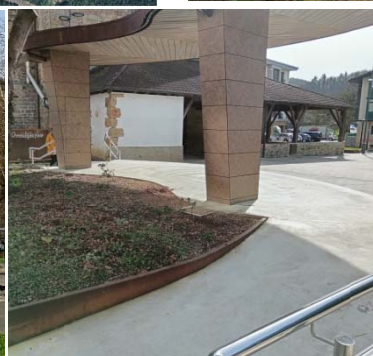


ORMAIZTEGIko

IRISGARRITASUN UNIBERSALEKOPLAN

INTEGRALA

2024



1. LIBURUKIA

ALDERDI OROKORRAKETA ARAUDIA



ORMAIZTEGIKO UDALA

Egileak:



Javier Regalado Herrero
Itziar Rodríguez Oyarbide



LURRALDE PLANGINTZA,
ETxebizitza
ETA GARRAIO SAILA
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
TERRITORIAL, VIVIENDA
Y TRANSPORTES

ORMAIZTEGIko

IRISGARRITASUN UNIBERTSALEKO PLAN INTEGRALA

PLANAREN AURKIBIDE OROKORRA

1.- ALDERDI OROKORRAK ETA ARAUDIA.....	1. LIBURUKIA
2.- ESPARRUA: BIDE PUBLIKOA.....	2. LIBURUKIA
3.- ESPARRUA: UDAL ERAIKINAK.....	3. LIBURUKIA
4.- ESPARRUA: GARRAIOA.....	4. LIBURUKIA
5.- ESPARRUA: KOMUNIKAZIO ETA SEINALETIKA.....	5. LIBURUKIA
6.- PLANAREN SINTESIA.....	6. LIBURUKIA
7.- KUDEAKETA ETA KOMUNIKAZIO PLANA:	7. LIBURUKIA

1.- ALDERDI OROKORRAK ETA ARAUDIA

LIBURUKIAREN AURKIBIDEA

1.- ERAGILEAK

2.- JARDUKETA ESPARRUA

2.1.- AURREKARIAK

2.2.- AURREKO PLANAREN EZARPEN-MAILA

2.3.- ARAUDI-ESPARRUA

2.4. – ORMAIZTEGIKO UDALERRIA

2.4.1.- DESKRIBAPENA ETA INFORMAZIO GEOGRAFIKOA

2.4.2.- HISTORIA

2.4.3.- HIRI-EGITURA ETA INGURUNEA

2.4.4.- EGITURA SOZIOEKONOMIKOA

3.- PROPOSAMEN ESTRATEGIKOA ETA IRISMENA

3.1.- PLANAREN HELBURUAK

3.2.- JARDUKETA ESPARRUAK

3.3.- IRISGARRITASUN - JARDUKETEN ERAGINA

3.4.- PLANA GARATZEKO ERAGILEAK

4.- PLANAREN EGITURA

5.- OINARRIZKO KONTZEPTUAK

5.1.- IRISGARRITASUNA ETA MUGIKORTASUNA

5.2.- MUGIKORTASUNAREN HOBEKUNTZA

6.- ERABILITAKO METODOLOGIA

6.1.- PARTE- HARTZE PROZESUA

6.2.- HIRI - ESPAZIOA

6.3.- ERAIKINAK

6.4.- GARRAIOA

6.5.- KOMUNIKAZIOA

7.- ARAUDIA

I. ERANSKINA: Oinarrizko bibliografia

1.- ERAGILEAK

SUSTATZAILEA:

ORMAIZTEGIKO Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integralaren Eguneratze honen sustatzailea ORMAIZTEGIKO Udala bera da (IFK: P2001100C).

Dokumentu hau Eusko Jaurlaritzako Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraio Sailaren laguntzarekin egin da. Etxebizitza sailburuordearen 2024ko apirilaren 22ko Ebazpenaren arabara, emandako diru-laguntza eskatutako aurrekontu osoaren %85 da.

IDAZKETA TALDEA

Plan hau idazteko esleipena Javier Regalado Herrero arkitektoari egin zaio. Hala ere, Irisgarritasun Plana idatzi duen taldea honako hauek osatzen dute:

- Javier Regalado Herrero: EHAEOKo 341938 zenbakiko arkitekto elkargokidea (IFZ: 16055135P).
- Itziar Rodriguez Oyarbide: EHAEOKo 419729 zenbakiko arkitekto elkargokidea, 34095117D IFZ duena.

Irisbide da irisgarritasun-planak idazten espezializatutako talde horren izen komertziala.

Kontaktua: irisbide.accesibilidad@gmail.com

2.- JARDUKETA - ESPARRUA

2.1.- AURREKARIAK

ORMAIZTEGIKO Udalak 2009ko irailean egin zuen lehen irisgarritasun-plana, eta ADIR enpresak idatzi zuen. Hurrengo urteetan, udalerriko irisgarritasuna hobetzeko obrak egiten aritu zen udala.

Orain, 2024an, Lurralde Plangintza, Etxebizitza eta Garraioetako sailburuaren 2023ko azaroaren 14ko Agindua onartu ondoren, udalerriko Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integralen bidez Irisgarritasun Unibertsaleko Estrategia ezartzeko eta plan horietan aurreikusitako jarduketak gauzatzeko toki-erakundeentzako dirulaguntzak arautzen eta deitzen dituen, ORMAIZTEGIKO Udalak udalerriko Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integrala egitea erabaki du.

Horrela, arauditik datozen eskakizunak betetzen dira, bai eta lortzen dugu udalerraren irudi eguneratua ere, denboran zehar lortutako aurrerapenak islatuz, bai eta egon

daitezkeen behar berriak ere antzeman, kasu batzuetan irisgarritasunaren arloko erregelamendu-aldaketen ondorioz beharrezkoak direnak.

2.2.- AURREKO PLANAREN EZARPEN-MAILA

Ondoren, 2009ko plana aztertu eta landa-lana egin ondoren, planaren ezarpen-maila adierazten da. Hala, 2009. urtetik 2024. urtera arte egindako obrak jaso dira, eremuka:

- BIDE PUBLIKOA:

Jarraian, irisgarritasuna hobetzeko esku-hartzeak azalduko dira, ORMAIZTEGIKO kale-tarteen eta eremu libreen arabera.

- **Berjaldegi plaza:**

* 1. tartea. Espaloiak zolatzea eta oinezkoentzako ibi bat eraikitzea.

- **Gabirialde kalea**

* 3. tartea: oinezkoentzako ibi bat berreraikitzea.

* 4. tartea: tarte osoa berreraikitzea trafikoa baretzeko.

* 5. tartea: tarte osoa berreraikitzea trafikoa baretzeko.

* 6. tartea: oinezkoentzako pasabide bat egitea, bi ibirekin.

* 9. tartea: eskoletarako eta pilotalekurako ibilbide berri bat sortzea (2009ko planean jaso gabea)

- **Ibaialde kalea**

* 11. tartea: oinezkoentzako bi ibi berri, baina ibiek ez dituzte betetzen indarrean dagoen irisgarritasun-araudiaren parametroak.

* 12. tartea: espaloi pareta berreraikitzea eta oinezkoentzako hiru pasabide berri egitea (bi galtzada goratukoak eta beste bat indarrean dagoen irisgarritasun-araudiaren parametroak betetzen ez dituenak).

* 13. tartea: oinezkoen pasabide bat egitea, galtzada goratua.

* 18. tartea: oinezkoentzako pasabidea berreraikitzea, galtzada garai bihurtzeko.

- **Maiora Plaza**

* 19. tartea: oinezkoen pasabidea egitea.

- **San Andres kalea**

* 28. tartea: Oinezkoentzako pasabide bat hobetzea eta oinezkoentzako pasabide hortan semaforoa jartzea. Oinezkoentzako beste pasabide bat sortzea.

* 29. tartea: zirkulazioa moteltzeko plataforma misto bakarra bihurtzea.

* 30. tartea: zirkulazioa moteltzeko plataforma misto bakarra bihurtzea.

- **Zumalakarregi etorbidea**

- * 34. tartea: oinezkoek galtzada goratua egitea.
- * 35. tartea: oinezkoek galtzada goratua egitea.
- * 37. tartea: oinezkoen ibia egokitzea.
- * 42. tartea: oinezkoentzako bi ibi egitea.
 - **Zumarraga bidea**
- * 48. tartea: oinezkoentzako pasabidea sortzea Irizar enpresaren sarreran.
 - **Zumarralde kalea**
- * 49. tartea: oinezkoentzako bi ibi egokitzea.
- * 50. tartea: oinezkoentzako bi ibi egokitzea.
- * 52. tartea: oinezkoentzako ibi bat egokitzea.
 - **Eremu libreak:**
- * ZL08: Muxika egurastokia. Erreforma integrala.

-. ERAIKINAK:

2009tik aztertutako eraikinetan egindako jarduketak:

- **Udala:**

Sarrera nagusian ate automatiko bat instalatu da, barrualderako irisgarritasuna hobetzeko.
- **San Andres ikastetxea:**

Sarrera nagusian arrapala bat instalatu da, baina ez ditu betetzen irisgarritzat eta erabilgarritzat jotzeko gutxieneko parametroak.
Izogailua jarri da.
- **Karramarro eraikina:**

2009an ez zegoen.
- **Hurtzaindegia:**

Arrapalak egin dira eraikina eskola-esparruko gainerako ibilbideekin modu irisgarrian komunikatzeko.
- **Udal igerilekua:**

2009an ez zen azertu.
- **Zubipe Frontoia:**

Plataforma bertikal bat instalatu da harmailen beheko aldera sartzeko.
- **Gizarte Etxea:**

Eraikinaren berrikuntza integrala egin da, eta, besteak beste, kalerako sarbidea hobetu da arrapalen bidez, barruko komunikazioa igogailuaren bidez eta ateen zabalera. Gainera komun egokituak daude.

- **Urbeltz Frontoia:**

2009an ez zen aztertu.

- **Kirol Kantxa:**

2009an ez zen aztertu.

- GARRAIOA

- **Autobus-geltokiak:**

* PB01: espaloia handitzea autobusera hobeto iristeko

* PB02: espaloia handitzea autobusera hobeto iristeko eta markesinan banku egokitua jartzea.

- **Erreserbatutako aparkalekuak:**

Erreserbatutako 12 aparkaleku-plaza berri sortu dira udalerrian.

2.3.- ARAU-ESPARRUA

Arau-esparruari dagokionez, espazio publikoak eta eraikinak proiektatzeko eta garraibide irisgarrian jarduteko bete behar diren arau adierazgarrienak aipatu behar ditugu.

Honako hauek azpimarratzekoak dira:

- 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, Irisgarritasuna Sustatzekoa.

- 68/2000 Dekretua, apirilaren 11koa, hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio- eta komunikazio-sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituena.

- 126/2001 Dekretua, uztailaren 10ekoa, garraioko irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituena.

- TMA/851/2021 Agindua, uztailaren 23koa, espazio publiko urbanizatuetara sartzeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarritzko baldintzei buruzko dokumentu teknikoa garatzen duena.

Bestalde, honako dokumentuko 7. puntuan irisgarritasunaren arloko erreferentziazko araudiaren zerrenda bat dago.

2.4.- ORMAIZTEGIKO UDALERRIA

Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integral honen xede den toki-erakundea ORMAIZTEGI udalerrria da.

Jarraian, udalerrriari buruzko informazio geografikoa, haren populazio-profila, hiri-egitura, historia eta profil sozioekonomikoa ematen dira, landa-lanera igaro aurretik tokiko erakundea ezagutu ahal izateko.

2.4.1.- DESKRIBAPENA ETA INFORMAZIO GEOGRAFIKOA

Ormaiztegi Goierriko eskualdean dago, Eztanda ibaiak osatzen duen haranean, eta Santa Luzia errekek bat egiten du harekin. Udal-mugarteak 6,77 km²-ko azalera du. Iparraldean Ezkio-Itsaso du mugakide; hegoaldean Mutiloa eta Idiazabal; ekialdean Beasain eta mendebaldean Gabiria eta Mutiloa. Itsas mailatik 200 metrora dago.



Udalerrriaren erdigunea pasabide batean dago, Beasain eta Zumarraga artean, harana ixten duten bi gune alturen artean. Izan ere, herrigunea errepideen bidegurutze batean eratu den kasu tipikoa da.

