

Índice Anejo Accesibilidad

1. ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO	5
1.1. Normativa	5
1.2. Itinerarios peatonales	5
1.3. Elementos de urbanización	5
1.4. Mobiliario urbano	7
1.5. DotaciÓn de aparcamientos	8
2. ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S. Y GIRO AUTOBÚS	11
2.1. Normativa	11
2.2. localización de hidrantes	11
2.3. maniobrabilidad de los vehículos de bomberos	11
2.4. señalización	11
2.5. giro del autobus municipal en el acceso a la c/ uruguay	11
APÉNDICE	
PLANOS	13

1. ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO

1.1. NORMATIVA

El presente proyecto de urbanización está sujeto al cumplimiento tanto de la "Ordenanza de Accesibilidad en el medio urbano del municipio de Valencia" (BOP 23 noviembre 2006) de la Orden de 9 de junio de 2004 de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano, así como a lo dispuesto en la Orden del Ministerio de la Vivienda 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.

Al tratarse de una actuación de urbanización de nueva planta, el diseño de la misma debe cumplir el nivel de accesibilidad "adaptado".

1.2. ITINERARIOS PEATONALES

Los elementos de urbanización no originan obstáculos que impidan la libertad de movimientos de las personas con limitaciones y movilidad reducida.

Se cumplen las anchuras mínimas de la banda libre peatonal de 1,50 m de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales. La anchura en los cambios de dirección permitir inscribir un círculo de 1'50 metros de diámetro. La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6%, y la transversal es igual o menor al 2%.

Asimismo el mobiliario urbano se sitúa de forma que es accesible y puede ser utilizado por todos los ciudadanos, especialmente para aquellos que tengan su movilidad reducida, y sin constituir un obstáculo para el tránsito.

1.3. ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

Los bordillos de las aceras cumplen con la altura máxima de 15 cm de la Ordenanza.

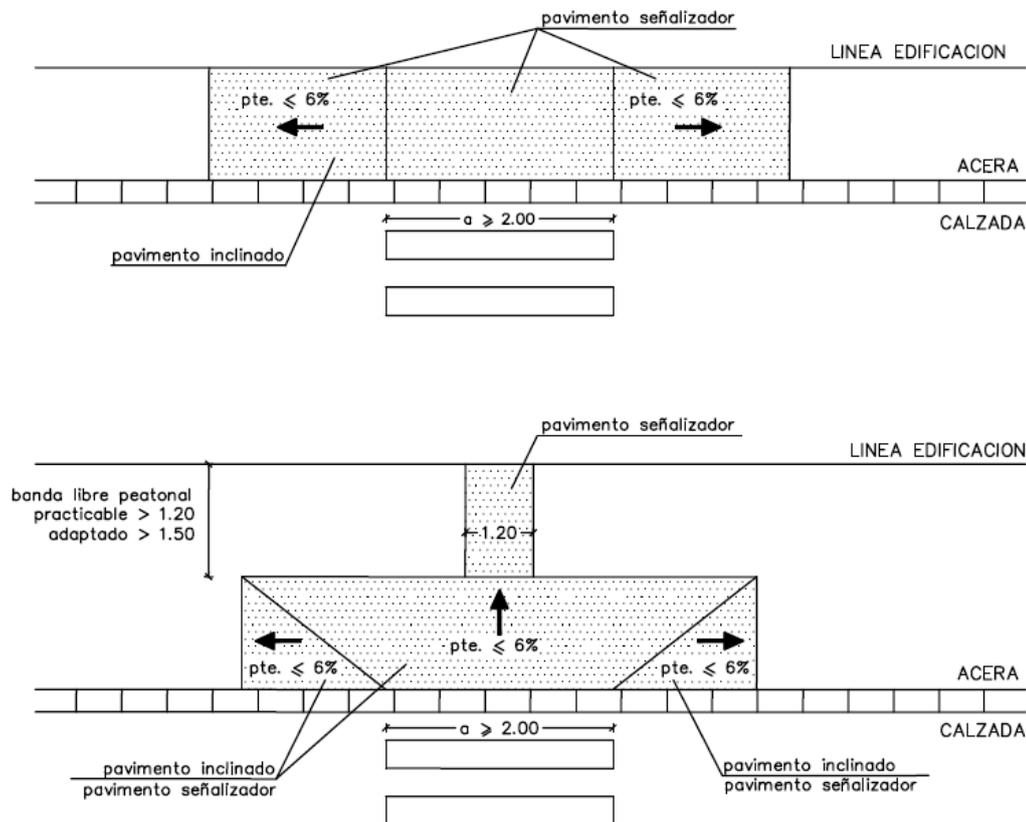
Los pavimentos de los itinerarios peatonales serán duros, antideslizantes y sin resaltes, y en ellos deberán enrasarse las rejillas, registros y otros de naturaleza análoga. Se utilizarán bandas de textura y color diferenciado para señalar los accesos a otros itinerarios.

