REDACCIÓN DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD EN LAS ESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA DE ETS-RFV

PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARTICULARES

euskal trenbide sarea

Contenido

1. ANTECEDENTES 3
2. OBJETO DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS PARTICULARES 4
3. RELACIONES ENTRE ETS Y EL CONSULTOR. DEFINICIONES 5
4. ADECUACIÓN A LA NORMATIVA 6
5. ALCANCE DEL ESTUDIO 7
6. METODOLOGÍA..... 7
   5.1.- FASE I. INVESTIGACIÓN 8
   5.2.- FASE II. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL 9
   5.3.- FASE III. DISEÑO DE PROPUESTAS Y SU VALORACIÓN ECONÓMICA.....10
7. CONTENIDO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD: 11
8. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL 12
9. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS 13
10. CONTENIDO DE LA OFERTA ..... **¡Error! Marcador no definido.**
11. ENCUADERNACIÓN.....13
12. VALORACIÓN Y ABONO DE LOS TRABAJOS REALIZADOS 13
13. PRESUPUESTO DEL CONTRATO.....13
14. ANEXO I: LISTADO DE ESTACIONES.....14

1. ANTECEDENTES

En cumplimiento del art 13 de la Ley 20/1997 de 4 de diciembre, cada entidad pública deberá proveerse de un plan cuatrienal para la promoción de la accesibilidad que incluya el conjunto de sus espacios exteriores, edificios, infraestructuras y servicios de uso o servicio público. Esta ley indica que:

"1. Para garantizar y promover la accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificios, transportes y sistemas de información y comunicación ya existentes, de titularidad, uso o servicio público, el Gobierno Vasco, las Diputaciones Forales, las Ayuntamientos y demás entidades públicas elaborarán programas cuadrienales para la promoción de la accesibilidad. Su objeto será la adaptación progresiva de los elementos mencionados a las condiciones de accesibilidad previstas en esta ley y en sus normas de desarrollo.

"2. Los programas para la promoción de la accesibilidad constarán de los siguientes documentos:

a) Catálogo con el inventario de los espacios exteriores, edificación, transporte y comunicación objeto de adaptación.

b) Orden de prioridades de las actuaciones, que tendrá en cuenta la mayor eficiencia y afluencia de personas.

c) Programa económico-financiero, determinando las previsiones económicas destinadas a la realización de las adaptaciones.

d) Calendario de ejecución de las adaptaciones.

En el año 2013, ETS redactó el Plan de Accesibilidad para las estaciones de la red ferroviaria vasca que fue aplicado entre los años 2014 y 2017. Actualmente, ETS dispone un Plan de accesibilidad 2019-2022 y muchas de las recomendaciones y actuaciones previstas en el Plan han sido una realidad durante estos años.

Los planes de accesibilidad iniciales se centraron especialmente en la eliminación de las barreras arquitectónicas de las estaciones. Actualmente procede incorporar de manera detallada las necesidades de viajeros con necesidades diferentes a la movilidad física, detectando necesidades que afecten a personas con problemas sensoriales o cognitivos. ETS ha implantado en sus estaciones los sistemas de guiado NAVILENS y el servicio de video interpretación SVISUAL, que, pese a no estar recogidos en el Plan de accesibilidad vigente, son de gran utilidad para facilitar el viaje a las personas con problemas de visión o con discapacidad auditiva. Pero queda aún pendiente el análisis de otro tipo de dificultades que es preciso incorporar, revisando incluso la web de ETS o la información al viajero.

Además, la empresa TRION realizó en 2018 un inventario de puntos negros de las estaciones de ETS, que mediante un modelo de fichas individualizadas analiza también las actuaciones que facilitan el uso de las estaciones en igualdad de

condiciones desde la perspectiva de género. Fruto de dicho análisis, se editó en 2021 el Libro Blanco de la Igualdad de ETS.