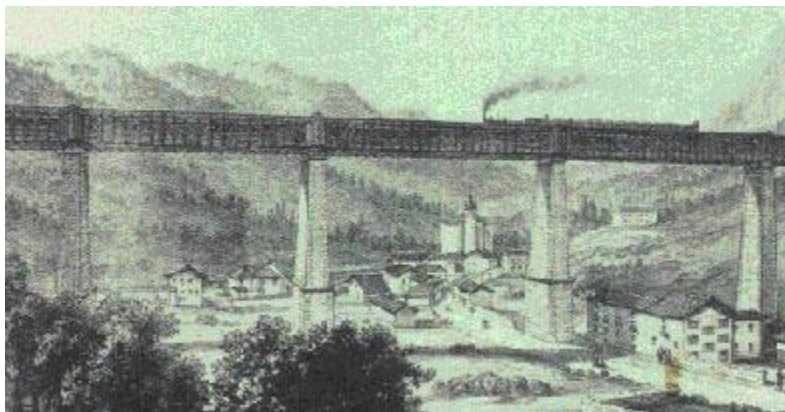
Iturria: Wikipedia

Errepide-sareari dagokionez, GI-636 autobiak, Beasain-Durangok, saihesbide bat ematen dio udalerrriari. Hirigune beretik abiatzen dira Gabiria eta Mutiloara joateko errepideak. GI-2632 errepidearen trazadurak, erdigunea zeharkatzen duenak, herri mugakideekin komunikatzeko barne-bide gisa balio du. Autobus sare batek zeharkatzen du bide hori, Ormaiztegi inguruko herriekin eta euskal hiriburuekin komunikatuz.



Irudian, udalerrria bere ingurumenean.

Trenbide-sareari dagokionez, hiribildura trenbidez ere sar daiteke (RENFE, Madril-Irun linea), eta bidezubi zahar eta enblematikoa ikusteko aukera izango dugu. Orain dela gutxi arte Eiffeli esleitu zitzaion, eta 1996tik ez da erabiltzen.



Iturria: <https://basquemagazine.com/es/cultura/el-viaducto-de-ormaiztegi-cumple-157-anos/>

2.4.2.- HISTORIA

Udalerrria Erdi Aroan sortu zen, San Andres parrokia-elizaren inguruan sortutako herria zen. Bere historia komunikazio-ibilbideekin lotuta egon da beti; izan ere, bide bat

ORMAIZTEGITIK igarotzen zen, Oria harana eta Urola harana lotuz, eta Irundik eta Frantziatik zetorren eta Leintz haranetik Arabara igarotzen zen ibilbidea komunikatuz.

1.384ko martxoaren 22an Segurako hiribilduaren auzora batu zen, herri orok ematen zuen babesa lortzeko bandokide nobleen gehiegikerien eta bidelapurren aurrean. Trukean, Segurako alkatearen agintaritza judiziala aitortu behar izan zuen, eta sortzen ziren interes komuneko gastuak ordaintzeko konpromisoa hartu zuen. Hala ere, ez zituen bere mugak mugarriztatu, ezta mendiak edo beste ondasun batzuk ere, ezta administrazio ekonomikoa ere, bere kabuz eta bere kasa mantendu baitzuen.

1615ean, ORMAIZTEGIk hiribildu titulua erosi zion Koroari, erabat Seguratik bananduz eta udal propioa edukiz. Hurrengo mendeetan, inguruko beste herri txiki batzuekin izandako loturetan parte hartu zuen, Gipuzkoako Batzar Nagusietan ordezkari izateko. XVIII. mendean Autoen Errege Bidea eraiki zen, udalerrria zeharkatzen zuen bidearen jatorrizko trazadura aprobetxatuz.

Geroago, XIX. mendearen bigarren erdialdean, aldaketa sakonak gertatu ziren: trenbidea iritsi zen, eta ORMAIZTEGI izan zen obren epizentroa 1860 eta 1865 artean. Bainuetxe bat ere eraiki zuten (desagertua), eta udalerrria industrializatzen hasi ziren.



Indalecio Ojanguren argazkia(1926), [Guregipuzkoa.net](https://www.guregipuzkoa.net)-tik, Creative Commons-en lizentziaren menpe

XX. mendeak industrializazioa eta biztanleriaren hazkundera ekarri zituen, immigrazio handiaren ondorioz. Zehazki, 1889an, IRIZAR enpresa sortu zen, udalerriko eragile ekonomiko handia, autobusak fabrikatzera bideratua. Udalerrriaren bilakaera sozioekonomiko eta urbanotik haratago doa, eta Goierri eta Urola Garaiko eragile ekonomiko garrantzitsu bihurtu da.

2.4.3.- HIRI-EGITURA ETA INGURUNEA

ORMAIZTEGIren hiri-konfigurazioa bere kokapenaren ondorio zuzena da, jatorrian komunikazio-bide batean zehar eraikia. Eztanda eta Santa Lutzia ibaiak sortutako haranean dago, eta udalerrria modu trinkoan garatu da, gehiegi zabaldu gabe, nahiz eta lurzorurik ez izan.

Horri esker, garapen orekatua eta sozialki iraunkorra lortu da, hirien hiri-garapen iraunkorrean nagusi diren irizpideekin bat etorriz. Alderdi hori, kontzientzia eta garapen berria izan arren, funtsezkoa da XXI. mendeko mendebaldeko munduan gizarte-ereduak ezartzeko orduan.



Esan liteke udalerrriaren hiri-hazkundeak kokalekuak eskatzen duen eskala hartzen duela.

2.4.4.- EGITURA SOZIOEKONOMIKOA

INEren 2023ko datuen arabera, 1.231 pertsona bizi dira ORMAIZTEGIn. Egia da ORMAIZTEGIn batez ere landa-auzoak daudela, baina herrigunean bizi dira biztanle gehienak.

Udalerrriaren egitura sozio-ekonomikoari dagokionez, ORMAIZTEGIN garatzen diren jarduera ekonomikoen sektorekako banaketa honako hau da, EUSTATen datuen arabera (2020ari buruzkoak, argitaratuenak):

- o Lehen sektorea (nekazaritza/abeltzaintza): % 0,4
- o Industria eta energia: % 84,9
- o Eraikuntza: % 0,5
- o Zerbitzuak: % 14,1

ORMAIZTEGIko 19 eta 65 urte bitarteko biztanleak 675 dira (EUSTAT en 2023ko datuak). EUSTAT en 2022ko datuen arabera, 530 biztanle aktibo daude. A priori, udalerrrian enplegu-defizita dagoela esan daiteke. Horrek adieraziko luke lan egiteko adinean dauden eta udalerrrian bizi diren pertsona batzuk egunero udalerritik kanpora joan behar dutela lan egitera. Hala ere, ORMAIZTEGIn Gipuzkoako enpresarik garrantzitsuenetako bat dago, autobusak ekoizten dituen IRIZAR enpresa. Bertara udalerriko eta inguruko udalerrietako pertsonak joaten dira lanera, eta horrek joan-etorri ugari eragiten ditu.

Udalerrriaren irisgarritasunari dagokionez, erabakigarria da; izan ere, oinez egin ezin diren zenbat eta joan-etorri gehiago egin, orduan eta gehiago behar dute motordun ibilgailuek bide publikoa, eta hori oinezkoaren kalterako da.

Gainera, Eustatek Euskal Autonomia Erkidego osorako egindako estatistiken arabera, 2012an ezintasun funtzionalaren prebalentzia biztanleriaren % 8,4 zen. Datu hori ORMAIZTEGIKO biztanle-kopurura estrapolatuta, ezintasun funtzionalak dituzten 103 pertsona egongo lirateke guztira. Horrek ematen digu pertsona guztientzako hiria planifikatzeak, garatzeak eta bermatzeak duen garrantziaren berri.

Hala eta guztiz ere, Ormaiztegiko hiri-egituraren trinkotasunak distantziak barne hartzeko aukera ematen du, eta giza eskala nagusi da barne-joan-etorrietan.

3.- PROPOSAMEN ESTRATEGIKOA ETA IRISMENA

Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integral baten proposamen estrategikoak Euskadiko irisgarritasun unibertsaleko estrategiarekin eta haren Ekintza Planarekin bat datozen hainbat alderdi jasotzen ditu.

Hala, proiektuaren helburuak, jardun-eremua eta irisgarritasuna zehazten dira, bai eta irisgarritasun-jarduketek udalerriri dagokionez duten eragina ere. Era berean, ORMAIZTEGIn plana gauzatzearen kudeatzaileak izango direla adierazi da.

3.1.- IRISGARRITASUN UNIBERTSALEKO PLAN INTEGRALAREN HELBURUAK

Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integrala antolaketa plan bat da, adierazten duena zein lan egin behar diren herri edo hiri bat irisgarria izan dadin. Lan horiek fase desberdinetan antolatzen dira, denboran zehar planifikatuz, ahalik eta modu eraginkorrean erabili ahal izateko dauden baliabide ekonomikoak.

Planak eguneroko lan-tresna gisa balio behar die udaleko teknikariei. Hala, erreferentzia gisa erabili beharko lukete udalean egiten den proiektu orotarako. Planean jasotako proposamenak lagungarri izan behar dute egingo diren lanetarako, diseinua edo plangintza ito gabe, haiek bestelako baldintzapen ugari izaten dituzte-eta.

Irisgarritasun Plana idaztea soilik behin egin beharreko jarduera da. Ondoren egingo diren lanen helburuak hura eguneratuta mantentzea behar du izan. Kontutan izan behar da, behin Plana idatzita dagoen unetik aurrera herrian egingo diren lan eta proiektu berri guztiek jasota beharko dituztela, beraien baitan, irisgarritasunaren baldintzapen guztiak.

Planaren helburu nagusia da, lau urteren buruan, herrian zati nagusienak irisgarriak izatea (ibilbide nagusienak, interesguneak, udal eraikin esanguratsuak eta garraio zein komunikazio zerbitzu nagusienak).

Ondoren zerrendatuak dira Irisgarritasun Planari heltzerako garaian planteatu diren helburuak:

- Hiriaren egiturak dituen irisgarritasun, mugikortasun eta komunikazio zein informazio gabeziak hantzean, aztertu eta adieraztea, dela eremu publiko hiritartuan (kaleak eta gune libreak) zein udal eraikin eta ekipamenduetan.

- Udaleko arduradun eta teknikarientzat laguntzarako gida eta tresna gisa erabilgarria izatea, ahal deien heinean oztopo arkitektoniko berriak saihestu daitezkeen diren lan berrietan, dela udalak zuzenean sustaturikoak, dela hirigintza edo eraikuntza-proiektuen ondorioz egiten direnetan.
- Aurkitu diren gabezia eta arazoentzat konponbide bat proposatzea, baloratua izango dena. Era berean, konponketa horiek egin daitezkeen, lanerako plangintza bat eskaintzea.
- Lanerako tresna bat eskaintzea, bateragarri egingo duena udaleko hirisgarritasun-egoeraren kudeaketa eta bestelako azpiegituretarako lanen egintza, irisgarritasun-kostuen eraginkortasun osoa bilatuz.
- Bide-sarearen eta ekipamendu publikoetarako sarbidearen optimizazioa. Horretarako, ibilbide irisgarriak bermatuko dira, oinezkoen erosotasuna, segurtasuna eta duintasuna hobetsiz.
- Garraibide kolektiboen sustapena. Baita horien moldaketa ere, edozein motako desgaitasuna duten pertsonak erabili ahal ditzaten.
- Erdiguneraren biziberritzea, hirigunearen ingurumen-kalitatea hobetzea eta espazio irekien trataera egokia.

Plana idatzi eta egikaritzeak hiriaren irisgarritasuneko auditoria bat burutzea dakar berarekin. Hala, egungo egoera ezagutu eta estrategia tekniko eta politiko bat zehazteko balioko du, ekonomikoki jasagarria eta kronologikoki onargarria izango dena.

Horretaz gain, proposatutako helburuak lortzeko beharrezkoa da, hiriaren birmoldaketa urbanistiko jarraitura egokituko bada, Planaren kudeaketarako mekanismo bat garatzea. Hala, Plana bera betetzea ziurtatzen da, jasotako proiektuen eta beraien epeei dagokienean. Gainera, eraginkortasuna areagotzen du hiriaren eraikuntzan diharduten agente guztien koordinazioarekin.

Gomendagarria da, gainera, herritarra Planaren garapenaren parte izatea, bere desio zein beharrianak adieraziz. Hala, proiektua herritarren nahietara egokitzea lortzen da, bere arrakasta bermatuz, herritarra baita, azken batean, lanaren emaitzaren helburu.

Irisgarritasun Plana Integralak aukera ematen du, bestalde, udal politika argi bat ezartzekoa irisgarritasun gaietan. Hala, herritarrei bertako egoeraren berri emateko balio dezake, batetik, eta bestetik, gertatzera doan eraldaketaren jakitun ere egiteko, epe motz, ertain eta luzean.

