amica

Informe de accesibilidad

Torrelavega

En colaboración con:

COCEMFE CANTABRIA

CENTRO MUNICIPAL DE MAYORES RAMIRO BUSTAMANTE

FEBRERO 2014

"Descubriendo capacidades"

ÍNDICE

1. **Introducción** **Pág. 3**
2. **Mapa de situación y zonificación** **Pág. 6**
3. **Análisis por zonas**

3.1. Zona 1 **Pág. 8**

3.1.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.1.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.2. Zona 2 **Pág. 21**

3.2.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.2.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.3. Zona 3 **Pág. 33**

3.3.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.3.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.4. Zona 4 **Pág. 45**

3.4.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.4.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.5. Zona 5 **Pág. 55**

3.5.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.5.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

"Descubriendo capacidades"

RECOGNISED FOR EXCELLENCE EFQM

3.6. Zona 6 **Pág. 64**

3.6.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.6.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.7. Zona 7 **Pág. 74**

3.7.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.7.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.8. Zona 8 **Pág. 103**

3.8.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.8.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

3.9. Zona 9 **Pág. 114**

3.9.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

3.9.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Fotografía, localización, descripción, marco normativo y solución propuesta.

1. INTRODUCCIÓN

Desde la Asociación Amica, se viene trabajando durante casi 30 años por la accesibilidad, y el diseño universal. Son muchos los avances que entre todos hemos conseguido en estos años para la ciudad de Torrelavega, aun así las personas con discapacidad, cada vez más presentes, reivindican poder ejercer sus derechos de igual forma que las demás personas, encontrando en la actualidad muchas dificultades de movilidad, acceso y disfrute de los servicios comunes. Por tanto, el objetivo es crear entre todos ciudades más seguras, prácticas, y modernas, que nos permitan la plena participación en la vida social y cultural de dichas ciudades.

Enmarcado en el Convenio de colaboración firmado con fecha 8 de marzo de 2012 con el Ayuntamiento de Torrelavega, y cuyo objetivo es la articulación de la colaboraciones entre ambas instituciones para el desarrollo de acciones destinadas a promover la accesibilidad en el municipio de Torrelavega y favorecer la participación en la comunidad de personas con discapacidad, teniendo como referencia los principios de accesibilidad universal y diseño para todos, Amica realiza el presente proyecto.

Dicho proyecto consiste en la elaboración de un informe cuya finalidad es recoger los problemas de accesibilidad de la ciudad, llevándolo a cabo por las personas que forman parte del Centro de día La Vega, dependiente de Amica, y con la colaboración del Observatorio de Accesibilidad de la Federación de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (COCEMFE-Cantabria).

El informe se realiza tomando como precedentes algunos trabajos anteriores tales como el “Informe de accesibilidad” realizado por COCEMFE en julio de 2008, y actuaciones realizadas junto con la Policía Local de Torrelavega como la denominada “Neumáticos insolidarios”, todo ello con la colaboración de Amica.

El trabajo ha sido realizado por dos figuras expertas: las propias personas con limitaciones de movilidad y profesional experto en la materia.

La **metodología seguida** para la elaboración del informe ha sido la siguiente.

1. Trabajo de campo

   Desde el centro de día "La Vega" de Amica, situado en la calle Julio Hauzeur, se han realizado varias salidas por distintas zonas de la ciudad de Torrelavega, que se han recorrido con el objeto de detectar obstáculos que dificultan o impiden la movilidad de las personas con discapacidad. De los obstáculos detectados, tanto en la urbanización de las calles como en la ubicación del mobiliario urbano, se ha realizado una toma de datos, mediciones y fotografías, para la posterior realización de un informe.

   En alguna de estas salidas, se ha contado con la colaboración del *Centro de Mayores Ramiro Bustamante* que desinteresadamente nos han acompañado y ayudado a buscar las dificultades de la ciudad en diferentes rastreos.

2. Informe previo, análisis normativo y soluciones propuestas

   Utilizando los datos obtenidos en las salidas, se ha realizado un informe previo con imágenes, localizaciones, mediciones y comentarios. Esta información ha sido examinada por el arquitecto del Observatorio de la Accesibilidad de COCEMFE-Cantabria, que ha realizado una propuesta técnica.

   Examinados los obstáculos detectados, y tras analizar la normativa legal que resulta de aplicación, se ha propuesto para cada caso una serie de sugerencias y modificaciones encaminadas a eliminar o suprimir las barreras detectadas.

3. Informe definitivo y exposición fotográfica para la concienciación ciudadana

   Toda la información y aportaciones, han sido recogidas en el presente informe estructurado por zonas, conteniendo cada zona un plano de la misma, la relación de obstáculos detectados y a continuación detalle de cada obstáculo con foto, localización, descripción, análisis normativo y propuesta técnica.

Este informe se ha realizado en el periodo comprendido entre julio de 2012 y julio de 2013, por lo que puede haberse producido alguna modificación en las zonas analizadas.

Asimismo, y con objeto de sensibilizar y concienciar a los ciudadanos posteriormente se realizará una exposición fotográfica, que recogerá todo el trabajo realizado.

2. MAPA DE SITUACIÓN Y ZONIFICACIÓN

Para la realización del informe se han seleccionado nueve zonas de la ciudad de Torrelavega, que han recorrido con el objeto de detectar los obstáculos existentes.

A continuación se muestra un plano de Torrelavega donde se ubican las nueve zonas analizadas:

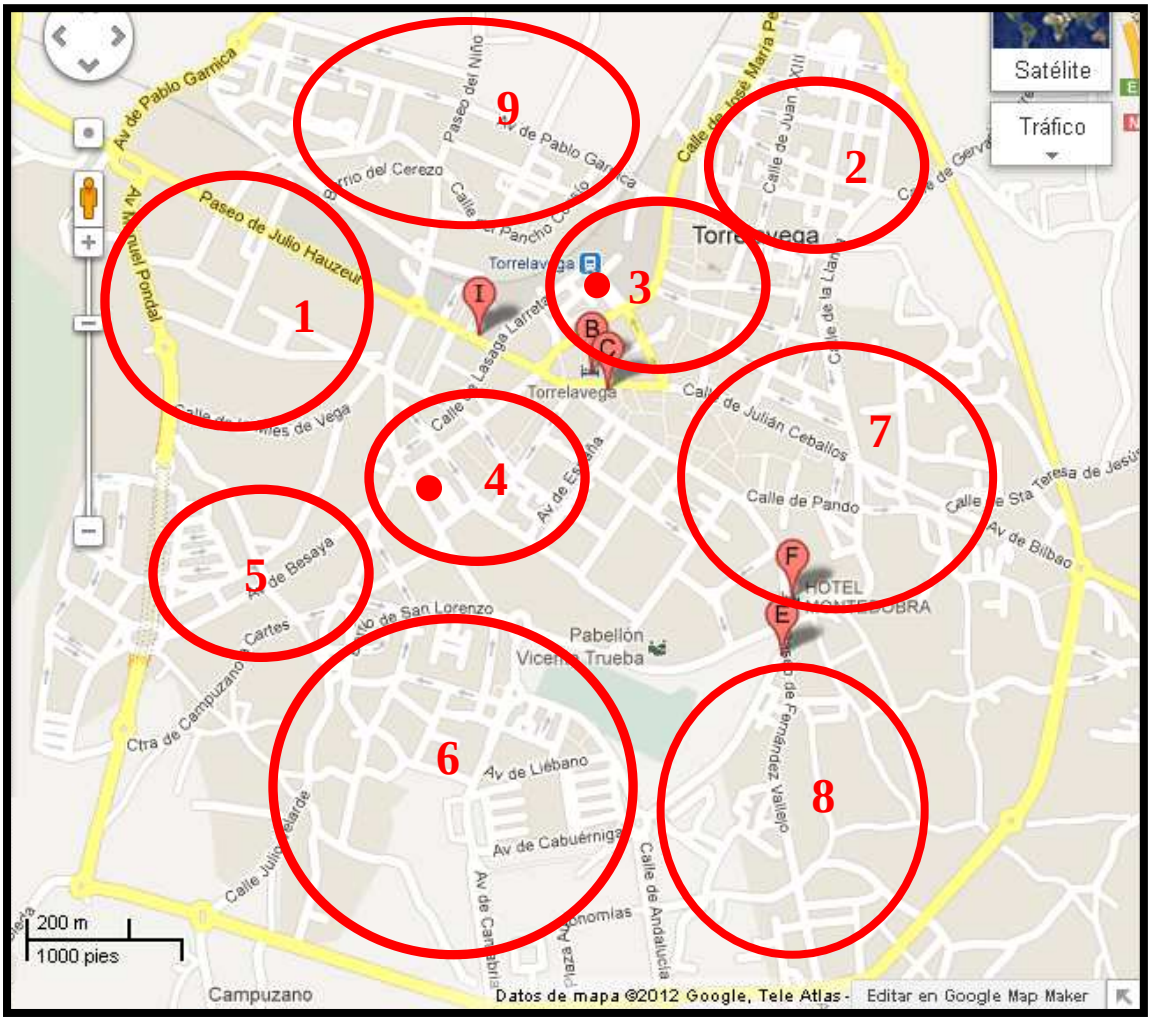


Figura 1. Mapa zonificación de Torrelavega

Las nueve zonas de estudio incluyen las siguientes calles:

- **Zona 1**.- Julio Hauzeur – José Posada Herrera - Camino De Los Campos – José Pedraja – Carlos Pondal
- **Zona 2**.- José María Pereda – Boulevard Ronda - Menéndez Pelayo – Pintor Varela
- **Zona 3**.- Ceferino Calderón – De Pomar – Conde Torreanaz – Barret – Consolación – General Ceballos – Juan Xxiii – Manuel Carrera
- **Zona 4**.- Escultor Teodoro Calderón - Joaquín Cayón - R. Cicero Arteche — Garcilaso De La Vega – Lasaga Larreta – Plaza Tres De Noviembre
- **Zona 5**.- Avenida Besaya – Plaza De Covadonga – Río Ebro
- **Zona 6**.- Victorino Otero – Barrio De San Lorenzo – Ciudad Vergel – Valle De Polaciones – Valle De Soba
- **Zona 7**.- Zapatón – Av. Constitución – José María Rodríguez Cuevas – Av. Fernando Arce – Padre Damián – Av. Bilbao – Santa Teresa De Jesús – Pintor Modinos
- **Zona 8**.- Avenida Andalucía – Barrio Mies De Coteríos – Eugenio De Lemus – Hilarión Ruiz Amado – Fernández Vallejo – Av. Fernando Arce
- **Zona 9**.- Paseo Del Niño - Pablo Garnica – Pancho Cossío – Barrio El Cerezo – Alcantarillas – Paseo Rochefort

3. ANÁLISIS E INFORME

3.1. ZONA 1

3.1.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- JULIO HAUZEUR Nº 5

Obstáculo 2.- JULIO HAUZEUR Nº 4 (1)

Obstáculo 3.- JULIO HAUZEUR Nº 4 (2)

Obstáculo 4.- JULIO HAUZEUR Nº 8

Obstáculo 5.- JOSÉ POSADA HERRERA CON ÁNGEL LAGUILLO DE LA FUENTE

Obstáculo 6.- CAMINO DE LOS CAMPOS

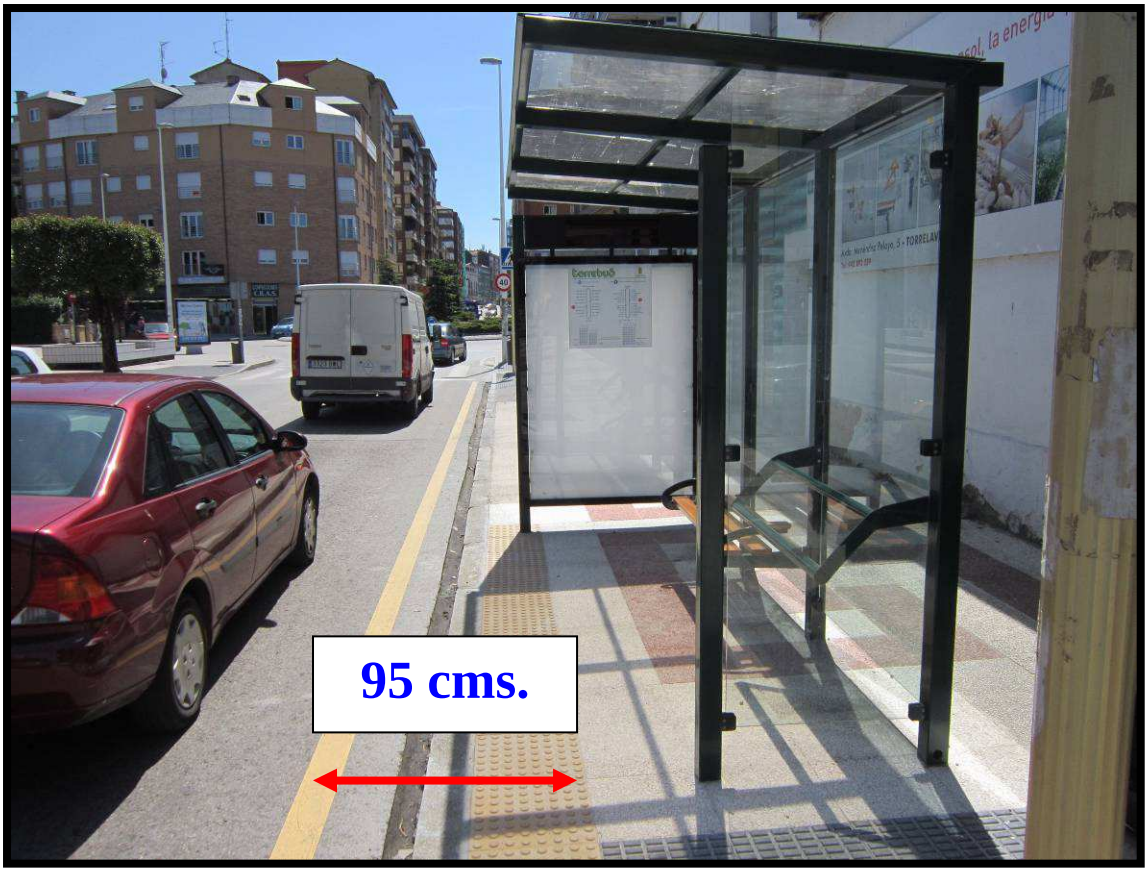
Obstáculo 7.- CAMINO DE LOS CAMPOS CON MANUEL PONDAL

Obstáculo 8.- JOSÉ PEDRAJA

Obstáculo 9.- CARLOS PONDAL CON JOSÉ PEDRAJA

3.1.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 1. – Obstáculo nº 1



LOCALIZACIÓN.- JULIO HAUZEUR Nº 5

DESCRIPCIÓN.- La entrada a la marquesina es peligrosa para las personas en silla de ruedas ya que sólo existen 95 cms al borde de la carretera, 80 cms si descontamos los 15 cms que mide el bordillo.