Por otra parte, el Pleno del Consejo Vasco para la promoción de la Accesibilidad, en sesión celebrada el 11 de diciembre de 2019, aprobó por unanimidad el documento "Estrategia Vasca de Accesibilidad Universal", que recoge el compromiso de superar el concepto de accesibilidad como eliminación de barreras para las personas con discapacidad por un concepto más amplio que garantice que todos los entornos, procesos, productos, servicios y comunicaciones sean plenamente accesibles, usables y comprensibles para todas las personas.

El 21 de julio de 2021, ISEK-Consejo Vasco para la promoción de la Accesibilidad aprobó el Plan de Acción de la Estrategia de Accesibilidad de Euskadi, que define varias iniciativas de aplicación en el ámbito de este ente.

Por todo lo anteriormente expuesto, ETS considera necesario realizar una redacción innovadora del Plan de accesibilidad, para analizar desde la perspectiva de género y la accesibilidad universal las modificaciones que se hayan podido producir en las diversas normativas que son de aplicación, así como las innovaciones tecnológicas que puedan facilitar el viaje y las aplicaciones puestas en marcha por otros operadores y gestores ferroviarios, de manera que se obtenga un documento útil para establecer criterios y prioridades de actuación para los próximos años.

2. OBJETO DEL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TECNICAS PARTICULARES

El objeto del presente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares es el de establecer las condiciones técnicas que han de regir la adjudicación y, en su momento, la realización de los trabajos para la redacción del Plan de Accesibilidad de las estaciones de la red ferroviaria de ETS-RFV, de manera que sirva como documento estratégico de aplicación en los proyectos y obras a realizar en el ente durante el periodo 2024-2028.

Este plan servirá para conocer la situación real de las estaciones respecto a sus condiciones de accesibilidad, aportando las bases para solucionar los problemas detectados y convertir estos entornos en más amables para todos sus usuarios. Además, se marcarán las directrices y prioridades, siendo referencia de trabajo para las futuras actuaciones y proyectos de ETS y servir para programar y planificar las estrategias técnicas y económicas para su ejecución.

Este objetivo se conseguirá a través de los distintos pasos:

- Detectar y diagnosticar el estado actual de la accesibilidad en las estaciones.
- Integrar la perspectiva de género y de accesibilidad universal.

- Proponer actuaciones para que los entornos sean plenamente accesibles, usables y comprensibles por todas las personas.
- Ofrecer soluciones de accesibilidad con una repercusión amplia en los usuarios y con un coste razonable.
- Asesorar a los responsables en el proceso de mejora continua de la accesibilidad de sus instalaciones a través de los contenidos desarrollados en el plan.
- Establecer las pautas para la adecuación de las actuaciones, obras y proyectos que se realicen en las estaciones.
- Implantar las actuaciones exigidas en el Plan de Acción de la Estrategia de la accesibilidad Universal de Euskadi que afecten al ente.

3. RELACIONES ENTRE ETS Y EL CONSULTOR. DEFINICIONES

A los efectos de fijar las relaciones contractuales se definen las siguientes figuras jurídicas:

- PROPIEDAD.- ETS, Ente Público del Gobierno Vasco.
- RESPONSABLE DEL CONTRATO.- ETS designará un Responsable del contrato, bajo la supervisión del Director de Circulación y Gestión del Servicio.
- CONSULTOR/A.- Concursante Adjudicatario del contrato de Servicios, persona natural o jurídica que adquirirá esa condición a la firma del Contrato.
- DELEGADO/A DEL CONSULTOR/A.- Técnico Superior, designado por el Consultor para hacerse cargo de la coordinación técnica de los trabajos y representar a éste frente a ETS. Todo el equipo del Consultor dependerá del Delegado/a, quien informará directamente y cuantas veces sea requerido al Responsable del Estudio.

A petición del Responsable del contrato o sugerencia del Adjudicatario, se celebrarán reuniones referentes al desarrollo y marcha de los trabajos.