Gainera, Plana idazteak bestelako helburu batzuk lortzen ere laguntzen du, hala nola:

- Hiri polinuklearraren garapen-eredua sustatzea, herrigunea arindu eta gune berrietara jarduerak erakarriz.
- Hiriaren gune zehatz batzutan, erabilera bakarra nagusitu dadin eragozteak. Erabilerak nahastea lortu daiteke lelku zehatz horietan kokatuz bestelako beharrak eta eskakizunak dituzten erabilerak ere, adibidez: eskolak, kulturguneak edo atsedenguneak.
- Funtzionaltasuna sustatzea mugikortasuna hobetuz: garraio kolektiboetako sistemak zein telekomunikazio sistema aurreratuak erabiliz.
- Hiriko ingurumena zaindu eta herritarren bizi-kalitatea hobetzea, ingurumenaren kalitatea hobetzeko neurriak eta hiriko gune deprimituen birgaitzea sustatuz.
- Herrigunearen berreskurapen integrala sustatzea, herri osoarekin artikulatuz eta bertako erabilerak beste bguneetara ere zabalduz. Horrek herrigunearen bizigarritasuna eta ingurumenaren kalitatea hobetuko lituzke, baita ere

3.2.- JARDUKETA ESPARRUAK

Irigarritasun Unibertsaleko Plan Integral batek, Legeak eta haren garapenerako Dekretuak hala derrigortuta, lau esparru nagusietako irigarritasunaren azterketa hartzen du bere baitan: hirigintza, eraikuntza, garraioa eta komunikazioa.

Irigarritasun Plana Udalaren planeamendu eta kudeaketarako tresna bat denez, bere baitan aztertutako elementuak soilik izango dira udalaren jabegokoak direnak. Edo behintzat, udalak haien gain jarduketak proposatzeko edo burutzeko aukera dutenak. Ez dira, beraz, udalaz kanpoko jabegopekoak diren elementuak. Horrek bermatuko du Udalaren eskumena izatea, soilik, Planean jasotako ekimeneen garapena, bera izanik horren ardura duen agente nagusia.

Badago, halere, udalaren jabegokoak ez diren elementuak Planean jasotzeko aukera, Udalak kudeatzen duelako jabegoko ez duen elementu hori edo, besterik gabe, interes berezia duelako. Kasu horietan, Plana idazteko garaian zerikusia duten alde guztiekin adostuko da azterketa-esparrua.

Esparru bakoitzaren baitan definitzen diren irizpideak dira ondoren aipatuko direnak:

Bide publikoa

Planaren baitan jasotzen dira oinezkoentzako interesgarriak diren ibilbide guztiak. Ez dira jasotzen: hiri-bilbeak kohesioa galtzen duen inguruak (mendi-bideak eta abar), ibilbideen erabilerak berak ezin irisgarri egitea eragiten dutenak (industriagune batzuk, portuak eta abar), Udalak ingurunearen morfologian aldaketa esanguratsuak aurreikusita dituen inguruneak eta hiritartu gabeko guneak.

Plan honen helburua udalerria irisgarria izatea da, hainbat esku-hartze proposatuz. Hauek dira: espaloia handitzea oinez doan pertsona bat eta gurpil-aulkian doan beste bat aldi berean gurutzatu ahal izateko, edo plataforma bakarra oinezkoek modu seguruan zirkulatu ezin duten kale estuetan, eta galtzadaren mailan oinezkoentzako pasabideak eraikitzea, hiri-altzarien eta seinaleztapen-altzarien elementuak berrantolatzea, betiere galtzadaren kanpoko aldean egon daitezten. Era berean, eskuraezinak diren elementuak ezabatu nahi dira, eta, beharrezkoa denean, diseinu egokikoak jarri.

Eraikinak

Udalaren jabegokoak diren eraikin guztiak sartzen dira Planean. Kanpo geratuko dira, ordea: Hondatuta edo hondamen egoeran dauden eraikinak, Udalaren plangintzaren arabera desagertzekoak direnak, edo eraldaketa proiekturen bat behintzat jadanik badutenak, horietan jasota egongo direlakoan irisgarritasunaren baldintzak. Kasuren batean, proiektu horiek aztertuko dira, betetzen dutela ziurtatzeko. Honako helburuak izango ditu:

- Ibilbide alternatiboen beharrik gabeko eraikinetarako sarrerak proposatzea.
- Barruko ibilbideetan dauden maila aldaketa guztiak konpontzea..
- Goiko solairuetara iristeko igogailuak kokatzea.
- Solairu bakoitzean, gutxienez, komun egokitu bat izatea.
- Gizonen zein emakumeen komunak egokitzea.
- Beste administrazioekin konbenioak sustatzea haien eraikinak ere egokitu ditzaten.
- Zabalkunde kanpainak proposatzea eta merkatariei pizgarriak eskaintzea, beraien lokalak irisgarriak egin ditzaten.

Garraioa

Garraioaren atalean, azpiegitura horietako elementu guztiak sartzen dira Planean, izan finkoak (markesinak, adibidez) edo mugikorrek (autobusak), beti ere udalaren jabegokoak baldin badira. Era berean, udaleko aparkaleku erreserbatuen analisia ere egiten da. Mugikortasun Urriko Pertsonentzat erreserbatutako aparkalekuen azterketa ere planaren eremuan sartzen da.

- Geltoki erosoak izatea.
- Udaleko interesguneen inguruan aparkaleku erreserbatuak izatea.

Komunikazioa

Azkenik, komunikazioaren esparruan, aurreko atal guztietan komunikazio irisgarriarekin zerikusia duten alderdi guztiak jasoko dira Planean. Hala nola: informazio sistemak, herritarren arretarako guneak, seinaleak... beti ere Udalaren menpekoak diren esparruetan. Helburua:

- Zentzumenetako arazoak dituzten pertsonen aukera izatea komunikatzeko, informazioa lortzeko eta hirian, eraikinetan eta garraio azpiegiturretan orientatu ahal izateko. Halaber, espazioak arazoak dituenen, haiek hautemateko baliabideak izan ditzatela bermatzea.
- Herritarrei informazioa ematea udalaren webgunearen bidez, intuitiboa eta bisualki eskuragarria izan dadin.

3.3.- IRISGARRITASUN -JARDUKETEN ERAGINA

Jarraian ikusiko ditugun adibideek adierazten dute zer nolako onurak lortu daitezkeen irisgarritasun eta mugikortasun politika egokiak burutzen badira. Horietan, hiriaren irisgarritasunean eragin positiboa duten jarduketa eta konponbide hainbat aipatzen dira.

- **Kaleen oinezkotzea.** Ibilgailuentzako pasabidea itxi eta oinezkoentzat berreskuratzen dira kaleak. Hauxe da irisgarritasunaren ikuspegitik arrakasta eta jandartean eraginik positiboan lortzen dituen jarduketa. Batzutan kontrako iritziak izan ohi dira, berehala baretzen direnak lanak amaitu ostean, duten arrakastagatik.
- **Zabalera handiko espalo berriak sortzea.** Gutxienik 2 metro zabal diren espaloiez ari gara. Hiritartzen diren gune berrietan halakoxeak izan ohi dira, araudiak behartuta.
- Zuhaitzen **txorkoak babestea**, estalki egokiekin, ikusmen arazoak ditzuen pertsonen arazorik izan ez dezaten.

- Trafiko eta oinezkoen dentsitate handia den guneetan **soinudun semaforoak jartzea**. Pertsona itsuek, hala, errazago izan ohi dute galtzada gurutzatzea. Zabaldua da ikusmen arazoak dituztenen artean, urrutiko mandotxo bat poltsikoan eramatea. Semaforo batetara hurbiltzean, mandoari eragin eta semaforoak, oinezkoentzat berde jartzean, soinua aterako du, nondik gurutzatu behar duten adieraziz. Halako mando baten bitartez aktibatzen ez denean ez du soinurik egiten semaforoak, gehiegizko zaratak sahiestuz.
- **Oinezkoentzako ibi irisgarriak** eraikitzea. Espaloiairen mailatik altzadaren mailara jaitsi ahal izateko malda egokiak dituzten ibiak behar dituzte gurgil-aulkian doazenek. Halaber, zoladuran textura eta kolore aldaketak behar dituzte ibietan ikusmen arazoak dituzten pertsonak. Bereziki aipatu beharrekoa da inguruan aparkalekuak dituzten ibiak, izan hauek lerroan aparkatzekoak ala baterian. Kasu horietan ezinbestekoa da espaloia galtzadan barneratzea, oinezkoek autorik datorren ala ez modu seguruan ikusi ahal dezaten.
- Beste aukera bat da galtzada izatea espaloiairen maialararte igotzen dena. **Galtzada goratua** deritzo oinezkoen pasabide mota honi. Ibilgailuei derrigortzen zaie gora eta behera egitea, oinezkoek malda aldaketarik pairatzen ez dutelarik ibilbidearen eta pasabidearen artean. Egokienak dira hauek oinezkoen joan-etorria handiena den kasuetan.
- **Obrak dauden kasuan, babes eta seinaleztapen egokia jartzea**: hesiak, aldamiok eta abar egokiak izatea, normalean arazoa suposatzen baitute.
- **Irekiera automatikoa duten ateak jartzea** eraikin publikoetan. Pertsona ororen irisgarritasuna bermatzeko konponbiderik egokiena dira.
- **Eraikinetako seinaleak egokiak izatea**, ikusmen edo entzumen arazoak dituzten pertsonak modu egokian aritu daitezten.
- **Komunak egokitzea** eraikin publikoetan, mugikorrasuna murriztua duten pertsonak modu egokian erabili ahal ditzaten.
- **Suteen kontrako babes neurri** egokien sistema jartzea eraikin publikoetan.

- **Mugikortasuna murriztua duten pertsonentzat aparkaleku erreserbatuak kokatzea, eraikin publikoetarako sarreren inguruetan.**
- **Eraikinen barrukalde zein kanpokaldeko seinaleak egokiak izatea, kasu guztietan.**
- **Maila-aldaketak gainditu ahal izateko arrapala egokiak edo igogailu irisgarriak jartzea.**

3.4.- PLANA GARATZEKO ERAGILEAK

ORMAIZTEGI udalerrirako, bulego teknikoarekin eta alkatetzarekin hainbat bilera egin ondoren, udal-arkitektoa eta udal-aparejadorea ezarri dira Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integrala garatzeko eragile arduradun gisa.

Garapen, programazio eta kontrol hori 7. Liburukian:Kudeaketa eta Komunikazio Plana ezarritako jarraibideen arabera egingo da.

4.- PLANAREN EGITURA

Planari berari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko Irigarritasunari buruzko Legeak ezarritakoaren arabera, Udal Irigarritasun Plan baterako, balioetsitako esku-hartzeak aztertu, diagnostikatu eta proposatu egin behar dira bide publikoan, udal-eraikinetan, garraio-azpiegituretan eta Udalak eskumenak dituen komunikazio- eta /edo informazio-alderdietan.

Honako dokumentuak eskakizun horiei erantzuten die, eta hainbat liburukitan banatuta aurkezten da. Liburuki horietan, eremu horien irigarritasunari buruzko azterlana jasotzen da. Azterlan horretan, pertsona ororentzako, beren gaitasunak edozein direla ere, dauden espazio eta zerbitzu publikoak erabiltzearen eta gozatzearen arazoak aztertzen dira. Era berean, antzemandako gabeziak egokitzeko eta hobetzeko esku-hartzeak proposatzen dira, ekonomikoki baloratzen dira, eta horiek benetan eraginkortasunez lortzeko etapak ezartzen dira.

Egiturari dagokionez, ORMAIZTEGIko Irigarritasun Unibertsaleko Plan Integral hau 7 Liburukitan banatzen da.

1. Liburukia: ALDERDI OROKORRAK ETA ARAUAK
2. Liburukia: EREMUA: BIDE PUBLIKOA
3. Liburukia: EREMUA: ERAIKINAK
4. Liburukia: EREMUA: GARRAIOA
5. Liburukia: KOMUNIKAZIOA ETA SEINALEAK
6. Liburukia: PLANAREN SINTESIA
7. Liburukia: KUDEAKETA- ETA KOMUNIKAZIO-PLANA

Adierazi behar da 2tik 5era bitarteko Liburukiek PIAU baten eremuak aztertzen dituztela. Horietako bakoitzak abiapuntuko baldintzen azterketa egiten du, dagokion eremuan diagnostiko bat egiteko. Ondoren, jarduketa-plan bat dago, eta jarduera-neurriak eta horien aurrekontua zehazten dira, azkenik, lehentasunezko ekintzak ezartzeko, hau da, lau urteko jarduera-plan bat.

Gure ustez, horrela, eremu bakoitzeko lan integrala egiten da, egungo egoeraren analisia eta diagnostikoa zein jarduera-plana dokumentu berean jorratuz, eremu bakoitzerako (bide publikoa, eraikinak eta garraioa eta komunikazioa).

Jarraian, liburuki bakoitzaren edukia azalduko dugu, labur-labur:

1. LIBURUKIA: ALDERDI OROKORRAK ETA ARAUDIA

Honako liburukia da eta irisgarritasunaren inguruko oinarriak eta funtsezko alderdiak jasotzen ditu.

