

Diciembre de 2018

Plan de Accesibilidad Municipal

Ayuntamiento de ADRA – Almería

TOMO VII: SÍNTESIS





Índice de contenidos

7.1. Síntesis del Plan	3
7.1.1. Propuestas en el espacio público	4
Principales actuaciones en vías con acera y calzada	4
Principales actuaciones en vías de plataforma única	6
Principales actuaciones en plazas y zonas estanciales	8
Espacios públicos objeto de estudio	8
7.1.2. Propuestas en la Edificación	12
Principales actuaciones propuestas	12
Metodología de intervención	14
Edificios objeto de estudio	15
7.1.3. Propuestas en el transporte	16
Actuaciones de mejora de las infraestructuras	16
Actuaciones en paradas de taxi	17
Actuaciones en plazas de aparcamiento reservadas	18
Actuaciones en sistemas de transporte especiales	18
7.1.4. Propuestas en la comunicación	18
Mejoras en el espacio público	19
Mejoras en edificios de uso público	19
Mejoras en el transporte público	20
7.1.5. Otras propuestas a desarrollar	20
Formación a personal de atención al público	20
Formación a operarios y técnicos	21
Programas generales de información y sensibilización	21
7.2. Prioridades y programación	22
7.2.1. Criterios de priorización	23
7.2.2. Fases de actuación	24
Necesidad de la estructuración en fases	24
Estructuración en los diferentes ámbitos	24
Fases del plan de etapas:	26
Programación	26



7.3. Gestión y desarrollo del Plan	27
7.3.1. Organización y gestión municipal	28
Órgano Gestor	28
Comisión Municipal de Accesibilidad	28
Oficina Técnica para la Accesibilidad	29
Medidas de control y seguimiento del Plan.....	30
7.3.2. Desarrollo del Plan.....	33
Consideraciones generales.....	33
Tipos de actuaciones	33
7.3.3. Revisiones del Plan de Accesibilidad	34
Necesidad y motivos de revisión.....	34
La revisión global y las revisiones parciales	36
7.4. Valoración económica.....	37
7.4.1. Introducción	38
7.4.2. Actuaciones en viario	38
Eje Rambla de las Cruces-Calle Ingenio	39
Actuaciones en viario	39
7.4.3. Actuaciones en edificación.....	41
7.4.4. Actuaciones en el transporte	42
7.4.5. Presupuestos totales.....	42
Resumen por ámbitos y fases.....	43
Porcentaje se coste por ámbitos	43



7.1. Síntesis del Plan



7.1.1. Propuestas en el espacio público

Aunque cada uno de los espacios públicos analizados en el presente Plan tiene unas características particulares, que obligan a un estudio pormenorizado de las actuaciones necesarias para conseguir un nivel óptimo de accesibilidad, hay ciertas intervenciones que se repiten con bastante frecuencia en función del tipo de vía o zona estancial de la que se trate.

Éstas actuaciones son:

Principales actuaciones en vías con acera y calzada

→ RECRECIDO DE ACERAS

Ampliación de todos los tramos de acera que se encuentren por debajo de los 150 cm de anchura libre de paso. De esta forma se garantiza la circulación en condiciones de comodidad y seguridad para todas las personas.

En aquellos puntos donde la anchura de la vía no permita que las aceras de ambos lados de la calle dispongan de dimensiones adecuadas, se garantizará que al menos una de ellas si cumple con los estándares normativos.

→ CONSTRUCCIÓN DE ACERAS

Construcción de aceras, con anchura de paso útil igual o superior a 150 cm (recomendándose 180 cm siempre la sección de la calle lo permita), en todos los tramos de la vía pública que actualmente carecen de ella.

→ CONSTRUCCIÓN/ADECUACIÓN DE VADOS PEATONALES

Adaptación de los vados peatonales existentes, con dimensiones y pendientes adecuadas para permitir su uso a todas las personas; o construcción de rebajes en todos los puntos de cruce que carezcan de ellos actualmente.



→ **INSTALACIÓN/ADECUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE CRUCE**

Colocación de elementos de señalización vertical, pintado de señalización viaria sobre la calzada (cebreado) e instalación de pavimento podotáctil adecuado (banda de señalización y banda de encaminamiento) sobre las aceras de todos los puntos de cruce existentes en el ámbito de estudio, que permitan identificar y llegar hasta la zona segura de acceso a la calzada a todas las personas.

→ **CONSTRUCCIÓN DE PASOS DE PEATONES A NIVEL DE ACERA**

Construcción de pasos de peatones a la cota de la acera, de forma que se garantice la continuidad del itinerario peatonal (al carecer de vados), a la vez que se regula la velocidad de aproximación de los vehículos.

→ **ADECUACIÓN DE ACCESOS DE VEHÍCULOS A FINCAS PRIVADAS**

Nivelación de las aceras en los puntos de acceso de vehículos a las fincas particulares, salvándose el cambio de cota mediante elementos achaflanados en los bordillos. Cuando el acceso esté por encima del nivel de la acera, y el plano inclinado invada la banda libre de paso mínima (90 cm) se dispondrá, siempre que sea posible, un segundo elemento achaflanado en el límite de la parcela.

→ **SUSTITUCIÓN DE BOLARDOS**

Sustitución de todos los elementos de control y protección con diseño en horquilla (difícilmente detectables con bastón) por otros de tipo poste vertical, que dispongan de las características necesarias para facilitar la circulación y el uso de los espacios públicos.

→ **SUSTITUCIÓN Y REUBICACIÓN DE CONTENEDORES DE RSU Y RECICLAJE**

Sustitución de todos los contenedores de RSU y/o reciclaje situados en el ámbito de estudio, por



otros modelos que garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad en su utilización. Su instalación se hará con especial atención a que las bocas y los elementos manipulables quede siempre del lado de la circulación peatonal.

Principales actuaciones en vías de plataforma única

→ ADECUACIÓN DE PENDIENTES EN ENCUENTRO DE CALLES

Reforma de los puntos de encuentro entre diferentes vías, de manera que la pendiente de las calles secundarias no invada la sección de las vías principales.

→ DIFERENCIACIÓN DE ZONA DE TRÁNSITO PEATONAL

Diferenciación de la banda de tránsito peatonal (ancho libre ≥ 120 cm) de la zona de circulación de vehículos por medio de pavimento contrastado, o por la colocación de elementos físicos de protección, en las calles cuya sección lo permita (ancho libre $\geq 4,00$ m). A fin de garantizar la circulación peatonal en condiciones de seguridad por las vías de plataforma única.

En calles cuya sección no permita establecer bandas de circulación peatonal con un ancho mínimo de 90 cm, se instalarán señales de tráfico, al comienzo y final de cada tramo, que recuerden a los conductores la prioridad de los peatones en el uso de la vía pública.

→ ADECUACIÓN DE ELEMENTOS DE ACCESOS A EDIFICACIONES

Sustitución de todos los elementos de acceso a las edificaciones que se encuentran contruidos sobre la vía pública por escalón o escalones de dimensiones adecuadas situados sobre el espacio público, siempre que no sea posible construirlos en el interior de las fincas privadas.



→ **ADECUACIÓN DE ACCESOS DE VEHÍCULOS A FINCAS PRIVADAS**

Nivelación el solado de la vía pública siempre que sea posible, de forma que se garantice la continuidad del itinerario peatonal junto a la línea de fachada de los edificios, salvándose el cambio de cota existente en el acceso a los garajes particulares, mediante elementos achaflanados en el límite de la parcela.

→ **SUSTITUCIÓN DE BOLARDOS**

Sustitución de todos los elementos de control y protección con diseño en horquilla (difícilmente detectables con bastón) por otros de tipo poste vertical, que dispongan de las características necesarias para facilitar la circulación y el uso de los espacios públicos.