El diseño de los vados de peatones, vados de entrada y salida de vehículos y pasos peatonales se adapta a los croquis contenidos en la normativa.

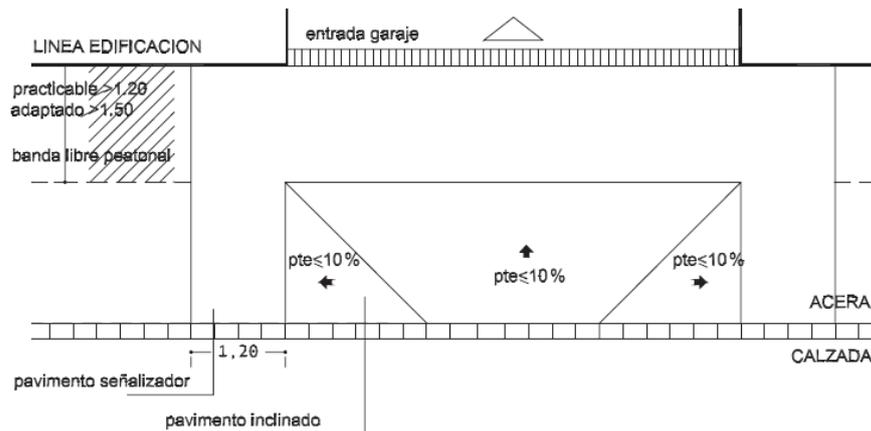
El área correspondiente al vado de peatones cuenta con pavimento podotáctil de botones homologado que ha de presentar un color con fuerte contraste en relación con aquellos correspondientes a las áreas adyacentes de acera y calzada.

En los vados que no ocupan la superficie completa de la acera, se colocará, en el eje del vado, una franja de 120 cm de ancho que deberá extenderse sin interrupción desde la línea de fachada, ajardinamiento o parte más externa del itinerario peatonal hasta el inicio del vado.

La localización de los vados de peatones será tal que permita, en todo caso, que la persona que se desplace perpendicular a la línea de encuentro vado-calzada encuentre al otro lado de la calzada el vado opuesto, es decir, que ambos vados estén alineados perpendicularmente a la línea de encuentro vado-calzada.



Los vados destinados a la entrada y salida de vehículos se han diseñado de forma que no invaden la banda libre peatonal y se mantienen alineados en todo su perímetro el encintado de aceras.



La ordenación propuesta no incluye rampas (se consideran como tales las superficies con una pendiente superior al 6%) ni escaleras.

Se coloca una banda de pavimento direccional, en los accesos a los Itinerarios peatonales definidos por el planeamiento, en continuidad con los edificios y muros existentes.

De acuerdo con el art. 17 de las Ordenanzas, las zonas ajardinadas de las aceras colindantes con el itinerario peatonal pero que no se sitúan sobre el mismo, dispondrán de un bordillo perimetral de altura mínima de 5 centímetros en sus lados adyacentes a la banda de paso peatonal.

El diseño de los espacios ajardinados y los niveles mínimos de iluminación para el cálculo de la instalación de alumbrado público cumplen las prescripciones de la Ordenanza.

1.4. MOBILIARIO URBANO

Los elementos urbanos de uso público, tales como cabinas u hornacinas telefónicas, fuentes, papeleras, bancos u otros análogos, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser accesibles por todos los ciudadanos y que no constituyan obstáculos para el tránsito.

Asimismo, la construcción de elementos salientes sobre alineaciones de fachadas que interfieran en un espacio o itinerario peatonal, tales como vitrinas, marquesinas y otros análogos, se realizarán evitando que se constituyan en obstáculos.