Jarduera-esparrua, planaren xede den toki-erakundearen definizioa, proposamen estrategikoa, irismena, irisgarritasunaren oinarritzko kontzeptuak, testuingurua, helburuak, jarduera-eremua eta erabilitako metodologia azaltzen ditu.

Halaber, Planari eragiten dion irisgarritasun araudia jasotzen du. Era berean, eraikuntza eta irisgarritasunaren inguruko bestelako araudiak ere jaso dira bertan.

2. LIBURUKIA: BIDE PUBLIKOETARAKO EKIMEN PLANA

Honakoak jasotzen ditu: bide publikoetako esparruan (kaleak eta espazio publikoak) aztertu diren eremuak, egindako diagnostikoa eta lehenetsun irizpideak. Esku-hartze proposamenetan jaso dira azterturiko kale zein espazio libreak egokitzeko burutu beharreko lanak. Lehenetsitako ibilbideak ere jaso dira Liburuki horretan. Azkenik, egokitzapenen aurrekontuak eta etapak ere definitu dira.

3. LIBURUKIA: UDAL ERAIKINETARAKO EKIMEN PLANA

Azterturiko udal-eraikinen inbentarioaz gain, haien irisgarritasuna hobetzeko proposamenak jasotzen dira Liburuki honetan. Era beren, haien aurrekontuak eta egokitzapenerako etapak ezartzen dira, hala lau urteko ekimen-planean jasota geratuko direnenak, nola ondorengo faseetarako utziko direnenak ere.

4. LIBURUKIA: GARRAIORAKO EKIMEN PLANA

Autobus geltokiei zein mugikortasun murrizteko pertsonentzat erreserbatutako aparkalekuei dagozkien ondorioak jasotzen ditu. Haien irisgarritasuna bermatzeko hartu behar diren neurriak deskribatzeaz gain, aurrekontuak eta etapa plana ere jasotzen ditu.

5. LIBURUKIA: KOMUNIKAZIO ETA SEINALETIKA IRISGARRIA

Liburuki honetan aztertzen dira komunikaziorako dauden oztopoak. Dena den, liburuki honetan jasotako neurri guztiak jadanik jasota daude aurreko hiru liburukietan ere (bide publikoak, udal-eraikinak eta garraio-sistemak). Izan ere, komunikazioa zeharkako gaia da aurreko esparru guztietan, edonork erabiltzeko moduko egokitzapenak burutu nahi badira behintzat. Liburukiak, hortaz, komunikazio aldetik dauden irisgarritasun arazoak modu bateratuan ikusteko baino ez du interesik.

Web-orriaren azterketa ere sartzen da, irisgarritasun-maila ezartzeko, bai eta hobetzeko proposamena ere.

6. LIBURUKIA: IRISGARRITASUN PLANAREN SINTESIA

Liburuki hau aurretik aztertutako esparruen laburpena baino ez da. Bertan jasotzen dira esparru bakoitzerako ezarritako esku-hartzeak, haien aurrekontuak eta fasekako banaketa ere.

7. LIBURUKIA: KUDEAKETA ETA KOMUNIKAZIO - PLANA

Liburuki honetan Kudeaketa Planaren eta Komunikazio Planaren barruan garatu beharreko ekintzen multzoa definitzen da.

Kudeaketa Planari dagokionez, Planaren exekuzioa kudeatzeaz arduratuko den agintetaula zehazten da Udalaren barruan. Edozein Irisgarritasun Planaren aldizkako jarraipena eta ebaluazioa nola egin definituko da, haren ezarpena bermatzeko eta desbideratzeak identifikatzeko.

Komunikazio Planari dagokionez, zati honetan PIAU hau egiteko fasean bertan diseinatutako jarduerak jasotzen dira, baita hura hedatzeko eta ezartzeko aurreikusitakoak ere.

5.- OINARRIZKO KONTZEPTUAK

Gure gizarteak aldaketa demografiko handia izan du azken urteotan. Jaiotza-tasaren eta hilkortasunaren jaitsierak biztanleria zahartzea eta produkzio-biztanleria murriztea eragin du.

Gaur egun, ukaezina da arreta berezia jarri behar zaiola nolabaiteko dibertsitate funtzionalari, adineko pertsonen osatutako biztanleriaren sektore zabal batek bere eguneroko bizitzan jasaten dutena. Are gehiago, biztanleriaren zati batek, adina edozein dela ere, dibertsitate funtzionalen bat du.

Adierazi behar dugu **dibertsitate funtzionalaren** kontzeptua pertsonen funtzionamendu fisikoan, sentorietan, kognitiboan eta psikosozialean desberdintasunak izateko dituzten modu desberdinei dagokiela. Ikuspegi horrek azpimarratzen du ez dagoela funtzionatzeko modu "normal" bakar bat, eta desberdintasun horiek errespetatu eta baloratu egin behar direla, pertsonak mugatzen dituzten desgaitasun gisa ikusi beharrean.

Pertsonen hainbat modutan eragiten dieten dibertsitate funtzional motak defini ditzakegu. Hauek dira mota nagusiak:

- **Dibertsitate Funtzional Fisikoa:** Mugikortasunari eta mugimendu fisikoak egiteko gaitasunari eragiten die. Adibidez, garuneko paralisia, muineko lesioak eta anputazioak.
- **Zentzumenen dibertsitate funtzionala:** zentzumenak hunkitzen ditu, hala nola ikusmena eta entzumenak. Hauek dira baldintza komunak: itsutasuna, ikusmen txikia, gorreria eta entzumen-galera partziala.
- **Dibertsitate Funtzional Kognitiboa:** Gaitasun kognitiboetan eta ikaskuntzakoetan eragiten du. Down-en sindromea, autismoa eta garapen intelektualaren ezintasunak bezalako baldintzak barne hartzen ditu.
- **Dibertsitate Funtzional Psikosoziala:** Osasun mentalean eta emozionalean aniztasuna dakar, antsietatea edo depresioa bezalako nahasmenduak barne. Baldintza horiek eragina izan dezakete pertsona baten gizarte-elkarreraginean eta ongizate orokorrean.

Egia esan, dibertsitate funtzionalaren kontzeptua giza desberdintasunak onartu eta baloratzeko beharrea oinarritzen da. Urritasunetan soilik zentratu beharrea, gizabanako bakoitzaren gaitasunak eta ahalmenak kontuan hartzen dituen ikuspegi integralagoa sustatzen da. Horrek esan nahi du politika inklusiboak hartu behar direla eta irisgarritasuna eta laguntza erraztuko duten inguruneak sortu behar direla.

Dibertsitate funtzionala duten pertsonen, motaren arabera, zailtasun batzuk izango dituzte ingurunearekin duten harremanean, eta, beraz, haien bizimodua baldintzatuta egongo da. Administrazioek beren premiei erantzun egokia eman beharko diete, pertsona guztiak harremanak izateko eta gizarte-bizitzan parte hartzeko gaitasuna erabat garatu ahal izan dezaten, eta, ondorioz, bizi-kalitatea hobetu ahal izan dezaten.

Horregatik, beharrezkoa da irisgarritasuna hiriaren diseinu orokorrean sartuta egotearen interesa eta kezka adieraztea, diseinu horrek Pertsona Guztientzat izan behar baitu.

Pertsona Orentzat Irisgarritasun Plan bati ekiteak ardura suposatzen du herritar ororekiko, bai eta datozen belaunaldiekiko ere, zera ulertuz:

- Espazio publikoaren erabilera herritarren eskubidea da. Bertan batzen eta adierazten dira giza zein kultur talde ezberdinak, adin eta genero ezberdinetakoak.
- Espazio publikoak definitzen du hiriaren kalitatea, harreman zuzena duelako herritarren bizi-kalitatearekin ere.
- Espazio publikorako irisgarritasuna ere herritarren eskubidea da. Irisgarritasuna informaziorako, aukera berdintasunerako, hezkuntzarako, lanerako, hiri-eskaintzetarako... Baina kaleaz jabetzeko eta espazio publikoan adierazteko ere bai.

5.1.- IRISGARRITASUNA ETA MUGIKORTASUNA.

Irisgarritasun Unibertsalaren Plan Integral honen edukiak modu egokian ulertu eta interpretatu ahal izateko, segidan aurkezten ditugu hainbat definizio, erabat oinarritukoak, Irisgarritasun gaiaren ingurukoak. Halaxe definitu ohi dira, baita ere, Estatuko hainbat Elkargo Autonomikotako araudietan. Kontzeptu hedatuak direnaren seinale.

Irisgarritasun kontzeptua jaio zen ikuspegi positibo gisa. Aurretik erabili ohi ziren *egokitzapen*, *praktikotasun* edo *oztopo arkitektoniko* bezalako kontzeptu negatiboek aurre egiteko sorturiko terminoa da. Erabat lotuta dago mugikortasunarekin: mugitzeko aukera bermatzea, erraztasun eta erosotasunez, modu autonomoan. Girian barrena ibili ahal izatea, oinez ala garraiobideren baten bidez.

Hirian ibilgailuak eta oinezkoak elkarrekin bizi dira. Urteak igaro ahala, ibilgailuari eman zitzaion lehentasuna, eta hiria galtzada irabazten joan zen espaloietara, gero eta atseginoagoak eta abegikorragoak ziren espazioak sortuz. Beraz, ibilgailuaren eta oinezkoen artean oreka aurkitzea XXI Agenda bere egin duten hiri askok planteatu duten helburua da.

Irisgarritasuna, beraz, tresna bat da, eta Plana, berriz, eraldaketa hori, oreka hori lortzeko motorra, gaurko eta etorkizuneko arazoetan pentsatuz.

Irisgarritasuna

"Irisgarritasuna ezaugarri bat da. Hiri-espazioek, eraikinek, garraio-sistemek eta komunikazio-sistemek duten ezaugarri bat, zeinaren arabera, haien erabilera edonork modu autonomoan egin dezakeen, edozein delarik ere bere gaitasun maila fisiko, psikiko zein zentzumenezkoa ".¹

Hortaz, honela defini dezakegu: edozein pertsonak espazio bat ulertzeko, bertan integratzeko eta edukiekin komunikatzeko eta erlazionatzeko duen aukera, baita dibertsitate funtzional, iraunkor edo aldi baterakoren batekin ere.

Beraz, inguruneak biztanleria osoarentzat izan dezakeen edo izan ez dezakeen ezaugarri bat da. Bitarteko jakin bat biztanleriaren zati batentzat irisgarria eta beste batentzat eskurazina denean, mugikortasunaren kontzeptuan sartzen gara.

Mugikortasuna

Izaki bizidunen ezaugarri bat da, ingurunearekin harremanak izatea ahalbidetzen diena. Pertsonaren batek harreman hori mugatua duenean, bi kasu ezberdin bereiz ditzakegu: mugitzerik ez duena eta mugikortasuna murriztua duena.

"Pertsona bat mugatuta dagoela esaten da, baldin eta, behin behinean edo behinbetiko, ingurunearekin harremanak izateko gaitasuna mugatua baldin badu".

¹ IMSERSO. Madrid 2003

“Pertsona batek mugikortasuna murriztua duela esaten dugu, behin behinean edo behin-betiko, batetik bestera mugitzeko gaitasuna murriztua baldin badu”.

Horiexek dira, irisgarritasuna sustatzeko lege eta arau hainbatetan jasotako definizioak. Hala ere, egokiago deritzogu mugikortasun arazoak dituzten pertsonen buruz aritzea, mugikortasun murrizteko pertsonen buruz aritzea baino.

Irisgarritasuna eta mugikortasuna, beraz, erabat lotuta dauden bi kontzeptu dira, bata inguruneari aplikatua (irisgarritasuna) eta bestea pertsonen dagokiena (mugikortasuna). Oztupoak ezabatzean ingurunea irisgarri egiten da, eta horrek mugikortasuna hobetzen du.

Oztupoak

Hala ezagutzen dira ingurunearen irisgarritasuna eta/edo pertsonen mugikortasuna eragozten duten oztopo guztiak. Ingurune fisikoan daudenei, oztopo arkitektoniko deritze. Honela sailkatzen dira: Hiriko Oztupo Arkitektonikoak (Hiri-oztopo gisara ere deituak), Eraikinetako Oztupo Arkitektonikoak, Garraio Sistemetakako Oztupo Arkitektonikoak eta Komunikazioko Oztupoak.

Oztupoek ingurune fisikorako irisgarritasuna eragozten dute, baina, ondorioz, baita kultura ekitaldietara, lanpostuetara edo bizitza komunitariora ere. Orduan gertatzen dira elbarritasun egoerak.

Oztupoek eragindako pertsonak.