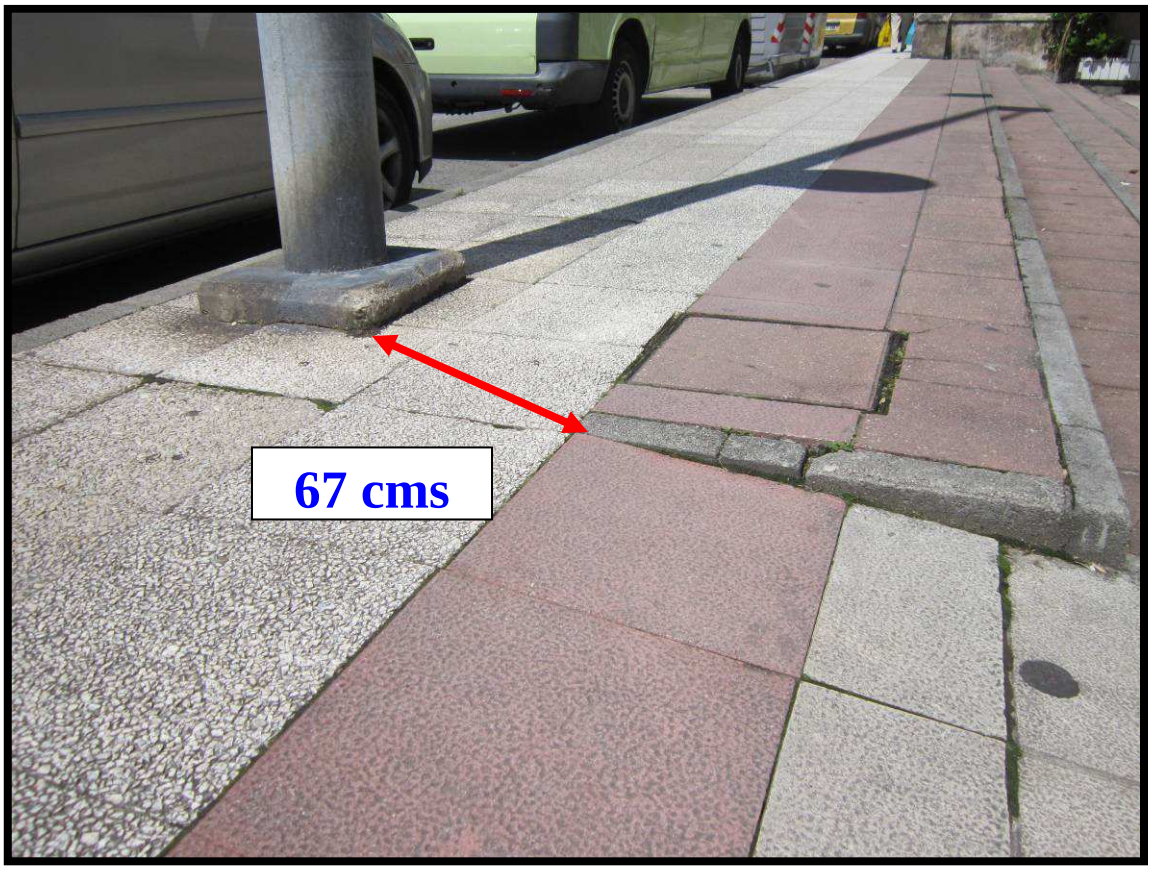
MARCO NORMATIVO.- La ORDENANZA REGULADORA DE VALLADO DE OBRAS del Ayuntamiento de Torrelavega, en su artículo 6, dice "*el vallado de obra dejará un paso libre mínimo de 0,70 metros medidos desde la línea interior del bordillo de acera al punto más saliente del vallado*". Por tanto se ha tomado el mismo criterio de medida para las marquesinas de bus.
La Orden de la Viv 561/2010 dice "*Las paradas y marquesinas de espera del transporte público se situarán próximas al itinerario peatonal accesible, estarán conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características establecidas en el Real Decreto*"

El 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, dice "*La configuración de la marquesina deberá permitir el acceso bien lateralmente, bien por su parte central, con un ancho libre mínimo de paso de 90 centímetros*"

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La separación entre la línea interior del bordillo y la marquesina debe dejar un paso libre mínimo de 90 cm.

En la foto se puede ver que el perfil metálico que estrecha la entrada no tiene función estructural y sólo soporta la mampara de vidrio, por lo que si no se puede trasladar la marquesina completa, nuestra propuesta es eliminar dicha separación de vidrio o reducirla hasta que el paso libre sea de 90cm tal como se ha indicado. Este mismo problema se da en otras marquesinas ya colocadas en la ciudad.

Zona 1. – Obstáculo nº 2



LOCALIZACIÓN.- JULIO HAUZEUR Nº 4 (1)

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos un paso estrecho (67 cms) en la acera limitado por una farola y un bordillo que es el inicio de una rampa

NORMATIVA DE APLICACIÓN.- Si nos atenemos a la normativa (Orden de la Viv. 561/2010), la separación mínima entre la farola y el final del vado debe ser de 150cm.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Dada la configuración de la acera y el obstáculo puntual, puede dejarse una separación de 90cm siempre que en la parte superior del vado haya una anchura mínima de 150cm para que una persona en silla de ruedas pueda girar.

Zona 1. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN: JULIO HAUZEUR Nº 4 (2)

DESCRIPCIÓN: Un muro impide el paso seguro de las personas usuarias de silla por la acera pues la distancia entre el muro y el bordillo de la carretera de 103 cms.

PROPUESTA TÉCNICA.- El estrechamiento de la acera no se produce por un obstáculo puntual sino por una albardilla de piedra de 1m de longitud aproximadamente. Igual en que el caso anterior, si nos atenemos a normativa, la anchura mínima para que una persona en silla de ruedas pueda pasar es de 150cm

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Dejar una separación mínima de 1m pero siempre medido desde la parte interior del bordillo.

Zona 1. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- JULIO HAUZEUR Nº 8

DESCRIPCIÓN.- El semáforo que atraviesa Julio Hauzeur dura poco tiempo para cruzar con la silla de ruedas, sólo 12 segundos.

MARCO NORMATIVO.- La DGT recomienda que el tiempo de despeje de peatones en un semáforo es de 1,2m/sg, pero en España y más concretamente en Madrid, esa velocidad es demasiado baja. Recomienda una velocidad de 1,5m/sg para una utilización más racional de los pasos de peatones. No tiene en cuenta el tiempo para reaccionar desde que se pone verde hasta que se comienza a andar.

Por tanto la anchura del paso de peatones se debe calcular con una velocidad entre ambos valores (1,2 a 1,5 m/sg), en función de las características del cruce y el itinerario peatonal.

El tiempo de 12 segundos estaría bien calculado bajo un criterio de mínimos, pero tratándose de una zona donde hay una gran separación entre pasos de cebra (250m aproximadamente) y sin problemas de congestión de tráfico, es recomendable aumentar el tiempo de paso para peatones.

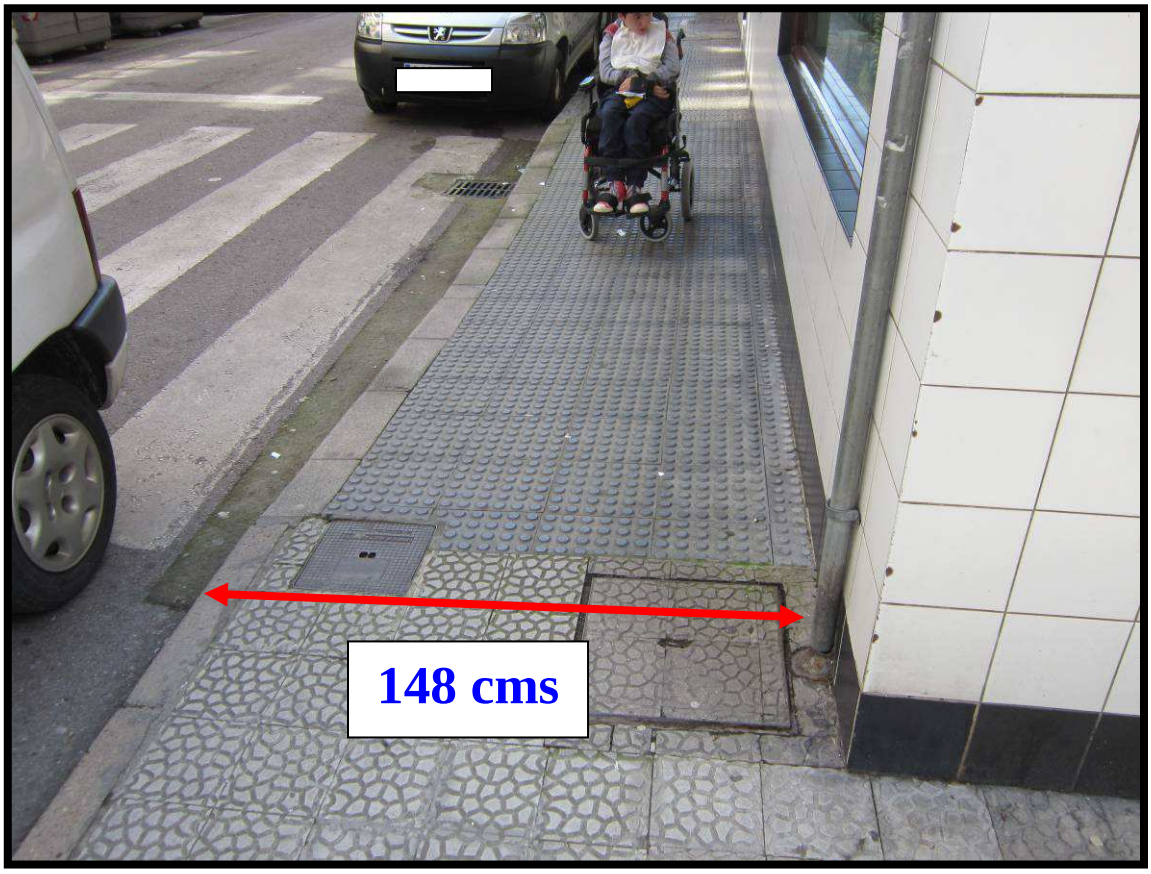
A finales del año 2013, posterior a la toma de datos de campo, el semáforo ha sido retirado lo que supone un trastorno todavía mayor a las personas con discapacidad ya que debido a lo alejados que están los pasos de peatones (250m), deben recorrer una enorme distancia para poder cruzar.

Según la Orden de la Vivienda 561/2010, los itinerarios peatonales accesibles *"garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas."*

En este caso no hay itinerario alternativo ya que la solución es dar un rodeo que se aleja claramente de las "áreas de mayor afluencia de personas" por lo que se trata de una situación discriminatoria.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Volver a instalar el semáforo que se ha retirado, pero aumentando el tiempo de paso para peatones.

Zona 1. – Obstáculo nº 5



LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN ENTRE JOSÉ POSADA HERRERA Y ÁNGEL LAGUILLO DE LA FUENTE

DESCRIPCIÓN.- El paso de cebra en Posada Herrera que permite el paso transversal de la calle Laguillo de la Fuente está mal colocado e impide el tránsito normal haciendo peligroso doblar la esquina con la silla de ruedas.

MARCO NORMATIVO.- La anchura de la acera no es suficiente para garantizar 1,20m en el itinerario peatonal. La pendiente transversal no puede superar el 2%.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se debería rebajar la acera en toda su anchura hasta alcanzar la cota de la calzada ya que no hay espacio de maniobra en la acera si se ejecuta un rebaje convencional.

Zona 1. – Obstáculo nº 6

Foto 1

Foto 2

LOCALIZACIÓN.- CAMINO DE LOS CAMPOS Nº 1

DESCRIPCIÓN.- Por el lado izquierdo de la calle es imposible acceder a la acera ya que un bordillo nos lo impide (foto 1) y por el lado derecho (foto 2) no existe acera. A eso se añade que los vehículos aparcan a ambos lados incluso encima de la acera.

MARCO NORMATIVO.- Según la Orden de la Viv561/2010, el diseño de los bolardos debe cumplir lo siguiente: "*Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas. Serán de un color que contraste con el pavimento en toda la pieza o, como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad en horas nocturnas. Se ubicarán de forma alineada, y en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible ni reducirán su anchura en los cruces u otros puntos del recorrido*."

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Realizar un rebaje en la acera de 1,20m de anchura y pendiente máxima 10% hasta la cota de la calzada.
Colocar bolardos en el borde de la acera para evitar que aparquen los coches

Zona 1. – Obstáculo nº 7

LOCALIZACIÓN.- CAMINO DE LOS CAMPOS CON MANUEL PONDAL

DESCRIPCIÓN.- En el inicio de camino de los campos a través de Manuel Pondal nos encontramos que las aceras no tienen continuidad y a los pocos metros terminan en la carretera, a esto se añade que los vehículos aparcan a ambos lados.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Prolongar la acera o al menos, delimitar a la misma cota de calzada un itinerario peatonal mediante bolardos.

Zona 1. – Obstáculo nº 8

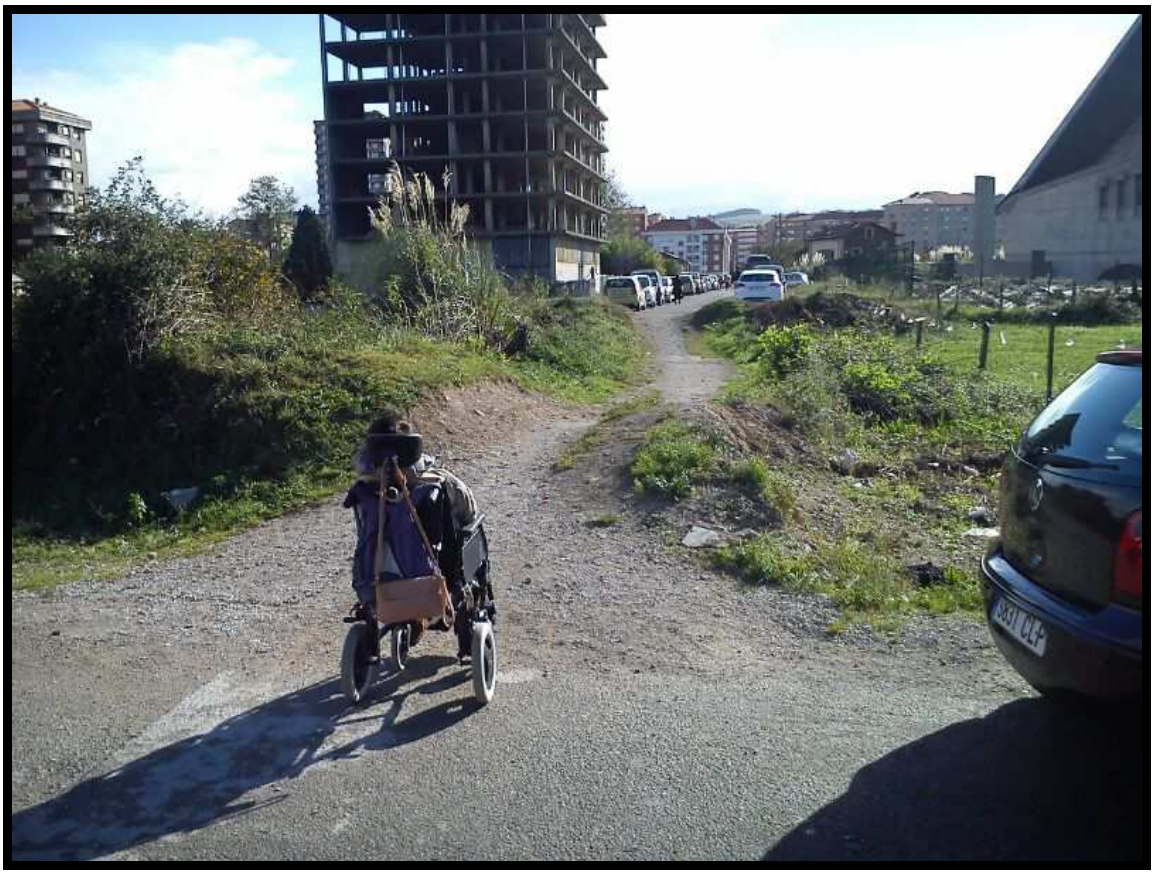
LOCALIZACIÓN.- CALLE JOSÉ PEDRAJA

DESCRIPCIÓN.- En la acera derecha de nueva construcción han colocado las farolas de dicha calle dentro de las aceras dificultando el paso de las sillas, en concreto aquí el paso es de 80 cms.

