DOCUMENTO II. ANEXO III. TOMO II.
ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

PLAN DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE SESEÑA

Seseña (Toledo)

AUTOR DEL ENCARGO:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SESEÑA

JUNIO 2018

ÍNDICE

DOCUMENTO II. ANEXO III. TOMO II. ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL 5

1. Objeto 5

2. Información Urbanística 6

2.1. Introducción, descripción del tejido urbano municipal y las pautas de su uso actual 6

2.2. Diagnóstico de la situación actual 9

2.2.1. Problemas generales de estructura 9

2.2.2. Diagnóstico de capacidad 10

3. Estrategia de Actuación para la definición de la estructura urbana. 11

4. Definición para cada uno de los Núcleos Existentes del papel de cada calle o grupo de calles en la Estructura Urbana teniendo en cuenta en su caso el Modelo Territorial Municipal 12

4.1. Seseña 12

4.1.1. La Estructura urbana del conjunto del núcleo. 13

4.1.2. Concreción del modelo de uso en cada zona. 15

4.1.2.1. Casco antiguo. 15

4.1.2.2. Ensanches residenciales. 19

4.1.2.3. Zona Industrial. 22

4.2. Seseña Nuevo 24

4.2.1. La Estructura Urbana del conjunto del núcleo. 25

4.2.2. Concreción del modelo en cada zona 27

4.2.2.1. Zona residencial 27

4.2.2.2. Zona Industrial. 30

4.3. Vallegrande 33

4.4. El Quiñón 36

5. Carril-Bici Internúcleos 39

6. Secciones Viarias 40

6.1. Criterios generales 40

6.2. Definición de tipos de secciones viarias 40

6.3. Asignación de sección a cada una de las calles 41

7. La Accesibilidad del Tejido Urbano 42

7.1. Metodología seguida para el diagnóstico 42

7.2. Zonas homogéneas en relación con la accesibilidad 43

7.3. Anchura del viario y pendientes 43

7.4. Análisis pormenorizado 44

7.4.1. Seseña 44

7.4.1.1. ZH-1- Casco antiguo de Seseña 44

7.4.1.2. ZH-2- Primer ensanche de Seseña. 45

7.4.1.3. ZH-3- Crecimientos residenciales desarrollados a partir de UEs y SAUs 47

7.4.1.4. ZH-4 Crecimientos industriales. 49

7.4.2. Seseña Nuevo 50

7.4.2.1. ZH-5- Casco antiguo de Seseña Nuevo 50

7.4.2.2. ZH-6- Primer ensanche de Seseña Nuevo. 51

7.4.2.3. ZH-7- Crecimientos residenciales desarrollados a partir de UEs y SAUs 52

7.4.2.4. ZH-8 Crecimientos industriales Seseña Nuevo 54

7.4.3. Vallegrande 55

7.4.3.1. ZH- 9- Vallegrande 55
7.4.4. El Quiñón 56
7.4.4.1. ZH-10 Zona residencial del Quiñón 56
7.4.4.2. ZH- 11 Zona Industrial del Quiñón 56
8. Directrices para la Programación 58
ANEXO. ORDENANZA DE ACCESIBILIDAD 61
Ordenanza de Accesibilidad 61
Capítulo 1. Determinaciones Generales 61
Artículo 1.- Legislación Aplicable 61
Capítulo 2. Determinaciones sobre Edificación 61
Artículo 2.- Accesibilidad en Edificios de Uso Público 61
Artículo 3.- Accesibilidad en Edificios Destinados a Uso Vivienda 62
Capítulo 3. Determinaciones sobre Espacios Públicos 62
Artículo 4.- Determinaciones Generales 62
Artículo 5.- Viario Peatonal Accesible 63
Artículo 6.- Parques, Jardines y Áreas de Estancia 63
Artículo 7.- Sectores de Juegos 63
Capítulo 4. Elementos de Urbanización 64
Artículo 8.- Condiciones Generales 64
Artículo 9. Pavimentos 64
Artículo 10.- Rejillas, Lumbreras, Alcorques y Tapas de instalación 65
Artículo 11.- Vados de Vehículos 65
Artículo 12.- Rampas 66
Artículo 13.- Escaleras 66
Artículo 14.- Puntos de Cruce en un Itinerario Peatonal 67
Art. 14.1.- Condiciones generales 67
Art. 14.2.- Vados peatonales 67
Art. 14.3.- Pasos de peatones 67
Art. 14.4.- Semáforos 68
Artículo 15.- Mobiliario Urbano 68
Art. 15.1.- Condiciones generales de ubicación y diseño 68
Art. 15.2.- Bancos 68
Art. 15.3.- Fuentes de agua potable 69
Art. 15.4.- Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos 69
Art. 15.5.- Bolardos 69
Art. 15.6.- Elementos de protección al peatón 69
Art. 15.7.- Elementos de señalización e iluminación 70
Art. 15.8.- Otros elementos 70
Art. 15.9.- Elementos vinculados a actividades comerciales 70
Artículo 16.- Plazas de Aparcamiento Reservadas para Personas con Movilidad Reducida 71
Artículo 17.- Paradas y Marquesinas de espera del Transporte Público 71
Artículo 18.- Entradas y Salidas de Vehículos 71
Artículo 19.- Carriles Reservados al Tránsito de Bicicletas 71
Artículo 20.- Disposiciones Generales para Secciones Viarias. 72
Articulo 21.- Contenido de los Planes Especiales de Movilidad Accesible 72
Anexo. Planos 74

DOCUMENTO II. ANEXO III. TOMO II. ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

1. Objeto

El objetivo que preside el POM, como instrumento de ordenación territorial, tal como ha quedado de manifiesto en la memoria justificativa, es la unificación de la ciudad, actualmente descompuesta en cuatro núcleos con muy deficiente comunicación entre ellos en la forma en que lo permitan las grandes barreras de infraestructuras existentes en la actualidad.

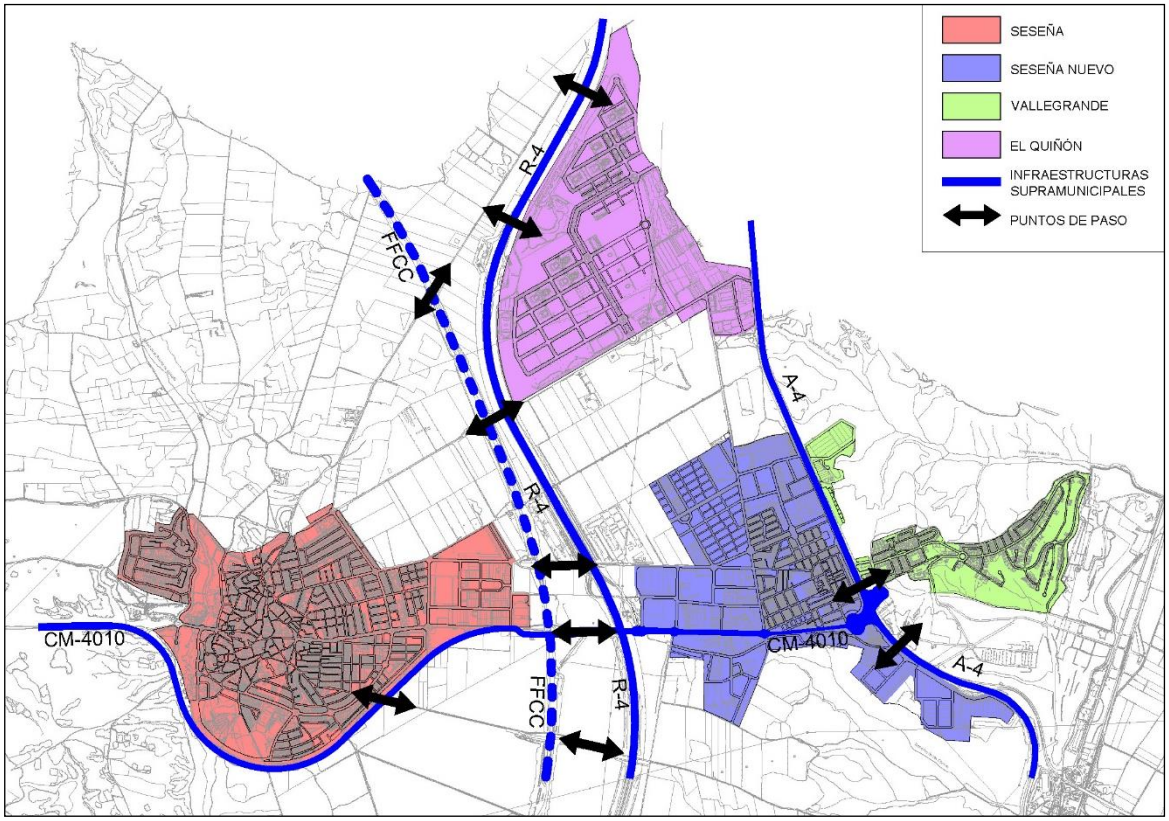
En lo relativo a la movilidad interior y la accesibilidad universal, el objetivo es la consecución de un modelo territorial cuyo tejido urbano posibilite la implantación progresiva de unas pautas de movilidad sostenible, implantación que, debido a la situación de partida, muy alejada del cumplimiento de la legislación de accesibilidad, tal como se desprende del análisis del espacio público realizado, requerirá de una estrategia a medio y largo plazo instrumentada mediante instrumentos subordinados de desarrollo, seguidos, obviamente, de los correspondientes Proyectos de Urbanización para cuyo diseño el POM establece las directrices básicas, incluyendo una Ordenanza de Accesibilidad.

Para la elaboración de un programa de actuaciones en materia de movilidad sostenible y accesibilidad universal cuando, como se puede comprobar en los análisis realizados, la ciudad está muy lejos del cumplimiento de la legislación aplicable, hasta el punto de que la adaptación de la totalidad del tejido urbano a la misma, supone una inversión que supera con creces la capacidad económica municipal, no basta, ni posiblemente sea lo fundamental, la realización de un análisis de las características morfológicas del espacio público en la actualidad, sino que es necesario priorizar y distribuir en el tiempo las acciones necesarias. Una priorización que debe basarse en un modelo de estructura urbana entendida como estructura de uso de la ciudad, de manera que, las sucesivas acciones vayan construyendo el modelo propuesto, obviamente con los ajustes que los cambios en la realidad social y política aconsejen. Por esta razón en los puntos que siguen se efectúa una descripción del tejido urbano municipal, que puede ser reiterativo respecto al incluido en otros puntos de este anexo, pero que se considera imprescindible para que se entienda y justifique el programa propuesto.

2. Información Urbanística

2.1. Introducción, descripción del tejido urbano municipal y las pautas de su uso actual

Seseña está integrada por cuatro núcleos (Seseña núcleo, Seseña Nuevo, Vallegrande y el Quiñón), con un quinto de tamaño muy reducido (el barrio de la Estación con 40 habitantes) que por las afecciones de infraestructuras sobrevenidas no puede ser consolidado, aunque se mantengan las actividades actuales durante el periodo de vida de la edificación. Cuatro núcleos separados por infraestructuras de comunicación supramunicipales que constituyen importantes barreras, que solo pueden ser atravesadas en puntos concretos y, salvo excepciones, sin posibilidad de una extensión uniforme del tejido urbano, lo que enmarca el objetivo de unificación de la ciudad y lo constituye en un verdadero reto urbanístico. Los fuertes desarrollos que se requieren para ello dilatan su consecución en el tiempo e, incluso, puede llegar a posponerla "sine die", pero ello no obsta para que esa unidad deba reflejarse en el modelo territorial, como imagen a la que debe tender el crecimiento y a la que no debe contradecir la estrategia de crecimiento de la ciudad actual.



Esquema de barreras y puntos de paso.

A la situación de aislamiento inter-núcleos referenciada se superpone un diseño del espacio público, básicamente viario, totalmente inadaptado a los requerimientos que garantizan a las personas con movilidad reducida un uso de la ciudad asimilable al del resto de la población. Su adaptación a la legislación vigente es una que requiere de un proceso dilatado pero constante, que debe partir de una estrategia unitaria y diferenciada para cada uno de los núcleos y, dentro de ellos, para las diferentes zonas diferenciadas en función de su uso predominante y la tipología de su tejido urbano. La escasa densidad, derivada de la proliferación de la tipología unifamiliar, a la que se hará referencia repetidamente, tiene tres consecuencias que afectan a la movilidad:

- La centralidad, mínima, está totalmente dispersa, de manera que no existen itinerarios claros que puedan entenderse prioritarios.

- Los flujos de desplazamientos a pie son muy limitados porque las distancias son muy grandes y la continuidad del viario escasa. Se limitan a las compras cotidianas, al consumo de ocio (bares) o a la utilización del transporte público (desplazamientos hasta la parada del autobús).
- Los costos de adaptación del tejido urbano por vivienda son muy elevados porque es muy elevada la superficie de viario por vivienda.

De la encuesta realizada con motivo de la redacción del POM, ya citada, se extraen los siguientes resultados:

- Aproximadamente, el 80% de la población trabajaba fuera de Seseña y solo el 14% en el municipio; porcentajes muy similares aparecen en los desplazamientos hacia otro municipio por ocio 79%, mientras dentro del propio barrio se desplaza el 15% e inter-barrios tan solo el 6%.

Lugar de trabajo	
Seseña	13,92%
Otro municipio	79,75%
No trabajan	3,80%
Sin contestar	2,53%

- En contraste con el dato anterior, el porcentaje de desplazamientos fuera del municipio para compras y médico ascendían tan solo al 26 y 40 % respectivamente, mientras en el propio barrio se situaba en el 36 y 34 % y en otro barrio en el 38 y 27 %, respectivamente, lo que indica que para esos servicios se retiene una proporción apreciable de la centralidad generada.

Lugares de desplazamiento según actividad Conjunto de Seseña			
Destino	Actividad		
	Para comprar	Para ocio	Para médico
Otro Barrio	38,20%	6,25%	26,51%
Propio barrio	35,96%	15%	33,73%
Otro municipio	25,84%	78,75%	39,76%

- De los desplazamientos exteriores por motivo trabajo, aproximadamente el 62% lo eran a Madrid y, a muy larga distancia, a los municipios próximos: Alcorcón, Ciempozuelos, Getafe, Pinto y Valdemoro.

Lugar de trabajo de los que trabajan fuera de Seseña	
Municipio	Nº de personas
Alcobendas	1,59%
Alcorcón	3,17%
Aranjuez	1,59%
Cienpozuelos	3,17%
Colmenar de Oreja	1,59%
Fuenlabrada	1,59%
Getafe	3,17%
Leganés	1,59%
Loeches	1,59%
Madrid	61,90%
Morata de Tajuña	1,59%
Móstoles	1,59%
Ontígola	1,59%
Pinto	4,75%
Toledo	1,59%
Valdemoro	6,35%
Sin contestar	1,59%

- En los desplazamientos "por otros motivos", vuelven repetirse los mismos destinos, añadiendo Aranjuez, Leganés y Parla y, dentro de Castilla La Mancha, Illescas, Toledo, y en ocio Esquivias y Yeles.

Municipio de desplazamiento según actividad			
Municipio	Actividad		
	Para comprar	Para ocio	Para médico
Alcorcón	0%	0%	4,76%
Aranjuez	9,80%	8,70%	11,90%
Esquivias	0%	1,09%	0%
Fuenlabrada	0%	4,35%	4,76%
Getafe	21,57%	18,48%	2,38%
Illescas	5,88%	2,17%	4,76%
Leganés	7,84%	3,26%	4,76%
Madrid	9,80%	35,87%	45,24%
Móstoles	0%	1,09%	0%
Parla	5,88%	2,17%	0%
Pinto	9,80%	5,43%	0%
S. Martín de la Vega	1,96%	0%	0%
Seseña	3,92%	0%	4,76%
Toledo	0%	1,09%	7,14%
Valdemoro	15,69%	8,70%	9,52%
Varios	7,84%	6,52%	0%
Yeles	0%	1,09%	0%

- Si nos atenemos al modo de transporte, los desplazamientos a pie son, en coherencia con lo dicho hasta ahora, muy reducidos, siendo los más numerosos al colegio 24% y al médico 21%, mientras que para ocio tan solo se desplazan a pie el 14%, para compras el 7% y para trabajar el 5%.
- El uso del Transporte público es mínimo, con el porcentaje más elevado en viajes al trabajo (el 14%) y para el resto de destinos en torno al 5% o menos.

  En el extremo opuesto se sitúa, lógicamente, el vehículo privado, utilizado en un porcentaje superior al 73% en todos los destinos, excepto el colegio en el que desciende al 60%.

Número de usuarios de transporte según destino					
Tipo de vehículo	Lugar de desplazamiento				
	Para ir a trabajar	Para ir al colegio	Para ir a comprar	Para ir al médico	Para actividades de ocio
Vehículo privado	73,75%	59,90%	87,65%	76,92%	81,48%
Transporte escolar o de empresa	3,75%	0%	0%	0%	0%
Transporte público	13,75%	5,17%	3,70%	2,57%	3,70%
A pié	5%	24,14%	7,41%	20,51%	13,58%
Otros	3,75%	13,79%	1,24%	0%	1,24%

Los datos anteriores explican la existencia de un transporte urbano y de líneas de transporte interurbano que atraviesan o se adentran en el municipio, con destino a Madrid, Pinto, Valdemoro, Toledo, Illescas y Esquivias, con paradas en polígonos industriales o industrias concretas asumiendo el papel de transporte intra-urbano.