Oztupoek zuzenean kalte gehien egiten dien giza taldeen artean, noski, lehenak dira gaitasun murriztuak dituztenak, dela gabezia psikikoengatik (atzerapen intelektuala edo garuneko gaixotasunak), zentzumenezkoengatik (entzumena, ikusmena edo hizketa), fisikoengatik (arnas aparatua, zirkulazio-aparatua, nerbio-sistema edo giharren gabeziak) edo gabezia mistoengatik (garun-paralisia).

Hala, hurrengo pertsona-taldeein eragiten diete oztopoek, aipaturiko adibideen arabera:

- **Dibertsitate funtzional fisiko edo eragilea duten pertsonak:** mugimenduak egiteko arazoak dituzten pertsonak, desplazamendu-aukerei, orekari eta abarri eragin diezaieketenak. Oztopoak aurkitzen dituzte zoladura desegokietan, ate eta pasabide estuetan, torniketeetan, desnibeletan, espaloietako zintarri beheratugabeetan, garraiobideetarako sarbideetan, aparkaleku estuetan, eskaileretan, elementuen edo gailuen altuera desegokian, bai eta hurbiltzeko ezintasunean ere (gurpil-aulkia erabiltzen duten pertsonen kasuan).

- **Dibertsitate funtzional sentzoriala duten pertsonak**
 - Ulertzeko zailtasunak: Hizkuntza mintzatuaren edo idatziaren eta irudikapen grafikoen oztopoek bereziki eragiten dietenei; beraz, oso garrantzitsua da mezuen sinpletasuna eta argitasuna.
 - Entzuteko zailtasunak: Erabat galduz gero, soinu-informazio baten ikusmen- edo gorputz-islaren gabezia edo urritasunean oztopoak aurkitzen dituzte; entzumena murriztuz gero, zarata-mailak eragin erabakigarria du.
 - Hitz egiteko zailtasunak: Kasu honetan, ahotsa erabili behar den komunikabideetan daude oztopoak.
 - Ikusteko zailtasunak: Itsutasuna izanez gero, oztopoak aurkitzen dituzte ekipamenduen, hiri-altzarien, zuhaitzen eta abarren antolaera desegokian, bai eta zarata-maila handiko lekuetan ere, soinu-erreferentziak galtzea eragiten baitie. Ikusmena gutxituz gero, informazioaren kokapen desegokiak, karaktere txikiek edo argiztapen eskasak eragiten dituzte oztopoak, bai eta kontrasterik edo itsualdirik ez izateak ere.

- **Erraien gaitasuna murriztua duten pertsonak.** Maneiatzen zailak diren elementuekin izan ohi dituzte arazoak (ate astunak, adibidez). Baita bizkortasuna eskatzen dutenekin ere (galtzada gurutzatzea, garraiobide bat hartzea...).

- **Eskuen erabilerarako gaitasuna murriztua duten pertsonak.** Zenbait elementu ohiko erabiltzeko arazoak pairatzen dituzte (telefonoak, etenari elektrikoak, sarrailak, ateetako heldulekuak, iturriak...), duten tamainagatik edo modu egokian heldu ezin dakiekeelako.

Bestalde, badira irisgarritasunak (edo haren gabeziak) eragiten dien bestelako giza taldeak ere, besteren artean: adineko pertsonak, emakume haurduak, haurren ardura duten pertsona helduak (haurren orgatxoekin doazelako, pisua daramatelako...), tamaina ezohiko pertsonak (obesitatea dutenak, enanismoa dutenak...) eta istripu bat izan duten pertsonak edo eriondoak.

Irisgarritasun Plan Integral honek egungo egoeraren ezagutza ahalbidetuko du. Baina, aldi berean, irisgarritasunarekiko hausnarketa orokor bat ere ekar dezake. Ondorioen gainean, helburuak zehaztu eta ekimenak martxan jartzeko aukera ekarriko du, hiria irisgarriago egin eta herritarren bizi-kalitatea areagotuz.

Lehentasunezko printzipio bat: berdintasun- aukera

Berdintasun eskubide eraginkorraren printzipioak esan nahi du pertsona ororen premiak garrantzi berekoak direla, giza aniztasunarekiko errespetuak inspiratu behar duela gizarteak eraikitzea, eta eskura dauden baliabide guztiak erabili behar direla herritar guztiek gizarte-bizitzan parte hartzeko aukera berdinak **dituztela** bermatzeko.

Lehentasunezko helburu bat: pertsona ororentzako diseinua

Pertsona ororentzako diseinua da helburu nagusia desgaitasunen bat duten pertsonen irisgarritasun-arazoetarako irtenbideak bilatzeko prozesuan. Desberdintasunaren estigma gainditzean datza, eta onartzea da desgaitasunaren baldintzatzaileak euren inguruarekiko duten harremantan beste baldintzatzaile batzuen maila berean daudela, hala nola, adina, egiten duten jarduera, funtzioaren baten denbora-muga.

Horrek guztiak esan nahi du giza dimentsioa ez dutela definitzen gaitasun, neurri edo prestazio batzuen bitartez, baizik eta modu globalagoan hartu behar den kontua dela.

Irisgarritasun Planaren bidez lortu beharreko helburu nagusia pertsona ororentzako diseinuaren kultura berri hori garatzea izan behar da, eta aukera-berdintasun eraginkorra lortzeko estrategiarik onena.

5.2.- MUGIKORTASUNA HOBEKUNTZA

Gainerakoekin harremanak izateko, ondasun eta zerbitzu desberdinetara iristeko eta jarduera anizkunak garatzeko, ia beti, mugitu egin behar izaten dugu. Mugikortasuna

hobetzeko neurri hainbaten aplikazio bateratua ezinbestekoa da: batetik, joan-etorrietan erabilitako denbora murriztea ahalbidetuko dutenak eta, bestetik, ingurumenean eragindako kalteak murriztuko dituztenak. Hitz bitan, herritarren bizi-kalitatea hobetuko dutenak. Lan zail honi arazoaren beraren konplexutasuna onartuz egin behar zaio aurre, ikuspegi orokorra bistatik galdu gabe eta ekidinez “konponbide” bat ematea, baizik eta epe luzerako mugan, modu jarraian aplikaturiko neurri zehatzak proposatuz. Irudimena erabiliz, hiri-jardueraren ekimen-lerroak “girotuko” dituzten neurriak beharko dira.

Horretarako, arrazoizkoa dirudi, mugikortasunerako beharrian gutxiago izango duen hiri-eredu baten pentsatzeak. Erabilera eta jarduera maila nahikoak mantenduz (hiriguneetan) edo ezarriz (aldirietan) lortu daiteke mugikortasunerako beharrianak gutxitzea. Baliteke, baita ere, jarduera berrien ezarpena irisgarritasun egokiena duten lekuetara bideratzea, gune ezberdinekiko komunikazio egokia bermatuz eta nahitaezkoak ez diren joan-etorriak ekidinez. Hiri-egituraren hazkunderako ohiko ditugun estrategiak erabiliaz gero, aukera handia baitago sortzen diren eremu berrietan ere pilaketak sortzeko. Dauzkagun garraio-bideen ahalik eta erabilera eraginkorrenak ere helburu izan behar du, modu ezberdinetako garraio-bideen bateragarritasuna zainduz, ibilgailuen erabilera ez eraginkorra gutxituz, haien ondorio kaltegarriei aurre eginez, bide publikoen trataera hobetuz eta horniduretarako irisgarritasuna areagotuz.

Hiriguneak elementu adierazgarrienak jaso ohi ditu egungo egoerara egokitzen ez den hiri-egituran. Hiri-espazio horren kalitatea herritarren eguneroko bizitzarako berreskuratzeak esan nahi du haien elementu bereizgarrien arteko oreka lortzea, hura zeharkatzeko, baina baita bertara iristeko ere, irisgarritasuna hobetuz, eta, bestalde, zerbitzu-sektore jakin baten garapen eksklusiboa saihestuz, kalitate eskaseko irudia eman baitezake edo arazoak sor baititzake egoiliarrekin.

Gainerako auzoetan eta periferian neurri horiek aplikagarriak dira, bakoitzaren ezaugarri espezifikoekin bat etorrituz.

Garraio-eredu gisa, ingurumenean eragin orekatua duen, zentzu ekonomikoa duen eta herritarrean oinarritutako ikuspegia duen sistema iraunkorra ezartzen da. Zentroa zenbat eta gehiago hurbildu, orduan eta neurri handiagoak hartuko dira ibilgailu pribatua ez erabiltzeko, garraio kolektiboan oinarritzen ez diren joan-etorriak konpontzeko aukerak zailak baitira.

Bide-sareari dagokionez, lehendik dagoena nahi diren erabilera eta jardueretara egokitzea dakar, herriguneen arteko lotura hobetuz, garraio publikora egokituz, igarotze-

trafikoak saihestuz, ibilgailuen zirkulazioa zeharkatzen duen eremuaren ezaugarrietara moderatuz eta bide-segurtasuneko arau guztiak errespetatzeko beharraz kontzientziatuz, baita erabiltzaile guztientzat irisgarri bihurtuz ere.

Espaloien diseinurako kontutan izan beharko da haien neurriak egokiak izatea, bai bertan emango diren erabilerei begira (ibiltzea, egotea, ekipamenduetara iristea, hiri-altzariak jartzea, eta abar), baita haien irisgarritasunari begira ere (oinezkoen ibiak, beheaturiko zintarriak, eta abar).

Eragina gutxitzeko, galtzaden diseinua egiterako garaian kontutan izan da, neurritz zein formaz, ibilgailuei abiadura handiegiak ez hartzeko modukoak izatea. Era berean, egoki aparka dezaten, baldintzak jarri beharko dira espaloien zein oinezkoen pasabideen gainean gera ez daitezen lortzeko.

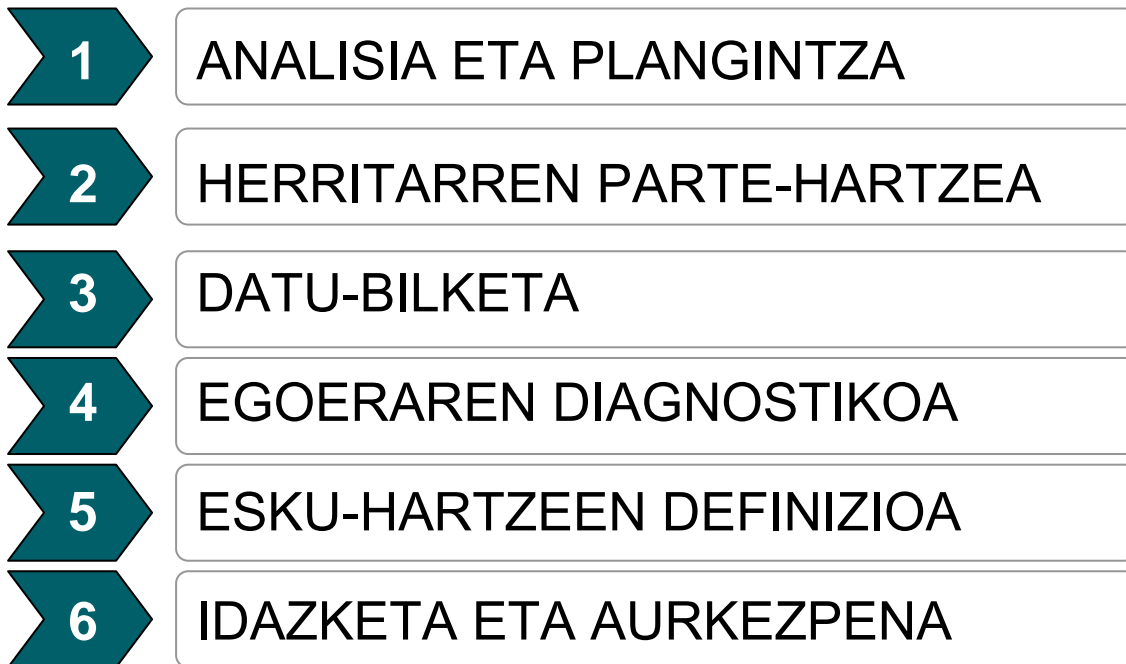
Oinezkoen joan-etorria bereziki garrantzitsua den zonaldeetan, herriguneetan bezala auzoetan ere, berariaz oinezkoentzako izango diren ibilbideak sortu beharko dira. Edo, halakorik ezin denean, erabilera mixtoa izango dutenak (oinezkoak gehi ibilgailuak); beti ere, irisgarritasun, segurtasun, zarata-maila, jarraitasuna eta oinezkoen egonaldia bermatuko duten neurriekin. Hala nola: hiri-altzari desberdinak jarriz, argiztadura zainduz, seinaleak jarriz, zoladura egokiak ipiniz, espaloiak zabalduz edo oinezkoen pasabideak bat bestearen atzetik jarriz.