MARCO NORMATIVO.- En la Orden de la Vivienda 561/2010 se dice: *"Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m."*
La ley de Cantabria 3/1996 dice: "*Reglamentariamente se determinarán las características técnicas propias de los itinerarios peatonales, escaleras, pasos de peatones, rampas, mobiliario urbano y señalización para su adecuación a los criterios de la presente Ley."*

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Para definir el itinerario peatonal nos debemos regir por lo que diga la mencionada Orden de la Vivienda, y si nos atenemos a la misma, el estrechamiento mínimo en un itinerario peatonal debe ser de 150cm. No obstante, dada la configuración de la acera y el obstáculo puntual, puede dejarse en 90cm siempre que haya una anchura mínima de 150cm antes y después del estrechamiento para que una persona en silla de ruedas pueda girar. La medición debe hacerse siempre desde la parte interior del bordillo.

Zona 1. – Obstáculo nº 9



LOCALIZACIÓN.- CALLE CARLOS PONDAL CON JOSÉ PEDRAJA

DESCRIPCIÓN.- nos encontramos una zona de paso en mal estado, sin pavimentar con piedras, desnivel peligroso. Posteriormente en la calle Carlos Pondal no existen aceras, aparcando los automóviles a ambos lados de la carretera.

MARCO NORMATIVO.- Según la Orden de la Vivienda 561/2010 un itinerario peatonal accesible debe cumplir una serie de condiciones:

- *En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.*
- *En todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.*
- *No presentará escalones aislados ni resaltes.*
- *Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14, 15, 16 y 17. (pendiente reglamentaria y ausencia de peldaños)*

- *Su pavimentación reunirá las características definidas en el artículo 11. (Condiciones del pavimento)*
- *La pendiente transversal máxima será del 2%.*
- *La pendiente longitudinal máxima será del 6%.*
- *En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.*
- *Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en el capítulo XI. (señalización y comunicación sensorial)*

Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.

En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos."

La norma también dice que deberá discurrir "*siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo."* Al no haber edificación próxima, deberá ser el pavimento el que diferencie el límite de los itinerarios.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- No existe un recorrido peatonal accesible alternativo por lo que nos encontramos ante un caso donde conseguir la accesibilidad pasa por la transformación completa del recorrido planteado de acuerdo con las directrices arriba referidas.

3.2. ZONA 2

3.2.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº22

Obstáculo 2.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº55

Obstáculo 3.- JOSÉ MARÍA PEREDA CON MENÉNDEZ PELAYO

Obstáculo 4.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº23

Obstáculo 5.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº40

Obstáculo 6.- JOSÉ MARÍA PEREDA CON ROTONDA NORTE

Obstáculo 7.- BOULEVARD RONDA (FRENTE HABANA VIEJA)

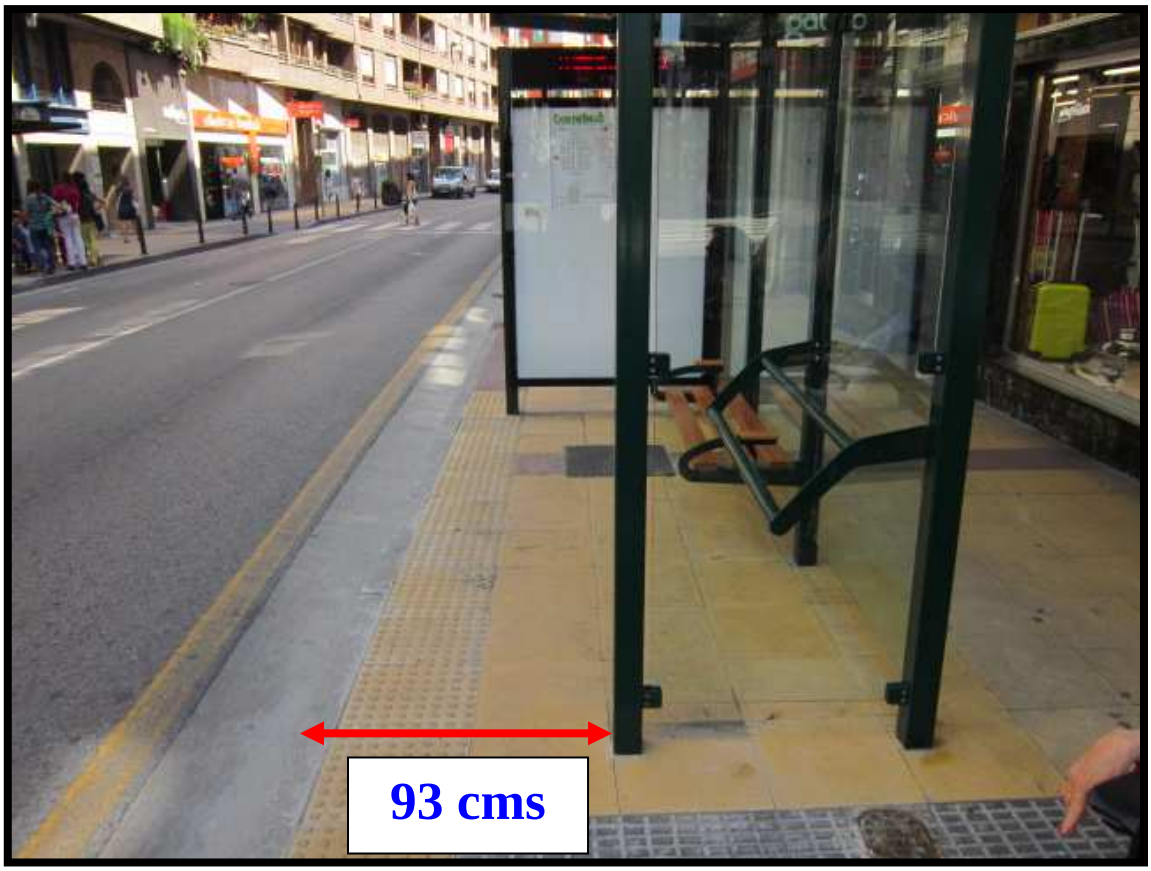
Obstáculo 8.- APARCAMIENTO HABANA VIEJA

Obstáculo 9.- MENÉNDEZ PELAYO

Obstáculo 10.- PINTOR VARELA

3.2.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 2. – Obstáculo nº 1

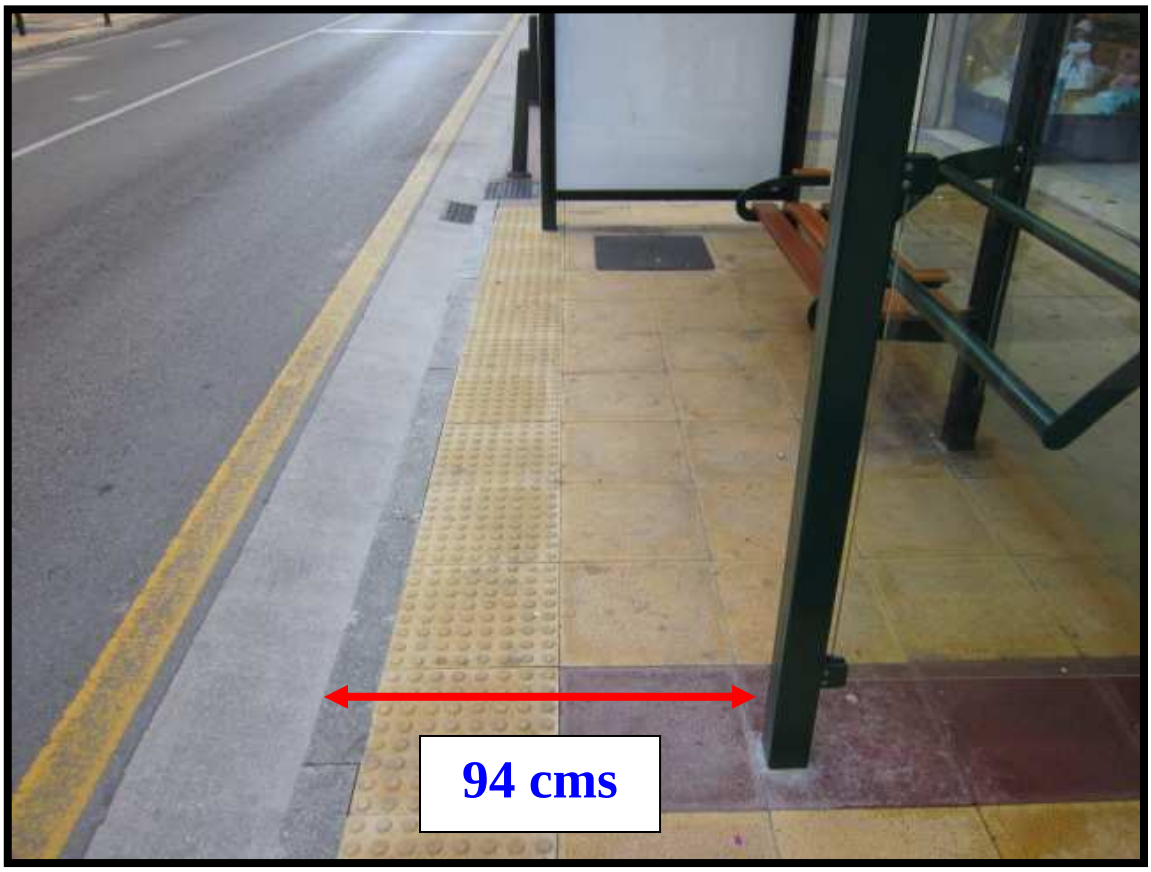


LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº22

DESCRIPCIÓN.- La entrada a la marquesina es peligrosa para las personas en silla de ruedas ya que sólo existen 93 cms al borde de la carretera, 81 cms si descontamos los 12 cms que mide el bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en obstáculo 1 de la zona 1 (JULIO HAUZEUR Nº 5), la marquesina debe dejar un paso libre de 90 cm medido desde la parte interior del bordillo.

Zona 2. – Obstáculo nº 2



LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº 55

DESCRIPCIÓN.- La entrada a la marquesina es peligrosa para las personas en silla de ruedas ya que sólo existen 94 cms al borde de la carretera, 82 cms si descontamos los 12 cms que mide el bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Igual que el caso anterior.

Zona 2. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA CON MENÉNDEZ PELAYO

DESCRIPCIÓN.- El piso de adoquines que compone el paso de cebra que posibilita cruzar la calle José María Pereda son un problema para las personas que se desplazan en silla de ruedas porque botan a su paso.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Cambiar el pavimento por un pavimento continuo o facilitar un itinerario alternativo accesible que no suponga un gran rodeo.

Zona 2. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº 23

DESCRIPCIÓN.- El semáforo situado en este punto es un paso muy concurrido a todas las horas del día y solamente dura 16 segundos, lo cual es poco para transitar personas con limitaciones de movilidad.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en el obstáculo 4 de la zona 1 (JULIO HAUZEUR Nº 8), el tiempo de despeje debe calcularse en función de la distancia y el tráfico rodado. En este caso concreto, al tratarse de una zona muy concurrida, hay que considerar que la velocidad de los peatones baja.

Zona 2. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA Nº40

DESCRIPCIÓN.- No existe ningún paso de cebra en 200 metros para cruzar al aparcamiento público situado al margen izquierdo de esta calle. Las personas cruzan la carretera por mitad por no ir hasta el paso de cebra que queda muy lejano.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en obstáculo 4 de la zona 1 (JULIO HAUZEUR Nº8), la separación entre pasos de peatones accesibles es enorme por lo que se debe habilitar un paso de peatones que no obligue a dar un rodeo tan largo

Zona 2. – Obstáculo nº 6

LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA PEREDA CON ROTONDA NORTE

DESCRIPCIÓN.- La rotonda de salida a Santander se colapsa de coches debido a la proximidad del paso de cebra, lo que origina un atasco general en dicha zona.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se debe alejar el paso de cebra de la rotonda para que los coches tengan más espacio sin interrumpir el tráfico de la rotonda. Sin embargo eso no es suficiente ya que la tendencia de la gente será hacer el trazado más corto, cruzando por donde está ahora el paso de cebra. Por ello se debería poner barandillas que impidan el cruce indebido y dirijan a los peatones hacia el nuevo paso de peatones.

Zona 2. – Obstáculo nº 7

LOCALIZACIÓN.- BOULEBARD RONDA ACCESO A LA HABANA VIEJA

DESCRIPCIÓN.- El paso de cebra que cruza la ronda para llegar al polideportivo de la Habana Vieja es irregular y está defectuoso el rebaje.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Reparar las grietas y agujeros del asfalto que son una molestia para la persona que va en silla de ruedas y además le obligan a cruzar más despacio por lo que el tráfico rodado también se ve afectado

Zona 2. – Obstáculo nº 8

LOCALIZACIÓN.- ACCESOS POLIDEPORTIVO HABANA VIEJA

DESCRIPCIÓN.- El parking del pabellón tiene cuatro plazas reservadas dos de las cuales estaban ocupadas en el momento de la visita.
La señalización vertical es deficiente y la pintura del suelo está muy desgastada.
Desde las plazas reservadas hasta la entrada al polideportivo no hay ningún recorrido accesible. Las personas en silla de ruedas tienen que ir un tramo en paralelo a los coches por la calzada ya que no se han ejecutado los vados correspondientes desde el parking.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a la pendiente de una rampa la Orden de la Vivienda 561/2010 dice:
La pendiente longitudinal máxima será del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m de longitud.

Al haber un desnivel de unos 50cm, la pendiente resultante es de más de 3m por lo que la pendiente máxima debe ser del 8%.
En cuanto a la dimensión de las plazas reservadas, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice lo siguiente:
"deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud × 2,20 m de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente."

