias, se puede afirmar que, salvo determinadas estaciones, el grado de accesibilidad PMR de la red ferroviaria de ETS/EUSKOTREN en Gipuzkoa es medio-bueno.

Ahora bien, las siguientes cinco estaciones:

- Ardantza Eibar, Azitain Eibar, Altzola, Arroa y Gaintzurizketa,

por las características de su localización (fuertes pendientes, calles estrechas, escaleras) son absolutamente inaccesibles para el colectivo PMR y, en algún caso, para cualquier usuario independientemente de su grado de movilidad.

Sin alcanzar el grado de disfuncionalidad de las anteriores, se constata igualmente que las estaciones de los núcleos urbanos de Rentería, Oiartzun, Deba, Aia-Orio, Añorga también precisan de actuaciones prioritarias en materia de accesibilidad.

Por otra parte, estaciones como Lugaritz, Anoeta y Loiola en Donostia-San Sebastián, Lasarte-Oria, Galtzaraborda (Renteria), y Ficoba (Irun) se presentan como equipamientos referencia en lo referente a la movilidad sin barreras del colectivo PMR.

Las siguientes conclusiones específicas se formulan en el contexto de la necesidad de acometer una serie de actuaciones en aspectos concretos en la red ferroviaria de ETS/Euskotren, en paralelo a la progresiva normalización del acceso al tren, que garanticen la seguridad y funcionalidad en el desplazamiento de los usuarios desde la calle al equipamiento, y desde el equipamiento al vehículo de transporte.

ACCESIBILIDAD EXTERIOR:

COMPETENCIAS: de la administración local (ayuntamientos), que debe garantizar el trayecto accesible desde la calle al apeadero/estación.

1. ITINERARIO PEATONAL:

Varias estaciones o apeaderos disponen de acceso exterior con bastantes dificultades: aceras estrechas, no rebajadas, itinerario mal pavimentado, mala iluminación, fuertes pendientes, tramos de escaleras, etc.

En particular, hay que mencionar las siguientes estaciones:

- Ardantza Eibar,
- Azitain Eibar,
- Altzola,
- Arroa,
- Gaintzurizketa,
- Zumaia,

Fuertes pendientes con tramos de escaleras, sin barandillas a doble altura, durante todo el recorrido.





Pasos de cebra con rampa de acceso mal realizada, o sin realizar.



Suelo en mal estado, y gravilla suelta.



2. APARCAMIENTO RESERVADO:

En aquellas estaciones de mayor uso, que disponen de zona de aparcamiento de vehículos en área contigua o próxima, sería conveniente habilitar plazas reservadas (según numero) para los usuarios PMR con discapacidad.

ACCESIBILIDAD INTERIOR:

COMPETENCIAS: ETS/RFV es la entidad que debe garantizar el acceso universal al vehículo de transporte mediante la adecuación de la infraestructura de acceso. Por su parte, EUSKOTREN como operador de transporte es la entidad competente a la hora de garantizar el uso funcional y el acceso universal a los servicios prestados y elementos presentes en el equipamiento.

Por su ubicación las estaciones de la red de ETS/RFV se califican en:

- Subterráneas, Deprimidas o Elevadas: a diferente cota vestíbulo y andén.
- En superficie: la relación vestíbulo del edificio-andén se realiza a nivel.

La mayor parte (24) son estaciones de superficie, mientras que el resto se encuentran a diferente cota respecto a la calle; dos son subterráneas (Lugaritz y Anoeta), y ocho se localizan en situación deprimida o elevada (Universidad de Eibar, Ardantza Eibar, Rekalde, Loiola, Herrera, Pasaia, Galtzaraborda e Irun Colón).



3. ACCESO AL VESTÍBULO DE LA ESTACIÓN (EDIFICIO):

Del conjunto de estaciones en superficie, muchas presentan tramos de escaleras para acceder al edificio, junto con rampa complementaria auxiliar, que habitualmente carece de la anchura exigible y de la barandilla adecuada (a doble altura, en todo el recorrido). Además, en algunos casos (Orio, Zarautz), la entrada accesible se produce por un lateral de la estación, no por la entrada principal, lo que obliga a dar rodeos.



DEBA

Escaleras sin barandilla, mala señalización



AMARA

Falta barandilla en la rampa, en todo el recorrido y a doble altura.



EIBAR

Rampa estrecha y sin barandilla adecuada.



AIA-ORIO

Las puertas del edificio, si no están automatizadas, pueden dar problemas en el acceso a los usuarios PMR, especialmente a las personas que se desplazan en silla de ruedas, por carecer de la anchura mínima necesaria para facilitar el paso.



LOIOLA

Puertas estrechas, que salvo apertura permanente de las dos hojas impiden el acceso a usuarios en silla de ruedas.



REKALDE

Necesario zócalo de seguridad a 40 cm. de altura.

Las puertas de cristal son especialmente peligrosas para los usuarios en silla de ruedas por los golpes en la parte baja de la luna que pueden provocar roturas.



AIA-ORIO

Algunas puertas interiores también presentan esta problemática:



EIBAR

Puertas estrechas y pesadas, algunas además con escalones para acceder al andén.



4. ACCESO AL ANDÉN:

Tal y como habíamos recogido al inicio de este capítulo, cinco estaciones de las 34 que integran el trazado ferroviario de ETS/RV resultan, por sus características, prácticamente inaccesibles para el colectivo PMR.

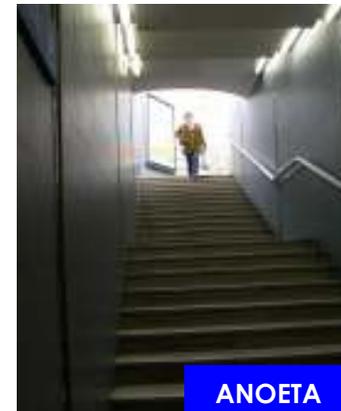
Del resto de equipamientos, cabe citar los problemas en Irun Colón, estación a cota deprimida y sin ascensor, que requiere de un rodeo poco adecuado para acceder al andén. También es preciso señalar la presencia en varios lugares de rampas de acceso y escaleras poco adecuadas (estrechas, con demasiada pendiente, sin barandilla a los lados y en todo el recorrido).



AMAÑA EIBAR



UNIV. EIBAR



ANOETA



OIARTZUN

Carencia de barandilla adecuada en rampas y escaleras (en los dos lados, a doble altura, y en todo el recorrido).

En este caso, la rampa sale directamente a la carretera.

Los ascensores, presentes en la mayoría de las estaciones de no superficie (subterráneas, elevadas, deprimidas), permiten salvar el desnivel existente entre el vestíbulo-acceso y el andén. No obstante, algunos necesitan pequeñas modificaciones para ser completamente funcionales.



HERRERA

Pulsador de llamada de emergencia a excesiva altura; espacio estrecho para garantizar el giro autónomo.



ANOETA

5. DESPLAZAMIENTO ENTRE ANDENES:

En 13 estaciones los pasos entre andenes se realizan necesariamente a nivel de la vía, a través pasos “entablonados” o con bloques de hormigón. Muchos de estos pasos a nivel no cuentan con un pavimento en buen estado de conservación o con rampas de pendiente adecuada; características que dificultan el tránsito seguro y funcional de los usuarios, y especialmente del colectivo PMR. Resultan potencialmente muy peligrosos en aquellas estaciones en las que algunos trenes (semi-directos) no se detienen. Sólo una estación, Zumaia, dispone de paso subterráneo entre andenes con rampas accesibles.



USURBIL



AZITAIN

Suelo en mal estado de conservación. Tránsito peligroso.



RENERIA



DEBA

Otra característica peligrosa de algunos andenes es su estrechez, constructiva o provocada (presencia de obstáculos), que induce un mayor riesgo para la seguridad en el desplazamiento del usuario PMR. La carencia de señalización en el pavimento, que indique la aproximación al bordillo, es otro aspecto peligroso que se repite en muchas estaciones.



USURBIL



EIBAR

Andenes estrechos o con obstáculos que dificultan el desplazamiento.

6. PAVIMENTO DE LA ESTACIÓN / ANDÉN:

El suelo del vestíbulo de estaciones y andenes presenta unas características adecuadas en relación a su dureza, compacidad, ausencia de desniveles, y propiedades antideslizantes, en la práctica totalidad de las estaciones.

Lo que debiera ser mejorado, tal y como ya se ha mencionado, es el estado del pavimento de algunos pasos a nivel entre andenes.

7. TAQUILLAS - VENTA DE TÍTULOS:

19 de las 34 estaciones (55 %) de la red de ETS/EUSKOTREN no están servidas, es decir, no hay personal del operador atendiendo a los usuarios en las taquillas. En estos lugares, se dispone de sistemas de comunicación con el operador vía interfono, y de máquinas expendedoras de títulos de transporte.

La mayor parte de las taquillas, salvo las de reciente construcción, no cuentan con mostrador a menor altura que las haga 100% funcionales a todos los usuarios. El acceso a las mismas está libre de obstáculos en la mayoría de estaciones.



Mostradores
altos, no
tienen zona a
menor altura.



LUGARITZ

Este mostrador, aunque cumple con la normativa, está desatendido. Hay que dirigirse hacia las máquinas expendedoras que no son accesibles a todos los usuarios.

Máquinas de venta y cancelación:

Se constata la presencia de dos modelos de máquinas autoventa en las estaciones. Ninguno de los dos es totalmente accesible a los usuarios.

En general, no cuentan con un funcionamiento sencillo y de fácil comprensión, lo que dificulta el proceso de compra, especialmente a las personas mayores.



En particular, las máquinas no disponen de los dispositivos de operación a la altura adecuada que permitan realizar la compra del título de forma autónoma. Este hecho es particularmente problemático para los usuarios en las estaciones no servidas.

Respecto a las canceladoras de billetes, algunos usuarios pueden tener problemas a la hora de insertar el título de transporte. Sería más conveniente la instalación de dispositivos de cancelación sin contacto (tarjetas inteligentes).



8. ASEOS:

Ocho estaciones disponen de aseos en su interior. De éstos, seis son accesibles, con reservado para cada sexo en dos de ellos.



El modelo de cabina es el que se está instalando últimamente, cuyo mayor problema radica en el tiempo de uso (15 minutos), escaso para usuarios con problemas de movilidad. La apertura de estas cabinas se realiza mediante la inserción del título de transporte, que, en ocasiones, no se encuentra a la altura adecuada.

Modelo Cabina: puerta estrecha, de 0,80 m. de ancho. Dispositivo de inserción de billetes a altura inadecuada. Tiempo de uso muy ajustado

El resto de aseos “accesibles” precisan de modificaciones y mejoras del tipo de: barras fijas (no abatibles), lavabos a muy baja altura, grifería de presión, apertura de puertas hacia el interior, y puertas de cristal pesadas y sin zócalo protector en su parte inferior. Muchos de estos últimos estaban cerrados durante el tiempo de observación, a diferencia de los aseos convencionales que estaban abiertos. Todos ellos deberían permanecer abiertos para facilitar el uso por parte de los PMR.

9. MOBILIARIO:

Por lo general, aunque hay diferentes modelos de asientos, ninguno de ellos cumple completamente con la legislación en materia de accesibilidad. Las principales carencias estriban en la ausencia de reposabrazos, o en la disposición a baja altura que obliga al usuario PMR a un movimiento de descenso excesivo.



NOTA: existen otra serie de servicios presentes en algunas estaciones (cajeros automáticos, cabinas de teléfono, cafeterías), cuya gestión y explotación recae en empresas privadas, a las que se les debería exigir el cumplimiento de la normativa de accesibilidad en los pliegos de condiciones de la licitación.

10. INFORMACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

La disponibilidad y grado de accesibilidad a la información en las estaciones de ETS/RFV es bastante heterogénea.

Así, mientras 11 estaciones disponen de sistemas visuales de información dinámica (teleindicadores) que facilitan enormemente el acceso a la información, el resto de equipamientos dependen en mayor medida de la información estática (carteles informativos) que, por lo general, no resulta demasiado accesible.



Las principales causas residen en su mala ubicación, el tamaño de los caracteres, la acumulación de contenidos, etc.



Mala ubicación (detrás de los asientos), superficies brillantes que impiden la lectura, acumulación de contenidos, letra pequeña.

Respecto a la señalética, en general se considera como buena, salvo algunas excepciones:

Aseo sin señalización adecuada.



Puertas de cristal sin bandas señalizadoras horizontales de marcado contraste cromático.

ACCESIBILIDAD VEHÍCULO:

COMPETENCIAS: EUSKOTREN, empresa de prestación de servicios de ferrocarril, mercancías y viajeros, dependiente del Departamento de Transportes y Obras públicas del Gobierno Vasco, es la entidad competente en materia de las unidades móviles de transporte (trenes).

El material móvil de EUSKOTREN se divide en vehículos de las series 200, 300 y 3.500, que se emplean en la prestación de los siguientes servicios:

MODELO: 3500

AÑO SERVICIO: 1.987

ÁMBITO DE OPERACIONES: Todas las líneas excepto servicio "Topo".

MODELO: 200

AÑO SERVICIO: 1986

ÁMBITO DE OPERACIONES: Todas las líneas.

MODELO: 300

AÑO SERVICIO: 1991

ÁMBITO DE OPERACIONES: Bilbao – Donostia – Hendaia.



La siguiente tabla resume las principales características de las UT-s de EuskoTren según modelo/serie:

Serie	Cantidad	Megafonía	Teleindic.	Plaza PMR
200	20	Si	SI (80%)	Si
300	12	Si	No	Si
3.500	15	Si	SI	SI

Actualmente ninguna de las series de trenes que tiene *EuskoTren* en servicio dispone de una relación "tren – andén" adaptada para PMR. La altura de las plataformas es variable en función del peso en la serie 3.500 y en función del desgaste de ruedas en todas las series.



Además de esta dificultad, algunos de los andenes no guardan una relación de altura con relación al carril y de anchura con respecto a la UT. En el 25 % de las estaciones hay andenes que no llegan a la altura de la plataforma de las unidades actuales y ésta es superior a 80 mm., ya sea por peraltes excesivos o bien porque los andenes no han sido elevados históricamente con el recrecimiento adecuado.

Donde no se ha efectuado el recrecido de andenes, la distancia tren / andén es muy ancha para la mayoría de clientes PMR. En el 40 % de los andenes esta distancia supera los 100mm.

En algunas estaciones se habían colocado "pletinas" en los andenes, que permitían salvar el hueco existente entre andén y plataforma. No obstante, muchas ya no tienen este accesorio.



Por lo que respecta a la accesibilidad en el interior de las UT-s, cabe hacer mención a los siguientes aspectos:

Habitabilidad.

- Todas las unidades disponen de un habitáculo habilitado para PMR en silla de ruedas. Aunque sólo se dispone de un espacio por tren habilitado con anclajes, todas las plataformas cuentan con sitio suficiente para el estacionamiento de dos sillas de ruedas en cada una de ellas.
- El ancho interior de los vehículos (2.200 mm.), y la disposición de los asientos impiden el desplazamiento y circulación de las sillas de ruedas por el interior de los trenes. Sin embargo, el acceso a los puntos habilitados para PMR sí cuenta con el espacio necesario para realizar los giros y maniobras necesarios.
- No se dispone de plazas reservadas para otros colectivos PMR: ancianos, embarazadas, etc.).

Información:

- Se dispone de megafonía y teleindicadores en el 85% de los trenes con tendencia al 100 %.
- Falta señalización en andenes y vagones respecto a la zona más accesible (menor distancia anden-unidad).

Evacuación:

- No se dispone de medios de evacuación preparados para PMR.

Correspondencias:

- Las correspondencias son comunicadas con antelación mediante el sistema de megafonía y teleindicadores.

4.1.2. Transporte ferroviario: servicios de titularidad de la CAPV.

Plan de acción:

Las carencias que en materia de accesibilidad presentan las estaciones y apeaderos de la red ETS/RFV son en muchos casos evidentes, siendo especialmente críticas aquellas relacionadas con la seguridad, con especial énfasis en el ámbito de las personas con movilidad reducida.

Al igual que en el análisis de los servicios ferroviarios de titularidad estatal, es necesario establecer un **PLAN DE INTERVENCIÓN** progresivo que priorice las actuaciones a desarrollar en función del volumen de usuarios de la estación considerada, la importancia del núcleo urbano al que sirve, y el carácter de los servicios prestados (cercanías, cercanías-regional).

En base a estas premisas, se clasifica a las estaciones de ETS en tres categorías según su importancia:

Estaciones de primera categoría:

Amara, Anoeta, Irun Colón, Galtzaraborda, Herrera, Lasarte Oria, Renteria, **Pasaia, Lugaritz, Zarautz, Ardantza Eibar, Eibar.**

Estaciones de segunda categoría:

Zumaia, Loiola, Hendaia, Deba, Oiartzun, Aia-Orio, Rekalde, Belaskoenea Irun, Elgoibar.

Estaciones de tercera categoría:

Ventas Irun, San Pelayo, Usurbil, Universidad, Añorga, Amaña Eibar, Toletxegarai, Ficoba Irun, Mendaro, Azitain Eibar, Gaintzurizketa, Arroa, Alzola.

Por otro lado, siguiendo la metodología ya expuesta en el Plan de acción de ADIF/RENFE, los aspectos analizados en cada equipamiento han sido divididos entre aspectos primarios (sombreados en gris) y secundarios en función de su incidencia en la seguridad del usuario y en su grado de accesibilidad.