Bitarteko guztien arteko bizikidetza posible dela frogatzea da kontua, guztiak baitira beharrezkoak. Gerturatzeko garen, bizi garen ingurunearekin harremanetan jartzeko aukera ematen digu. Garraiobideak erabiltzeak esan nahi du urrunagora azkarrago iristea eta komunikatzeko aukera izatea. Mugitu beharrik gabe lan egiteak, ikasteak edo ondo pasatzeak aukera ematen digu bestela posible ez liratekeen iturrietara iristeko, eta,aldi berean, azkarrago joateko, joan-etorriak saihestuz.

Haien arteko orekarik ezak intransigentzia- eta indibidualismo-egoerak eragiten ditu gizartean, eta hori hirietan islatzen da ibilgailuek inbaditzen dituztenean edo herritarren artean beharrezko komunikaziorik ez dagoenean, hain zuzen ere hiriak bizikidetzarako zentro gisa hazi zirenean.

6.- ERABILITAKO METODOLOGIA

Behin Irisgarritasun Unibertsaleko Plan Integrala burutzea erabakita dagoenean egin beharreko lehenengo lana zera da: hiriak une horretan duen irisgarritasun maila ezagutzea bide publikoei, udal eraikinei, garraio azpiegiturei eta komunikazio sistemei dagozkien esparruetan..



Era berean, herritarrek beren hiri-ingurunearen irisgarritasun-mailari buruz duten iritzia jaso nahi da. Hori dela eta, landa-lan sakon bat egin aurretik, inkesta bat prestatzen da herritarrek bide publikoko irisgarritasunari, eraikinei, garraioari eta komunikazioari buruz duten iritzia jasotzeko. Era berean, udal-langileei inkesta bat egitea proposatzen da, euren lan-eremuan dibertsitate funtzionala duten pertsonetara ematen diren egoerei buruz informazioa jasotzeko.

Aldi berean, bulego teknikoak emandako informazioa aldeztu ondoren, udalerraren landa-azterketa sakona egiten da, irisgarritasunari eta konponbiderako aukerei dagokienez dauden gabeziak antzemateko. Horretarako, udalerraren baldintza geografikoak, hiri-egitura, bide-sarea, ekipamenduak, garraioak, hiri-altzariak, informazioa eta seinaleak eta abar aztertzen dira.

Landa-lanean eta inkestetan lortutako datuen arabera, antzemandako arazoak balioesten dira, eta irtenbide posibleak proposatzen dira, bideragarritasuna kontuan hartuta eta multzo integratu, koherente eta harmoniko bat lortzen saiatuta.

Behin aurkitutako arazoen garrantzia baloratuta eta lehentasunak aztertuta, beraien konponbide edo hobekuntzarako proposamenak egoten dira, dagozkien balorazio ekonomikoekin.

Etapakako Plana egiteko berriro aztertzen dira proposaturiko jarduketak, modu bateratuan. Hala jaiotzen da Irisgarritasun Planaren baitako Ekimen-Planaren lehenengo proposamena, bertan jasoz bide publikoetako, eraikinetako garraio-azpiegituretako eta komunikazio esparruetako lau-urteko plana. Plana bideragarria izan dadin, lehentasunak jaso behar ditu bere baitan, etapa ezberdinetan banatuz burutu beharreko lanak.

Lehenengo proposamen horrek kostuen estimazio bat egiten du, orokorra. Horrek aukera ematen du emaitza gisa ateratzen denaren berrikusketa egitekoa, nolabait ere, aurrekontuen oreka bilatu eta lehentasunen zerrenda argiago bat erdiesteko.

Honakoak dira lehentasunak ezartzerako garaian kontutan izaten diren irizpideak. Horien ondorioz garatuko dira ibilbide, eraikin, garraio-azpiegitura eta komunikazio sistema lehenetsiak (ikus “Lehentasunerako Irizpideak” atala):

1. Eraikin esanguratsuen inguruneak.
2. Zonalde bakoitzak aurretiaz duen irisgarritasun maila.
3. Garraio publikoaren eragin-esparruak.
4. Aurrikusitako inbertsioen programa.

Plana egikaritzean, lehentasunezko ibilbideek oinarrizko sare irisgarria osatuko dute, herriko kale eta gune garrantzitsu eta interesagarrienak lotuz. Ordea, gerta daiteke, herritarren batek berariaz eskatzen duelako-edo, ibilbide zehatz batzuen gain jardun beharra, ekimen-planetik kanpo geratu den arren. Halako kasuak, beharra agerikoa dutelako eta presazkoak direlako, egokitu egin beharko dira, nahiz eta ekimen-planetik kanpo izan.

Ulertu behar dena zera da: planaren emaitza gisa ateratako jarduketak udalaren epe luzerako plangintzaren baitan jasota gera daitezkeela, berariazko kostua gutxituz. Hala, kaleren baten, adibidez, zoladura aldatu behar bada, lan horiek probestu daitezke irisgarritasuna ere hobetzeko, planean ezarritako irizpideak jarraotuz. Gauza bera mantenu-lanak egingo diren guneeetan. Horrela, planaren baitako kostuak eta epeak ere murriztagoak izango dira, berariaz arituta baino.

Irisgarritasun Planaren azterketa-eremua eraikitako hiria denez (dela espazio publikoetan, dela eraikinetan ere), ponarri gisa hartu diren baldintza teknikoak dira Eusko Jaurlaritzaren 68/2000 Dekretuaren V. Eranskinen jasotakoak. Halaber, Estatuko VIV/561/2010 Agindua eta 173/2010 Erret-Dekretua ere izan dira kontutan, biek eragiten baitiete obra berriei eta birgaitze obrei ere, dela espazio publikoetan (lehenak) edo eraikinetan (bigarrenak).

Irizpide orokor gisa, Plana idazterako garaian, zera hartu da espazio edo zerbitzu irisgarritzat: 68/2000 Dekretuko Eranskinetako baldintza teknikoak betetzen dituenak. Halaber, goian aipaturiko Estatuko araudiak ere hartu dira haintzat, euskal araudiak diona baino irizpide zorrotzagoak ezartzen dituen kasutan.

Aldiz, erabilgarri gisa kontsideratu dira, goiko irizpide horiek bete ez arren, mugikortasun murriztua duen pertsona batek modu autonomoan erabili ditzakeen espazio edo zerbitzuak. Erabilgarritasun irizpide horiek dira 68/2000 Dekretuaren V. Eranskinen 3.2 artikuluan jasota daudenak. Aztertzen ari garen elementuak erabilgarritasun irizpideak ere betetzen ez dituenen, ez dela irisgarria esango dugu.

Kasu batzutan, ordea, indarrean dauden araudi ezberdinek ez dute erabat finakzten teknikoki zein betebehar izan behar dituen espazio edo zerbitzu batek irisgarri izateko. Hala gertatu ohi da, batik bat, eskaintzen diren zerbitzuetako komunikazio gaietan, gerta daitekeelako araudia argitaratu ondoren aurrerapen teknologikoak gertatu izana, orokortuz pertsona orok erabiltzeko moduko zerbitzuak ematea. Halakotan, gure eskarmentua hartzen dugu oinarri proposamenak egiterako garaian. Lanean daramatzagun urteetan gaitasunak murriztuak dituztenen elkarte ezberdinekin harremanak izan ditugunez, beraien ikuspegiak jaso eta idatzi izan ditugu Irisgarritasun Planetan.

Datozen orrialdeetan, aipaturiko esparru bakoitza aztertzerako garaian erabili ohi dugun metodologia azalduko dugu.

6.1.- PARTE-HARTZEA PROZESUA

PIAU hau egiteko, lehenik eta behin, eta landa-lana egin aurretik, inkesta bat diseinatu da, ORMAIZTEGIKO herritarrek iritzia eman eta iradokizunak egin ahal izan ditzaten, udalerriko irisgarritasunari buruz, betiere kontuan hartuta herritarrek beraiek ezagutzen dituztela hobekien beren hurbileko hiri-ingurunearen gabeziak eta beharrak. Inkesta hori digitalki zabaldu zen, udalaren webgunearen bidez. Halaber, paperezko formatuan eman zitzaizen adinekoren kolektiboari. Era berean, hainbat bilera egin ziren udaleko arduradunekin, eta kultura saileko bilera bat udalerriko talde interesatu batzuekin.

Bestalde, udal-langileei zuzendutako beste inkesta bat prestatu zen, beren lan-eremuko komunikazioari buruzko informazioa lortzeko.

Zehatz-mehatz azaltzen da inkesta horien edukia, bai eta lortutako emaitzak ere Plan honetako 7. liburukian.

6.2.- HIRI - ESPAZIOA

Behin aztertu beharreko eremuaren definizioa egin denean (udaleko teknikarien lehentasunak eta irizpideak oinarri hartuta egin ohi duguna), bide publikoen analisia burutzen dugu. Hala, ibilbideak zein elementu urbanoak aztertzen ditugu espazio publikoetan. Haien irisgarritasun maila ikusita, eraldaketa eta hobekuntza proposamenak egiten ditugu, horien balorazio ekonomikoa ere eginez, batik bat ibilbide lehenetsien kasuetan.

Honako informazioa jasotzen da, fitxen eta planuen oinarrian:

- Espaloi estuak, 1,80 metro baino zabalera txikiagokoak
- Espaloirik gabeko eremuak
- Dauden plataforma bakarrak
- Bideak
- Urbanizatu gabeko tartekak
- Malden ikerketa
- Oinezko pasabide irisgarriak eta erabilgarriak
- Oinezko pasabideen gabeziak
- Arriskuguneak, kokapen edo diseinuagatik arriskua dakarten hiri-altzariak
- Zoladuren tipologia eta egoera
- Seinaleztapena

OINEZKOEN IBILBIDEAK

- Zoladura jartzea/berritzea
- Espaloia eraikitzea/berreraikitzea
- ▼ Ibilgailuentzako ibia berreraikitzea
- Espaloia zabaltzea
- Berurbanizazio lanak

OINEZKOEN IBIAK

- Esku-harterik gabeko ibia
- Zoladura aldatzea
- Zoladura jartzea
- Ibia berreraikitzea
- Ibia eraikitzea lehendik dagoen pasabidean
- Ibia eraikitzea proposaturiko pasabidean
- Zebra-bidea pintatzea
- Galtzada goratuko pasabidea

OINEZKOENTZAKO SEMAFOROAK

- Esku-harterik gabeko semaforoa
- Semaforoa lekuz aldatzea
- Semaforoari soinua jartzea
- Semaforoa tokiz aldatu eta soinua jartzea

ESKAILERAK / ARRAPALAK

- Eskailera egokitzea
- Maila bakarreko eskailera kentzea
- Arrapala egokitzea
- Arrapala eraikitzea
- Igogailua jartzea

SANEAMENDUA

- ✦ Sareta aldatzea
- Sareta lineala aldatzea
- Sareta lineala jartzea

HIRI-ALTZARIAK LEKUZ ALDATZEA

- ◆ Eserlekua
- ◆ Zakarrontzia
- ◆ Edukinontzia
- ◆ Lurperatutako edukinontzia
- ◆ Informazio-panela
- ◆ Bizikleta aparkalekua

INSTALAZIOAK LEKUZ ALDATZEA

- ◆ Kale-argia
- ★ Konexiodun zutoina
- ★ Konexiorik gabeko zutoina
- ★ Instalazioen armairua
- ★ Iturria
- ★ Sute-ahoa

ZERBITZUAK LEKUZ ALDATZEA

- Postontzia
- Telefono kabina
- Taxi telefonoa
- TAO makina
- Komun publikoa (kabina)
- Kioskoa
- Tabernetako terraza/etxola

ELEMENTU BERDEAK LEKUZ ALDATZEA

- Zuhaitz-txorkoa
- Jardinera
- Elementu apaingarria

TRAFIKO ELEMENTUAK LEKUZ ALDATZEA

- Mutiloia
- Trafikoarentzako seinalea
- Trafikoarentzako semaforoa
- Autobus geltokiko zutoina
- Markesina

LAGUNTZA ETA/EDO SEGURTASUNA

- Eskudela jartzea
- Baranda lekuz aldatzea
- Baranda jartzea
- ▼ Arriskuak (edo obrak) zoladuran adieraztea
- ▼ Fazada alboko ibilbidea zoladura bidez adieraztea
- ▼ Oinezkoen pasabideari dagokion seinalea jartzea
- ▼ Oinezko eremuaren sarreran seinalea jartzea
- Ⓟ Jarleku erreserbatua

- Hiri-elementuak
- Hiri-altzariak
- Txorkoen babesak
- Soinudun semaforoak
- Eskudelen gabeziak
- Obra lanak eta bestelako elementuak

Kale-tarte bat irisgarria den ala ez ikusteko honakoak aztertuko dira: espaloien ezaugarriak (zabalera, tipologia, zoladura), maldak eta hiri-altzarien diseinua eta kokapena.