En los planos adjuntos se localizan los itinerarios de los diferentes autobuses y puede observarse la localización de las paradas en reservas dotacionales (institutos, centro de salud, polígonos industriales e industrias concretas) y en las proximidades de áreas de concentración de actividad comercial.

2.2. Diagnóstico de la situación actual

En el marco descrito anteriormente, junto con el resultante del análisis de tráfico, el POM define una Estructura Urbana, entendida como estructura de uso de la ciudad edificada, al nivel que corresponde a un documento de planeamiento general. Obviamente, se trata de una propuesta de uso del tejido urbano que requiere de una asignación de funciones a las diferentes vías cada vía en base a sus características morfológicas, al papel en esa estructura y a su función en el modelo territorial.

Es a partir de esa estructura como se diagnostica la situación actual en relación con la priorización de las acciones relativas a la accesibilidad, dado que el documento de planeamiento vigente no define ni la estructura urbana, ni el modelo territorial y, por consiguiente, no puede establecerse un diagnóstico sobre el grado de cumplimiento de sus determinaciones a este respecto, diagnóstico funcional que, en todo caso es independiente del diagnóstico morfológico del tejido actual.

2.2.1. Problemas generales de estructura

El diagnóstico efectuado en la fase de Información Urbanística, incluido en otro lugar de esta memoria, concluye que Seseña es una ciudad puzle, construida sin conocer la imagen resultante y, mucho menos, su funcionalidad. Deconstruida y reconstruida con cada gran implantación, sus principales problemas, que se representan en el plano adjunto, son los siguientes:

1. Fragmentación de la ciudad en barrios incompletos y sin embargo aislados o con difícil conexión.
2. Incompatibilidad de usos característicos, derivada fundamentalmente del tráfico rodado (Seseña Nuevo) o de usos existentes (zonas del borde oeste en Seseña).
3. Ausencia de una red de itinerarios en el espacio público de carácter continuo, consecuencia de la proliferación de la tipología residencial unifamiliar con ausencia de otros usos complementarios (comercio o servicios) y consolidada en unidades de muy reducido tamaño, resueltas sin tener en cuenta el entorno y sus conexiones con el resto de la ciudad.

4. Problemas graves de acceso en el barrio del Quiñón.
5. Problemas de conectividad inter-núcleos, derivados de las infraestructuras supramunicipales: A-4, AVE, R-4, CM-4010, de vacíos territoriales y de la distribución del uso industrial en el territorio.
6. Disgregación de las diversas promociones en el interior de los propios barrios, por falta de continuidad de las tramas urbanas tanto residenciales como industriales.
7. Conflictos de la red general viaria derivados de la consideración en el planeamiento vigente de las vías intermunicipales al mismo nivel que las generales, cuando su permeabilidad es sólo puntual y su carácter de barrera muy acusado.
8. Conflicto de los tráficos industrial y residencial.
9. Contradicción entre la calificación de determinadas vías como red general interurbana y su función real que, en muchos casos, permanece a nivel local debido a la escasa densidad de los tejidos que abarca y a la falta de continuidad como ejes colectores, lo que agudiza su carácter de vacío urbano, agravada por la desproporción de su sección transversal (calzada sobredimensionada en relación a las aceras).
10. Olvido del potencial de elementos de interés cultural o natural, tales como el río, el castillo, etc. debido a la, ya citada, ausencia de propuesta de estructura urbana, entendida como estructura de uso de la ciudad en el planeamiento vigente y, en consecuencia, a la ausencia de una jerarquización del tejido urbano en función de esos elementos singulares existentes (tanto arquitectónicos, como ambientales o de centralidad), a las carencias, agravadas por la falta de desarrollo, de las unidades de ejecución, parcial o totalmente edificadas, sobre las que se planteaban reformas interiores (UE-1, UE-11, UE-13 y UE-46) o de incompatibilidad de los usos característicos propuestos (UE-2).

2.2.2. Diagnóstico de capacidad

En este contexto, y tal como se dice en el análisis de tráfico, en la red de calles locales no existen problemas graves de congestión, pero sí de estructura, de manera que **es imprescindible una clarificación de la función de las diferentes vías,** una vez que se consolide el tejido de nivel supramunicipal, con objeto de racionalizar la circulación. A tal fin se define en cada uno de los núcleos, y para las diferentes zonas que a estos efectos delimita el POM, una estructura de usos coherente con el modelo territorial y una tipología del viario, que se exponen en los puntos siguientes.

3. Estrategia de Actuación para la definición de la estructura urbana.

La estrategia de actuación seguida es la siguiente:

1. En cada uno de los núcleos se divide el conjunto del viario local en tres niveles: vías de sistema general, calles estructurantes y calles de nivel puramente local, seleccionando en estas últimas las que se considera deben tener prioridad peatonal en base a la estructura de usos propuesta y en coherencia con la estructura urbana. Asimismo, se define una red municipal de carril-bici que conecta todos los núcleos
2. Se define un abanico de secciones en función de la anchura, que garantizan el cumplimiento de la legislación de accesibilidad.
3. Se procede a la asignación de anchura a cada una de las calles, respetando, salvo casos muy puntuales la existente en la actualidad y se propone para cada una de ellas un tipo de sección.
4. Se establece una priorización en las acciones necesarias para adaptar el tejido urbano a la legislación de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Paralelamente, el POM incluye una Norma de accesibilidad que establece los requerimientos derivados de la legislación vigente y que se ha tomado como referencia para la tipología de secciones antes definidas.

4. Definición para cada uno de los Núcleos Existentes del papel de cada calle o grupo de calles en la Estructura Urbana teniendo en cuenta en su caso el Modelo Territorial Municipal

Seseña, como se ha dicho, está integrada, (aunque sería más ajustado a la realidad decir desintegrada), por cuatro núcleos: Seseña, Seseña Nuevo, Vallegrande, y el Quiñón.

En cada uno de ellos, el POM establece una estructura específica, diferenciando calles de sistema general, calles estructurantes y calles de nivel puramente local, delimitando distintas zonas y concretando el modelo de uso sobre la base de una clasificación de ese viario según su anchura y función, identificando calles de prioridad de tráfico motorizado e itinerarios peatonales prioritarios.

4.1. Seseña

Dentro de este núcleo se diferencian tres zonas: casco antiguo, ensanches residenciales y polígonos industriales.

Existe una clara separación entre las zonas residencial e industrial, localizada esta última en el pasillo de unión con Seseña Nuevo, entre la calle Seseña Nuevo y la CM-4010, y entre la Calle de Los Girasoles, que constituye el límite de la zona residencial por el Oeste, y el ferrocarril.

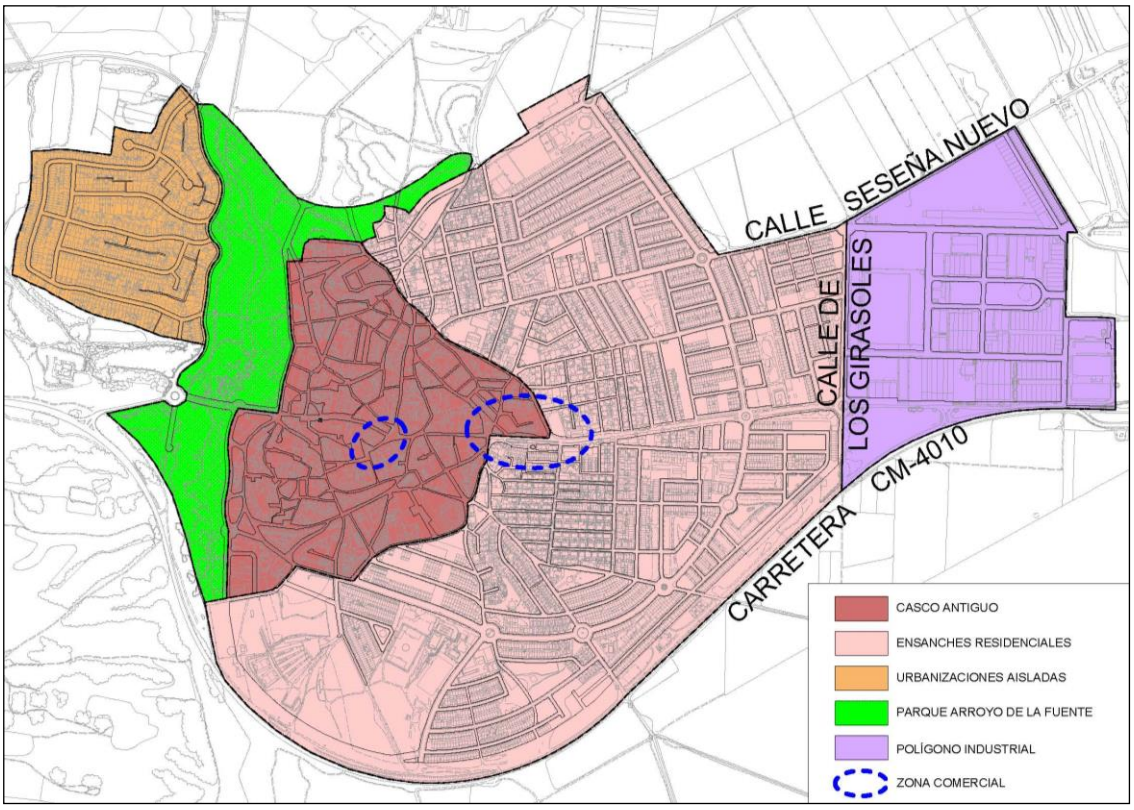
El parque del arroyo de la fuente de Seseña separa la zona residencial en dos; al este de la zona verde quedan el casco y el ensanche, que forman una unidad, y al oeste está la urbanización El Castillo, que se encuentra aislada del núcleo, pero que será analizada como parte del ensanche.

La tipología predominante en las zonas residenciales es la vivienda unifamiliar, bien en trama tradicional en el casco antiguo, en trama de ensanche en los primeros crecimientos hacia el Oeste, o en la trama característica de urbanizaciones aisladas, aunque físicamente se desarrollen en continuidad, en el resto.

Como se dice en otro lugar de esta Memoria, observando el tejido urbano se tiene la sensación de que el casco antiguo hubiera resistido a una explosión, producida en su extremo Oeste, cuya onda expansiva hubiera disgregado las nuevas manzanas con mayor virulencia cuanto más alejadas del foco de la explosión se encontraran. En los crecimientos de los años setenta e, incluso, de los ochenta la dispersión era más comedida, pero, ya en los noventa, el tamaño y la disposición de las manzanas comienza a responder a tipologías estandarizadas, repetitivas y alcanza su cénit a partir del año dos mil, cuando las manzanas se alargan hasta constituir barreras que, en algunos casos, superan los trescientos metros, en conjuntos que ignoran el entorno, sin continuidad en el viario y sin otros usos que el residencial y las dotaciones obligatorias, de tamaños escasamente funcionales. La centralidad es nula y muy difícil establecer una red de itinerarios que tenga una continuidad clara.

El casco antiguo tiene una enorme potencialidad, pero la desafortunada arquitectura lo ha destrozado y solamente una ordenanza estética rígida, unida a una acción pública de urbanización podría rescatar unos valores enterrados por el mal gusto y la falta de cultura arquitectónica.

La pobre estructura comercial se desarrolla en torno a la Plaza Bayona y el tramo final de la calle Ancha, con una prolongación por la calle de La Vega hasta la calle Comuneros de Castilla por las que los usos comerciales y de ocio se prolongan hacia el Norte.



Esquema 01.
Zonas del núcleo Urbano de Seseña

4.1.1. La Estructura urbana del conjunto del núcleo.

La estructura de uso propuesta por el POM define un tejido viario jerarquizado en cinco niveles de vías:

- Vías Supramunicipales
- Vías Generales del núcleo
- Vías Estructurantes (con prioridad de tráfico rodado)
- Vías de prioridad peatonal.
- Vías locales, siempre de tráfico compartido cuando se trata de calles con plataforma única, lo que no ocurre en polígonos industriales,

Son las siguientes:

Vías Supramunicipales.

  - Carretera autonómica CM-4010

Vías Generales de tráfico rodado.

- Cinturón de circunvalación/distribución, conformado por las calles:
  - Circunvalación Norte (de nuevo trazado)
  - Ciempozuelos
  - Avenidas de D. Pedro Hernando Sanz, Rubén Darío y Juan Carlos I y Fútbol
  - Circunvalación SO (de nuevo trazado)
  - Calle Ancha/Acceso desde la M-4010)

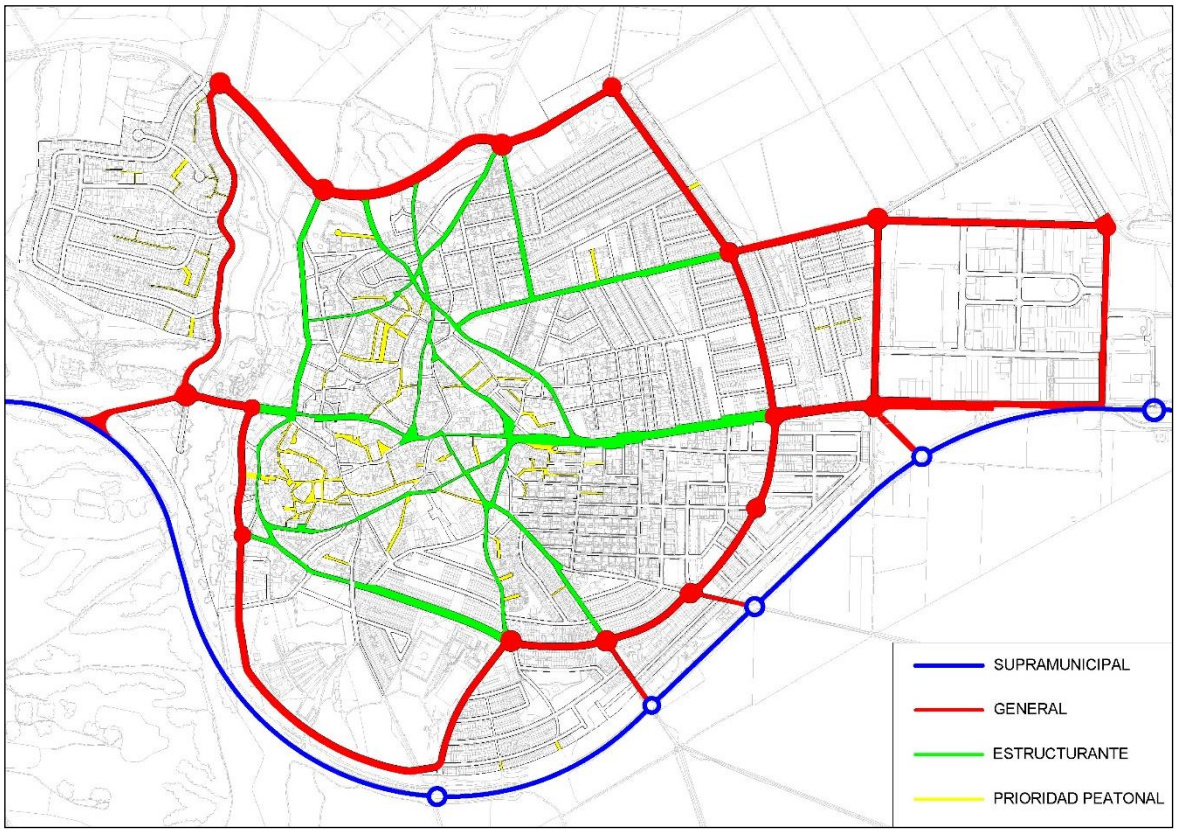
    - Calle Puñonrostro.
    - Calle Comuneros de Castilla /tramo norte, desde Puñoenrostro hasta la calle Torrejón)
- Calle Seseña Nuevo
- Calle Cuesta de la Reina (hasta enlace con la CM-4010)
- Calle Espartinas (a partir del enlace con la CM-4010)
- Calle de Los Girasoles y calle Trigo
- Calle Timoteo Rojas (tramo sur, a partir de Juan Carlos I)
- Calle Vereda Larga de La Laguna (tramo sur, a partir de Juan Carlos I).

Vías estructurantes con prioridad de tráfico rodado.

- Calle de Ciempozuelos
- Calle Calvario
- Avda. Calle Comuneros de Castilla
- Calle Cristo
- Calle Amargura
- Calle Río Jarama
- Calle La Huerta y Calle Pilar
- Calle Extrarradio y su prolongación de nuevo trazado hasta calle Torrejón
- Calle Torrejón (tramo norte)
- Calle Álamos, Calle Río Manzanares y Río Algodor
- Calle Vereda Larga de La Laguna
- Calle Seseña Nuevo (hasta Don Pedro Hernando Sanz)
- Calle de Castilla La Mancha
- Calle Ancha
- Calle La Vega (Hasta Rubén Darío)

Vías locales.

- Resto de calles.



Esquema 2.
Jerarquía del viario de Seseña.