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Cambiar la señalización vertical. Ésta será más visible y debe prohibir aparcar de forma expresa a todos los vehículos salvo aquellos que tengan la identificación correspondiente de discapacidad.

La señalización de las plazas reservadas es insuficiente. Deben tener una correcta señalización horizontal de color azul con el Símbolo Internacional de la Accesibilidad (SIA) pintado en ella. Junto a la plaza deberá colocarse de forma visible la señalización vertical reglamentaria.
Pintar el suelo de las plazas para diferenciar claramente la zona reservada.

El acceso desde la zona de aparcamiento puede realizarse por la zona de éste más próxima al pabellón, ejecutando una rampa a lo largo del lateral derecho de la plaza reservada. Resulta contradictorio que una plaza de aparcamiento reservada no sea accesible. El recorrido peatonal hasta la entrada al polideportivo debe estar libre de barreras. La forma más sencilla es sustituir los tres peldaños que hay en la esquina del aparcamiento más próxima al edificio por una rampa de pendiente<10%.
La dimensión total de dos plazas de aparcamiento más la zona de transferencia lateral (en este caso es compartida) debe ser de 5,90m (2,20+2,20+1,50) de ancho por 5,00m de longitud.

Zona 2. – Obstáculo nº 9

LOCALIZACIÓN.- MENÉNDEZ PELAYO LADO DERECHO.

DESCRIPCIÓN.- El piso de adoquines del paso de cebra que posibilita el paso por el lado derecho de la calle Menéndez Pelayo es incómodo para las personas usuarias de silla de ruedas que botan al cruzar.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en obstáculo 3 de esta misma zona 2 (JOSÉ MARÍA PEREDA CON MENÉNDEZ PELAYO), se podría cambiar el pavimento por un pavimento continuo o facilitar un itinerario alternativo accesible que no suponga un gran rodeo

Zona 2. – Obstáculo nº 10

LOCALIZACIÓN.- PINTOR VARELA LADO IZQUIERDO

DESCRIPCIÓN.- En el lado izquierdo de esta calle no existen aceras y los vehículos aparcan justo enfrente del muro impidiendo el paso de peatones usuarios de sillas de ruedas

PROPUESTA TÉCNICA.- Facilitar un itinerario peatonal alternativo accesible que no suponga un gran rodeo o realizar una acera de 1,20m de ancho o delimitar a la misma cota de calzada mediante bolardos un itinerario peatonal de 1,20m de ancho.

3.3. ZONA 3

3.3.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- CEFERINO CALDERÓN CON GENERAL CEBALLOS
Obstáculo 2.- DE POMAR (PARES)
Obstáculo 3.- DE POMAR (IMPARES)
Obstáculo 4.- CONDE TORREANAZ (BIBLIOTECA)
Obstáculo 5.- CONDE TORREANAZ
Obstáculo 6.- RARAEL BARRET
Obstáculo 7.- CONSOLACIÓN
Obstáculo 8.- GENERAL CEBALLOS
Obstáculo 9.- JUAN XXIII CON GENERAL CEBALLOS
Obstáculo 10.- MANUEL CARRERA

3.3.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 3. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN CALLE CEFERINO CALDERÓN CON GENERAL CEBALLOS.

DESCRIPCIÓN.- La incorporación a la acera de la calle General Ceballos es peligrosa ya que en la esquina hay poco espacio para maniobrar y la rampa está demasiado inclinada. A continuación la acera se estrecha de 104 cms hasta 89 cms por la existencia de un canalón.

PROPUESTA TÉCNICA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10%, antes de llegar a la esquina, para que el giro se produzca a nivel de la calzada. El itinerario peatonal se puede diferenciar con bolardos adecuados (Según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1)
La tapa de alcantarilla que aparece en la foto tiene un hueco mayor de 1cm. Al estar en el recorrido peatonal, deberá cambiarse por una cuyos huecos cumplan ese requisito.

Zona 3. – Obstáculo nº 2

LOCALIZACIÓN.- CALLE DE POMAR NÚMEROS PARES.

DESCRIPCIÓN.- Paseando por el lado izquierdo de esta calle nos encontramos una caseta de obra en mitad de la acera que impide el paso.

PROPUESTA TÉCNICA.- Retirar el obstáculo del recorrido peatonal.

NOTA.- Al estar actualmente en obras, es de su poner que el obstáculo temporal (almacén/contenedor metálico) será retirado

Zona 3. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- CALLE DE POMAR Números impares.

DESCRIPCIÓN.- La acera de esta calle es muy estrecha (80 cms) a lo que se añade que los vehículos aparcan a ambos lados de ella.

PROPUESTA TÉCNICA.- Ensanchar la acera hasta 1,20m.
Colocación de bolardos adecuados (Según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1) para evitar que los coches aparquen.

NOTA: Al estar actualmente en obras, es de su poner que eliminarán las barreras existentes.

Zona 3. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- CALLE CONDE TORREANAZ (ACCESO A LA BIBLIOTECA).

DESCRIPCIÓN.- La rampa que da acceso a la biblioteca Gabino Teira tiene mucha pendiente y si la tomamos lateralmente corremos el peligro de volcar.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La entrada de la biblioteca se produce desde una plazoleta casi plana, uno de cuyos lados es la calle Conde Torreanaz. Dicha calle está en pendiente, cuyo desnivel se salva mediante un talud. El punto más bajo, coincide con el más próximo a la Biblioteca por lo que la pendiente más fuerte (16%), es la más próxima a la entrada. Desde el lado opuesto de la plazoleta, la pendiente es mucho menor, pero los coches aparcados, impiden el paso. Ello obliga a las personas usuarias de silla de ruedas a subir por el talud, cuya pendiente es excesiva y de forma transversal es peligroso por la pendiente transversal, como puede verse en la foto.

RECOGNISED FOR EXCELLENCE EFQM

Tan sólo pueden aparcar tres coches. Siendo la biblioteca un edificio público muy visitado a diario, se podría peatonalizar dicha plazoleta, convirtiéndola en un espacio de encuentro para los ciudadanos. Con ello no sólo se mejoraría la accesibilidad al edificio, sino que Torrelavega ganaría un espacio donde la cultura podría salir a la calle.

En el lateral de la plaza arranca la rampa de acceso a la entrada de servicio del teatro. Se usa también como entrada accesible, sin embargo tiene una pendiente y longitud excesivas (15-16% - 7m)

Zona 3. – Obstáculo nº 5

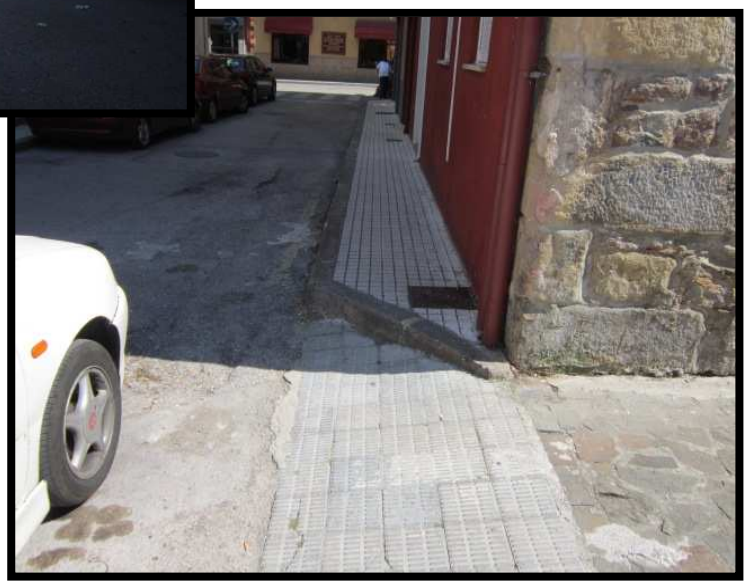
LOCALIZACIÓN.- CALLE CONDE TORREANAZ, Números pares

DESCRIPCIÓN.- La acera de ese lado de la calle es demasiado estrecha para circular con el consiguiente peligro de impactar en los vehículos aparcados o de caer de la acera a la carretera.

PROPUESTA TÉCNICA.- Ensanchar la acera. El ancho mínimo para itinerarios peatonales es de 1,20m. Ante un obstáculo puntual se puede reducir a 1m.

NOTA: Al estar actualmente en obras, es de su poner que eliminarán las barreras existentes.

Zona 3. – Obstáculo nº 6



LOCALIZACIÓN.- CALLE RAFAEL BARRET, ENLACE CON CALLE CONDE TORRREANAZ

DESCRIPCIÓN.- Esta calle en su conexión con la calle Torreanaz está impracticable para el tránsito de sillas, incluso peatones: aceras demasiado estrechas, sin rebajes, coches aparcados a ambos lados, etc...

SOLUCIÓN PROPUESTA: Ensanchar las aceras. El ancho mínimo para itinerarios peatonales accesibles es de 1,20m. Ejecutar rebajes para los cruces y cambios de nivel con una pendiente máxima del 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.
Colocación de bolardos adecuados (Según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1) para evitar que los coches aparquen.

NOTA: Al estar actualmente en obras, es de su poner que eliminarán las barreras existentes

Zona 3. – Obstáculo nº 7

LOCALIZACIÓN.- CALLE CONSOLACIÓN

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos con una acera con un rebaje insuficiente que nos hace chocar con las ruedas y tener que elevarnos innecesariamente.

MARCO NORMATIVO.- Un itinerario peatonal accesible no debe tener obstáculos que superen los 3cm de desnivel**.**

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Realizar un rebaje adecuado en la acera que permita la transición hasta la calzada de forma gradual.

Zona 3. – Obstáculo nº 8

LOCALIZACIÓN.- GENERAL CEBALLOS Números impares.

DESCRIPCIÓN.- La acera se termina sin rebaje y en mitad de la calle con el consiguiente peligro para los transeúntes, ya que inmediatamente después se encuentra la salida y entrada de vehículos a una urbanización privada.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10%. Poner un pavimento diferenciado en el tramo peatonal a nivel con la calzada, para que los coches reduzcan la marcha al entrar a la urbanización.
El trayecto hasta el siguiente tramo de acera está obstaculizado por unos contenedores que obligan a los peatones a invadir la calzada para pasar, con el consiguiente peligro que ello tiene agravado cuando se va en silla de ruedas.

Zona 3. – Obstáculo nº 9

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN CALLE JUAN XXIII CON GENERAL CEBALLOS.

DESCRIPCIÓN.- Para acceder a la plaza de la iglesia de la asunción no existe un paso de cebra que cruce Juan XXIII desde General Ceballos, eso unido a que aparcan coches a ambos lados de Juan XXIII, impide la visibilidad de los coches que circulan y crean una situación de peligro para las personas en silla de ruedas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Además de los coches mal aparcados, hay contenedores de basura obstaculizando el paso. Realizar un paso de peatones en el cruce, bien señalizado. El pavimento de la calzada tiene unas franjas en la zona natural de cruce por lo que es muy posible que estuviera previsto en proyecto.

Zona 3. – Obstáculo nº 10

LOCALIZACIÓN.- CALLE MANUEL CARRERA CON RAFAEL BARRET.

DESCRIPCIÓN.- No existe un paso de cebra que permita cruzar de la calle Manuel Carrera a la calle Rafael Barret y las personas lo hacen pero las que se desplazan en silla han de dar un rodeo o volver a hacia atrás varios metros.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar paso de peatones con rebaje de la acera, de pendiente inferior al 10%.

3.4. ZONA 4

3.4.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- ESCULTOR TEODORO CALDERÓN

Obstáculo 2.- JOAQUÍN CAYÓN-CID-PICOS DE EUROPA

Obstáculo 3.- JOAQUÍN CAYÓN (IMPARES)

Obstáculo 4.- RAIMUNDO CICERO ARTECHE

Obstáculo 5.- GARCILASO DE LA VEGA CON ARTECHE

Obstáculo 6.- GARCILASO DE LA VEGA Nº13

Obstáculo 7.- LASAGA LARRETA Nº34

Obstáculo 8.- PLAZA TRES DE NOVIEMBRE

Obstáculo 9.- PLAZA LEONOR DE LA VEGA

3.4.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 4. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- CALLE ESCULTOR TEODORO CALDERÓN.

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos una parte de la acera, unos 5 metros, en los que el pavimento está defectuoso y mal asfaltado, por lo que las personas que usan silla de ruedas circulan con dificultad.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Poner pavimento continuo.

Zona 4. – Obstáculo nº 2

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN CALLES CID, PICOS DE EUROPA Y JOAQUÍN CAYÓN.

DESCRIPCIÓN.- No existe un paso de cebra que permita cruzar la calle Cid en su encuentro con Joaquín Cayón, ni siquiera existen rebajes.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar paso de peatones con rebaje de la acera, de pendiente inferior al 10%.

Zona 4. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- JOAQUÍN CAYÓN Nº IMPARES

DESCRIPCIÓN.- La entrada a la marquesina es peligrosa para las personas en silla de ruedas ya que sólo existen 95 cms al borde de la carretera, 83 cms si descontamos los 12 cms que mide el bordillo. Esto exige un alto control del manejo de la silla y sobre todo para el cálculo de las maniobras de giro.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en obstáculo nº 1 de la zona 1, la separación entre la línea interior del bordillo y la marquesina debe dejar un paso libre mínimo de 90cm. Si no se puede trasladar la marquesina completa, nuestra propuesta es eliminar la separación de vidrio o reducirla hasta que el paso libre sea de 90cm tal como se ha indicado.

Zona 4. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- CALLE RAIMUNDO CICERO ARTECHE LADO DERECHO

DESCRIPCIÓN.- La acera del lado derecho de esta calle es demasiado estrecha para circular con la silla de ruedas, tan sólo tenemos 63 cms de ancho, con el consiguiente peligro y menos aún si descontamos el bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Facilitar un itinerario peatonal alternativo accesible que no suponga un gran rodeo o realizar una acera de 1,20m de ancho o delimitar el itinerario peatonal de la misma anchura, a nivel de la calzada, mediante bolardos.