Jarduketa-proposamenak egiten direnean ondorio hauek izan ditzakete: espaloiak zabaltzea (ala eraikitzea, ez daudenean), hiri-altzariak lekuz aldatzea, kaleen urbanizazioa edo kaleak plataforma bakar bihurtzea.

Proposamen horiek guztiak prezioen datu-basearekin, berariaz sortuta daukagun hiri-inguruneen egokitzapenerako prezioen datu-basearekin, gurutzatzen dira. Hala, kale-tarte bakoitzaren egokitzapenerako aurrekontua lortzen dugu eta, horien oinarrian, lehenetsi diren ibilbilbide guztien egokitzapenerako aurrekontu orokorrak ere lortzen dira. Hala burutzen da bide publikoetako ekimen-planarentzako aurrekontua.

Ondoren, lortu diren emaitzak aztertzen dira, begirada orokorrarekin. Orduan, kostuak jada ezagututa, lehenetsitako kale-tarteen birdefinizio bat burutzen da, aukera emanten duena, dauden baliabideen oinarrian, lau urteko planaren baitan jasoko diren kale-tarte zehatzak definitzeko. Plan horren baitan jaso gabe gertatzen diren tartearak, planaren ondorengo faseetan burutzeko geratzen dira.

6.3.- ERAIKINAK

Udalaren jabegokoak diren eraikinak aztertzen dira, gaur egun duten irisgarritasun mailaren diagnostikoa egiten zaielarik. Ondoren, kasu bakoitzerako proposamenak egiten dira, berariaz. Proposamen horiek ekonomikoki baloratzen dira. Analisi horren guztiaren ondorioz, eraikin bakoitzerako proposamen zehatza lortzen da, bertan proposaturiko jarduketaren aurrekontu propioarekin.

Irizpide orokor gisa zera hartzen da: proposaturiko jarduketa guztien ondorioz, eraikina irisgarri bihurtzea. Hala, eraikinean egin beharreko egokitzapenak eraikina beraren osotasunean egin beharrekoak direla, zatikako lanak saihestuz.

Udaleko teknikariek aztergai diren eraikinetako planoak ematen dizkigutenean hasten da analisi honen guztiaren prozesua. Ondorioz, eraikin bakoitzerako, txosten tekniko bat sortzen da, honako informazioa jasotzen duena:

- A. Diagnostikoa eta egungo egoeraren balorazioa
- B. Konponbiderako proposamenak
- C. Proposatu diren konponbideen balorazio ekonomikoa

Datu horiek guztiak eraikinaren ikuskaritzarako fitxetan biltzen dira. Fitxa hori eraikinaren eremu edo esparru desberdinen arabera dago banatua. Hala, esparru horietako bakoitzaren baitan dauden kategoriak aztertzen dira, aplikagarri den araudiaren araberrako parametro guztiak jasoz.

1. **KANPOKALDEA:** Eraikinaren baitako espazioa den arren, kanpokaldean dagoena da, bide publikoen eta eraikinerako sarreraren artean dagoena.

Esparruak	Kategoriak
1.1. Sarrera nagusia - beste sarrerak	1.1.1. Ibilbidea
	1.1.2. Kanpoko atea
1.2. Kanpoko espazioak	1.2.1. Ibilbidea
	1.2.2. Aparkaleku erreserbatua
	1.2.3. Harmailak
	1.2.4. Kirol-pista
	1.2.5. Igerilekua

- 2. ERAIKINERAKO SARRERA:** Atal honetan aztertzen da eraikinaren barrukalderako sarrera. Kasu batzutan, zuzenean gertatuko da kaletik. Besteetan, aldiz, goian aipaturiko kanpokaldeko espazioetatik.

Esparruak	Kategoriak
2.1. Ate nagusia / bestelako ateak	2.1.1. Ibilbidea
	2.1.2. Atea

- 3. ERAIKINAREN BARRUKALDEA:** Hemen aztertzen dira eraikinaren barruko ibilbide guztiak eta baita gelak ere, nahiz eta batzuk erabilera publikorik ez izan.

Esparruak	Kategoriak
3.1. Harrera	3.1. Harrera
3.2. Ibilbide horizontala	3.2. Ibilbidea
3.3. Ibilbide bertikala	3.3.1. Igogailua
	3.3.2. Eskailera
	3.3.3. Arrapala
	3.3.4. Atea
3.4. Gelak eta aretoak	3.4.1. Erabilera komuneko gela
3.5. Komunak	3.5.1. Komun egokitua
	3.5.2. Egokitu gabeko komuna
3.6. Aldagelak eta dutxak	3.6.1. Aldagela egokitua

Ikuskaritzako fitxan jasotako datuekin, plano gainean marraztutako eraberritze-proposamenak egiten dira eta, horien oinarrian, egin beharreko lanak zehazten. Txostenetan, esparru eta kategoria bakoitzerako deskribapenak jasotzen dira, proposamen zehatzekin batera, irisgarritasunarekin harremana duen edozein gai ikusten delarik ere.

Proposamen horiek guztiak prezioen datu-basearekin gurutzatu eta eraikinaren egokitzapenerako aurrekontua lortzen da. Lanaren emaitza osoa eraikin bakoitzaren txostenean jasotzen da.

6.4.- GARRAIOA

Garraio-azpiegituren analisiaren baitan honakoak jasotzen dira: garraibide publikoak zerbitzatzen dituzten elementu finakoak, hala nola, markesinak eta geralekuen seinale bertikalak. Horien kokapena eta diseinua aztertzen dira eta egokitzapenerako behar dituzten lanak proposatzen. Halaber, aparkaleku erreserbatuen kokapena eta diseinua aztertzen dira, erabilera publikoa dutenean. Herrian zehar kokatzen diren lekuen inguruko azterketa eta proposamenak ere egiten dira.

Udalak bere jabegokoak dituen bestelako garraio-azpiegiturak dauden kasuetan, horiek ere eztertzen dira, adibidez, udalaren baitako autobus zerbitzuetako ibilgailuak. Kasu horietan, ibilgailuetarako sarreraz gain, barruan dauden elkarrekintzarako sistemak ere aztertzen dira.

Hasteko, azpiegitura horietako guztietako elementuen datuak biltzen dira. Datu horiek, berariaz sorturiko fitxen bidez biltzen dira.

Aztertu diren elementuak, irisgarritasun araudiak ezertzen dituen alderdi guztien gain aztertzen dira, kokapenari, seinaleztapenari eta jasotzen duten informazioari dagokionean. Kasu batzutan, araudia lausoa denetan, Pertsona Ororentzako Diseinuaren irizpideak ere izaten dira kontuan.

Azkenik, analisi hori paperera eramaten da, txosten moduan, Irisgarritasun Planaren baitako Garraio-sistemei dagokion liburukian jasoz proposamen oro.

6.5.- KOMUNIKAZIOA

Azkenik, komunikazioaren gaia dago. Ez da esparru independente bat, gainerakoetan (bide publikoetan, eraikinetan eta garraioan) zeharka agertzen dena baizik. Hala, esparru bakoitzeko analisia egiten denean kontutan izaten dira: seinaleztapen grafiko eta akustikoa bide publikoetan zein eraikinetan eta autobus geltokietan. Analisi horren ondorioz proposatzen diren hobekuntzak dagokion esparruan biltzen dira, helburu bakarrarekin: esparru horretarako egiten diren proposamenak osoak izan daitezela (dagozkien komunikazio lanak ere beraietan jasoz). Halere, berariazko liburuki bat ere egiten da, komunikazioaren arazoari ikuspegi propio bat edukitzeko aukera emanez.

7.- ARAUDIA

Europar Batasunaren baitan, **Oinarrizko Eskubideen Gutuna** da aipatzekoa (2007/C 303/01. 2007ko abenduaren 14koa) . Haren 26. artikuluan jasotzen da, gaitasun murrizteko pertsonen integrazioari dagokionean, autonomiarako, gizarte-integraziorako, integrazio profesionalerako eta bizitza kolektiboan parte-hartzeko eskubidea bermatze aldera, neurri positiboetarako duten eskubidea.

Jarraian, irisgarritasunaren esparruan aplikagarria den estatu-mailako eta autonomia-mailako araudiaren zerrenda ez-zehatza ematen da:

Estatu mailan:

-. 51/2003 Legea, gaitasun murriztuko pertsonen aukera berdintasunari, diskriminaziorik ezari eta irisgarritasun unibertsalari buruzkoa.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-22066>

-. 1417/2006 Errege-Dekretua, abenduaren 1ekoa, gaitasun murriztuko pertsonen aukera berdintasunean, diskriminaziorik ezean eta irisgarritasunean gerta daitezkeen kexa zein erreklamazioak konpontzeko sistema arbitrala ezartzen duena.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2006/12/01/1417>

-. 39/2006 Legea, abenduaren 14koa, dependentzia egoeran dauden pertsonen Autonomia Pertsonala eta Zaintza Sustatzekoa.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2006-21990>

-. 3/2007 Lege Organikoa, maiatzaren 22koa, gizon eta emakumeen arteko benetako berdintasunarena.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-6115>

-. 11/2007 Legea, ekainaren 22koa, herritarren Zerbitzu Publikoetarako irisbideelektronikoarena.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-12352>

-. 27/2007 Legea, otsailaren 23koa, Espainiako zeinu-hizkuntzak aintzat hartzen dituen, eta gorren, entzumena murriztuta dutenen eta gorritsuen ahozko komunikaziorako laguntza-tresnak arautzen dituen.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-18476>

-. 49/2007 Legea, abenduaren 26koa, gaitasun murriztuko pertsonen aukera berdintasunean, diskriminaziorik ezean eta irisgarritasunean gerta daitezkeen arau-hausteen zigor-erregimena ezartzen duena.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22293>

-. 55/2007 Legea, abenduaren 28koa, Zinemarena, aretoetarako sarbide fisikoaz gain, bertan erakusten diren lanen irisgarritasunerako neurri ezberdinak jasotzen dituen.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22439>

-. 56/2007 Legea, abenduaren 28koa, Informazio-gizartea sustatzeko neurriena. Interneteko webguneetara sartzeko irisgarritasunari buruzko neurriak jasotzen ditu, gaitasun murrizteko edo adineko pertsonen sarbidea bermatzen duena.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22440>

-. 366/2007 Errege - Dekretua, martxoaren 16koa, Gaitasun murrizteko pertsonen Estatuko Administrazio Orokorrarekin dituzten harremanetan irisgarritasunerako eta diskriminazioa ekiditeko baldintzak jartzen dituen.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-6239>

-. 505/2007 Errege- Dekretua, apirilaren 20koa, espazio publiko hiritartu zein eraikinetarako irisgarritasunaren eta diskriminaziorik ezaren oinarritzko baldintzak ezartzen dituen, gaitasun murrizteko pertsonentzat.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-9607>

-. 1494/2007 Errege - Dekretua, azaroaren 12koa, gaitasun murriztuko pertsonen teknologiarako eta informazioaren gizarteak eskainitako produktu eta zerbitzuetarako zein gizarte-komunikabideetarako duten irisbidea arautzen duena.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-19968>

-. 1544/2007 Errege - Dekretua, azaroaren 23koa, gaitasun murrizteko pertsonen garraibide ezberdinetarako irisbidea izateko irisgarritasun baldintza oinarritzkoak

ezartzen dituen. Bestelako neurrien aretan, garraibide publikoetako zerbitzuen egokitzapenerako neurriak ere derrigorrezko bihurtzen ditu.

-. 1612/2007 Errege- Dekretua, abenduaren 7koa, botoa modu irisgarrian emateko aukera arautzen duena. Bereziki, ikusmen arazoak dituzten pertsonei bideratua da.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2007/BOE-A-2007-21089-consolidado.pdf>

-. INT/3817/2007 Agindua, abenduaren 21ekoa, goian aipaturiko Erret-Aginduak ezarritakoaren garapen gisa, boto irisgarriaren eskubidea bideratzeko prozedura zehazten du.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2007/12/21/int3817>.

-. 1544/2007 Errege-Dekretua, azaroaren 23koa, desgaitasuna duten pertsonentzako garraibideetan sartzeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunaren eta diskriminaziorik gabe oinarritzko baldintzak arautzen dituena.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-20785>

-. Gaitasun Murrizteko Pertsonen Eskubideei buruzko Konbentzioa eta Konbentzioaren Borondatezko Protokoloa Berresteko Tresnak (2008ko apirilaren 21eko EAO, 96 zenbakiduna, eta 2008ko apirilaren 21ko EAO, 97 zenbakiduna, hurrenez hurren).

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2008-6963>

-. 1671/2009 Errege - Dekretua, azaroaren 6koa, zeinaren bidez 11/2007 Legea, ekainaren 22koa, garatzen den, alegia, herritarren Zerbitzu Publikoetarako irisbide elektronikoarena.