4.1.2. Concreción del modelo de uso en cada zona.

4.1.2.1. Casco antiguo.

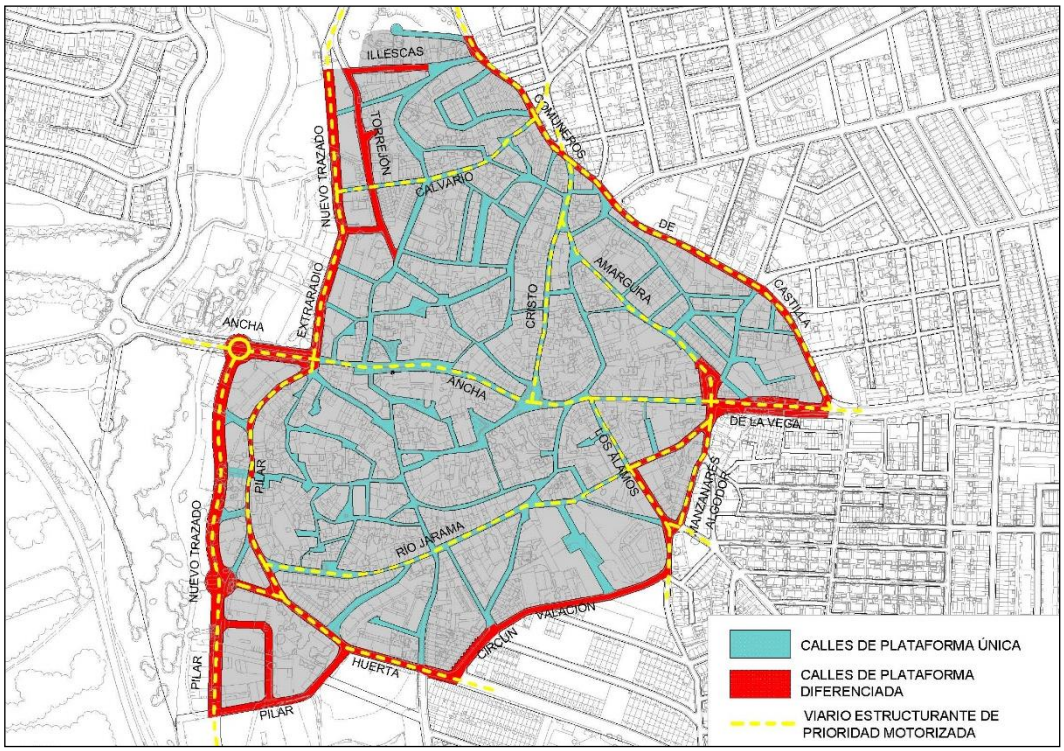
A efectos de accesibilidad, el casco antiguo es el suelo incluido en los ámbitos de las nuevas ordenanzas R1 y R2, delimitado por las siguientes calles a partir del límite norte del suelo urbano:

- Comuneros de Castilla
- De la Vega
- Río Manzanares -Río Algodor
- Circunvalación
- Huerta
- Pilar (tramo sur)
- Calle de nuevo trazado hasta calle ancha.
- Calle Ancha
- Extrarradio
- Calle de nuevo trazado hasta calle Illescas.
- Calle Illescas.

Con la excepción de las calles de borde: Comuneros de Castilla, Calle de la Vega, Río Algodor, Circunvalación, Huerta, Pilar (tramo sur), calle de nuevo trazado hasta la calle Ancha, extrarradio y calle de nuevo trazado hasta calle Illescas, así como varios tramos cortos de la calle Ancha y otros tramos de las calles de los Álamos, Río Jarama, Torrejón e Illescas, todas tienen una anchura inferior a nueve metros y la inmensa mayoría inferior a ocho metros, con lo que el cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad, que en la actualidad no se produce en ninguna de ellas, exige la plataforma única.

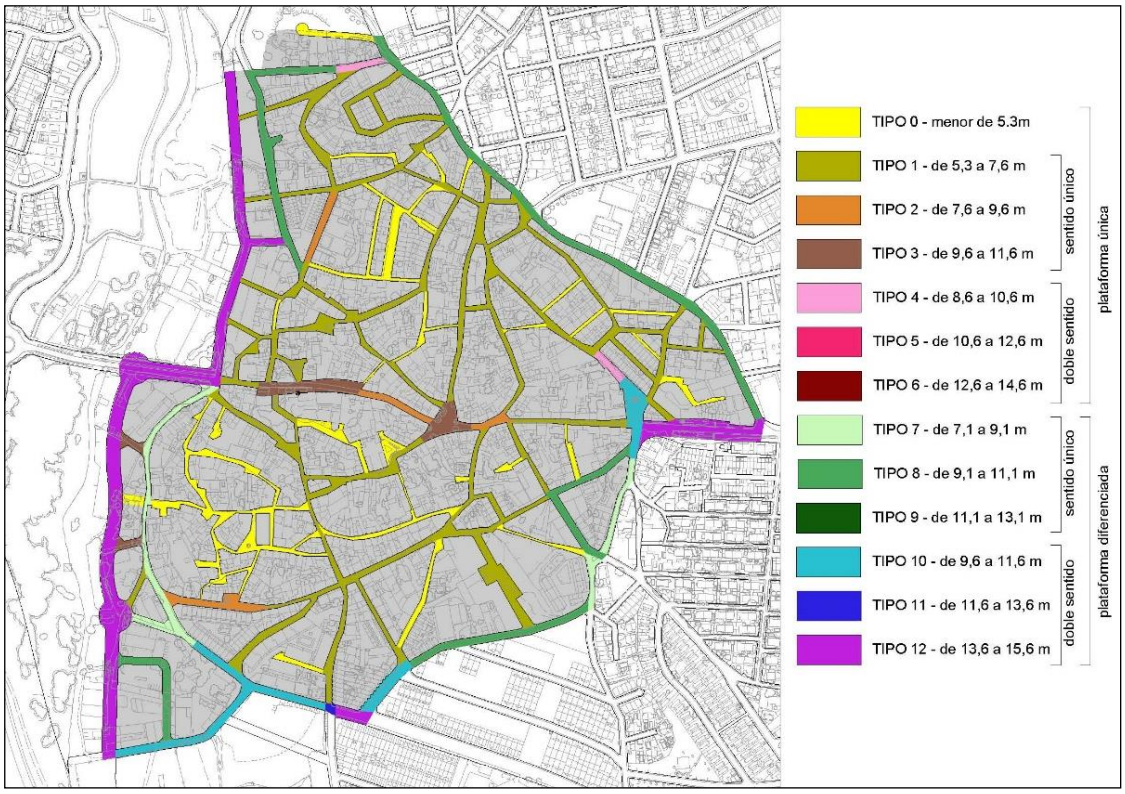
La estructura urbana propuesta prioriza el tráfico motorizado en las calles estructurantes y de sistema general, que se relacionan a continuación y se representan en el esquema adjunto, al margen del tipo de plataforma que se propone para cada una de ellas garantizando plataformas peatonales accesibles.

- Calle Comuneros de Castilla
- Calle de La Vega
- Calles Río Manzanares- Río Algodor
- Calle Circunvalación
- Calle Huerta
- Calle Pilar
- Calle de nuevo trazado hasta calle Ancha
- Calle Ancha
- Calle Extrarradio
- Calle de nuevo trazado hasta calle Illescas
- Calle Calvario
- Calle Cristo
- Calle Amargura
- Calle Los Álamos
- Calle Río Jarama



Esquema 3.
Tipos de plataformas y viario estructurante de prioridad de tráfico motorizado del casco.

Para el resto de calles se propone una sección ligada a su anchura con unos intervalos que se representan esquemáticamente en el gráfico adjunto a continuación (y con más detalle en el plano *AMAU.1 Anchura del viario* incorporado al final del documento), que es referencia para el resto de los núcleos y zonas y cuyas determinaciones de distribución transversal deben interpretarse en el marco de los criterios que se especifican en la Norma Urbanística de Accesibilidad y en el punto correspondiente (ver plano *AMAU.2 Secciones viarias tipo*).

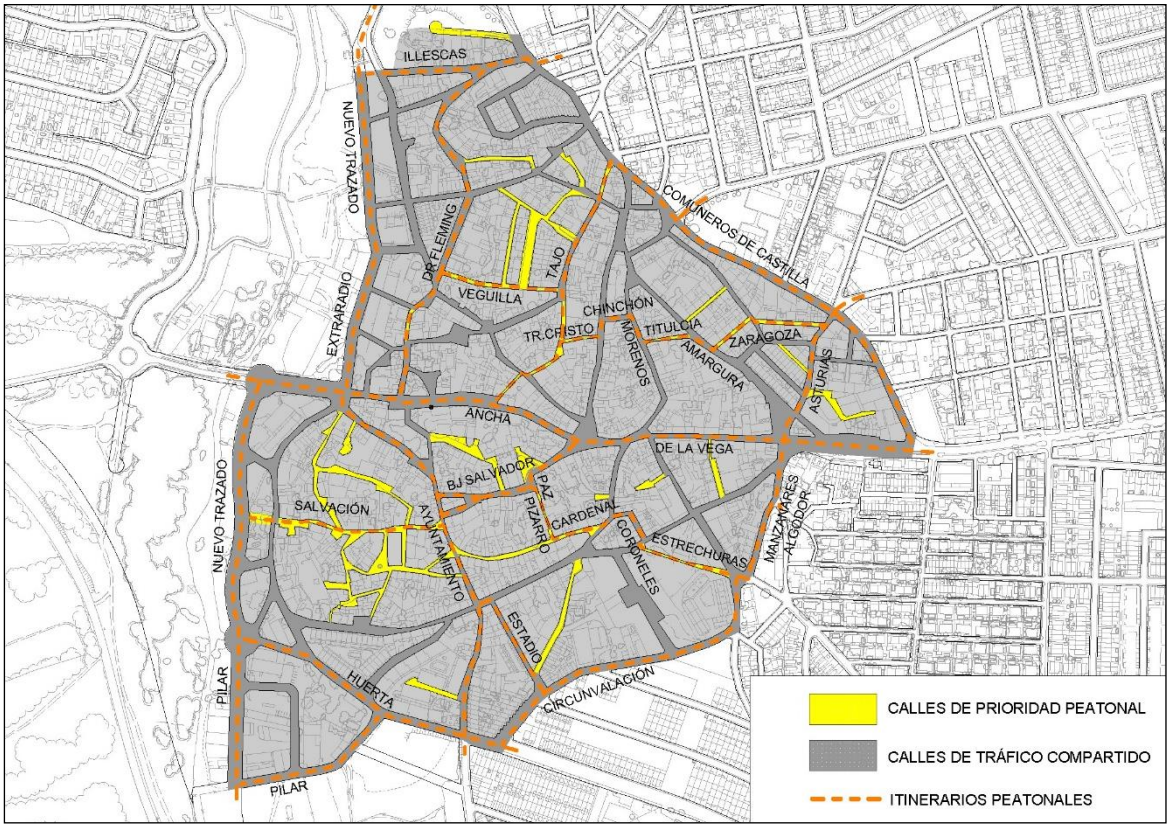


Esquema 4.
Tipos de calles en función de la anchura del viario del casco histórico de Seseña

Los itinerarios peatonales sugeridos, son los integrados por las calles siguientes, en ellos se prioriza el espacio peatonal frente al aparcamiento:

- Ayuntamiento-Estadio
- La Huerta
- La Vega - Bajada del Salvador - Salvación
- Plaza de La Paz- Pizarro- Cardenal Cisneros- Travesía de los Coroneles-Estrechuras- Asturias-Zaragoza-Amargura- Titúlcia-Morenos-Chinchón-Travesía del Cristo
- Río Tajo
- Doctor Fleming
- Veguilla
- Illescas-Calle de nuevo trazado hasta calle Torrejón -extraradio
- Calle Ancha – Circunvalación (nuevo trazado)-Calle del Pilar
- Calles Circunvalación – Río Manzanares – Río Algodor
- Comuneros de Castilla (desde Calle Río Tajo hasta calle de La Vega)

Los itinerarios peatonales, en ocasiones, discurren por vías de prioridad de tráfico motorizado, pero solamente por las que pueden garantizar itinerarios peatonales accesibles e independientes.



Esquema 5.
Prioridad del viario e itinerarios peatonales del casco histórico de Seseña

4.1.2.2. Ensanches residenciales.

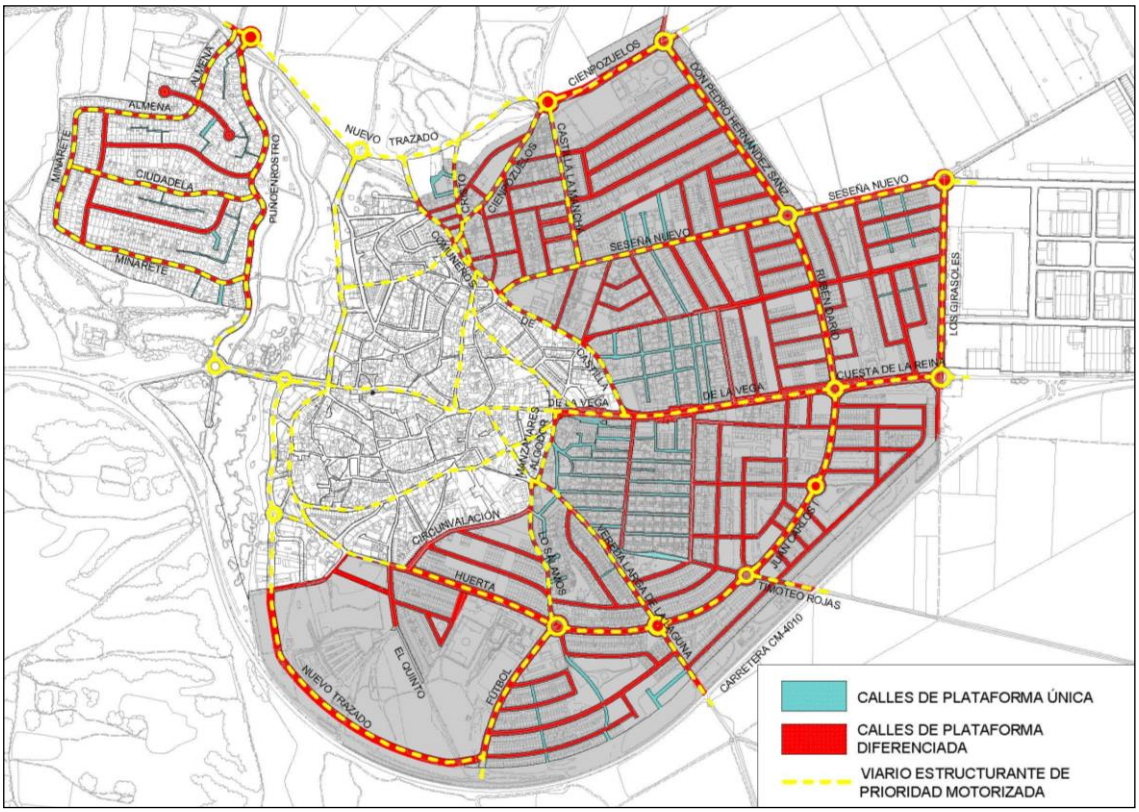
A efectos de accesibilidad, los ensanches conforman dos zonas: una en el casco (suelo incluido en los ámbitos de las nuevas ordenanzas R4 y R5) y otra la urbanización aislada “El Castillo” (suelos de la nueva ordenanza R-6), ambos delimitados por las siguientes calles:

- Casco:
  - Cienpozuelos
  - Don Pedro Hernando Sanz
  - Seseña Nuevo
  - Calle Los Girasoles
  - Carretera CM-4010
  - Circunvalación Suroeste de nuevo trazado
  - Calle Pilar y Calle Huerta y Circunvalación
  - Los Álamos, Río Manzanares- Río Algodor
  - Calle De la Vega y Comuneros de Castilla
  - Circunvalación norte de nuevo trazado
- Urbanización aislada:
  - Puñoenrostro
  - Minarete
  - Almena

Prácticamente todas las calles tienen una anchura superior a 9 m, lo que posibilita las plataformas independientes, con la excepción de algunas zonas del centro (comprendidas entre las calles Antonio Machado, Gloria fuertes, calle La Vega, Andalucía, de la Cruz, Vereda Larga de la Laguna, Río Algodor, Río Jarama y Comuneros de Castilla) que son menores de 9m, y el cumplimiento de la legislación sobre accesibilidad en ellas, exige la plataforma única.