Si el Responsable del contrato observase la inadecuación de cualquiera de las personas que integran el equipo del Adjudicatario, bien porque quede patente su falta de competencia, como porque no se adapte al funcionamiento del equipo, exigirá la sustitución por persona idónea, previa comunicación por escrito.

El Adjudicatario realizará la sustitución en plazo no superior a 15 días.

Cualquier sustitución de personas o alteración de funciones o de número, que se produzca a iniciativa del Adjudicatario deberá ser previamente autorizada por el Responsable del contrato. En este caso se deberá prever un solape no menor de quince (15) días entre la persona saliente y la nueva, con objeto de evitar la falta de efectividad del equipo. Solo será de abono durante este período una de las personas citadas.

4. ADECUACIÓN A LA NORMATIVA

El Plan de Accesibilidad deberá cumplir lo dispuesto en las preceptivas normativas vigentes, con especial atención a:

- Estrategia Vasca de Accesibilidad Universal y Plan de Acción de la Estrategia de Accesibilidad Universal de Euskadi (aprobado por ISEK-Consejo Vasco para la promoción de la accesibilidad)

- Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, sobre modificación del Código Técnico de la Edificación en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

- Decreto 68/2000 de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación, y Anexos del decreto 68/2000 de Desarrollo de la Ley de Accesibilidad del País Vasco.

- Decreto 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las Normas Técnicas sobre Condiciones de Accesibilidad en el Transporte.

- Decreto 42/2005, de 1 de marzo, de modificación del Decreto por el que se aprueban las normas técnicas sobre condiciones de accesibilidad de los entornos urbanos, espacios públicos, edificaciones y sistemas de información y comunicación.

- Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad

- Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegas.

- Ley 10/2007, de 29 de junio sobre perros de asistencia para la atención a personas con discapacidad.

- Código Técnico de la Edificación.

- Plan de Acción de la Estrategia de Accesibilidad Universal de Euskadi (septiembre 2021), aprobado por ISEK-Consejo Vasco para la promoción de la accesibilidad celebrado en sesión plenaria de 21 de julio de 2021.

Así mismo, se identifican los siguientes documentos como relevantes para la elaboración del presente trabajo.

- Matriz de carencias detectadas en estaciones de ETS-Euskotren (FULCRUM, 2019).
- Informe extraordinario del Ararteko al Parlamento Vasco. Diagnóstico de Accesibilidad del sistema de transporte público en la CAPV (15 de marzo de 2011)
- Inventario de puntos negros de las estaciones (TRION 2021) y Libro Blanco de Igualdad de ETS (septiembre 2021).
- Planos de las estaciones que ETS disponga.

Así como todos aquellos que el Adjudicatario y el Responsable del contrato estimen necesario.

5. ALCANCE DEL ESTUDIO

Este proyecto alcanza a todas las estaciones de ferrocarril y metro de la red de ETS, que se dividen en las siguientes líneas:

- E1: Bilbao – Donostia
- E2: Lasarte-Oria – Hendaia
- E4: Bilbao – Bermeo
- L3: Matiko – Kukullaga
- E3: Kukullaga – Lezama
- E3A: Sondika – Lutxana
- E5: Amara - Altza

En el Anexo I se puede encontrar más detalle de las estaciones.

6. METODOLOGÍA

Desde el punto de vista metodológico, la propuesta de desarrollo del estudio debe contemplar las siguientes fases:

- Fase I. Investigación. Recopilación de datos existentes y tomas de datos en campo.

- Fase II. Análisis y diagnóstico de la situación actual.

- Fase III. Diseño de propuestas y su valoración económica. En esta fase también se precisará de trabajo de campo para la medición de las actuaciones.

6.1.- FASE I. INVESTIGACIÓN

Como se ha dicho anteriormente, esta fase comprende los trabajos de recopilación de información existente y la campaña de trabajo de campo.

6.1.1. - Información existente

Se recopilará la información existente precisa para el desarrollo del estudio.

ETS facilitará toda la documentación base para elaborar este trabajo y todos los datos que estén disponibles que se encuentran detallados en el apartado 4. Es importante recalcar que en aquellos casos en los que ETS no cuente con la información necesaria, deberá recabarse en el proceso de trabajo de campo.

6.1.2. - Campaña de trabajo de campo

La campaña de trabajo de campo constará de la siguiente toma de datos:

- Inicio del viaje en tren. Datos necesarios para las personas viajeras con necesidades especiales. Análisis de las páginas webs de ETS y Euskotren. Información al usuario de las estaciones y campañas publicitarias. Se realizará un análisis de la web de ETS en cuanto a la accesibilidad.

- Identificación de los itinerarios accesibles.

- Identificación y análisis funcional de áreas de concentración de equipamientos y zonas estanciales de gran concurrencia.

- Identificación de la comunicación accesible en las estaciones.

- Afectación de los itinerarios accesibles por los elementos vinculados a actividades comerciales.

Para el desarrollo de los trabajos será imprescindible la visita de todas las estaciones y accesos a las mismas, así como las inmediaciones a los accesos, para los que se analizará un radio de 50 metros. Se deberá realizar un reconocimiento visual exhaustivo de cada una de ellas, que permita completar una ficha descriptiva de cada una de las estaciones y accesos incorporando todos los detalles relevantes existentes, tomando como base la ficha de puntos negros de las estaciones de ETS, que deberá ser completada, modificada y mejorada en los aspectos que corresponda.

Además, atendiendo a los aspectos técnicos que esta toma de datos incluye, se elaborará una guía de evaluación pormenorizada. El personal de trabajo de campo estará perfectamente formado para llevar a cabo esta tarea.

Se deberá realizar una clasificación de las estaciones según el nivel de accesibilidad, incluyendo aquellas que dispongan de recursos adicionales como el sistema de guiado Navilens o el servicio de video interpretación SVIsual.

Por último, aparte de rellenar la correspondiente ficha, se procederá a realizar un reportaje fotográfico.

6.2.- FASE II. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

El análisis de la situación existente se llevará a cabo a partir de la explotación de la información recopilada.

En cuanto al diagnóstico, desde el punto de vista metodológico comprenderá dos subfases: la definición de objetivos y la evaluación de la situación actual en relación a dichos objetivos. En el caso de accesibilidad, el objetivo es el del cumplimiento de la Normativa vigente.

Se deberá realizar un análisis pormenorizado del estado actual de accesibilidad en todo el ámbito de actuación, así como detectar los problemas existentes en materia de accesibilidad:

- Características físicas del entorno, como:
    - Señalización direccional
    - Mapas urbanos
    - Pavimento señalizador
    - Comunicación accesible
    - Análisis funcional de los itinerarios
- Movilidad, transporte, trabajo y ocio: tipología de vías (rodadas, peatonales, mixtas), ejes principales de comunicación, transporte público, aparcamientos.
- Servicios de especial interés de la ciudad en las inmediaciones de la estación: ubicación, análisis y distribuciones relativas: edificios públicos (institucionales, salud, servicios sociales, deportivos, centros docentes, culturales, etc.), plazas, parques y jardines, zonas de especial interés turístico, cultural o de ocio, cementerios, aseos públicos, páginas webs institucionales.

- Detección de barreras globales o de mayor importancia, interés o cuya solución sea de mayor problemática.

Un informe de evaluación integral en el que se identifiquen, describan y valoren las necesidades existentes en materia de accesibilidad, y en el que se contemple el tratamiento que recibe la accesibilidad en los instrumentos y órganos de la administración local.

6.3.- FASE III. DISEÑO DE PROPUESTAS Y SU VALORACIÓN ECONÓMICA

Incluirán las medidas técnicas y de gestión necesarias para acometer los problemas detectados en el diagnóstico, así como la asignación de responsabilidades sobre su ejecución e impulso. El objetivo que se pretende es el de definir una red de itinerarios accesibles, de manera que las personas usuarias conozcan de antemano la accesibilidad en cualquier aspecto entre origen y destino de su viaje.

Los aspectos que se desarrollarán en esta fase son los siguientes:

- Propuesta de estrategias de actuación en las estaciones.

La definición de itinerarios y zonas accesibles se hará optimizando una serie de variables tales como:

- Minimizar los recorridos de los usuarios para acceder a las estaciones.

- Maximizar la accesibilidad a la cadena del transporte.

Las propuestas deberán ir acompañadas de detalles y recomendaciones constructivas, a modo de fichas, que contribuyan a la mejora de la accesibilidad. Deberán incluir, a su vez, criterios ambientales para justificar la elección de la alternativa final (materiales, tareas de mantenimiento, afección sobre el entorno…)

Deberá redactarse también un plan de formación para el personal, así como cualquier otra exigencia del Plan de Acción de la estrategia Vasca de accesibilidad Universal que nos afecte.

-Estimación de costes, priorización y establecimiento de programación temporal y plan de etapas.

Se planificarán las actuaciones mediante un desarrollo coherente, equilibrado y progresivo. Para ello deberán jerarquizarse las propuestas y las intervenciones en accesibilidad que se ejecutarán por etapas en función de los criterios de prioridad que se establezcan.

Deberá incluirse una valoración económica de las acciones propuestas y plazo de actuación. Se incluirá la siguiente información:

- Presupuesto por cada actuación
- Presupuesto por estación
- Presupuesto general
- Plazos de ejecución de las actuaciones
- Criterios de valoración de actuaciones

En esta fase también se precisará de trabajo de campo para la medición de las actuaciones.

Los trabajos y prestaciones aquí descritos se consideran mínimas y, en consecuencia, podrán ser mejoradas y perfeccionadas por los licitadores en sus propuestas, que los servicios técnicos de ETS, podrán aceptar total o parcialmente.

7. CONTENIDO DEL PLAN DE ACCESIBILIDAD:

El contenido mínimo del Plan de Accesibilidad será el siguiente:

Memoria general

En este apartado de deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Justificación de la necesidad del Plan
- Objetivos: accesibilidad y diseño para todos, incidencia social, movilidad…
- Antecedentes
- Ámbito de aplicación
- Metodología para la redacción del Plan: modo de ejecución del Plan, procedimientos y equipo de trabajo para su desarrollo.
- Bases del presupuesto: definición del cálculo de precios e importe de los presupuestos.
- Criterios de priorización: etapas con definición de presupuestos por anualidades.
- Normativa aplicable en materia de accesibilidad, en especial en el ámbito del transporte público.
- Anexos: cuadro de precios y su justificación por elementos de intervención.

Actuaciones realizadas en el periodo 2019-2022.

ETS aportará la documentación necesaria para la redacción del Informe de Actuaciones en las estaciones ferroviarias de ETS en el periodo 2019-2022, que será editado.

Actualización de los Mapas de Accesibilidad por Líneas ferroviarias.

El Adjudicatario actualizará, con la toma de datos en campo necesaria, los Mapas de Accesibilidad incluidos en el Plan de Accesibilidad de 2019 que aportaban una imagen gráfica del estado de la accesibilidad en la red ferroviaria.

Para ello se considerarán las actuaciones incluidas en el Informe de Actuaciones 2019-2022, como la construcción de nuevas estaciones.

Criterios de actuación en base a la normativa de aplicación.

El Adjudicatario presentará un estudio de la diversa normativa en materia de accesibilidad, determinando de forma ordenada los aspectos y especificaciones a considerar e incluir en la redacción de proyectos de nuevas estaciones o para su rehabilitación o reforma.

Plan de Actuación para el periodo 2022-2026 por elementos y por estaciones.

Fichas tipo descripción

Diagnóstico de la web y propuestas de mejora

8. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

En un primer momento, el Adjudicatario concretará con el Responsable del contrato los siguientes aspectos:

- Criterios y pautas de trabajo. Frecuencia de las reuniones de seguimiento, etc.

- Revisión del alcance del contrato y documentación a entregar durante la ejecución y a la finalización del mismo.

- Interlocutores por ambas partes para la ejecución de los trabajos recogido en el alcance del contrato.

- Programas de trabajos. Revisión de la planificación del proyecto y fechas de entrega.

9. EQUIPO DE TRABAJO

El equipo de trabajo mínimo deberá estar compuesto al menos por los siguientes perfiles:

-1 Técnico superior (Arquitecto/a o Ingeniero/a)

-1 Técnico medio

-1 Administrativo

10. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS

El plazo máximo para la realización de los trabajos es el indicado en la carátula del presente pliego.

11. ENCUADERNACIÓN

Los documentos elaborados deberán ser redactados utilizando la letra corporativa: verdana tamaño 10 y tendrán como soporte hojas de tamaño DIN A4 impresas por ambas caras a todo color, excepto para el caso de los mapas de estaciones se utilizarán hojas de tamaño DIN A3 impresas por una cara.

Se hará entrega de 3 copias de la documentación en papel en carpetas de trabajo, todas ellas a doble cara, excepto el mapa.

También se hará entrega de la documentación en soporte digital, tanto en word como en pdf.

Asimismo, se hará entrega al Ente de los estudios, informes, datos, etc. que se hubieran obtenido o elaborado durante el desarrollo de los trabajos hayan o no quedado incorporados a los documentos finales.

12. VALORACIÓN Y ABONO DE LOS TRABAJOS REALIZADOS

La valoración y abono de los trabajos realizados por el Consultor se efectuará por certificaciones mensuales en función del avance de los trabajos.

Será de cuenta del Concursante Adjudicatario los gastos de todo tipo (viajes, dietas, etc.), que se le originen a consecuencia del desplazamiento de sus personas o equipo dentro del ámbito de la red ferroviaria de ETS o a las oficinas de ETS, así como a cualquier otro lugar de trabajo dentro del área geográfica marcada (Bizkaia y Gipuzkoa).

13. PRESUPUESTO DEL CONTRATO

El Presupuesto máximo de licitación es el indicado en el apartado 6 de la carátula.

14. ANEXO I: LISTADO DE ESTACIONES

Línea BI-DO	Línea ER-DO	Línea DO-HE	Línea LEZ-KU	Línea GER-BER
Etxebarri	Errotaberri	Anoeta	Lezama	Geralekua
Ariz	San Lorenzo	Loiola	Kurtzea	Zugastieta
Zuhatzu	Unibertsitatea	Intxaurrondo	Zamudio	Muxika
Usansolo	Amaña	Herrera	Lekunbiz	Lurgorri
Bedia	Ardantza	Altza	Derio	Gernika
Lemoa	Eibar	Pasaia	Elotxelerri	Institutoa
Amorebieta	Azitain	Galtzaraborda	Larrondo	Forua
Euba	Elgoibar	Errenteria	Sondika	San Kristobal
Durango	Toletxegain	Fanderia	La Ola	Axpe
Traña	Altzola	Oiartzun	Matiko	Itxasbegi
Berriz	Mendaro	Bentak	Uribarri	Mundaka
Zaldibar	Deba	Belaskoenea	Zazpi Kaleak	Bermeo
Ermua	Arroa	Irun	Zurbaranbarri	Lutxana
	Zumaia	Fikoba	Txurdinaga	Sangroiz
	Zarautz	Hendaia	Otxarkoaga	
	San Pelaio		Kukullaga	
	Aia-Orio			
	Usurbil			
	Errekalde			
	Lasarte Oria			
	Añorga			
	Lugaritz			
	Amara			