

ANEJO: AM.ACC. ACCESIBILIDAD

ÍNDICE

| | |
|---|---|
| 1. MARCO NORMATIVO..... | 5 |
| 2. ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES..... | 5 |
| 3. VADOS ACCESIBLES..... | 6 |
| 4. PASOS DE PEATONES ACCESIBLES | 6 |
| 5. APARCAMIENTOS ACCESIBLES. | 6 |
| 6. MOBILIARIO URBANO ACCESIBLE..... | 7 |
| 7. PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR URBANO ACCESIBLE. | 8 |
| 8. ANEXO: PLANO DE ACCESIBILIDAD. | 9 |

1. MARCO NORMATIVO.

El presente proyecto de urbanización está sujeto al cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad, tanto a nivel autonómico (Decreto 158/1997 de 2 de diciembre, del Código de Accesibilidad de Castilla la Mancha que desarrolla la Ley 1/1994, de 24 de Mayo de Accesibilidad y Eliminación de Barreras en Castilla La Mancha), como estatal (Orden de VIV 561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados), con objeto de garantizar la accesibilidad del entorno urbanizado.

2. ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES.

La totalidad de los itinerarios establecidos en proyecto tienen anchura libre mínima de 1,80 m, así como una altura libre de obstáculos mínima de 2,10 m.

En los cambios de dirección y cruces de calles se proporciona espacio peatonal suficiente para el desenvolvimiento de los viandantes. Para ello se han achaflanado las esquinas de fachada y se han ampliado las aceras al eliminar el aparcamiento en línea, de modo que la anchura libre de paso supera en todos los casos la inscripción de un círculo de 1,50 m de diámetro.

Los itinerarios no incluyen escaleras ni escalón aislado.

Las pendientes de los itinerarios no superan el 6% en sentido longitudinal y el 2% en sentido transversal, siendo los viales de acceso al polígono los más críticos y en concreto un tramo del vial L que presenta una pendiente longitudinal límite del 6%.

El pavimento propuesto es adoquín se trata de un pavimento duro, antideslizante (coeficiente de resistencia al deslizamiento > 40) y sin relieves diferentes a los propios del grabado de las piezas. Varía su textura y color en las esquinas, paradas de autobuses cuando se implanten, en las zonas del itinerario donde se ubica el mobiliario urbano u otros obstáculos. Se colocará una textura lisa para el espacio libre peatonal y una rugosa para los espacios con obstáculos. Se prestará especial atención a la ejecución de los pavimentos con objeto de evitar roturas de piezas, presentación de cejas ni otros resaltes que los propios grabados en las piezas.

Las rejillas y registros se colocan enrasados con el pavimento circundante. Las aberturas de las rejillas situadas en itinerarios peatonales tienen una dimensión que permite la inscripción de un círculo de 2 cm de diámetro como máximo. La disposición del enrejado se hace de manera que no puedan tropezar personas que utilicen bastón o silla de ruedas

Para la detección de paso de peatones se colocará un pavimento con textura diferenciada, utilizando para ello baldosa hidráulica señalizadora con resaltes troncocónicos o estriados en los tramos de determinación direccional del paso

Los alcorques situados en los itinerarios se cubrirán con arena con un rebaje de 2cm para evitar el desborde hacia el pavimento circundante, la ubicación de los alcorques en ningún momento compromete la banda libre de paso peatonal y no se colocarán en aceras inferiores a 2,50 m de ancho.

Los elementos de urbanización y mobiliario que forman parte de este itinerario son accesibles.

3. VADOS ACCESIBLES

El vado propuesto en proyecto cumple los requisitos establecidos en la normativa:

La anchura de los vados es superior a la mínima establecida de 1,80 m, de forma que permite holgadamente el tránsito de dos personas en silla de ruedas.

El bordillo del vado acomete a la calzada, sin desnivel entre ambos. Los bordillos tendrán cantos redondeados o achaflanados.

La señalización se realiza con pavimento de textura y color diferenciados.