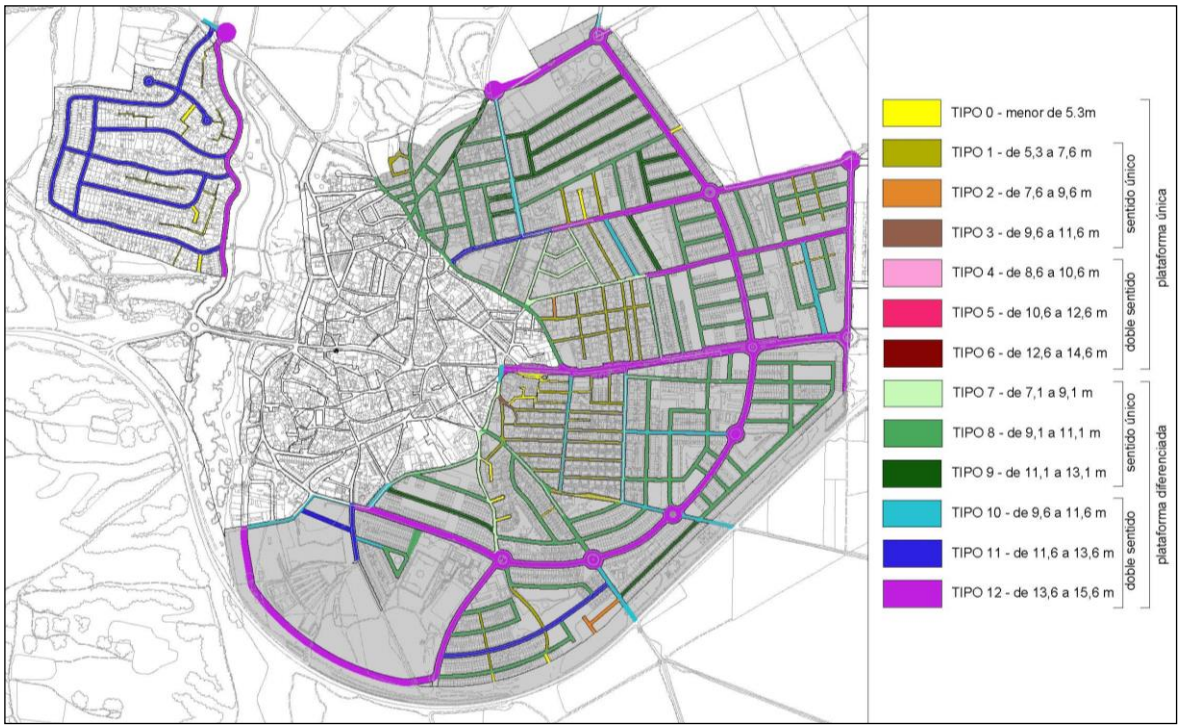
La estructura urbana propuesta prioriza el tráfico motorizado en las calles generales y estructurantes que se relacionan a continuación y se representan en el esquema adjunto, garantizando plataformas peatonales accesibles.

- Circunvalación norte de nuevo trazado y Calle Cienpozuelos
- Castilla La Mancha
- Comuneros de Castilla y Calle Cristo
- Calle Seseña Nuevo
- Calle de la Vega y Cuesta de la Reina
- Calle Timoteo Rojas
- Calle Vereda Larga de la Laguna
- Río Manzanares - Río Algodor - Calle Los Álamos
- Avenida del Fútbol y Circunvalación Suroeste de nuevo trazado
- Don Pedro Hernando Sanz - Rubén Dario - Avda. Juan Carlos I - Calle de la Huerta.
- Calle Los Girasoles



Esquema 6.
Tipos de plataformas y viario estructurante de prioridad de tráfico motorizado del ensanche.

Para todas las calles se propone, siguiendo los mismos criterios que para el casco antiguo, una sección ligada a su anchura, con unos intervalos que se representan esquemáticamente en el gráfico adjunto a continuación, (y con más detalle en el plano *AMAU.1 Anchura del viario* incorporado al final del documento).



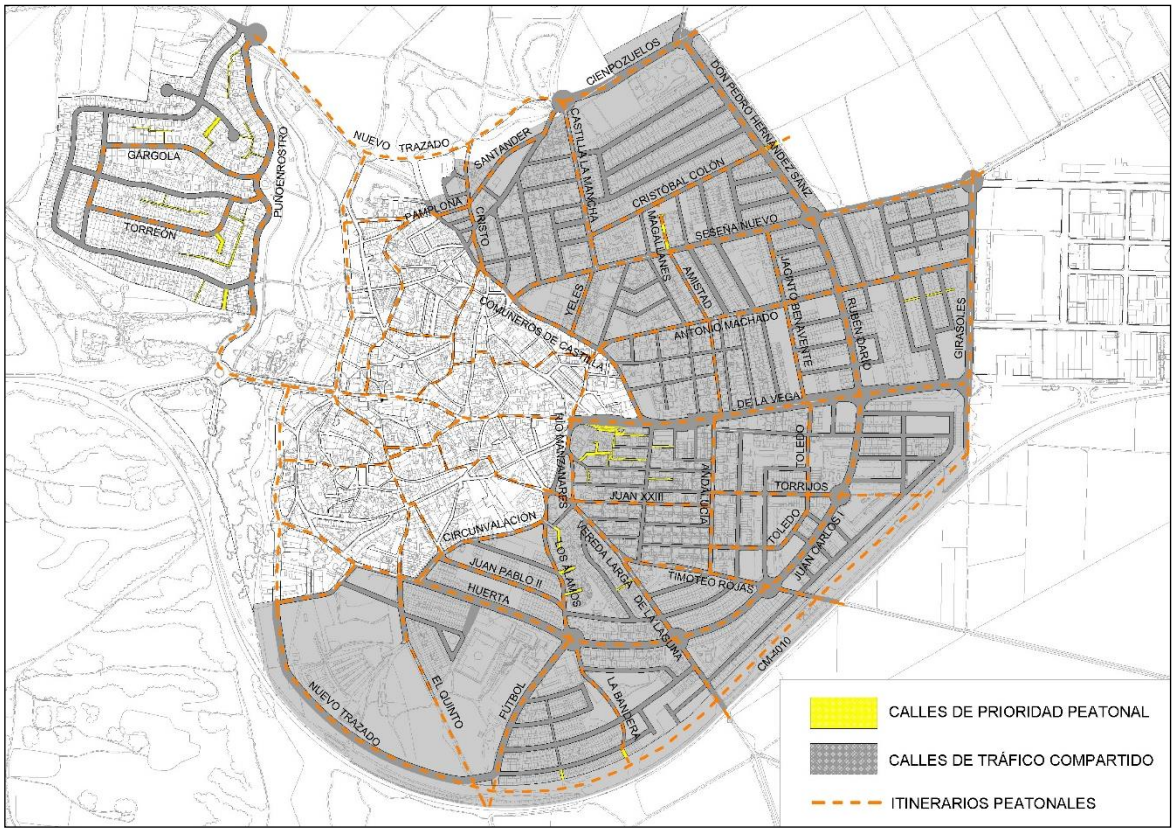
Esquema 7.
Tipos de calles en función de la anchura del viario del ensanche de Seseña

Los itinerarios de prioridad de tráfico peatonal, en los que se prioriza el espacio peatonal frente al aparcamiento, son los siguientes:

- Casco
    - Cristo- Comuneros de Castilla - Calle La Vega
    - Pamplona-Santander - Ciempozuelos
    - Castilla La Mancha - Yeles
    - Cristóbal Colón
    - Seseña Nuevo
    - Magallanes-La Amistad - Andalucía
    - Antonio Machado.
    - Jacinto Benavente - Emilio Pardo Bazán - Toledo
    - Don Pedro Hernando Sanz - Ruben Darío- Juan Carlos I - Huerta
    - Vereda Larga de La Laguna - Manzanares – Algodor - Timoteo Rojas
    - Juan XXIII-Torrijos
    - Los Girasoles
    - Juan Pablo II-Los Álamos (tramo sur)-Calle La Bandera (prolongación peatonal)
    - El Quinto - Circunvalación
    - Avenida del Fútbol y circunvalación Suroeste de nuevo trazado - espacios libres anexos a Carretera CM-4010

- Urbanizaciones aisladas
    - Calle Puñoenrostro
    - Calle gárgola - Calle Torreón

Los itinerarios peatonales, en ocasiones, discurren por vías de prioridad de tráfico motorizado, pero solamente por las que pueden garantizar itinerarios peatonales accesibles e independientes.



Esquema 8.
Prioridad del viario e itinerarios peatonales del ensanche de Seseña

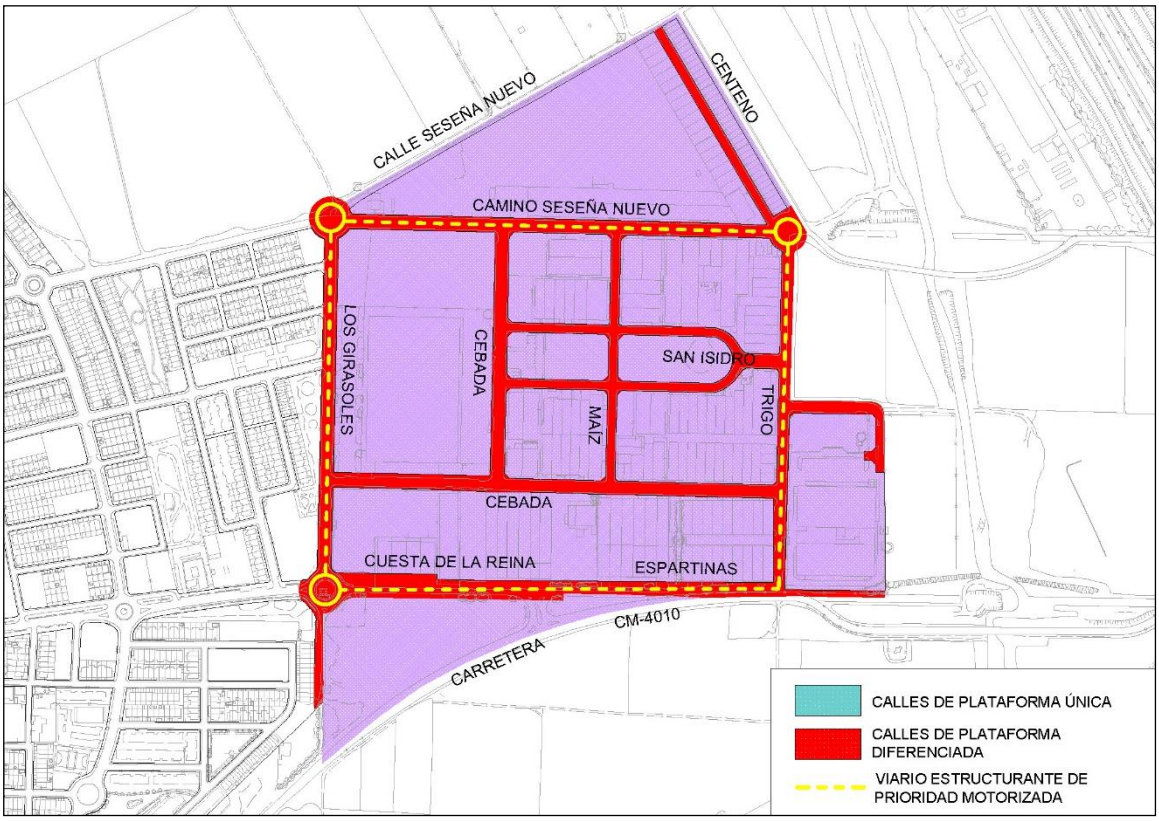
4.1.2.3. Zona Industrial.

Es la zona delimitada por las siguientes calles:

- Calle Seseña Nuevo
- Calle Centeno
- Calle Trigo
- Carretera CM-4010
- Calle Los Girasoles

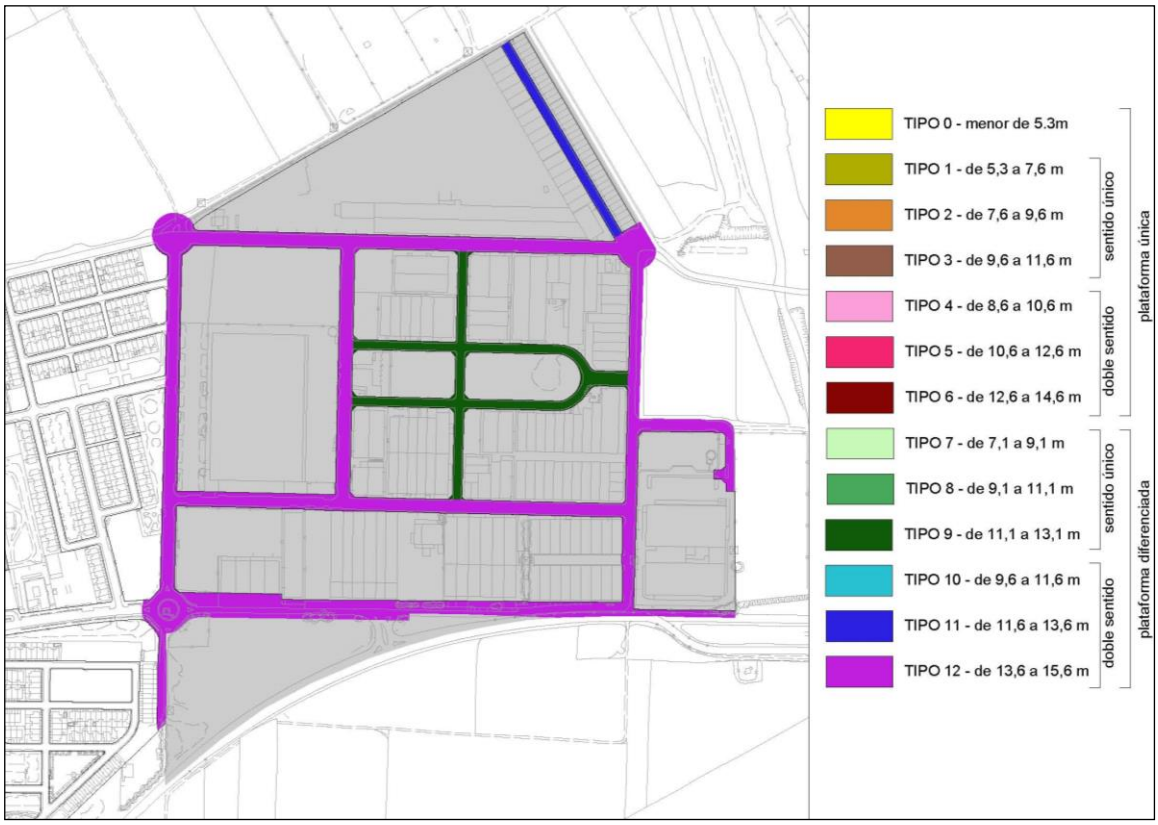
Todas las calles tienen anchura suficiente para mantener la plataforma diferenciada ampliando las aceras y, en su caso, posibilitando el trazado de carriles-bici. La zona central definida por la Avda. de San Isidro queda aislada respecto de la zona residencial y solo accesible por las calles Cebada y Maíz.

Todas las calles son de prioridad de tráfico motorizado, y no se prevén itinerarios peatonales diferentes a los que se materializan en las aceras, que son todas de anchura igual o mayor de 1,80 m.



Esquema 9.
Tipos de plataformas y viario estructurante de prioridad de tráfico motorizado de la zona industrial de Seseña

Como en los anteriores núcleos, se asigna una sección ligada a su anchura, con unos intervalos que se representan esquemáticamente en el gráfico adjunto a continuación, (y con más detalle en el plano *AMAU.1 Anchura del viario* incorporado al final del documento).



Esquema 10.
Tipos de calles en función de la anchura del viario de la zona industrial de Seseña.