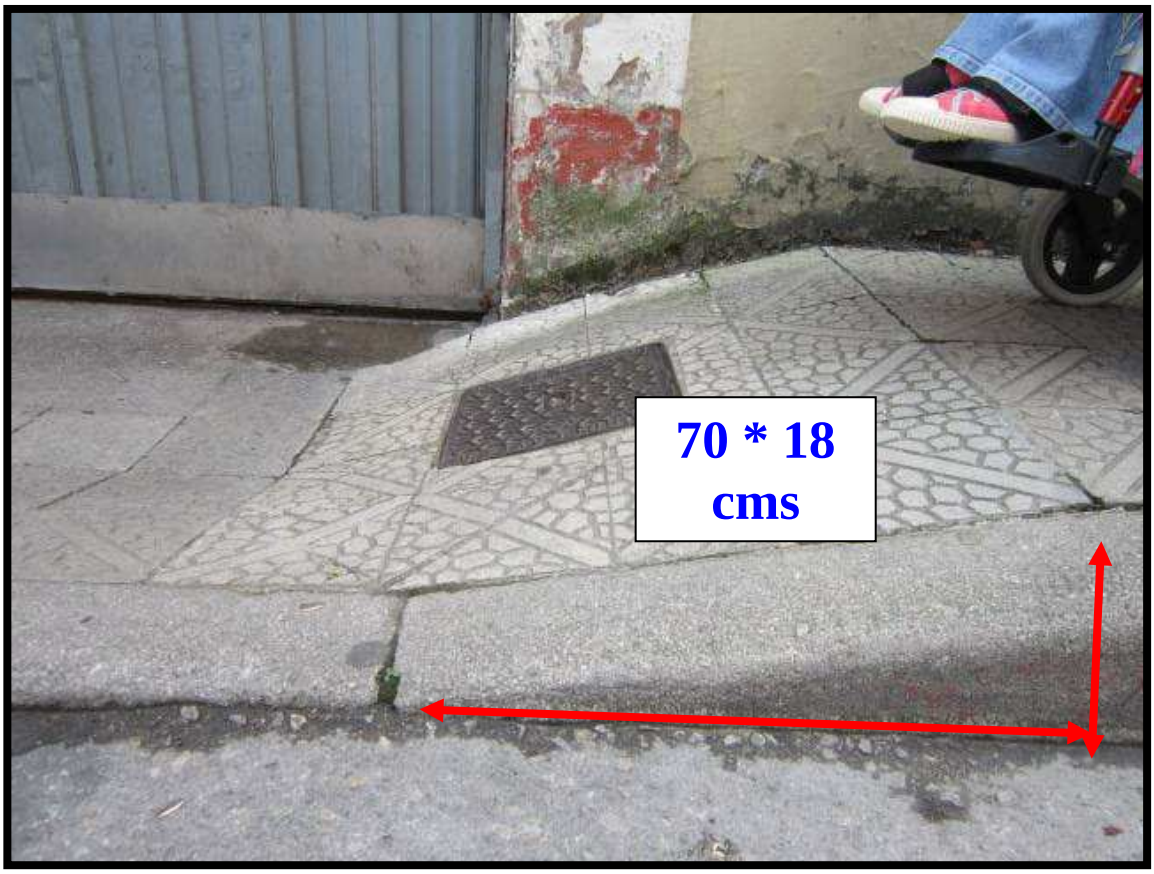
Zona 4. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN DE GARCILASO DE LA VEGA CON RAIMUNDO CICERO ARTECHE.

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos con un rebaje mal ejecutado al salir o entrar en el paso de cebra que cruza de lado a lado la calle Arteche, siguiendo Garcilaso de la Vega la silla choca frontalmente contra el bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Un itinerario peatonal accesible no debe tener obstáculos que superen los 3 cm de desnivel.

Zona 4. – Obstáculo nº 6



LOCALIZACIÓN.- CALLE GARCILASO DE LA VEGA Nº13

DESCRIPCIÓN.- Siguiendo la acera de esta calle en sus número impares nos encontramos un rebaje con demasiada pendiente (18 de alto x 70 de largo), muy peligrosa para las personas, más aún en silla de ruedas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- A pesar de lo corto del rebaje, un 26% de pendiente es excesivo. Por tanto se debe realizar un rebaje más largo, hasta tener una pendiente máxima del 10%. Aunque no cumpla con la normativa actual, ya que es un desnivel muy pequeño, se puede tolerar un 12% lo que daría un rebaje de 150cm de longitud)

Zona 4. – Obstáculo nº 7

LOCALIZACIÓN.- CALLE LASAGA LARRETA, Nº 34

DESCRIPCIÓN.- No se puede continuar una vez llegado a este punto ya que a un lado nos encontramos un local en obras y al otro vehículos aparcados, y no existe otra opción que cruzar por la carretera o volver hacia atrás.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Si se realiza un vallado de obra sobre un itinerario peatonal accesible, se debe facilitar un itinerario alternativo accesible.
El ancho mínimo para itinerarios peatonales accesibles es de 1,20m. Ante un obstáculo puntual se puede reducir a 1m.

Zona 4. – Obstáculo nº 8

LOCALIZACIÓN.- PLAZA TRES DE NOVIEMBRE INTERSECCIÓN CON GARCILASO DE LA VEGA.

DESCRIPCIÓN.- Al cruzar de la plaza tres de noviembre a la calle Augusto G. Linares atravesamos la calle Garcilaso de la Vega por un paso de cebra con los rebajes mal hechos por lo que la silla choca o se enfrenta a un salto un tanto incómodo para circular con seguridad.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Un itinerario peatonal accesible no debe tener obstáculos que superen los 3cm de desnivel.

Zona 4. – Obstáculo nº 9

LOCALIZACIÓN.- PLAZA LEONOR DE LA VEGA.

DESCRIPCIÓN.- En esta plaza como en otras plazas y calles de Torrelavega, sobre todo los meses de verano encontramos terrazas de bares y restaurantes ocupando las aceras, imposibilitando el paso de las personas usuarias de silla de ruedas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- El ancho mínimo para itinerarios peatonales accesibles es de 1,20m libres de obstáculos.

.

RECOGNISED FOR EXCELLENCE EFQM

3.5. ZONA 5

3.5.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- AVENIDA DEL BESAYA CON MIES DE VEGA

Obstáculo 2.- AVENIDA DEL BESAYA Nº38

Obstáculo 3.- PLAZA DE COVADONGA

Obstáculo 4.- PLAZA DE COVADONGA

Obstáculo 5.- PLAZA DE COVADONGA

Obstáculo 6.- PLAZA DE COVADONGA

Obstáculo 7.- RIO EBRO

Obstáculo 8.- RÍO EBRO

3.5.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 5. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DEL BESAYA, Números pares. Intersección con MIES DE VEGA.

DESCRIPCIÓN.- El paso de cebra que permite continuar por la Avenida del Besaya tiene un rebaje mal ejecutado con un pequeño salto que dificulta transitar con la silla.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Un itinerario peatonal accesible no debe tener obstáculos que superen los 3cm de desnivel.

.

Zona 5. – Obstáculo nº 2

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DEL BESAYA, Nº 38

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos con un paso de cebra que no tiene rebaje, aunque existan más pasos cerca de este.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Realizar un rebaje en la acera de 1,20m de anchura y pendiente máxima 10% hasta la cota de la calzada.

.

Zona 5. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- PLAZA DE COVADONGA, ACCESO 1

DESCRIPCIÓN.- En la parte de la Plaza Covadonga más cercana a la Avenida Besaya nos encontramos este punto en el que no existen rebajes ni pasos de cebra habilitados, así como vehículos aparcados a ambos lados

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar paso de cebra con rebajes en la acera de 1,20m de anchura y pendiente máxima 10% hasta la cota de la calzada.

Si fuera necesario, delimitar el itinerario peatonal de 1,20m de anchura, mediante bolardos para evitar que aparquen los coches.

Zona 5. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- PLAZA DE COVADONGA ACCESO 2

DESCRIPCIÓN.- El acceso a la plaza de Covadonga se vuelve imposible para personas usuarias de silla de ruedas ya que en el paso natural no existen rebajes, ni paso de cebra.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar paso de cebra con rebajes en la acera de 1,20m de anchura y pendiente máxima 10% hasta la cota de la calzada.

Zona 5. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- PLAZA DE COVADONGA, ACCESO 3

DESCRIPCIÓN.- El acceso a la plaza Covadonga por la calle Mies de Vega cuenta con unas escaleras que impiden a las personas que se desplazan en silla acceder a dicha plaza.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Facilitar un itinerario peatonal alternativo accesible que no suponga un gran rodeo.

Zona 5. – Obstáculo nº 6

LOCALIZACIÓN.- PLAZA DE COVADONGA, ACCESO 4

DESCRIPCIÓN.- El acceso a la plaza Covadonga por su parte más baja cuenta con un paso de cebra sin rebaje, que nos impide pasar.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar rebajes en la acera de 1,20 m de anchura y pendiente máxima 10% hasta la cota de la calzada. Si el ancho de la acera no deja suficiente espacio de maniobra en la parte superior del vado, rebajar todo el ancho de la acera hasta la cota de la calzada antes de llegar al paso de peatones.

Zona 5. – Obstáculo nº 7

LOCALIZACIÓN.- CALLE RÍO EBRO

DESCRIPCIÓN.- Los vehículos aparcan en uno de los accesos a la calle Ebro cerca de Manuel Pondal imposibilitando el paso de personas usuarias de silla de ruedas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Facilitar un itinerario peatonal alternativo accesible que no suponga un gran rodeo o delimitar un itinerario de 1,20m de ancho mediante bolardos.

Zona 5. – Obstáculo nº 8

LOCALIZACIÓN.- CALLE EBRO

DESCRIPCIÓN.- La nueva peatonalización de esta calle hace que los vehículos estacionen en cualquier parte, imposibilitando el paso de las personas que utilizan silla por los lugares más seguros para circular.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Delimitar un itinerario peatonal accesible de 1,20 m de ancho a distinto nivel de la calzada con los correspondientes rebajes en los pasos de peatones. Si se delimita a nivel de la calzada, colocar bolardos para evitar que los coches aparquen.

3.6. ZONA 6

3.6.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- CALLE VICTORINO OTERO CON CIUDAD VERGEL

Obstáculo 2.- ACCESOS A CIUDAD VERGEL DESDE BARRIO DE SAN LORENZO

Obstáculo 3.- AVENIDA CANTABRIA CON VALLE DE SOBA

Obstáculo 4.- CALLES VALLE DE SOBA, VALLE DE RUESGA, VALLE DE PAS Y VALLE DE ASÓN.

Obstáculo 5.- PLAZA LOS VALLES

Obstáculo 6.- CALLE VALLE DE LIÉBANA CON CALLE CAMARGO.

Obstáculo 7.- CALLE VALLE DE CAMPOO

Obstáculo 8.- AVENIDA DE FERNANDO ARCE

3.6.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 6. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN DE CALLE VICTORINO OTERO CON CIUDAD VERGEL.

DESCRIPCIÓN.- En la acera izquierda existe un corte en la acera que impide el paso y en la acera derecha no existe rebaje que permita acceder con silla de ruedas por lo que hay que circular por la carretera.

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en el obstáculo 8 de la Zona 1, la normativa indica que el estrechamiento mínimo en un itinerario peatonal debe ser de 150cm.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En este caso se puede conseguir tirando el tramo del murete de separación más próximo a la calzada. El desnivel existente debe salvarse mediante rampa con una pendiente <10%.

Parte de la acera está sin terminar por lo que deberá pavimentarse a la vez que se soluciona el desnivel y el estrechamiento producido por el muro.

Zona 6. – Obstáculo nº 2

LOCALIZACIÓN.- ACCESOS A CIUDAD VERGEL DESDE LA CALLE BARRIO DE SAN LORENZO

DESCRIPCIÓN.- Todos los accesos a Ciudad Vergel son inaccesibles para las sillas, en los lados izquierdos aparcan los coches, y en los lados derechos no existen aceras, por lo tanto, el discurrir por ciudad vergel es igual de peligroso.

MARCO NORMATIVO.- En el obstáculo 4 de la zona 1, ya mencionaba este párrafo de la Orden de la Vivienda 561/2010 referente a un itinerario peatonal accesible: *"garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas. Siempre que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que todos no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas."*

En este caso la situación es discriminatoria, no ya para las personas con discapacidad sino para todos los peatones al no haber aceras y tener que compartir la calzada con los coches. Tratándose de una calle estrecha, la misma norma también aclara:

"Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.
En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos."

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se puede diferenciar el tráfico rodado del peatonal ejecutando una acera pero ello supone eliminar las plazas de aparcamiento en línea que hay. Otra solución es convertir las calles en zona preferente de peatones para lo que, tal como dice la norma, habrá que diferenciar el pavimento por donde discurre el itinerario peatonal accesible y poner la correspondiente señalización vertical para avisar a los vehículos de que el área es compartida con los peatones y estos tienen preferencia.

Zona 6. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN DE AVENIDA CANTABRIA CON CALLE VALLE DE SOBA.

DESCRIPCIÓN.- No existe rebaje en la acera izquierda coincidente con el paso de cebra que atraviesa la Avenida Cantabria.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en el obstáculo 7 de la zona 2, se deberá ejecutar el rebaje de la acera con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.

El ancho de la acera es inferior a 150cm pero se puede circular con comodidad al tratarse de un tramo corto, sin embargo se debe vigilar que los coches aparcados no invadan el paso de peatones.

Zona 6. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- CALLES VALLE DE SOBA, VALLE DE RUESGA, VALLE DE PAS Y VALLE DE ASÓN.

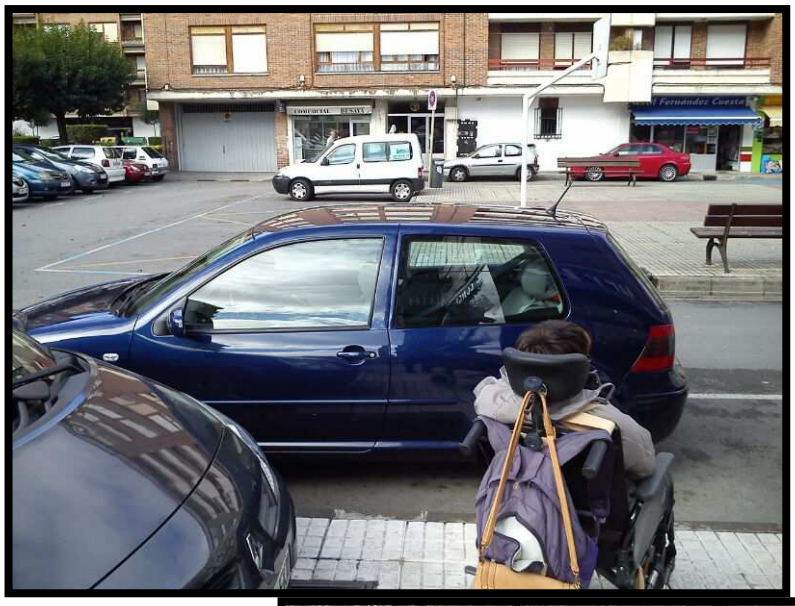
DESCRIPCIÓN.-Las aceras del lado izquierdo de estas calles están mal pavimentadas y con muchos ángulos de 90º que suponen un peligro para los giros, además se circula con dificultad ya que los coches impiden el paso en muchos puntos.

MARCON NORMATIVO.- La Orden de la Vivienda 561/2010 indica que el ancho mínimo en un itinerario peatonal en zonas urbanas consolidadas debe ser como mínimo de 150cm pero (aunque no cumpla normativa) se puede considerar practicable un ancho de 120 siempre que se respeten los 150cm cuando haya que realizar cualquier giro.

Hay que insistir en que el ancho de la acera se mide desde la parte interior del bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En este caso, ni el ancho de la acera es de 120 ni en las esquinas se respeta el ancho de giro.