→ **SUSTITUCIÓN DE CONTENEDORES DE RSU Y RECICLAJE**

Sustitución de todos los contenedores de RSU y/o reciclaje situados en el ámbito de estudio, por otros modelos que garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad en su utilización. Su instalación se hará con especial atención a que las bocas y los elementos manipulables quede siempre del lado de la circulación peatonal.

→ **ADECUACIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE LOCALIZACIÓN (ROTULACIÓN DE CALLES)**

Instalación de placas de nombre de calle en todos los inicios y finales de tramo, a altura adecuada para ser localizadas y leídas por el mayor número de personas.

→ **PROHIBICIÓN EXPRESA DE APARCAMIENTO EN VÍAS DE ANCHO REDUCIDO**

Delimitación de tramos de calle en los que está prohibido aparcar, dotados de señalización viaria adecuada (vertical y horizontal), para evitar la invasión de los espacios reservados al tránsito peatonal por vehículos estacionados de forma irregular.



Principales actuaciones en plazas y zonas estanciales

→ PROTECCIÓN DE ALCORQUES

Instalación de elementos de protección en los huecos de los alcorques, evitando así tropiezos y caídas por la introducción accidental de pies, muletas, o ruedas de carritos de bebé o de silla de ruedas.

→ ADAPTACIÓN Y/O MEJORA DEL MOBILIARIO URBANO DE DESCANSO

Incorporación de respaldo y reposabrazos en los elementos de descanso (bancos) existentes en las zonas estanciales, de forma que facilite su uso a todas las personas.

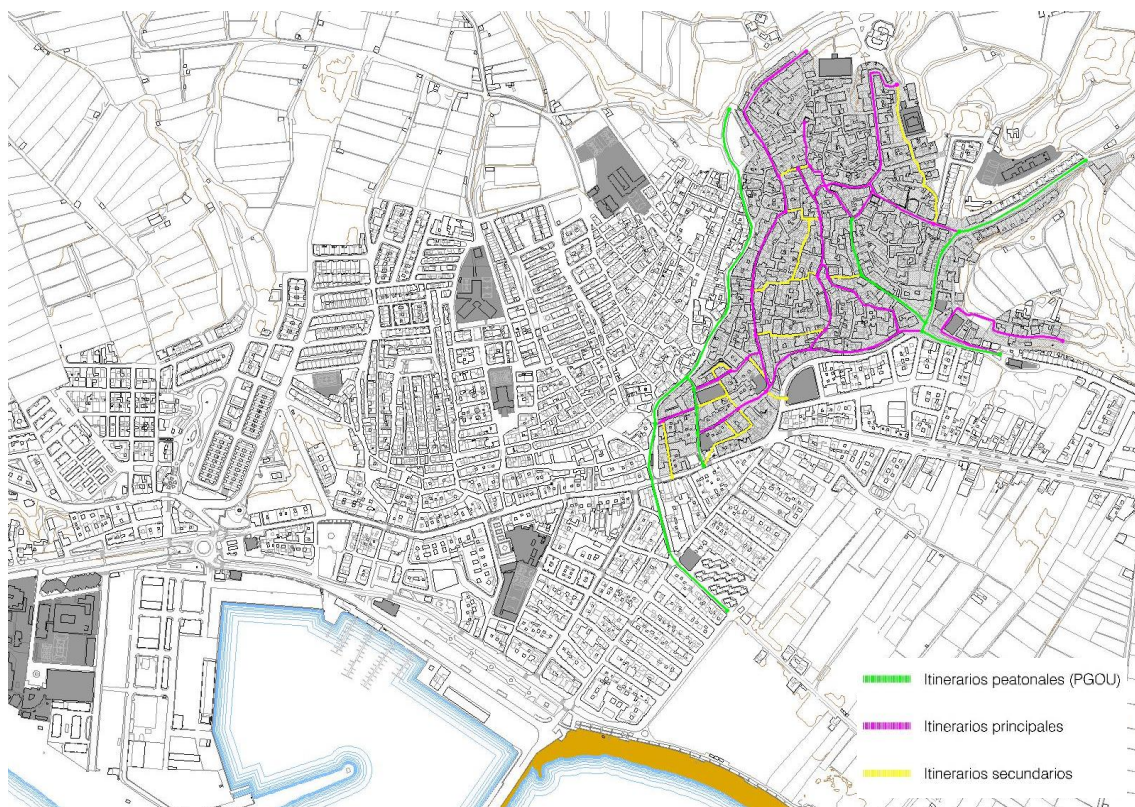
→ ADAPTACIÓN DE ELEMENTOS DE INFORMACIÓN TURÍSTICA

Instalación de zócalo inferior en los soportes de los paneles de información turística, de manera que se permita su detección con bastón. Así mismo, se complementará la información visual con sistemas alternativos (táctil y acústico).

Espacios públicos objeto de estudio

Para el análisis de la accesibilidad en el entorno urbano construido se han definido una serie de itinerarios, agrupados en tres niveles, en función de su importancia para la movilidad peatonal dentro del “Casco Viejo” de Adra:

- Itinerarios peatonales establecidos por la normativa urbanística (verdes).
- Itinerarios principales (magenta).
- Itinerarios secundarios (amarillo).



Plano de localización de los itinerarios peatonales del “Casco Viejo” de Adra

→ ITINERARIOS PEATONALES ESTABLECIDOS POR LA NORMATIVA URBANÍSTICA

Vías de penetración o salida naturales del “Casco Viejo”, hacia otras zonas urbanas. Presentan en la mayoría de los casos secciones de tráfico diferenciado acera-calzada.

Id.	Itinerario	Vías	Dist. (m)
1	Normativa urbanística (verde)		1650,00
1.1	Rambla de las Cruces		820,00
		Rambla de las Cruces (nº 1-151)	700,00
		C/ Ingenio (nº 1-12)	120,00
1.2	Plaza Puerta del Mar-Rambla de las Cruces		130,00
		C/ Real (nº 1-25)	130,00
1.3	Rambla del Zarzal		200,00
		Plaza de San Sebastián	0,00
		Rambla del Zarzal (nº 1-35)	200,00
1.4	Plaza San Sebastián-C/ Belén		390,00
		Plaza de San Sebastián	20,00
		C/ San José (nº 1-16)	160,00
		C/ Belén (nº 1-43)	210,00
1.5	Molino del Lugar		110,00
		C/ Molino (nº 1-13)	110,00



→ ITINERARIOS PRINCIPALES:

Vías de comunicación a través del “Casco Viejo”, uniendo los límites del mismo con los puntos de mayor interés de su interior. Presentan en la mayoría de los casos secciones de plataforma única (salvo en el tramo final de las calles Jesús y Fuente).

Id.	Itinerario	Vías	Dist. (m)
2	Principales (magenta)		2590,00
2.1	C/ Iglesia (Plaza Atarazana)		85,00
		C/ Iglesia (nº 12-18)	61,00
		Plaza Atarazana	24,00
2.2	C/ Gloria		120,00
		C/ Gloria (nº 1-21)	120,00
2.3	Cuesta de la Plaza-C/ Estrella		390,00
		Cuesta de la Plaza (nº 1-11)	65,00
		Plaza Maestro Ortiz de Villajos	60,00
		C/ Estrella (nº 1-35)	240,00
		Plaza San Sebastián	25,00
2.4	C/ Esperanza-C/ Fuente		555,00
		C/ Esperanza (nº 1-57)	285,00
		C/ Fuente (nº 1-47)	270,00
2.5	C/ Santocristo		290,00
		C/ Santocristo (nº 1-56)	290,00
2.6	C/ Luna-C/ Margarita		160,00
		C/ Luna (nº 1-8)	70,00
		C/ Margarita (nº 10-24)	90,00
2.7	Rambla del Zarzal-San Ramón		170,00
		Rambla del Zarzal (nº 35-49)	85,00
		C/ Positiguillo (nº 10-14)	20,00
		C/ San Ramón (nº 1-12)	65,00
2.8	Cuesta del Calvario		280,00
		Rambla de las Flores (nº 1-11)	60,00
		Cuesta del Calvario (nº 1-31)	220,00
2.9	C/ Jesús		235,00
		C/ Nazareno (nº 1-5)	25,00
		C/ Jesús (nº 1-39)	210,00
2.9	Cerro de Montecristo		305,00
		C/ Molino (nº 1-13)	125,00
		C/ Montecristo (nº 1-85)	180,00



→ ITINERARIOS SECUNDARIOS:

Vías de reparto del tráfico peatonal hacia los diferentes sectores del “Casco Viejo”, permitiendo, a su vez, la comunicación entre los diferentes itinerarios principales. Presentan únicamente secciones de plataforma única.