4.2. Seseña Nuevo

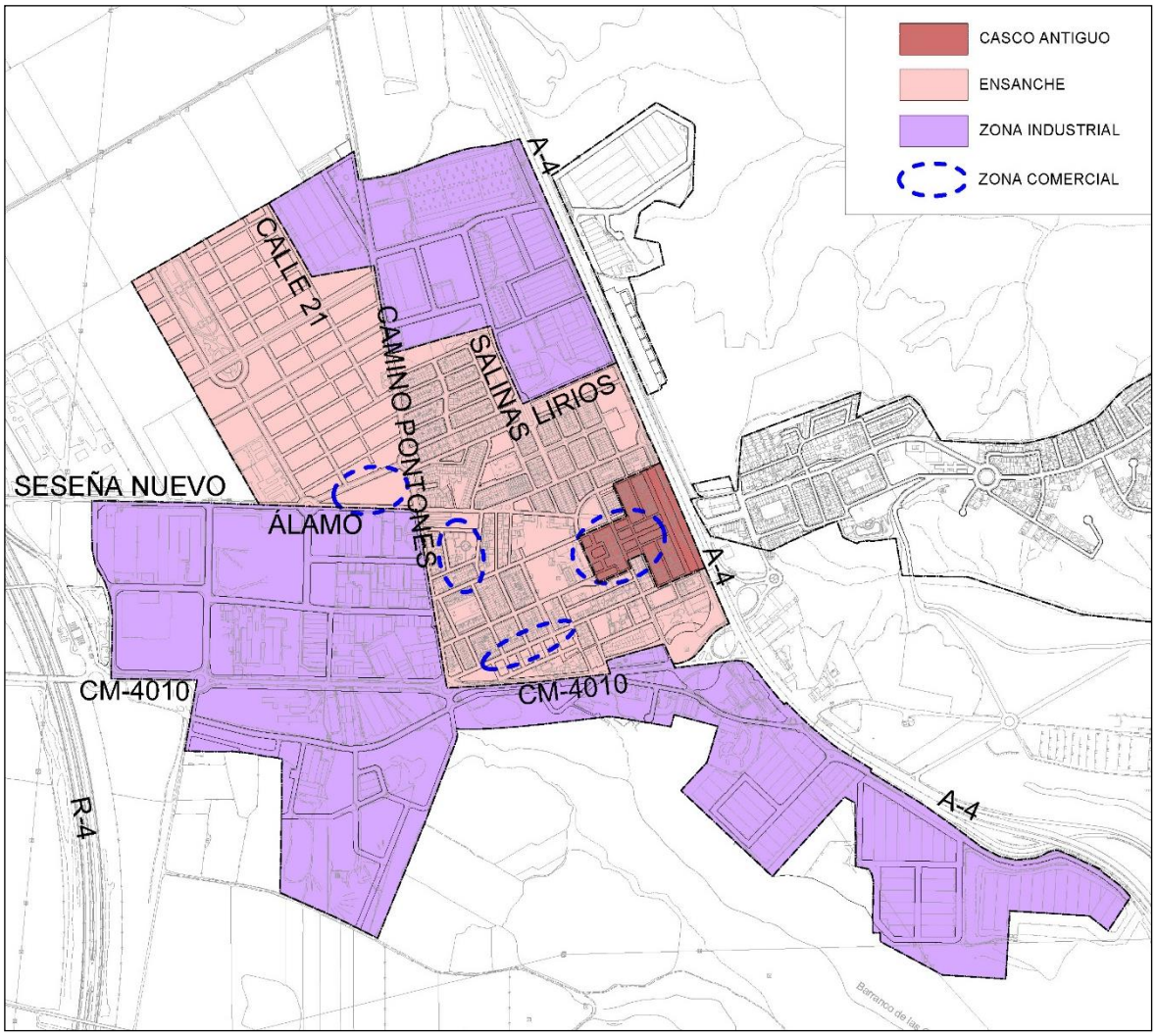
Situado al Oeste de la A-4, contiene dos zonas, una zona residencial, que se apoya en la CM-4010 y una zona industrial, prolongación de la que se sitúa en Seseña, que está atravesada por la citada CM-4010 y que se extiende por el Sureste, adosada a la A-4.

Con tipología igualmente unifamiliar, el núcleo de Regiones Devastadas, como casco antiguo, un primer ensanche más compacto y el resto similar al de Seseña aunque con manzanas de tamaño mucho más reducido lo que permite una mayor conectividad.

Su expansión está limitada por la Autovía por el Oeste, las zonas industriales por el Sur, Norte y Este, salvo el tramo en el que se incardina el SAU 23, una urbanización de vivienda unifamiliar que también ha ignorado al núcleo. La localización comercial se concentra en tres pequeñas zonas. Calle Gigantes, bajos de las viviendas multifamiliares junto a la calle Granja y núcleo inicial.

Existe un suelo comercial con frente a la calle Seseña Nuevo, calificado por el SAU 23 que puede constituir en el futuro un centro de actividad que haga de gozne de unión entre el núcleo actual y el citado SAU.

Las zonas industriales han surgido atraídas por la accesibilidad proporcionada por las carreteras, ignorando totalmente el núcleo residencial.



Esquema 11.
Zonas de Seseña Nuevo

4.2.1. La Estructura Urbana del conjunto del núcleo.

Las dos carreteras citadas son las vías supramunicipales que lo enmarcan, junto con la Radial 4, que limita la zona industrial por el Oeste.

Los criterios utilizados son los mismos que para Seseña.

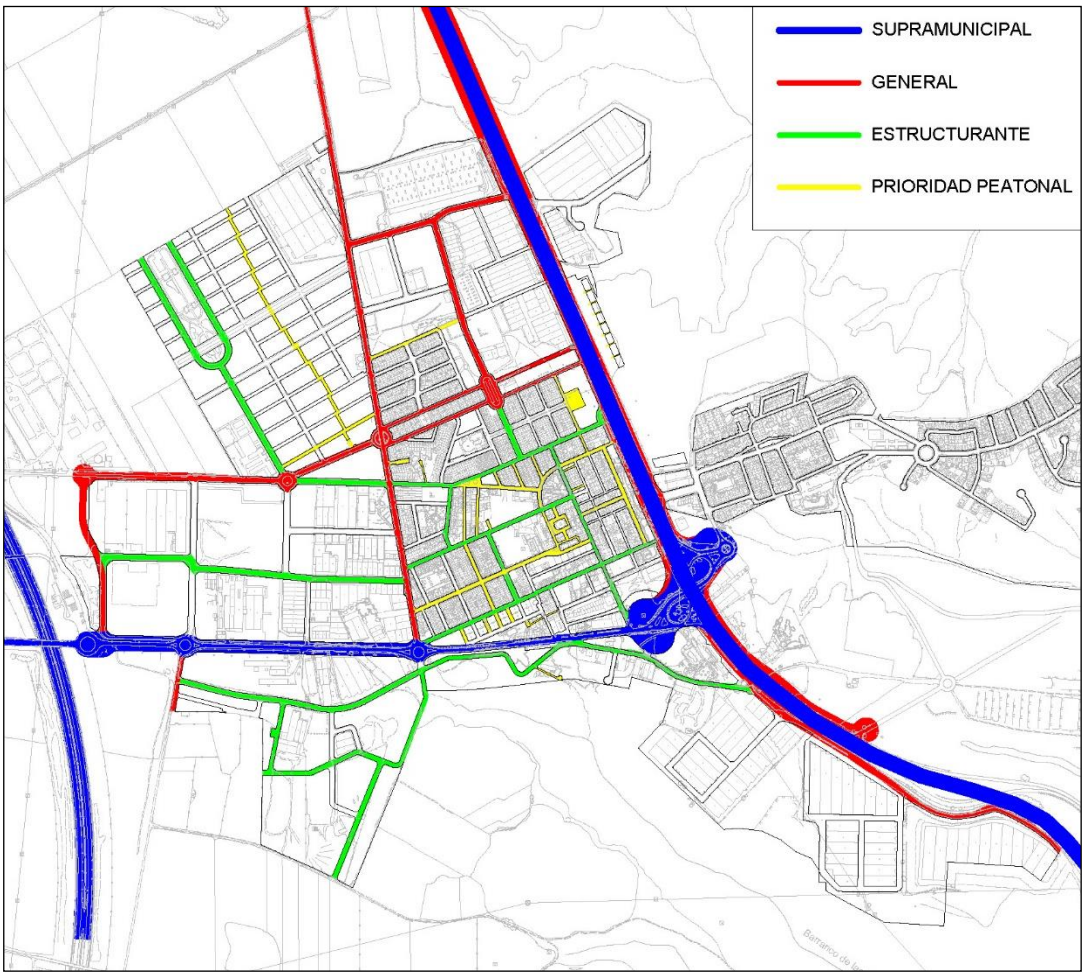
Como calles de sistema general, el Modelo incluye las siguientes, a las que hay que añadir las vías de servicio de la A-4:

- Calle Seseña Nuevo – Calle de nuevo trazado al Oeste
- Un pequeño tramo de camino, prolongación de la calle Gregorio Marañón, al Suroeste
- Calle 14 SAU-23, Calle de Las Orquídeas-Hierbabuena - Los Lirios
- Camino de Los Pontones
- Calle Basalto y Calle de La Marca

La red de calles estructurantes con prioridad del tráfico rodado, está constituida por las siguientes calles:

- Calle Las Salinas, Calle de Miraflores, Calle Margaritas.
- Calle de Los Caballeros.
- Calle Dulcinea
- Calle de Madrid-Aranjuez.
- Calle de Lepanto y Calle de La Granja.
- Calle Praga y calles 17 y 19 del SAU 23
- Calle Severo Ochoa
- Una calle que discurre paralela al Sur de la CM-4010, de Este a Oeste
- Calle Industria y varias calles más de nuevo trazado en las inmediaciones.

En la zona industrial, todas las calles tienen prioridad rodada y únicamente se incluye como estructurante el Camino del Ventorrillo-Calle Bronce.



Esquema 12.
Jerarquía del viario de Seseña Nuevo.

4.2.2. Concreción del modelo en cada zona

4.2.2.1. Zona residencial.

La impresión que produce el tejido urbano residencial de este núcleo es la opuesta a la de Seseña. Como se dice en otro punto de esta Memoria, es como si hubiera tenido lugar una "implosión" como consecuencia de la cual, se hubieran adherido al núcleo inicial zonas edificadas con tejido y modulación totalmente diferentes. El origen del núcleo central es un proyecto unitario construido a iniciativa de la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, que sigue el modelo de los espacios públicos de sus actuaciones, con la Plaza Mayor, porticada, conformada por edificaciones de dos plantas pintadas de blanco y con cubierta de teja árabe, con un jardín central en el que algunos árboles han alcanzado gran tamaño, y la Iglesia situada en el eje de la calle central, y el del entorno el resultado de desarrollos de ámbitos de reducido tamaño, en su mayor parte de viviendas unifamiliares, afortunadamente en manzanas cuyo reducido tamaño no las convierte en barreras a la movilidad. Otra cosa es que la proliferación de accesos a garajes individuales haga impracticables sus aceras para personas de movilidad reducida.

El conjunto esta encorsetado por la Autovía A-4, la Carreteras CM-4010 y el Camino de los Pontones, barreras contra las que choca la red de calles sin que exista ni se pretenda ninguna continuidad, y por los desarrollos industriales, surgidos entre la primera y las últimas vías, impulsados por la accesibilidad de la autovía. Son muros que solo se franquean por puntos específicos como la calle Salinas, que se prolonga por el Camino de Seseña, a la que se adosa un crecimiento, también de vivienda unifamiliar, (el SAU 23) pero con una orientación de trama totalmente independiente del resto de la zona.

El reducido tamaño de los ámbitos del entorno del núcleo inicial hizo imposible la previsión de reservas dotacionales funcionalmente viables, que se han conseguido por las cesiones de los desarrollos colindantes, tanto residenciales (SAU 23), como industriales.

En la actualidad existe una zona semi-peatonalizada: el centro del núcleo inicial, con el eje principal en la calle Grande con una amplia acera que, atravesando la plaza central, llega hasta la iglesia. La escasa anchura del resto de las calles de este núcleo hace que deban ser propuestas como de plataforma única. Asimismo, está restringido el tráfico en el tramo central de la Avda. de la Constitución y el inicio de la calle Amapolas, de manera que la continuidad peatonal debe producirse por la calle Pontones y el Camino de Seseña, que solo conecta con la calle peatonal del SAU 23, atravesando el centro comercial de futura construcción. No obstante, el diseño del SAU 23 y el hecho de que parte de las dotaciones de mayor superficie estén en este ámbito, convierte las calles a que da frente, cuya anchura permite amplias aceras, en el itinerario principal de este desarrollo.

La conexión con el otro núcleo dotacional, que se sitúa en el límite norte de la zona, debe efectuarse por la calle de Las Margaritas a la que se accede desde el núcleo inicial por la calle Hortensia o la calle Begonia (que se proponen sean de plataforma única) y un pequeño tramo de la calle Miraflores.

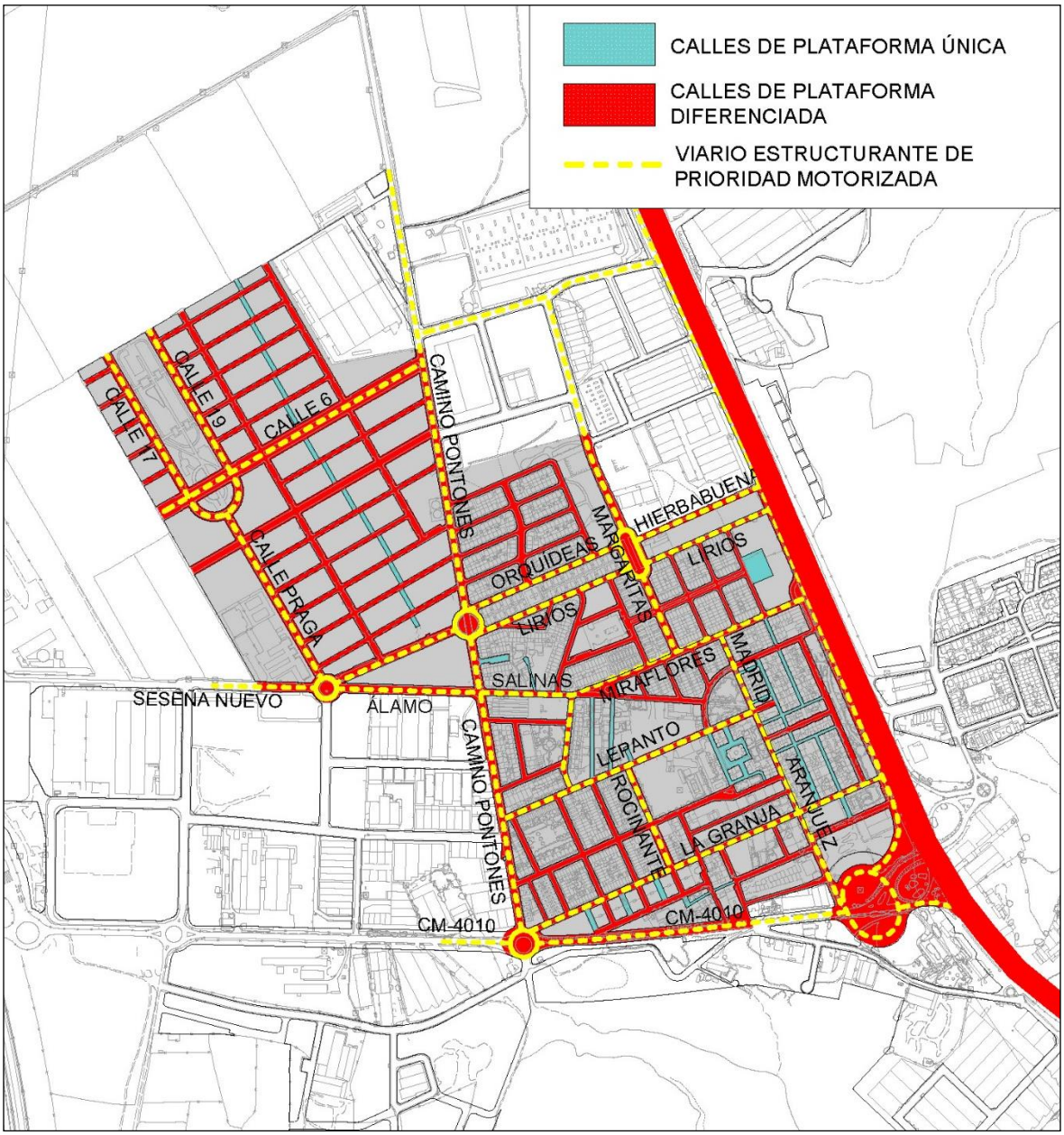
La anchura de la calle de Los Naranjos y de la Calle Gardenias permite la ramificación de este itinerario central hacia las promociones de viviendas unifamiliares colindantes. Prácticamente todas las calles tienen una anchura superior a 9 m, lo que posibilita las plataformas independientes, con la excepción de algunas zonas del centro en las proximidades del caso antiguo y un paseo en el SAU 23, que son menores de 9m, y es necesaria la plataforma única.

La estructura urbana propuesta prioriza el tráfico motorizado en las calles generales y estructurantes que se relacionan a continuación y se representan en el esquema adjunto, garantizando plataformas peatonales accesibles.