Zona 6. – Obstáculo nº 5



LOCALIZACIÓN.- PLAZA LOS VALLES

DESCRIPCIÓN.- En esta plaza no existen pasos de cebra por ninguna parte lo que hace que las personas con silla deban dar una vuelta muy larga para buscar un paso, y los peatones pasen continuamente por mitad de la carretera.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar un paso de peatones que permita cruzar sin peligro y a las personas en silla de ruedas no les obligue a dar un rodeo. Los rebajes deben realizarse con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.

Zona 6. – Obstáculo nº 6

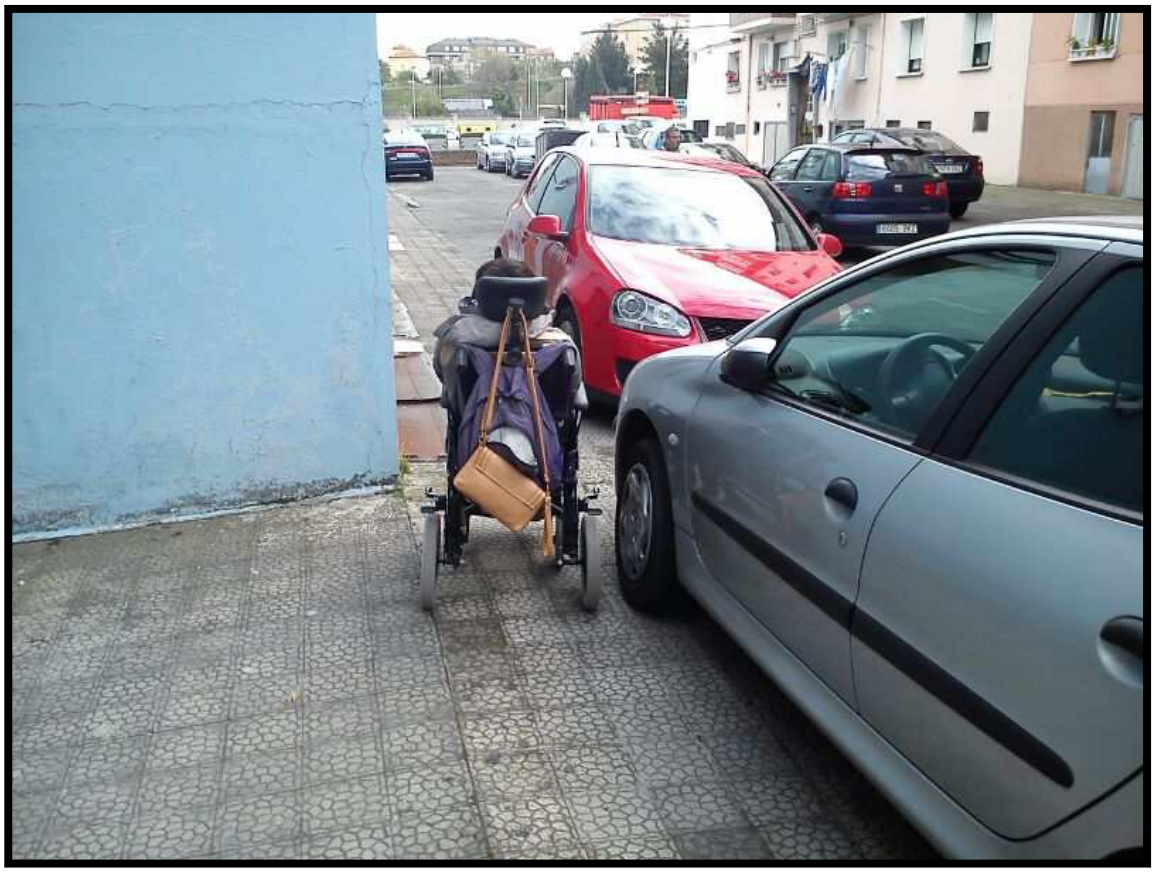
LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN DE LAS CALLES VALLE DE LIÉBANA CON CALLE CAMARGO.

DESCRIPCIÓN.- No existe paso de cebra en el paso entre estas dos calles. Además tampoco existen rebajes y los coches impiden el paso.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en el caso anterior, se debe ejecutar un paso de peatones. Los rebajes deben realizarse con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.

Si fuera necesario colocar bolardos para evitar que los coches aparquen, se harán según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1.

Zona 6. – Obstáculo nº 7



LOCALIZACIÓN.- CALLE VALLE DE CAMPOO.

DESCRIPCIÓN.- Acera izquierda en mal estado, los coches aparcan siempre encima de las aceras, y los accesos a esta calle por la avenida fernando arce presentan bordillos, y ni un solo rebaje.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Reparar las grietas, agujeros y baldosas de la acera en mal estado.

Se deben ejecutar rebajes con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.

Se colocarán bolardos para evitar que los coches aparquen, se harán según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1

Zona 6. – Obstáculo nº 8

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE FERNANDO ARCE CONTINUACIÓN DE CALLE ARCADIO GONZÁLEZ CANTERO.

DESCRIPCIÓN.- Al inicio de esta calle encontramos en la acera izquierda un bordillo peligroso y muy elevado. a su vez no existe ningún paso de cebra que permita pasar de lado siendo todo el espacio derecho ocupado por vehículos.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Existen dos opciones para igualar la cota del vado de vehículos con la acera y que el paso peatonal sea accesible (foto 1):

1. ejecutar rebaje en la acera o elevar la cota del paso de vehículos.
2 Crear un nuevo paso de cebra en la parte final de la calle (foto 2).

3.7. ZONA 7

3.7.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- CALLE ZAPATÓN 1

Obstáculo 2.- CALLE ZAPATÓN 2

Obstáculo 3.- AVENIDA CONSTITUCIÓN

Obstáculo 4.- JOSÉ MARÍA RODRÍGUEZ CUEVAS

Obstáculo 5.- AVENIDA FERNANDO ARCE

Obstáculo 6.- PADRE DAMIÁN (6 puntos analizados)

Obstáculo 7.- SIERRAPANDO (2 puntos analizados)

Obstáculo 8.- AVENIDA DE BILBAO (3 puntos analizados)

Obstáculo 9.- SANTA TERESA DE JESÚS

Obstáculo 10.- PINTOR MODINOS

3.7.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 7. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- CALLE ZAPATÓN (1)

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos con un bordillo que nos impide subir la acera al cruzar un paso de cebra, por lo que debemos salirnos del paso para incorporarnos a dicha acera a través de un acceso a plazas de garaje.

MARCO NORMATIVO.- La Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:
El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.
El resalte actual no es admisible. En la práctica, se puede considerar que un resalte de < 3 cm es tolerable.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Reducir el borde hasta igualarlo con la carretera.

Zona 7. – Obstáculo nº 2

LOCALIZACIÓN.- CALLE ZAPATÓN (2)

DESCRIPCIÓN.- En la fotografía se aprecia que el ancho de la acera es de 85cm. En algunos puntos, los coches aparcados invaden la acera por lo que se reduce todavía más el ancho de paso.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Para un estrechamiento puntual en un itinerario peatonal en un entorno consolidado, se podría tolerar un ancho de 90 cm, pero no es el caso ya que el estrechamiento no es puntual y la invasión de coches lo reduce considerablemente.

Respetar el ancho de 150cm que indica la norma puede ser imposible en algunos casos como éste, pero para tramos cortos por lo menos se debería dejar un paso libre de obstáculos de 120cm que aunque no permita el cruce con un peatón, al menos permite circular a una persona en silla de ruedas con comodidad.

Zona 7. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE LA CONSTITUCIÓN

DESCRIPCIÓN.- Se produce un desnivel lateral en la acera que es peligroso para la circulación de las personas usuarias de sillas de ruedas, además los vehículos impiden transitar por la zona más cómoda al aparcar mal.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La pendiente transversal máxima no puede superar el 2%. Si la zona próxima al bordillo es la más segura para circular, se deben colocar bolardos que eviten que los coches la invadan al aparcar.

Zona 7. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- JOSÉ MARÍA RODRÍGUEZ CUEVAS

DESCRIPCIÓN.- Al circular por esta calle nos damos cuenta que la acera derecha termina en la carretera y por el lado izquierdo no existe acera con lo cual no se puede pasar con seguridad.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

Por otro lado, la misma norma indica:

Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.

En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Por tanto la solución pasa por habilitar un recorrido peatonal accesible alternativo que no suponga un rodeo excesivo.

Si ello no fuera posible, se debe habilitar la mencionada plataforma única de uso mixto. En ella el pavimento debe diferenciar claramente la zona donde el peatón tiene preferencia e instalar la correspondiente señalización vertical para informar a los conductores.

Zona 7. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA FERNANDO ARCE

DESCRIPCIÓN.- El rebaje de la acera en su lado derecho no se encuentra a nivel con la carretera.

MARCON NORMATIVO.- La calzada tiene un rebaje lateral que canaliza el agua de lluvia. Dicho rebaje tiene una pendiente excesiva para pasar por encima con comodidad una persona en silla de ruedas. El bache se produce al unirse a la contrapendiente del vado. La Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:
La pendiente longitudinal máxima será del 6%.

SOLUCIÓN PROPUESTA.-Por lo que en el cruce peatonal se debe eliminar la canalización. Para evacuar el agua que baja por el lateral de la calzada se puede poner una rejilla de desagüe bien dimensionada para el caudal previsto a cada lado del vado.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (1)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- En la acera derecha nos encontramos un paso estrecho en la acera debido a un rebaje coincidiendo con un solar abandonado, dejando sólo un espacio de paso de 80 cms.

MARCO NORMATIVO.- Al igual en el obstáculo 2, para un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

Al tratarse de un estrechamiento puntual podría admitirse una anchura de 90cm pero antes y después debe haber espacio de giro suficiente para maniobrar de al menos 120cm, aunque lo deseable son 150.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- El vallado que produce el estrechamiento es provisional y no parece haber ningún problema en retrasar el último poste para aumentar la anchura del paso. Por el otro lado, limpiar de hierbajos sería suficiente.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (2)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- A la altura de la entrada del colegio nos encontramos con un rebaje peligroso que hace inclinarse la silla hacia la carretera, y con una zona de paso seguro de tan sólo 60 cms.

MARCO NORMATIVO.- Al igual en el obstáculo 2 y el anterior, para un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

En este caso el estrechamiento que se produce tiene una anchura de 60cm y una longitud de 1m aproximadamente. No es admisible de ninguna manera.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se puede solucionar rebajando el tramo de acera (que coincide con el paso de vehículos) al mismo nivel que la calzada y hacer el vado para vehículos en el interior de la parcela. De esta manera el itinerario peatonal tendría una anchura adecuada y constante.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (3)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- Al finalizar la acera llegados a la entrada de vehículos al colegio debemos de atravesar la carretera hasta llegar al primer paso de cebra seguro.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a un Itinerario Peatonal donde la circulación de vehículos y peatones coinciden, la Orden de la Vivienda 561/2010 llama esas zonas "plataformas únicas de uso mixto" y dice textualmente:

En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Por tanto la solución pasa por poner pavimento diferente para la zona peatonal y colocar señalización vertical para avisar a los vehículos.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (4)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- Nos encontramos primeramente un contenedor demasiado ajustado a la pared (paso de 90 cms), y a continuación una farola con muy poca distancia a dicha pared (90 cms).

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en los obstáculos 2, 6-1 y 6-2, para un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En los casos que muestran estas fotos el estrechamiento que se produce es puntual y tiene una anchura de 90cm pero en uno de ellos la aleatoria colocación del contenedor de basura hace necesario acotar bien el espacio previsto para que en la recogida diaria de basuras no puedan dejarlo mal de forma accidental.

En el caso de la farola, trasladarla supone un coste elevado. El ancho de 90cm no impide el paso por lo que, aunque no cumple normativa, no creo que sea proporcional exigirlo.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (5)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- En la salida del patio del colegio encontramos que la acera izquierda es inaccesible, y que la derecha (la de la fotografía) termina en la carretera y generalmente está taponada por coches mal aparcados.

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en el obstáculo 4, en referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

Por otro lado, la misma norma indica:

Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.
En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Por tanto la solución pasa porque al menos una de las dos aceras sea accesible.

En la foto se aprecia que la acera termina, por lo que se debe habilitar una plataforma única de uso mixto donde el peatón tenga preferencia. En ella el pavimento debe diferenciar claramente la zona donde el peatón tiene preferencia y si fuera necesario, delimitarlo mediante bolardos para evitar que lo invadan los coches mal aparcados como el de la foto.

También se debe Instalar la correspondiente señalización vertical para informar a los conductores.

Zona 7. – Obstáculo nº 6 (6)

LOCALIZACIÓN.- PADRE DAMIÁN CON SIERRAPANDO

DESCRIPCIÓN.- En la confluencia de esta calle con Sierrapando no existe la posibilidad de pasar al otro lado de la acera sin tener que dar un rodeo de varios metros.

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en el obstáculo 4 y 6 (5), en referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

SOLUCIÓN PROPUESTA.-En este caso el recorrido peatonal accesible es el único habilitado también para peatones sin discapacidad. Sólo hay dos pasos de peatones y ambos son accesibles. Uno de ellos, el que se ve al fondo junto al colegio tiene el mismo problema que el detectado en el obstáculo 5 ya que la canalización al borde de la calzada hace que se produzca un bache y algunas personas en silla de ruedas tienen dificultad para cruzar.

Al tratarse de una zona de tráfico lento, una persona sin discapacidad física no tiene problemas para cruzar y acortar el recorrido, aunque sea por una zona no prevista para el cruce pero conlleva su riesgo. Por ello se recomienda la ejecución de un paso de peatones accesible que acorte el recorrido del itinerario peatonal para todos.

Zona 7. – Obstáculo nº 7 (1)

LOCALIZACIÓN.- SIERRAPANDO CON PADRE DAMIÁN

DESCRIPCIÓN.- Al terminar Padre Damián e iniciar Sierrapando encontramos que en la izquierda la acera es estrecha y peligrosa y de difícil acceso y por la derecha no existe la acera.

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en el obstáculo 4, 6 (5) Y 6 (6), en referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:
En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Por lo que se debe reformar la acera de la izquierda de la imagen para que el itinerario peatonal sea realmente accesible.

Zona 7. – Obstáculo nº 7 (2)

LOCALIZACIÓN.- SIERRAPANDO

DESCRIPCIÓN.- Por la acera izquierda nos encontramos que unos setos nos impiden acceder, además la acera en sí es estrecha.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a los itinerarios peatonales, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.

Más adelante indica:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La anchura de la acera debería ser de 150cm. De forma excepcional en un tramo corto se puede aceptar, aunque fuera de normativa, una anchura de 120cm. Esta dimensión permite circular a una persona en silla de ruedas pero no cruzarse con una persona andando ni mucho menos con otra en silla de ruedas por lo que en función de lo transitada que sea la vía, se debe dejar una anchura u otra.

Zona 7. – Obstáculo nº 8 (1)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE BILBAO CON SANTA TERESA DE JESÚS

DESCRIPCIÓN.- No existe un paso de cebra que permita pasar con seguridad transitando por la acera izquierda en el cruce con la calle Santa Teresa de Jesús.