La pendiente máxima longitudinal no supera el 8% y la pendiente transversal del 2%.

Se aplica el diseño de vado peatonal transversal a la directriz de la acera en aquellas que superan los 2,50 m de anchura al quedar una banda de paso de anchura suficiente no afectada por el vado

Los vados de entrada y salida de vehículos se ejecutarán de manera que el itinerario peatonal que atravesase, no quede afectado por una pendiente longitudinal superior al 8%, ni una pendiente transversal del 2%.

4. PASOS DE PEATONES ACCESIBLES

Los pasos de peatones se diseñan al mismo nivel de calzada y cumplen el requisito de salvar del desnivel entre bordillo y calzada con vados de peatones accesibles según lo establecido en la Orden VIV 561/2010.

Cuando cruce una isleta intermedia en calzadas rodadas, ésta se recorta y queda rebajada al mismo nivel de las calzadas en una anchura igual a la del paso de peatones.

5. APARCAMIENTOS ACCESIBLES.

De acuerdo con la Orden VIV 561/2010, el número de aparcamientos reservados y diseñados para uso por personas con movilidad reducida será, como mínimo de 1 cada 40 plazas o fracción.

Las plazas de aparcamiento de carácter público anejas al viario según la ordenación fijada en el Plan Parcial de la actuación (aprobado definitivamente el 25 de septiembre de 2008), ascienden a 2.733 unidades: 2.393 plazas dispuestas en línea, en la práctica totalidad de las calles, y 340 plazas ubicadas en la playa de aparcamiento sita al noroeste de la actuación.

Las 68 plazas de aparcamiento accesible correspondientes a la totalidad de la actuación se distribuyen de forma equilibrada:

- 52 plazas, en viario, todas ellas próximas a los cruces y contiguas a los pasos de peatones, utilizando su vado como acceso y garantizando así un acceso al itinerario peatonal accesible rápido y seguro, localizándose de la siguiente manera:

- 12 plazas por calle en los Viales A, B, C y E
- y 4 plazas en la calle F.
- Las 16 plazas restantes se ubican en la playa de aparcamientos.

Por lo tanto, en concordancia con el planeamiento aprobado, en la Fase 1 del Proyecto de Urbanización correspondería la ejecución de 4 plazas de aparcamiento accesible que según establece el Plan Parcial en el tramo de vial A objeto de las obras:

- 2 plazas próximas al cruce con el vial L
- 2 plazas próximas al cruce con el futuro vial J.2 en el vial L y dos en el vial

No obstante por indicación municipal se han incluido 2 plazas más, 2 en el vial A de manera que todos los pasos de peatones con aparcamiento adosado dispongan de una plaza accesible.

Las plazas de aparcamiento accesibles, tienen unas dimensiones (2,50 m x 6,50 m) que cumplen y superan las mínimas para el vehículo en línea (2,20 m x 5 m con zona posterior de transferencia de 1,50 m).

En los estacionamientos, se prevén dos franjas de 1,20 m de anchura:

- una en la calzada paralela al aparcamiento
- y otra de acceso a la calzada perpendicular al aparcamiento.

La diferencia de cota entre el aparcamiento y la acera se resuelve mediante un rebaje o rampa en el itinerario peatonal, excepto en los aparcamientos que se sitúan junto a los pasos de peatones (como los 4 correspondientes a esta Fase 1), donde la franja de acceso a la calzada queda garantizada a través del paso de peatones.

6. MOBILIARIO URBANO ACCESIBLE.

Los elementos de mobiliario urbanos serán accesibles y para ello cumplirán los siguientes requisitos:

- Ser accesibles a través de un itinerario accesible.
- Su ubicación permite siempre la existencia de una franja de paso libre de obstáculos de 1,50 m. de anchura x 2,10 m. de altura.
- Los elementos salientes y/o volantes que sean superior a 15 cm. de vuelo y que limiten con itinerarios se sitúan a una altura igual o superior a 2,10 m.
- Los elementos que deban ser accesibles manualmente (papeleras) se situarán a una altura de entre 1m y 1,40 m de altura.