1.5. DOTACIÓN DE APARCAMIENTOS

El proyecto de urbanización contempla en viario una superficie en torno a 2000 metros cuadrados de aparcamiento en cordón y en batería oblicua, obteniéndose un total de 190 plazas para vehículos a motor, de las cuales una de ellas está destinada a bus escolar y 15 a motocicletas.

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL "PARQUE CENTRAL DE INGENIEROS" DE VALENCIA PLAZAS DE APARCAMIENTO					
CALLES	Línea	Batería	Discapacitados	Bus escolar	Motos
CALLE V01					
Acera Oeste	20				
Acera Este	22				
Total Calle V01	42				
CALLE V02					
Acera Norte	5		1		4
Acera Sur	9				
Acera Oeste	15		1		
Acera Este	16				3
Total Calle V02	45		2		7
CALLE V03					
Acera Norte	14		1	1	
Acera Sur	20		1		
Total Calle V03	34		2	1	
CALLE URUGUAY					
Acera Norte	20				4
Acera Sur	9	19	1		4
Total Calle Uruguay	29	19	1		8
TOTALES	150	19	5	1	15
190					

A efectos del cumplimiento de estándares dotacionales sólo son computables aquellas plazas cuyas dimensiones superen 4,50 m x 2,20 m en disposiciones en línea y 4,50 m x 2,40 m en batería, por lo que, descontando las plazas para motocicletas, el número total de plazas a tales efectos se reduce a 175.

La dotación de aparcamientos debe cumplir el estándar mínimo fijado por el ROGTU, que indica que por cada 100 m² o fracción de edificabilidad residencial se exigirán como mínimo, 1 plaza de aparcamiento privada y 0,5 plazas de aparcamiento de uso público en red viaria, es decir el número de plazas de aparcamiento localizadas en espacios públicos anejos al viario será como mínimo equivalente a 1 plaza por cada 200 metros cuadrados de techo potencialmente edificable.

Dicho esto, el mínimo de plazas públicas determinado para el conjunto del ámbito es:

$$93.864 \text{ m}^2 \text{ de edificabilidad} \times 1 \text{ plaza}/200 \text{ m}^2 = 469 \text{ plazas}$$

Teniendo en cuenta sólo la nueva superficie edificable:

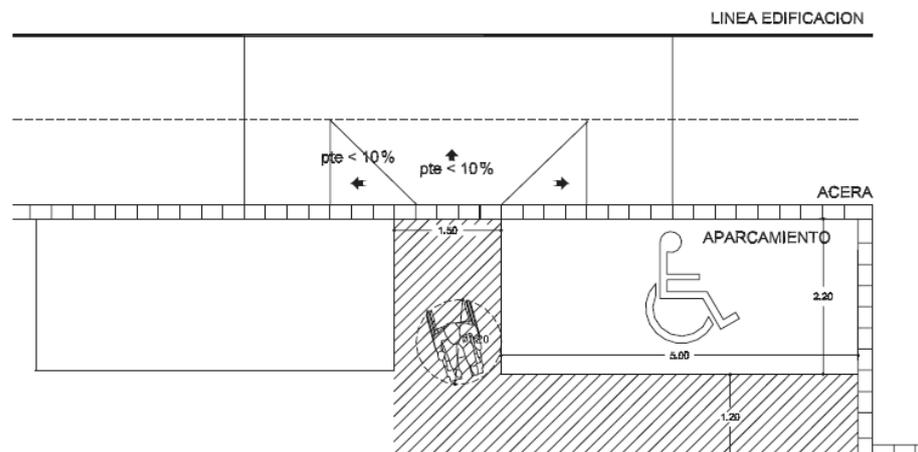
$$45.085 \text{ m}^2 \text{ de edificabilidad} \times 1 \text{ plaza}/200 \text{ m}^2 = 225 \text{ plazas}$$

No obstante, el artículo 131.3 del ROGTU determina que este estándar es de aplicación en suelo urbanizable siempre que se trate de zonas de nuevo desarrollo, mientras que en entorno urbano, como es este caso, se aplicará cuando sea compatible con la consolidación y red viaria existentes.

Tal como establece la normativa, en las zonas que se creen para estacionamiento de vehículos ligeros, el número de plazas reservadas para discapacitados será, al menos, de una por cada 40 o fracción en aparcamientos de hasta 280 vehículos, reservándose una nueva plaza por cada 100 o fracción en que se rebase esta previsión, por lo que el Proyecto cuenta con 5 plazas de este tipo.

De acuerdo con informe del Servicio de Asesoramiento Urbanístico y Programación del Ayuntamiento de Valencia, respecto a la disminución del número de plazas de aparcamiento, se asume que, en el caso del "Parque Central de Ingenieros" es consecuencia de la disposición del arbolado de alineación y que esta disminución se ve compensada por la mejora medioambiental que supone la nueva ubicación y tipología del arbolado de alineación y por una mayor disponibilidad de espacio libre peatonal en las aceras perimetrales. Todo ello supone además una mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad vial en los accesos a los equipamientos públicos, en especial a los de carácter docente y/o asistencial.

Las 5 plazas destinadas a discapacitados tendrán unas dimensiones mínimas de 5,00 por 2,20 m en cordón, y se han situado tan cerca como sea posible de los accesos peatonales.



Estarán señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad y la prohibición de aparcar en ellas a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.

Asimismo se ha previsto la disposición de 14 plazas para aparcamiento de bicicletas distribuidas en tres grupos de cuatro o cinco unidades cada uno, dos grupos localizados en la Calle Uruguay, por ser vía de coexistencia con la circulación ciclista, y otro en la calle V02 junto a itinerarios peatonales y zona ajardinada.

2. ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S. Y GIRO AUTOBÚS

2.1. NORMATIVA

El presente Proyecto de Urbanización está sujeto al cumplimiento de la "Ordenanza Municipal de protección" del municipio de Valencia aprobada definitivamente por Acuerdo Plenario de 27 de Octubre de 1995" (BOP 21 noviembre 1995) y cuya modificación fue aprobada el 28 de septiembre de 2007 (BOP 9 de noviembre de 2007).

2.2. LOCALIZACIÓN DE HIDRANTES

Los hidrantes se sitúan en lugares fácilmente accesibles, fuera del espacio destinado a circulación y estacionamiento de vehículos, debidamente señalizados conforme a la norma UNE 23.033 y distribuidos de manera que la distancia entre ellos, medida por espacios públicos, no es superior a 200 metros.

Considerando los hidrantes existentes y los definidos en el Proyecto, se dispone de hidrantes a menos de 100 metros de la salida de los edificios previstos por el planeamiento, medida la distancia en recorrido real.

2.3. MANIOBRABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE BOMBEROS

Los vehículos de emergencia del Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento (SPEIS) disponen de recorridos de maniobra de ancho mínimo de 5 metros, libre de obstáculos, con radios de giro superiores a 9 m y adaptados a las condiciones del vehículo tipo del SPEIS (IVECO ALP 320L), según radio de giro de estudio señalado en planos.

2.4. SEÑALIZACIÓN

Se indica mediante señalización tanto horizontal como vertical, las zonas con prohibición de parada y estacionamiento para garantizar en todo momento el acceso de vehículos de emergencia a las fachadas de los edificios.

2.5. GIRO DEL AUTOBUS MUNICIPAL EN EL ACCESO A LA C/ URUGUAY

Se ha estudiado, a instancias del Ayuntamiento de Valencia, el giro de los autobuses municipales en el acceso a la C/ Uruguay desde la C/ Gabriel y Galán, teniendo en cuenta dos situaciones (con la acera este según el estado actual y teniendo en cuenta el estado futuro), comprobando la viabilidad de su movimiento, dado que no se invaden las zonas de aparcamiento.

Asimismo, se señala que la línea delimitadora de la Unidad de Ejecución corresponde, en el lado opuesto de la C/ Uruguay, al actual muro de cerramiento del Cuartel de Ingenieros, y que este muro no interfiere en el movimiento del autobús en el momento presente, tal como se refleja en el plano AX.10.2 de 2.

Índice Planos

AX.10	ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO	Esc 1:1000	Plano 1 de 2
AX.10	ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S y GIRO AUTOBÚS	Esc 1:1000 /1:500	Plano 2 de 2