Por tanto, la relación entre el aspecto sobre el que actuar y la categoría de la estación, priorizará las intervenciones a desarrollar, disponiendo de 4 categorías de clasificación según tabla resumen siguiente:

TIPO DE INTERVENCIÓN		MP	P	N	C
ESTACIÓN	PRIMERA	PRIMARIO	X		
		SECUNDARIO		X	
	SEGUNDA	PRIMARIO		X	
		SECUNDARIO			X
	TERCERA	PRIMARIO			X
		SECUNDARIO			X

NOTA: teniendo presente estos criterios, en algunos casos particulares se podrá rebajar la importancia de la intervención, siempre que se constate que la actuación no exige una intervención integral, sino tan sólo determinadas modificaciones y mejoras.

PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:

Las tablas siguientes expresan la relación de soluciones plausibles a desarrollar en el conjunto de estaciones de la red ferroviaria de titularidad de la CAPV en Gipuzkoa, según la importancia de la estación considerada, y las entidades competentes de su implementación.

MATRIZ DE INTERVENCIÓN				AMARA DONOSTIA	ANOETA DONOSTIA	IRUN PASEO COLON	GALTZARABOR DA	HERRERA	LASARTE ORIA	RETERIA	PASAIA	LUGARITZ DONOSTIA	ZARAUZT	ARDANTZA EIBAR	EIBAR		
				ESTACIONES DE PRIMERA CATEGORIA													
LISTADO DE ASPECTOS		SOLUCIÓN TIPO	COMPET.														
ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.			MP									MP		
	2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada.	ETS/RFV														
		Rebaje de escalones de acceso. Instalación de ascensores, plataforma salvaescaleras,....				MP									MP		
	3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación.	AYTO.			N	N	N	N			N	N		N		
Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación																	
4. Acceso al edificio (puertas, escalones).	Puertas automáticas.	ETS/RFV			MP			MP					MP				
	Puertas de fácil apertura, anchura adecuada.										N					N	
	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada.										N					N	
	Eliminar escalones de acceso.																
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ETS/RFV														
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	EUSKOTREN												N		
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas.	ETS/RFV			MP			MP					MP			
		Puertas de fácil apertura, anchura adecuada.										N					N
		Eliminar escalones de acceso.															
	8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	EUSKOTREN	N	N	N			N	N							
	9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	EUSKOTREN	N	N	N			N				N	N			
10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	EUSKOTREN	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N		
11.información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	EUSKOTREN												N	N		
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada)	ETS/RFV								MP						
		Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel. Instalación de ascensores.				MP							MP			MP	
	13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades con rampas, acondicionamiento de andenes.	ETS/EUSKOTREN								MP			MP	MP	MP	

MP	ACTUACIÓN MUY PRIORITARIA
P	ACTUACIÓN PRIORITARIA
N	ACTUACIÓN NECESARIA
C	ACTUACIÓN CONVENIENTE
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

ESTACIONES DE PRIMERA CATEGORÍA:

A la vista de la tabla, cabe citar como **actuaciones MUY PRIORITARIAS** las siguientes:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso a la estación.
En particular, en los municipios de Eibar (Ardantza) e Irun (Paseo Colón).
2. La mejora de la seguridad y funcionalidad en el desplazamiento a los andenes, mediante la instalación de ascensores u otros dispositivos de movilidad vertical en las estaciones de Colón Irun y Ardantza Eibar, la construcción de paso subterráneo en la estación de Renteria, y el acondicionamiento del pavimento en los pasos a nivel de Eibar, Zarautz, Renteria y Colón Irun.
3. La facilitación de las condiciones de acceso a los edificios (puertas accesibles, adecuación de escaleras y rampas,..) y de circulación autónoma en el interior del vestíbulo y hacia el andén. En concreto, mediante la instalación de puertas automáticas exteriores e interiores en las estaciones de Anoeta (Donostia), Herrera y Zarautz.
4. El progresivo acondicionamiento y señalización de los andenes y vagones, para garantizar la accesibilidad universal a las UTs, actuales y futuras. En particular, en las estaciones de Renteria, Zarautz, Eibar centro y Ardantza.

Como **actuaciones NECESARIAS** se concretan:

1. La adaptación de los mostradores de información y venta de billetes en las estaciones servidas de los núcleos urbanos más importantes: Donostia-San Sebastián (Amara, Anoeta, Herrera), Irun (Paseo Colón), y Lasarte-Oria.
2. La dotación de aseos accesibles o la adaptación integral de los mismos en las estaciones de mayor uso de la red, o en aquellas que dispongan de aseos convencionales: Amara, Anoeta, Colón Irun, Lasarte-Oria, Lugaritz y Zarautz.
3. La instalación de asientos adaptados en todas las estaciones de primera categoría. La instalación de máquinas expendedoras funcionales, en especial en aquellas estaciones no servidas que no cumplen con el requisito de dispositivos a la altura adecuada: Lugaritz (Donostia).

4. Garantizar la plena accesibilidad a la información estática mediante una localización y tamaño de los contenidos que faciliten la lectura. En especial, en las estaciones que no cuentan con sistemas de información visual DINÁMICA (teleindicadores): Ardantza Eibar y Zarautz.
5. La reserva de estacionamiento PMR en el aparcamiento próximo a la estación. Concretamente en los núcleos urbanos de Irun (Paseo Colón), Donostia-San Sebastián (Lugaritz, Herrera), Renteria (Galtzaraborda), Pasaia, Lasarte Oria y Ardantza (Eibar).

MATRIZ DE INTERVENCIÓN				ZUMAIA	LOIOLA	HENDAIA	DEBA	OIARTZUN	AIA-ORIO	REKALDE	BELASKOENEN A IRUN	ELGOIBAR
	LISTADO DE ASPECTOS	SOLUCIÓN TIPO	COMPET.	ESTACIONES DE SEGUNDA CATEGORIA								
ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.	P		C	P	P	P	P		
	2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Rebaje de escalones de acceso. Instalación de ascensores, plataforma salvaescaleras,...	ETS/RFV			P	P	P	P			P
	3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación. Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación	AYTO.	C		C		C				C
	4. Acceso al edificio (puertas, escalones).	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ETS/RFV		C	C	C		C	C		
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ETS/RFV				C					
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	EUSKOTREN					C				
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ETS/RFV						C			
	8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	EUSKOTREN									
	9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	EUSKOTREN									
	10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	EUSKOTREN	C	C	C	C	C	C	C	C	C
	11. información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	EUSKOTREN	C	C		C	C	C	C	C	C
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada) Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel. Instalación de ascensores.	ETS/RFV				P	P	P			P
	13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades con rampas, acondicionamiento de andenes.	ETS/EUSKOTREN	P		P	P	P	P	P	P	P

P	ACTUACIÓN PRIORITARIA
C	ACTUACIÓN CONVENIENTE
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

ESTACIONES DE SEGUNDA CATEGORÍA:

A la vista de la tabla, cabe citar como **actuaciones PRIORITARIAS** las siguientes:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso a las estaciones de Zumaia, Deba, Oiartzun, Aia-Orio y Rekalde.
2. La mejora de la seguridad y funcionalidad en el desplazamiento a los andenes, mediante la adecuación de las rampas de acceso en las estaciones de Hendaia, Deba, Oiartzun, Aia-Orio y Elgoibar, y el acondicionamiento del pavimento de los pasos a nivel de las estaciones de Deba, Oiartzun, Aia-Orio y Elgoibar.
3. El progresivo acondicionamiento y señalización de los andenes y vagones, para garantizar la accesibilidad universal a las UTs, actuales y futuras.

Como **actuaciones CONVENIENTES** se concretan:

1. La facilitación de las condiciones de acceso a los edificios, y de circulación autónoma en el interior del vestíbulo y hacia el andén. En concreto, mediante la adecuación de las puertas, exteriores e interiores, en las estaciones de Loiola, Hendaia, Deba, Aia-Orio y Rekalde, la mejora del pavimento en la estación de Deba, y la eliminación de obstáculos al desplazamiento (escalón) en la estación de Oiartzun.
2. La instalación de asientos adaptados en todas las estaciones de segunda categoría. La instalación de máquinas expendedoras universalmente funcionales, en especial en aquellas estaciones no servidas que no cumplen con el requisito de dispositivos a la altura adecuada: Oiartzun, Loiola, Aia-Orio, Rekalde, Belaskoenea Irun y Elgoibar.
3. Garantizar la plena accesibilidad a la información estática mediante una localización y tamaño de los contenidos que faciliten la lectura. En especial, en las estaciones que no cuentan con sistemas de información visual (teleindicadores).
4. La reserva de estacionamiento PMR en el aparcamiento próximo a la estación de los núcleos urbanos más importantes: Zumaia, Elgoibar, Oiartzun y Hendaia.

MATRIZ DE INTERVENCIÓN

Gipuzkoako garbierako erakunde publikoak
funtzionatzen duen erakunde bat da.
Berri gogoratu eta eraberritu gero ez da eraberritu
eraberritu gero ez da eraberritu gero ez da eraberritu

LISTADO DE ASPECTOS			SOLUCIÓN TIPO			COMPET.			ESTACIONES DE TERCERA CATEGORIA											
									VENTAS IRUN	SAN PELAYO	USURBIL	UNIVERSIDAD	AÑORGA	AMAÑA	TOLETXEGAIN ELGOIBAR	FICOBA IRUN	MENDARO	AZITAIN	GAINTZUR.	ARROA
ACCESOS	1. Itinerario peatonal exterior.	Dotación de itinerario peatonal accesible y seguro. (rebaje de aceras, evitar el tránsito peatonal por la carretera..)	AYTO.	N		N		C		N				N	N	N	N			
	2. Acceso al andén (rampas, escaleras,...).	Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Rebaje de escalones de acceso. Instalación de ascensores, plataforma salvaescaleras,...	ETS/RFV		N		N	N	N						N	N	N	N		
	3. Aparcamientos reservados PMR	Plaza reservada contigua a la estación. Itinerario seguro y funcional desde el aparcamiento a la estación.	AYTO.								C									
	4. Acceso al edificio (puertas, escalones).	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Rampas con barandillas de pendiente anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ETS/RFV																	
EN LA ESTACIÓN/APEADERO	5. Pavimento adecuado.	Pavimento antideslizante, compacto, duro.	ETS/RFV																	
	6. Acceso libre a los servicios de venta.	Eliminar obstáculos a la circulación.	EUSKOTREN								N				C					
	7. puertas interiores de uso autónomo.	Puertas automáticas. Puertas de fácil apertura, anchura adecuada. Eliminar escalones de acceso.	ETS/RFV																	
	8. mostradores info./venta adaptados.	Acondicionamiento con tramo a menor altura.	EUSKOTREN																	
	9. servicios higiénicos adaptados.	Adaptación en las estaciones más importantes.	EUSKOTREN																	
	10. mobiliario adaptado.	Dotación de modelo de asientos homogéneo y adaptado.	EUSKOTREN	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
	11. información accesible.	Cuidar la colocación de la información para facilitar la lectura desde varios puntos.	EUSKOTREN	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C		
EN EL ANDÉN	12. desplazamiento entre andenes.	Pasos subterráneos (rampas de pendiente y anchura adecuada). Mejora del pavimento y pendiente del paso a nivel. Instalación de ascensores.	ETS/RFV	N		N		N							N	N				
	13. acceso autónomo al vehículo.	Unidades con rampas, acondicionamiento de andenes.	ETS/EUSKOTREN	N	N	N	N	N	N	N			N	N	N	N	N			

N	ACTUACIÓN NECESARIA
C	ACTUACIÓN CONVENIENTE
	ESTADO CORRECTO
	NO ACTUACIÓN

ESTACIONES DE TERCERA CATEGORÍA:

Cabe citar como **actuaciones NECESARIAS** las siguientes:

1. La mejora de las condiciones de seguridad y operatividad del itinerario exterior de acceso a las estaciones de Ventas Irun, Usurbil, Toletxegain Elgoibar, Azitain Eibar, Gaintzurizketa, Arroa y Altzola.
2. La mejora de la seguridad y funcionalidad en el desplazamiento a los andenes, mediante la adecuación de las rampas de acceso en las estaciones de San Pelayo, Universidad, Amaña, Azitain, Añorga, Gaintzurizketa,, Arroa y Altzola, y el acondicionamiento del pavimento de los pasos a nivel en las estaciones de tercera categoría.
3. El progresivo acondicionamiento y señalización de los andenes y vagones, para garantizar la accesibilidad universal a las UTs, actuales y futuras.

Como **actuaciones CONVENIENTES** se concretan:

1. La facilitación de las condiciones de acceso y de circulación autónoma hacia los elementos presentes en el equipamiento. En particular, mediante la eliminación de escalones en el acceso a las máquinas expendedoras de billetes en las estaciones de Toletxegain (Elgoibar) y Azitain (Eibar).
2. La instalación de asientos adaptados y máquinas expendedoras funcionales (alturas adecuadas) en todas las estaciones de tercera categoría.
3. Garantizar la plena accesibilidad a la información estática en todas las estaciones de tercera categoría, mediante localización y tamaño de los contenidos que faciliten la lectura.
4. La reserva de estacionamiento PMR en las plazas de aparcamiento próximas a la estación de Ficoba en Irun.

Programa de actuaciones de ETS/EUSKOTREN en Gipuzkoa:

El Plan Estratégico “EuskoTren XXI” presenta una clasificación de las inversiones por grandes áreas entre las que se encuentran:

- a) Actuaciones en la red ferroviaria: incluye los proyectos relativos a la infraestructura.
- b) Actuaciones en viajeros ferrocarril: incluyen los proyectos relacionados con las estaciones y apeaderos.

Entre las actuaciones en la red ferroviaria es necesario citar los proyectos de “desdoblamiento” de la línea que incluyen la nueva ejecución, reedificación o rediseño de las estaciones integradas en dichos trabajos:

- Ardantza (2007/2008)
- Orio (2007/2008)
- Añorga (2008)
- Fanderia (Renteria) (2008-2009)
- Oiartzun (2008-2009)
- Irun Colón (2008)

En el caso de Fanderia-Oiartzun, se han proyectado dos estaciones con sendos edificios: la de Fanderia (Renteria) de nueva implantación, y la de Oiartzun, que se construirá anexa al apeadero actual de Arragua. Ambas estaciones supondrán un cambio radical en el entorno urbano donde el tramo ferroviario se ubica. Estos trabajos cuentan con un presupuesto de 22 millones de euros y un plazo de ejecución aproximado de 25 meses.

Otros proyectos de estación que también cabe citar son;

- La construcción de la nueva estación soterrada de Intxaurre, diseñada para servir a las dos zonas del barrio. Tendrá accesos por el Norte, a través de escaleras mecánicas, y desde el Paseo Zarategui por medio de ascensor, y por el Sur, desde Sagastieder.
- La nueva estación de Herrera, que estará semi-soterrada y contará con andenes laterales, permitirá la reordenación urbanística de la zona, desplazando la N-1 para crear una gran plaza conectada con la de San Luis Gonzaga mediante escaleras y un ascensor panorámico.

Con respecto a las próximas acciones de EuskoTren cabe nombrar las siguientes:

- La incorporación de rampas móviles escamoteables de acceso al andén en las UT-s actuales, cuyo plazo de ejecución comprenderá el periodo 2009-2012.
- La adquisición de nuevas unidades de material móvil que cumplirán con la normativa de accesibilidad, y cuyo plazo de entrega se sitúa en el horizonte del 2010-2011. En breve, saldrá el concurso de adjudicación.
- La instalación de cabinas de aseo adaptadas en las unidades móviles para este 2008.
- La progresiva incorporación de sistemas de información visual basados en Teleindicadores en todas las estaciones y apeaderos de la red. Plazo 2011.

4.2. Transporte aéreo

Los aeropuertos españoles, en su condición de infraestructuras de interés general, son competencia de la administración general del Estado. AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, entidad dependiente del Ministerio de Fomento, es la institución competente en materia de gestión aeroportuaria.

Con el objetivo de lograr que las oportunidades de desplazarse en avión sean las mismas para todos los usuarios PMR, independientemente de su grado de movilidad, la Comisión Europea ha adoptado el Reglamento (CE) 1107/2006 sobre los derechos PMR en los aeropuertos de la UE, que encomienda a las autoridades gestoras (en España, AENA) la responsabilidad de garantizar la prestación de asistencia al usuario en la toma del vuelo.

4.2.1. EL AEROPUERTO DE HONDARRIBIA-SAN SEBASTIÁN

El aeropuerto de Donostia-San Sebastián, ubicado en el término municipal de Hondarribia, es una pieza importante del sistema relacional y económico de Gipuzkoa.

Su zona de influencia natural se circunscribe al Noroeste de Guipúzcoa y al Suroeste de Francia.

A pesar de sus limitaciones técnicas y operativas, el volumen de pasajeros que utilizan los servicios ofertados en Hondarribia, aumenta año tras año, alcanzando en 2007 la cifra de 466.494 viajeros¹, record absoluto, con casi el 27% de incremento respecto del 2006.

Este hecho ha sido posible gracias a las actividades de promoción efectuadas y, principalmente, a la llegada de nuevas compañías aéreas al aeropuerto guipuzcoano, que ha permitido ampliar la oferta de vuelos y por ende la competitividad de la infraestructura.

La siguiente tabla resume los destinos y frecuencias de vuelo en el aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián.



¹ Datos de AENA.