"Descubriendo capacidades"

MARCO NORMATIVO.- Al igual que en el obstáculo 7-2, en referencia a los itinerarios peatonales, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:
En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.

Más adelante indica:

Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

También dice:

En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se debe habilitar un itinerario peatonal accesible que no suponga un rodeo excesivo. El cruce por la calle Santa Teresa de Jesús parece peligroso al haber poca visibilidad, pero se podría ejecutar perfectamente un paso de peatones en la Avda. Bilbao, al otro lado del cruce con Sta. Teresa, simétrico al existente, ya que el siguiente (Miravalles) está a unos 100m.

Zona 7. – Obstáculo nº 8 (2)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE BILBAO

DESCRIPCIÓN.- Circulando por la acera izquierda encontramos a la altura del número 6 un nuevo rebaje lateral que hace peligroso el paso al ladearse las sillas.

MARCO NORMATIVO.- Para un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:
Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.
La anchura de la acera bien nivelada debería ser de 150cm. De forma excepcional en un tramo corto se puede aceptar, aunque fuera de normativa, una anchura de 120cm. Permite circular a una persona en silla de ruedas pero no el cruce con una persona andando ni mucho menos otra en silla de ruedas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En este caso, una persona puede andar por el rebaje de la acera, por lo que el ancho de 120 es viable, aunque eso sí, fuera de normativa.

Zona 7. – Obstáculo nº 8 (3)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA BILBAO CON AVENIDA FERNANDO ARCE.

DESCRIPCIÓN.- Descendiendo la Avenida Bilbao por su acera derecha nos encontramos con unas escaleras peligrosas que no se diferencian claramente de la zona de paso llano y que supone un peligro.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a las escaleras, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice lo siguiente:

Los tramos de las escaleras cumplirán las siguientes especificaciones:
a) Tendrán 3 escalones como mínimo y 12 como máximo.
b) La anchura mínima libre de paso será de 1,20 m.
c) Su directriz será preferiblemente recta.
Los escalones tendrán las siguientes características:
….
f) Cada escalón se señalizará en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón.
…
Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de escalera. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera, se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en el artículo 30.
Se señalizarán los extremos de la escalera mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46.

SOLUCIÓN PROPUESTA.-Por lo tanto la disposición irregular de los peldaños de anchura y longitud variable, debe rediseñarse para configurar un espacio donde rampa y peldaños estén claramente diferenciados. El número de peldaños debe ser como mínimo de tres, con un ancho de mínimo 120cm y tener a lo largo de todo el borde una banda señalizadora que contraste con el pavimento. Deberá haber pasamanos-barandilla que cumpla las especificaciones mencionadas.

Zona 7. – Obstáculo nº 9

LOCALIZACIÓN.- SANTA TERESA DE JESÚS.

DESCRIPCIÓN.- Esta calle o carretera no dispone de aceras en ninguno de sus dos lados.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a un Itinerario Peatonal, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice textualmente:

En la eventualidad de que todos (los itinerarios peatonales) no puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas

Por otro lado, la misma norma indica:
Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.

En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La solución de este obstáculo es complicada ya que la calle es de doble sentido y a duras penas permite el cruce de dos vehículos. El talud de terreno tiene mucha pendiente y no parece posible reducirlo salvo que se ejecute un muro de contención.

El problema está sobre todo en los primeros 50m de subida que es donde los edificios están al borde de la calzada. Salvando esa parte, la línea de fachada se retranquea dejando libre un espacio que actualmente se usa para aparcar en batería. Este tramo, se podría hacer accesible si se aparcase en línea. El itinerario peatonal iría junto a la edificación. El primer tramo de subida sólo se puede hacer accesible de dos formas:

-Suprimiendo uno de los carriles para vehículos y derivando el tráfico por las calles adyacentes. Eso liberaría espacio suficiente para ejecutar una acera junto a la edificación existente con anchura y desnivel adecuados.

-Ejecutar un muro de contención en el primer tramo de talud para liberar el espacio suficiente para hacer una acera accesible. Al alcanzar la parte de la calle donde la edificación está retranqueada, se pondrá un paso de peatones para continuar el itinerario peatonal por la zona que actualmente se usa de aparcamiento en batería. La disposición del aparcamiento deberá cambiar en cualquier caso, de estar en batería a estar en línea para liberar espacio suficiente para el itinerario peatonal accesible.

Zona 7. – Obstáculo nº 10

LOCALIZACIÓN.- PINTOR MODINOS

DESCRIPCIÓN.- En esta calle en su enlace con la calle Julián Ceballos nos encontramos un escalón dominante con un pequeño espacio plano de paso que es inseguro para transitar con silla de ruedas.

MARCO NORMATIVO.- En referencia a las escaleras, la Orden de la Vivienda 561/2010 dice lo siguiente:

Los tramos de las escaleras cumplirán las siguientes especificaciones:
a) Tendrán 3 escalones como mínimo y 12 como máximo.
…
Los escalones tendrán las siguientes características:
….
f) Cada escalón se señalizará en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón.

…

SOLUCIÓN PROPUESTA.- El desnivel existente es muy poco y no se puede resolver mediante un tramo de 3 peldaños convenientemente señalizados.
El espacio disponible es más que suficiente para adoptar cualquier solución donde el desnivel se resuelva sin resaltes.

La reforma del pavimento se debe hacer con urgencia, pero hasta que se ejecute, se debe señalizar el borde del peldaño en toda su longitud con una banda de 5cm de anchura situada a unos 3cm del borde cuyo color contraste con el del pavimento y el del escalón.

3.8. ZONA 8

3.8.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- AVENIDA DE ANDALUCÍA
Obstáculo 2.- MIES DE COTERÍOS 1
Obstáculo 3.- MIES DE COTERÍOS CON EUGENIO DE LEMUS
Obstáculo 4.- MIES DE COTERÍOS 2
Obstáculo 5.- MIES DE COTERÍOS 3
Obstáculo 6.- MIES DE COTERÍOS “GRUPO INSA”
Obstáculo 7.- HILARIÓN RUIZ AMADO
Obstáculo 8.- PASEO FERNÁNDEZ VALLEJO
Obstáculo 9.- AVENIDA FERNANDO ARCE

3.8.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 8. – Obstáculo nº 1

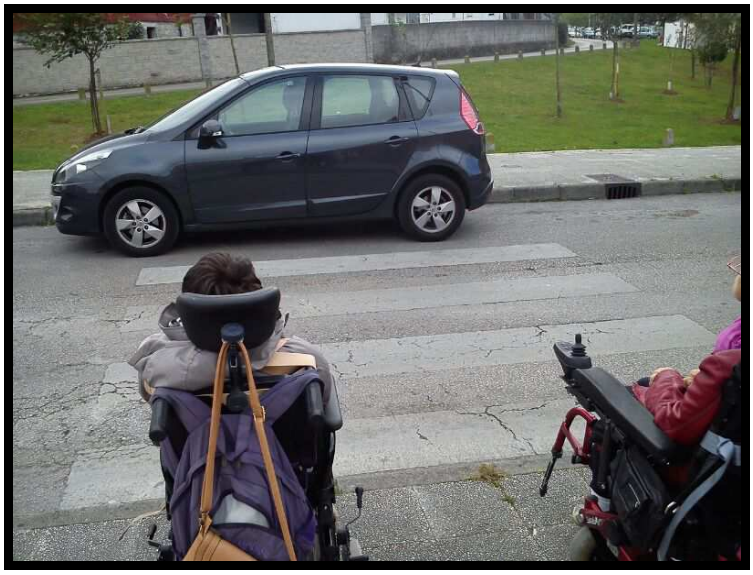
LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE ANDALUCÍA, SENTIDO ASCENDENTE.

DESCRIPCIÓN.- El primer paso de cebra que nos encontramos no tiene rebajes en ninguno de sus lados.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes.

Este caso no es urgente porque en la esquina de la calle, veinte metros más abajo, hay un paso de cebra con rebajes mejor conectado con el itinerario peatonal ya que está en el cruce con la rotonda.

Zona 8. – Obstáculo nº 2



LOCALIZACIÓN.- MIES DE COTERÍOS

DESCRIPCIÓN.- Paso de cebra sin rebajes en ninguno de los lados de la acera, y zona de aparcamiento de coches en dicho lado.
rebajes mal realizados sin un paso de cebra posterior.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Prohibir el estacionamiento en el paso de peatones colocando bolardos si fuera necesario según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1.

Zona 8. – Obstáculo nº 3

LOCALIZACIÓN.- INTERSECCIÓN CALLE MIES DE COTERÍOS CON CALLE EUGENIO DE LEMUS.

DESCRIPCIÓN.- Rebajes mal realizados entre estas dos calles. existen bordillos a ambos lados.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Esta intersección de calles no tiene ningún cruce accesible por lo que el itinerario peatonal se corta por completo. Al igual que en los casos anteriores, ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. El paso de cebra está muy próximo al cruce por lo que es posible que sea conveniente desplazarlo unos metros en Eugenio Lemus

Zona 8. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- CALLE MIES DE COTERÍOS.

DESCRIPCIÓN.- La acera izquierda termina en un bordillo que no se puede librar con la silla y se baja directamente a la carretera.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- El itinerario peatonal se corta por el linde con una parcela privada. Se debería poner un paso de peatones accesible que permita el cruce. El otro lado tampoco es accesible, está descrito en el obstáculo 6 de esta misma zona 8.

Zona 8. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- CALLE MIES DE COTERÍOS

DESCRIPCIÓN.- Acera izquierda presenta una zona de paso no segura para las sillas, ya que hay un rebaje para dar acceso a vehículos a una urbanización. la zona de paso seguro es tan sólo de 70 centímetros.

MARCO NORMATIVO.- Según se ha visto en el obstáculo 8 de la zona 1, el ancho de un itinerario peatonal accesible debe ser de 180cm. Se puede aceptar estrechamientos puntuales hasta 150cm. Excepcionalmente se puede admitir para tramos cortos 120cm (cuando no hay espacio suficiente y ejecutar una zona de tráfico mixto no es factible). Esto está totalmente fuera de norma, pero al menos el recorrido es practicable.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En este caso concreto, se puede rebajar totalmente la acera (pendiente <10% con pavimento diferenciado y sin resaltes) al nivel de la calzada para que no exista rebaje de vehículos y el ancho del itinerario peatonal no se vea afectado. Los vehículos tendrán que superar el desnivel que hay entre la calzada y su entrada en el interior de su parcela.

Zona 8. – Obstáculo nº 6

LOCALIZACIÓN.- CALLE MIES DE COTERÍOS "GRUPO INSA".

DESCRIPCIÓN.- No existe un acceso seguro a esta comunidad, y tampoco existe posibilidad de subir a la acera derecha de la calle, por lo que las sillas han de transitar por la carretera.

MARCO NORMATIVO.- *"En las plataformas únicas de uso mixto, la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal. Quedará perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, por la que discurre el itinerario peatonal accesible, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos."*

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se trata de la acera de enfrente a la del obstáculo 4 de esta misma zona. Es una zona mixta sin definir. Es peatonal y de estancia (hay bancos) pero también de tráfico lento y aparcamiento. Se deben diferenciar los usos o si se realiza una zona de tráfico mixto, señalar claramente que el peatón tiene preferencia como se ha comentado en el obstáculo 9 de la zona 1

Zona 8. – Obstáculo nº 7

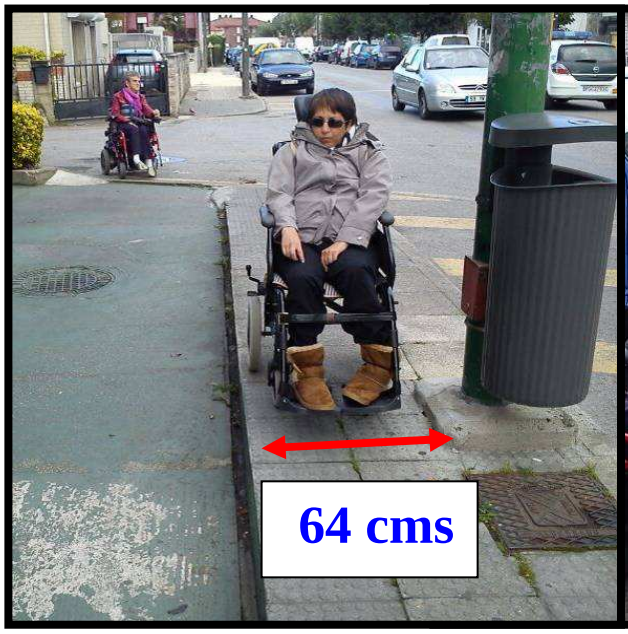
LOCALIZACIÓN.- CALLE HILARIÓN RUIZ AMADO

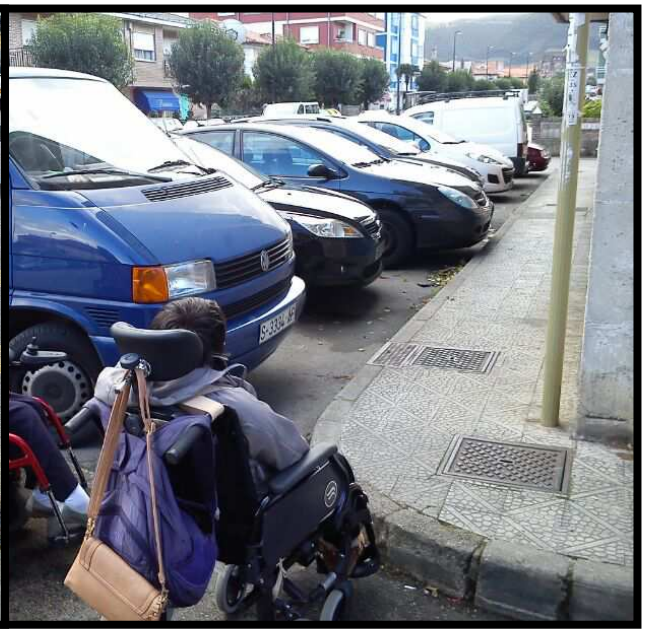
DESCRIPCIÓN.- Todas las aceras de esta calle terminan en la carretera. no existen pasos de cebra y apenas hay rebajes para acceder a dichas aceras.

MARCO NORMATIVO.- El problema es similar al mencionado en el obstáculo 2 de la zona 6 y en el obstáculo 4 de la zona 1. Un recorrido peatonal accesible no puede resultar *"en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.*

SOLUCIÓN PROPUESTA.- En este caso se trata de una zona de edificación poco compacta y amplios espacios abiertos donde la práctica totalidad del espacio libre se ha destinado a vehículos por lo que los recorridos peatonales se ven interrumpidos. Sorprende que en la mitad superior de la calle, en el cruce con Eugenio Lemus, haya una zona reformada recientemente con un área de juegos infantiles donde las aceras y los rebajes están perfectamente adaptados. Con ampliar unos metros esa reforma y conectarla con la bocacalle, se habría solucionado el problema.