<https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-18358>

-. 1/2009 Legea, martxoaren 25ekoa, zeinaren bidez 8/1957 Legea, ekainaren 8koa, Erregistro Zibilar buruzkoa, eta 41/2003 Legea, azaroaren 18koa, eraldatzen diren. Lehenak, gaitasun murrizteko pertsonen gaitasun-galtzearen, zaintza-arduren eta babesturiko ondasunen administrari gain eragiten du. Bigarrenak, helburu berarekin, Kode Zibila eta Epaietaratzeko Zibilaren Legeko zerga-araudiaren gain eragiten du.

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/03/25/1>

-. 25/2009 Legea, abenduaren 22koa, bestelako hainbat lege eraldatzen dituen, jardueri eta haietan parte-hartze askea bermatu eta egokituz.

<https://www.boe.es/eli/es/l/2009/12/22/25>

- 173/2010 Errege Dekretua, otsailaren 19koa, martxoaren 17ko 314/2006 Errege Dekretuak onartutako Eraikuntzaren Kode Teknikoa aldatzen duena, irisgarritasunari eta desgaitasuna duten pertsonen diskriminaziorik ezari dagokienez.

<https://www.boe.es/eli/es/rd/2010/02/19/173>

- VIV/561/2010 Agindua, otsailaren 1ekoa, espazio publiko urbanizatueta sartzeko eta horiek erabiltzeko irisgarritasunari eta diskriminaziorik ez izateari buruzko oinarriko baldintzen dokumentu teknikoak garatzen duena.

<https://www.boe.es/eli/es/o/2010/02/01/viv561>

- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-13488

Autonomia Erkidego mailan:

- 20/1997 Legea, abenduaren 4koa, Irisgarritasuna Sustatzekoa.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2012/BOE-A-2012-541-consolidado.pdf>

- 68/2000 Dekretua – apirilaren 11koa, hiri-inguruneen, espazio publikoen, eraikinen eta informazio eta komunikazioko sistemen irisgarritasun-baldintzei buruzko arau teknikoak onartzen dituena.

https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/contenidos/decreto/bopv200002494/es_def/index.shtml

- 256/2000 Dekretua – 2000ko abenduaren 5koa. Dekretu honen bidez, ibilgailua aparkalekuan uzteko ezinduentzako txartela arautu eta Europako Batasuneko estandarri egokitu da.

<https://www.legegunea.euskadi.eus/eli/es-pv/d/2000/12/05/256/dof/eus/html/webleg00-confich/eu/>

- 126/2001 Dekretua – uztailaren 10ekoa, Garraioan Irisgarritasun-Baldintzei buruzko Arau Teknikoak onesten dituena.

<https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/bopv2/datos/2001/07/0104201a.pdf>

- 42/2005 Dekretua – 68/2000 Dekretuaren aldaketa uztailaren 10ekoa, Garraioan Irisgarritasun-Baldintzei buruzko Arau Teknikoak onesten dituenak.

<https://www.euskadi.eus/bopv2/datos/2005/03/0501181a.pdf>

- 2/2006 Legea –ekainaren 30ekoa, lurzoruari eta hirigintzari buruzkoa.

<https://www.euskadi.eus/y22-bopv/es/p43aBOPVWebWar/VerParalelo.do?cd2006003776>

- 10/2007 Legea, ekainaren 29koa, Desgaitasuna duten Pertsonen Laguntzeko Txakurrei buruzkoa.

<https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-16753-consolidado.pdf>

I. ERANSKINA – Oinarrizko Bibliografia

PIAU EUSKADI. PLANES INTEGRALES DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ENTIDADES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO. Pautas y orientación para su redacción. 1 Edición Junio 2023

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS. AYUNTAMIENTO DE MADRID. VERSIÓN 2022”

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOAN IRISGARRITASUNAREN ARLOAN INDARREAN DAGOEN ARAUDI TEKNIKO APLIKATZEKO GIDA. 2012

*ACCESIBILIDAD EN LOS ENTORNOS PÚBLICOS URBANIZADOS
Gobierno de España. Ministerio de Vivienda. 2010*

*HIRI ANALISIRAKO MANUALA. GENEROA ETA EGUNEROKO BIZITZA
Hiria Kolektiboa. Eusko Jurlaritzza-Gobierno Vasco. 2010*

*LIBRO BLANCO DEL DISEÑO PARA TODOS EN LA UNIVERSIDAD.
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. Fundación ONCE. 2007*

*GUIA DE ACCESIBILIDAD PARA EL COMERCIO Y LA HOSTELERIA
Cámara de Comercio de Murcia. 2007*

*DISEÑO URBANO. ACCESIBILIDAD Y SOSTENIBILIDAD.
Instituto Monsa de Ediciones. 2007*

*MANUAL DE ACCESIBILIDAD INTEGRAL PARA LAS EDIFICACIONES ADMINISTRATIVAS ADSCRITAS A LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO.
Ministerio de Trabajo e Inmigración. 2007*

*MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA HOTELES.
Real Patronato sobre Discapacidad. Paradores de Turismo de España, S.A. 2007*

GUIA PARA LA ELIMINACION DE LAS BARRERAS DE COMUNICACIÓN = GUIA PARA A ELIMINACION DAS BARREIRAS DE COMUNICACION

Federación de Asociaciones de Xordos do Pais Galego. 2007

MANUAL DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA FORMACIÓN DE ENCARGADOS DE OBRAS Y OFICIALES DE PRIMERA. Fundación Laboral de la Construcción. 2007

BARES Y RESTAURANTES ACCESIBLES PARA TODAS LAS PERSONAS. Fundación ONCE. Federación Española de Hostelería. 2007

BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD UNIVERSAL. SOCYTEC S.L. Junta de Comunidades de Castilla - La Mancha. 2007

CATÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS Fundación Fernando González Bernáldez. 2007

DECÁLOGO DE BUENAS PRÁCTICAS EN ACCESIBILIDAD TURISTICA Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. 2007

ACCESIBILIDAD A LOS MEDIOS AUDIOVISUALES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD – AMADIS 2006.

ACCESIBILIDAD DE CAJEROS AUTOMÁTICOS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS. Fundació Barcelona Digital. 2006

CURSO DE TURISMO ACCESIBLE. Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 2006

MANUAL DE ACCESIBILIDAD GLOBAL PARA LA FORMACIÓN Fundación ONCE. AENOR. 2006

EL HOTEL ACCESIBLE. GUÍA PARA SU DISEÑO, ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2006

PROTOCOLO ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Fundación ONCE. 2006

LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS: DIAGNÓSTICO Y SOLUCIONES. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. IMSERSO. 2006

LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN LOS MUNICIPIOS: GUÍA PARA UNA POLÍTICA INTEGRAL DE PROMOCIÓN Y GESTIÓN. ACCEPLAN.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2005

COMO HACER CASAS RURALES ACCESIBLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA PREDIF. 2005

MANUAL PARA UN ENTORNO ACCESIBLE

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Real Patronato sobre Discapacidad. 2005

PREGUNTAME SOBRE ACCESIBILIDAD Y AYUDAS TÉCNICAS

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2005

MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL A LOS ENTORNOS

Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad – CERMI. 2005

GUIA ACCESIBLE DEL VIAJERO CON MOVILIDAD Y/O COMUNICACIÓN REDUCIDAS

Editorial Polibea. 2004

ACCESIBILIDAD EN EDIFICIOS DE USO PÚBLICO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO: INFORME EXTRAORDINARIO DE LA INSTITUCION DEL ARARTEKO AL PARLAMENTO VASCO. ARARTEKO

SIIS-Centro de Documentación y Estudios. 2003

ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO FISICO PARA PERSONAS CON CEGUERA O DEFICIENCIA VISUAL.

Organización Nacional de Ciegos Españoles, Dirección de Autonomía Personal y Bienestar Social. 2003

LA PRÁCTICA MUNICIPAL EN EL AMBITO DE LA ACCESIBILIDAD

Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 2003

LIBRO BLANCO: POR UN NUEVO PARADIGMA, EL DISEÑO PARA TODOS, HACIA LA PLENA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 2003

LIBRO VERDE: LA ACCESIBILIDAD EN ESPAÑA: DIAGNOSTICO Y BASES PARA UN PLAN INTEGRAL DE SUPRESION DE BARRERAS.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012: POR UN NUEVO PARADIGMA, EL DISEÑO PARA TODOS, HACIA LA PLENA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2003

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD A LOS PARQUES NACIONALES ESPAÑOLES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA. Organismo Autónomo Parques Nacionales. 2003

TURISMO ACCESIBLE

Comité Español de Representantes de Personal con Discapacidad – CERMI. 2003

LA ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS Y URBANISTICAS: UN RETO SOCIAL DEL SIGLO XXI

Fundación Dragados y Asociación de Periodistas Europeos. 2002

DE LA CIUTAT SENSE BARRERES A LA CIUTAT PER A TOTHOM.

Diputació de Barcelona.2002

GUIA TECNICA DE ACCESIBILIDAD EN LA EDIFICACION 2001

Ministerio de Fomento; Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. 2001

GUIA PARA LA REDACCION DE UN PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 2000

GUIA BASICA PER A LA REDACCIO D'UN PLA D'ACCESSIBILITAT MUNICIPAL:(VIA PUBLICA I EDIFICACIO)

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 2000

MANUAL DE VADOS Y PASOS PEATONALES.

Escuela Libre Editorial. Fundación ONCE. 2000

MANUAL SOBRE ACCESIBILIDAD Y VIDA COTIDIANA SINPROMI. 2000

PLAN ESTATAL DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Fomento / Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales / Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI). 1999

LOS BENEFICIOS DE RENUNCIAR A LAS BARRERAS: ANALISIS ECONOMICO DE LA DEMANDA DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTONICA EN LAS VIVIENDAS.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Secretaria General de Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales. 1999

ANALISIS COMPARADO DE LAS NORMAS AUTONOMICAS Y ESTATALES DE ACCESIBILIDAD.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1999

MANUAL TECNICO PARA LA ACCESIBILIDAD EN LOS AEROPUERTOS

Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). 1998

ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS PUBLICOS Y EDIFICACION: GUIA PARA LA APLICACION TECNICA DE LA LEY DE PROMOCION DE LA ACCESIBILIDAD Y SUPRESION DE LAS BARRERAS ARQUITECTONICAS, URBANISTICAS Y DE LA COMUNICACION EN CANTABRIA.

Gobierno de Cantabria, Consejería de Sanidad, Consumo y Bienestar Social. 1997

ACCESIBILIDAD Y SUPRESION DE BARRERAS: EL METODO Y PROCEDIMIENTO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, IMSERSO. 1996

LA DISCAPACIDAD EN EL SIGLO XXI: PLAN DE ACCION: UNA PROPUESTA DE FUTURO

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1996

MANUAL DE ACCESIBILIDAD ARQUITECTÓNICA.

Generalitat de Valencia, Conselleria de Trabajo y Asuntos Sociales, Dirección General de Servicios Sociales. 1996

CONCEPTO EUROPEO DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales; Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas. 1996

CURSO BASICO SOBRE ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO: EVITACION Y SUPRESION DE BARRERAS ARQUITECTONICAS, URBANISTICAS, EN EL TRANSPORTE Y EN LAS TELECOMUNICACIONES.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1996

MANUAL DE ACCESIBILIDAD

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1995

MANUAL DE ACCESIBILIDAD A HOTELES PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

Real Patronato de Prevención y de Atención a Personas con Minusvalía. 1994

ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS CON CEGUERA O DEFICIENCIA VISUAL.

Organización Nacional de Ciegos Españoles, Sección de Acción Social e Integración Laboral .1994

MANUAL EUROPEU PER A UN ENTORN URBANITZAT ACCESSIBLE

Generalitat de Catalunya, Departament de Benestar Social. 1992

ESTUDIO DE VIABILIDAD PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD DE LA RED DEL METRO DE BARCELONA.

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, INSERSO. 1992

ACCESIBILIDADE O MEDIO FISICO. COLEXIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE GALICIA

Xunta de Galicia, Conselleria de Traballo e Servicios Sociais, Direccion Xeral de Servicios Sociais. 1992

ACCESIBILIDAD AL MEDIO URBANO PARA DISCAPACITADOS VISUALES. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid (COAM). 1992

PARA UNA ARQUITECTURA ACCESIBLE: GRUPO PROYECTOS LUIS P. CARNICERO, 1991: VILLAS PARA LAURA

Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (C.E.A.P.A.T.).1991

CRITERIOS BASICOS PARA LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD Y HABITABILIDAD EN EL MEDIO URBANO

Federación Española de Municipios de Provincias. FEAMP. 1991

EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Ministerio de Asuntos Sociales, Instituto de Migraciones y Servicios Sociales. 1989.