DESTINOS Y FRECUENCIAS DESDE HONDARRIBIA

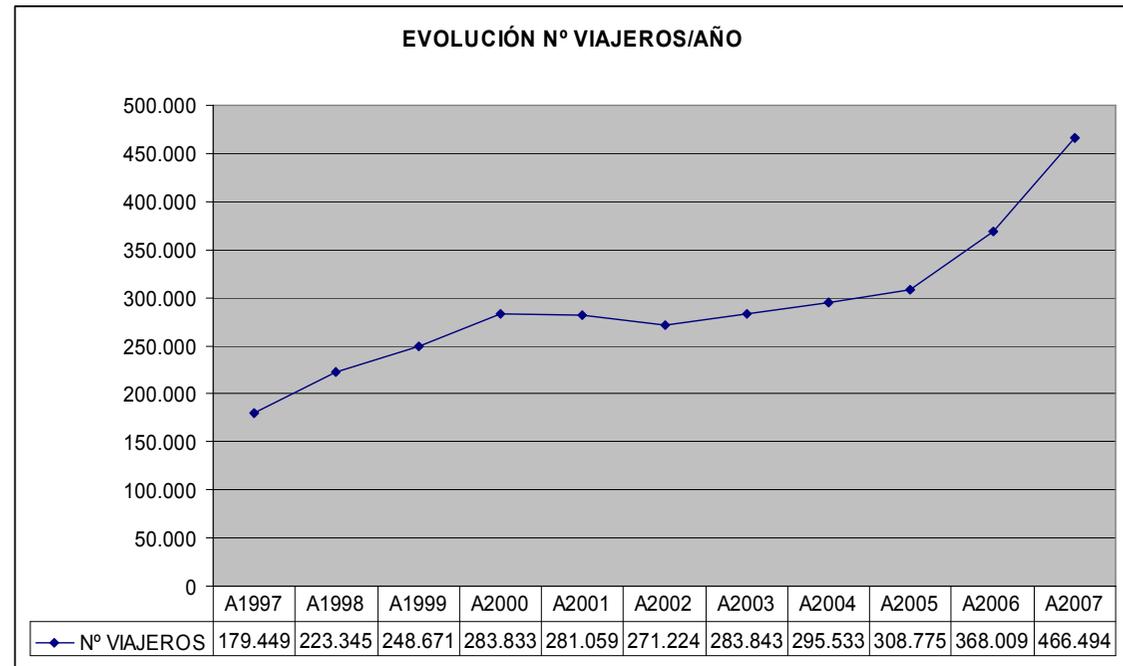
Destino	Frecuencia
Madrid	11 vuelos diarios de lunes a viernes y 8 los sábados y domingos
Barcelona	5 vuelos diarios de lunes a viernes, 3 los sábados y 2 los domingos
Sevilla	Un vuelo diario los lunes, martes, miércoles, viernes y domingos
Málaga	Un vuelo diario los jueves y sábados

Fuente: Aena

Con respecto a los viajeros:

A la vista de los datos de uso y tipología de servicios prestados, se puede decir que el aeropuerto guipuzcoano tiene cada vez un papel más significativo que jugar en lo relativo a los desplazamientos de media distancia (regionales).

Fuente: Elaboración propia.



Informe diagnóstico de accesibilidad:

El trabajo de campo (observación) del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián se desarrolló el 20 de diciembre de 2007 por espacio de dos horas.

ACCESIBILIDAD EXTERIOR:

Al tratarse de una infraestructura alejada de la trama urbana, precisa de medios motorizados para poder acceder a la misma. Por tanto, en este apartado, se analizará el grado de accesibilidad de PMR en el acceso al aeropuerto vía:

1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:
 - a. Autobús.
 - b. Vehículo-Taxi.
2. ITINERARIO PEATONAL EXTERIOR.
3. VEHÍCULO PRIVADO: APARCAMIENTO RESERVADO.



1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:

COMPETENCIAS:

Los servicios regulares de transporte interurbano de viajeros por carretera en Gipuzkoa son competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa; mientras que el servicio de vehículo-taxi es de competencia municipal.

a) AUTOBÚS:

En la actualidad, dos líneas de autobús interurbano, operadas ambas por INTERBUS, S.A., permiten el acceso al aeropuerto guipuzcoano.

- Línea Donostia-Aeropuerto -Hondarribia: servicios por autopista, cada hora aproximadamente hasta la propia terminal.
- Línea Donostia-Hondarribia: transcurre por los principales núcleos urbanos de la carretera N-I. Tiene parada cercana al aeropuerto.

Aunque todos los autobuses que prestan servicio al aeropuerto son vehículos de piso bajo y están adaptados, la línea que transcurre por la N-I no accede hasta la terminal, obligando al usuario PMR a un desplazamiento peligroso por la carretera (gran volumen de tráfico, sin acera).

El servicio directo por autopista cuenta con una parada contigua a la terminal, lo que permite al usuario PMR acceder por un itinerario cómodo y seguro hasta el vestíbulo.

b) VEHÍCULO-TAXI:

Los vehículos Taxi disponen de Parada propia en área contigua a la Terminal. Por la localización del aeropuerto, son los taxistas de la comarca del Bidasoa (Hondarribia principalmente e Irun) los que tienen encomendada la atención de la zona de servicio del aeropuerto. En toda la comarca sólo hay una licencia de Taxi adaptado (en Irun), por lo que es muy complicado que pueda dar servicio permanente al aeropuerto.

Sin embargo, sería conveniente que la administración promoviera y exigiera la presencia permanente de, al menos, 1 vehículo-taxi adaptado en la Parada de la Terminal, al objeto de atender las demandas de las PMR.

2. ITINERARIO PEATONAL EXTERIOR:

La localización del aeropuerto, prácticamente imposibilita a cualquier usuario, independientemente de su grado de movilidad, el acceso peatonal.

3. VEHÍCULO PRIVADO: APARCAMIENTO RESERVADO.

COMPETENCIAS:

El aparcamiento del aeropuerto es de carácter privado, por lo que AENA es la entidad competente de su administración y gestión. Asimismo, el itinerario peatonal dentro del recinto aeroportuario también es competencia de AENA.

En la actualidad, el área de estacionamiento cuenta con 250 plazas, todas de pago. El número de plazas de aparcamiento reservadas para PMR es de seis, aproximadamente un 2% del total (en línea con lo exigible legislativamente).

La accesibilidad desde el área de estacionamiento al edificio es mejorable, en particular las rampas de acceso a la acera, que están mal realizadas, incumpliendo con la normativa.



ACCESIBILIDAD INTERIOR:

COMPETENCIAS: la circulación interior y acceso autónomo a los diferentes servicios prestados y elementos presentes en la terminal en condiciones de seguridad es competencia de AENA. En caso de que el usuario PMR no pueda realizar estas tareas de forma autónoma, será la propia entidad gestora la que prestará la debida asistencia durante todo el ciclo de toma del vuelo.

4. ACCESO AL EDIFICIO (VESTÍBULO) DE LA TERMINAL:

Las puertas acristaladas facilitan el acceso desde el exterior de forma autónoma y segura. No obstante, carecen de las bandas de señalización horizontales que legislativamente son exigibles.

5. DESPLAZAMIENTO INTERIOR:

La circulación en el interior del edificio se puede realizar de forma libre y autónoma ya que no existen obstáculos que imposibiliten el acceso a los servicios esenciales del equipamiento: mostradores de facturación, aseos, puertas de embarque, etc.

6. MOBILIARIO: ASIENTOS, MOSTRADORES, MÁQUINAS EXPENDEDORAS,...

Este aspecto es uno de los que mayores deficiencias presenta en materia de accesibilidad dentro del recinto aeroportuario.

En lo que respecta a los asientos del vestíbulo, éstos no son 100 % funcionales, ya que carecen de reposabrazos y se encuentran a menor altura que la legislativamente requerida (0,45 m).

Asimismo, los mostradores de facturación no disponen de tramo y hueco a menor altura, que facilite a las personas usuarias de sillas de ruedas la gestión autónoma de su vuelo.

Por último, las baterías de máquinas expendedoras del aparcamiento no cumplen con la normativa de accesibilidad, ya que no hay habilitada una para personas PMR.

NOTA: existen otra serie de servicios presentes en la terminal: alquiler de coches, cajeros automáticos, cabinas de teléfono, servicios de restauración, etc., cuya gestión y explotación recae en empresas privadas que deberían vigilar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad.

7. ASEOS:

Los servicios higiénicos del aeropuerto cumplen adecuadamente con los requisitos de accesibilidad exigibles.

8. INFORMACIÓN Y SEÑALIZACIÓN:

Los sistemas de información visual (monitores, paneles dinámicos) facilitan el acceso a la información a los usuarios PMR, ya que posibilitan la lectura y comprensión de la misma a distancia.

Quizás, la mayor carencia resida en el tema de la señalización, en especial en las puertas de cristal que no disponen de bandas de contraste horizontal.

ACCESIBILIDAD VEHÍCULO:

COMPETENCIAS: los operadores aéreos, en virtud de un acuerdo con AENA del año 2001, tienen el compromiso de garantizar al usuario PMR el embarque y desembarque del avión, así como la asistencia a la persona durante el vuelo.

9. ACCESO AL AVIÓN:

Así, en el aeropuerto de Hondarribia, las compañías aéreas que operan en él, ofrecen, tras los trámites de facturación, servicio de asistencia y transporte a los viajeros PMR desde los mismos mostradores de facturación hasta el embarque, así como en el desembarque hasta haber recogido su equipaje y abandonar las instalaciones del aeropuerto.

En ausencia del sistema "finger"², se debe garantizar que el traslado de la PMR se realice empleando dispositivos mecánicos de movilidad vertical habilitados para salvar el desnivel entre la pista de aterrizaje y el avión: sistema de orugas.

10. EN EL INTERIOR DEL AVIÓN:

Las principales aeronaves que operan en la terminal guipuzcoana son:

MODELO	COMPAÑÍA AÉREA	Nº DE PLAZAS
ATR	IBERIA-AIR NOSTRUM	68
DH3	IBERIA-AIR NOSTRUM	52
CRJ900	IBERIA-AIR NOSTRUM	90
A319	IBERIA-AIR NOSTRUM	142
MD87	SPANAIR	125
MD83	SPANAIR	167
B7171	SPANAIR	115
A320	SPANAIR	180

Fuente: IBERIA/SPANAIR

² Sistema "finger": pasarela telescópica que facilita el acceso al interior del avión al conectar directamente la puerta de embarque con la entrada del vehículo.

Principalmente, se trata de aeronaves de reducida capacidad, configuradas para rutas de corto-medio recorrido (regionales), cuyas principales carencias relacionadas con la movilidad reducida suelen ser:

- Pasillos estrechos. El paso no debe ser inferior a 75 cm.
- Aseos de dimensiones insuficientes.
- Sistemas de seguridad a altura inadecuada.
- Reserva inadecuada de asientos para PMR.



Los operadores de transporte aéreo instalados en el aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián garantizan la asistencia al usuario PMR en el desplazamiento desde la puerta de la aeronave a los asientos y viceversa, así como el desplazamiento hasta el aseo durante el vuelo.

Plan de acción:

El compromiso de asistencia a las personas con movilidad reducida de la autoridad aeroportuaria y de las compañías aéreas durante todas las fases del ciclo del vuelo: desde el parking del aeropuerto, hasta el embarque al avión, y desde el desembarque hasta la salida de las instalaciones, permite calificar el grado de accesibilidad del transporte aéreo como bueno.

En este sentido, el aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián pondrá en servicio a partir del mes de julio un nuevo servicio de atención a usuarios PMR, que incluirá la instalación de postes de llamada: uno en el aparcamiento, y otro en el vestíbulo de la terminal, desde los que el PMR podrá ponerse en contacto con la compañía aérea para la prestación del servicio de asistencia.

Ahora bien, en línea con las actuaciones previstas de mejora de las instalaciones del aeropuerto (ampliación del aparcamiento y de la terminal), sería interesante acometer una serie de actuaciones paralelas de mejora de la accesibilidad para PMR:

En particular:

- El acondicionamiento del itinerario peatonal de acceso desde la zona de estacionamiento hasta la terminal, adecuando las rampas de acceso a la acera.
- La adecuación de las puertas de acceso a la terminal, mediante la señalización de las mismas con bandas horizontales de marcado contraste cromático.
- El acondicionamiento del mobiliario (asientos, mostradores, máquinas expendedoras del aparcamiento), habilitando, al menos, un espacio con asientos adaptados, un mostrador y una máquina expendedora accesibles para PMR.

4.3. Transporte por carretera

Serán objeto de análisis en este apartado los servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera cuyo origen y/o destino sea el territorio histórico de Gipuzkoa; es decir, servicios de autobús urbanos, interurbanos y de largo recorrido, junto con el servicio discrecional de TAXI por su especial significancia para el colectivo de personas con movilidad reducida.

En líneas generales, la progresiva inclusión en la flota de vehículos de autobuses de piso bajo ha posibilitado la mejora sustancial de las condiciones de accesibilidad de los viajeros, comparativamente con la realidad de los autocares de piso alto. No obstante, persisten problemas de carácter operativo y, en ocasiones, cultural, que impiden a la PMR la utilización autónoma del servicio.

Por lo que respecta a los equipamientos, estaciones de autobuses y paradas de transporte de público, en muchas ocasiones, no se garantiza la plena accesibilidad de todos los usuarios, bien por carecer de itinerario exterior accesible o practicable, bien por no asegurar la plena autonomía de acceso al servicio de transporte.

Centrándonos en el territorio de Gipuzkoa, la última década ha significado un importante avance en materia de accesibilidad, en especial, en los servicios urbanos de autobús. A su vez, gracias a las ayudas para la adquisición de vehículos adaptados, la flota de autobuses y autocares de servicios interurbanos presenta mejores condiciones a la "libre movilidad", aunque persisten problemas que no deben ser "ignorados". Ante estas carencias, el papel del taxi en Gipuzkoa adquiere mayor relevancia, y, en paralelo, agrava el problema, por la falta de vehículos adaptados.

En lo relativo a los equipamientos, Gipuzkoa prácticamente carece de estaciones de autobús, entendidas éstas como aquellas infraestructuras (edificios) que integren en sí mismas las dársenas de estacionamiento, los vehículos, el mobiliario y los diferentes servicios al viajero. Con respecto las paradas de transporte público, tanto las de carácter urbano e interurbano, éstas muestran una heterogeneidad en su diseño y funcionalidad que debe ser analizada.

4.3.1. ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Aunque existen varios proyectos de Estación en Gipuzkoa: Irun, Arrasate-Mondragón, nueva intermodal de viajeros de Donostia-San Sebastián, hoy por hoy, la estación de autobuses de Donostia es el único “equipamiento” del Territorio que puede aspirar a ostentar tal condición.

La estación de autobuses de Donostia-San Sebastián es un espacio al aire libre de estacionamiento de autobuses y autocares, que no dispone de la infraestructura necesaria para albergar los diferentes usos y servicios que un equipamiento de estas características ha de poseer. En este contexto, los puntos de atención y venta de billetes de las distintas empresas operadoras se caracterizan por encontrarse diseminados al azar, en locales aledaños al área de estacionamiento de vehículos.



Los servicios prestados son, en su mayor parte, de carácter regional (media-larga distancia), aunque también es punto de salida y/o llegada de servicios urbanos e interurbanos.

Informe diagnóstico de accesibilidad

El trabajo de campo (observación) del aeropuerto de Hondarribia-San Sebastián se desarrolló el 20 de diciembre de 2007 por espacio de dos horas.

ACCESIBILIDAD EXTERIOR

COMPETENCIAS: de la administración local.

1. SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO:

- Servicios urbanos: disponen de parada cercana a la Estación. Los vehículos son, en su mayoría, de piso bajo, totalmente accesibles a los usuarios PMR.
- Vehículo Taxi: hay una parada de taxis contigua al área de aparcamiento de los autobuses y autocares. Se debería vigilar por parte de la administración local la presencia permanente de vehículos adaptados para atender la potencial demanda de las PMR.

2. ITINERARIO PEATONAL EXTERIOR:

El usuario PMR dispone de itinerario peatonal accesible para desplazarse de forma autónoma y segura hasta las dársenas de estacionamiento de los vehículos y hasta la puerta de los locales de venta de billetes.



ACCESIBILIDAD INTERIOR

3. PUNTOS DE VENTA DE BILLETES:

La carencia de un edificio que albergue las taquillas de atención al viajero de los diferentes operadores provoca la dispersión de estos puntos en locales comerciales situados en las calles próximas a la zona de estacionamiento de los vehículos.

En materia de accesibilidad PMR, estos locales se caracterizan, en su mayoría, por la presencia de obstáculos (escaleras, escalones,..) que dificultan o impiden el libre desplazamiento de las PMR.

Estas son algunas de las carencias más comunes en estos locales:

- Tramo de escaleras o escalones en el acceso.
- Mostradores de atención al público no adaptados.
- Información estática en ubicación inadecuada que no facilita la lectura de contenidos.



COMPETENCIAS: de los operadores de transporte.

4. MOBILIARIO:

Los asientos no están adaptados, carecen de reposabrazos y no están situados a la altura adecuada.

COMPETENCIAS: de la administración local.

Plan de acción

El ayuntamiento de Donostia-San Sebastián acaba de sacar a concurso la redacción del proyecto básico de la nueva Estación intermodal de viajeros. Se espera que para el año 2010-2011, Donostia-San Sebastián disponga de una estación de autobuses propia de una capital de provincia, y acorde a las exigencias que en materia de accesibilidad establece el Real Decreto 1544/2007.

Mientras tanto, sería conveniente que los operadores de transporte garantizaran al usuario PMR el acceso y compra autónoma de billetes en sus locales. Asimismo, el ayuntamiento debería habilitar aseos accesibles en el área contigua a las dársenas de estacionamiento e instalar mobiliario adaptado en la marquesina de espera de los viajeros.

4.3.2. Paradas de autobús

Las paradas constituyen un factor muy importante en la cadena de accesibilidad. Sirve de poco que el autobús esté adaptado, si no puedes acceder a la parada.