- Seseña Nuevo – Álamo – Las Salinas – Miraflores
- Calle Pontones
- Calle 14 de SAU-23 – Orquídeas – Lirios - Hierbabuena
- Calle Praga – calles 6, 17 y 19 del SAU-23
- Calle Margaritas
- Calle Madrid – Aranjuez

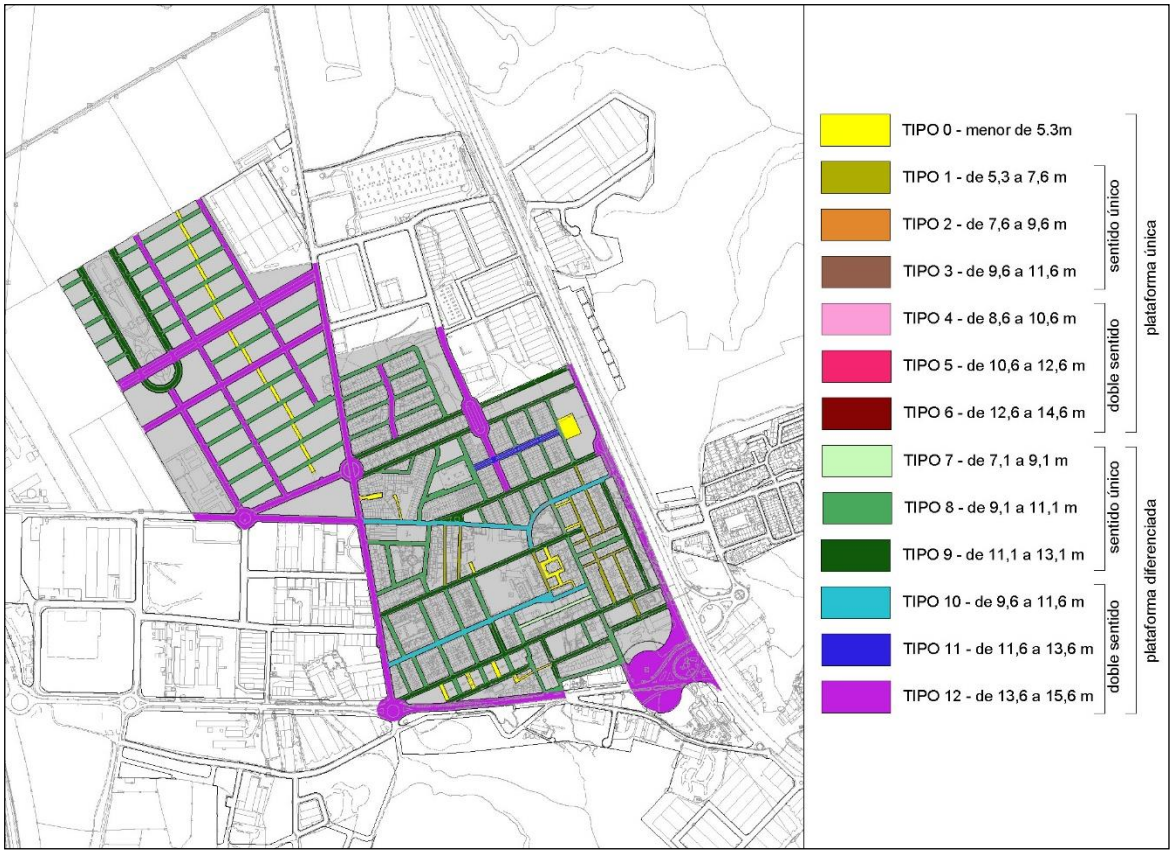
- Calle La Granja
- Calle Lepanto
- Los Caballeros y Calle Rocinante

CM-4010 y vía de servicio de la A-4



Esquema 13.
Tipos de plataformas y viario estructurante de prioridad de tráfico motorizado de la zona residencial de Seseña Nuevo.

Para todas las calles se propone, siguiendo los mismos criterios que para los demás núcleos, una sección ligada a su anchura, con unos intervalos que se representan esquemáticamente en el gráfico adjunto a continuación, (y con más detalle en el plano *AMAU.1 Anchura del viario* incorporado al final del documento).

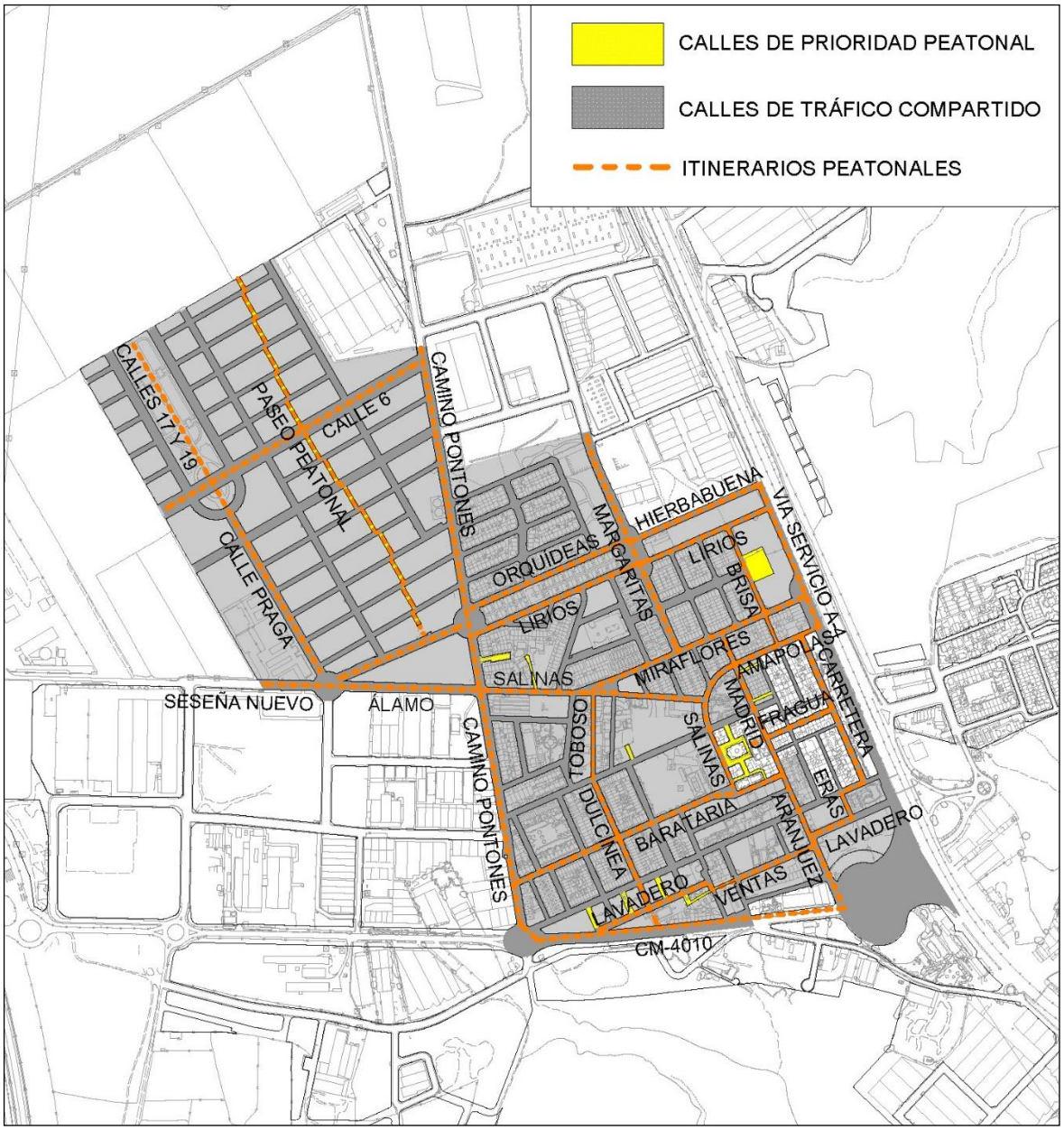


Esquema 14.
Tipos de calles en función de la anchura del viario de la zona residencial de Seseña Nuevo.

Los itinerarios de prioridad de tráfico peatonal, en los que se prioriza el espacio peatonal frente al aparcamiento, son los siguientes:

- Calles Praga, 17, 19, 6 y un paseo peatonal en el SAU 23
- Seseña Nuevo – álamo – Las Salinas
- Pontones
- Calle 14 sal SAU-23 – Orquídeas _ Lirios _hierbabuena
- Margaritas
- Miraflores- Toboso – Dulcinea
- Barataria
- Madrid - Aranjuez
- Amapolas – Salinas
- Fragua
- Carretera - Eras – Ventas - Lavadero

Los itinerarios peatonales, en ocasiones, discurren por vías de prioridad de tráfico motorizado, pero solamente por las que pueden garantizar itinerarios peatonales accesibles e independientes.



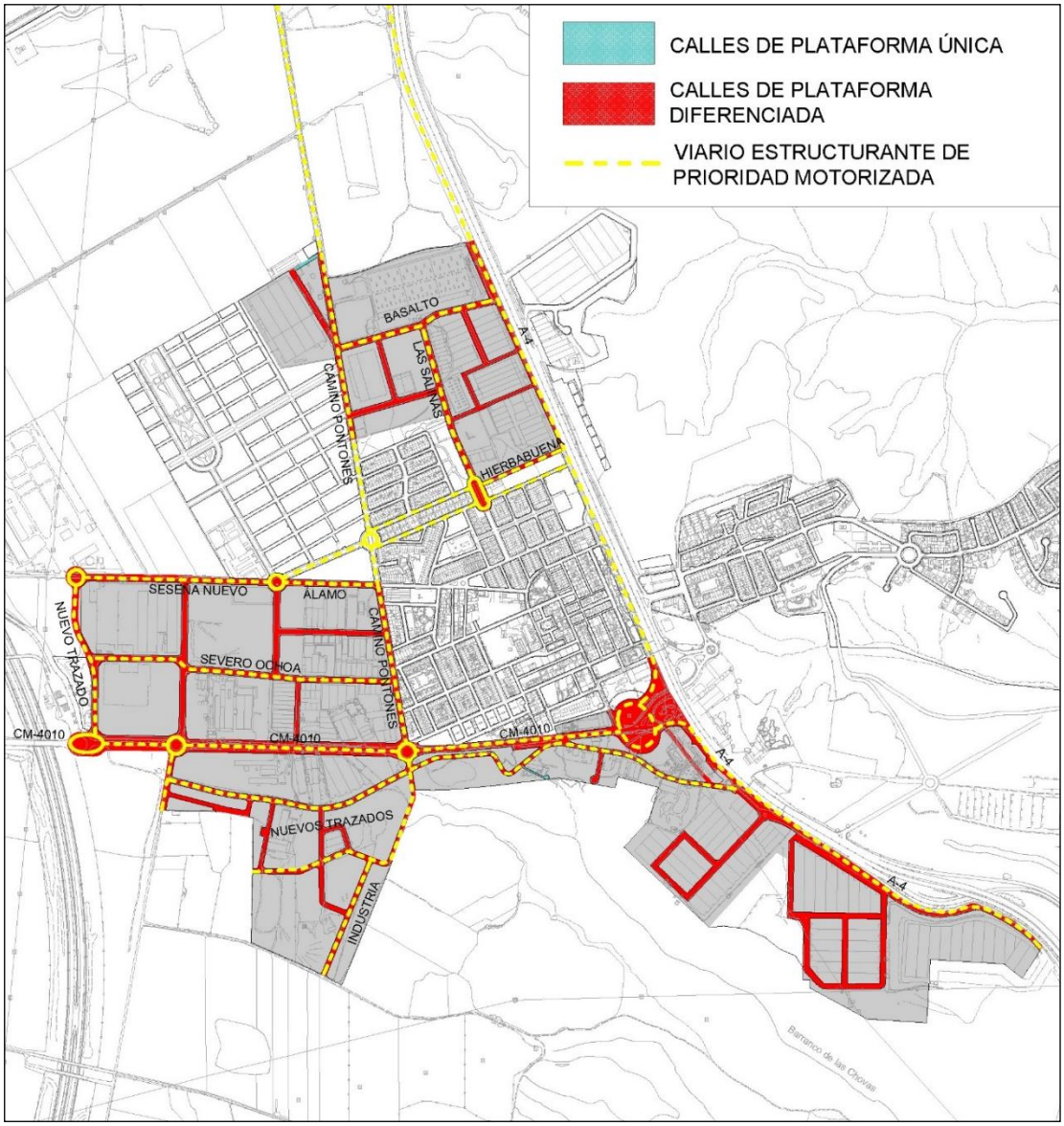
Esquema 15.
Prioridad del viario e itinerarios peatonales de la zona residencial de Seseña Nuevo.

4.2.2.2. Zona Industrial.

La zona industrial, está constituida por tres subzonas, dos de ellas colindantes con la residencial, sin barreras importantes, y la tercera, al sur de la CM-4010, que forma un desarrollo semi-lineal a ambos lados de la calle Camino del Ventorrillo-Bronce. La situada al Oeste de la zona residencial es de estructura similar a la de Seseña, y está separada de la misma por las grandes barreras del AVE y la Radial-3. Sus calles son de sección suficiente para alcanzar la anchura de aceras de 1,80m. La situada al norte, no tiene otra continuidad que el camino de los Pontones que la conecta con El Quiñón y el margen de la Autovía A-4.

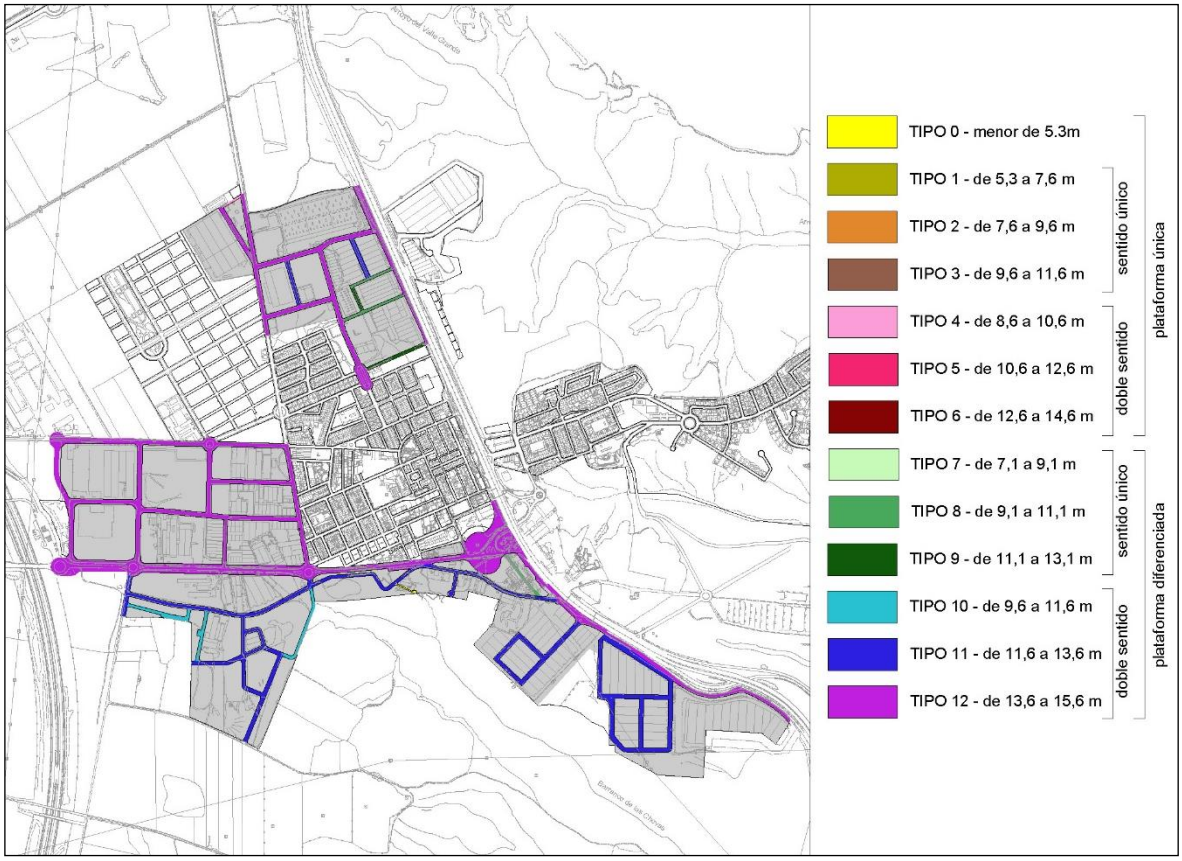
Todas las calles tienen plataformas diferenciadas para tráfico peatonal y motorizado, debido a su gran achura. La estructura urbana propuesta prioriza el tráfico motorizado en las calles generales y estructurantes que se relacionan a continuación y se representan en el esquema adjunto, garantizando plataformas peatonales accesibles.

- Calle Pontones y prolongación de nuevos trazados hasta calle Industria, al sur
- Calle de nuevo trazado paralela a la CM-4010
- Calle de nuevo trazado al Oeste – Seseña Nuevo - Álamo
- Severo Ochoa
- Calle Basalto
- Calle Las Salinas
- Calle Hierbabuena



Esquema 16.
Tipos de plataformas y viario estructurante de prioridad de tráfico motorizado de la zona industrial de Seseña Nuevo.

Para todas las calles se propone una sección ligada a su anchura, con unos intervalos que se representan esquemáticamente en el gráfico adjunto a continuación, (y con más detalle en el plano *AMAU.1 Anchura del viario*).