Zona 8. – Obstáculo nº 8





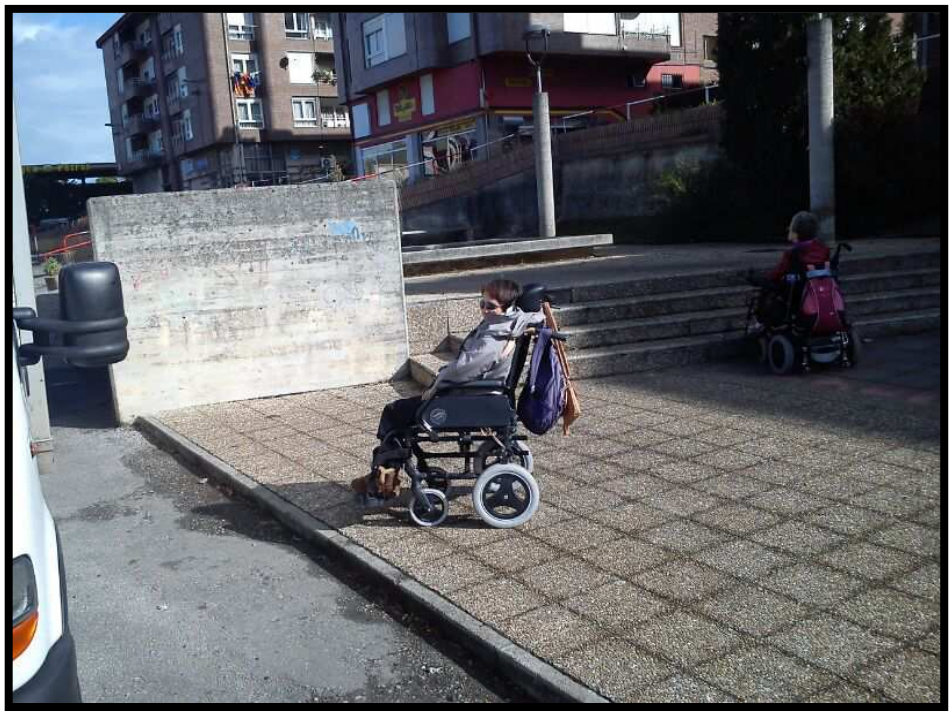
LOCALIZACIÓN.- PASEO FERNÁNDEZ VALLEJO

DESCRIPCIÓN.- Toda la calle presenta deficiencias. en las fotos podemos ver dos grandes anomalías: un paso estrecho y peligroso (64 cms), y una acera con bordillo así como coches aparcados que hacen imposible el paso, obligando a las sillas a circular por la carretera.

MARCO NORMATIVO.- Se trata de una importante vía de comunicación radial que comunica el centro con la circunvalación y la salida a la A67. La importancia de la vía justifica que exista a lo largo de toda ella un itinerario peatonal accesible que cumpla los requisitos indicados en el obstáculo 9 de la zona 1.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- No existe un recorrido peatonal accesible continuo. Hay tramos donde no hay acera en uno de los lados y no hay paso de peatones accesible para poder cruzar al otro lado. Otras zonas son estrechas o tienen obstáculos puntuales que interrumpen el paso.

Zona 8. – Obstáculo nº 8



LOCALIZACIÓN.- AVENIDA FERNANDO ARCE

DESCRIPCIÓN.- Circulando por la avenida en su acera derecha nos encontramos que el paso es imposible ya que nos chocamos contra un muro y contra unas escaleras, y en la acera no hay rebajes ni paso de cebra, sólo aparcamiento de vehículos.

MARCO NORMATIVO.- El obstáculo está a la altura del nº 21, frente al Mercado Nacional de Ganados, justo antes de la gasolinera. El recorrido peatonal accesible es interrumpido completamente por cuatro peldaños sin alternativa posible que no sea deshacer el camino andado. No es posible continuar por la avenida ni cruzar a la otra acera ni subir a la zona de entrada a los edificios.
Se trata de una vía importante sin condicionantes urbanos que impidan la creación de un itinerario peatonal accesible que cumpla con lo especificado en el obstáculo 2 de la zona 6 y en el obstáculo 4 de la zona 1, es decir, que no sea *"en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas."*.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Por tanto se deberá ejecutar un itinerario peatonal accesible que cumpla los requisitos indicados en el obstáculo 9 de la zona 1

3.9. ZONA 9

3.9.1. Plano de emplazamiento y obstáculos detectados

Los obstáculos detectados durante las salidas han sido los siguientes:

Obstáculo 1.- LUCIO MARCOS

Obstáculo 2 (1).- AVENIDA ROCHEFORT

Obstáculo 2 (2).- AVENIDA ROCHEFORT

Obstáculo 2 (3).- AVENIDA ROCHEFORT

Obstáculo 3 (1).- PASEO DEL NIÑO (VIAS DEL TREN)

Obstáculo 3 (2).- PASEO DEL NIÑO CON BARRIO DEL CEREZO

Obstáculo 3 (3).- PASEO DEL NIÑO CON PANCHO COSIO

Obstáculo 3 (4).- PASEO DEL NIÑO

Obstáculo 4.- PANCHO COSSÍO

Obstáculo 5.- BARRIO DEL CEREZO

Obstáculo 6.- ALCANTARILLAS

3.9.2. Análisis de cada obstáculo y solución propuesta

Zona 9. – Obstáculo nº 1

LOCALIZACIÓN.- CALLE LUCIO MARCOS

DESCRIPCIÓN.- El inicio de la acera derecha no tiene rebaje para sillas. y el paso a ambos lados del puente es demasiado estrecho por lo que las sillas chocan con facilidad con las protecciones. en concreto en el lado izquierdo (foto), el paso es de tan sólo 72 cms.

El puente forma parte de una circunvalación de nuevo trazado que pasa sobre las vías del tren. El trazado evita dar un rodeo muy largo.

La acera derecha no tiene rebaje pero 10 metros más atrás hay un paso de cebra que permite cruzar al otro lado por lo que, aunque debería ser accesible, el rodeo que hay que realizar es razonable y no es imperioso solucionarlo.
Sin embargo el hecho de que ambas aceras se estrechen más adelante sí es un obstáculo insalvable.

MARCO NORMATIVO.-
El problema es similar al mencionado en el obstáculo 2 de la zona 6, el obstáculo 4 de la zona 1 o el obstáculo 7 de la zona 8: un recorrido peatonal accesible no puede resultar *"en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.*

SOLUCIÓN PROPUESTA.- La alternativa para cruzar al otro lado de las vías supone un rodeo totalmente desproporcionado. La solución no es fácil ya que se trata de un puente terminado. Se podría ejecutar una pasarela peatonal en uno de los lados señalizando correctamente por qué lado va el itinerario peatonal accesible.

Zona 9. – Obstáculo nº 2 (1)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE ROCHEFORT

DESCRIPCIÓN.- En ambas fotos apreciamos pasos peligrosos, en concreto en la primera en donde existe un bordillo que da directamente a la carretera en el lado derecho y unos árboles con bordillos propios a la izquierda. la zona de paso es de tan sólo 85 cms.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- El problema es similar al del obstáculo 8 de la zona 1 o del obstáculo 5 de la zona 8.
El ancho de un itinerario peatonal accesible debe ser de 180cm. Puntualmente se pueden aceptar estrechamientos hasta un ancho de 150cm. Excepcionalmente se puede admitir para tramos cortos, como en este caso, un ancho de 120cm. Esto está totalmente fuera de norma, pero al menos el recorrido es practicable. Se debe medir desde la parte interior del bordillo de la acera hasta el bordillo del alcorque.

Zona 9. – Obstáculo nº 2 (2)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA DE ROCHEFORT

DESCRIPCIÓN.- Encontramos una acera a la que no se puede acceder, y por el lado que si se puede, aunque con un rebaje en mal estado, debemos cruzar la carretera sin paso de cebra.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Reparar las grietas y agujeros del asfalto que son una molestia para la persona que va en silla de ruedas y además le obligan a cruzar más despacio por lo que el tráfico rodado también se ve afectado.
Señalizar correctamente el paso de peatones.

Zona 9. – Obstáculo nº 2 (3)

LOCALIZACIÓN.- AVENIDA ROCHEFORT

DESCRIPCIÓN.- En los accesos a las aceras de esta avenida no existen ni rebajes ni pasos de cebra, por lo que las personas y las sillas transitan por la carretera con peligro.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- No hay itinerario peatonal accesible. Se deben plantear pasos de peatones y ejecutar los correspondientes rebajes con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Debido al ancho de la calzada y al tráfico pesado, puede ser recomendable poner semáforos. Tenerlo todo en cuenta así como el tiempo de reacción para calcular los tiempos en los semáforos.
Asimismo, se debe reparar las grietas y agujeros del asfalto que son una molestia para la persona que van en silla de ruedas y además le obligan a cruzar más despacio por lo que el tráfico rodado también se ve afectado.

Zona 9. – Obstáculo nº 3 (1)

LOCALIZACIÓN.- PASEO DEL NIÑO (VÍAS DEL TREN)

DESCRIPCIÓN.- Iniciado el Paseo del Niño desde Julio Hauzeur encontramos que no existen aceras en ninguno de los lados, y que como se puede ver en ambas fotografías, peatones y vehículos comparten la carretera incluso para cruzar las vías del tren.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Se deben ejecutar aceras de ancho mínimo de 180cm, y el paso peatonal sobre las vías del tren debe tener el mismo ancho y estar claramente diferenciado del paso de vehículos.

Zona 9. – Obstáculo nº 3 (2)

LOCALIZACIÓN.- PASEO DEL NIÑO CON BARRIO EL CEREZO

DESCRIPCIÓN.- Nada más atravesar las vías, encontramos un rebaje mal ejecutado, ya que existe un pequeño bordillo que impide acceder a la acera por su lado izquierdo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Si la anchura de la acera no es suficiente para hacer un rebaje convencional, se puede rebajar todo el ancho de la acera previamente a llegar al paso de cebra. También se puede elevar la cota del paso de peatones.

Zona 9. – Obstáculo nº 3 (3)

LOCALIZACIÓN.- PASEO DEL NIÑO CON PANCHO COSSÍO

DESCRIPCIÓN.- Al atravesar la calle Pancho Cossio, siguiendo por la acera derecha del paseo del niño, nos encontramos con las aceras de ambos lados sin rebajes, no existe paso de cebra y los vehículos se encuentran aparcados en mitad el cruce.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Ejecutar el rebaje de la acera, con pendiente inferior al 10% con pavimento diferenciado y sin resaltes. Si fuera necesario colocar bolardos para evitar que los coches aparquen, se harán según se ha detallado en el Obstáculo 6 de la Zona 1.

Zona 9. – Obstáculo nº 3 (4)

LOCALIZACIÓN.- PASEO DEL NIÑO

DESCRIPCIÓN.- Siguiendo las aceras del paseo del niño, encontramos por el lado derecho que la acera termina contra un muro, no hay rebaje, hay coches aparcados que impiden pasar, y por el lado izquierdo existe un escalón peligroso. El resultado es que debemos transitar por la carretera.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Un itinerario peatonal accesible debe tener continuidad, no puede interrumpirse ni obligar a rodeos desproporcionados. También debe estar separado de la zona de tráfico rodado o si fuera de tráfico mixto, debe estar correctamente señalizado. Las características de un itinerario peatonal se han descrito en el obstáculo 9 de la zona 1.

Zona 9. – Obstáculo nº 4

LOCALIZACIÓN.- CALLE PANCHO COSSIO.

DESCRIPCIÓN.- En esta calle encontramos varios puntos conflictivos: aceras que terminan sin un rebaje, pasos de cebra entre coches, zonas de cruce sin pasos de cebra, y aceras estrechas.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Al igual que en el caso anterior, un itinerario peatonal accesible debe tener continuidad, no puede interrumpirse ni obligar a rodeos desproporcionados. También debe estar separado de la zona de tráfico rodado o si fuera de tráfico mixto, debe estar correctamente señalizado. Las características de un itinerario peatonal se han descrito en el obstáculo 9 de la zona 1.

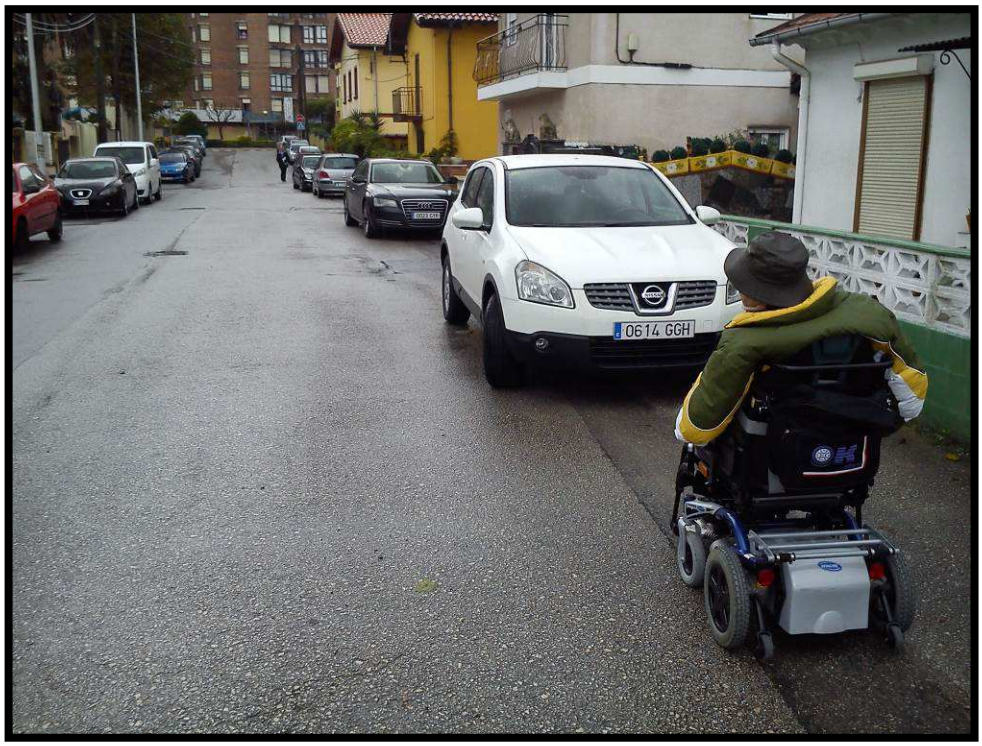
Zona 9. – Obstáculo nº 5

LOCALIZACIÓN.- BARRIO DEL CEREZO

DESCRIPCIÓN.- No existen aceras en ninguno de los lados de esta carretera que es a su vez de doble dirección para los automóviles con el consiguiente peligro.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- Permitir la circulación en una sola dirección y acondicionar una zona de paso segura que cumpla con la normativa vigente.

Zona 9. – Obstáculo nº 6



LOCALIZACIÓN.- CALLE ALCANTARILLAS

DESCRIPCIÓN.- Por el lado derecho no existen aceras y sólo hay vehículos estacionados, y a la acera derecha no se puede acceder por existir un bordillo.

SOLUCIÓN PROPUESTA.- acondicionar al menos una de las aceras, en este caso la izquierda es mucho más fácil ya que sólo habría que arreglar los rebajes.

Conclusión final: