



BURRIANA - CASTELLÓN

**ANEJO N° 6:
ESTUDIO DE ACCESIBILIDAD.**

PLAN DE ACCESIBILIDAD. SECTOR SAN GREGORI GOLF. BURRIANA. CASTELLÓN.

INDICE

MEMORIA

1. Introducción.
2. Antecedentes.
3. Objeto del estudio.
4. Normativa aplicable.
 - 4.1. Orden de 9 de junio de 2004, por la que se desarrolla el Decreto 39/2204, de 5 de marzo.
5. Ambito. Descripción de la ordenación.
6. Definiciones.
7. Análisis de la actuación.
 - 7.1. Itinerarios peatonales.
 - 7.2. Red viaria.
 - 7.3. Elementos de la urbanización.
 - 7.4. Espacios públicos.
 - 7.4.1. Parques.
 - 7.4.2. Equipamientos.
 - 7.4.3. Bulevares.
 - 7.4.4. Pistas deportivas.
 - 7.5. Elementos comunes.
8. Itinerarios peatonales.
9. Tráfico.
10. Conclusión del Plan.

PLANOS

1. Situación.
2. Zonificación.
3. Recorridos peatonales
 - 3.1. Itinerarios peatonales. Esquema.
 - 3.2. Circulación peatonal
4. Secciones viarias.

PLAN DE ACCESIBILIDAD PARA EL SECTOR BURRIANA GOLF. BURRIANA. CASTELLÓN.

1. INTRODUCCIÓN

El Plan Nacional de Accesibilidad (17 de mayo de 1.999) define el término “accesibilidad” como *la posibilidad que tiene un individuo con o sin problemas de movilidad o de percepción sensorial, de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. También se define como la característica del medio, que permite a todas las personas el acceso, utilización y disfrute, de manera normalizada, segura y eficiente.*

La accesibilidad supone una adaptación a los cambios que se producen a lo largo de la vida de una persona. Esta adaptabilidad exige una previsión en el proceso de diseño de modo que el propio trazado de la urbanización sea el que garantice la calidad y accesibilidad de todos los espacios creados.

El Plan nacional de accesibilidad establece cuatro apartados relacionados con la accesibilidad, que son los siguientes:

- Accesibilidad al medio urbano.
- Accesibilidad a la edificación.
- Accesibilidad al Transporte.
- Accesibilidad a la comunicación.

Teniendo en cuenta que la actuación que nos ocupa se refiere a la urbanización de un suelo de nueva creación, nos centraremos en la accesibilidad al medio urbano. Descartamos el apartado de “edificación” puesto que se tratará particularmente en el proyecto de cada construcción, y la “comunicación”, puesto que trata un tema muy amplio en relación con las nuevas tecnologías de la información.

El municipio de Burriana siempre se ha preocupado por este tema, siendo pionero en la redacción de un Plan de Accesibilidad integral de todo el municipio, donde se analiza la problemática existente en las áreas ya consolidadas de modo que sirva de ejemplo para las posteriores ampliaciones del entorno urbano.

2. ANTECEDENTES

En España una figura de planeamiento urbano que promueva la accesibilidad en el entorno urbano público de las ciudades no aparece con claridad hasta 1987, cuando las Comunidades Autónomas ya habían asumido competencias en materia de Urbanismo, con el Decreto 39/1987 de la Comunidad Autónoma de Murcia, en el que aparece la figura del "Plan de adaptación de los Servicios Públicos".

No obstante, un primer paso en esta dirección lo había dado ya la Ley del Suelo de 1976 al definir los objetivos genéricos de los Planes Especiales: en el desarrollo reglamentario de dicha Ley, publicado en el Real Decreto 2159/1978, el artículo 52 crea la obligación de suprimir barreras arquitectónicas al redactar y realizar Planes Parciales.

Sin embargo, no fue hasta 1991 y en Barcelona cuando, con la aprobación de la Llei d'Accesibilitat de la Generalitat de Catalunya, aparece un instrumento legalmente perfilado y desarrollado como figura de planeamiento con el nombre de "Plan de adaptación y supresión de barreras arquitectónicas" en el que, por primera vez, aparece la obligatoriedad de su realización en un plazo determinado y en la que se establece un régimen sancionador en caso de incumplimiento.

Posterior y paulatinamente, otras Comunidades Autónomas han ido adoptando similares tratamientos legales y, en la actualidad, todas ellas disponen de Leyes que promueven la accesibilidad, la movilidad y la supresión de barreras de todo tipo.

El Principado de Asturias dispone, desde Abril de 1995, de la Ley 5/1995 de 6 de Abril de “Promoción de la accesibilidad y supresión de barreras”.

Existe una gran cantidad de planes de accesibilidad en el territorio nacional a nivel de playas.

Por otro lado decir que se ha elaborado el primer Plan de Accesibilidad 2004-2012 que el Ministerio de Trabajo y Asuntos sociales a través del IMSERSO, ha desarrollado y tiene previsto implementar entre los años 2004-2012.

En el municipio de Burriana, el antecedente más claro viene representado por el Plan de Accesibilidad que concluyó en Septiembre de 2002 a nivel de todo el municipio. Analiza el núcleo poblacional propiamente dicho estudiando los problemas existentes e la ciudad consolidada. Además es importante destacar que en Burriana se encuentra la primera plaza integrada de la Comunidad Valenciana con una superficie total de 3.520 m². Las obras de esta plaza llamada “Les Eres” finalizaron en junio del año 2003. Este proyecto piloto se enmarca dentro del primer parque autonómico en esta materia de toda Europa.

3. OBJETO DEL ESTUDIO.

Se establece una serie de objetivos a desarrollar mediante el presente estudio. Puesto que se trata de una obra de nueva creación se pretende crear una serie de mecanismos de modo que resulte un conjunto accesible y habitable a toda la población previsible. Los objetivos son los siguientes:

- Creación de itinerarios peatonales principales de modo que pueda accederse sin problema a cualquier punto de la urbanización.
- Diseño de secciones viarias suficientes con espacios diferenciados para circulación de peatones, pasos de sillas de ruedas, mobiliario urbano y calzada.
- Creación de itinerarios peatonales alternativos en los casos en los que no sea posible un acceso por las vías principales.

- Mecanismos para “templado de tráfico” evitando en la medida de lo posible velocidades altas en los viales de directriz continua de la urbanización.
- Ubicación de suficientes plazas de aparcamiento de modo que se cubra la demanda prevista en la zona.
- Jerarquización de los espacios, para que los destinados a los peatones y a los vehículos queden claramente diferenciados.
- Optimización de la red viaria y del acceso a equipamientos públicos, favoreciendo el tránsito peatonal en condiciones de comodidad, seguridad y dignidad.

Respecto a las "barreras urbanísticas", citaremos los principios básicos a tener en cuenta en la planificación y diseño de un entorno físico sin barreras:

- **Accesibilidad:** Debe proyectarse de forma que sea accesible para todas las personas, independientemente del grado de discapacidad, edad u otra dificultad.
- **Circulación:** La red viaria deberá ser tal que permita a todos los usuarios circular libremente y llegar al mayor número posible de lugares y edificios.
- **Utilización:** El entorno deberá permitir su uso y disfrute por todas las personas.
- **Orientación:** Los asentamientos urbanos deben proyectarse de forma que sea fácil orientarse en ellos y encontrar sin problemas el camino que conduzca más directamente al lugar al que se quiera ir.
- **Seguridad:** Se procurará que la movilidad de las personas sea máxima con el menor riesgo para la salud y la integridad física.
- **Funcionalidad:** Los espacios urbanos y los lugares de trabajo o de recreo deberán poder ser utilizados sin restricción por todas las personas.

4. NORMATIVA APLICABLE.

Tal y como cita el “Plan nacional de Accesibilidad 2004-2012”, en el contexto actual se puede considerar que hay cuatro ordenamientos jurídicos que concurren en definir un marco jurídico global: el internacional, el comunitario (o de la Unión Europea), el estatal y el de cada Comunidad Autónoma.

- A escala internacional, en materia de discapacidad este marco se consagra desde la promulgación de las “Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las personas con Discapacidad” (1993) que se promulgan con el objetivo de dotar a las personas con discapacidad de los mismos derechos y obligaciones que los demás.

La Unión Europea (UE) define su estrategia en materia de discapacidad por medio de la “Comunicación de la Comisión sobre Igualdad de Oportunidades de las personas con Minusvalías” (1996) adoptando los principios establecidos en las Normas Uniformes citadas. A partir de esta fecha, el principio de igualdad de oportunidades pasa a ser el fundamento del planteamiento basado en el reconocimiento de los derechos de las personas con discapacidad, y las medidas destinadas a superar las limitaciones funcionales empiezan a ser sustituidas por otras orientadas hacia la igualdad efectiva de derechos, partiendo de la premisa de que “las barreras presentes en el entorno obstaculizan la participación social en mayor medida que las limitaciones funcionales”. En consecuencia, constituyen factores indispensables para alcanzar la igualdad de oportunidades:

1. La adopción de disposiciones legislativas tendentes a la eliminación de barreras.
2. La puesta a disposición de instalaciones adaptadas
3. El “Diseño para Todos”

Aunque el ámbito de competencia comunitario ofrece valiosos medios y aporta un valor añadido, la responsabilidad para actuar en el ámbito de la accesibilidad para tratar de alcanzar el objetivo de igualdad de oportunidades, incumbe a los estados.

- En España, aunque con anterioridad se hayan desarrollado órdenes y decretos que contienen criterios sobre accesibilidad (tales como las destinadas a las viviendas para minusválidos, elevadores, etc.), en 1982 la promulgación de la Ley de Integración Social de los Minusválidos (LISMI) significó la primera definición del amparo especial que la Constitución Española reconoce a las personas con discapacidad. Pero esta ley está basada en el desarrollo de medidas de acción positiva y compensatorias destinadas a la protección de la persona más que a su cualificación y participación activa en la sociedad.

En materia de accesibilidad, las comunidades autónomas tienen competencia exclusiva, y han optado en su mayoría por la elaboración de leyes que contienen principios generales, objetivos y definiciones, relegando a rango reglamentario disposiciones en forma de normas técnicas que determinan cómo debe entenderse la accesibilidad en los diferentes espacios. Todas las leyes autonómicas de accesibilidad, contienen la misma estructura básica común dividida en los siguientes epígrafes, aunque con denominaciones no siempre coincidentes:

- Epígrafes sectoriales:
 - Urbanismo
 - Edificación
 - Transporte
 - Comunicación sensorial
- Otros epígrafes:
 - Consejo para la promoción de la accesibilidad.
 - Fondo para la supresión de barreras

La primera de las leyes que recoge esta estructura es la de Cataluña y aunque en su preámbulo no explica el motivo del orden de sus títulos el resto de las comunidades han recogido en mayor o menor medida, la estructura citada.

Haciendo un balance, se puede afirmar que el marco normativo del que disponemos es amplio y detallado.

Aún así, el incumplimiento de la normativa es una constante, lo que parcialmente es achacable a que adolece de determinados problemas de aplicabilidad. Esto no ocurre en la Comunidad Valenciana puesto que con la aprobación de la reciente Orden de 9 de junio de 2004 de la Consellería de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo, los problemas de aplicabilidad de las medidas adoptadas desaparecen. Se analiza más adelante en este mismo punto de la memoria.

El marco legal en materia de accesibilidad viene determinado por:

- Ley 1/1998, de 5 de mayo, de Accesibilidad y supresión de Barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación.
Accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano.
- Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de marzo, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano.
Consellería de Infraestructuras y Transporte/Consellería de Territorio y Vivienda.
- Orden de 25 de mayo de 2004, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, por la que se desarrolla el decreto 39/2004 de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia . Consellería de Infraestructuras y Transportes.
- Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería 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.

Otros:

- Manual de Accesibilidad arquitectónica. Generalitat Valenciana. Consellería de Bienestar Social.

Si analizamos cada uno de estos textos centrándonos en materia de accesibilidad en el medio urbano, tenemos que:

- Ley 1/1998, de 5 de mayo, de Accesibilidad y supresión de Barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación. Se limita a realizar recomendaciones en los apartados correspondientes a *vados, itinerarios peatonales, pasos de peatones, escaleras, rampas, parque y jardines, aparcamientos y aseos públicos*, pero sin fijar limitaciones dimensionales al respecto. También regula lo referente a *mobiliario urbano y protección y señalamiento de las obras en la vía pública*.

- Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de marzo, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano. Este decreto define los conceptos de *elementos de urbanización, mobiliario urbano e itinerario peatonal*. Introduce el concepto de *nivel de accesibilidad*, clasificándolo en *nivel adaptado y nivel practicable*.

- Orden de 25 de mayo de 2004, de la Consellería de Infraestructuras y Transporte, por la que se desarrolla el decreto 39/2004 de 5 de marzo. Este texto no dicta nada referente a la accesibilidad en el medio urbano; solo regula la accesibilidad en los edificios públicos.

- Orden de 9 de junio de 2004, de la Consellería de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo. Consta de un único artículo y un Anexo. Es en el *Anexo: Normas de accesibilidad en el medio urbano*, donde se introduce una serie de limitaciones dimensionales que resultan de gran utilidad para la aplicación práctica.

A nivel local, el municipio de Burriana cuenta como instrumento de ordenación integral del territorio con un Plan General de Ordenación Urbana, redactado según las determinaciones de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística, ley 6/1994, en adelante LRAU.

El citado Plan General fue publicado en el DOGV en fecha de Junio de 1995.

4.1. 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.

La Ley 1/1998, de 5 de marzo, en su art.4 clasifica los niveles de accesibilidad en nivel practicable, adaptado, y convertible, pero es la Orden de 9 de junio la que establece el régimen más restrictivo.

En el art.1 del Anexo de la Orden (*Normas de Accesibilidad en el Medio Urbano*), se dice que las normas de accesibilidad en el medio urbano tienen por objeto establecer las condiciones que deban reunir los elementos de urbanización de los espacios públicos para garantizar a todas las personas, la accesibilidad y el uso libre y seguro del entorno urbano, en virtud del nivel de accesibilidad que le sea exigible.

El primer paso será conocer el nivel de accesibilidad que le es exigible a la ordenación:

En el art.2 se definen los niveles de accesibilidad en dos tipos diferentes:

1. *Nivel adaptado. Un espacio, instalación, edificación, o servicio se considerará adaptada si se ajusta a los requisitos funcionales y dimensionales que garanticen su utilización autónoma y cómoda por las personas con discapacidad.*

Se exigirá a proyectos y obras de nueva construcción.

2. *Nivel practicable. Cuando por sus características, aun si ajustarse a todos los requisitos que lo hacen adaptado, permite su utilización autónoma por personas con discapacidad.*

Podrá ser autorizado con carácter de mínimo a satisfacer en proyectos y obras de reforma de espacios urbanos consolidados.

Por tratarse de una obra de nueva planta, se entiende que el nivel aplicable es el adaptado.

5. ÁMBITO. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN

El sector objeto del presente estudio ocupa una superficie total de 2.555.486 m², siendo 694.3176 m² el ámbito correspondiente al campo de golf. La orografía es prácticamente plana de modo que se evitan los desniveles entre áreas. El sector limita al oeste y norte con suelo no urbanizable de régimen común, al sur con el Clot de la Mare de Deu y al este con el paseo marítimo que conduce a la playa. La ordenación se compone de manzanas de tamaño entre 6.200 m² y 21.080 m² en régimen de media-baja densidad. Las tipologías edificatorias son las siguientes:

- Vivienda unifamiliar aislada (UFA)
- Vivienda unifamiliar en hilera (UFH)
- Edificación abierta (EDA)

Los sistemas de ordenación son por edificación aislada.

Los usos principales son:

- Vivienda
- Terciario
- Equipamiento.
- Terciario-deportivo. (golf)

La red estructurante de la composición está conformada por una malla reticular de bulevares que atraviesan el sector. Una red secundaria de viales (peatonales y rodados) se sitúa sobre la red principal configurando la ordenación pormenorizada del sector. Pasamos a realizar una primera aproximación sobre la red viaria proyectada:

- Red estructural o primaria: está conformada por los bulevares. Estos tienen una dimensión total de 54 y 64 metros con una franja verde central de 30 metros.
- Calles pertenecientes a la red secundaria: está constituida por el resto de viales de la ordenación excepto los peatonales. Subdividen los espacios intersticiales que quedan entre los bulevares. Presentan un ancho de 12 y 14 metros con aparcamientos a un lado o a los dos.
- Calles peatonales: aparecen junto a las manzanas residenciales con tipología unifamiliar, tanto aislada como en hilera con una dimensión de 10 metros de ancho. Conectan entre sí prácticamente todos los equipamientos.

La estructura general de la ordenación queda representada en la figura 1.

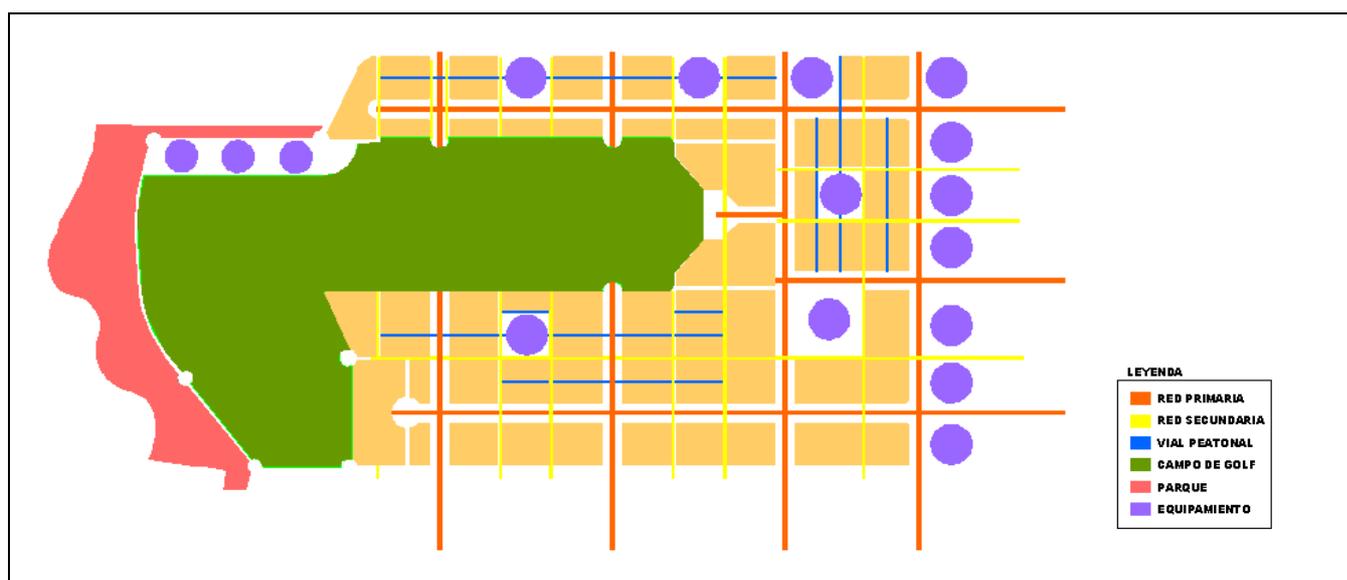


Figura 1

Las manzanas se disponen en forma de U girada alrededor del campo de golf, que queda encajado en la composición. Las tipologías edificatorias se distribuyen en función principalmente de la situación que ocupan en el territorio. Así, la tipología de edificación abierta EDA, se sitúa fundamentalmente dando frente al paseo marítimo, mientras que las viviendas unifamiliares (tanto en hilera como aisladas), se ubican dando frente al campo de golf; conforman el límite oeste del sector junto con los equipamientos de modo que el impacto de la ordenación en el territorio en el que se asienta, sea el menor posible.

Las manzanas de terciario se sitúan en tres puntos de la ordenación, que vienen a ser las tres esquinas del sector.

Los equipamientos se distribuyen uniformemente en toda la ordenación de modo que quedan accesibles desde todo el conjunto.

La unión del sector por su lado sur con el territorio en el que se asienta, se realiza por medio del parque.

En el esquema de zonificación de la figura 2 puede apreciarse lo anteriormente dispuesto.

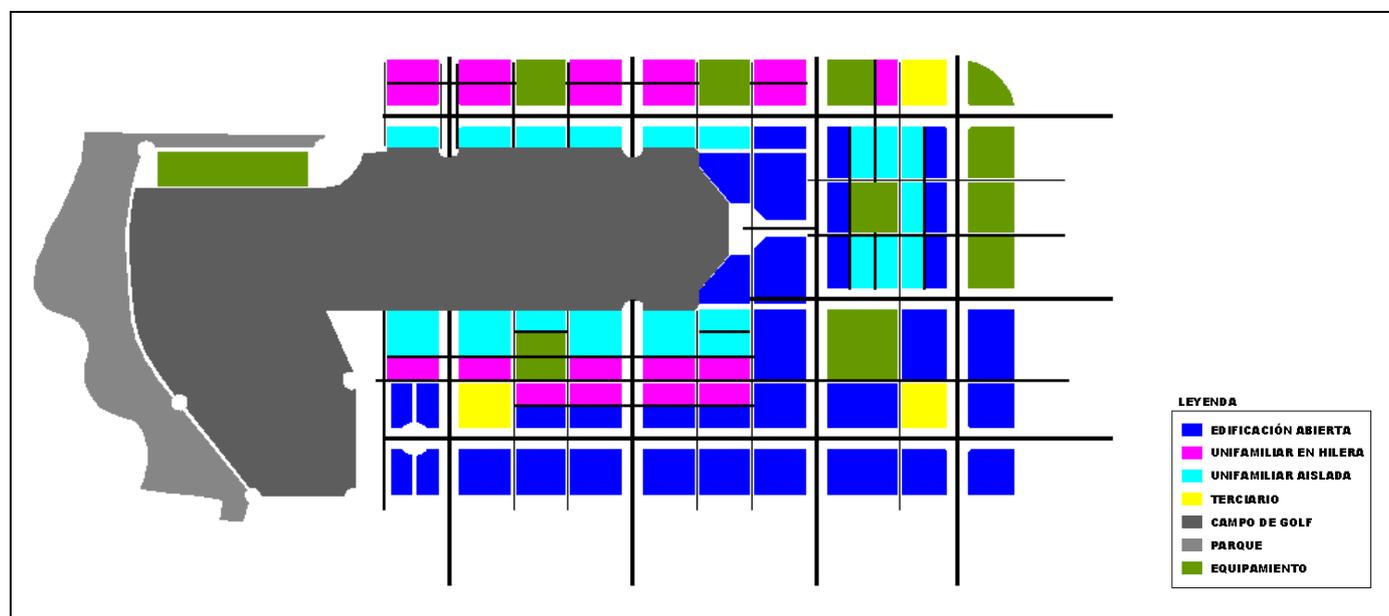


Figura 2

Es importante conocer la ordenación desde el punto de vista de la zonificación y de las tipologías edificatorias, puesto que para el estudio de accesibilidad nos interesa saber el flujo de población estimable en cada zona, así como para el análisis de los recorridos peatonales y posibles alternativos.

6.DEFINICIONES

Para la mejor comprensión, interpretación y aplicación de los contenidos del presente Plan de accesibilidad, se desarrollan en este capítulo, los conceptos básicos relacionados con la accesibilidad:

Accesibilidad

Se entiende por accesibilidad la característica del urbanismo, las edificaciones, del transporte y de los sistemas y medios de comunicación sensorial, que permite a cualquier persona su libre utilización y disfrute, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial.

Podemos por tanto definir genéricamente la accesibilidad como la posibilidad de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse e ínter relacionarse con sus contenidos y, en el contexto de un Plan de accesibilidad, añadir, por parte de cualquier persona, incluso con algún problema de movilidad física o de percepción visual o auditiva, de forma temporal o permanente. La accesibilidad es una cualidad del medio que éste puede o no tener para el conjunto de la población: cuando determinado medio resulta accesible para una parte del colectivo e inaccesible para otro, se entra en el concepto de movilidad.

Movilidad

Es la cualidad de los seres vivos que les permite utilizar o relacionarse con el medio. Las limitaciones de esta característica en las personas nos permite diferenciar: personas con limitaciones y personas con movilidad reducida.

Se considera a las personas en situación de limitación cuando temporal o permanentemente tienen limitada su capacidad de relacionarse con el medio o de utilizarlo.

Se entiende por personas con movilidad reducida aquellas que, temporal o permanentemente, tienen limitada su capacidad de desplazarse.

No obstante nos parece más correcto referirnos a personas con problemas de movilidad, antes que a personas con movilidad reducida.

Accesibilidad y movilidad son, pues, dos conceptos relacionados, uno referido al medio y el otro a las personas. La supresión de barreras hace accesible el medio y permite la movilidad.

Barreras

Se entiende por Barrera cualquier impedimento frente a las distintas clases y grados de discapacidad, que presente el espacio libre de edificación, de dominio público o privado, sus elementos de urbanización y su mobiliario urbano. (Decreto 39/2004, de 5 de marzo)

Barrera es, pues, todo obstáculo o impedimento, de tipo natural o artificial, arquitectónico o no, que constituya un problema de movilidad o accesibilidad, pudiendo hacer impracticable un espacio urbano, un edificio, servicio público o medio de transporte, para algún tipo de usuario; todo elemento que dificulte cualquier actividad de usuario con limitaciones y, en general, toda cualidad negativa, opuesta a la accesibilidad.

Clasificaciones y tipos de barreras:

De acuerdo con sus características objetivas o subjetivas podemos clasificar las barreras:

- Según su duración en el tiempo:
 - **permanentes** (acera estrecha, inexistencia de rebajes)
 - **temporales** (obras mal señalizadas)

- En función del eje de movilidad que limiten:
 - **verticales** (dimensiones de las escaleras, exceso de pendiente de una rampa, etc.)
 - **horizontales** (anchura de un pasillo, estrechamiento en un itinerario)

- Según su extensión espacial:
 - **continuas** (escalones aislados, puerta de paso estrecho, etc.)

- Por su carácter:
 - **físicas o directas** (arquitectónicas, urbanísticas viarias)
 - **mentales o indirectas:**
 - de carácter social (concepto social sobre minusvalías e integración)
 - psicológico-personal (auto compasión)

- Según las capacidades a las que afectan:
 - **Barreras a la orientación** (visuales, auditivas, táctiles, auxiliares, etc.)
 - **Barreras a la independencia física** (de equilibrio, de manipulación, etc.)
 - **Barreras a la movilidad** (de maniobra, de transferencia, de niveles, etc.)
 - **Barreras a la integración social** (falta de accesibilidad a lugares de uso público, a viviendas de amigos o familiares que impidan la relación con otros miembros de la comunidad)

- Según los ámbitos en que se producen:
 - **Barreras arquitectónicas urbanísticas**, cuando se encuentran situadas en vías urbanas y espacios libres de uso común.
 - **Barreras arquitectónicas en la edificación**, cuando se encuentran situadas en el acceso o interior de edificios públicos y privados.
 - **Barreras en el transporte**, aquellas que dificultan el uso de los distintos modos y medios de transporte.
 - **Barreras en la comunicación sensorial**, las que impiden expresar o recibir mensajes a través de sistemas de comunicación, sean o no de masas.

Barreras urbanísticas

Entre las barreras urbanísticas más frecuentes cabe destacar:

Permanentes

En viario público:

- Calles estrechas (barrera continua en los cascos antiguos de las ciudades)
- Aceras inexistentes o estrechas (mínimo recomendable: 1,50 m.)
- Convivencia forzosa de coches y peatones en la calzada.
- Calles con excesiva pendiente longitudinal (recomendable: 6%, máximo: 8%)
- Calles con excesiva pendiente transversal (máximo recomendable: 2%)
- Calles con desnivel o escarpe lateral de la vía (riesgo de vuelco)

- Calles con escaleras, rampas escalonadas o escalones aislados
- Pavimentación irregular, deslizante o en mal estado
- Bordillos altos (recomendable: 15 cm.)
- Inexistencia de pasos de peatones, pasos sin señalizar, mal señalizados, elevados o subterráneos con escaleras.
- Inexistencia o defectuosa ejecución de vados o rebajes en las aceras de los pasos peatonales.

En mobiliario urbano:

- Señalizaciones verticales en medio de la acera, estrechando el paso: alturas inferiores a 2,20 m.
- Vegetación natural defectuosamente ubicada o mantenida (árboles con alcorque profundo y sin protección, ramas excesivamente bajas, jardineras o maceteros mal colocados, áreas ajardinadas a menor nivel que la acera, sin protección, etc.)
- Toldos de locales comerciales que en su posición de despliegue, quedan a altura menor de 2,20 m.
- Papeleras, buzones, bancos, fuentes y otros elementos del mobiliario urbano mal ubicados (en medio de la acera o en estrechamientos, etc.) o con diseño inadecuado (no ergonómico)
- Quioscos, terrazas de bares o similares, ocupando parte de la acera, sin respetar las zonas de paso o estrechándolas excesivamente.

Temporales

En Viario público:

- Adornos o exhibidores de publicidad de comercios en la acera, obstaculizando el paso.
- Obras sin señalizar o mal señalizadas; materiales de obra y/o escombros sin vallar o señalizar.
- Bolsas o contenedores de basura sueltos por la acera; basura suelta en el pavimento que provoca riesgo de tropezar o resbalar.
- Coches y motos aparcados o estacionados en las aceras, esquinas o pasos de peatones.

Elementos de urbanización

Son elementos de urbanización, todos aquellos que componen las obras de urbanización, entiendo por éstas las referentes a viario, pavimentación, saneamiento, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, alumbrado público, abastecimiento y distribución de agua, jardinería, y todas aquellas que, en general, materialicen las indicaciones del planeamiento urbanístico. (Decreto 39/2004, de 5 de marzo)

Mobiliario urbano

Mobiliario urbano, es el conjunto de objetos existentes en las vías y espacios libres públicos, superpuestos o adosados a los elementos de urbanización o edificación, como pueden ser los semáforos, señales, paneles informativos, carteles, cabinas telefónicas, fuentes, papeleras, marquesinas, asientos, kioscos y cualquier otro elemento de naturaleza análoga, tanto los que se sitúan de manera eventual como permanente. (Decreto 39/2004, de 5 de marzo)

Itinerario peatonal

Se entiende por itinerario peatonal el ámbito o espacio de paso destinado al tránsito de peatones, o al tránsito mixto de peatones y vehículos cuyo recorrido permita acceder a los espacios de uso público y edificaciones del entorno. Banda libre peatonal es la parte del itinerario peatonal libre de obstáculos, de salientes y de mobiliario urbano. (Decreto 39/2004, de 5 de marzo).

7. ANÁLISIS DE LA ACTUACIÓN

Según el art.9 de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, *la planificación y la urbanización de las vías públicas, de los parques y de los demás espacios de uso pública se efectuarán de forma que resulten accesibles y transitables para las personas con discapacidad.*

Estableceremos una serie de puntos a analizar para conocer el grado de accesibilidad de la ordenación:

- Itinerarios peatonales.

Son los recorridos por calles peatonales principalmente peatonales que recorren la ordenación apoyándose puntualmente en viales rodados .

- Red viaria.

Uno de los puntos más importantes en el tema de las accesibilidad, es el diseño de la red viaria.

La sección de las aceras es fundamental a la hora de establecer los recorridos peatonales, puesto que si ésta resulta insuficiente habrá que encontrar recorridos alternativos a los principales.

En la documentación gráfica adjunta, aparecen todas las secciones según el ancho que presentan.

- Elementos de la urbanización.

Este apartado engloba todos aquellos que componen las obras de urbanización y que vienen determinados en el punto 6 de esta memoria.

- Espacios públicos:

En la ordenación que nos ocupa el espacio público consta de un parque, equipamientos, banda central de los bulevares y pistas deportivas.

El parque supone el límite sur del sector y se encuentra en el lado opuesto a la zona residencial como cierre del campo de golf. Queda accesible desde todos los puntos del área. El estudio de los itinerarios se realiza en el punto 7.1.

Los equipamientos aparecen salpicando toda la ordenación (esquema del punto 5 de la presente memoria), de modo que todas las zonas están suficientemente dotadas.

Los bulevares comunican toda el conjunto y su banda central puede considerarse como Jardín debido a sus características dimensionales.

Es inscribible un círculo de 30 metros de diámetro(*art.34 del Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana: Son aquellas cuyas superficies mínimas sea de 1.000 m²s en que sea inscribible un círculo de 25 metros de diámetro, en posición tangente a todo y cualquier punto de su perímetro, siendo computables a esos efectos aquellas áreas lindantes con la anterior cuyo perímetro exterior diste menos de 6 metros del perímetro del círculo definidor de la superficie mínima.*) .

La proximidad a las viviendas puede convertirlo en lugar de recreo habitual ya que el parque queda un poco más alejado.

Las pistas deportivas se sitúan entre el campo de golf y el parque, con instalaciones suficientes para toda la ordenación.

Podemos decir por lo tanto, que las dotaciones públicas son suficientes para abastecer a las población prevista, si bien y debido a las tipologías edificatorias existentes en la zona (viviendas unifamiliares en hilera y aisladas, y bloques de edificación abierta) la existencia de áreas libres no resulta de tanta urgencia como en zonas más consolidadas.

7.1. Itinerarios peatonales

En el art.3 del Anexo de la Orden, se definen los itinerarios peatonales como *el ámbito o espacio de paso destinado al tránsito de peatones, o tránsito mixto de peatones y vehículos cuyo recorrido permita acceder a los espacios de uso público y edificaciones del entorno*, y se establece una serie de limitaciones de uso y dimensionales a los mismos que nuestra ordenación tendrá que cumplir.

- a) *No deberá haber peldaños aislados, ni cualquier otra interrupción brusca del itinerario.*
- b) *No se admitirán vuelos o salientes de las fachadas de las edificaciones cuando se proyecten más de 0,10 metros sobre el itinerario y estén situados a menos de 2,20 metros de altura.*

En principio debe decirse que en ningún punto de la ordenación destinado a tránsito de peatones, aparecen peldaños aislados ni elementos que provoquen una interrupción brusca del recorrido, salvo excepciones. Por otro lado, dado que el sistema de ordenación es en todos los casos de edificación aislada no es previsible que aparezcan salientes o vuelos de las fachadas; en cualquier caso habrá que tenerlo en cuenta a nivel de cerramientos.

Para Nivel Adaptado:

- a) *Deberá tener una banda libre peatonal mínima de 1,50 metros de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales.*

- b) *La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1,50 metros de diámetro.*
- c) *La pendiente longitudinal en todo el recorrido no deberá superar el 6%, y la transversal deberá ser igual o menor al 2%.*

Estos serán las condiciones dimensionales exigibles a los viales de la ordenación que se analizan en el punto siguiente.

7.2. Red Viaria

En este apartado pasamos a estudiar cada una de las secciones que aparece en el proyecto en relación con sus dimensiones y el cumplimiento de la normativa vigente en materia de accesibilidad en cuanto a distinción y condiciones dimensionales de áreas. Según el art.3 del Anexo de la Orden de 9 de junio de 2004, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo y teniendo en cuenta que la ordenación debe cumplir con todo lo estipulado para el nivel de accesibilidad *adaptado* según el punto 4.1:

3. Para nivel adaptado:

- a) *Deberá tener una banda libre peatonal mínima de 1,50 metros de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales.*
- b) *La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1,50 metros de diámetro.*
- c) *La pendiente longitudinal en todo el recorrido no deberá superar el 6%, y la transversal deberá ser igual o menor al 2%.*

En general, decir que el tema de las pendientes se cumple sobradamente en la ordenación puesto que la orografía es prácticamente plana.

En función de este artículo procedemos a la descripción de las secciones que aparecen en la documentación gráfica adjunta. Distinguiremos en cada sección dos bandas:

- banda libre peatonal. Se entiende como tal la franja de la acera destinada íntegramente al paso de personas.

Según la legislación vigente anteriormente citada, la dimensión mínima de esta banda es de 1,50 metros de ancho.

- banda de servicios. Es la destinada a alojar los elementos necesarios del mobiliario urbano tales como bancos, papeleras, farolas..

Se establece una dimensión mínima recomendada de 1 metro de ancho.(esta dimensión viene determinada por el *Manual de Accesibilidad Arquitectónica publicado por la Consellería de Bienestar Social de la Generalitat Valenciana*) puesto que la legislación no establece ninguna limitación.

Aunque a simple vista la ordenación resulta muy homogénea no es así, y hay un total de 16 secciones diferentes cuya ubicación aparece representada en el esquema de la figura 3. Pasamos al análisis de las secciones viarias:

- **Vial tipo 1 y 2.** Corresponde a los bulevares. Tiene un ancho total de 54 y 64 metros respectivamente con una zona verde central de 30 metros de ancho. Las aceras son de 3 metros distribuidos de la siguiente forma: 2 metros de banda libre peatonal ($\geq 1,50$ metros) y 1 metro para banda de servicios.
- **Vial tipo 3.** Con una dimensión total de 20 metros, tiene aceras de 4,50 metros y 2 metros de ancho. En el primer caso, la banda libre peatonal tiene 3 metros de ancho ($\geq 1,50$ metros) y la banda de servicios 1,50 metros. En el segundo caso la banda libre peatonal es de 1,50 metros mientras que la de servicios es de 0,50 metros dimensión que resulta algo escasa pero que se compensa con las aceras del otro lado.
- **Vial tipo 4.** Tiene la misma dimensión que en el caso anterior, pero las aceras son de 3 y 8 metros de ancho. La banda libre peatonal es de 2 y 6 metros ($\geq 1,50$ metros) respectivamente, y la banda de servicios de 1 y 2 metros.
- **Vial tipo 5.** La dimensión completa del vial es de 15 metros con aceras de 2 y 3 metros. Las bandas peatonales son de 1,50 y 2 metros y las bandas de servicios de 0,50 y 1 metros respectivamente.
- **Vial tipo 6.** Tiene un ancho total de 14,50 metros con aceras de 4 metros que se resuelven con una banda peatonal de 2,50 metros ($\geq 1,50$ metros) y una banda de servicios de 1,50 metros.
- **Vial tipo 7.** Con un ancho total de 14 metros, tiene aceras de 2 metros que se resuelven del mismo modo que las de los viales tipo 3 y 5.

- **Vial tipo 8.** La dimensión total es de 12 metros, con aceras de 2 metros, que se resuelven como en el caso anterior.
- **Vial tipo 9.** Vial de 11,50 metros de ancho con aceras de 1,50 metros por lo que queda una banda peatonal de 1 metros de ancho (que no cumple con los mínimos establecidos), y una banda de servicios de 0,50 metros de ancha.

Este tipo de vial es el que queda entre el parque y el campo de golf, por lo que en realidad no sirve para comunicar espacios entre sí, sino que se trata más bien de un vial de paso que discurre perimetralmente al parque. El campo de golf es un espacio privado (por lo que estará vallado) pero no ocurre así con el parque que es un lugar público; el problema se solucionaría si el límite del parque con el vial tuviera un diseño integrado. Con esto se conseguiría aumentar la sección como mínimo 50 cm más de modo que la sección de la banda peatonal llegaría a la dimensión mínima dictada por normativa de 1,50 metros. La posible solución aparece en la figura 4.

- **Vial tipo 10.** Son las calles denominadas de coexistencia porque desde ellas se accede a las manzanas interiores. La banda central de 3 metros de ancho se reserva para acceso rodado, distribuyéndose los 7 metros restantes en 1 metro de banda de servicios y 2,5 metros de banda peatonal a cada lado.
- **Vial tipo 11, 12 y 13.** Son calles peatonales de 5, 4 y 3 metros de ancho respectivamente. Son secciones de acceso a la zona deportiva, al golf y a la playa que se suponen sin mobiliario urbano y en las que no diferenciaremos áreas puesto que toda la sección es para paso de peatones.
- **Vial tipo 14.** Esta sección corresponde a los viales que comunican la actuación con el exterior por medio del parque con un ancho total de 10 metros. La sección de las aceras es de 2 metros (1,5 metros de banda libre peatonal y 0,50 metros de banda de servicios) que si bien en un principio puede considerarse escasa, hay que tener en cuenta que lo normal será que estos viales no se utilicen mucho por los peatones. El parque tiene una dimensión más que suficiente para permitir el paseo en toda su dimensión, por lo que se supone que no se emplearán mas que para pasos puntuales.
- **Vial tipo 15.** Puesto que se trata de un vial externo, no se prevé que se utilice como itinerario peatonal, teniendo en cuenta la cercanía al paseo marítimo.

Comunica las rotondas (denominadas según nomenclatura de la documentación gráfica), R10 y R11 y, desde este vial no puede accederse al campo de golf por lo que se entiende su escasa dimensión 6 metros.

- Vial tipo 16:** Con una dimensión total de 14,50 metros de ancho, es de destacar la dimensión de las aceras de 2 y 4,50 metros respectivamente. Se trata de un vial muy importante dentro de los recorridos peatonales de la actuación puesto que conduce a la ermita. La acera de 4,50 metros destina 3 metros a la banda libre peatonal y 1,50 metros a la banda de servicios. Ésta es la acera que da servicio directamente a la ermita, de ahí su mayor dimensión. La acera de 2 metros se encuentra en el lado opuesto y distribuye en 1,50 metros y 0,5 metros la banda peatonal y la de servicios respectivamente.

Se ha elaborado una tabla resumen con todo lo anteriormente expuesto:

VIAL	TOTAL (metros)	ACERAS (metros)	BANDA LIBRE PEATONAL (metros)	BANDA DE SERVICIOS (metros)	ZONA VERDE CENTRAL	CALZADA
TIPO 1	54	3	2	1	30	2(aparc)+7+ZV+7+2(aparc)
TIPO 2	64	3	2	1	30	2(aparc)+7+ZV+7+2(aparc)
TIPO 3	20	4,50	3	1,50	-	6,50+0,50(mediana)+6,50
TIPO 4	20	2	1,50	0,50	-	2 (aparc)+3,50+3,50
TIPO 5	15	2	1,50	0,50	-	2(aparc)+3+3+2(aparc)
		3	2	1	-	2(aparc)+3+3+2(aparc)
TIPO 5	15	2	1,50	0,50	-	2(aparc)+3+3+2(aparc)
TIPO 6	14,50	4	2,50	1,50	-	4,50 (aparc)+3+3
TIPO 7	14	2	1,50	0,50	-	2(aparc)+3+3+2(aparc)
TIPO 8	12	2	1,50	0,50	-	2(aparc)+3+3
TIPO 9	11,50	1,50	1	0,50	-	2,50 (aparc)+3,50+3,50
TIPO 10	10	-	2,50	1	-	mixta
TIPO 11	5	-	4	1	-	peatonal
TIPO 12	4	-	3	1	-	peatonal
TIPO 13	3	-	2	1	-	peatonal
TIPO 14	10	2	1,50	0,50	-	3+3
TIPO 15	6	-	-	-	-	3+3
TIPO 16	14,50	2	1,50	0,50	-	3+3+2(aparc)
		4,50	3	1,50	-	3+3+2aparc

De acuerdo con la normativa vigente, la banda libre peatonal en todos los casos es $\geq 1,50$ metros y excepto en las secciones viarias con aceras de 2 metros, en el resto se reserva espacio suficiente para la banda de servicios, siendo ésta $\geq 1,00$ metro.

A continuación establecemos la proporción de viales proyectados con los diferentes dimensionados de aceras.

VIALES CON ACERAS DE ANCHO DE SECCIÓN	LONGITUD	%
1,50 m	1.273 m	3,80
2,00 m	6.803 m	20,35
3,00 m	23.087 m	69,00
4,00 m	2.293 m	6,85

A la vista de los resultados, los viales con dimensión de aceras de 3 metros, son los más abundantes mientras que los de 1,50 metros, son los que aparecen en menor proporción.

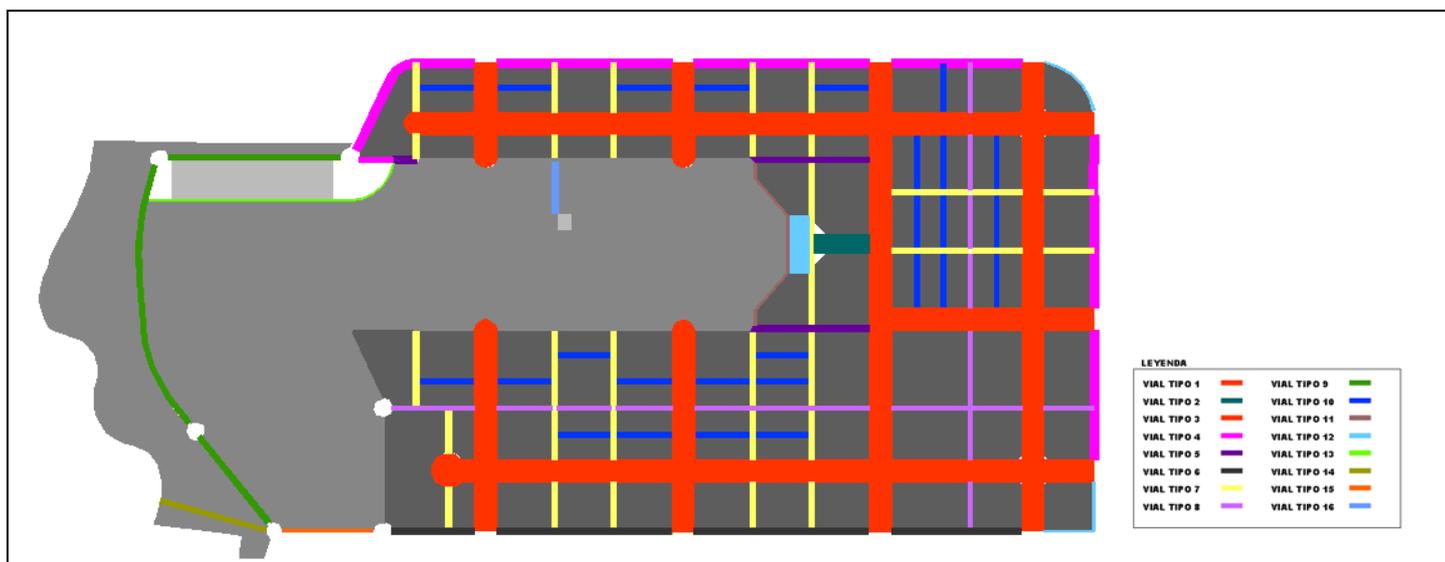


Figura 3

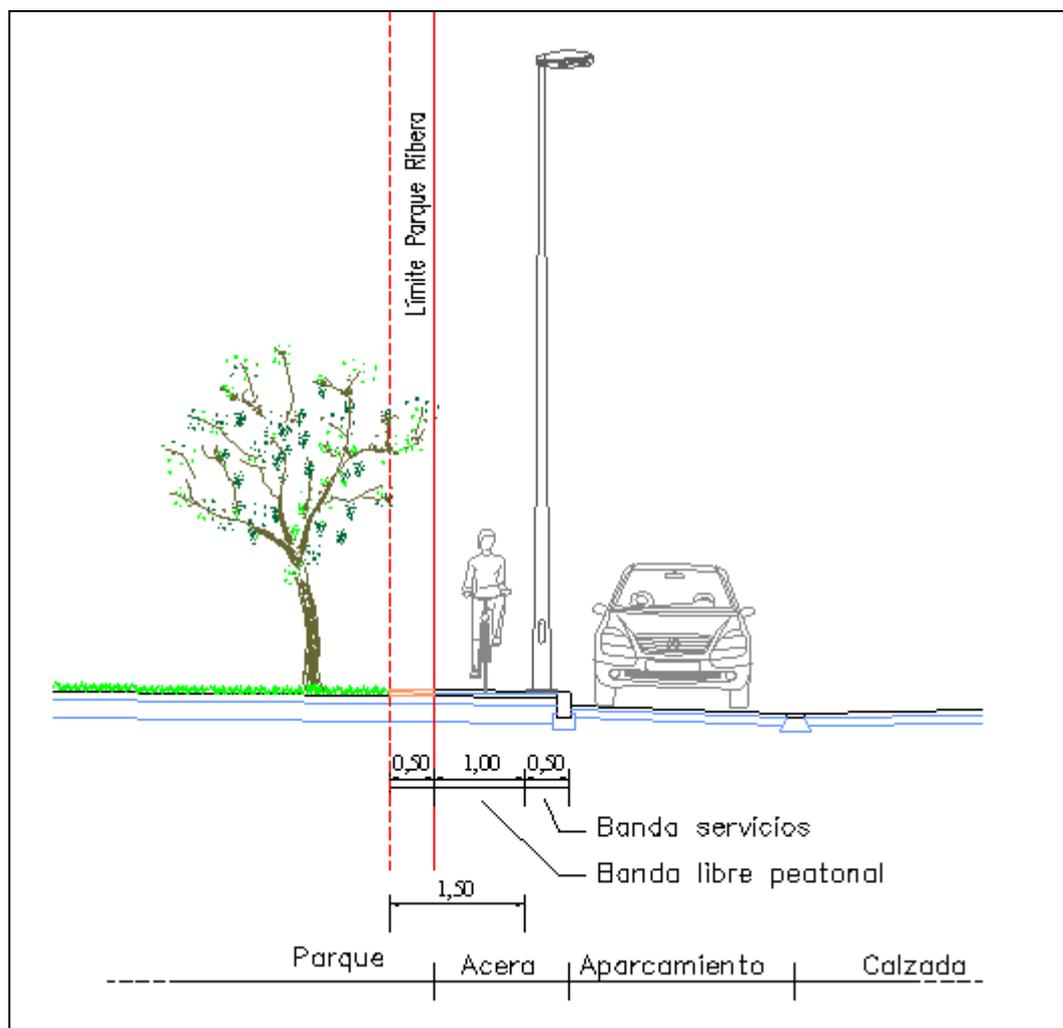


Figura 4

7.3. Elementos de la urbanización

Quedan definidos en el punto 6 de esta memoria, y engloba todos aquellos que componen las obras de urbanización. La ley regula los vados y bordillos, escaleras, rampas, ascensores aparatos elevadores especiales, aparcamientos, aseos públicos, pavimentos e iluminación.

Nos centraremos en el articulado relativo a los elementos presentes en el proyecto. A continuación transcribimos los artículos correspondientes por considerarse de interés:

Artículo 5. Bordillos.

En itinerarios adaptados, la altura de los bordillos de las aceras se recomienda menor o igual a 18 centímetros salvo en las plataformas de acceso a transporte público que se ajustará a los requisitos de los medios de transporte.

Los bordillos del presente proyecto tienen una altura de 15 centímetros por lo que cumple con los mínimos establecidos.

Artículo 6. Vados.

1. *A los efectos de este reglamento se considerarán vados peatonales las superficies inclinadas destinadas a facilitar la comunicación entre los planos situados a distinto nivel.*

2. *Vado peatonal.*

A los efectos de este reglamento se considera vado peatonal aquel de uso exclusivo para peatones. El vado de paso de peatones deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) *El vado no deberá invadir la banda libre peatonal, excepto cuando se trate de aceras estrechas y el vado se realice rebajando todo el ancho de la acera en sentido longitudinal.*
- b) *Los vados deberán tener la misma anchura que el paso de peatones y en cualquier caso la anchura mínima de paso debe ser de 1,80 metros; entendiéndose por anchura de paso de un vado la correspondiente a la del encuentro enrasado de la rampa del vado con la calzada.*
- c) *La continuidad entre la acera y la calzada, a través del vado, se realizará sin ningún tipo de resalte, y el paso deberá estar expedito, es decir sin obstáculo alguno.*
- d) *Deberá evitarse que se produzcan encharcamiento de agua en los vados.*
- e) *Se diseñarán de modo que los dos niveles a comunicar se enlacen por uno o varios planos inclinados cuya pendiente sea, como máximo, del 10%. En el caso de que el vado esté formado por varios planos inclinados, todos tendrán la misma pendiente.*

- f) La textura del pavimento del vado debe claramente contrastar, táctil y visualmente con la del resto de la acera, cuyas características vienen definidas en el art.15.f)*
- g) Los vados se detectarán táctilmente mediante una franja de pavimento de las características indicadas en el art.15.f).*
- h) En los vados de enlace de itinerario peatonal con zonas de aparcamiento o cuando constituyan acceso a los elementos de mobiliario urbano, la anchura mínima será de 1,50 metros.*

3. Vado para vehículos.

A los efectos de este Reglamento se considera vado para vehículos, la zona de acera por la que se permite el paso de vehículos desde aparcamientos o garajes a la calzada. El vado para vehículos deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Los vados destinados a la entrada y salida de vehículos se diseñará de forma que no invadan la banda libre peatonal y mantengan alineada en todo su perímetro el encintado de aceras.*
- b) Cuando el ancho de la acera lo permita, y sin perjuicio del estricto cumplimiento del párrafo anterior, se podrá adoptar la disposición correspondiente al vado descrito en el art.6 sin invadir la banda libre peatonal.*

Todos los vados peatonales presentes en el proyecto cumplen con las condiciones anteriormente descritas tal y como puede apreciarse en la documentación gráfica adjunta. En cuanto a los vados para vehículos, decir que se tendrá en cuenta todos los condicionantes a la hora de proyectar las edificaciones de cada manzana en función de los puntos en los que tenga que efectuarse la entrada a cada garaje.

Artículo 12. Aparcamientos.

- 1. En las zonas de estacionamiento público de vehículos ligeros, sean de superficie o subterráneas, en vías o espacios públicos o privados, se reservarán permanentemente y tan cerca como sea posible de los accesos peatonales, plazas debidamente señalizadas para vehículos que transporten personas con*

- discapacidad. Los accesos peatonales a dichas plazas cumplirán las especificaciones referidas para ser accesibles.*
- 2. La localización de las plazas estará lo más cerca posible de las zonas de circulación y de los edificios de interés público.*
 - 3. El número de plazas reservadas 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.*
 - 4. Las especificaciones técnicas de diseño y trazado de las plazas reservadas en zonas urbanas cumplirán los requisitos siguientes:*
 - a) El acceso a ellas debe realizarse mediante un itinerario peatonal adaptado o practicable, según le corresponde, independiente del itinerario del vehículo.*
 - b) Estarán señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad en el suelo y una señal vertical en lugar visible con la prohibición de aparcar en ellas vehículos de personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.*
 - c) Las dimensiones mínimas de las plazas organizadas en batería será de 5,00 x 3,60 metros. Las plazas organizadas en línea serán de 5,00 x 2,20 metros.*
 - d) Para el nivel adaptado el estacionamiento en línea, en los casos en que el lado del conductor quede hacia la calzada, se preverá una franja libre de obstáculos y de circulación continua; de 1,50 metros de anchura la primera parte de la franja que servirá de acceso a la calzada, de forma que el recorrido para incorporarse a la acera sea mínimo; el resto transcurrirá en la calzada, paralela al aparcamiento de 1,20 metros de ancho; debiendo estar convenientemente señalizadas. La diferencia de cota entre el aparcamiento y la acera se resolverá mediante un vado que cumpla las especificaciones del art.6.2.h).*
 - e) Los estacionamientos en batería deberán tener un espacio de aproximación al vehículo, que puede ser compartido por otra plaza, de 1,50 metros de ancho. El espacio de acercamiento deberá estar comunicado con la acera, y la diferencia de nivel entre la superficie de aparcamiento y de acerado se salvará por un vado que cumpla las especificaciones del art.6.2.h).*

Todas las cuestiones relativas a las plazas de aparcamiento aparecen con detalle suficiente en la documentación gráfica adjunta.

En el cuadro siguiente aparece un resumen de las plazas creadas.

N° PLAZAS TOTALES	N° PLAZAS ESTÁNDAR	N° PLAZAS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD
4.819	4.764	55

Según el Plan Parcial que establece la ordenación pormenorizada del sector, el número de plazas totales de aparcamiento debe ser de 4.686, por lo que cumplimos ya que 4.819 plazas > 4.686 plazas. Además, el número de plazas estándar supera este mínimo: 4.764 plazas > 4.686 plazas .

En cuanto a las plazas para minusválidos, según la Orden de 9 de junio de 2004, en el art.12.3 del *Anexo: Normas de Accesibilidad en el medio Urbano*, se establece que *el número de plazas reservadas 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 que se rebase esta previsión.*

Por lo tanto:

$280 / 40 = 7$ plazas; $4.764 - 280 = 4.484$; $4.484 / 100 = 45$ plazas

$45 + 7 = 52$ plazas.

Cumplimos por tanto con los mínimos establecidos puesto que el plan tiene una previsión para este tipo de aparcamientos de 55 plazas.

7.4. Espacios Públicos

Atendiendo a la clasificación de espacios públicos realizada con anterioridad, nos centraremos en parques, paseo marítimo, equipamientos, bulevares y pistas deportivas.

7.4.1. Parques.

No existe normativa específica exigible a parques; dependerá de su diseño, de la topografía del terreno, de sus dimensiones, mobiliario urbano, recorridos...

En el art.14 del Anexo, se fijan una serie de requisitos a cumplir por los itinerarios peatonales aparte de los que aparecen en el punto 7.2. de esta memoria que corresponden al art.3.:

- a) Las zonas ajardinadas de las aceras que sean colindantes con el itinerario peatonal pero no se sitúen sobre el mismo, dispondrán de un bordillo perimetral de altura mínima de 5 centímetros en sus lados adyacentes a la banda de paso peatonal.*
- b) Se prohíben las delimitaciones con cables, cuerdas o similares.*
- c) Las plantaciones de árboles no invadirán los itinerarios peatonales con ramas o troncos inclinados dejando un paso libre no inferior a 2,20 metros de altura.*

Por lo tanto, el tema se limita a identificar en el diseño del parque, un itinerario peatonal reconocible que resulte accesible a toda la población, ya sea con problemas de movilidad o no.

Los temas referentes a pavimentos, pendientes máximas en recorridos y dimensionado mínimo en banda peatonal y de servicio, deberán seguir cumpliéndose de acuerdo con todo lo analizado en el presente estudio de accesibilidad.

7.4.2. Equipamientos.

Los espacios dotacionales destinados a equipamientos, ocupan 10 manzanas dentro de la ordenación. El modo de acceder a ellos es por medio de los bulevares principales; existe una red interna de viales peatonales que une entre sí casi todas las dotaciones.

Se distribuyen proporcionalmente en todo el conjunto por lo que queda relativamente cercano desde todos los puntos del sector.

En el esquema adjunto aparecen los recorridos hacia los equipamientos desde los puntos más lejanos; el recorrido más largo es de 600 metros pero siempre por viales con suficiente sección de acera.

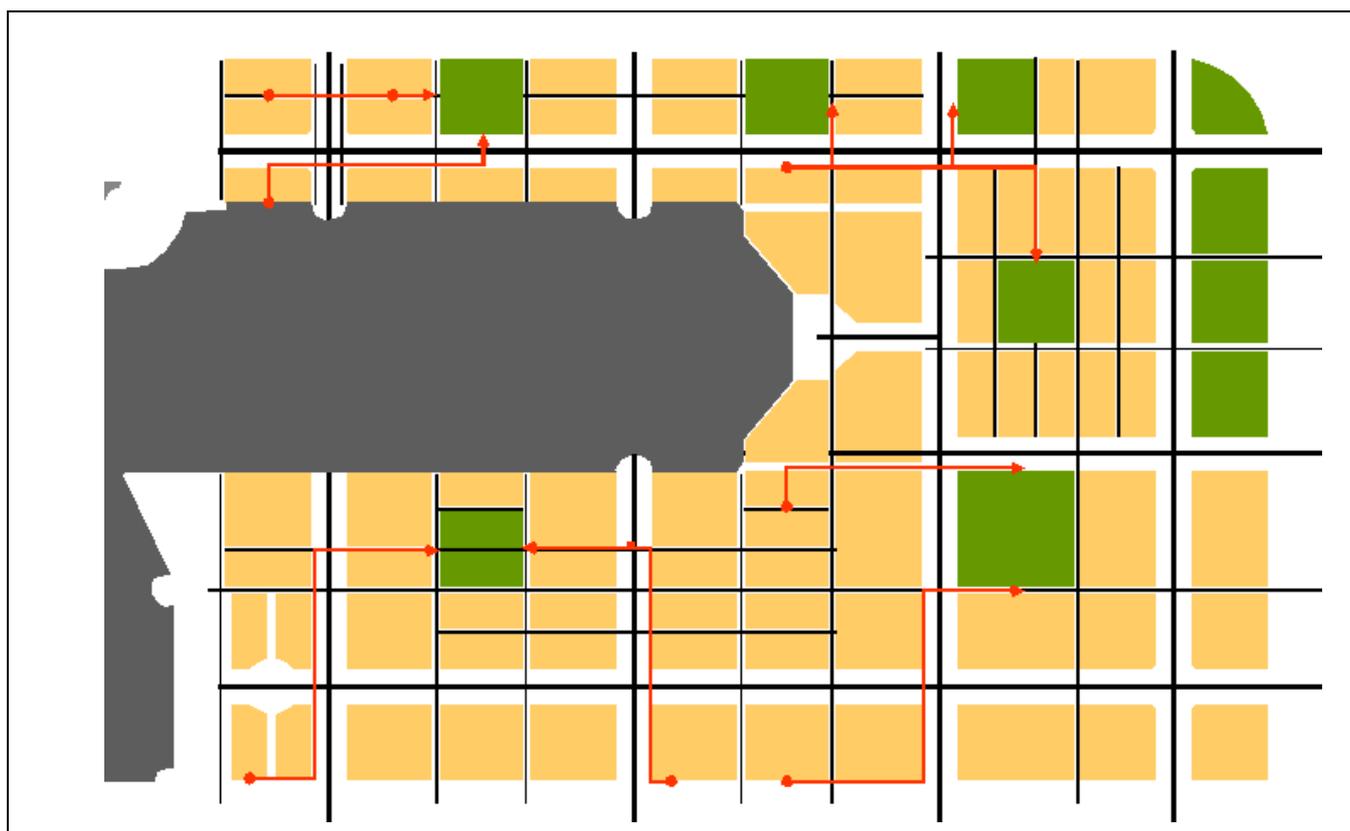


Figura 5

Las manzanas más desfavorables desde el punto de vista de la accesibilidad a los equipamientos públicos, son las situadas en el frente del paseo marítimo, puesto que las dotaciones públicas quedan retranqueadas con

respecto a la línea del mar. No supone un problema puesto que se garantiza el acceso desde las arterias principales, los bulevares.

Las mas favorecidas por su ubicación, son las manzanas situadas en la parte oeste y central del sector, puesto que la concentración de dotaciones públicas es mayor en estas zonas.

7.4.3. Bulevares y paseo marítimo

Los bulevares por las dimensiones y condiciones geométricas que presentan, se consideran zonas verdes, tal y como se ha comentado en el punto 7 de la presente memoria. Además, teniendo en cuenta la ubicación del parque algo alejada de la urbanización central, estas zonas se convertirán en lugar de recreo habitual de los habitantes. Suponen un total aproximado de 169.511 m².

En general, y debido al trazado de los bulevares, podemos establecer como en el caso del parque, que debe identificarse un recorrido principal accesible para todo el conjunto de la población que permita recorrer y disfrutar de todo el conjunto.

Hay que señalar la importancia de que la ubicación de los pasos de peatones sea reconocible. Esto es, que cualquier viandante que esté situado en los bulevares sea capaz de percibir en que momento puede cruzar el vial, de manera que la existencia de un paso de cebra quede patente mediante bandas señalizadoras, señales acústicas o cualesquiera otros mecanismos que se estimen oportunos.

Caso similar es el del paseo marítimo. Presenta un diseño heterogéneo siendo sin embargo, los materiales empleados en líneas generales, aptos para recorridos adaptados a personas con movilidad reducida.

7.4.4. Pistas deportivas.

Las pistas deportivas están constituidas por 12 pistas de tenis y un campo de fútbol con una pista de atletismo perimetral. El acceso a estas instalaciones se realiza por una acera que discurre perimetralmente al campo de golf con una dimensión de 3 metros de ancho. Presenta una superficie total de 45.711 m² con espacios libres entre las pistas deportivas que cumplen con las especificaciones establecidas por normativa.

7.5. ELEMENTOS COMUNES

Algunas cuestiones como las relativas a pavimentos, iluminación y mobiliario urbano, afectan por igual a los itinerarios peatonales y a los espacios públicos. Quedan regulados en los art.15 y 16, y en el Capítulo 4 del Anexo a la Orden.

Artículo 15. Pavimentos.

A los efectos de este Reglamento los pavimentos deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) El pavimento debe ser duro, con un grado de deslizamiento mínimo, aún en el supuesto de estar mojado, y estar ejecutado de tal forma que no presente cejas, retallos ni rebordes.*
- b) Un pavimento con un grado de deslizamiento mínimo es el que tiene un coeficiente de resistencia al deslizamiento mayor o igual a 50, determinado según el informe UNE 41500; este coeficiente de resistencia equivale a un coeficiente dinámico de fricción de 0,40.*
- c) Si en el itinerario hay pavimentos blandos (parques y jardines), éstos deben tener un grado de compactación adecuado, que como mínimo garanticen un 90% del Próctor Modificado.*
- d) Los alcorques irán cubiertos con rejas y otros elementos enrasados con el pavimento circundante cuando la distancia del borde del elemento a la fachada sea inferior a 3 metros. En el caso de que fuera mayor de 3 metros, el alcorque puede ir descubierto.*

- e) *Las rejas y registros se colocarán enrasados con el pavimento circundante. La anchura de las rejillas y huecos, no debe superar los 2 centímetros en su dimensión mayor y deben orientarse en el sentido perpendicular a la marcha.*
- f) *Los vados peatonales serán detectados mediante una franja de 1,20 metros de ancho de pavimento señalizador que alcance desde la fachada hasta la calzada, estando situada en el centro del vado.*
- g) *Delante de los accesos en los pasos peatonales elevados y subterráneos, escalera y rampas se deberá colocar una franja de 1,20 metros de ancho de un pavimento señalizador.*
- h) *Pavimento señalizador es aquel que tiene distinta textura y color que el resto de pavimento y cumplirá con las especificaciones del Proyecto de Norma Española N-127029.*

Los pavimentos empleados en la ordenación, son los siguientes:

- Viales peatonales.
- Aceras.
 - Baldosa Pavimold 40x40x5 (MATA)
 - Textura pizarra. Color ocre
- Zona central
 - Aglomerado impreso
 - Modelo Espiga gris verdoso
 - Sección Bulevar
- Piezas centrales 40x60. Pavimold (MATA)
- Adoquines

Artículo 16. Iluminación.

- a) *El nivel de iluminación general, durante la noche, en un entorno urbano será como mínimo de 10 luxes a nivel del suelo.*
- b) *En los pasos peatonales elevados y subterráneos, escaleras, rampas, y elementos similares, la iluminación tendrá un nivel mínimo de 15 luxes a nivel del suelo.*

8. ITINERARIOS PEATONALES

En este apartado trataremos de elaborar y, posteriormente estudiar, los distintos itinerarios peatonales para recorrer la ordenación.

En primer lugar, analizaremos las secciones viales proyectadas en función de la sección que tienen que han sido descritas en el punto 7.1. de esta memoria y que se representan en la figura 5, junto con los itinerarios planteados.

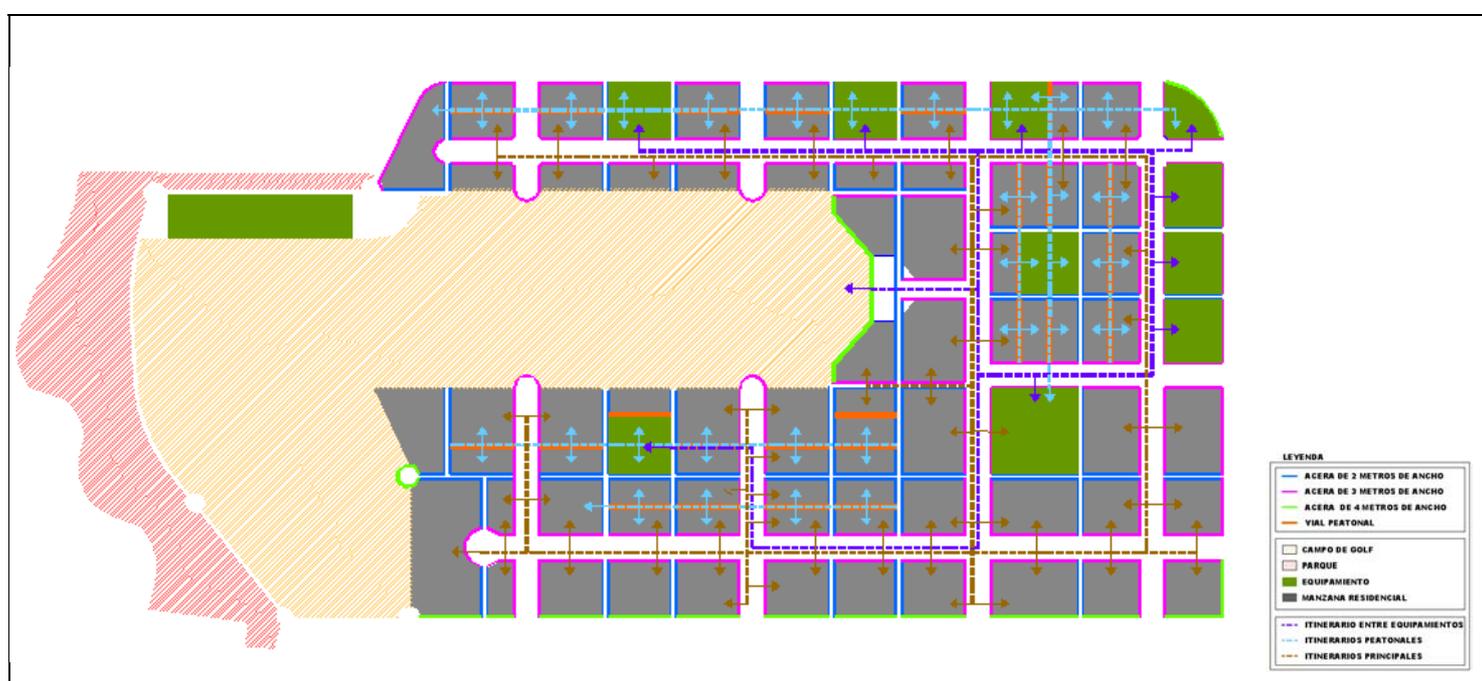


Figura 6

En el esquema aparecen grafados cuatro recorridos diferentes:

- Peatonales: están conformados por los viales peatonales proyectados en la ordenación, y que permiten el acceso a un gran número de manzanas sin tener que emplear viales rodados.
- Rodados:
 - Rodados con aceras de 2 metros.
 - Rodados con aceras de 3 metros.
 - Rodados con aceras de 4 metros.

También hay aceras de otras dimensiones (1,5m y 4,5 m), que se estudiarán como casuística particular, puesto que aparecen en dos puntos concretos y no a nivel general de toda la ordenación.

a) Funcionamiento del conjunto

A la vista del esquema de la figura 6, observamos que los bulevares recorren toda la ordenación estructurándola en una malla reticular, de modo que puede accederse a prácticamente todos los lugares desde ellos.

La red secundaria conformada por el resto de viales rodados y por los peatonales, se apoya en los bulevares creando una malla de menor dimensión que la principal.

Los viales peatonales aparecen en una posición central dividiendo las unidades de manzana.

Desde esta red peatonal puede accederse a un gran número de equipamientos y, además permiten una permeabilidad transversal de modo que puede recorrerse parte del sector sin necesidad de emplear las vías principales.

Con el estudio del esquema de funcionamiento de la ordenación, podemos observar que desde el punto de vista de la accesibilidad para personas con problemas de movilidad, los viales que en un principio resultan menos adecuados, son los viales con aceras de menor holgura, es decir, los de 2 metros de ancho de acera. Éstos cumplen dos funciones diferentes:

- Auxiliares de las vías principales.
- Viales de comunicación entre manzanas a las que no puede accederse directamente desde las vías principales.

El caso más desfavorable supone un recorrido por estas aceras de no más de 350 metros lineales. En el resto de casos existe recorridos alternativos por aceras de mayor dimensión.

Por tanto, puede recorrerse todo el conjunto por medio de los viales existentes sin mayor problema.

b) Casos particulares:

- Aceras de 1,50 m

Supone el límite sur del sector. Limita al norte con el resto del sector, y al sur, este y oeste con el suelo rústico existente en la zona. Esta rodeado en su intersección con el sector por un vial rodado de dimensión total 11,5 metros con una acera de ancho 1,50 metros, que además supone el único acceso peatonal al parque, por lo que en un principio no pueden considerarse como aptas para la circulación normal puesto que no cumple con los mínimos establecidos por normativa. Es necesario el garantizar un acceso convenientemente dimensionado a este equipamiento que es el mayor del conjunto, aunque existan otras zonas libres.

Al parque puede accederse desde su lateral por el vial de borde oeste B, de modo que puede recorrerse por su interior sin necesidad de hacer uso de las aceras, pero esto supone concentrar todas las entradas y salidas de personas en silla de ruedas por este punto, por lo que en cierto modo, se las está discriminando. Por lo tanto, aunque exista la alternativa de otro acceso, es necesario ofrecer una solución integrada.

Una posible solución sería la establecida en el punto 7.2. de esta memoria, y que consiste en integrar una franja del parque en el vial, de modo que permita el paso mínimo establecido por normativa. Otra solución es la de destinar todo el ancho de la acera a paso libre peatonal por lo que todos los elementos de mobiliario urbano habría que ubicarlos en el parque.

- Aceras con ancho mayor que 4 metros

Podemos encontrarlas en el vial que supone el límite norte del sector. En un lado las aceras son de 3 metros, pero en el lado que intersecta con el suelo rústico, las aceras tienen una dimensión total de 8 metros de ancho. Por su holgura dimensional puede considerarse como principal a la hora de establecer las comunicaciones internas, pero no por su ubicación.

Enlaza con otros recorridos de menor dimensión y es mayor su carácter representativo de “cierre” de la ordenación que realmente el servicio que presta.

Estas aceras también las encontramos en el frente al paseo marítimo enlazando con aceras de 3 metros en los bulevares y con aceras de 2 metros en el resto de los casos.

c) **Orden de itinerarios**

Se establece un orden de itinerarios, desde los más adaptados a los que menos:

- Los más adaptados en primer lugar por su mayor holgura dimensional, son los que se apoyan en viales con aceras de 4 metros de ancho (en la fig.5 aparecen en color verde).

Son los correspondientes al paseo marítimo y al límite norte del sector. En realidad, no puede hablarse de recorridos homogéneos, puesto que son viales que engarzan con otros de menor dimensión.

Si utilizamos estos recorridos sin apoyarnos en otros, no podremos acceder a todo el conjunto, solo a las manzanas a las que dan frente.

Los puntos de cruce de recorridos cumplen con el diámetro mínimo establecido por normativa de 1,50 metros, quedando espacio suficiente para la ubicación de elementos de mobiliario urbano en los cambios de direcciones de las aceras.

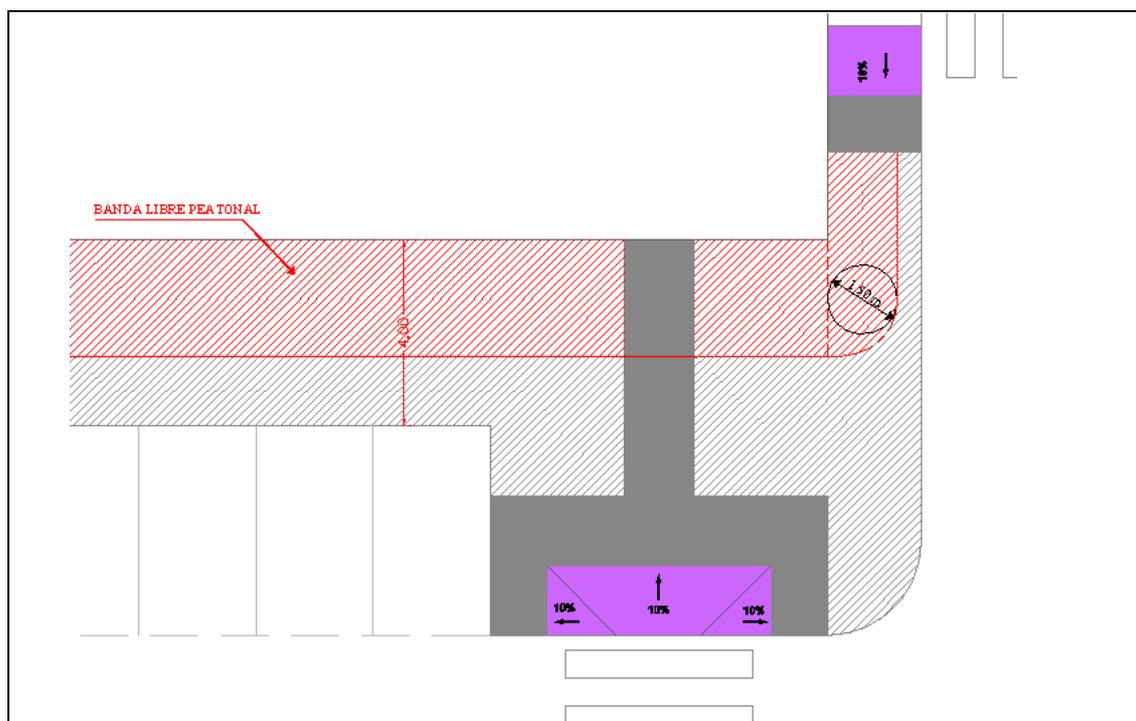


Figura 7

- El segundo lugar lo constituyen los itinerarios que conforman los viales de la red secundaria con aceras de 3 metros de ancho (en la fig.5 aparecen en color magenta) Éstas están presentes en los bulevares y en el límite de la ordenación por el norte del sector.

En este caso sí que puede hablarse de recorridos peatonales propiamente dichos puesto que son precisamente estos, los que se consideran principales. Por ellos puede accederse a toda la ordenación al estar todos los tramos conectados entre sí. Es por ello que consideramos red primaria a los viales que constituyen estos itinerarios.

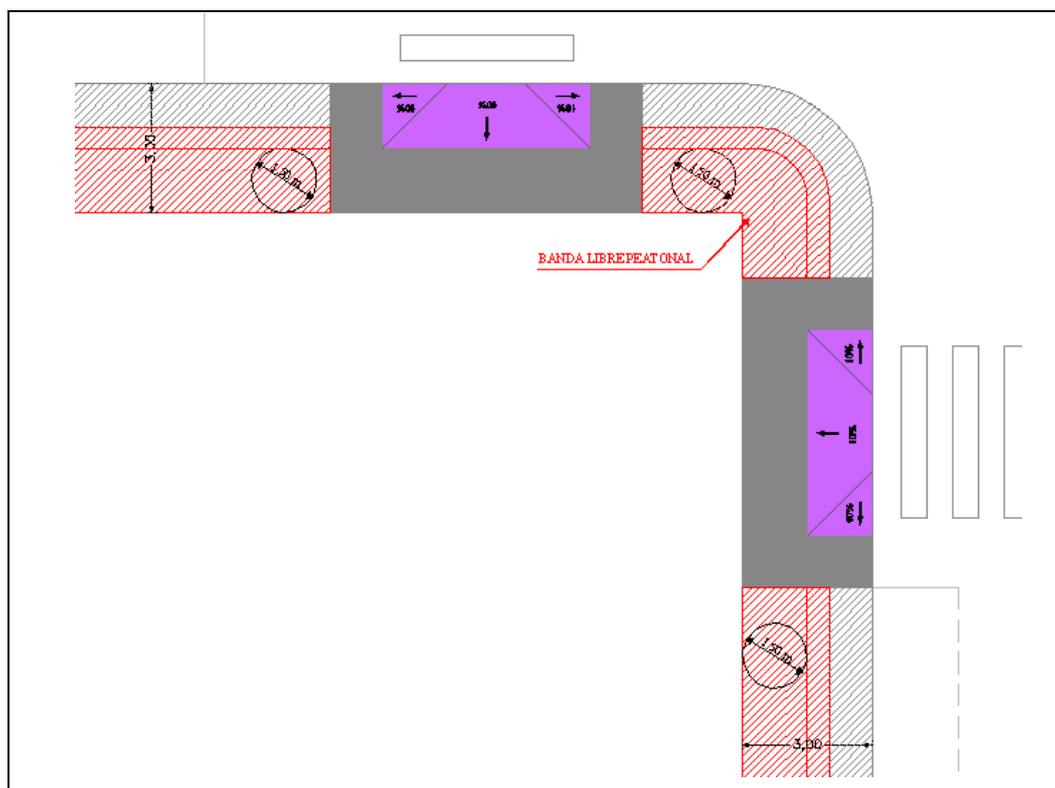


Figura 8

- Las aceras de 2 metros de ancho, conforman la red de comunicaciones secundaria de la ordenación (en la fig.5 aparecen en color azul). Son imprescindibles dentro del conjunto puesto que, en estos itinerarios se apoya la red primaria (que está constituida por los recorridos con aceras de 3 metros), y desde ellos se accede a las manzanas internas a las que no es posible llegar de otra manera. Cumplen con las condiciones mínimas dimensionales establecidas por normativa aunque la banda de servicios queda algo estrecha. Es por ello por lo que en algún punto del recorrido, éste puede verse invadido por elementos de mobiliario urbano.

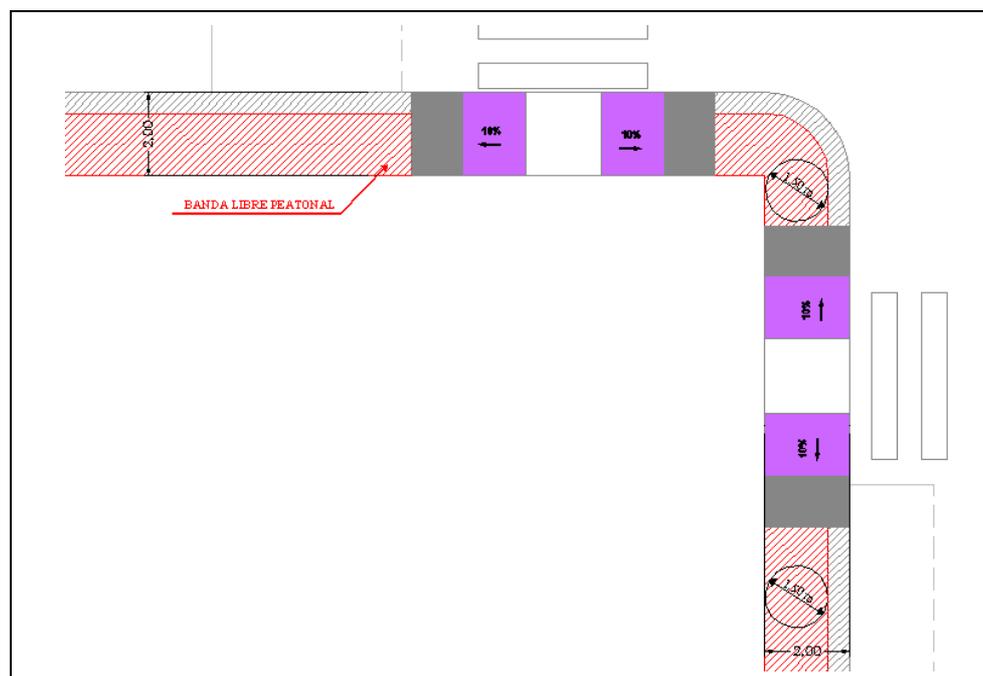


Figura 9

Podemos por tanto concluir que, la ordenación cuenta con itinerarios adaptados, tal y como exige la normativa para obras de nueva construcción para acceder a todos los puntos del conjunto, puesto que las dimensiones de las aceras de los viales cumplen con los mínimos dimensionales establecidos por ley.

9. TRÁFICO

Se distingue entre los diferentes vehículos a emplear en la ordenación:

- Bicicletas. Se ha trazado un carril bici que discurre por todo el sector con una dimensión constante de 2,50 metros, que resulta más que suficiente para el cruce de dos bicicletas.
- Autobús. Debido al volumen de habitantes que traerá la presente actuación, se ha establecido una línea de autobús urbano que discurre por la ordenación según puede apreciarse en el esquema, y que comunicará con el municipio de Burriana.

Los vehículos deberán estar adaptados para transportar a personas con problemas de movilidad. El carril-bus se traza por los bulevares llegando incluso al paseo marítimo, tal y como puede apreciarse en la documentación gráfica adjunta.

Las buenas condiciones de accesibilidad de las paradas de autobús quedan garantizadas, puesto que se ubican en los cruces y en todos los casos junto a pasos de peatones, con el objetivo de permitir a las personas con problemas de movilidad un buen acercamiento al autobús.

Es necesario que, en lo posible, los autobuses dispongan de piso bajo y rampa escamoteable así como otras medidas de accesibilidad espacial e informativa, con el objetivo de que las personas con movilidad reducida embarquen/desembarquen y viajen en buenas condiciones de seguridad y de comodidad.

Cuando sea imprescindible mantener autobuses de piso alto es necesario dotarlos de una plataforma elevadora y demás medios de accesibilidad espacial e informativa que, como en los autobuses de piso bajo, que permitan su uso por todos.

También es necesario que en los medios de información habituales y/o en otros específicos se informe (accesiblemente) de las medidas de accesibilidad en las líneas. Por último, es necesario tomar severas medidas de control de una explotación que suponga una calidad aceptable en el viaje, con el fin de evitar frenazos y acelerones bruscos.

- Rodado en general

Para el estudio debemos conocer la sección de la calzada en cada vial.

Los viales rodados se han diseñado de dos sentidos en todos los casos, de modo que puede accederse a todo el conjunto desde cualquiera de ellos. Se trazan siguiendo una retícula perpendicular por lo que no existen quiebros que dificulten la circulación.

Es de esperar que la circulación resulte algo más densa en los bulevares principales, sin que esto suponga ningún problema puesto que siempre existen recorridos alternativos.

En el punto 7.2 de la presente memoria se analiza cada sección viaria desde el punto de vista de los itinerarios peatonales, es decir, prestando especial importancia a las dimensiones de las aceras frente a las de las calzadas. Esto es lo que estudiaremos a continuación para conocer el tráfico rodado en la ordenación.

Todas las calzadas tienen dos carriles cuyas dimensiones van desde 3 metros en viales secundarios a los 3,50 metros en los bulevares, resultando suficiente para el tipo de vehículos de la zona.

Por otro lado es importante señalar que las intersecciones se han diseñado con amplitud suficiente como para permitir el giro de un camión de bomberos en cualquier punto de la ordenación, por lo que la accesibilidad en este sentido queda garantizada.

Además en el caso del recorrido de la línea de autobús, los radios de giro de las aceras por las que discurre, tienen una dimensión de 12 metros, suficiente para garantizar los cambios de dirección de los autobuses.

Todos los viales de circulación interna tienen aparcamientos viarios en cordón o en batería tanto para personas con movilidad reducida como plazas estándar, que tal y como se ha demostrado en el punto 7.3 de la presente memoria, se encuentran en cantidad suficiente como para servir sobradamente las necesidades del sector.

9.1. PASOS DE PEATONES

Los pasos de peatones trazados en el proyecto cumplen con lo establecido en el art.7 de la Orden de 9 de junio de 2004.

Artículo 7. Pasos de peatones.

1. Pasos peatonales en calzada.

Los pasos peatonales en calzada dentro de un itinerario deben cumplir con los siguientes recorridos:

a) Cuando el paso por su longitud, se realice en dos tiempos, la isleta tendrá una longitud mínima de 1,80 metros y su anchura igual a la del paso de peatones.

Su pavimento, necesariamente, estará nivelado con el de la calzada cuando la longitud de la isleta no supere 5,00 metros. La textura de este pavimento coincidirá con el de los pasos peatonales.

- b) Se dispondrán los elementos necesarios para señalar y proteger la isleta del tráfico de vehículos.
- c) Los vados se situarán siempre enfrentados y perpendicularmente a la calzada, excepto justificación razonada. Se señalará su posición sobre la calzada mediante bandas reflectantes.

Los pasos de peatones proyectados cumplen con la citada normativa. Existen dos tipos de pasos diferentes dependiendo de la anchura de la acera:

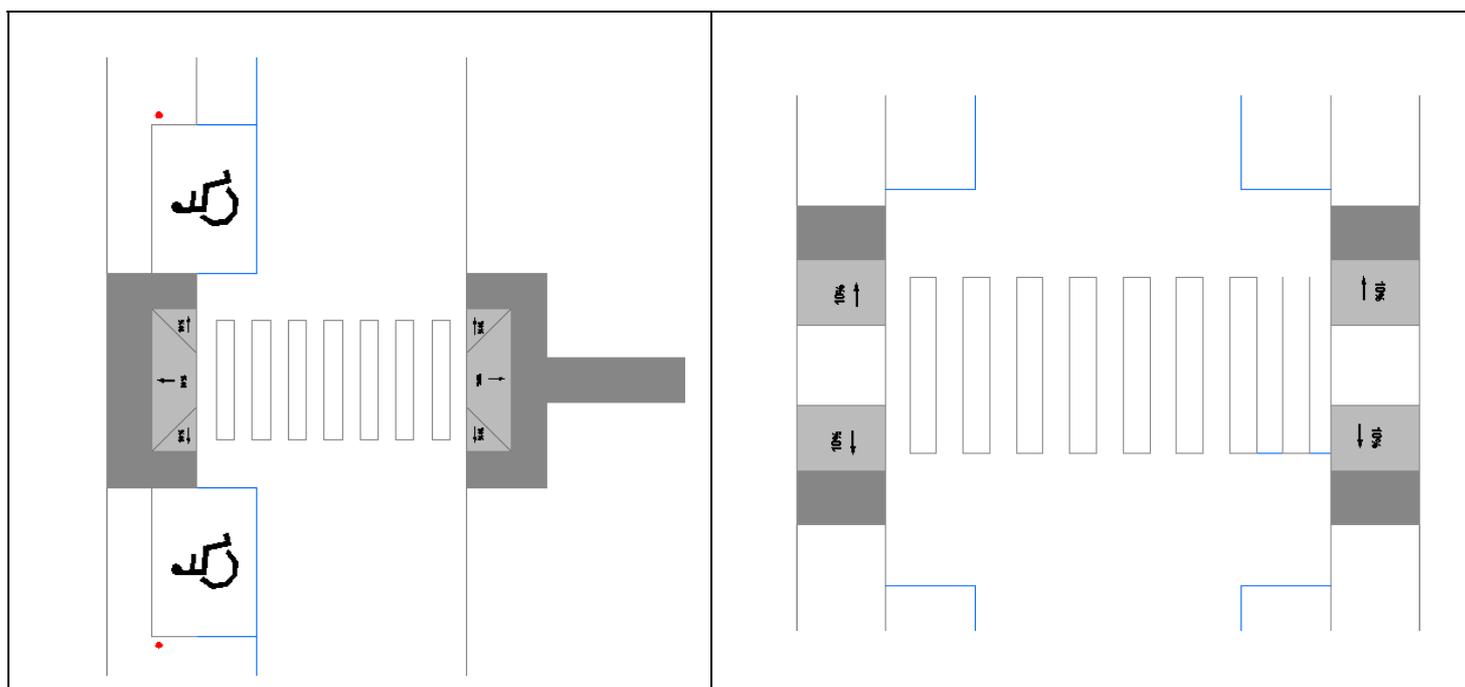


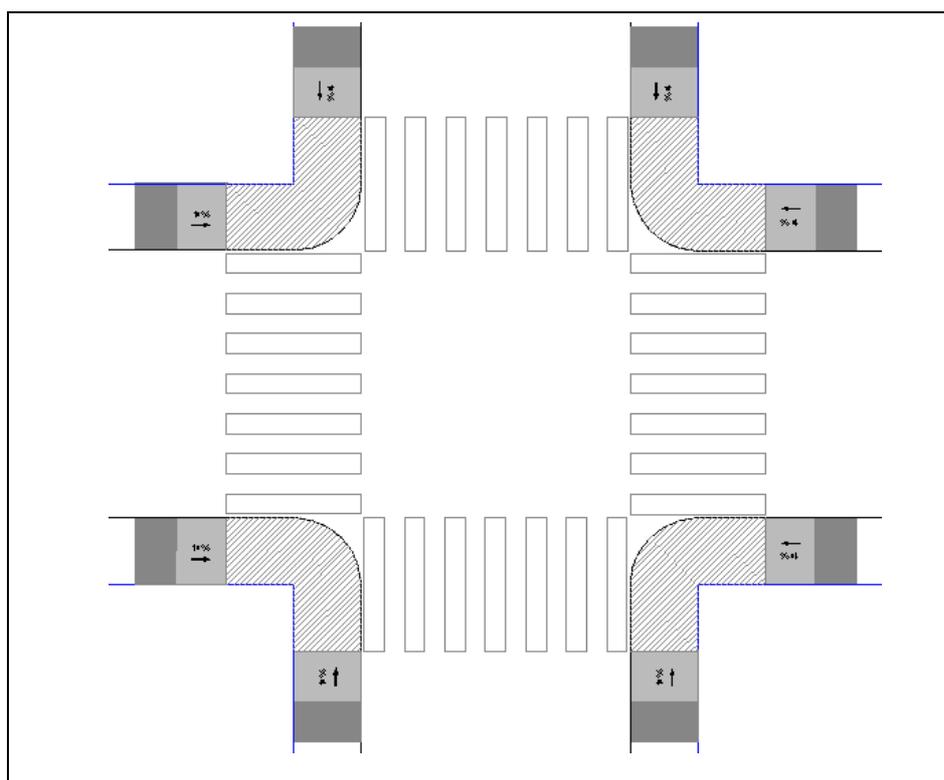
Figura 10.1

Figura 10.2

La figura 10.1 se corresponde con los viales de ancho de 3 metros o mayor, mientras que las aceras con de 2 metros, tiene que resolverse mediante la solución de la figura 10.2.

Es importante destacar que en algunos cruces se ha optado por una solución que consiste en mantener inalterable el recorrido peatonal, de modo que se cruce de un vial a otro sin necesidad de cambiar el recorrido.

Cabe pensar en el peligro que supone que la esquina propiamente dicha de la acera quede a la cota de la calzada, de modo que los vehículos puedan “pisar” sobre la banda peatonal. Pero esto en la práctica no debe ocurrir, puesto que los coches deben frenar antes de llegar al paso de peatones al percatarse de su ubicación por la señalización vertical.



Es una manera de dar preferencia a los peatones con respecto a los vehículos, pero sin dificultar en ningún momento la circulación viaria, puesto que el único cambio para los vehículos es que los pasos de peatones se sitúan más hacia la intersección de las dos calles.

Los pasos de peatones que unen manzanas con calles peatonales, no están alineados.

Lo que se pretende es que el peatón no descuide su recorrido en los puntos en los que se intersecta con viales rodados, puesto que se trata de recorridos con longitudes de hasta 500 metros. Es necesario desviarse del recorrido peatonal para buscar un paso.

Además, es importante señalar que los viales peatonales son viales mixtos, es decir que por ellos los vehículos acceden a las manzanas interiores.

Esto impide la ubicación de los pasos de peatones en la salidas de las calles peatonales hacia a los viales principales.

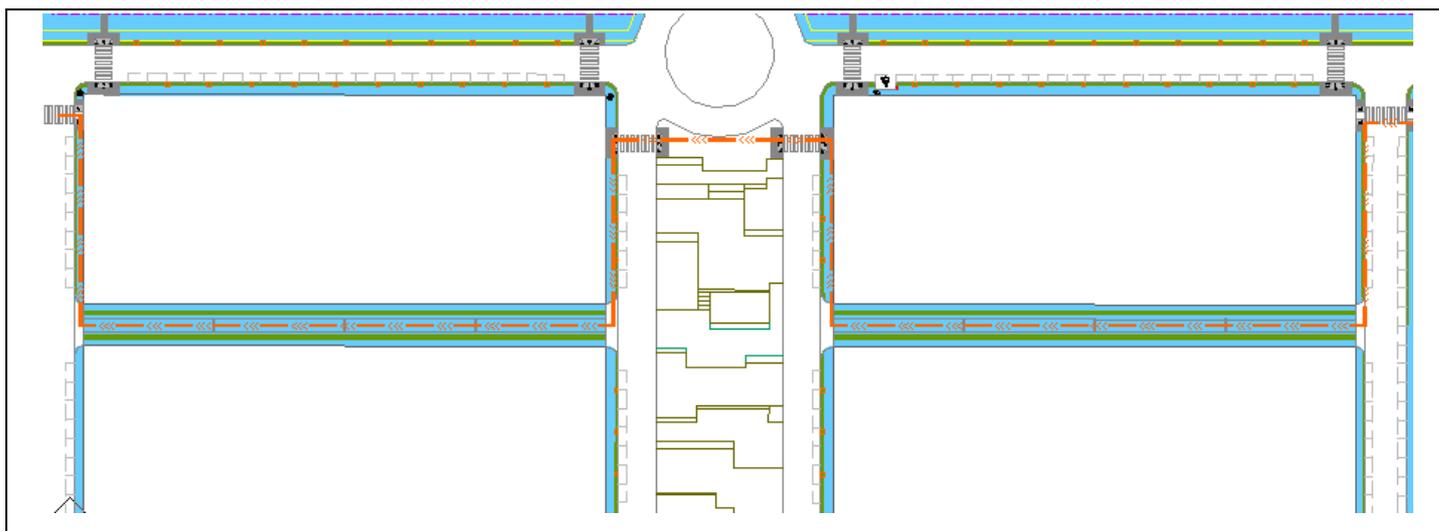


Figura 12

Esta solución se ha tomado en los viales peatonales continuos, tanto longitudinales como los transversales.

9.2. MECANISMOS DE TEMPLADO DE TRÁFICO

Se definen como tales las soluciones que tienen como fin el reducir la velocidad de circulación de vehículos, sobre todo en la intersección de dos viales.

Debido al trazado de la red viaria, es previsible que en algunos viales se alcancen velocidades importantes en épocas de poco tráfico con el consiguiente peligro para los peatones. En concreto nos referimos a los bulevares y a otros viales que, aún no siendo constituyentes de la red primaria de comunicaciones tienen una directriz lineal con una longitud mayor de 1 Km.

En el caso de los bulevares, se ha optado por una solución que consiste en elevar todo el cruce a la altura de la acera de modo que en estos puntos la cota del peatón no cambia.

En consecuencia, los vehículos se verán obligados a disminuir la velocidad. En el esquema de la figura siguiente puede observarse un detalle de esta solución. Se crea así una plataforma cuya dimensión va desde un paso de peatones a otro, toda al mismo nivel de modo que la circulación peatonal resulta muy cómoda.

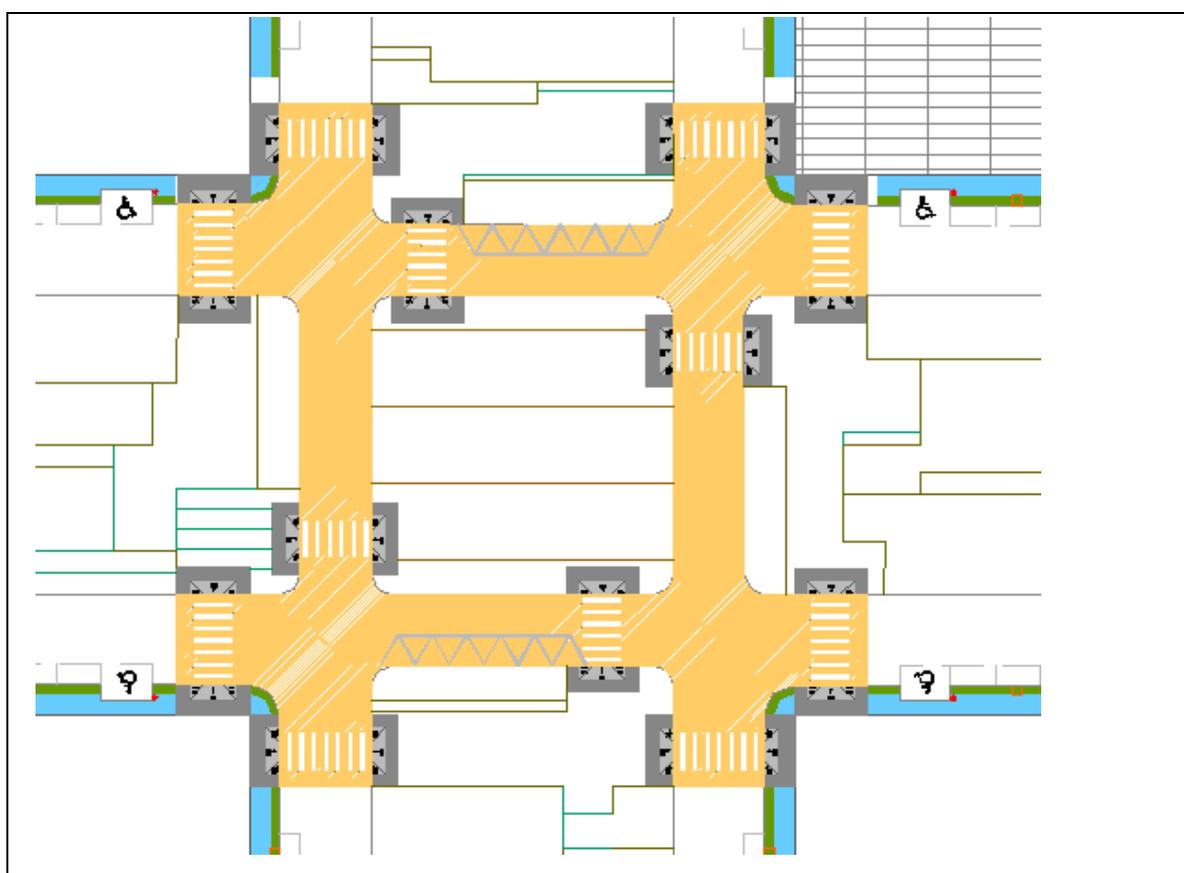


Figura 13

En el resto de viales, se elevan los pasos intermedios para disminuir la velocidad de circulación de los vehículos a lo largo de todo el vial.

En el siguiente esquema se ha grafiado los bulevares y las calles en las que se adoptan estas medidas.

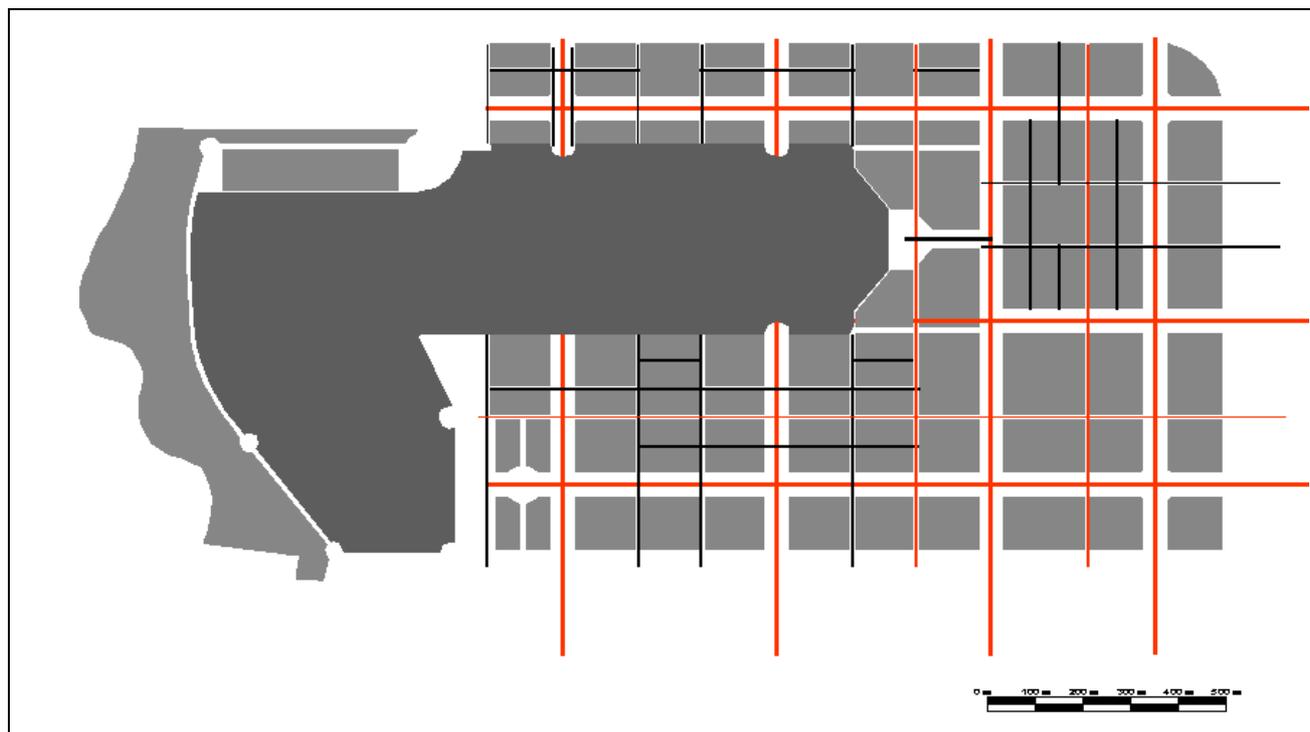


Figura 14

10. CONCLUSIÓN DEL PLAN

Tal y como puede comprobarse a lo largo de toda el Plan, la ordenación presenta el nivel de accesibilidad exigible por ser obra de nueva planta, que es el de *adaptado* en todos los aspectos.

Se ha analizado todos los componentes existentes y ha quedado suficientemente demostrable que cumple con las determinaciones legales establecidas en el ámbito nacional y en particular, de la Comunidad Valenciana.

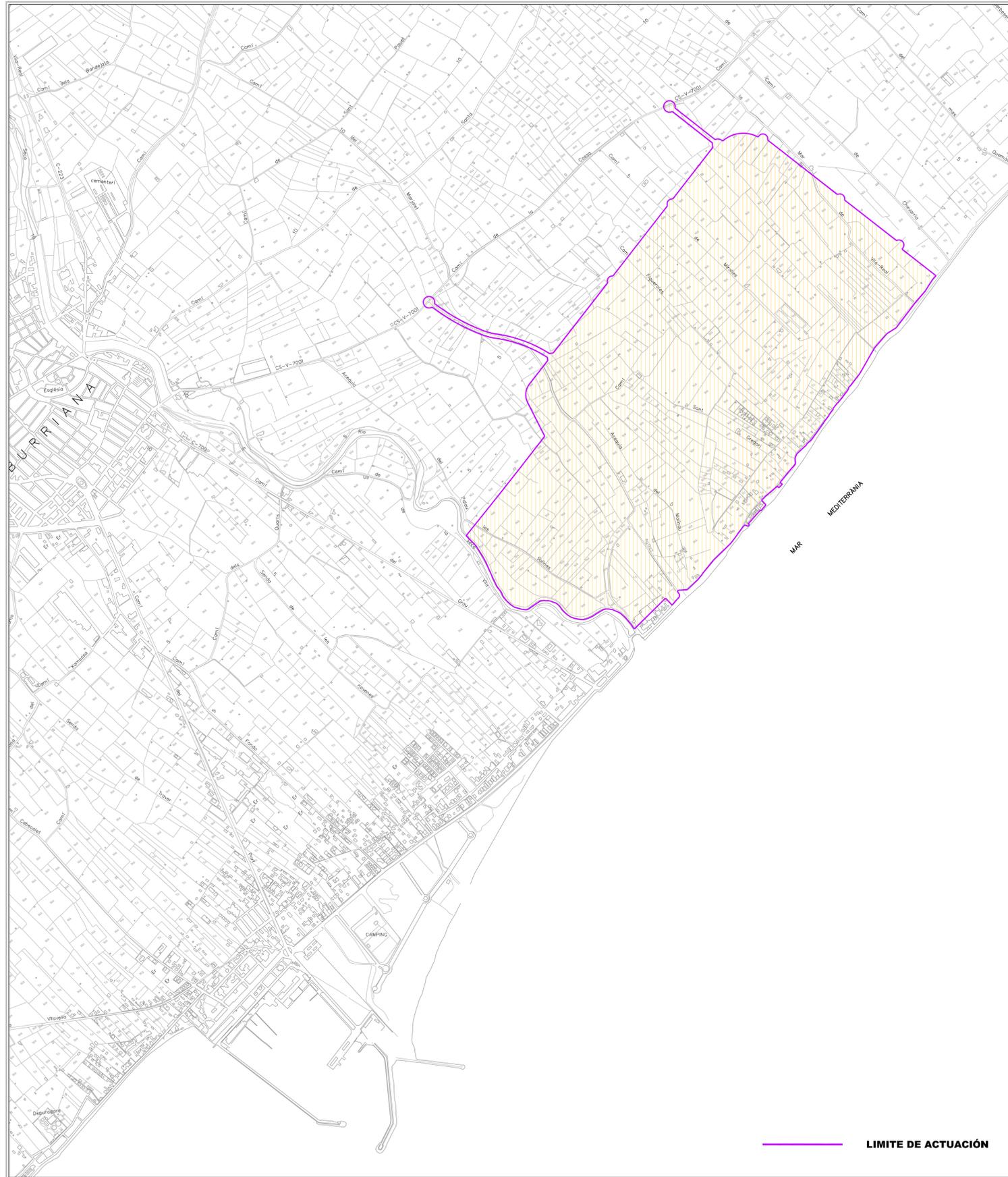
También es importante destacar que la ordenación en su trazado, no se limita a cumplir estrictamente con todos los parámetros dictados por ley, sino que da un paso más allá creando entornos, recorridos y en definitiva, espacios, cómodos y accesibles para toda la población y no sólo para la que pueda tener problemas de movilidad.

En la introducción del Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012, se cita lo siguiente:

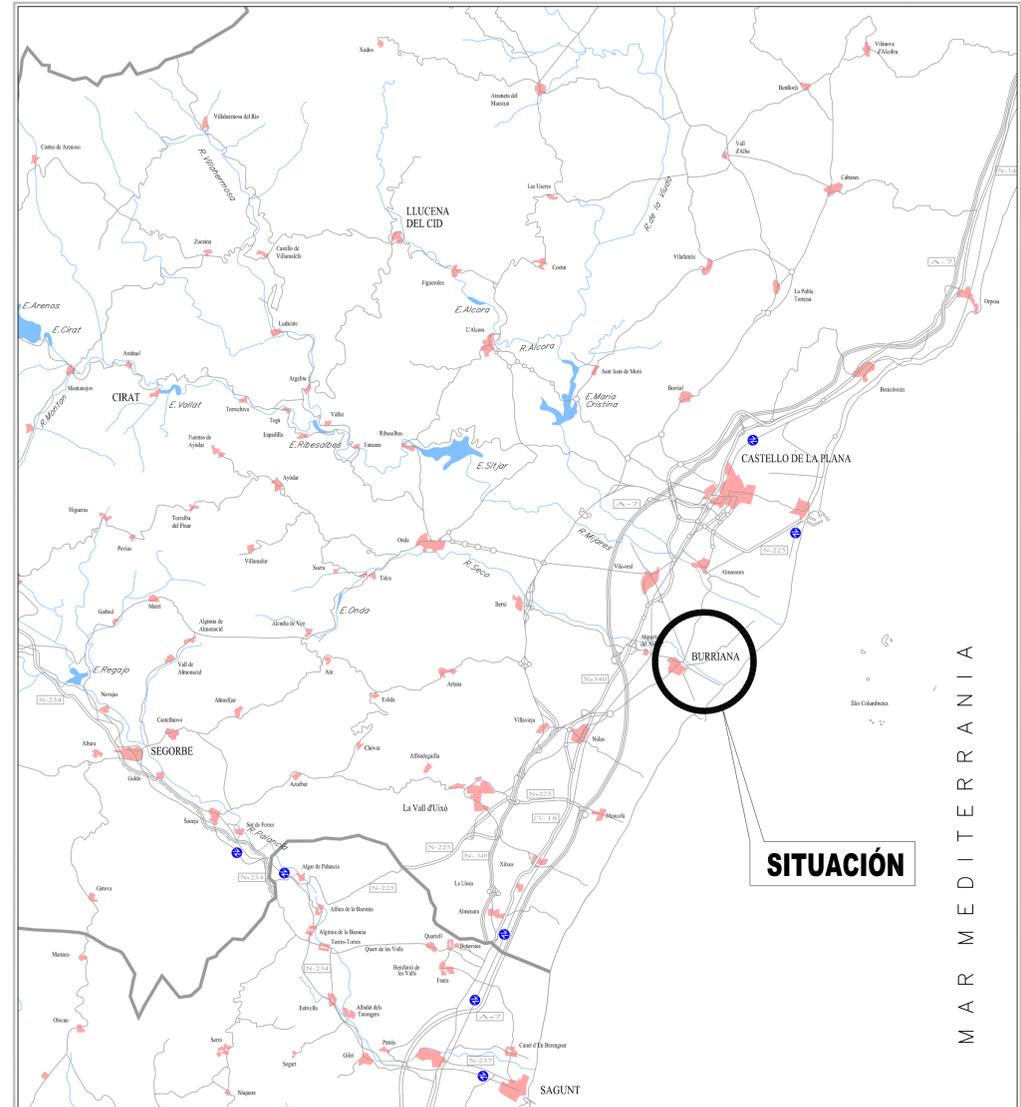
Una sociedad que aboga por la inclusión y el respeto a los derechos humanos, debe ser aquella que asume las necesidades de todas las personas de forma igualitaria, diseñando en función de su diversidad y no de una “normalidad” establecida por la persona media.

El Diseño para Todos, que es la actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible, aparece como una vía adecuada para garantizar la igualdad de oportunidades de todos los ciudadanos y su participación activa en la sociedad. De esta forma, ambos conceptos, igualdad de oportunidades y Diseño para Todos, que son las dos grandes ideas que movilizan la lucha por la accesibilidad en los últimos años, aparecen conjuntamente como lema del Plan.

A la vista de todo lo analizado a lo largo de este Plan, puede concluirse que la ordenación objeto del presente Plan de Accesibilidad, es un ejemplo de ese *Diseño para Todos*.



EMPLAZAMIENTO
Escala 1/10.000



SITUACIÓN
Escala 1/200.000



 **MAGNÍFICO AYUNTAMIENTO DE BURRIANA**

Proyecto **GOLF SANT GREGORI**

PLAN DE ACCESIBILIDAD

Marzo de 2005

Plano

SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO.

Escala **INDICADAS** Plano Nº **1** Hoja

Autores del Proyecto



Director del Proyecto



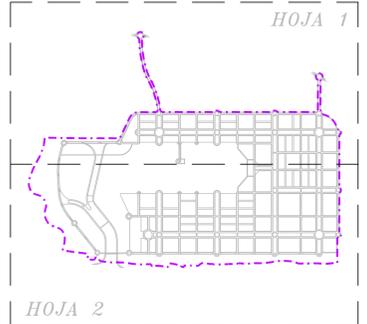
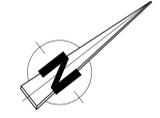
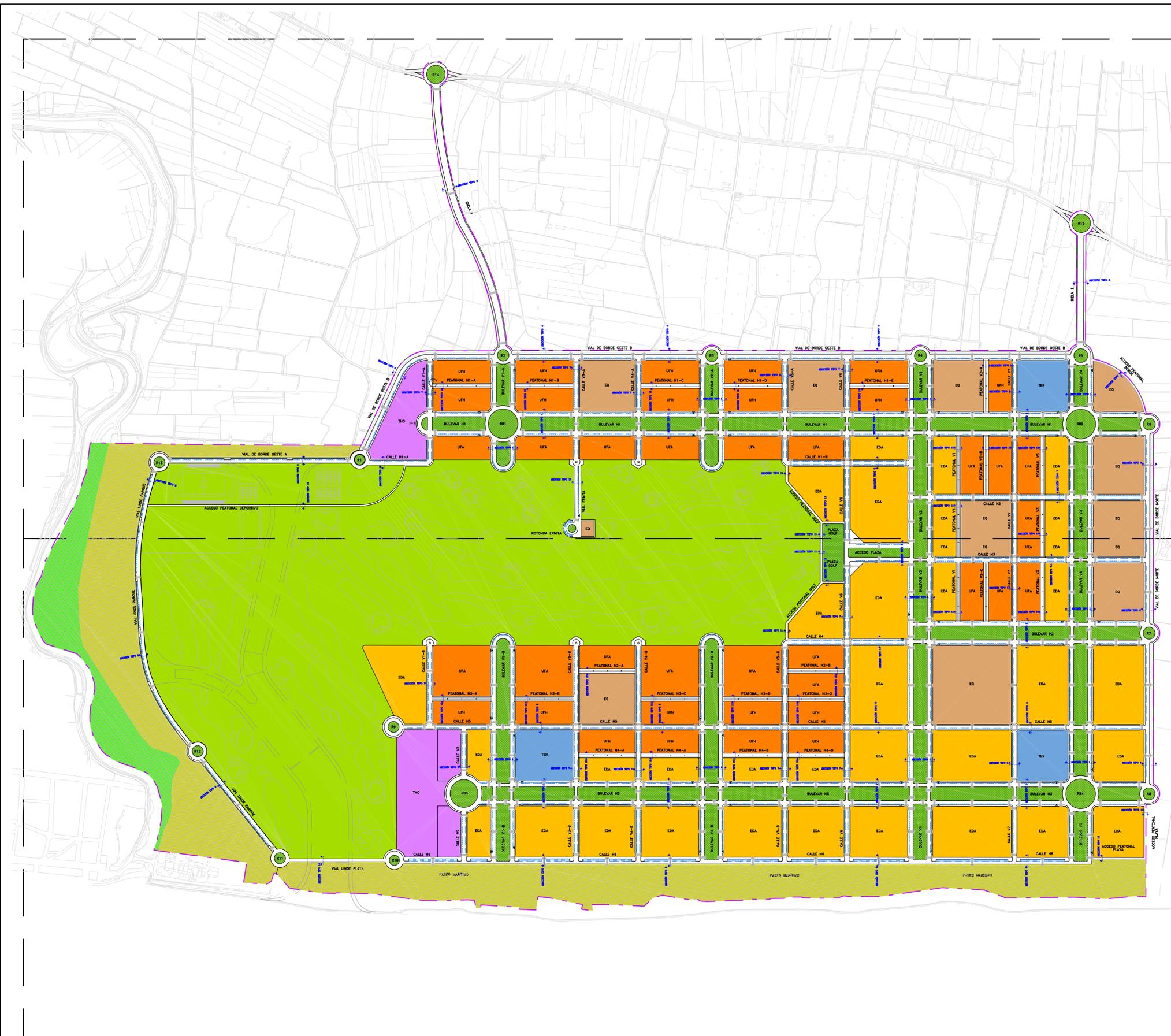
Jose M. Miguel Alcázar
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Promotor



URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.

Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos. Reservados todos los derechos. No se permite la explotación económica ni la transformación de esta obra. Queda permitida la impresión en su totalidad.



LEYENDA

	Terciario-Deportivo (GOLF)
	Red primaria parques externa (Parque natural municipal)
	Red primaria parques interna (Parque ribera + Paseo marítimo)
	Espacios Públicos (Bulevares y rotondas)
	Terciario-Comercial (TER)
	Dotacional (EQ)
	Hotelero (THO)
	Residencial: unifamiliar aislada (UFA)
	Residencial: unifamiliar en hilera (UFH)
	Residencial: edificación abierta (EDA)

LÍMITE DE ACTUACIÓN

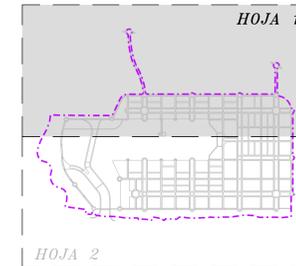


Proyecto **GOLF SANT GREGORI**
PLAN DE ACCESIBILIDAD
 Marzo de 2005
 Plano **ZONIFICACIÓN. ORDENACIÓN PORMENORIZADA. PLANO GUÍA.**

Escala **1/4000** Plano Nº **2** Hoja **0 de 3**

Autores del Proyecto: **IVA LEYING**
 Director del Proyecto: **G.Y.C. Gesturbe, s.l.**
 Promotor: **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.**

Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos. Reservados todos los derechos. No se permite su explotación económica ni su transformación en ninguna forma. Queda permitida la impresión en su totalidad.



LEYENDA

	Terciario-Deportivo (GOLF)
	Red primaria parques externa (Parque natural municipal)
	Red primaria parques interna (Parque ribera + Paseo marítimo)
	Espacios Públicos (Bulevares y rotondas)
	Terciario-Comercial (TER)
	Dotacional (EQ)
	Hotelero (THO)
	Residencial: unifamiliar aislada (UFA)
	Residencial: unifamiliar en hilera (UFH)
	Residencial: edificación abierta (EDA)

--- LIMITE DE ACTUACION



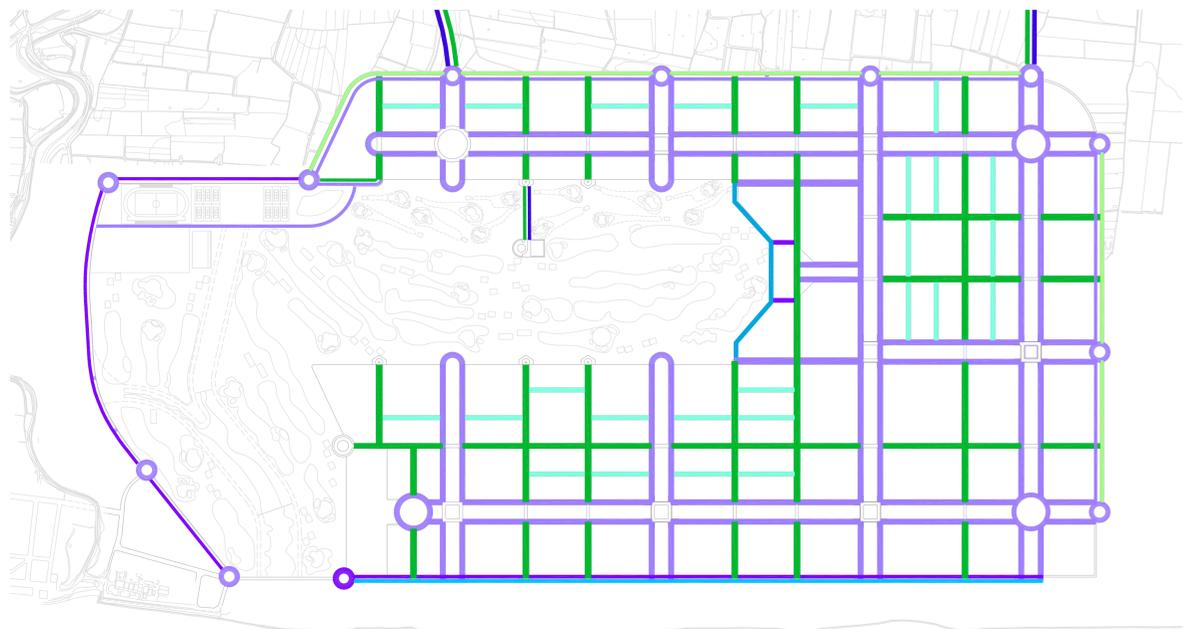
Proyecto: **GOLF SANT GREGORI**
PLAN DE ACCESIBILIDAD
 Marzo de 2005

Plano: **ZONIFICACIÓN. ORDENACIÓN PORMENORIZADA. (Hoja 1).**

Escala: **1/2000** Plano Nº **2** Hoja **1 de 3**

Autores del Proyecto: **IVA LEYING**
 Director del Proyecto: **G.Y.C. Gesturbe, s.l.**
 Promotor: **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.**





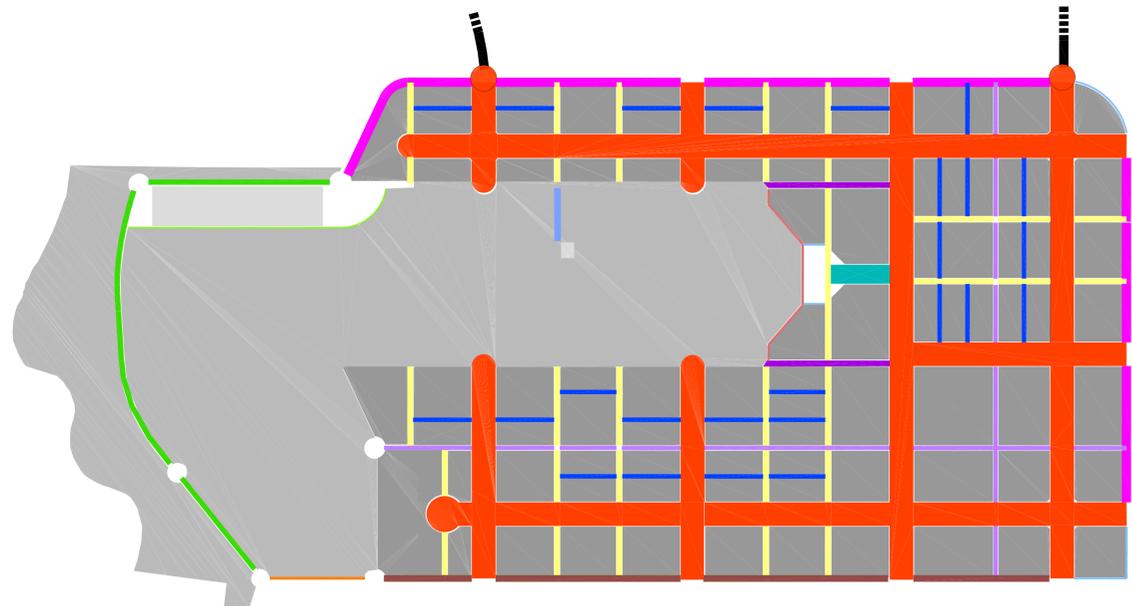
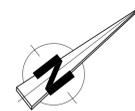
LEYENDA

RECORRIDOS	
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 2 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 2.5 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 3 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 3.5 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 4 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 4.5 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 5 m de ancho
	RECORRIDOS CON ACERAS DE 8 m de ancho



LEYENDA

	CAMPO DE GOLF
	PARQUE
	EQUIPAMIENTO
	MANZANA RESIDENCIAL
	ITINERARIOS PRINCIPALES
	ITINERARIOS PEATONALES
	ITINERARIO ENTRE DOTACIONES



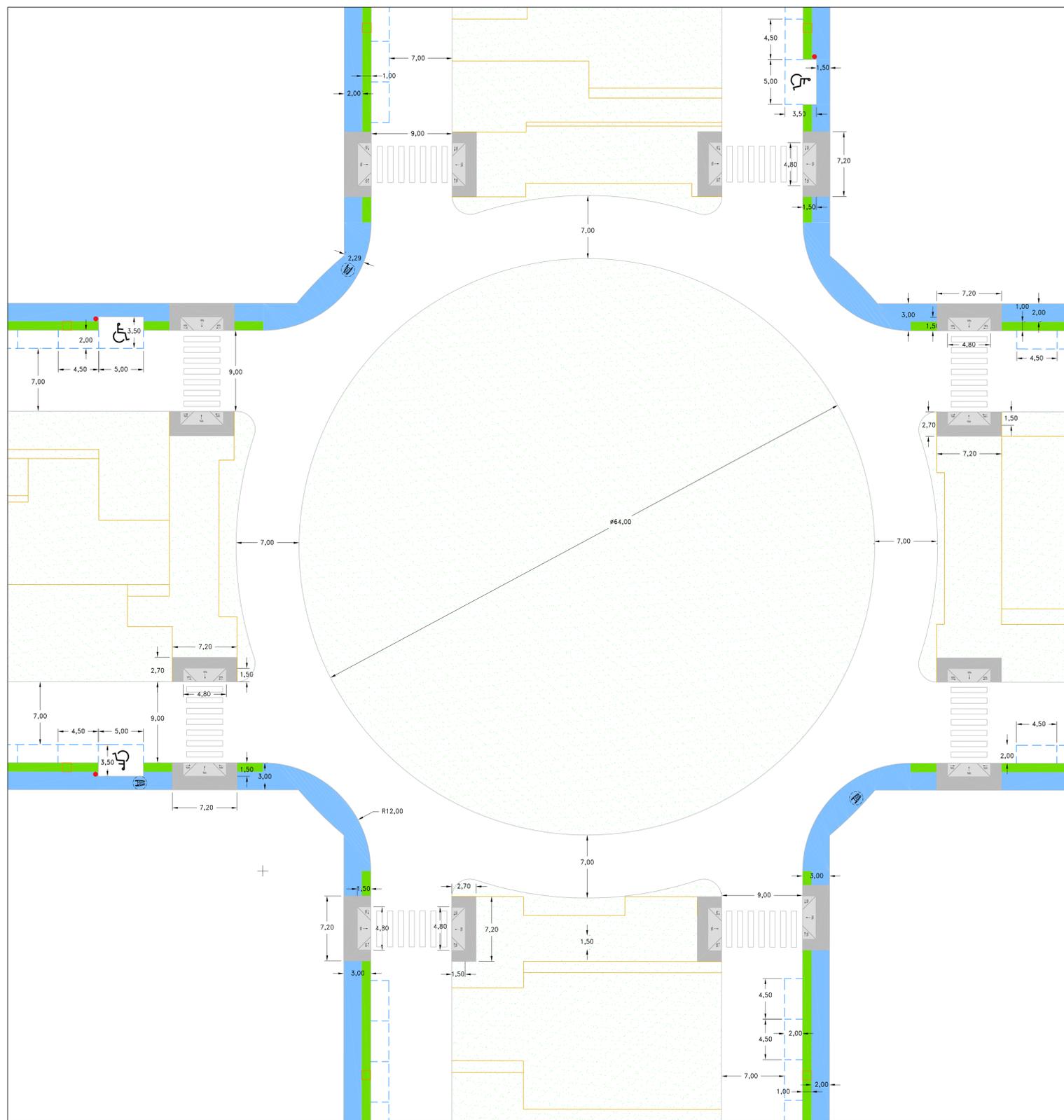
LEYENDA

	VIAL TIPO 1		VIAL TIPO 9
	VIAL TIPO 2		VIAL TIPO 10
	VIAL TIPO 3		VIAL TIPO 11
	VIAL TIPO 4		VIAL TIPO 12
	VIAL TIPO 5		VIAL TIPO 13
	VIAL TIPO 6		VIAL TIPO 14
	VIAL TIPO 7		VIAL TIPO 15
	VIAL TIPO 8		

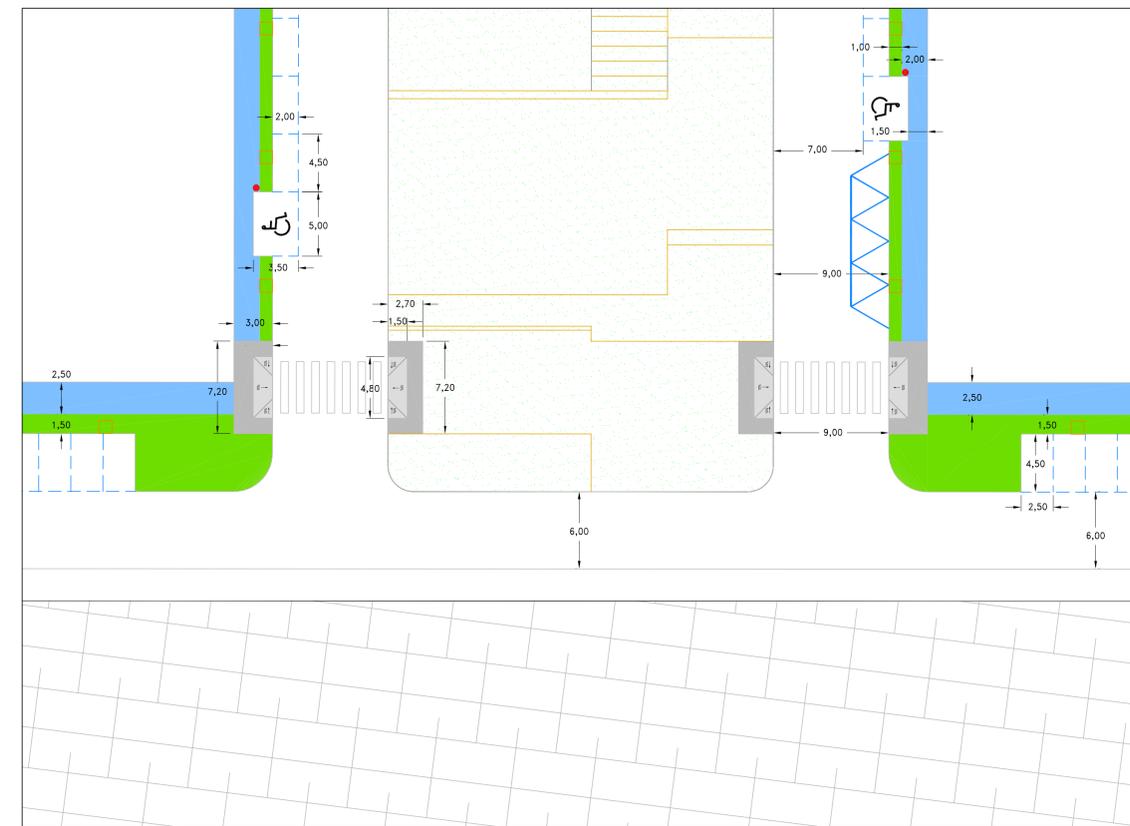


LEYENDA

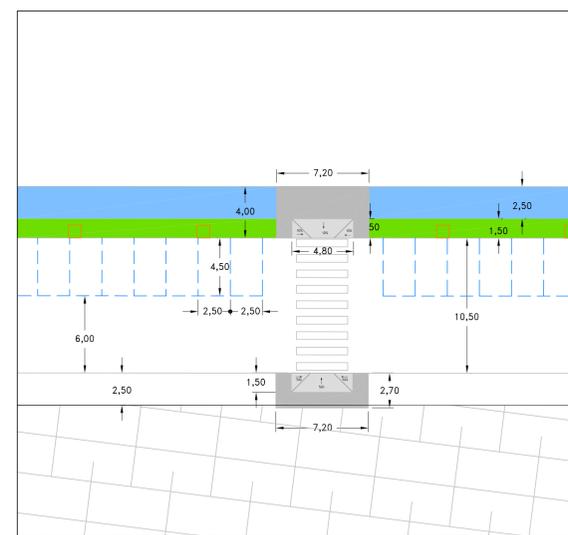
	CRUCE ELEVADO A COTA DE ACERA
	CRUCE CONTINUO
	PASO DE PEATONES ELEVADO
	MANZANA RESIDENCIAL
	CARRIL BICI
	CARRIL BUS



D-3



D-1



D-2

- | | |
|--|--|
| | SEÑALIZACIÓN VERTICAL
PLAZA APARCAMIENTO MINUSVÁLIDO |
| | PAVIMENTO SEÑALIZADOR |
| | PAVIMENTO EN PENDIENTE |
| | PAVIMENTO A COTA DE CALZADA |
| | CRUCE ELEVADO A COTA DE ACERA |
| | BANDA DE SERVICIO |
| | BANDA PEATONAL |
-
- | | |
|--|---------------------------|
| | ALCORQUE |
| | BULEVAR AJARDINADO |
| | EQUIPAMIENTOS |
| | CARRIL BICI |



Proyecto **GOLF SANT GREGORI**
PLAN DE ACCESIBILIDAD
 Marzo de 2005

Plano **CIRCULACIÓN PEATONAL.**
DETALLES (1-2-3)

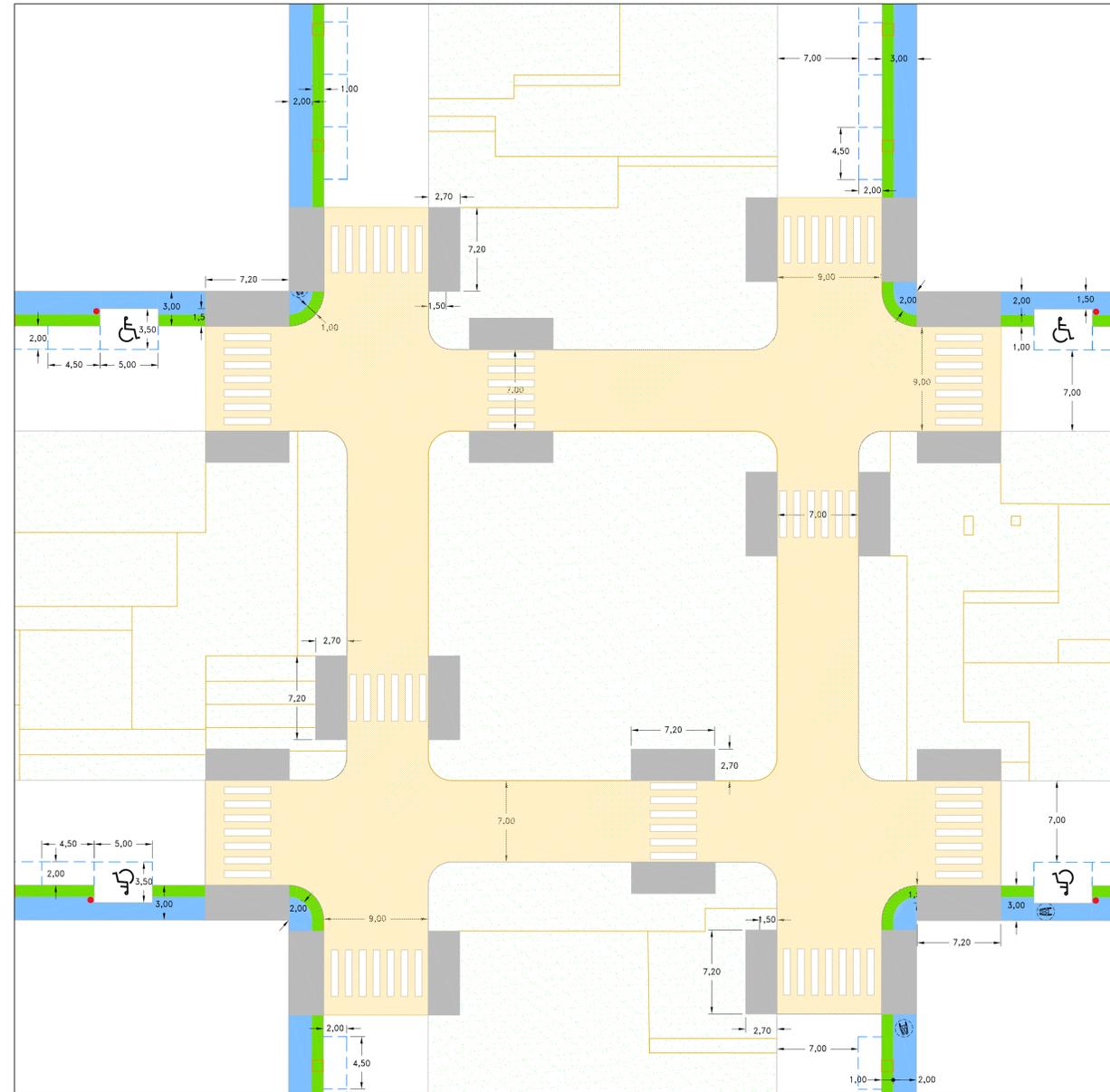
Escala **1/250** Plano Nº **3.2.2** Hoja **1 de 5**

Autores del Proyecto **IVA LEYING**
 Mónica de Salazar Ferrero
 Ingeniera de Caminos, C. y P.

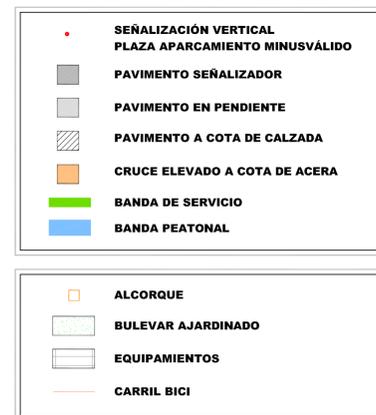
Director del Proyecto **G.Y.C. Gesturbe, s.l.**
 Jose M. Miguel Alcañiz
 Ingeniero de Caminos, C. y P.

Promotor **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.**

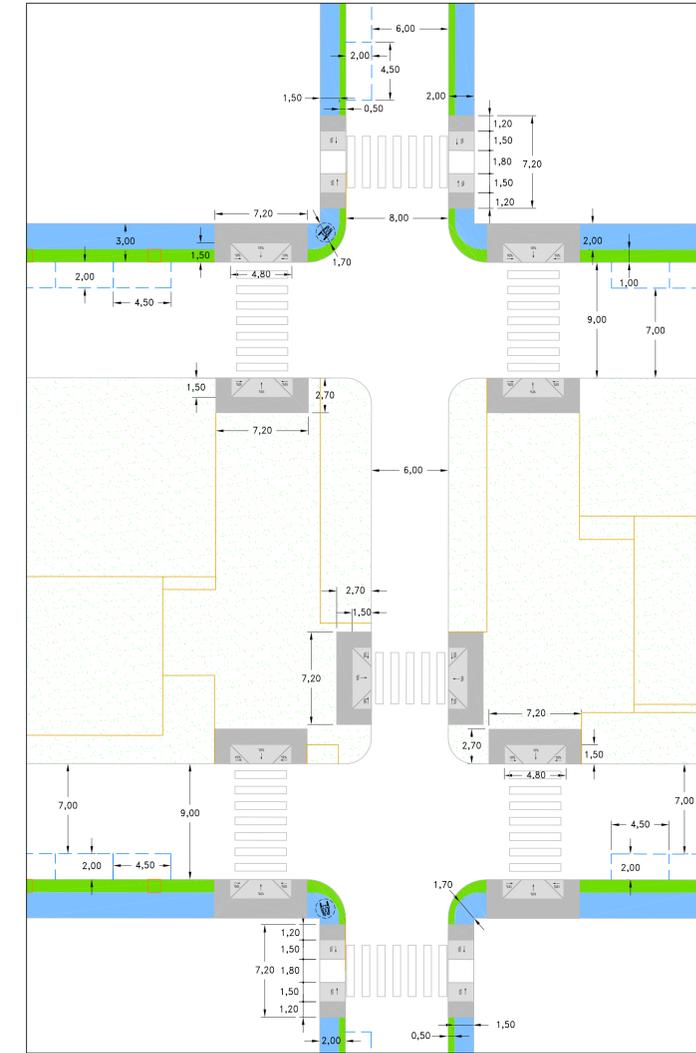
Este documento es copia de un original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o cambio a terceros, sin el consentimiento escrito, quedan en todo caso prohibidos quedando reservado todos los derechos.



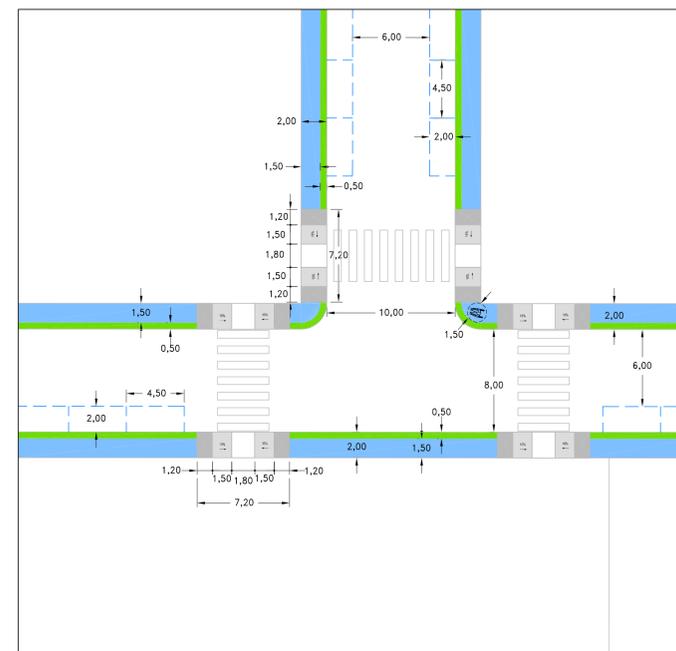
D-5



D-6



D-4



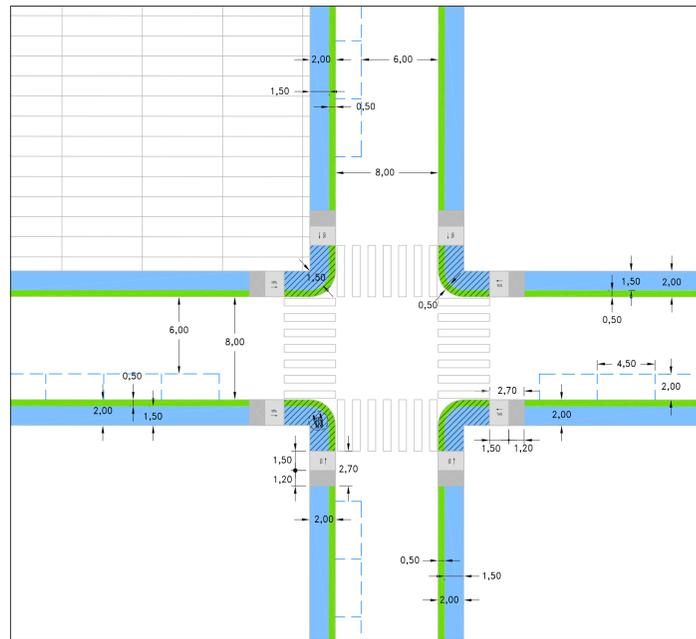
MAGNÍFICO AYUNTAMIENTO DE BURRIANA
 Proyecto **GOLF SANT GREGORI**
 PLAN DE ACCESIBILIDAD
 Marzo de 2005

Plano **CIRCULACIÓN PEATONAL. DETALLES (4-5-6)**

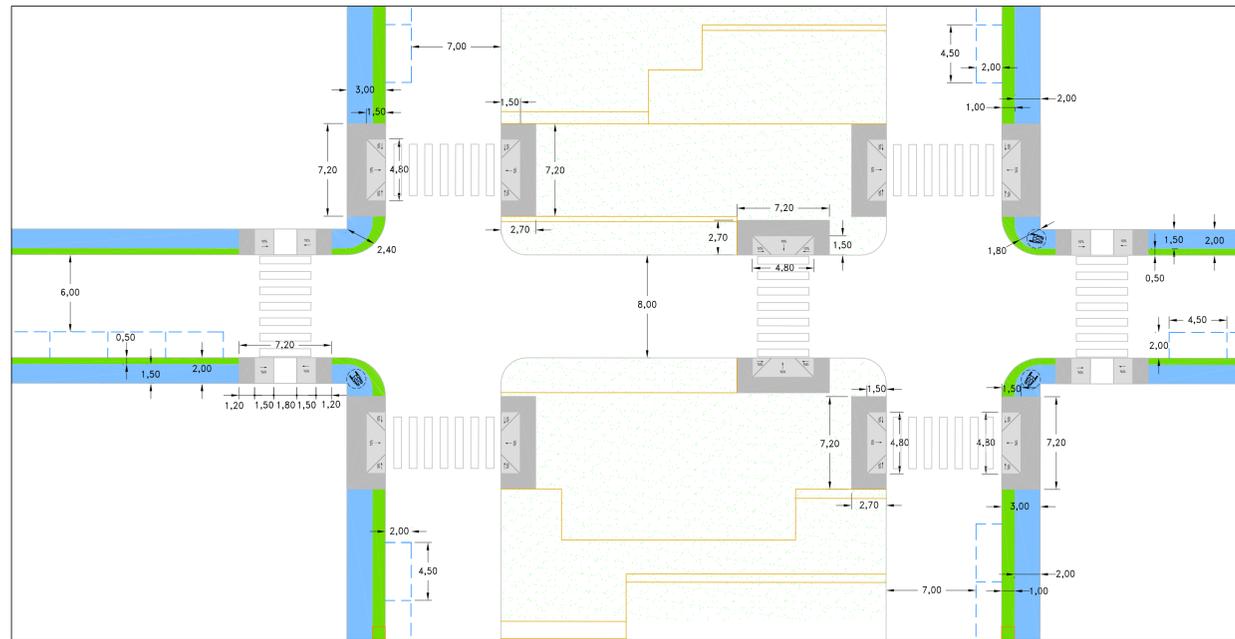
Escala **1/250** Plano Nº **3.2.2** Hoja **2 de 5**

Autores del Proyecto: **IVA LEYING**
 Mónica del Olveirán Fomero
 Ingeniera de Caminos, C. y P.
 Director del Proyecto: **G.Y.C. Gesturbe, s.l.**
 José M. Miguel Alcázar
 Ingeniero de Caminos, C. y P.
 Promotor: **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.**

Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos, quedando en todo caso permitidos aquellos modificaciones autorizadas por el mismo.



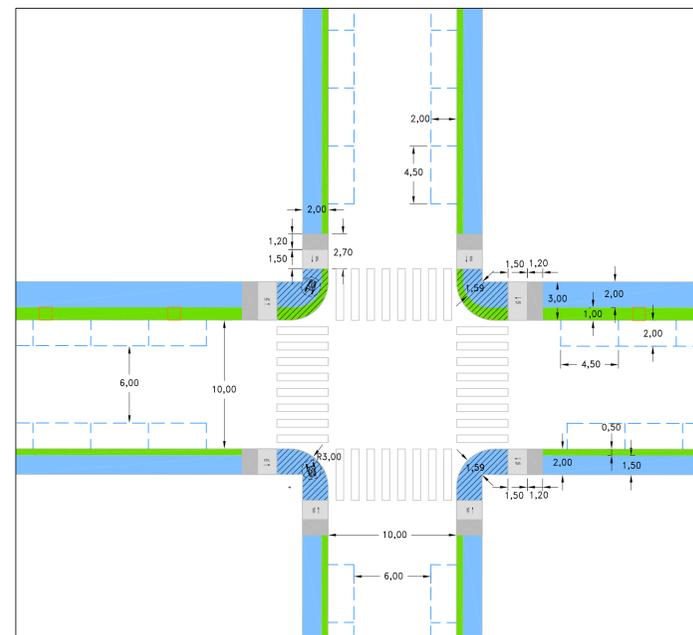
D-7



D-8



D-9



D-10

- **SEÑALIZACIÓN VERTICAL PLAZA APARCAMIENTO MINUSVÁLIDO**
- **PAVIMENTO SEÑALIZADOR**
- **PAVIMENTO EN PENDIENTE**
- **PAVIMENTO A COTA DE CALZADA**
- **CRUCE ELEVADO A COTA DE ACERA**
- **BANDA DE SERVICIO**
- **BANDA PEATONAL**

- **ALCORQUE**
- **BULEVAR AJARDINADO**
- **EQUIPAMIENTOS**
- **CARRIL BICI**



Proyecto **GOLF SANT GREGORI**

PLAN DE ACCESIBILIDAD

Marzo de 2005

Plano **CIRCULACIÓN PEATONAL. DETALLES (7-8-9-10)**

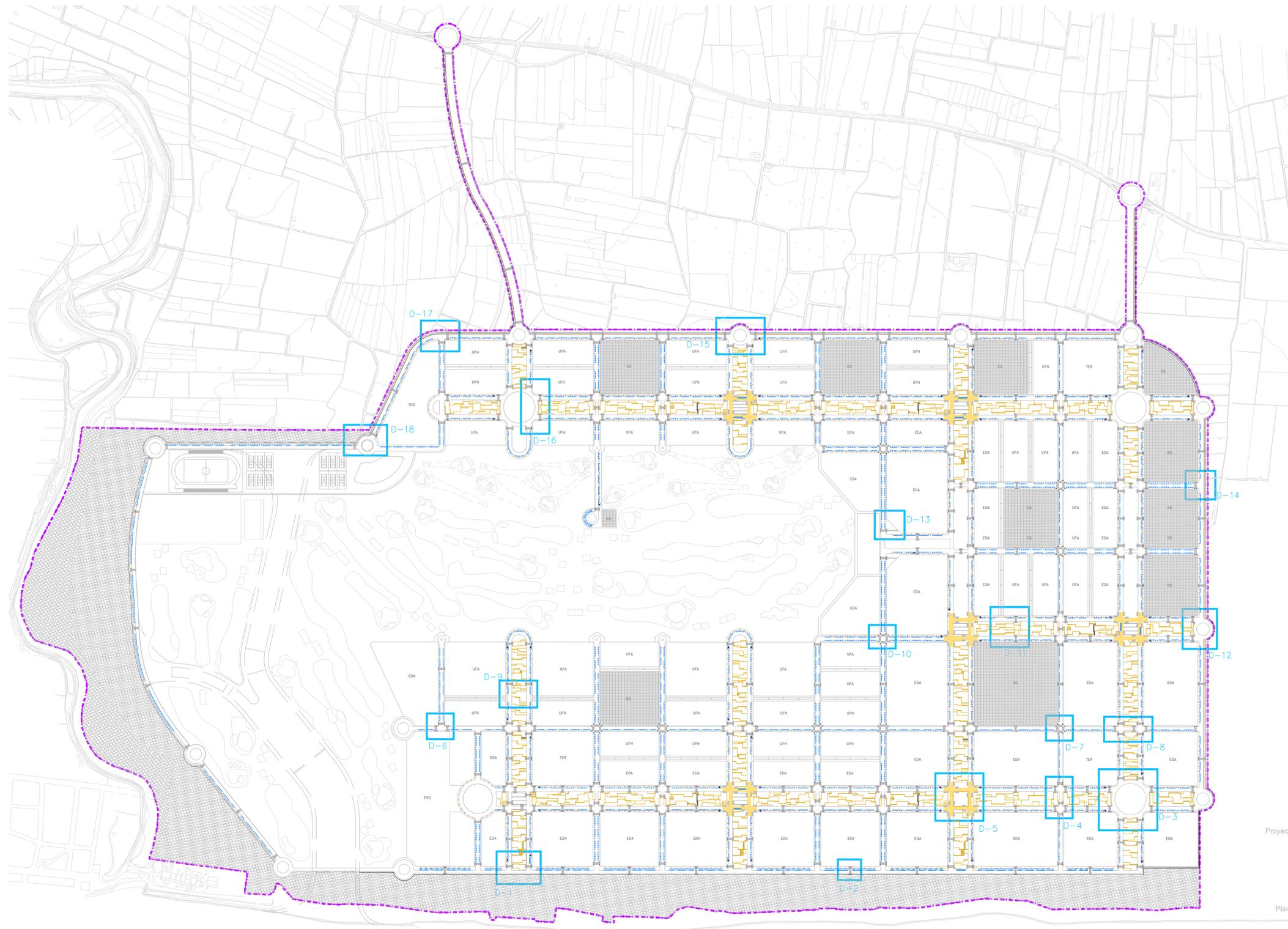
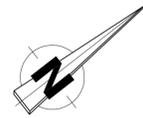
Escala **1/250** Plano Nº **3.2.2** Hoja **3 de 5**

Autores del Proyecto: **IVA LEYING** (Mónica del Olveasán Fomero, Ingeniera de Caminos, C. y P.)

Director del Proyecto: **GRUPO G.Y.C. Gesturbe, s.l.** (José M. Miguel Alcañiz, Ingeniero de Caminos, C. y P.)

Promotor: **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.**

Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos. Reservados todos los derechos. No se permite su explotación económica ni su transformación en ninguna forma. Queda permitida la impresión en su totalidad.



--- LÍMITE DE ACTUACIÓN



Proyecto **GOLF SANT GREGORI**
PLAN DE ACCESIBILIDAD
 Marzo de 2005

Plano **CIRCULACIÓN PEATONAL.**
PLANO GUÍA.

Escala **1/2500** Plano Nº **3.2.1** Hoja **1 de 1**

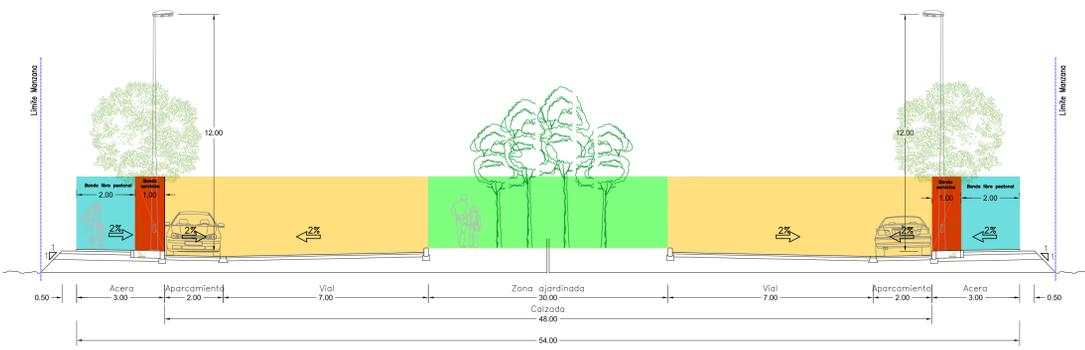
Autores del Proyecto: **IVA LEYING** 
 Mónica del Olveirán Fomero
 Ingeniera de Caminos, C. y P.

Director del Proyecto: **G.Y.C. Gesturbe, s.l.** 
 José M. Miguel Alcañiz
 Ingeniero de Caminos, C. y P.

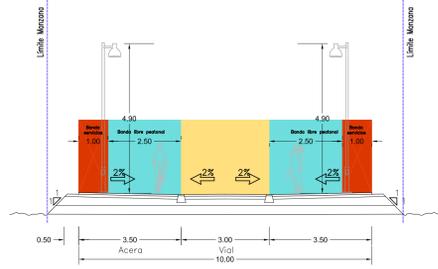
Promotor: **URBANIZACIÓN GOLF SANT GREGORI S.A.** 

Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos. Reservados todos los derechos.

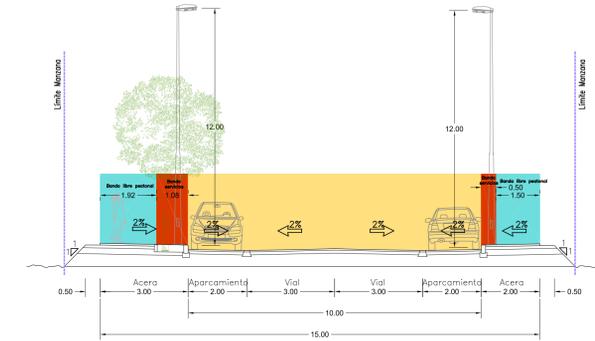
SECCIÓN TIPO 1
 BULEVAR H1, H2 y H3.
 BULEVAR V1(A-B), V2(A-B), V3 y V4.



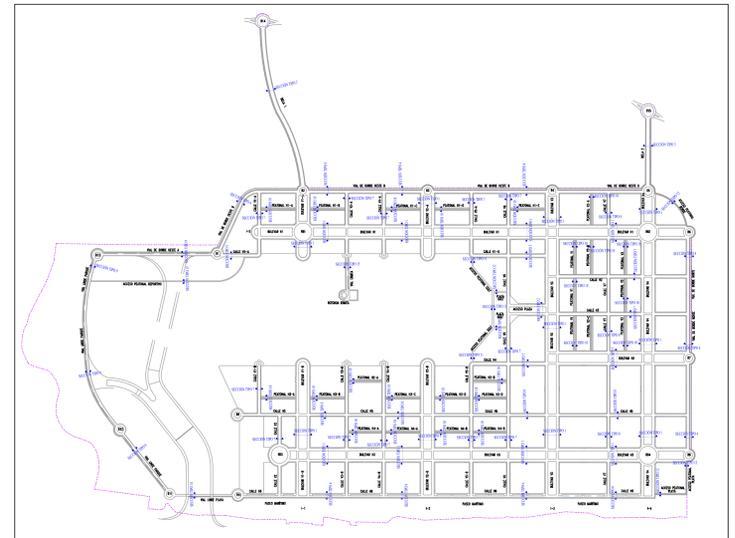
SECCIÓN TIPO 10
 PEATONAL H1, H2, H3 y H4.
 PEATONAL V1, V2 y V3.



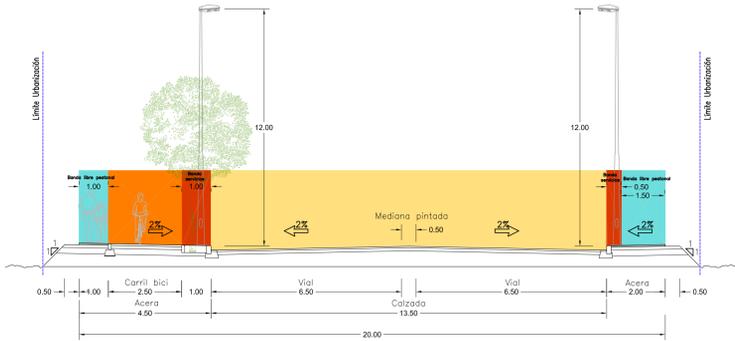
SECCIÓN TIPO 5
 CALLE H1(A-B), y H4.



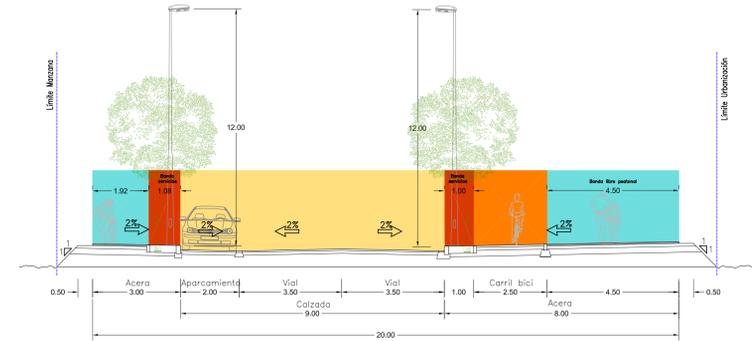
MAPA SITUACIÓN SECCIONES



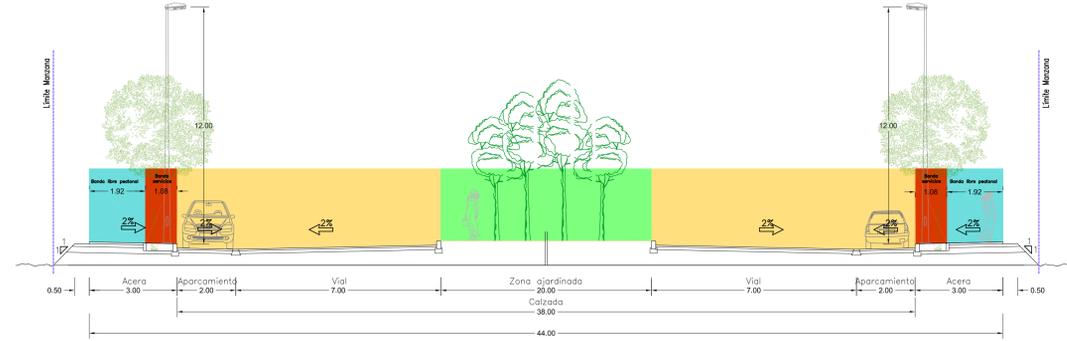
SECCIÓN TIPO 3
 BIELA DE ENLACE 1 y 2.



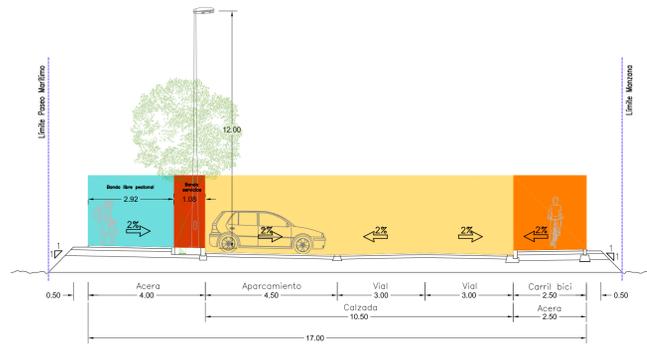
SECCIÓN TIPO 4
 VIAL DE BORDE NORTE
 VIAL DE BORDE OESTE B



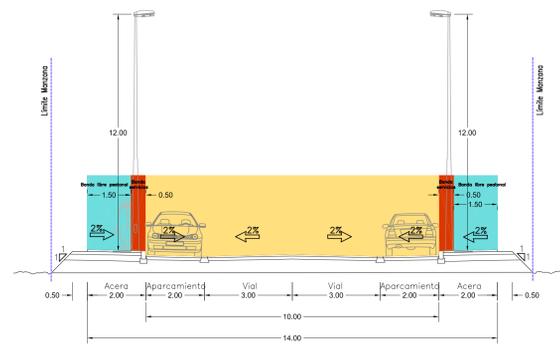
SECCIÓN TIPO 2
 ACCESO PLAZA GOLF



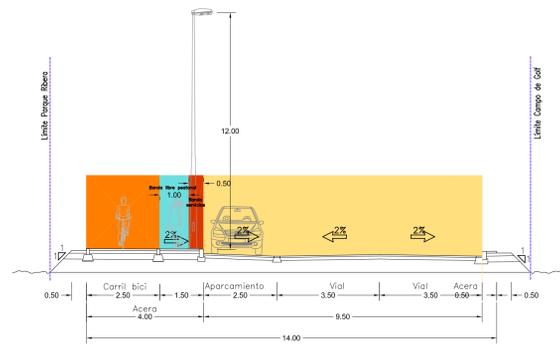
SECCIÓN TIPO 6
CALLE H6.



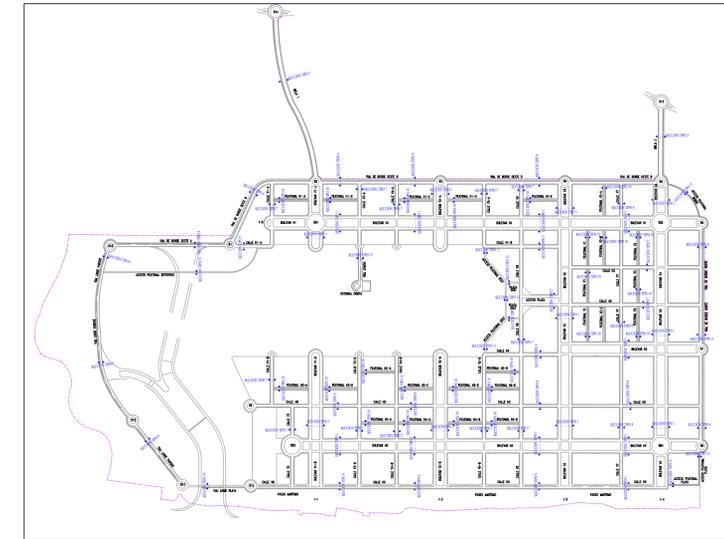
SECCIÓN TIPO 7
CALLE H2 y H3.
CALLE V1(A-B), V2, V3(A-B), V4(A-B), V5(A-B) y V6.



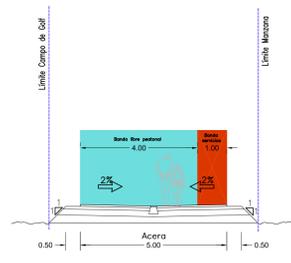
SECCIÓN TIPO 9
VIAL LINDE PARQUE
VIAL DE BORDE OESTE A



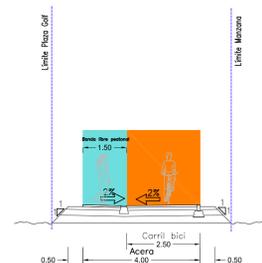
MAPA SITUACIÓN SECCIONES



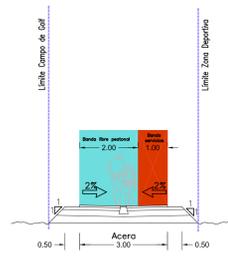
SECCIÓN TIPO 11
ACCESO PEATONAL GOLF



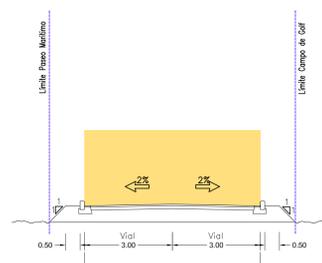
SECCIÓN TIPO 12
PLAZA GOLF
ACCESO PEATONAL BORDE
ACCESO PEATONAL PLAYA



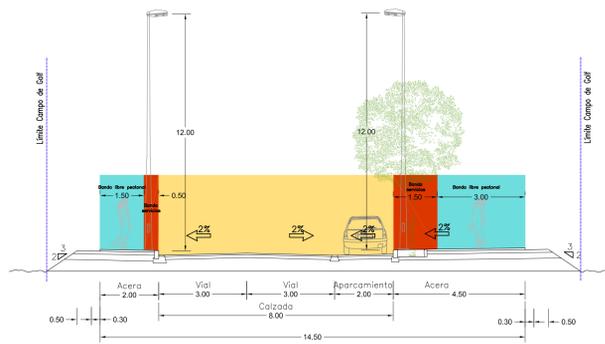
SECCIÓN TIPO 13
ACCESO PEATONAL DEPORTIVO



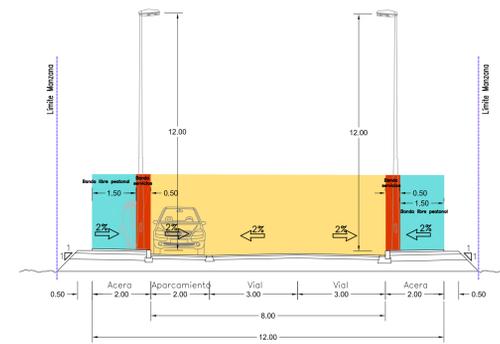
SECCIÓN TIPO 14
VIAL LINDE PLAYA



SECCIÓN TIPO 15
VIAL ERMITA



SECCIÓN TIPO 8
CALLE H5 Y V7.



Proyecto **GOLF SANT GREGORI**

PLAN DE ACCESIBILIDAD

Marzo de 2005

Plano **PAVIMENTACIÓN. SECCIONES TIPO.**

Escala **1/100** Plano Nº **4** Hoja **2 de 2**

Autores del Proyecto



Mónica de Sotomayor Ferrero
Ingeniera de Caminos, C. y P.

Director del Proyecto



Jose M. Miguel Alcañiz
Ingeniero de Caminos, C. y P.

Promotor



Este documento es copia de su original. Su utilización total o parcial, así como cualquier reproducción o copia a terceros, quedan expresamente prohibidos, quedando en todo caso permitida cualquier reproducción unilateral del mismo.