La metodología utilizada para el análisis de las paradas de autobús de Gipuzkoa, ha sido la siguiente:

El análisis tuvo como punto de partida el documento: "Inventario de paradas de autobuses de líneas regulares de Gipuzkoa", realizado por la empresa Berri-Bat S.L., por encargo de la Diputación Foral de Gipuzkoa, en el año 2004. Aunque el estudio inventario se encuentra desfasado y precisa de actualización -en muchas paradas ya se han acometido adecuaciones y reformas en estos años-, nos permitió sentar las bases respecto al número y localización de las paradas de autobús (servicios urbanos e interurbanos) existentes en Gipuzkoa.

De forma complementaria, se trabajó también con los Planes de Accesibilidad de Donostia-San Sebastián e Irun.

En total, se han estudiado 887 paradas de autobús, aproximadamente el 50% de las existentes en Gipuzkoa. El análisis se centra en Donostialdea principalmente, pero también aborda otras comarcas importantes como: Bidasoa, Goierri, Urola Erdia, etc. En concreto, se han analizado 443 paradas de la Capital Donostia, y prácticamente el mismo número, 444, en el resto de la provincia de Gipuzkoa.

Para llevar a cabo el análisis de accesibilidad se ha contado con personas de movilidad reducida, que han realizado la observación de campo y formalizado la ficha de auditoria.

Las observaciones de las paradas se desarrollaron según lo dispuesto en el siguiente calendario:

- **Nov. 12:** Tolosaldea 7 Hrs.
- **Nov. 13:** Beasain, Ordizia, Zaldibia, Ormaiztegi 6 Hrs.
- **Nov. 17:** Donostia 6 Hrs.
- **Nov. 19:** Orio, Getaria, Zarautz, Aia 7 hrs.
- **Nov. 24:** Donostia 6 Hrs.

- **Nov. 26:** Zona Irún-Hondarribia,Oiartzun, Lezo 7 Hrs.
- **Dic. 1:** Donostia 6 Hrs.
- **Dic. 3:** Errentería, Donostialdea 7 Hrs.
- **Dic. 7:** Donostia 6 Hrs.
- **Dic. 8:** Donostia 6 Hrs.
- **Dic. 10:** Andoain, Hernani, Astigarraga, Usurbil, etc. 7 Hrs.
- **Dic. 15:** Donostia 6 Hrs.
- **Dic. 17:** Urnieta, Ergobia, Lasarte 7 Hrs.

La siguiente tabla resume el conjunto de paradas de autobús analizadas por municipios y comarcas.

Comarca	Localidad	Número de paradas analizadas
Donostialdea	Donostia-San Sebastián:	428
	Martutene	5
	Loyola	2
	Zubieta	2
	Astigarraga	6
	Errentería:	6
	Pasai S. Pedro:	2
	Pasai Donibane:	3
	Pasai Antxo:	6
	Lezo:	4
	Oiartzun:	19
	Lasarte:	17
	Usurbil:	1
	Urnieta	7
	Andoain	12
	Hernialde	3
Hernani	14	
	Carretera N-1	7
Bidasoaldea:	Irún:	60

	Hondarribia:	20
Urola Kosta:	Orio:	5
	Zarautz:	6
	Getaria:	3
	Zumaia:	1
	Zestoa	1
Urola Erdia	Azpeitia	16
	Azkoitia	7
	Errexil	1
	Erdoitza	1
	Beizama	1
	Carretera Gi-631	15
	Carretera Gi-3710	12
Tolosaldea:	Aduna	1
	Zizurkil	2
	Asteasu	2
	Billabona	15
	Irura	6
	Anoeta	5
	Tolosa	20
	Ibarra	6
	Belauntza	6
	Berrobi	4
	Elduain	6
	Berastegi	3
	Lizartza	3
	Orexa	2
	Bidania	2
	Alkiza	3
Ugarte	2	

	Amezketeta	6
	Abaltzisketa	2
	Bidegoian	4
	Leaburu	8
	Gaztelu	3
	Ikaztegieta	3
	Alegia	3
	Ergobia	2
	Legorreta	7
	Carretera Gi-131	20
	Carretera Gi-2634	10
	Carretera N-634	6
	Carretera 2131	2
	Carretera N-130	5
Goierri	Ordizia	11
	Beasain	10
	Arama	1
	Alzaga	1
	Gabiria	1
	Gaintza	1

El tiempo y presupuesto disponibles no permitían realizar un análisis específico de accesibilidad de cada parada de autobús del territorio. Por tanto, lo que básicamente pretendía el estudio era detectar los principales problemas de accesibilidad y seguridad para PMR, que son comunes a muchos de estos equipamientos, cara a facilitar la priorización de las intervenciones de la administración competente.

Principales problemas detectados para los usuarios PMR:

1. PARADAS PELIGROSAS:

Todavía existe una gran cantidad de paradas situadas en sitios peligrosos, especialmente aquellas situadas en la periferia de los núcleos urbanos.

Muchas están ubicadas en la carretera, en zonas sin acera, o área específica para peatones por donde transitar sin peligro. Estas paradas carecen de marquesina, no cuentan con el pavimento adecuado, ni disponen de rampas de acceso a las aceras o plataformas de subida/bajada del vehículo.

Algunos ejemplos son:



No hay zona peatonal, convivencia con carretera

Pasai Antxo



Legazpia

Zona peligrosa, no accesible. No señalizada, imposible acceder con silla de ruedas



Legazpia

Parada peligrosa, marquesina muy pequeña, inaccesible.



Leaburu

Zona peligrosa, no accesible. No señalizada, imposible acceder con silla de ruedas

Zona peligrosa, no hay aceras para acceder.



Rekalde



No hay acera para acceder, zona muy beliarosa.

Laskibar, N-1 Irura



Irura

Zona de carretera, no señalizada, sin área peatonal, convivencia con zona industrial





Zona muy peligrosa, parada en cruce de carreteras

Irura



Área de carretera, zona peatonal corta e invadida por coches.

Carretera N-131

Zona de DONOSTIA:



Coexiste con entrada y salida de garaje.

Pº Larratxo 98



Escaleras muy cercanas, peligroso para girar con la silla de ruedas.

Lauaizeta (Martillun)



Peligrosa por la acera estrecha, pendiente pronunciada

Pº Herrera 20, Larratxo.



Para acceder a la parada hay que pasar por el alcorque del árbol.

Paseo árbol de Gernika hacia Boulevard.



Avanco

Pavimento en mal estado, imposible acercarse a la acera y sacar la rampa, coexistencia con rotonda.



Portuetxe, 35

Plataforma separada en dos pedazos, peligrosa.

Parada entre
aparcamientos y
acceso a garaje.
Plataforma muy
pequeña.



Azkuene, 35



Seminario, 206

Parada con pendiente
excesiva.

2. PARADAS INACCESIBLES:

Existen varios motivos para considerar a una parada como Inaccesible. Algunos pueden ser:

- Localización elevada de la marquesina, sin rampa de acceso,
- Ubicación próxima al borde de la acera, que hace imposible el acercamiento a la marquesina a una persona usuaria de silla de ruedas.
- Aceras estrechas.
- Carencia de rampa de acceso a la acera.
- Colocación de "plataformas", sin ningún tipo de rampas de acceso a ellas.
- Por la presencia de obstáculos (vehículos mal estacionados, contenedores, postes, árboles) que impiden el acceso libre y seguro del usuario en silla de ruedas.

Algunos ejemplos de estas carencias son:



No hay rampa de acceso a la acera, zona peligrosa.

Amute, Hondarribia



Inaccesible por aparcamiento de coches.

Carretera N-634



Parada inaccesible, no hay rampa de acceso. Sitio peligroso.

Pasai Antxo



Situado entre contenedores
Mal mantenimiento.

Pasai San Pedro.



Paradas sin
 continuidad de
 acera. No hay
 rampas de acceso

Hondarribia



Marquesina sin
 rampa de acceso.



Parada en zona
 peligrosa, acceso a
 área industrial

Billabona



No puede sacar la rampa el autobús.

Buenvista, Casares.



Acera muy estrecha, no hay rampa de acceso, y además invadida.

San Roke, 7



No hay rampas de acceso a plataformas

San Roke, 13



San Roke, 62



No hay rampa de acceso

Mikeleteak, 1



Falta rampa de acceso, acera estrecha.

Duque de Baena



No hay plataforma, ni acera.

Begiristain II hacia Centro.



Parada inaccesible por poco espacio para acceder a la misma.

Alto de Errondo, 107



Portuene, 20 II



Beloka, 15

2.1. PARADAS SITUADAS EN ZONAS PROBLEMÁTICAS:

Algunas paradas debieran ser desplazadas a lugares menos problemáticos, ya que están situadas sobre pasos de cebra, conviven con aparcamientos o red ciclista, o están situados en curvas, carreteras, entre árboles y postes. Algunos ejemplos son:



Parada situada en zona de aparcamiento

Getaria.



Parada situada en cruce de caminos, sin zona resguardada.

Aia



Aia

Suelo de gravilla, no hay zona peatonal resguardada.



No hay zona resguardada en esta área.

Orio



Parada situada en aparcamiento.

Zizurkil



Parada situada en paso de cebra.

Billabona



Parada situada en paso de cebra.

Tolosa



Parada situada en cruce de carreteras.

Carretera N-130



Parada situada en cruce de carreteras, sin zona peatonal protegida.

Leaburu



Parada que convive con contenedores de basura.

Gaztelu



Parada coincidiendo con paso de cebra.

Carretera Gi-131



Parada sin zona peatonal.

Carretera Gi-131

Zona de DONOSTIA:



Parada situada en paso de cebra.

Aldakonea-Zuhaizti, hacia Fundación Matía.



Parada en coexistencia con el bidegorri.

Palacio Kursaal hacia el Centro.



Pendiente pronunciada, situada en curva y entre contenedores.

Aldakonea-Alaiondo



Situada entre árboles y poste de luz.

Avda. Madrid, 7



Parada situada en curva, imposible acercarse a la acera.

Igara



Situada entre contenedores, plataforma nueva.

Easo Pl. Amara.



Inaccesible por los dos árboles

da. Zumalakarregi, 10



Conviven con plazas de aparcamientos.

Bera-Bera, 47



Paradas mal situadas e inaccesibles.

Nazaret

Egia

2.2. APARCAMIENTO INDEBIDO DE COCHES:

Se debe estar más vigilante ante las infracciones cometidas por los vehículos particulares que estacionan junto a las paradas de transporte público, convirtiéndolas en inaccesibles para los usuarios PMR en silla de ruedas.



Coches aparcados en la parada, haciéndola inaccesible.

Arrizar.



Esta parada casi siempre está con coches aparcados en la misma, ya que hay concesionarios al lado.

Pº de Herrera, Larratxo.



Aparcamiento de motos y bicis que impiden acceso a la parada.

Autonomía, San Roque.



Parada en la que suelen estar mal aparcados los coches inutilizando la misma.

Lorearte, hacia Hospitales.



Rampa inaccesible por la presencia de coches.



Aparcamientos en los extremos de la parada.

Casares, 69

Hospitales-Larreañategi



Eskalantegi, 15



Resurrección M^a Azkue

Imposible el acercamiento del autobús a la acera por la presencia de coches aparcados en la parada.



Carretera N-130

2.3. RAMPAS DE ACCESO MAL REALIZADAS:

Se trata de un problema de accesibilidad recurrente. La falta de rampas de acceso adecuadas en áreas próximas a las paradas.



Rampa mal hecha, y estrechamiento de la acera por la colocación del poste.

3. DISEÑO DE MARQUESINAS:

Aunque existe un variado elenco de marquesinas en el territorio, no hay ningún modelo que cumpla totalmente con la normativa existente en materia de accesibilidad.

Las carencias más comunes en el diseño de estos equipamientos suelen ser:

- Cristales sin ningún tipo de señalización de marcado contraste cromático,
- Asientos no adaptados, a altura inadecuada, sin respaldo y reposabrazos,
- Espacios interiores reducidos que no facilitan el giro autónomo de las sillas de ruedas,
- Construidas sobre superficie inaccesible,
- No proporcionan cobertura y resguardo al 100%,

A continuación, se muestran algunos ejemplos en el territorio:



Plan de acción:

Las competencias relativas a las paradas de transporte público de viajeros corresponden a los municipios donde éstas estén ubicadas. No obstante, al objeto de facilitar el progresivo acondicionamiento y mejora de estos equipamientos de transporte, la Diputación Foral de Gipuzkoa otorga ayudas de periodicidad anual a los ayuntamientos que acometan actuaciones de mejora en marquesinas y apartaderos. Sería conveniente que en el Decreto Foral regulador de estas ayudas¹ se exigiera, entre los requisitos del otorgamiento, el cumplimiento de lo especificado en materia de mobiliario urbano del Decreto 68/2000, de normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, del Gobierno Vasco.

4.2.2.10. Paradas de autobuses, marquesinas.

- **Se instalará de forma que en uno de sus laterales y en la zona de espera y andén exista una franja libre de obstáculos con una anchura libre de 1,80 m.**
- **Si se dispone de asientos cumplirán las alturas establecidas.**
- **Si se incorpora información sobre recorridos y horarios de líneas de autobuses, esta cumplirá con lo establecido en materia de accesibilidad en la comunicación.**
- **Toda parada de autobús estará cercana a un vado peatonal.**
- **Si la parada de autobuses se realiza sacando una plataforma desde la acera, ésta tendrá el mismo pavimento y características que la acera pudiendo tener el bordillo a una altura de 20 cm., reduciendo así la diferencia de altura entre el pavimento y el autobús.**
- **Marquesinas: todo elemento transparente, dispondrá de 2 bandas señalizadoras horizontales en las condiciones especificadas.**

Por otro parte, la Institución foral promueve un nuevo modelo de marquesina ([ver imagen](#)), cuya progresiva implantación permitirá armonizar el diseño e imagen de las paradas actuales. A la vista está que requerirá, entre otras medidas de accesibilidad, el acondicionamiento de rampas de acceso a la misma.



¹ Decreto Foral 55/2006, de 26 de diciembre.

4.3.3. Vehículos de transporte

4.3.3.1. Autobús

Gracias a las nuevas normativas internacionales de fabricación de vehículos para el transporte de viajeros promovidas desde la Unión Europea, se han desarrollado nuevos modelos de autobuses urbanos, de piso bajo, que facilitan el acceso de las PMR.

Actualmente, los autobuses de piso bajo se han convertido en el elemento principal de un sistema integral de mejora de la accesibilidad. Su progresiva implantación en la flota de vehículos, que prestan servicios urbanos e interurbanos territoriales, está mejorando significativamente las condiciones de accesibilidad de los viajeros, en particular de los usuarios de silla de ruedas.

Este tipo de vehículos se caracterizan por disponer de rampa escamoteable que se despliega para permitir la entrada/salida del vehículo del colectivo PMR en silla de ruedas, y por incorporar un sistema de inclinación o "arrodillamiento" lateral que reduce la altura existente entre el piso del vehículo y el suelo de la calle o de la plataforma elevada.



Pero el autobús de piso bajo debe ser interpretado como condición necesaria pero no suficiente para la mejora de la accesibilidad a los servicios de transporte público por carretera; su implantación generalizada en servicios urbanos y territoriales debe ser complementada con otras medidas que posibiliten su utilización cómoda y segura por parte de todos los usuarios. En este sentido, el sistema de rampa y arrodillamiento para el acceso al autobús precisa de una revisión del estado de las paradas, para eliminar los obstáculos al despliegue de la rampa o al acceso a la zona de embarque.

Por el contrario, los autobuses de piso alto, con peldaños, siguen siendo mayoría en los servicios de medio-largo recorrido, en especial por la disponibilidad de bodega en estos vehículos para el transporte del equipaje de los viajeros.

El embarque/desembarque de los viajeros en este tipo de autobuses se realiza por medio de una plataforma elevadora que permite salvar los peldaños existentes. No obstante, aún hoy, persisten muchos vehículos de este tipo no adaptados.



Informe diagnóstico de accesibilidad:

SERVICIOS URBANOS:

Son varios los municipios de Gipuzkoa que disponen de servicios regulares de transporte urbano. En concreto:

- Donostia-San Sebastián.
- **Irun.**
- **Renteria.**
- Hernani.
- **Tolosa.**
- Andoain.
- Bergara.
- Arrasate-Mondragon.
- Zarautz.
- **Eibar.**

Por su grado de importancia, el diagnóstico de accesibilidad de este apartado se centrará en los servicios urbanos de Donostia-San Sebastián.

No obstante, también es preciso reseñar que en los municipios más significativos del territorio (en negrita), los servicios urbanos son prestados por operadores de transporte integrados en la Sociedad Lurraldebus, y cuya flota de vehículos es objeto de análisis en el siguiente apartado. En el resto de núcleos urbanos, se dispone de uno o dos vehículos para la explotación de la línea de transporte. Es imprescindible que los ayuntamientos garanticen, a través del condicionado de explotación del servicio, la prestación del transporte con vehículos adaptados de piso bajo.

Donostia-San Sebastián:

El diagnóstico se ha realizado empleando los siguientes instrumentos:

- la encuesta al operador D-bus, según modelo tipo de cuestionario (ANEXOS).
- La lectura de las conclusiones trabajo de investigación denominado "*ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS PERSONAS USUARIAS DE SILLA DE RUEDAS EN EL AUTOBÚS URBANO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN*"¹

Conclusiones:

La flota de vehículos de la CTSS-D-bus está compuesta por:

Nº TOTAL DE VEHÍCULOS: 110

- Nº DE VEHÍCULOS DE PISO ALTO: 9
PRESTAN SERVICIO EN LAS LÍNEAS DE MAYOR FRECUENCIA: articulados en líneas 5, 25, y los de 12 metros en líneas 13 y 17.
- Nº DE VEHÍCULOS DE PISO BAJO: 101

Nº DE AUTOBUSES ADAPTADOS: 101 (TODOS LOS DE PISO BAJO).

¹ Begoña Lazkano (2006).

Un 90% de la flota de vehículos municipales se encuentra adaptada, y se espera que en un par de años todos los vehículos estén en condiciones de facilitar el embarque y desembarque de los usuarios PMR.

Del contenido del proyecto de análisis de situación de las personas usuarias en sillas de ruedas en el transporte urbano de Donostia, se extraen los siguientes problemas de seguridad y funcionalidad para el usuario PMR:

- El despliegue de la rampa ha de estar necesariamente precedido de la inclinación lateral del vehículo (arrodillamiento); de lo contrario, la rampa resulta totalmente inoperativa.
- El sistema de rampa escamoteable es un mecanismo extremadamente sensible a golpes, roces, suciedad, barro, agua, etc., por lo que tiene bastantes averías que impide dar el servicio adecuado al viajero PMR.
- La presencia de barras u otros objetos estáticos a la espalda de los viajeros en silla de ruedas que, ante una incidencia en la conducción (frenazo, acelerón,...) pueden generar un riesgo para la seguridad del PMR.
- La presencia de obstáculos (barras) en el espacio para PMR que limitan el espacio de maniobras, impidiendo el giro autónomo a sillas de grandes dimensiones (eléctricas).
- La no disposición de máquinas canceladoras del viaje en ubicación funcional (en la zona de entrada de las sillas de ruedas), obliga al desplazamiento, o a la asistencia de terceros, para realizar el abono del viaje.
- El botón de aviso de parada, en ocasiones, no se encuentra en estado operativo.

SERVICIOS INTERURBANOS:

La Diputación Foral de Gipuzkoa, y el conjunto de operadores privados que prestan servicios interurbanos de transporte público de viajeros por carretera en Gipuzkoa en régimen de concesión foral, constituyen en el año 2005 la Sociedad LURRALDEBUS.

De la encuestación a representantes de las 11 compañías que integran LURRALDEBUS, resulta la siguiente tabla resumen con las características de su flota de vehículos.

EMPRESAS OPERADORAS INTEGRANTES DE LURRALDEBUS				
COMPAÑÍA	SERVICIOS PRESTADOS	AUTOBUSES PISO BAJO	AUTOBUSES PISO ALTO	VEHÍCULOS ADAPTADOS
1 EUSKOTREN	CONCESIÓN UROLA KOSTA Y BAJO DEBA - SERVICIO DE UDALBUS EN EIBAR.	17	14	29
2 GOIERRIALDEA	CONCESIÓN ZONAL (19 MUNICIPIOS).			
3 LA GUIPUZCOANA	AZKOITIA-DONOSTIA/TOLOSA/ZARAUZ.		7	3
4 GARAYAR AUTOBUSES	PICOAGA/HERNANI/DONOSTIA ; ANDOAIN-URNIETA-DONOSTIA ; ANDOAIN-CIUDAD SANITARIA.	14	1	14
5 HERRIBUS-IPARBUS	OIARTZUN / PASAI DONIBANE-RENERIA-DONOSTIA ; SERVICIOS URBANOS DE RENTERIA.	18		18
6 INTERBUS	HONDARRIBIA-IRUN-DONOSTIA (N-I) ; HONDARRIBIA-DONOSTIA (A-8).	8		8
7 TRANSPORTES PESA	Servicio interurbano entre el Bajo y Alto Deba, Eibar-Vitoria, Eibar-Pamplona, Donostia-Eibar, Donostia-Lekeitio, Bilbao-Donostia, Bilbao-Donostia-Bayona-Lourdes, Donostia-Arrasate, Arrasate-Vitoria.	25	29	54
8 CTSST	ZUBIETA-LASARTE-DONOSTIA ; TOLOSA-ANDOAIN-DONOSTIA ; ASTEASU-TOLOSA ; ASTEASU-DONOSTIA.	16	1	17
9 TOLOSALDEA BUS	CONCESIÓN ZONAL (25 MUNICIPIOS) ; SERVICIO URBANO DE TOLOSA.	2	7	2
10 HIJOS DE AREIZAGA	BERAUN-DONOSTIA ; PASAIA SAN PEDRO-DONOSTIA ; DONOSTIA-HERNANI.	17	2	17
11 AUIF (IRUN-HONDARRIBIA)	IRUN-HONDARRIBIA ; HONDARRIBIA-C.C.TXINGUDI ; SERVICIOS URBANOS DE IRUN.	14	17	14
TOTAL:		131	78	176
		209 vehículos		84%

Cabe señalar que la tabla recoge vehículos empleados tanto para la prestación de servicios regulares de uso general de carácter interurbano como urbano.

A la vista de los datos, se comprueba que el 84% de la flota está adaptada. Únicamente, una serie de vehículos de piso alto se encuentra actualmente en situación de plena inaccesibilidad para los usuarios PMR.

El sistema de ayudas económicas dispuesto por la administración territorial en los últimos años ha posibilitado la paulatina renovación y modernización de la flota de vehículos que presta servicios en las líneas regulares competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa, con la consiguiente mejora de la accesibilidad al vehículo.

No obstante, persisten una serie de dificultades que conviene detallar:

- La extrema sensibilidad del mecanismo de rampa escamoteable, que provoca continuas averías que impiden dar el servicio óptimo al usuario.
- La presencia de vehículos antiguos, con un único espacio para las sillas de ruedas que no permite el giro autónomo del usuario. Se trata de vehículos no adaptados a la actual normativa de accesibilidad.
- La presencia de autobuses de piso alto no adaptados en algunos servicios.
- La carencia de información al usuario en las paradas sobre la relación de servicios accesibles.
- La necesidad de asistencia en la cancelación del viaje en algunos servicios.

SERVICIOS DE MEDIO-LARGO RECORRIDO:

Aunque se ha tratado de contactar con todos los operadores de medio-largo recorrido, cuyos servicios de transporte tienen origen o destino en Gipuzkoa, solamente tres de ellos, LA RONCALESA, BILMAN BUS y UNION BUS, han formalizado el cuestionario de accesibilidad.

Aunque no es posible extraer conclusiones genéricas respecto al grado de accesibilidad de estos servicios en base a la consulta de tan sólo tres empresas, al tratarse de líneas operadas con vehículos de piso alto, se puede augurar una mayor dificultad en la accesibilidad del usuario PMR que en los servicios urbanos e interurbanos territoriales prestados con vehículos de piso bajo.

Se exponen aquí algunas de las condiciones básicas de accesibilidad que se han de cumplir en los autobuses de piso alto, en virtud de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de noviembre de 2001 y por tanto su Anexo VII "Requisitos para los dispositivos técnicos que facilitan el acceso a los viajeros con movilidad reducida".

- Debe de existir una superficie libre de asientos con capacidad para alojar, al menos, a un pasajero en silla de ruedas. En esta superficie no podrá existir ningún escalón ni cualquier otro obstáculo.
- Ese espacio para el usuario en silla de ruedas deberá contar con cinturón de retención del ocupante.
- El itinerario desde la puerta de acceso de los pasajeros en silla de ruedas, hasta el espacio reservado, será practicable para estos pasajeros. En este itinerario no podrá por tanto existir ningún escalón o cualquier obstáculo y tener un ancho mínimo de paso de 800mm.
- La puerta de acceso de los pasajeros en silla de ruedas ha de tener la anchura adecuada.
- El vehículo dispondrá de plataforma elevadora para facilitar el acceso a las personas con movilidad reducida.
- Al menos, dos asientos estarán reservados a PMR no usuarios de sillas de ruedas, señalizándolos adecuadamente. Se instalarán asideros en sus proximidades para ayuda en las operaciones de sentarse / levantarse y sujeción, así como un pulsador de solicitud de parada, que pueda ser accionado con la palma de la mano sin necesidad de levantarse del asiento.
- Los reposa brazos de existir serán abatibles.

Plan de acción:

Teniendo en consideración las principales deficiencias en materia de accesibilidad de los servicios regulares de transporte de viajeros con origen y/o destino en Gipuzkoa, éstas son algunas de las recomendaciones de actuación que se proponen:

- Proseguir con la renovación de la flota de vehículos que posibilite la incorporación paulatina de vehículos, de piso bajo o alto, que cumplan con las exigencias normativas de accesibilidad.
- La formación de los conductores de autobús en relación con el trato adecuado a los viajeros, las condiciones de seguridad a cumplir, y las necesidades específicas de las personas con discapacidad, es una tarea ineludible para el buen desarrollo del servicio de transporte.
- Comprobar periódicamente el adecuado funcionamiento de los dispositivos mecánicos de acceso al vehículo (rampa escamoteable y de la plataforma elevadora), que evite tener en funcionamiento vehículos “adaptados” en estado de no accesibilidad.
- La instalación de los nuevos paneles informativos en las paradas ha de servir para facilitar al usuario PMR información puntual de la relación de servicios accesibles por línea de transporte considerada.
- La incorporación de las nuevas tarjetas sin contacto debe facilitar la cancelación del viaje al usuario PMR en todos los vehículos de piso bajo. No obstante, en los autobuses de piso alto, en los que la entrada al vehículo del PMR se realiza por la parte trasera, se precisa de la colaboración del conductor para esta tarea.
- Análisis de la necesidad de mantener en el interior del vehículo determinados elementos de sujeción (barras) que son problemáticos para los usuarios en silla de ruedas.
- Comprobación periódica del estado de funcionamiento del botón de aviso de parada.

4.3.3.2. Vehículo-Taxi

En Gipuzkoa, donde se ponen de manifiesto las dificultades de accesibilidad a los servicios de transporte público, bien porque no se cumplen las condiciones de seguridad y operatividad necesarias para PMR, o bien porque exista carencia de servicios en la zona considerada, el papel del vehículo-taxi adaptado es particularmente crucial, de cara a garantizar al usuario PMR su derecho a la “libre movilidad”, y a facilitar, en consecuencia, su integración social, económica y cultural.

Informe diagnóstico de accesibilidad:

Según la LEY 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad del Gobierno Vasco,

“En poblaciones superiores a tres mil habitantes los Ayuntamientos promoverán la existencia de un vehículo o taxi acondicionado que cubra las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida, siendo posible el otorgamiento de una nueva licencia si fuera necesario.”

Posteriormente, en los decretos de desarrollo de dicha ley, **“DECRETO 126/2001**, de 10 de julio, por el que se aprueban las **Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte.**”, en relación al taxi, dice lo siguiente:

- En los municipios de la Comunidad Autónoma del País Vasco con población superior a tres mil habitantes, los ayuntamientos de dichos municipios promoverán la existencia de al menos una licencia de taxi adaptado, debiendo garantizarse el servicio durante las 24 horas del día.
- En todo caso, los municipios de más de 20 licencias de taxi, el 5% de las mismas deberán corresponder a vehículos adaptados a personas usuarias de sillas de ruedas, conforme a las condiciones que se establecen en el apartado 4.6.1. de este Anejo.

¿Qué se entiende por vehículo-taxi adaptado?

Los vehículos taxi se considerarán adaptados a personas usuarias en sillas de ruedas cuando:

- Dispongan de un espacio para transportar una silla de ruedas eléctrica y las dimensiones mínimas de dicho espacio se ajusten a lo establecido en el Anejo I relativo a Parámetros Antropométricos del Decreto 68/2000, de 11 de abril.
- La puerta de acceso a sillas de ruedas tendrá unas dimensiones que permitan el paso, con holgura, de sillas de rueda eléctricas del Anejo I del Decreto 68/2000, de 11 de abril.
- Disponga de rampas o de plataformas elevadoras en la puerta en que se prevea realizar el embarque y desembarque de las sillas de ruedas. Estas rampas y plataformas deberán cumplir las condiciones establecidas en el Anejo III del Decreto 68/2000, de 11 de abril.
- Existan anclajes para las sillas de ruedas y cinturón de seguridad para el usuario.

Situación del Taxi adaptado en Gipuzkoa:

LICENCIAS DE TAXI POR COMARCA Y MUNICIPIO

ALTO DEBA: 37	Numero de vehículos adaptados	BAJO DEBA: 40	Numero de vehículos adaptados	UROLA GARAIA: 11	Numero de vehículos adaptados
Antzuola:	2	Deba:	4	Legazpia:	4
Aretxabaleta:	2	Eibar:	23	Zumárraga:	7
Arrasate:	11	Elgoibar:	8	UROLA ERDIA: 19	
Bergara:	14	Mendaro:	1	Azkoitia:	7
Eskoriatza:	2	Mutriku:	3	Azpeitia:	9
Oñati:	6	Soraluce:	1	Beizama:	1
BURUNTZALDEA: 42		GOIERRI: 26		Zestoa:	2
Andoain:	6	Ataun:	1	UROLA KOSTA: 22	
Astigarraga:	1	Beasain:	10	Aia:	1
Hernani:	17	Idiazabal:	1	Getaria:	2
Lasarte:	14	Lazkao:	2	Orio:	3
Urnietta:	2	Legorreta:	1	Zarautz:	10
Usurbil:	2	Ordizia:	8	Zumaia:	6
		Segura:	1		
		Zaldibia:	1		
		Zegama:	1		
OARSOALDEA: 78		TOLOSALDEA: 25		BIDASOA: 71	
Lezo:	5	Alegia:	1	Hondarribia:	13
Oiartzun:	8	Billabona:	3	Irún:	58
Pasajes:	34	Tolosa:	20	DONOSTIA	308
Rentería:	31	Zizurkil:	1		15
Total de vehículos-taxi en la provincia de Gipuzkoa:		679			
Total de vehículos-taxi adaptados en la provincia:		35			
En azul, los municipios con más de 3.000 habitantes.					
En trama roja, los municipios con más de 20 licencias de taxi, donde el 5% de los vehículos han de estar adaptados.					
Fuente: AGITAX (Asociación guipuzcoana del taxi)					

¿Cuán lejos estamos de cumplir la ley?

A la vista de los datos, únicamente los municipios de:

- Donostia-San Sebastián,
- Eibar,
- Bergara,
- Astigarraga,
- Deba,
- Elgoibar,
- Tolosa,
- Azpeitia,
- Orio.

, cumplen con los requisitos legislativos: número de vehículos adaptados por tamaño poblacional del municipio y por número de licencias existentes, citados con anterioridad.

En el resto de núcleos urbanos y comarcas se constata una situación de carencia manifiesta de vehículos-taxi adaptados. En particular, es especialmente denunciabile la situación de:

- **Irun**, segunda ciudad de la provincia por volumen de población, dispone de **un único vehículo adaptado**, dos menos de los que legislativamente debería tener. Este hecho, se agrava aún más al constatar que se trata del único vehículo adaptado para toda la comarca del Bidasoa (Irun-Hondarribia), pero como esta comarca aún no es zona de “régimen especial”², este vehículo no puede dar servicio al término municipal de Hondarribia, enclave en el que se localiza el aeropuerto de la provincia, y con un bajo índice en lo que respecta a plazas de transporte público / 1000 hab.

² Las zonas de “régimen especial”, son las áreas geográficas normalmente coinciden con las comarcas) en las que un taxi de un municipio puede servir en otro.

- En **Oarsoaldea**, todos sus municipios superan los 3.000 habitantes, y dos de ellos (Pasaia y Renteria) las 20 licencias de taxi. En estas condiciones, se requerirían, al menos, 4 vehículos accesibles para atender a toda la comarca. Sólo se dispone de un vehículo adaptado (Renteria), que al igual que sucede en Hondarribia, no puede prestar servicio de recogida de viajeros en otros municipios al no tratarse de una zona de régimen especial.
- Al igual que en Oarsoaldea, todos los municipios de **Buruntzaldea** superan los tres mil habitantes. Aún así, sólo hay un vehículo taxi adaptado; legislativamente debieran ser seis.
- El **Alto Deba**, otra comarca “escasamente servida” por el transporte público, dispone de un único vehículo-taxi accesible para toda la zona. Llamativo es que Arrasate-Mondragón, municipio que ostenta el liderazgo comarcal, no disponga de vehículo adaptado.
- Por último, las comarcas del **Goierri** y del **Urola Garaia**, que albergan el 10% de la población de Gipuzkoa, cuentan con dos vehículos adaptados, un déficit de 3 vehículos respecto a lo que sería exigible.

Vehículos-taxi adaptados y déficit por áreas comarcales de Gipuzkoa.



En Azul: nº de vehículos taxi adaptados.
 En Rojo: nº de vehículos taxi adaptados legislativamente exigibles.

En base a estas cifras, **hay un déficit de 23 vehículos taxi adaptados** en la provincia, para cumplir con las exigencias de la Ley 20/1997 de Promoción de la Accesibilidad del Gobierno Vasco.

Plan de acción:

La competencia de cumplir con la Ley de Accesibilidad en materia de Vehículo-Taxi adaptado corresponde a los ayuntamientos. Ahora bien, ante la dificultad existente para que los titulares de licencia municipal y autorización administrativa habilitante adquieran vehículos adaptados a las especificaciones de la normativa de accesibilidad, la Diputación Foral de Gipuzkoa concede ayudas anuales (12.000 € de importe máximo) para proceder a la progresiva adaptación.

Bien por su condición de capital comarcal, bien por su volumen de población, o bien por su oferta de transporte público, es preciso priorizar la adquisición de nuevos vehículos taxi adaptados en los siguientes núcleos urbanos:

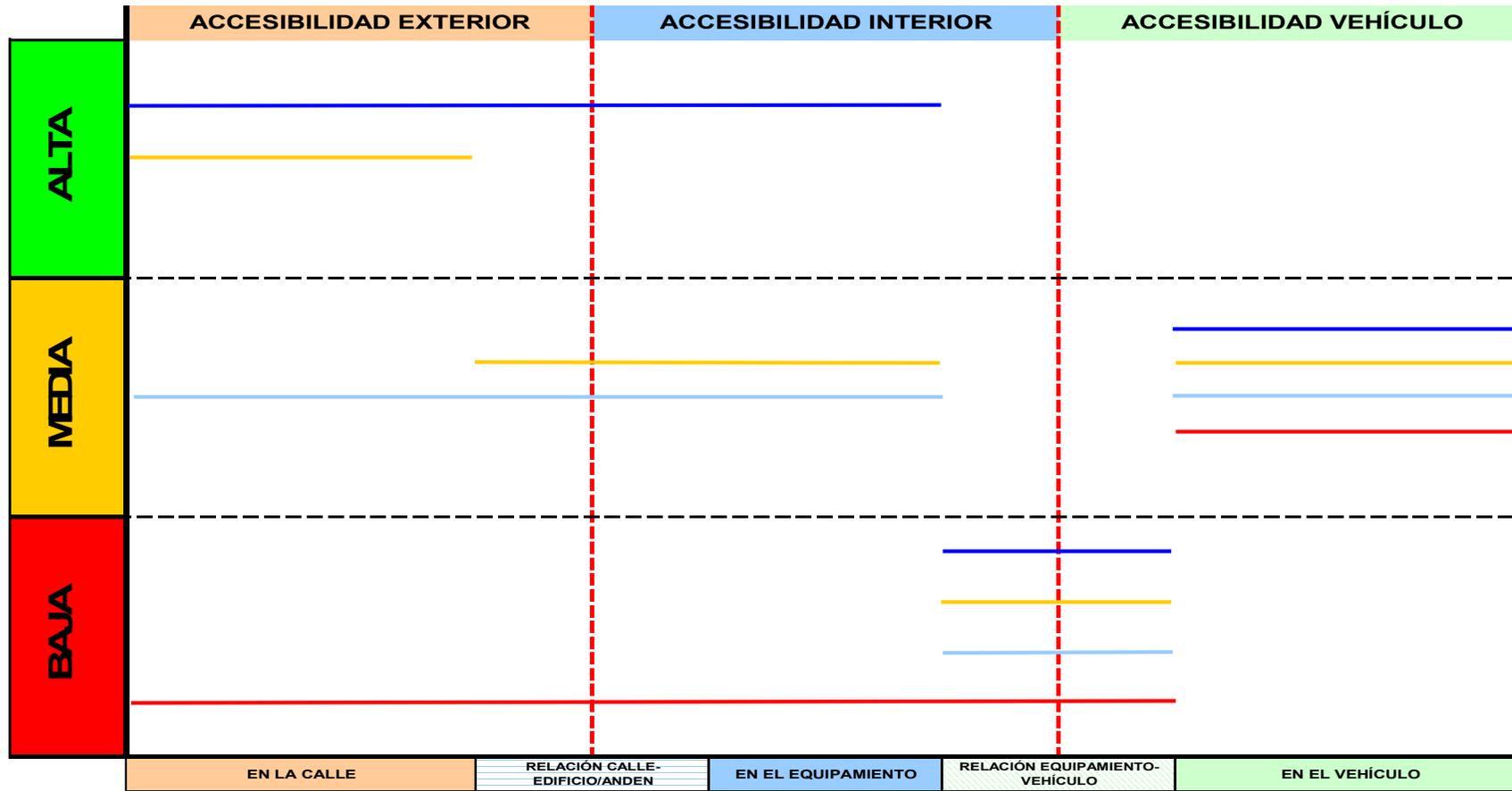
- Irun.
- Arrasate-Mondragón.
- Beasain.
- Zumarraga-Urretxu,
- Hernani,
- Pasajes,
- Renteria.

5. DIAGRAMAS DE COMPORTAMIENTO POR MODOS DE TRANSPORTE e INDICADORES

Los siguientes diagramas, permiten describir el comportamiento de la cadena de la accesibilidad (exterior-infraestructura-vehículo) en Gipuzkoa, con relación al diagnóstico realizado, según el modo, equipamiento y vehículo de transporte considerado.

1. TRANSPORTE FERROVIARIO: ESTACIONES DE ADIF/RENFE

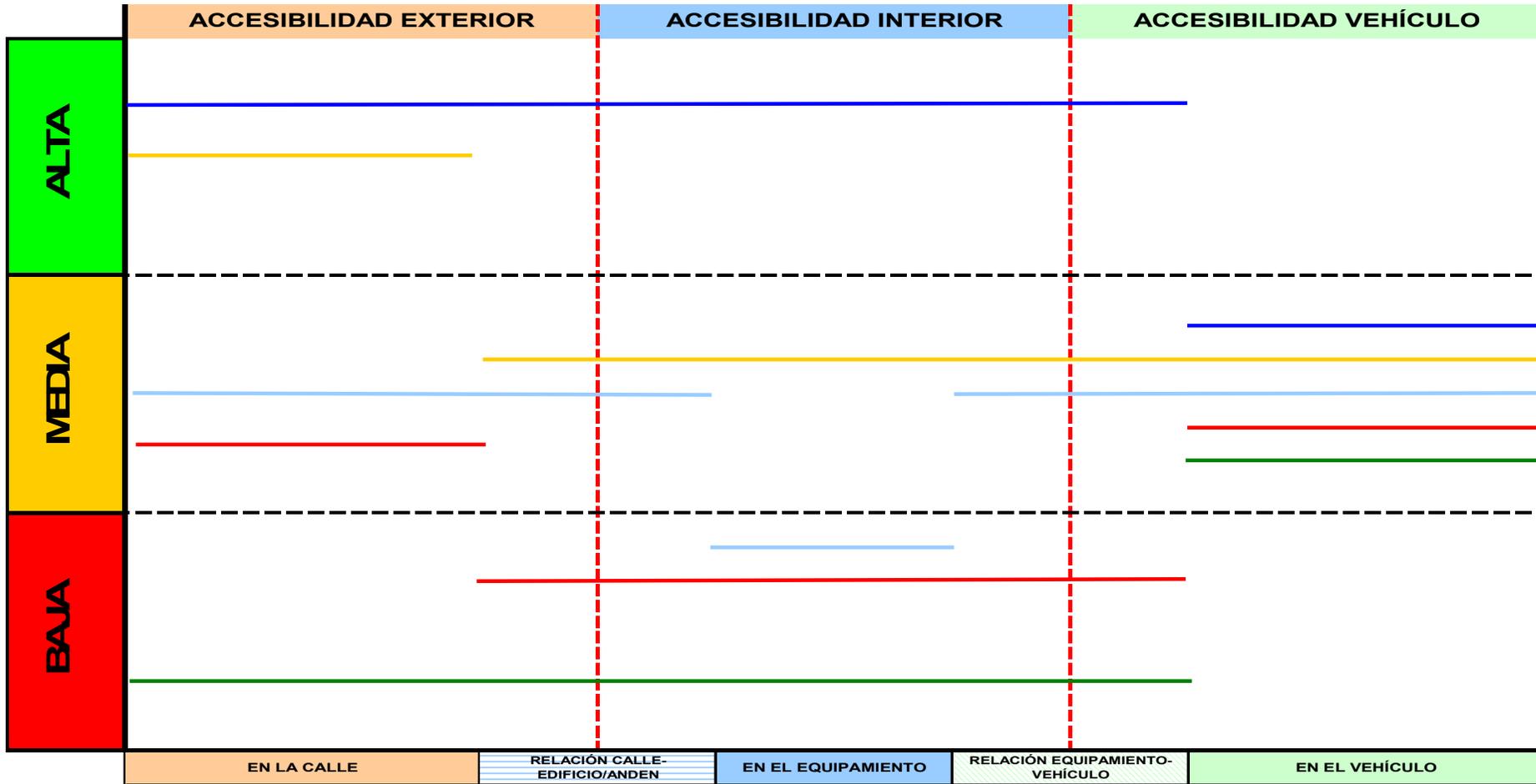
Se dibujan 4 esquemas tipo de comportamiento en materia de accesibilidad para PMR, de las estaciones y apeaderos de la red ferroviaria de titularidad estatal en Gipuzkoa.



ESQUEMAS DE ACCESIBILIDAD TIPO PARA	
1	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD < 1
2	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 1 y < 1,50
3	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 1,50 y < 2
4	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 2

2. TRANSPORTE FERROVIARIO: ESTACIONES DE ETS/EUSKOTREN

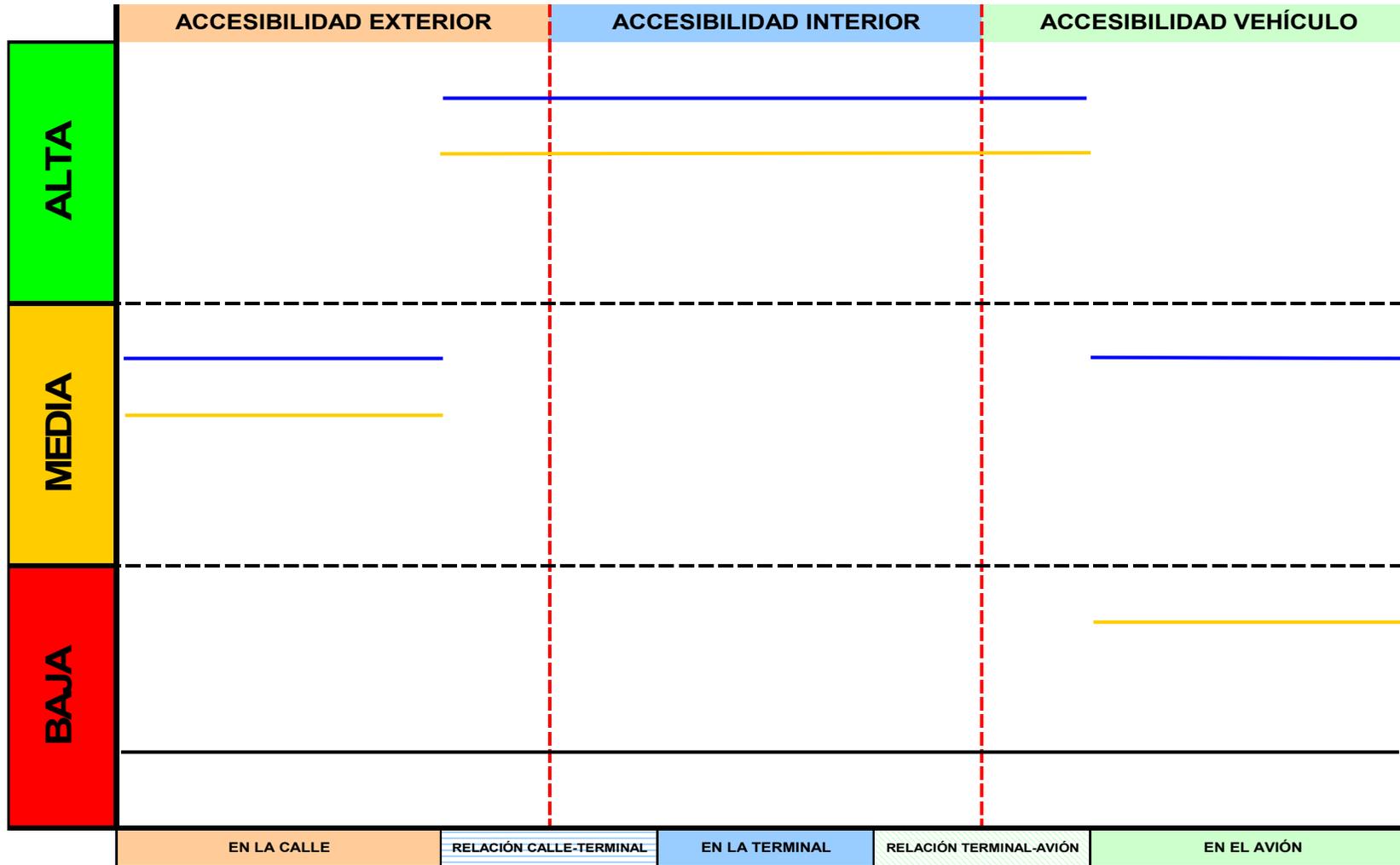
Se dibujan 5 esquemas tipo de comportamiento en materia de accesibilidad para PMR, de las estaciones y apeaderos de la red ferroviaria de titularidad de la CAPV en Gipuzkoa.



ESQUEMAS TIPO DE ACCESIBILIDAD TIPO	
1	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD < 0,50
2	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 0,50 y < 1
3	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 1 y < 1,50
4	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 1 y < 1,50
5	ESTACIONES ÍNDICE DE INACCESIBILIDAD > 1,50

3. TRANSPORTE AÉREO: AEROPUERTO DE HONDARRIBIA-SAN SEBASTIÁN

Se dibujan 2 esquemas tipo de comportamiento en materia de accesibilidad para PMR, según las características de los aparatos (aviones) que operan en la Terminal de Hondarribia.

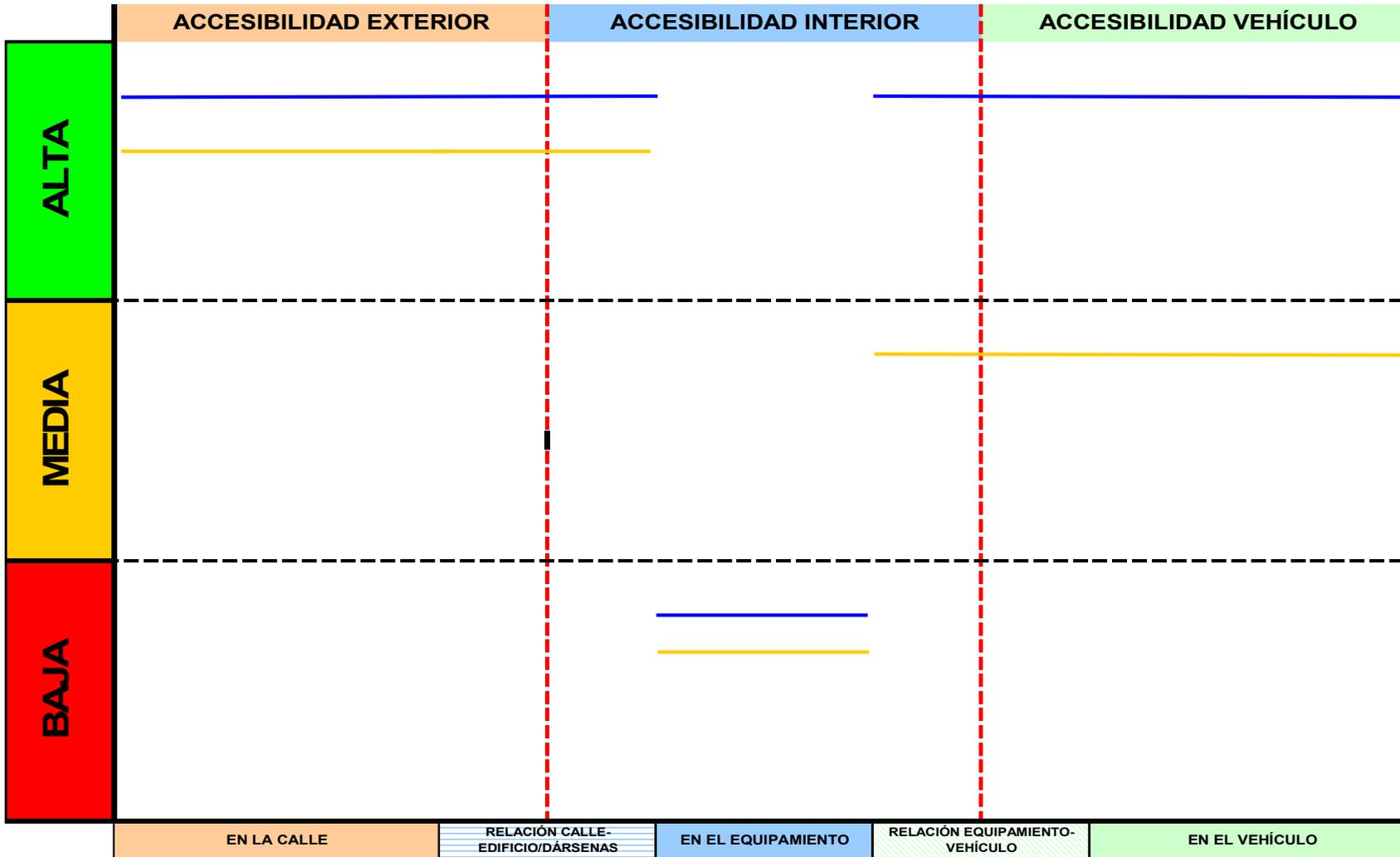


ESQUEMAS TIPO DE ACCESIBILIDAD PARA

1 — AVIONES DE MAYOR CAPACIDAD, ESPACIO INTERIOR.
 2 — AVIONES DE MENOR CAPACIDAD, ESTRECHOS.

4. TRANSPORTE CARRETERA: ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Se dibujan 2 esquemas tipo de comportamiento en materia de accesibilidad para PMR, según tipo de autobús, de piso alto o de piso bajo.



El libro verde de la accesibilidad en España nos proporciona una serie de indicadores de accesibilidad y transporte, que nos permitirán evaluar el estado de situación actual de Gipuzkoa en relación a cada medio de transporte considerado, e interpretar su proceso evolutivo. Todo ello con el objetivo de alcanzar la plena movilidad de todos los usuarios en los medios de transporte público.

Algunos de los indicadores recogidos en la siguiente tabla ya han sido cuantificados a lo largo de este trabajo; otros exigen un estudio más específico:

TABLA DE INDICADORES:

INDICADORES DE ACCESIBILIDAD PARA CADA MEDIO DE TRANSPORTE		
	Básicos	De apoyo
Autobús urbano y suburbano (territorial)	Autobuses de piso bajo y proporción sobre el total.	
Autobús de largo recorrido	Líneas con autobuses practicables y proporción sobre el total.	Proporción de viajeros PMR que utilizan estas líneas respecto del total.
Ferrocarril Cercanías	Estaciones practicables y material móvil practicable.	Proporción de viajeros PMR que utilizan las estaciones y el material móvil respecto del total.
Ferrocarril Regional	Estaciones practicables y material móvil practicable.	Proporción de viajeros PMR que utilizan las estaciones y el material móvil respecto del total.
Taxis	Nº de taxis adaptados y proporción respecto del total.	Distribución territorial.
Aviación	Nº de aeropuertos practicables.	Proporción de pasajeros PMR que utilizan los aeropuertos practicables respecto del total.

6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS y DOCUMENTALES

- ↪ **I Plan nacional de accesibilidad 2004-2012.** Ministerio de Trabajo y Asuntos sociales (2003).
- ↪ **Libro Verde de la Accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un Plan integral de supresión de barreras.** Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona (2002).
- ↪ **Resolución del Parlamento Europeo sobre la comunicación «Hacia una Europa sin barreras para las personas con discapacidad».** Comisión Europea (2001).
- ↪ **La Seguridad vial y las personas de movilidad reducida.** Juan F. Dols Ruiz. Universidad Politécnica de Valencia.
- ↪ **Ponencia: la movilidad reducida en el transporte público de Gipuzkoa.** Cercanías RENFE. Jornadas Técnicas de Gizloga (2006).
- ↪ **Ponencia: la movilidad reducida en el transporte público de Gipuzkoa.** ETS/EUSKOTREN. Jornadas Técnicas de Gizloga (2006).
- ↪ **Estudio de análisis de la situación actual de las personas usuarias de silla de ruedas en el autobús urbano de Donostia-San Sebastián.** Begoña Lazkano (2006).

Referencias legislativas:

- Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 2 de noviembre de 2001 relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor.
- Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y obligaciones de los viajeros internacionales de ferrocarril.
- Reglamento (CE) 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.
- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

- El Real Decreto 1544/2007 que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Ley 4/2004, de 18 de marzo, de transporte de viajeros por carretera.
- Ley 2/2000, de 29 de junio, de transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.
- Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley transporte público urbano e interurbano de viajeros en automóviles de turismo.
- Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.
- Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la Promoción de la Accesibilidad.
- 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.
- Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre condiciones de accesibilidad en el Transporte.

Referencias web:

www.seg-social.es/imserso: IMSERSO (Instituto de mayores y servicios sociales).

www.cermi.es: Comité español de representantes de personas con discapacidad.

www.vialibre.es: Fundación Vía Libre.

www.adif.es: ADIF.

www.renfe.es: RENFE.

www.ets-rfv.es: EUSKAL TRENBIDE SAREA – RED FERROVIARIA VASCA.

www.euskotren.es: EUSKOTREN.

www.aena.es: AENA.

www.iberia.com: IBERIA.

www.spanair.com: SPANAIR.

Agentes consultados:

- **Pedro Pinilla**, Jefatura de línea Cercanías RENFE San Sebastián.
- **Javier Gómez Ocasar**, Gerencia norte de media distancia RENFE Operadora.
- **Mikel Beitia**: Gestor ferroviario ETS/EUSKOTREN.
- **José Manuel Sánchez Losada**: Director Aeropuerto de Donostia-San Sebastián.
- **Jaume Tondo Marín**, Jefe de escala de IBERIA L.A.E.
- **Alejandro Bergado**, Jefe de escala de SPANAIR.
- **Aintzane Lauzirika**, Departamento de Movilidad y Ordenación del Territorio, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- **Marta Gascue**, AUIF (Autobuses urbanos Irun-Fuenterrabia), S.L.
- **Trinidad Cabrera**, Hijos de Antonio Areizaga, S.A.
- **Bilman Bus**, S.L.
- **Javier Vallejo**, D-Bus.
- **José M^a Ares Vidal**, EUSKOTREN (carretera).
- **Manuel Garayar**, Autobuses Garayar, S.A.
- **Mikel Urretabizkaia**, Autobuses interurbanos, S.A.

- **Francisco Ruiz**, Herribus, S.A.
- **José Luis Iraeta**, Autobuses La Guipuzcoana, S.L.
- **José Manuel Ayesa**, La Roncalesa, S.A.
- **Alejandro Naya**, Transportes PESA, S.A.
- **Carmen Terol**, Compañía del Tranvía de San Sebastián a Tolosa, S.A.
- **Luis Lekuona**, Tolosaldea bus, S.L.
- **Rafael Fernández De la Peña**, UNION BUS, S.A.U.
- **Pedro Merino**, Secretario General de AGITAX, Asociación guipuzcoana del Taxi.
- **Manuel Segovia**, Ayuntamiento de Andoain.

ANEXOS

- Modelos de fichas de auditoria.
- Modelos de cuestionarios.

ESTACIÓN AUTOBUS		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
Servicios regulares		Administración competente:			
Nombre: Estación de autobuses de		Ayto. <input checked="" type="checkbox"/>	DFG <input type="checkbox"/>	GV <input type="checkbox"/>	Estado <input type="checkbox"/>
Localización: c/					
Área de influencia (marque con una "X" la/s casilla/s correspondientes):					
Urbano: <input type="checkbox"/>		Interurbano: <input type="checkbox"/>	Regional: <input type="checkbox"/>	Internacional: <input type="checkbox"/>	
Servicios usuarios (indique número):					
Urbano: Interurbano: Regional: Internacional:					
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)					
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES	
ACCESOS	¿el acceso a la estación está a nivel respecto de la calle?				
	¿en caso de no ser así, dispone de rampas (1,80)*, de pendiente adecuada, que facilitan el acceso a los PMR?				
	¿el usuario PMR puede, de forma autónoma, acceder a la dársena en la que está ubicado el vehículo de transporte?				
	Si no puede, ¿el operador de transporte garantiza al usuario PMR, en la estación objeto de análisis, el acceso a la dársena de estacionamiento del vehículo?				
EN LA ESTACIÓN	¿el mobiliario de la estación es accesible?, ¿dispone de, al menos, un asiento a 45 cm. de altura?				
	¿los itinerarios principales de acceso a los diversos servicios presentes en la estación están libres de obstáculos y desniveles que impidan o dificulten el paso? En particular, el acceso autónomo a:				
	Mostradores de información				
	Puntos de venta de billetes				
	Servicios higiénicos				
	Cafetería, prensa, teléfono, otros				
	¿el mostrador informativo y ventanillas de billetes se encuentran situados a 1,10 m. de altura máx., con un tramo de 1,20 m. de largo a 0,80 m. de altura, y hueco inferior de 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad?				
Otros servicios: teléfono público, cajeros, máquinas expendedoras... ¿su uso es accesible para los usuarios PMR?					
	¿los paneles, carteles informativos y diversa señalización existente en la estación son accesibles (legibles) y fácilmente localizables para los usuarios PMR?				
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:					
(no rellenar por el usuario)					
PRESUPUESTO:					
(*)anchura mínima de la rampa = 1,80 metros.					
Ambito de aplicación:					
Aquellas estaciones que disponen de taquillas de información y puntos de venta de billetes: Donostia, Irun, ¿Eibar?					

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA				
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, fono. contacto):				
PARADA AUTOBUS		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)		
Servicios regulares		Administración competente:		
Denominación:		Ayto.	DFG	GV Estado
Localización:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Calle :				
Sentido:		Población:		
Área de influencia (marque con una "X" la casilla correspondiente):				
Urbano: <input type="checkbox"/>		Interurbano <input type="checkbox"/>	Largo recorrido: <input type="checkbox"/>	
Servicios usuarios (indique nº):				
Urbano:		Interurbano:	Largo recorrido:	
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)				
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES
OPERATIVIDAD	¿El pavimento interior es antideslizante, compacto, uniforme?			
	¿Permite un diámetro de giro mayor o igual a 1,80 m.?			
	¿La anchura de paso es mayor o igual a 1 m.?			
	¿La parada dispone de marquesina?			
	¿Se trata de un modelo de marquesina protegido y con asientos adaptados?			
	¿La marquesina deja una franja lateral libre mayor o igual a 1,80 m.?			
	¿El acceso a la parada desde la calzada/acera está a nivel? Si no lo está, ¿existe rampa accesible?			
	¿Existe plataforma elevada sobre la calzada para facilitar el acceso/descenso del autobus o el vehículo se puede aproximar a la acera?			
	¿La información de los servicios de transporte está situada a una altura entre 1.10 y 1.40 m.?			
	¿Dicha información contiene la relación de los servicios accesibles y horarios de paso?			
SEGURIDAD	¿La parada se encuentra situada en una zona segura, peatonal, sin coexistencia con la calzada?			
	¿La parada está situada en un entorno urbano?			
	¿La parada dispone de buena iluminación?			
	¿La parada dispone de apartadero para el bus?			
	¿Coexisten aparcamientos en los extremos de la parada?			
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:				
(no rellenar)				
PRESUPUESTO:				
Ámbito de aplicación:				
Inventario de paradas servicios regulares Gipuzkoa (2004). Relación actuaciones de mejora por ayuntamientos (2005-2007). Necesario filtro: por tamaño de población (> 10.000 hab.) y seguridad vial (puntos negros, peligrosos).				

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA					
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, tño. contacto):					
ESTACIÓN TREN		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
Nombre: Estación de tren de		Administración competente:			
		Ayto.	DFG	GV	Estado
Localización:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C/					
Área de influencia (marque con una "X" la casilla correspondiente):					
Cercanías <input type="checkbox"/>		Regional: <input type="checkbox"/>	Internacional: <input type="checkbox"/>		
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)					
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES	
ACCESOS	¿el acceso a la estación está a nivel respecto de la calle?				
	¿en caso de no ser así, dispone de rampas (1,80)*, de pendiente adecuada, que facilitan el acceso a los PMR?				
	¿las puertas de acceso al edificio disponen de la anchura legalmente establecida? (**)				
	¿las puertas, permiten al usuario el acceso desde el exterior de forma autónoma y segura?				
	en caso de puertas automáticas, ¿la velocidad de apertura y cierre de la puerta permite el acceso de PMR?				
	¿las puertas acristaladas disponen de bandas señalizadoras horizontales, de marcado contraste cromático?				
	Si existen elementos de control de entrada y salida de la estación (torniquetes, barreras), ¿se habilita espacio de paso de anchura mín. 0,90 m.?, ¿de acceso autónomo?				
EN LA ESTACIÓN	¿el pavimento de la estación es compacto, duro, plano y antideslizante?				
	¿el vestíbulo de la estación está libre de obstáculos físicos (columnas, pilares, otros) permitiendo maniobras y giros de diámetro mínimo 1,80 m.?				
	¿los itinerarios principales de acceso a los diversos servicios presentes en el edificio de la estación están libres de obstáculos y desniveles que impidan o dificulten el paso? En particular, el acceso autónomo a:				
	Mostradores de información				
	Puntos de venta de billetes				
	Servicios higiénicos				
	Cafetería, prensa, teléfono, otros				
	las puertas del interior del edificio disponen de la anchura mínima legalmente establecida? (**)				
	¿las puertas, permiten al usuario PMR el recorrido interior de forma autónoma y segura?				
	en caso de que el andén se sitúe a diferente cota respecto de la estación, se dispone de los elementos constructivos o mecánicos adecuados que salven el desnivel estación-andén?				

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA					
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, ffnno. contacto):					
ESTACIÓN TREN		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
Nombre: Estación de tren de		Administración competente:			
		Ayto.	DFG	GV	Estado
Localización:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c/					
Área de influencia (marque con una "X" la casilla correspondiente):					
Cercanías <input type="checkbox"/>		Regional: <input type="checkbox"/>	Internacional: <input type="checkbox"/>		
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)					
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES	
EN LA ESTACIÓN	¿los ascensores permiten el desplazamiento cómodo, seguro y autónomo del usuario PMR?				
	¿los mostradores de información y venta de billetes se encuentran situados a 1,10 m. de altura máx., con un tramo de 1,20 m. de largo a 0,80 m. de altura, y hueco inferior de 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad?				
	¿las máquinas expendedoras de billetes garantizan un uso autónomo por parte de los usuarios PMR?				
	Servicios higiénicos: ¿existe inodoro adaptado?, ¿reservado uno por cada sexo?				
	Servicios higiénicos: ¿en el espacio destinado a la distribución de aseos se puede inscribir un círculo de 1,80 m. de diámetro?				
	Servicios higiénicos: ¿la puerta posee la anchura mínima de paso legalmente establecida (0,90 m.) y permite su apertura hacia el exterior?				
	Servicios higiénicos: ¿en los urinarios, hay al menos uno situado a 45 cm. del suelo sin pedestales, ni resaltes?				
	Cafetería, bar: ¿el mostrador se encuentra a una altura de entre 90 y 120 cm. de altura?				
	¿el mobiliario de la estación dispone de, al menos, un asiento a 45 cm. de altura?				
	Otros servicios: teléfono público, cajeros, máquinas expendedoras..¿su uso es accesible para los usuarios PMR?				
EN EL ANDEN	¿los paneles, carteles informativos y diversa señalización existente en la estación son accesibles (legibles) y fácilmente localizables para los usuarios PMR?				
	¿el usuario PMR puede, de forma autónoma, y en la estación objeto de análisis, salvar el desnivel existente entre andén y la plataforma de la unidad móvil?				
	Si no puede, ¿el operador de servicios ferroviarios garantiza al usuario PMR en la estación objeto de análisis la subida y/o bajada del vehículo?				
	¿el usuario PMR dispone en la estación de los elementos mecánicos y constructivos que le permitan desplazarse de forma autónoma de un andén a otro?				
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:					
(no rellenar por el observador)					
PRESUPUESTO:					
Ambito de aplicación: ESTACIONES DEL ADIF CERCANIAS Y EUSKOTREN					

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA					
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, tfno. contacto):					
APEADERO TREN		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
Nombre: Apeadero de		Administración competente:			
		Ayto.	DFG	GV	Estado
Localización:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c/					
Área de influencia (marque con una "X" la casilla correspondiente):					
Cercanías <input type="checkbox"/>		Regional: <input type="checkbox"/>	Internacional: <input type="checkbox"/>		
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)					
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES	
ACCESOS	¿el acceso al apeadero está a nivel respecto de la calle?				
	¿en caso de no ser así, dispone de rampas (1,80)*, de pendiente adecuada, que facilitan el acceso a los PMR?				
	Si existen elementos de control de entrada y salida de la estación (torniquetes, barreras), ¿se habilita espacio de paso de anchura mín. 0,90 m.?, ¿de acceso autónomo?				
EN EL APEADERO	¿el acceso al andén dispone de los elementos constructivos y/o mecánicos que permitan salvar el desnivel de forma autónoma?				
	¿el acceso al punto de información y de venta de billetes se encuentra libre de obstáculos que dificulten el paso a los usuarios PMR?				
	¿la taquilla se encuentra situada a 1,10 m. de altura máx., con un tramo de 1,20 m. de largo a 0,80 m. de altura, y hueco inferior de 0,70 m. de alto y 0,50 m. de profundidad?				
	¿las máquinas expendedoras de billetes garantizan un uso autónomo por parte de los usuarios PMR?				
	¿el mobiliario del apeadero es accesible?, ¿dispone de, al menos, un asiento a 45 cm. de altura?				
EN EL ANDEN	¿el pavimento es compacto, duro, plano y antideslizante?				
	¿el usuario PMR puede, de forma autónoma, y en el apeadero objeto de análisis, salvar el desnivel existente entre andén y la plataforma de la unidad móvil?				
	Si no puede, ¿el operador de servicios ferroviarios garantiza al usuario PMR en el apeadero objeto de análisis la subida y/o bajada del vehículo?				
	¿el usuario PMR dispone en el apeadero de los elementos mecánicos y constructivos que le permitan desplazarse de forma autónoma de un andén a otro?				
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:					
PRESUPUESTO:					
(*)anchura mínima de la rampa = 1,80 metros.					
Ámbito de aplicación:					
APEADEROS DE LA RED DE RENFE CERCANIAS Y EUSKOTREN					

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA				
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, ffnno. contacto):				
AEROPUERTO		IDENTIFICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO (INFORMACIÓN GENÉRICA)		
Nombre: Aeropuerto de Donostia-San Sebastián		Administración competente:		
		Ayto.	DFG	GV
Localización:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
c/				
Servicios transporte público:				
Área de influencia (marque con una "X" la casilla correspondiente):				
Nacional:		<input checked="" type="checkbox"/>	Internacional:	<input type="checkbox"/>
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)				
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES
ACCESOS	¿los servicios de transporte público a/desde el aeropuerto son accesibles a los usuarios PMR?			
	¿en el aparcamiento de la terminal, se cumple el nº mínimo de estacionamientos reservados a usuarios PMR?			
	¿el acceso a la Terminal se encuentra a nivel respecto de la calle?			
	¿en caso de no ser así, dispone de rampas (1,80)*, de pendiente adecuada, que facilitan el acceso a los PMR?			
	¿las puertas de acceso al edificio disponen de la anchura legalmente establecida? (**)			
	¿las puertas, permiten al usuario el acceso desde el exterior de forma autónoma y segura?			
	en caso de puertas automáticas, ¿la velocidad de apertura y cierre permite el acceso de PMR?			
EN LA TERMINAL	¿las puertas acristaladas disponen de bandas señalizadoras horizontales, de marcado contraste cromático?			
	¿el pavimento de la terminal es compacto, duro, plano y antideslizante?			
	¿el vestíbulo de la terminal está libre de obstáculos físicos (columnas, pilares, otros) permitiendo maniobras y giros de diámetro mínimo 1,80 m.?			
	¿los itinerarios principales de acceso a los diversos servicios presentes en la terminal del aeropuerto están libres de obstáculos y desniveles que impidan o dificulten el paso? En particular, el acceso autónomo a:			
	Mostradores de servicios: facturación, informac.			
	Servicios higiénicos			
	Cafetería, prensa, teléfono y otros			
	¿las puertas interiores del edificio disponen de la anchura mínima legalmente establecida? (**)			
	¿el mobiliario de la terminal dispone de, al menos, un asiento a 45 cm. de altura?			
	¿los mostradores de facturación, información, etc. se encuentran situados a 1,10 m. de altura máx., con un tramo de 1,20 m. de largo a 0,80 m. de altura, y hueco inferior de 0,70 m. de alto, y 0,50 m. de profundidad?			
	¿los paneles, carteles informativos y diversa señalización existente en la estación son accesibles (legibles) y fácilmente localizables para los usuarios PMR?			
	Servicios higiénicos: ¿existe inodoro adaptado?, ¿reservado uno por cada sexo?			
	Servicios higiénicos: ¿en el espacio destinado a la distribución de aseos se puede inscribir un círculo de 1,80 m. de diámetro?			
Servicios higiénicos: ¿la puerta posee la anchura mínima de paso legalmente establecida (0,90 m.) y permite su apertura hacia el exterior?				
Servicios higiénicos: ¿en los urinarios, hay al menos uno situado a 45 cm. del suelo sin pedestales, ni resaltes?				
Otros servicios: teléfono público, cajeros, cafetería ¿su uso es accesible para los usuarios PMR?				
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:				
PRESUPUESTO:				
(*) anchura mínima de la rampa = 1,80 metros.				
(**) anchura: 0,90 m. como mínimo y 1,20 m. en caso de apertura automática.				
Ambito de aplicación: AEROPUERTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIAN				

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA					
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, tlfno. contacto):					
BUS		IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
SERVICIOS REGULARES					
Operador de transporte:		D-BUS <input type="checkbox"/>	LURRALDEBUS <input type="checkbox"/>	OTROS <input type="checkbox"/>	
Nombre del Operador:					
Ámbito de operaciones:		Urbano <input type="checkbox"/>	Interurbano <input type="checkbox"/>	Larga distancia <input type="checkbox"/>	
Administración competente:		Ayto. <input type="checkbox"/>	DFG <input type="checkbox"/>	GV <input type="checkbox"/>	Estado <input type="checkbox"/>
Flota de vehículos:	Piso bajo:	Piso alto:	Adaptados:		
DIAGNÓSTICO DEL EQUIPAMIENTO (CHECKING LIST)					
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES	
GENÉRICO	¿se garantiza el mínimo de dos espacios para sillas de ruedas y cuatro asientos por coche o vehículo, próximos a las puertas de acceso, debidamente señalizados y accesibles a los timbres de parada en todos los servicios?				
	¿se informa al usuario (vía tablas de horarios, información en paradas, etc.) de la relación de servicios accesibles?				
	en caso de que el servicio no fuera accesible, no hubiera espacio disponible en el vehículo, o no pudiera habilitarse, ¿se ofrecen alternativas de transporte al usuario?				
	¿el pavimento del vehículo es antideslizante?				
	¿los usuarios PMR pueden desplazarse por el interior de los vehículos con las debidas condiciones de seguridad (sin obstáculos) y operatividad (autonomía, continuidad de barras y asideros) desde la entrada a la salida?				
	¿se garantiza por parte del operador de servicios que los usuarios PMR pueden embarcar/desembarcar del vehículo de forma autónoma (rampa, inclinación bus)?				
	¿se garantiza por parte del operador de servicios que los usuarios PMR puedan abonar el billete de forma autónoma?				
PISO BAJO	¿los espacios reservados para sillas de ruedas permiten al usuario el giro autónomo del vehículo?				
	¿en las proximidades de la puerta existe un timbre de aviso al conductor situado a una altura entre 90-120 cm?				
	¿el timbre se encuentra operativo y en correcto estado de funcionamiento?				
PISO ALTO	¿los asientos reservados para usuarios en silla de ruedas son accesibles de forma autónoma y están a una altura superior a 45 cm.?				
	¿disponen de los elementos mecánicos que permitan salvar el desnivel entre la calzada y el piso del vehículo?				
	¿disponen de sillas adecuadas que faciliten a los usuarios el acceso al autobús vía plataforma mecánica?				
	formación chóferes/civismo preferencias.				
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:					
PRESUPUESTO:					
Ámbito de aplicación:					
VEHÍCULOS DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE PRESTAN SERVICIOS REGULARES CON ORIGEN Y/O DESTINO, PARADA EN EL TERRITORIO.					

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA				
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, tño. contacto):				
TREN	IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO (INFORMACIÓN GENÉRICA)			
Unidad modelo:		Administración competente:		
Año de puesta en servicio:		Ayto.	DFG	GV Estado
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Operador de transporte:		RENFE <input type="checkbox"/>	EUSKOTREN <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ámbito de Operaciones:				
Cercanías <input type="checkbox"/>		Regional: <input type="checkbox"/>	Grandes líneas <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DIAGNÓSTICO DEL VEHÍCULO (CHECKING LIST)				
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES
OPERATIVIDAD	¿las unidades disponen, para el uso prioritario de PMR, de dos espacios para sillas de ruedas y cuatro asientos por coche, próximos a las puertas de acceso, y adecuadamente señalizados?			
	¿La plataforma de acceso dispone de sitio suficiente y anclajes de seguridad para el estacionamiento de sillas de ruedas y otros utensilios?			
	¿los pasillos tienen la anchura suficiente que garantice al usuario PMR el desplazamiento interior en las debidas condiciones de seguridad y operatividad (autonomía)?			
	¿los peldaños de acceso al interior del vehículo tienen un color destacado en sus bordes para facilitar su percepción visual?			
	¿la ubicación del aseo permite al usuario PMR su acceso en las debidas condiciones de autonomía, comodidad y seguridad?			
	¿están los servicios higiénicos de las unidades (aseos) en estado operativo y adaptados a todos los posibles usuarios?			
	¿el pavimento interior de la unidad es seguro para el usuario PMR (antideslizante)?			
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:				
PRESUPUESTO:				
Ámbito de aplicación:				
MATERIAL MÓVIL (UNIDADES) DE LOS OPERADORES FERROVIARIOS QUE PRESTAN SERVICIO EN EL TERRITORIO (ORIGEN Y/O DESTINO, PARADA).				

ESTUDIO-DIAGNÓSTICO ACCESIBILIDAD PMR y TRANSPORTE EN GIPUZKOA				
Observador/colaborador (indique nombre, apellidos, ifno. contacto):				
AVIÓN		IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO (INFORMACIÓN GENÉRICA)		
Administración competente: Ayto. DFG GV Estado <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>		Operador aéreo:		
Oferta de servicios:				
Modelo de aeronave:		nº de plazas:		
DIAGNÓSTICO DEL VEHÍCULO (CHECKING LIST)				
TIPO	CUESTIONARIO	SI	NO	OBSERVACIONES
OPERATIVIDAD	¿se garantiza por parte del operador aéreo la ayuda al usuario PMR en el proceso de facturación de equipajes?			
	¿el operador de transporte aéreo garantiza la asistencia al embarque/desembarque al usuario PMR?			
	En caso de denegación del embarque: ¿se ofrece al usuario PMR otras alternativas de transporte?			
	Si no se ofrecen otras alternativas de transporte, ¿se le realiza el reintegro del billete?			
	¿el operador de transporte aéreo garantiza la asistencia al usuario PMR en el desplazamiento desde la puerta de la aeronave a los asientos y viceversa?			
	¿el operador de transporte aéreo garantiza la asistencia al usuario PMR en el desplazamiento hasta el aseo del avión y viceversa?			
	¿están los servicios higiénicos (aseos) en estado operativo y adaptados a todos los posibles usuarios?			
PROPUESTA DE INTERVENCIÓN:				
PRESUPUESTO:				
Ámbito de aplicación:				
OFERTA DE SERVICIOS DE LOS OPERADORES DE TRANSPORTE AÉREO QUE OPERAN EN LA TERMINAL DE HONDARRIBIA.				

OPERADORES DE TRANSPORTE:

Encuestas de accesibilidad PMR (personas de movilidad reducida)

CONSIDERACIONES:

- Marque con una "X" la opción escogida.
- Trate de que su respuesta sea lo más completa y acorde a la realidad posible.
- Dispone de un apartado de "observaciones" en cada pregunta para realizar los comentarios que crea oportunos.
- Se garantizará absoluta confidencialidad al respecto de la entidad de la empresa operadora en relación a los datos aportados.

APARTADOS:

A) IDENTIFICACIÓN-CARACTERIZACIÓN DEL OPERADOR:

1. Nombre de la entidad:

.....

2. Persona que formaliza la encuesta:

Nombre: Cargo:

3. **Ámbito de actuación: SÓLO PARA LOS SERVICIOS REGULARES DE USO GENERAL.**

URBANO

INTERURBANO (TERRITORIAL)

LARGA DISTANCIA

Nota: Si se prestan servicios en uno o más ámbitos, señalarlo.

4. Relación de servicios regulares (indicar líneas):

LÍNEAS:

.....
.....
.....
.....
.....

5. Flota de vehículos (indicar número y la relación de modelos):

Nº TOTAL DE VEHÍCULOS:

Nº DE VEHÍCULOS DE PISO ALTO Y MODELOS:

.....

Nº DE VEHÍCULOS DE PISO BAJO Y MODELOS:

.....

Nº DE AUTOBUSES ADAPTADOS:

B) DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD:

1. ¿Se garantiza el mínimo de dos espacios para sillas de ruedas y cuatro asientos por coche o vehículo, próximos a las puertas de acceso, debidamente señalizados y accesibles a los timbres de parada en todos lo servicios?

sí **NO (SEÑALAR CAUSAS)** **EN ALGUNOS SERVICIOS**

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

2. ¿Se informa al usuario PMR, vía tablas de horarios, información en las paradas, etc., de la relación de servicios accesibles?

sí **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

3. En caso de que el servicio no fuera accesible, no hubiera espacio disponible en el vehículo, o no pudiera habilitarse, ¿se ofrecen alternativas de transporte al usuario?

sí (INDICAR ALTERNATIVAS) **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Alternativas:

.....
.....

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

4. ¿Se garantiza por parte del operador que los usuarios PMR pueden embarcar/desembarcar del vehículo de forma autónoma: vía rampa/plataforma operativa, adecuada inclinación del bus, etc.?

sí NO (SEÑALAR CAUSAS) EN ALGUNOS SERVICIOS

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

5. ¿Se garantiza por parte del operador que los usuarios PMR puedan abonar el billete de forma autónoma?

sí NO (SEÑALAR CAUSAS)

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

A continuación, contestar a las preguntas según la disponibilidad en la flota de vehículos de autobuses de plataforma baja y/o alta, para la prestación de servicios regulares de uso general.

PARA AUTOBUSES DE PISO BAJO:

6. ¿los espacios reservados para sillas de ruedas permiten al usuario el giro autónomo del vehículo?

sí NO (SEÑALAR CAUSAS)

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

7. ¿en las proximidades de la puerta de salida existe un timbre de aviso al conductor situado a una altura entre 90-120 cm.?

- sí NO (SEÑALAR CAUSAS) EN ALGUNOS SERVICIOS

Causas:

.....
.....

8. ¿el timbre se encuentra operativo (en correcto estado de funcionamiento)?

- sí NO (SEÑALAR CAUSAS)

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

PARA AUTOBUSES DE PISO ALTO:

9. ¿disponen de los elementos mecánicos (plataformas) que permitan salvar el desnivel entre la calzada y el piso del vehículo?

- sí NO (SEÑALAR CAUSAS) EN ALGUNOS SERVICIOS

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

10. ¿se disponen de sillas de ruedas adecuadas que faciliten a los usuarios el acceso al interior del autobús vía plataforma mecánica?

- sí NO (SEÑALAR CAUSAS) EN ALGUNOS SERVICIOS

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

C) PROGRAMA DE ACTUACIONES:

Detallar las actuaciones futuras de la entidad en materia de accesibilidad y progresiva adaptación de la flota de vehículos:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

-GRACIAS POR SU COLABORACIÓN-

OPERADORES DE TRANSPORTE:

Encuestas de accesibilidad PMR (personas de movilidad reducida)

CONSIDERACIONES:

- Marque con una "X" la opción escogida.
- Trate de que su respuesta sea lo más completa y acorde a la realidad posible.
- Dispone de un apartado de "observaciones" en cada pregunta para realizar los comentarios que crea oportunos.
- Se garantizará la absoluta confidencialidad de la identidad de la empresa operadora en relación a los datos aportados.

APARTADOS:

a) IDENTIFICACIÓN-CARACTERIZACIÓN DEL OPERADOR:

i. Nombre de la entidad:

.....

2. Persona que formaliza la encuesta:

Nombre: Cargo:

3. Relación de servicios que presta la compañía en la terminal guipuzcoana:

LÍNEAS:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. Aeronaves que operan en la terminal guipuzcoana: características.

MODELO: Nº DE PLAZAS:
ÁMBITO DE OPERACIONES:

MODELO: Nº DE PLAZAS:
ÁMBITO DE OPERACIONES:

MODELO: Nº DE PLAZAS:
ÁMBITO DE OPERACIONES:

MODELO: Nº DE PLAZAS:
ÁMBITO DE OPERACIONES:

b) DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD:

1. ¿Se garantiza por parte del operador aéreo la ayuda al usuario PMR en el proceso de facturación de equipajes?

SÍ (EN QUÉ CONDICIONES) **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....
.....
.....

Condiciones:

.....
.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

2. ¿el operador de transporte aéreo garantiza la asistencia al embarque/desembarque al usuario PMR?

SÍ (EN QUÉ CONDICIONES) **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....
.....
.....

Condiciones:

.....
.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

3. En caso de denegación del embarque: ¿se ofrece al usuario PMR otras alternativas de transporte?

SÍ (INDICAR CUÁLES) **NO**

Alternativas:

.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

4. Si se ha respondido NO a la cuestión anterior, ¿se le ofrece la posibilidad de reintegro del billete?

SÍ **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

5. ¿el operador de transporte aéreo garantiza la asistencia al usuario PMR en el desplazamiento desde la puerta de la aeronave a los asientos y viceversa, así como el desplazamiento hasta el aseo durante el vuelo?

SÍ **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

c) PROGRAMA DE ACTUACIONES:

Detallar las actuaciones futuras de la entidad en materia de accesibilidad:

.....
.....

-GRACIAS POR SU COLABORACIÓN-

OPERADORES DE TRANSPORTE:

Encuestas de accesibilidad PMR (personas de movilidad reducida)

CONSIDERACIONES:

- Marque con una "X" la opción escogida.
- Trate de que su respuesta sea lo más completa y acorde a la realidad posible.
- Dispone de un apartado de "observaciones" en cada pregunta para realizar los comentarios que crea oportunos.
- Se garantizará absoluta confidencialidad al respecto de la entidad de la empresa operadora en relación a los datos aportados.

APARTADOS:

a) IDENTIFICACIÓN-CARACTERIZACIÓN DEL OPERADOR:

1. Nombre de la entidad:

.....

2. Persona que formaliza la encuesta:

Nombre: Cargo:

3. Ámbito de Operaciones:

CERCANÍAS REGIONAL GRANDES LÍNEAS

Nota: si se prestan servicios en uno o más ámbitos, señalarlo.

4. Relación de Servicios con Origen y/o Destino en Gipuzkoa:

LÍNEAS:

.....
.....
.....
.....
.....

5. Unidades: modelos y ámbito de actuación.

MODELO: AÑO SERVICIO:

ÁMBITO DE OPERACIONES:

MODELO: AÑO SERVICIO:

ÁMBITO DE OPERACIONES:

MODELO: AÑO SERVICIO:

ÁMBITO DE OPERACIONES:

b) DIAGNÓSTICO DE ACCESIBILIDAD:

1. ¿El operador de servicios ferroviarios garantiza al usuario PMR en la estación la subida y/o bajada del vehículo?

SÍ (CONDICIONES) **NO (CAUSAS)** **ALGUNAS ESTACIONES (CONDICIONES)**

Causas:

.....
.....
.....
.....

Condiciones:

.....
.....
.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

2. ¿Las unidades disponen, para el uso prioritario de PMR, de dos espacios para sillas de ruedas y cuatro asientos por coche, próximos a las puertas de acceso, y adecuadamente señalizados?

SÍ **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....
.....

3. ¿La plataforma de la unidad móvil dispone de sitio suficiente y anclajes de seguridad para el estacionamiento de sillas de ruedas y otros utensilios?

SÍ **NO (SEÑALAR CAUSAS)**

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

4. ¿Los pasillos tienen la anchura suficiente que garantice al usuario PMR el desplazamiento interior en las debidas condiciones de seguridad y operatividad (autonomía)?

sí NO (SEÑALAR CAUSAS)

Causas:

.....
.....

Observaciones:

.....
.....

c) PROGRAMA DE ACTUACIONES:

Detallar las actuaciones futuras de la entidad en materia de accesibilidad y la progresiva adaptación del material móvil:

.....
.....
.....
.....

-GRACIAS POR SU COLABORACIÓN-