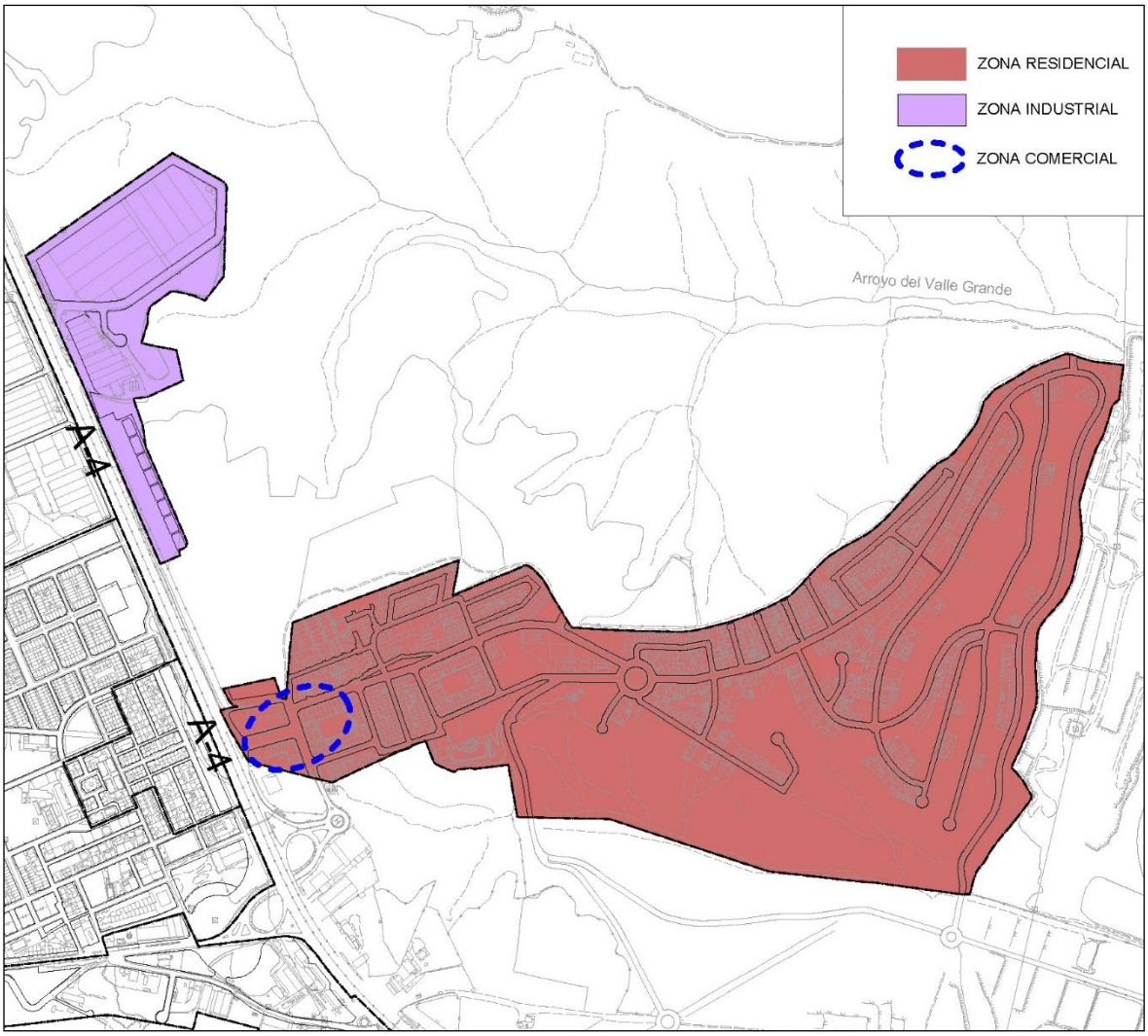
Esquema 17.
Tipos de calles en función de la anchura del viario de la zona industrial de Seseña Nuevo.

4.3. Vallegrande

Situado al Este de la A-4, contiene dos zonas, una zona industrial, que se apoya en la vía de servicio de la A-4 y una zona residencial, prolongación de la que se sitúa en Seseña, que está conectada al nudo de la A-4 con la CM-4010.

Es un núcleo colgado de la A-4 y con una conexión con la Carretera M-307, dos vías supramunicipales que, lógicamente, incorpora el modelo territorial.

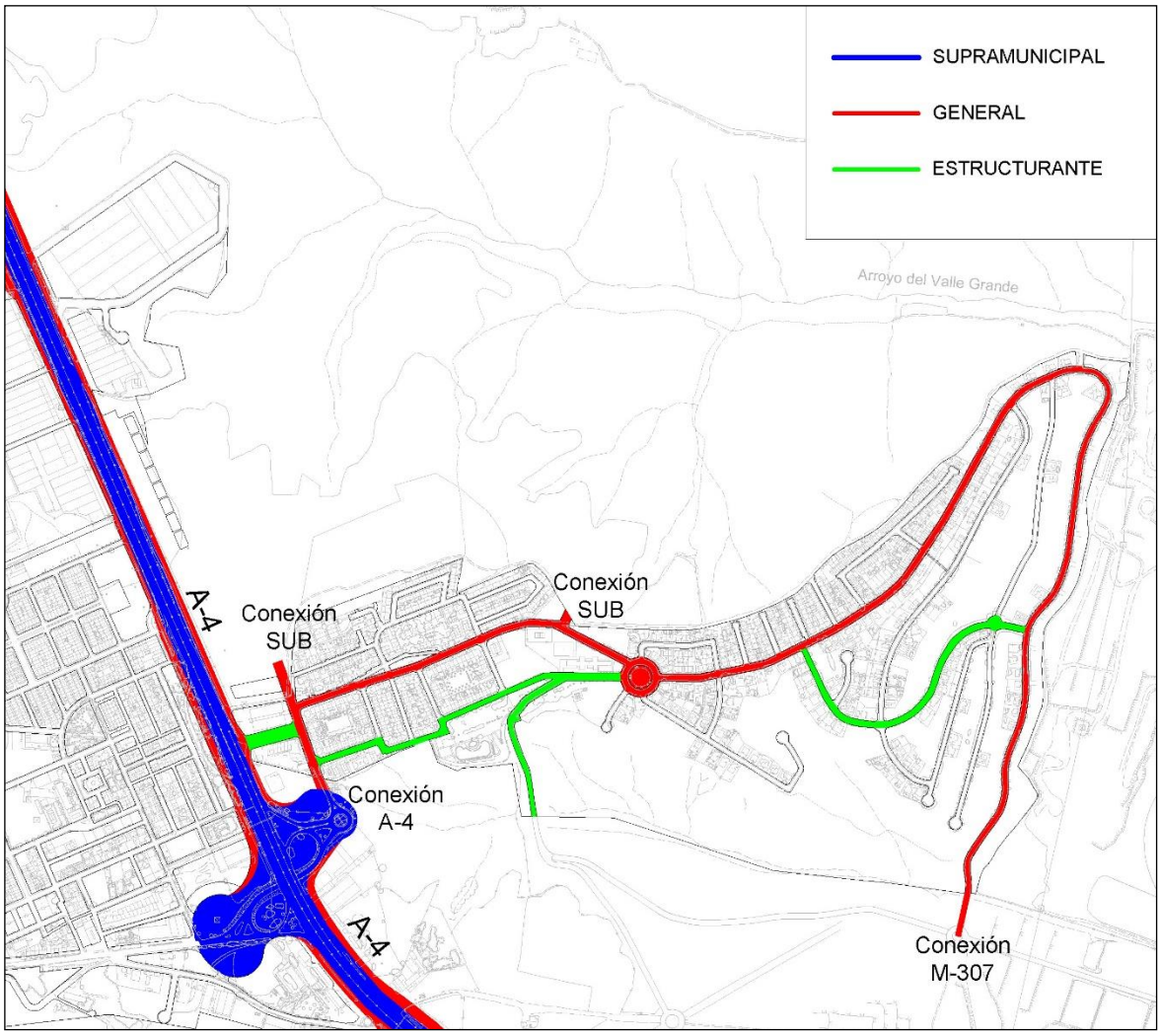
La tipología unifamiliar, la escasa densidad, la topografía y las largas distancias hacen muy difícil la concentración de centralidad, que actualmente se ubica en la Avda. del Valle, desde la Quinta Alta hasta la glorieta de Fernando Martin con un escaso número de establecimientos, la mayor parte bares y restaurantes.



Esquema 18.
Zonas de Vallegrande

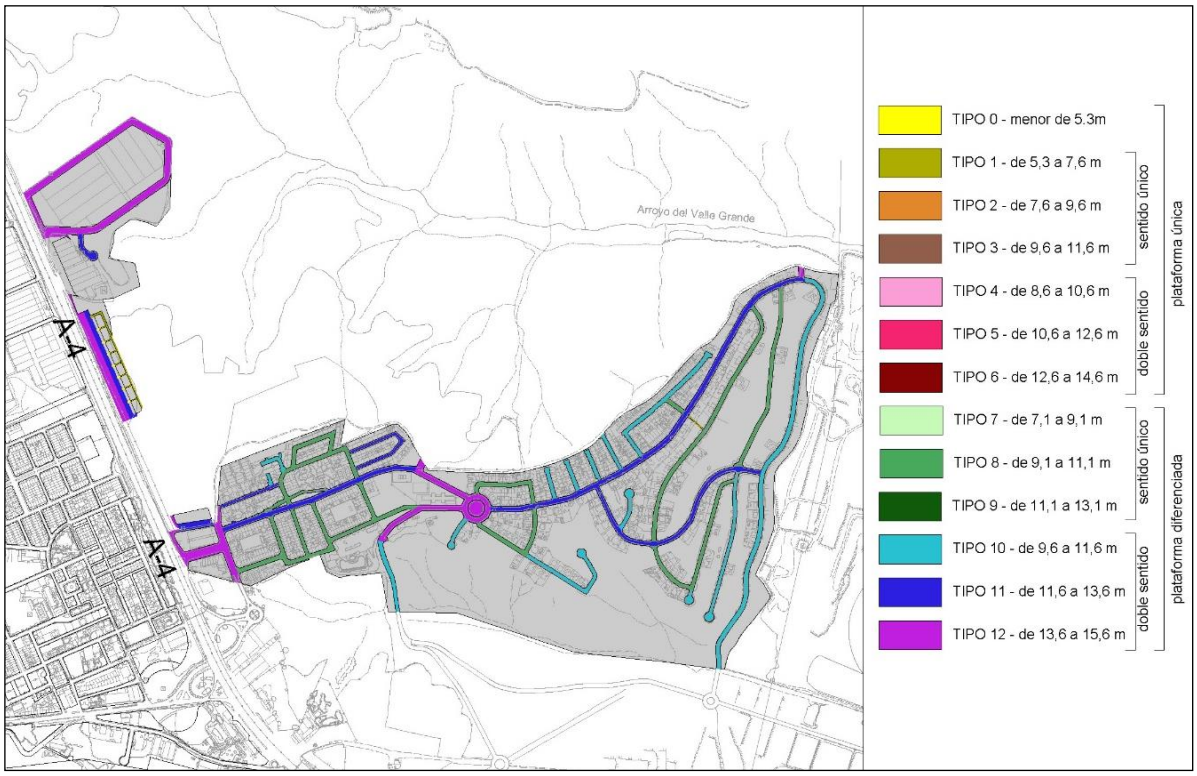
Las vías de Sistema General se limitan a la Avenida del Valle, hasta la glorieta de Fernando Martínez y la calle Quinta Alta, que conectan con las vías de nueva creación previstas en el Suelo urbanizable. Con las conexiones a las dos carreteras A-4 y M-307.

La continuación de la Calle del Valle junto con la calle Isla Dragonera cierran los anillos como calles estructurantes. El resto de las calles son locales.



Esquema 19.
Jerarquía del viario de Vallegrande.

Los nuevos desarrollos se propone se conecten por las citadas calles Quinta Alta y Avda. del Valle. Teniendo en cuenta la anchura de las calles no es necesaria la diferenciación de itinerarios peatonales exclusivos dado que en todas ellas se prevén itinerarios accesibles, por tanto no existen calles de prioridad peatonal. Todas las calles presentan plataforma diferenciada para tráfico motorizado y peatonal.



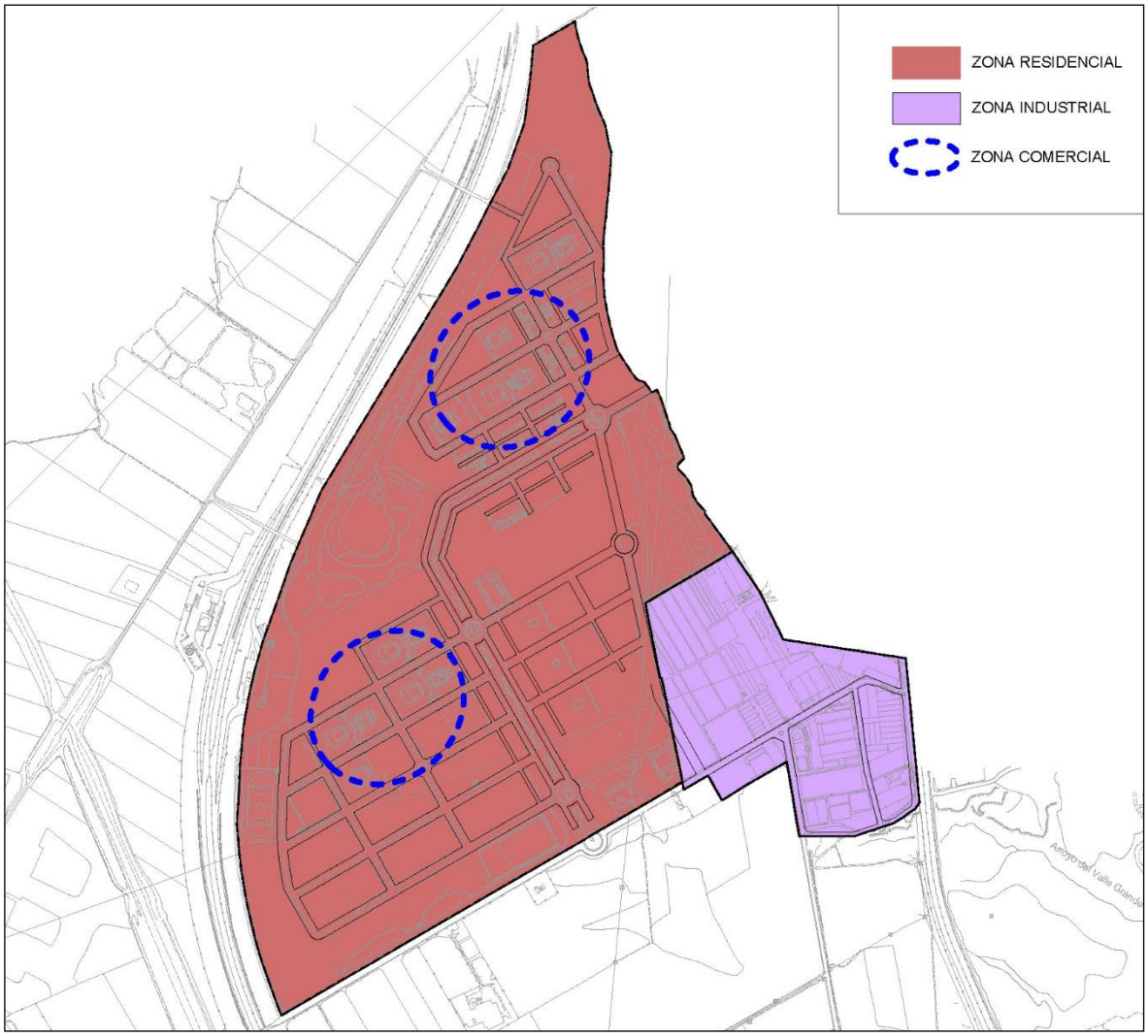
Esquema 20.
Tipos de calles en función de la anchura del viario de la zona industrial de Vallegrande.

4.4. El Quiñón

Como Cuarto núcleo se puede citar el Quiñón, que el Modelo Territorial prevé unificar con Seseña Nuevo, pero que tiene población y entidad suficiente para considerarlo como barrio independiente.

Tiene dos zonas, una residencial y un pequeño núcleo industrial. La residencial es de vivienda plurifamiliar, con un eje central en forma de ele y suficiente densidad para que los bajos comerciales acaben acogiendo establecimientos de pequeño comercio de corto plazo cuando se construyan todas las viviendas. La zona industrial se sitúa al sureste de la residencial, y está vinculada a la vía de servicio de la A-4.

El tejido urbano es claro, un viario jerarquizado y una densidad, repetimos, capaz de generar la centralidad suficiente para un mínimo autoabastecimiento.



Esquema 21.
Zonas del Quiñón

El problema fundamental es la conectividad con el entorno. Concebido como un desarrollo de borde de gran ciudad colindante con la Radial IV, (inaccesible desde el barrio) y con una conexión muy precaria con Seseña Nuevo a través del Camino de los Pontones, que discurre entre suelos calificados en la actualidad como rústicos y desarrollos industriales de borde, está muy próximo a la autovía A-IV, de la que lo separan terrenos del municipio de Ciempozuelos de la Comunidad de Madrid que, aunque parezca increíble, no ha sido posible atravesar hasta el día de hoy para conectar con un enlace existente en la citada Autovía que resolvería todos los problemas de conectividad.