Los elementos urbanos de amueblamiento y uso público estarán diseñados y se ubicarán de modo que:

- Permitan su utilización por parte de cualquier persona, esté o no en situación de movilidad y comunicación reducidas.
- Permitan su fácil identificación y comprensión.

- No supongan un obstáculo o barrera en el desenvolvimiento personal, en particular para personas invidentes.

Se proporciona una dotación equilibrada de mobiliario urbano de modo que se dispone de un conjunto de dotaciones mínimas que son suficientes para cubrir las necesidades ciudadanas y se ubican evitando la alta densidad en la disposición de elementos de mobiliario urbano al objeto de:

- No suponer obstáculo para la circulación peatonal
- Posibilitar la mayor amplitud posible en los itinerarios y recorridos
- Armonizar con la estética ambiental, no alterando la idiosincrasia ni el paisaje urbano.
- Proporcionar un entorno físico construido más acogedor, sencillo y comprensible a todos.

En ningún caso los elementos del mobiliario urbano comprometerán la necesaria visibilidad mutua entre peatones y conductores.

En caso de instalar otros elementos urbanos, estos serán accesibles y para ello cumplirán los siguientes requisitos de diseño:

- Los elementos de acceso al recinto tendrán una anchura mínima de 0,90 m y una altura mínima de 2,10 m y deben estar convenientemente señalizados.
- Los elementos para impedir el paso de vehículos estarán separados por una distancia mínima de 0,90 m y tendrán una altura mínima de 0,80 m.

Los soportes verticales de señales y semáforos tendrán una sección de cantos redondeados. Serán acústicos y emitirán señal sonora indicadora del tiempo de paso de peatones.

No se instalarán obstáculos en el espacio de las aceras comprendido dentro del paso de viandantes.

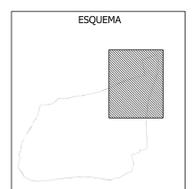
Las señales de tráfico, los semáforos, los postes de alumbrado público o cualquier elemento señalizado se situarán al lado del bordillo, ya que el ancho mínimo de aceras es de 1,5 m. En parques y jardines irán en las zonas ajardinadas.

Aunque la intención del Ayuntamiento de Ciudad Real es que sean las propias empresas las que gestionen sus residuos, en el caso de implantar contenedores, estos estarán situados en la banda de aparcamientos y lo más cercano posible a los pasos de peatones.

7. PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR URBANO ACCESIBLE.

Si bien no es objeto de este proyecto definir el diseño e implantación de las posibles paradas de transporte público regular urbano, cuando se instalen serán preferentemente de diseño adelantado accesible ocupando la zona de aparcamiento, cumpliendo las prescripciones vigentes.

8. ANEXO: PLANO DE ACCESIBILIDAD.



-  ITINERARIO ACCESIBLE
-  BARBACANA ACCESIBLE CON PAVIMENTO TACTIL
-  MARCA TRANSVERSAL ACCESIBILIDAD APARCAMIENTO
-  SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL APARCAMIENTO ACCESIBLE
-  SEÑALIZACIÓN VERTICAL APARCAMIENTO ACCESIBLE
-  LÍMITE ACTUACIÓN INDUSTRIAL ORETANIA
-  LÍMITE FASE 1



AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

Entidad Estatal de Suelo
Ministerio de Fomento

AUTOR DEL TRABAJO
JEFE DE LA DIVISION DE PLANEAMIENTO Y PROYECTOS
Javier González Ramiro
ARQUITECTO

ESCALAS 1/1000
FECHA SEPTIEMBRE 2022
ANULA AL
ANULADO POR

LOCALIDAD CIUDAD REAL
CIUDAD REAL

PROYECTO PLANO

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DE LA FASE 1 DE LA ACTUACIÓN INDUSTRIAL "ORETANIA" EN CIUDAD REAL
ACCESIBILIDAD

PLANO Nº AM.ACC
HOJA 1 DE 1