Id.	Itinerario	Vías	Dist. (m)
3	Secundarias (amarillo)		800,00
3.1	C/ Iglesia I		75,00
		C/ Iglesia (nº 1-12)	75,00
3.2	C/ Iglesia II		45,00
		C/ Iglesia (nº 20-22)	45,00
3.3	Plaza Puerta del Mar-Torreón de Olvera		220,00
		Plaza Puerta del Mar	20,00
		C/ Castillo (nº 1-17)	65,00
		C/ Centinela (nº 2-4)	30,00
		Torre de la Vela (Muralla de Adra)	0,00
		C/ Vicario Espinosa (nº 1-5)	55,00
		Torreón de Olvera	50,00
3.4	Plaza Maestro Ortiz de Villajos-C/ Gloria		70,00
		C/ Escuela (nº 1-12)	70,00
3.5	Plaza Maestro Ortiz de Villajos-Mercado		40,00
		Plaza Maestro Ortiz de Villajos	20,00
		C/ San Sebastián (puente)	20,00
3.6	C/ Esperanza-C/ Santocristo I		110,00
		C/ Viso (nº 1-21)	110,00
3.7	C/ Esperanza-C/ Santocristo II		125,00
		C/ Carmen (nº 1-10)	100,00
		C/ Jazmín (nº 16-18)	25,00
3.8	C/ Esperanza-C/ Santocristo III		65,00
		C/ Cisne (nº 1-3)	20,00
		C/ Águila (nº 46-48)	15,00
		Travesía del Árbol	30,00
3.9	C/ Fuente-C/ Santocristo-C/ San Ramón		50,00
		C/ Postiguillo (nº 1-13)	50,00
3.10	C/ Carmen-Travesía del Árbol		90,00
		C/ Árbol (nº 1-17)	90,00
3.11	C/ Margarita-Rambla del Zarzal		50,00
		C/ Parra (nº 1-8)	50,00
3.12	C/ Jesús-Cuesta del Calvario		230,00
		C/ Santa Ana	20,00
		C/ Caifás	210,00



7.1.2. Propuestas en la Edificación

Principales actuaciones propuestas

Aunque las características particulares de cada uno de los edificios analizados obligan a la redacción de informes individualizados para cada uno de ellos, existen ciertas actuaciones en materia de accesibilidad que se repiten con cierta frecuencia. Éstas son:

→ SUPRESIÓN DE BARRERAS EN LOS ACCESOS AL EDIFICIO

Acondicionamiento de los accesos al edificio, tanto la entrada al recinto como los recorridos exteriores hasta la propia puerta de acceso al interior. Suprimiendo todo tipo de desniveles y resaltes como obstáculos existentes o bien creando alternativas accesibles bien señalizadas. Así mismo dichas intervenciones incluyen la correcta señalización para localizar (indicadores direccionales) e identificar (rótulos de entrada) al edificio y su uso.

→ ACONDICIONAMIENTO DE LA ENTRADA PRINCIPAL

Acondicionamiento del acceso principal al edificio, realizándolo a nivel siempre que sea posible, o mediante la construcción de plano inclinado de dimensiones y pendiente adecuadas que salve la diferencia de cota existente entre el pavimento interior y los espacios exteriores. La puerta a su vez ha de disponer de dimensiones suficientes para permitir el paso de todas las personas, y sus mecanismos de apertura/cierre han de ser fácilmente manipulables con una mano, el puño o el codo.

→ INTERVENCIONES EN EL VESTÍBULO

Adecuación de los sistemas de señalización e información situados en el vestíbulo, así como de su iluminación, o del mobiliario de atención al



público, garantizando que dispone de zona de aproximación adecuada (tanto en la estancia, como en el propio elemento).

→ **MEJORAS EN LA CIRCULACIÓN HORIZONTAL**

Mejora de los espacios y recorridos de circulación horizontal, con la supresión de contraluces, homogeneidad cromática entre paramentos verticales y horizontales, pavimentos deslizantes, obstáculos en el recorrido (mobiliario, extintores, etc.). Así mismo se sustituirán todas las puertas que no presenten anchura de paso adecuada, o cuyos mecanismos de apertura/cierre no puedan ser manipulados con el puño o el codo (pomos redondos).

→ **GARANTIZAR LA COMUNICACIÓN VERTICAL**

Garantizar la comunicación vertical entre las diferentes plantas del edificio, con la existencia de elementos mecánicos adecuados para salvar dichos desniveles: construcción o reconstrucción de rampa, instalación o sustitución de ascensor, grúa de acceso a vaso de piscina, etc.

Así mismo, y pese a no poder considerarse como elemento accesible, se mejorarán las condiciones de seguridad y uso de las escaleras interiores, mediante la incorporación de pasamanos, la eliminación de los vuelos de las huellas, la instalación de pavimento señalizador (bordes de peldaño e inicio/final de tramos), etc.

→ **MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN SALAS**

Mejora de la accesibilidad en las salas y estancias de uso público, garantizando su acceso mediante paso adecuado (anchura de puertas $\geq 80\text{cm}$, mecanismos manipulables con puño o codo, bandas de localización en hojas acristaladas, etc.) y a nivel, suprimiendo obstáculos interiores (estrados y tarimas, mobiliario, etc.) que invaden las zonas de circulación y maniobra, reservando sitios para usuario con discapacidad (espacio de estacionamiento para sillas de ruedas, butacas dotadas de bucle de inducción magnética o en



lugares de visibilidad adecuada, etc.) y procurando la existencia de mobiliario adaptado: mesas que permiten la aproximación inferior, sillas estables, con asiento de altura adecuada y dotadas de respaldo y reposabrazos, objetos y mecanismos situados a altura adecuada para cualquier usuario (pizarras, interruptores, percheros, etc.).

→ ADAPTACIÓN DE ASEOS Y VESTUARIOS

Adaptación de las zonas higiénico-sanitarias, garantizando siempre la existencia de aseos adaptados en las diferentes plantas, así como de cabinas adaptadas en el interior de los vestuarios de los edificios de uso deportivo.

→ MEJORA DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

Mejora de la información y la comunicación en el interior del edificio, mediante señalización de recorridos complejos, localización de aseos e indicación del sexo de los usuarios, ubicación de núcleos de escaleras y ascensores, salidas de emergencia, etc. Se cuidará de forma especial la información en la zona de entrada promoviendo en la medida de lo posible la transcripción de la información básica al Braille o el conocimiento de Lengua de Signos por parte de, al menos, una de las personas que atienden al público.

Metodología de intervención

Para la realización de las obras de adaptación de cada uno de los edificios analizados, es preceptiva la realización de un proyecto de ejecución que contemple todas las cuestiones relativas a la intervención arquitectónica. Para su realización podrán utilizarse las soluciones sugeridas o cualquier otra siempre que cumpla con los fines previstos y la legalidad vigente. El Ayuntamiento a través de su departamento técnico deberá comprobar la viabilidad del proyecto, así como el estricto cumplimiento de la Legislación en materia de Accesibilidad.



No debe olvidarse que una buena adaptación no deberá tener en cuenta solamente las cuestiones intrínsecas de reforma para la mejora del acceso al edificio, sino que deberá, así mismo, posibilitar la circulación de forma autónoma por el interior del mismo, el acceso de los usuarios a los diferentes servicios que en él se ubiquen, y contener soluciones tanto en materia de información y comunicación, como de servicios básicos adaptados (aseos, aparcamiento, etc.).

Edificios objeto de estudio

El listado de edificios sobre los que se ha realizado un informe pormenorizado, con análisis y diagnóstico de la situación actual de la accesibilidad y la redacción de propuestas de actuación a realizar en esta materia, ha sido elaborado por los técnicos del Ayuntamiento de Adra según sus necesidades y preferencias, garantizando la inclusión de, al menos, un ejemplo de todos los usos del parque inmobiliario municipal:

Nº	Edificio	Uso (según CTE)	Dirección
1	Ayuntamiento	Administrativo	Plaza Puerta del Mar 3
2	Edificio Plaza	Administrativo y Pública Concurrencia (Cultural)	Travesía del Mercado s/n
3	Jefatura Policía Local	Administrativo	C/ Ingenio 1
4	Centro Ocupacional	Sanitario	C/ Azucarera 6 (Complejo Fábrica Azucarera)
5	Centro Cultural de Adra	Pública Concurrencia (Cultural-espectáculo)	Plaza Enrique Sierra Valenzuela
6	Mueso de Adra	Pública Concurrencia (Cultural)	Plaza San Sebastián 3
7	Centro de Interpretación de la Pesca	Pública Concurrencia (Cultural)	C/ Natalio Rivas 125
8	Edificio Alcoholera	Pública Concurrencia (Espectáculo) y Administrativo	C/ Azucarera 14 (Complejo Fábrica Azucarera)
9	Pabellón de Deportes	Pública Concurrencia (Deportivo)	C/ Marismas 6
10	Adaqua. Piscina Municipal Cubierta	Pública Concurrencia (Deportivo)	C/ Fábricas 1



Localización de los 10 edificios públicos analizados (nucleo de población principal: ADRA)

7.1.3. Propuestas en el transporte

Actuaciones de mejora de las infraestructuras

→ INCORPORACIÓN DE SEÑALIZACIÓN DE LOCALIZACIÓN

Instalar rotulación exterior que permita la identificación de la estación de autobuses, así como señalización direccional que ayude a su localización en la trama urbana.

→ SUSTITUCIÓN DE MOBILIARIO DE DESCANSO POR OTRO ACCESIBLE

Sustituir el mobiliario de descanso presente en las paradas de autobús (bancos), por otros cuyo diseño no suponga problemas de detección y uso, complementándolo con la instalación de apoyos isquiáticos.

→ INCORPORACIÓN DE PAVIMENTO SEÑALIZADOR

Instalar pavimento podotáctil para la señalización de los bordes de dársenas y andenes de las paradas de autobús, así como bandas de



encaminamiento en las marquesinas situadas en vía pública.

→ **INCORPORACIÓN DE INFORMACIÓN DE LÍNEAS Y HORARIOS**

Incorporar información de las líneas con parada en cada uno de los puntos de subida/bajada de viajeros, así como de sus horarios de paso. Esta información ha de prestarse en varios formatos, siendo los más comunes el visual y el táctil, aunque es muy recomendable la incorporación de información acústica.

→ **COSNTRUCCIÓN/SUSTITUCIÓN DE PARADAS DE AUTOBÚS**

Construir una nueva parada de autobús en la carretera N-340a (sentido motril), de forma que el punto de subida/bajada de viajeros quede completamente identificado, y protegido del tráfico rodado.

Sustituir la actual parada de la carretera N-340a (sentido Almería), por otra de nueva construcción, que permita una aproximación adecuada del vehículo al andén.

Actuaciones en paradas de taxi

→ **COSNTRUCCIÓN DE NUEVA PARADA DE TAXI EN LA RAMBLA DE LAS CRUCES**

Construir una nueva parada de taxi, dotada de los elementos adecuados para permitir el acceso a la zona de embarque a los vehículos (rebajes de la acera, espacio de transferencia, etc.), así como de elementos de protección de la zona de espera e información del servicio en varios formatos (visual, táctil, audio, etc.).

→ **CONSTRUCCIÓN DE VADO EN PARADA DE TAXI DE ESTACIÓN DE AUTOBUSES**

Construir rebaje en la acera con diseño y dimensiones adecuadas, para el acceso a la parada de taxi situada en el entorno de la estación



de autobuses de Adra. Esta propuesta incluirá la delimitación del espacio de transferencia al vehículo al que da acceso el mencionado rebaje.

Actuaciones en plazas de aparcamiento reservadas

→ MEJORA DE SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

Mejorar la señalización horizontal sobre la calzada del perímetro del área reservada para el aparcamiento de vehículos que transportan a PMR, señalizando adecuadamente los espacios de transferencia lateral o trasero.

→ INCORPORACIÓN/SUSTITUCIÓN DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL

Instalar señalización vertical normalizada, en todo el municipio, para la identificación de las plazas de aparcamiento reservadas a PMR.

→ CONSTRUCCIÓN DE VADOS PEATONALES

Construir rebaje en la acera con diseño y dimensiones adecuadas, para el acceso a las plazas de aparcamiento reservadas a PMR.

Actuaciones en sistemas de transporte especiales

→ SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULO ADAPTADO

Sustituir el actual vehículo adaptado con que cuenta el Ayuntamiento de la localidad, por otro que disponga de todos los elementos y sistemas que garanticen el transporte en condiciones de seguridad y comodidad de todas las personas.

7.1.4. Propuestas en la comunicación

Las propuestas referentes a la comunicación tienen un carácter transversal, por lo que quedan integradas en las propuestas de los otros tres ámbitos de estudio.



Mejoras en el espacio público

→ SEÑALIZACIÓN VIARIA PARA PEATONES

Mejorar la señalización viaria para peatones, con el suministro de indicadores direccionales de los principales núcleos de atracción en la ciudad (edificios públicos, plazas, monumentos, etc.), así como la instalación de mapas urbanos.

También se revisará y cuidará el diseño y la ubicación de placas de calle y números de policía para que sean perfectamente visibles.

Mejoras en edificios de uso público

→ MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN GENERAL DEL INTERIOR DEL EDIFICIO

Mejorar la señalización de los diferentes edificios de uso público, con la instalación o sustitución de indicadores direccionales (ubicación de aseos, núcleos de escaleras y ascensores, planta, etc.), señalización de usos de sala e instalación de directorio general adecuado en zona de entrada y en vestíbulo de acceso a cada una de las plantas.

→ FACILIDADES DE COMUNICACIÓN PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL

Facilitar la comunicación a las personas con discapacidad visual, mediante la instalación de señalización de usos de sala en Braille, así como bandas direccionales en pasillos y corredores (en paredes, pasamanos o suelo, según los casos).

También se facilitará la información básica de la zona de recepción en Braille, así como cualquier otra que pueda resultar de interés para el usuario.

→ FACILIDADES DE COMUNICACIÓN PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD AUDITIVA

Facilitar la comunicación a las personas con discapacidad auditiva, mediante la formación en Lengua de Signos del personal de atención al público del edificio, promoviendo la señalización



visual complementaria a la acústica (señal lumínica de alarma de emergencia, etc.), evitar elementos de comunicación interior-exterior que no dispongan de alternativa de videoportero bidireccional, así como el fomento de la continuidad visual de los espacios: ascensores acristalados, espejos, etc.

Mejoras en el transporte público

→ INFORMACIÓN/ SEÑALIZACIÓN EN PARADAS

Instalación de paneles de información en los puntos de subida/bajada de viajeras, indicando la línea o líneas que efectúan parada, el plano del recorrido de cada una de ellas, así como dirección del vehículo, incluyendo el sistema braille y con grandes caracteres dotados de alto contraste cromático figura-fondo.

La señalización debe ser fácilmente reconocible (sin publicidad, con indicación clara del uso, etc.) y perfectamente visible.

7.1.5. Otras propuestas a desarrollar

Formación a personal de atención al público

Programas de formación al personal de atención al público, para el conocimiento de las diferentes problemáticas relacionadas con la discapacidad, el trato al ciudadano y las necesidades de comunicación (p.e.: atención a una persona sorda que se presenta en la ventanilla de un edificio público, o procedimientos para que los protocolos de evacuación sean eficaces también para personas con discapacidad, etc.).



Formación a operarios y técnicos

Plan de mejora de la formación de técnicos y operarios responsables de la realización de obras, convencidos de que solamente desde el conocimiento completo de porqué se hacen las cosas y una sensibilización de su importancia conseguiremos, por ejemplo, que la colocación del mobiliario urbano no sea un problema para el tránsito peatonal por la acera, que la ejecución de los vados peatonales se realice de forma precisa y adecuada, etc.

Programas generales de información y sensibilización

Programas generales de información y sensibilización de la ciudadanía desde la perspectiva de que la accesibilidad es un tema que nos afecta a todos y del que todos somos corresponsables.

La información y sensibilización a toda la ciudadanía se plantea como algo no sólo conveniente, sino necesario para el objetivo de conseguir una ciudad plenamente accesible.

Estos programas incluirán consideraciones como la importancia de respetar las plazas de aparcamiento reservadas para PMR, el saber cómo ayudar (si es que es necesario) a cruzar la calle a una persona con discapacidad visual, la necesidad de esperar a que los peatones crucen (sea cual sea su velocidad) sin presión por parte de los conductores, etc.



7.2. Prioridades y programación



7.2.1. Criterios de priorización

El estudio de la información recogida en el trabajo de campo, nos permite realizar una priorización a la hora de ejecutar las propuestas de mejora de la accesibilidad en cada uno de los ámbitos analizados. Para ello se ha establecido un listado de criterios de prioridad, a considerar de forma simultánea:

→ INTENSIDAD DE USO

Según la afluencia de usuarios podemos clasificar los espacios públicos, edificios o transportes en función del mayor o menor interés de intervención por el número de personas que los utilizan.

→ CARÁCTER DE URGENCIA

Considerando de manera general a toda la ciudadanía, pero en particular las necesidades concretas de los usuarios con problemas de movilidad o discapacidad sensorial. Tendrán prioridad las situaciones de Riesgo y o de Peligro, bien de carácter general o específicas los colectivos de personas con discapacidad.

→ RENTABILIDAD SOCIAL

Aquellas actuaciones que benefician a un número más alto de personas serán las primeras en realizarse. Se considerarán en este criterio las necesidades específicas de algunas personas y el beneficio general que produce la intervención.

→ EQUIDISTRIBUCIÓN

Los efectos del plan se deben notar en todo el ámbito de estudio (“Casco Viejo” de Adra); por lo cual, aunque las actuaciones más acuciantes se suelen concentrar en las vías principales, debe existir una distribución equitativa de las mismas. Ello es preciso para que no se produzca un cierto desencanto ante este tipo de planes, que afectan a todos los ciudadanos.



→ PREVISIÓN Y COORDINACIÓN CON OTRAS ACTUACIONES

Las actuaciones propuestas deben ser avaladas por el presupuesto y la intencionalidad municipal, considerándose como prioritarias, de forma que se puedan incluir o compaginar con otras intervenciones programadas sobre los diferentes ámbitos de estudio. De esta manera se puede conseguir un considerable ahorro en las actuaciones propuestas por el plan gracias a una adecuada previsión de actuación.

7.2.2. Fases de actuación

Necesidad de la estructuración en fases

La estructuración del desarrollo de este Plan de Accesibilidad Municipal en tres fases, responde a dos condicionantes fundamentales:

Por un lado están los diferentes tipos de actuaciones que se plantean y su grado de necesidad: mientras que unas son de carácter urgente y/o imprescindible, otras son necesarias pero pueden plantearse en etapas posteriores. A esto habría que sumar las recomendaciones fuera de presupuesto que se realizan a lo largo del Plan.

Por otro lado está la dificultad económica de presupuestar, en el Ayuntamiento, todas las intervenciones a la vez y la lógica de abordar las obras de manera que se pueda realizar un control adecuado sin precisar grandes medios de forma simultánea.

Estructuración en los diferentes ámbitos

→ EN VIARIO Y ESPACIOS PÚBLICOS

El viario y los espacios públicos del “Circuito Peatonal Accesible” se subdividen en varios circuitos peatonales, que se corresponderán con



diferentes proyectos concretos en las diferentes fases de actuación:

A pesar de la existencia de intervenciones de diferente urgencia y necesidad, dentro de cada zona de prioridad, se ha optado por agruparlas todas en una misma fase para evitar la multiplicación de obras, con los siguientes problemas que conlleva de control, molestias a los ciudadanos, falta de coordinación entre las diferentes partes, etc.

→ EN EDIFICIOS DE USO PÚBLICO

Para establecer el plan de etapas en los edificios de uso público se ha estudiado el carácter de cada una de las intervenciones: el volumen de la intervención, su urgencia, etc., así como las características del edificio: su importancia dentro de la ciudad, la afluencia de público, la existencia de otro edificio adaptado con el mismo uso, etc.

En aras de la simplificación del desarrollo del plan y para evitar la multiplicidad de obras, se ha evitado el hecho de que en un mismo edificio haya intervenciones en varias fases, agrupando la ejecución de todas ellas en una única etapa.

→ EN TRANSPORTE

Puesto que el análisis y las propuestas de intervención en el transporte se encuentran divididas en cuatro ámbitos diferentes: autobuses interurbanos, taxi, plazas de aparcamiento reservadas para PMR y sistemas de transporte especial, el plan de etapas en esta materia se estructura conforme a esta situación previa.

→ EN COMUNICACIÓN

Considerando que la mayoría de las actuaciones en materia de información y comunicación se ubican físicamente bien en el viario y los espacios públicos, bien en la edificación, la estructuración de estas intervenciones queda incluida, a nivel de detalle pormenorizado dentro de los capítulos correspondientes a dichos ámbitos.



Por lo tanto, aunque en el resto del capítulo la estructuración y presupuesto haga referencia únicamente a viario y edificación, debe tenerse en cuenta que quedan ahí incluidos los presupuestos referentes a la comunicación.

Fases del plan de etapas:

Para el presente Plan de Accesibilidad Municipal del “Casco Viejo” de Adra se establecen las siguientes fases de actuación:

- Fase I: Donde se acometerán las intervenciones preferentes, bien por la urgencia que precisan las actuaciones, bien por la importancia del lugar donde éstas se precisan.
- Fase II: Donde se actuará sobre los edificios y espacios públicos que, sin tener un carácter urgente o prioritario, precisan de una necesaria intervención en materia de accesibilidad.
- Fase III: Donde se desarrollarán actuaciones que, sin tener un carácter urgente o prioritario, el acometerlas sí es conveniente o recomendable para mejorar la accesibilidad global del municipio.

Programación

Con la puesta en marcha del Plan de Accesibilidad, se concretará el alcance en el tiempo de cada una de las fases, estimándose como alcance inicial el desarrollo en tres años de cada una de las etapas:

Fase I:	2019-2021
Fase II:	2022-2024
Fase III:	2025-2027



7.3. Gestión y desarrollo del Plan



7.3.1. Organización y gestión municipal

Órgano Gestor

El Plan de Accesibilidad está sometido a variaciones, dado que su aplicación se desarrolla a lo largo de varios años. Este hecho hace necesario que se proceda a establecer un programa de actuaciones en los diferentes ámbitos, tanto en el espacio público, como en los edificios municipales, o en el transporte.

Por ello es preciso que el Ayuntamiento disponga de un órgano gestor que procederá a:

1. Actualizar la programación de actuaciones en vía pública.
2. Actualizar los programas de actuación en los edificios municipales.
3. Asesorar a los técnicos redactores de los preceptivos proyectos de ejecución, tanto en edificación como en vía pública.
4. Supervisar la redacción de los proyectos de ejecución para la edificación, la vía pública y el transporte.
5. Supervisar el cumplimiento de la normativa de accesibilidad vigente en cada momento.
6. Certificar la obra ejecutada de acuerdo a los proyectos redactados.

Para llevar a cabo la gestión del Plan, en la que se integran las funciones mencionadas anteriormente, se propone la creación de los siguientes órganos, o entidades equivalentes:

- Comisión Municipal de Accesibilidad
- Oficina Técnica para la Accesibilidad

Comisión Municipal de Accesibilidad

Órgano colegiado, consultivo y participativo, con el objeto de asistir y asesorar a los órganos competentes en el ejercicio de sus funciones,



facilitar la participación de las organizaciones y asociaciones representativas de los intereses sociales afectados, promover el impulso y la coordinación de las actuaciones previstas en el Plan de Accesibilidad, velar por su cumplimiento y hacer un seguimiento de las actuaciones del Ayuntamiento en su término municipal.

Estará presidida por el Alcalde de la Corporación Municipal u órgano administrativo en quien delegue. Tendrá una composición paritaria de representantes municipales con competencia en los departamentos afectados y de asociaciones u organizaciones representativas de personas con discapacidad y sus familias.

Oficina Técnica para la Accesibilidad

Integrada en el departamento de Urbanismo, desarrollará funciones técnicas, estratégicas y de gestión y coordinación administrativa, necesarias para el desarrollo de actuaciones municipales en materia de accesibilidad. Sus atribuciones mínimas serán las siguientes:

- Coordinar la actividad de la Comisión Municipal de Accesibilidad.
- Proponer iniciativas, formular recomendaciones y realizar el seguimiento de las actuaciones.
- Fomentar las vías de comunicación y participación de grupos y agentes sociales para el análisis y la toma de decisiones.
- Redacción de informes técnicos previos a la aprobación inicial de diferentes instrumentos de planeamiento urbanístico municipal.
- Asesoramiento en obras de adaptación de edificios públicos.
- Promoción de planes de adaptación de establecimientos de ocio y turismo.



- Promoción de programas de adaptación de establecimientos de comercio y uso público.
- Asesoramiento en la solicitud de subvenciones a comunidades de vecinos para obras de rehabilitación.
- Asesoramiento en la solicitud de subvenciones a personas interesadas en la adaptación de su vivienda.
- Velar por el cumplimiento de los criterios detallados en este Plan de Accesibilidad Municipal.
- Relación con las personas con discapacidad y asociaciones representativas del colectivo y sus familias: recogida de denuncias, sugerencias y propuestas de mejora, e información acerca de sus derechos.

Medidas de control y seguimiento del Plan

→ APROBACIÓN DE INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN URBANA

Durante el proceso de elaboración y aprobación de los planes de ordenación urbana se garantizará la participación de las personas con discapacidad y de las organizaciones representativas de sus intereses.

La aprobación inicial de instrumentos de planificación urbana requerirá de un informe previo de los técnicos municipales acerca del cumplimiento de las determinaciones y principios básicos de accesibilidad.

→ LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

Los informes técnicos preceptivos para la concesión de las licencias o autorizaciones administrativas por el Ayuntamiento, deberán hacer expresa referencia al cumplimiento de lo establecido en la legislación de accesibilidad tanto municipal, como autonómica y estatal.



→ AJUSTES RAZONABLES

Se consideran «ajustes razonables» las medidas de adecuación del entorno construido a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que, de forma eficaz y práctica y sin que supongan una carga desproporcionada, faciliten la accesibilidad o participación en los miembros de este colectivo en igualdad de condiciones que el resto de los ciudadanos.

En todo caso se consideran, con carácter general, ajustes razonables las modificaciones para espacios, instalaciones y servicios, que no alteran su configuración esencial.

→ EDIFICIOS, INMUEBLES Y ENTORNOS PROTEGIDOS

La aplicación de las condiciones de accesibilidad a edificios, inmuebles o entornos declarados de interés cultural, catalogados o inscritos con algún tipo de protección se ajustará al régimen de conservación y mantenimiento previsto en la legislación sectorial que les sea de aplicación.

En las actuaciones sobre monumentos se tendrán en cuenta los criterios de intervención necesaria, respeto de la autenticidad, diferenciación con lo existente y reversibilidad de las actuaciones.

→ MEDIDAS ALTERNATIVAS

En el planeamiento urbanístico y los proyectos de urbanización o análogos cuando, por graves dificultades físicas o técnicas, no se pueda cumplir con las exigencias de accesibilidad, deberá justificarse en documento que ha de ser presentado ante la Comisión Municipal Accesibilidad quien emitirá informe en el plazo máximo de tres meses, proponiendo, si fuera necesario, las medidas correctoras que tendrán carácter vinculante.

→ SÍMBOLO INTERNACIONAL DE ACCESIBILIDAD

Los titulares de los edificios, instalaciones y vehículos de transporte público urbano que sean



accesibles, deberán solicitar al Ayuntamiento la expedición del Símbolo Internacional de Accesibilidad (S.I.A.) acreditativo de su condición de accesibles.

→ **CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA**

En los pliegos de cláusulas administrativas generales y particulares y de prescripciones técnicas que sirvan de base para la contratación pública de trabajos de consultoría y asistencia técnica relativos a la elaboración de proyectos y direcciones de obras y en las normas e instrucciones que se elaboren por los órganos de contratación para la redacción de proyectos y documentos técnicos y para la dirección de obras, se recogerá la obligación de observar el cumplimiento de las exigencias establecidas en este Plan de Accesibilidad y la normativa vigente.

→ **GESTIÓN MUNICIPAL INFORMATIZADA**

La utilización de Sistemas de Información Geográfica (G.I.S.), para el desarrollo de la Base de Datos sobre accesibilidad, podría servir de referencia para la gestión global del Espacio Público de la ciudad, y tener así una información clara, fácilmente actualizada y mucho más completa, sobre los diferentes elementos que conforman las vías públicas de la localidad: situación del alumbrado, datos sobre las últimas obras realizadas, modelos de mobiliario urbano empleados, situación de semáforos, registros de canalizaciones de agua, teléfono o electricidad, etc.

Sin duda alguna la elaboración de una Base de Datos digital, su posible conexión a una base cartográfica, su empleo para información en internet, etc. abre muchas posibilidades diferentes que se van descubriendo y desarrollando día a día.



7.3.2. Desarrollo del Plan

Consideraciones generales

→ EN EL ESPACIO PÚBLICO

El presente Plan de Accesibilidad no agota la elaboración de documentos y acciones necesarias para la ejecución de las obras que aquí se plantean. La elaboración de proyectos de ejecución en los diferentes ámbitos considerados, así como la firma de convenios y acuerdos con otros organismos y particulares, son los pasos siguientes en el desarrollo del Plan antes del inicio de las obras.

→ CONVENIOS CON OTROS ORGANISMOS E INSTITUCIONES

Hay algunos edificios de uso público analizados en los que la gestión no depende exclusivamente del Ayuntamiento. En estos casos será la administración pública municipal la encargada de firmar los correspondientes acuerdos y convenios para garantizar la ejecución de las obras y posibilitar que dichos edificios sean accesibles.

Del mismo modo, alguna de las intervenciones propuestas sobre el viario podría llevar asociada la intervención puntual, en algún espacio, que precise la firma de convenio previo o acuerdo con el organismo correspondiente o con el particular del que se trate.

Otro caso necesario que precisaría de un convenio previo es la intervención sobre los elementos e infraestructuras del transporte interurbano.

Tipos de actuaciones

El estudio realizado tanto en el viario como en la edificación, la comunicación y los transportes, ha permitido definir una serie de acciones a llevar a cabo, en las que resulta conveniente establecer prioridades.



Una vez considerada la actuación y teniendo en cuenta el presupuesto disponible, se procederá a su realización según en función del tipo de intervención que suponga:

- Obras de mejora de la urbanización de los espacios públicos.
- Obras de reforma en edificios públicos municipales.
- Proyectos de mejora de la accesibilidad al transporte y la comunicación.
- Programas de formación de personal y concienciación ciudadana.

En el presente Plan se incluyen diferentes detalles tipo, que pueden servir de referencia para la ejecución de dichas actuaciones.

7.3.3. Revisiones del Plan de Accesibilidad

Necesidad y motivos de revisión

La obligatoriedad de cumplimiento de la normativa vigente nos debería llevar a pensar en la no necesidad de revisar los Planes que ahora se redactan, ya que, los nuevos edificios y actuaciones en viario, se supone cumplirán las exigencias legislativas.

Sin embargo, la realidad de los núcleos de población es mucho más compleja de lo que pueda parecer en un principio, y su constante transformación, a veces compuesta de muchas pequeñas intervenciones, se traduce en problemas de accesibilidad a pesar de querer evitarlos. Dicho de otra manera; los Planes de Accesibilidad, al igual que cualquier otra figura de planeamiento van ligados a la realidad de los entornos urbanos contruidos, que al estar en



constante transformación, necesitan de una revisión periódica total o parcial.

La necesidad de la revisión (parcial o global) podrá ser requerida por el propio Ayuntamiento o bien solicitar una inspección previa para determinar la conveniencia de la misma. También cabe la posibilidad de establecer, a priori, una revisión periódica. En este caso un periodo razonable es el de 10 años.

En el caso concreto de este tipo de planes, las futuras revisiones podrían responder a diferentes motivos:

→ **AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN**

Debido al crecimiento urbano podría ocurrir que itinerarios o edificios desestimados por su situación, tengan mayor importancia dentro de unos años. Ello nos podría llevar al planteamiento de revisión del Plan, desde la perspectiva de la ampliación de alguno o todos los ámbitos estudiados.

→ **TRANSFORMACIONES EN EL MUNICIPIO**

Fruto de la transformación constante de los núcleos de población, se podrían realizar intervenciones urbanas que planteasen nuevas realidades en la trama urbana: la desaparición de una travesía, la reestructuración del tráfico rodado, la creación de nuevos paseos, plazas y parques que modifican la circulación peatonal de la zona, la modificación de las líneas de transporte, la creación de un nuevo centro de atracción, etc.

→ **INNOVACIONES DE ACCESIBILIDAD**

Aunque pueda parecer que ya está todo inventado lo cierto es que en el campo de la accesibilidad se producen constantes innovaciones. Adaptaciones que en la actualidad vemos totalmente normales como son las cabinas de teléfono adaptadas, los semáforos acústicos, los autobuses de piso bajo, los elevadores salvaescaleras, etc., hace tan sólo unos años



eran difíciles de imaginar en el ámbito de la vida cotidiana. Puede que en un futuro, dichas innovaciones, nos lleven a la necesidad de replantear ciertas cuestiones de una manera más eficaz que lo propuesto actualmente o acometer intervenciones ahora desechadas por las dificultades técnicas o económicas que plantean.

La revisión global y las revisiones parciales

Dicha revisión podría tener un alcance global (sobre todo el ámbito de estudio del presente Plan) o parcial (afectando únicamente a un sector del mismo), o bien únicamente ser necesaria de forma puntual sobre alguna situación o elemento concreto.

La Revisión global se plantea cuando los motivos anteriormente expuestos afectan a la mayoría del ámbito de estudio o su resolución implica la intervención sobre una parte muy considerable del mismo.

La Revisión o revisiones parciales se plantean cuando las causas están localizadas y definidas de forma concreta. Estas a su vez pueden referirse a:

- Una zona concreta del viario o incluso la totalidad del mismo (revisión parcial del Plan en el ámbito del espacio público).
- Un edificio o grupo de edificios.
- Las infraestructuras del Transporte.
- La señalización, iluminación, atención al público y demás elementos y condiciones referentes a la comunicación.



7.4. Valoración económica



7.4.1. Introducción

En este apartado se aborda el aspecto económico propiamente dicho, estructurado según el plan de etapas definido en apartados anteriores. Para ello se sigue el mismo criterio que en el resto del trabajo, abordando por separado cada uno de los ámbitos estudiados. Como ya se ha iniciado, el presupuesto correspondiente a las intervenciones en materia de accesibilidad a la Comunicación, quedan integrados en los de Viario, Edificación y Transporte.

Para cada uno de estos ámbitos se realiza un resumen por cada uno de sus elementos (edificios, calles, etc.). Así mismo, se ha realizado una estimación global (incluyendo el total de gastos), detallando el importe para cada una de las fases y la estimación total.

Así pues, el listado de tablas de presupuesto que se presenta es el siguiente:

- Resumen de las actuaciones en viario
- Resumen de las actuaciones en edificación
- Resumen de las actuaciones en transporte
- Presupuestos totales

7.4.2. Actuaciones en viario

Si bien las actuaciones propuestas para este ámbito se agrupan en función de cada uno de los tres tipos de espacio público analizados en el Plan (vías con acera y calzada, vías de plataforma única y plazas y zonas estanciales), el eje formado por la Rambla de las Cruces y la Calle Ingenio se presenta de forma individual, tanto por su especial relevancia dentro de la movilidad peatonal del “Casco Viejo” de Adra, como por la urgencia de los problemas a resolver que plantea en materia de accesibilidad, siendo estas vías las únicas que forman parte de la Fase I en el viario.



Eje Rambla de las Cruces-Calle Ingenio

Eje Rambla de las Cruces-Calle Ingenio				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1.2 Calle Ingenio	7.240,50 €	17.425,00 €	4.590,00 €	29.255,50 €
1.5 Rambla de las Cruces	75.034,50 €	69.570,00 €	38.005,00 €	182.609,50 €
Total Presupuesto	82.275,00 €	86.995,00 €	42.595,00 €	211.865,00 €

Actuaciones en viario

Vías con acera y calzada				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1.1 Calle Belén			43.578,50 €	
1.2 Calle Ingenio	29.255,50 €			
1.3 Calle Molino (parte baja)			37.295,00 €	
1.4 Calle San José		33.462,00 €		
1.5 Rambla de las Cruces	182.609,50 €			
Total Presupuesto	211.865,00 €	33.462,00 €	80.873,50 €	326.200,50 €

Vías de plataforma única				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
2.1 Calle Águila			1.770,00 €	
2.2 Calle Árbol			19.181,00 €	
2.3 Travesía Árbol			3.660,00 €	
2.4 Calle Caifás		88.005,00 €		
2.5 Cuesta del Calvario		279.199,00 €		
2.6 Calle Carmen			21.545,00 €	
2.7 Calle Castillo		12.000,00 €		
2.8 Calle Centinela			1.770,00 €	
2.9 Calle Cisne			3.295,00 €	
2.10 Calle Escuela			11.182,50 €	
2.11 Calle Esperanza			41.655,00 €	
2.12 Calle Estrella			11.825,00 €	
2.13 Calle Fuente		228.340,00 €		
2.14 Calle Iglesia		19.442,50 €		
2.15 Calle Jazmín		5.761,50 €		
2.16 Calle Jesús			151.313,00 €	
2.17 Calle Luna			13.945,00 €	
2.18 Calle Margarita			8.217,50 €	
2.19 Calle Molino (parte alta)			27.831,50 €	
2.20 Cerro de Montecristo			29.457,50 €	
2.21 Calle Nazareno			5.652,50 €	
2.22 Calle Parra			42.452,50 €	



Vías de plataforma única				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
2.23 Cuesta de la Plaza			16.695,00 €	
2.24 Calle Postiguillo		9.431,50 €		
2.25 Rambla de las Flores			6.396,00 €	
2.26 Rambla del Zarzal			97.679,50 €	
2.27 Calle Real		46.811,50 €		
2.28 Calle San Ramón		38.778,00 €		
2.29 Calle Santa Ana		20.874,00 €		
2.30 Calle Santocristo		49.815,00 €		
2.31 Calle Torreón (interior muralla)			5.256,00 €	
2.32 Calle Viso			9.037,50 €	
Total Presupuesto	0,00 €	798.458,00 €	529.817,00 €	1.328.275,00 €

Plazas y zonas estanciales				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
3.1 Plaza de la Iglesia		4.878,00 €		
3.2 Plaza Maestro Ortiz de Villajos			7.989,50 €	
3.3 Plaza Puerta del Mar			6.806,80 €	
3.4 Plaza San Sebastián		31.482,50 €		
3.5 Zona estancial Calle Caifás			2.125,00 €	
Total Presupuesto	0,00 €	36.360,50 €	16.921,30 €	53.281,80 €

Regulación del tráfico				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
4.1 Delimitación zona de prioridad peatonal		7.120,00 €		
Total Presupuesto	7.120,00 €	0,00 €	0,00 €	7.120,00 €

Plan Especial de Movilidad Vertical				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
5.1 Ascensor 1		136.612,50 €		
5.2 Ascensor 2			136.612,50 €	
5.2 Ascensor 3		136.612,50 €		
5.2 Ascensor 4	136.612,50 €			
5.3 Ascensor 5			76.612,50 €	
5.2 Ascensor 6			301.612,50 €	
Total Presupuesto	136.612,50 €	273.225,00 €	514.837,50 €	924.675,00 €



Itinerario turístico accesible				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
6.1 Señalización de itinerario turístico accesible		31.500,00 €		
Total Presupuesto	0,00 €	31.500,00 €	0,00 €	31.500,00 €

Total actuaciones en viario: 355.597,50 € 1.173.005,50 € 1.142.449,30 € 2.671.052,30 €

7.4.3. Actuaciones en edificación

Edificios Administrativos				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Ayuntamiento	86.452,80 €			
2 Edificio Plaza		78.787,75 €		
3 Jefatura de la Policía Municipal			46.786,10 €	
Total Presupuesto	86.452,80 €	78.787,75 €	46.786,10 €	212.026,65 €

Edificios Asistenciales				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
4 Centro Ocupacional			68.194,00 €	
Total Presupuesto	0,00 €	0,00 €	68.194,00 €	68.194,00 €

Edificios de Pública Concurrencia				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
5 Centro Cultural	175.349,70 €			
6 Museo de Adra		60.074,45 €		
7 Centro de Interpretación de la Pesca			47.489,10 €	
8 Edificio Alcoholera		94.758,45 €		
9 Pabellón de Deportes		143.571,10 €		
10 Piscina Municipal Cubierta			58.190,90 €	
Total Presupuesto	175.349,70 €	298.404,00 €	105.680,00 €	579.433,70 €

Total actuaciones en edificación: 261.802,50 € 377.191,75 € 220.660,10 € 859.654,35 €



7.4.4. Actuaciones en el transporte

Paradas de autobús				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Ubicación			2.910,00 €	
2 Espacio de espera		18.390,00 €		
3 Percepción/información		4.340,00 €		
Total Presupuesto	0,00 €	22.730,00 €	2.910,00 €	25.640,00 €

Paradas de taxi				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Ubicación			220,00 €	
2 Espacio de espera	24.190,00 €			
3 Percepción/información		1.130,00 €		
Total Presupuesto	24.190,00 €	1.130,00 €	220,00 €	25.540,00 €

Plazas de aparcamiento reservadas				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Ubicación			4.290,00 €	
2 Espacio de aparcamiento reservado		5.460,00 €		
3 Acceso a la calzada		29.250,00 €		
Total Presupuesto	0,00 €	34.710,00 €	4.290,00 €	39.000,00 €

Sistema de transporte especial				
Edificio	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Vehículo adaptado	38.500,00 €			
Total Presupuesto	38.500,00 €	0,00 €	0,00 €	38.500,00 €

Total actuaciones en el transporte:	62.690,00 €	58.570,00 €	7.420,00 €	128.680,00 €
--	-------------	-------------	------------	--------------

7.4.5. Presupuestos totales

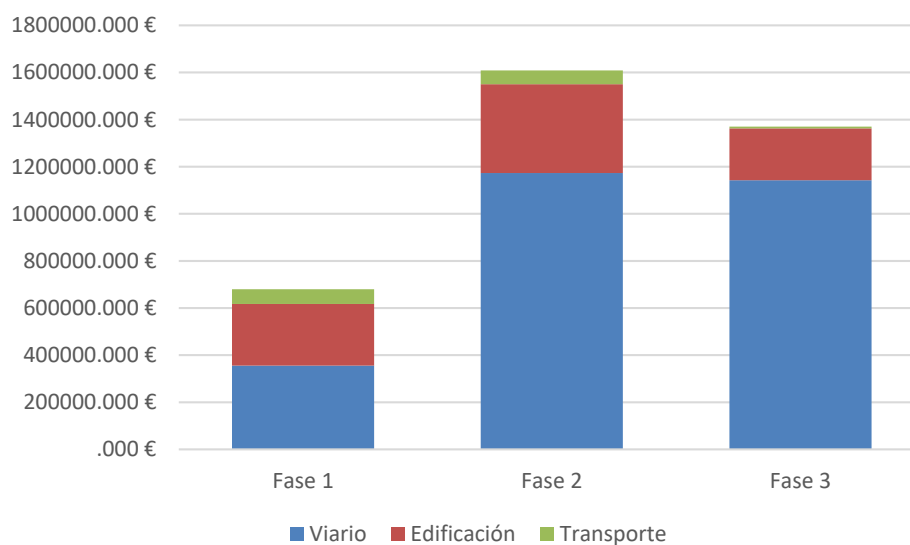
Conviene insistir de nuevo en que las valoraciones económicas que aquí se recogen son, únicamente, una estimación inicial de costes, debiéndose concretar los presupuestos de



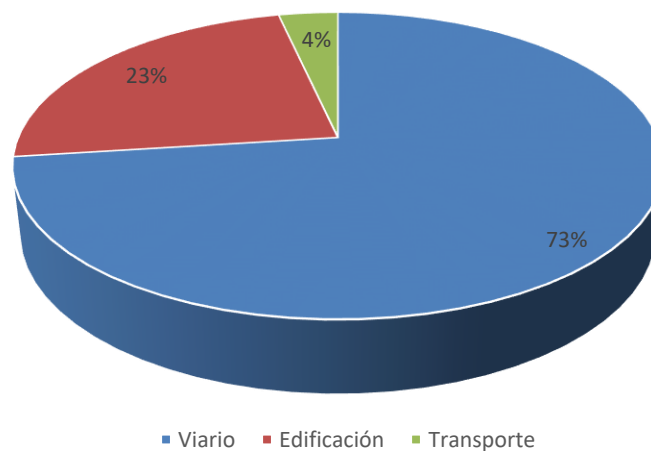
actuación con el desarrollo de los proyectos de ejecución en cada uno de los ámbitos estudiados.

Resumen por ámbitos y fases

Plan de Accesibilidad Municipal de Adra				
Elemento	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Total
1 Viario	355.597,50 €	1.173.005,50 €	1.142.449,30 €	2.671.052,30 €
2 Edificación	261.802,50 €	377.191,75 €	220.660,10 €	859.654,35 €
3 Transporte	62.690,00 €	58.570,00 €	7.420,00 €	128.680,00 €
Total Pres.	680.090,00 €	1.608.767,25 €	1.370.529,40 €	3.659.386,65 €



Porcentaje se coste por ámbitos





Área de Arquitectura, Urbanismo y Transporte

Diciembre de 2018