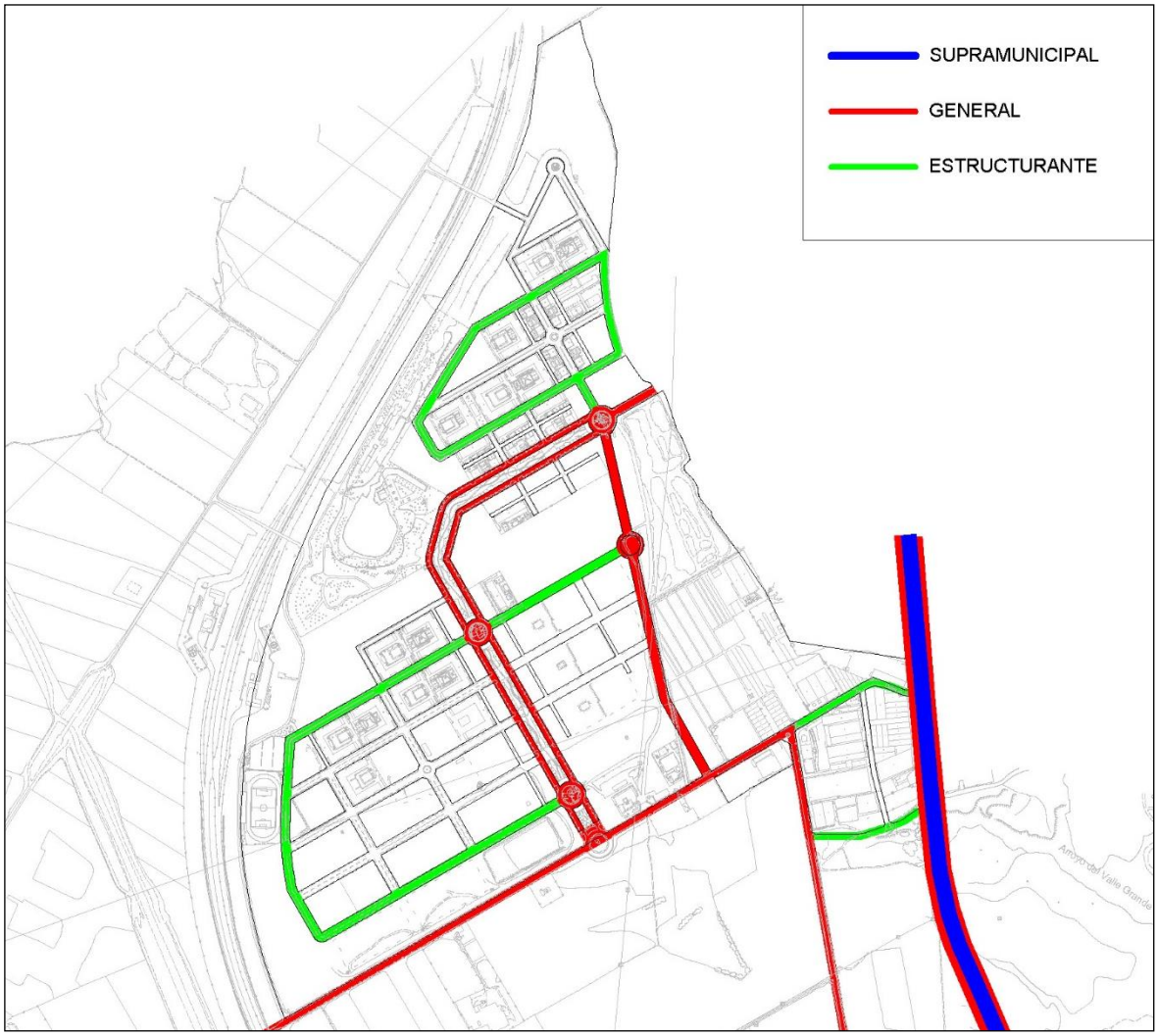
Urbanizado “ex novo” es el único barrio que cumple las exigencias de la legislación sobre accesibilidad con alguna excepción puntual que puede corregirse en la última fase de la urbanización.

Como vías de Sistema General, el Modelo califica las siguientes:

- Calle Francisco de Goya
- Calle Miguel Ángel
- Tramo de nueva apertura a través de la zona industrial
- Camino de Cienpozuelos y su conexión hacia el camino de Pontones.

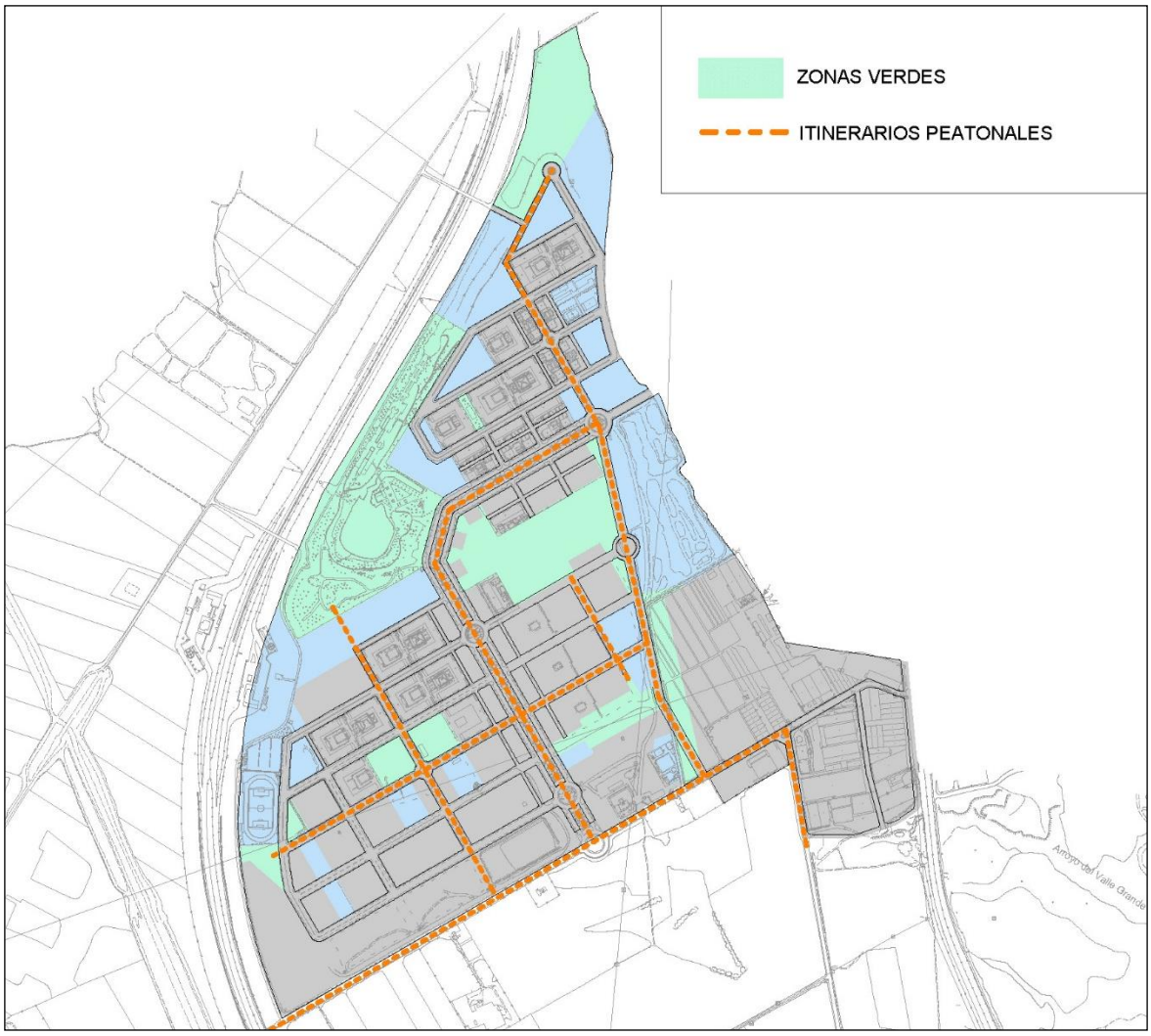
Como calle estructurante se incluye las Calles Miguel Ángel y Velázquez, que conforman un anillo con la calle Goya y al norte hay otro anillo formado por las Calles Zurbarán, Rembrandt y Van Gogh.

No hay calles que deban ser de prioridad peatonal, puesto que la anchura es suficiente en todos los casos para que haya itinerarios peatonales accesibles.



Esquema 22.
Jerarquía del viario del Quiñón.

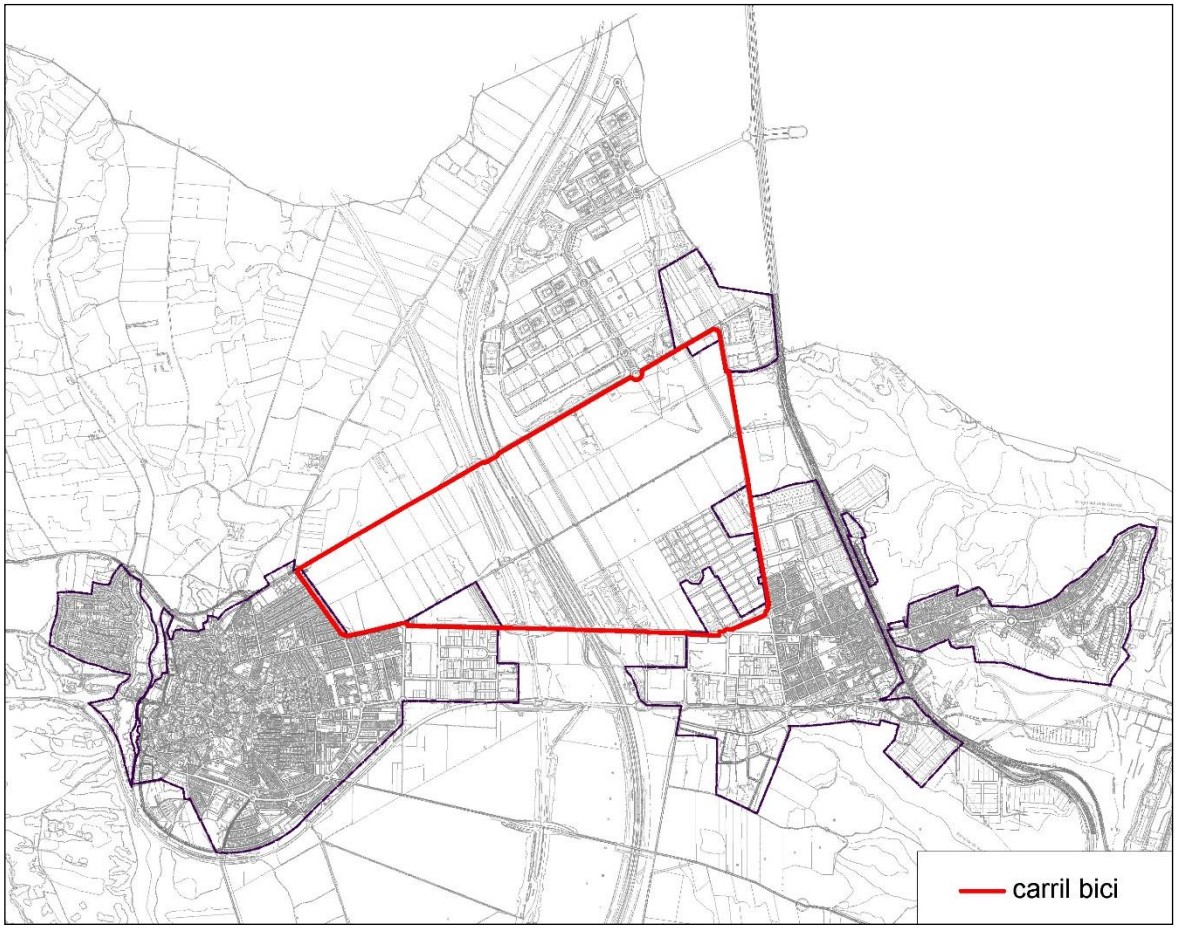
Aunque todas las calles, debido a su anchura, pueden ser de plataforma diferenciada para los distintos tipos de tráfico y son capaces de contener itinerarios peatonales, el POM prioriza como itinerarios peatonales la calle Sorolla prolongada hasta el Parque y las calle Tintoretto y José de Ribera junto con el bulevar central de la calle Goya y la Calle del Greco y, en sentido Este-Oeste, la calle Rafael. El camino de Cienpozuelos, y su conexión con el camino de Pontones, también suponen un itinerario peatonal.



Esquema 23.
Prioridad del viario e itinerarios peatonales de la zona industrial del Quiñón.

5. Carril-Bici Internúcleos

Dentro de las previsiones del Plan de Ordenación Municipal se recoge la ejecución de una red de carril bici que permitirá la comunicación entre las zonas de casco consolidado y los nuevos desarrollos previstos. El itinerario de esta red se recoge en el esquema que se incluye a continuación. A él deberán conectar, tanto los itinerarios de carril bici previstos en las calles de suelo urbano, de acuerdo con las secciones tipo de este estudio de movilidad, como los nuevos desarrollos, que deberán completarla, incorporando en su diseño los nuevos itinerarios para este tipo de movilidad no motorizada.



6. Secciones Viarias

6.1. Criterios generales

En la Ordenanza de accesibilidad se pormenorizan las directrices para la ejecución de las diferentes redes. Partiendo de su contenido se transcriben a continuación los criterios generales para las secciones viarias:

- Las vías supramunicipales se regulan por la Ley de Carreteras previendo, en el caso de travesías, una anchura mínima de 1,80 m en las aceras, para cuya obtención se sacrifican si es necesario las hileras de aparcamientos.
- Las vías de sistema general son siempre de plataforma diferenciada y la anchura exigible para la calzada de circulación será predominante sobre la existencia de aparcamientos, de manera que éstos se suprimirán si no se alcanza la anchura mínima de la primera, suponiendo, obviamente, que se cumple la anchura mínima de aceras (1,80 m).
- Las vías estructurantes son de plataforma diferenciada salvo que su anchura sea inferior a 7,10 m. en cuyo caso son de plataforma única.
- En calles de plataforma única se garantizará al menos un itinerario de anchura mínima de 1,80 m que se adosará generalmente a una de las alineaciones.
- En calles de plataforma única, en la margen opuesta al itinerario accesible se establecerá una protección mínima de 0,60 m, en la que se deberán resolver los accesos a portales, si es necesario en sentido paralelo a la fachada. Esta anchura de protección se elevará a 1,50 m en calles de plataformas diferenciadas, garantizando el acceso desde los portales al itinerario accesible (generalmente la acera opuesta, cuya anchura es de 1,80) m por itinerarios transversales igualmente accesibles y libres de obstáculos. Si esto no fuera posible ambas aceras serán de 1,80 m.
- Las vías con tráfico de transporte público tendrán una plataforma mínima de circulación de 4 m. y ambas aceras de ancho mínimo de 1,80 m. Si excepcionalmente, por la anchura de viario, se optara por la plataforma única, la franja de protección que no conforma el itinerario accesible tendrá un ancho mínimo de 1,50 m.
- Igualada la anchura mínima de 1,80 m. en ambas aceras y los aparcamientos en ambos márgenes, el exceso de anchura se distribuirá, en base a la funcionalidad de la vía, en ampliar calzada, ampliar aceras, ampliar los aparcamientos o, si así lo prevé el POM, en habilitar un carril de bicicletas.
- El arbolado cuando exista, se localizará en alcorques entre plazas de aparcamiento cuando la acera sea inferior a 2,80 m.
- Dado que no existen grandes tráficos peatonales no se prevén calles de tráfico exclusivo o predominante peatonal, excepto las de anchura igual o inferior a tres metros, teniendo en cuenta que se garantizan itinerarios accesibles en todas las calles. En cualquier caso, se plantea unos itinerarios peatonales con el objetivo de priorizar este modo de transporte frente al aparcamiento caso de existir excesos de anchura respecto a la sección de referencia.

6.2. Definición de tipos de secciones viarias

Como referencia para el diseño de calles el POM define un abanico de secciones viarias distinguiendo:

- Calles de plataforma única y calles de plataforma diferenciada

Y dentro de cada una de ellas:

- Calles de un sentido o dos sentidos de circulación
- Calles con una hilera de aparcamiento, dos hileras o ninguna.

Para cada tipo establece un arco compositivo en la sección con unos límites máximos y mínimos.

Para los polígonos industriales no se plantean calle de plataforma única y los arcos de medidas de la sección son diferentes de los de las zonas residenciales, precisamente por la especialización del tejido urbano en actividades productivas.

En los planos adjuntos al final del documento, se representan los doce tipos de sección considerados, que reenvían a los esquemas de secciones que igualmente se representan gráficamente.

Ver Planos AMAU. Anchura del viario y AMAU.2 Secciones viarias tipo.

6.3. Asignación de sección a cada una de las calles

En los planos adjuntos se especifica la sección propuesta para cada calle. En la medida en que la anchura del viario lo permite, se prioriza la opción de plataforma diferenciada en las calles estructurantes y de sistema general.

En las opciones de sección y para las calles de plataforma diferenciada se especifica la posibilidad de implantación de carril bici, entendiendo que en las de plataforma única el tráfico motorizado y no motorizado se desarrollan en plataforma compartida.

En las vías de anchura inferior a la mínima se plantea prioridad peatonal con paso ocasional de vehículos hacia garajes de residentes y vehículos de emergencia

Las calles de anchura inferior a tres metros son exclusivamente peatonales, con paso excepcional de vehículos de emergencia si la anchura lo posibilita.

7. La Accesibilidad del Tejido Urbano

(Ver planos AMAU.1 Anchuras de viario, AMAU.3 Pendientes y AMAU.4 Análisis de barreras urbanísticas)

7.1. Metodología seguida para el diagnóstico

Teniendo en cuenta que se trata de un documento de nivel municipal y con independencia de que en las fases de información urbanística de los Planes Especiales de Movilidad Accesible que deben desarrollar el POM, se lleve a cabo un análisis pormenorizado de los ámbitos correspondientes, en este documento se ha efectuado un diagnóstico general del cumplimiento de la normativa de accesibilidad en las diferentes calles de las distintas zonas morfológicamente diferentes del suelo urbano, referido a:

- Anchura total del viario
- Anchura de aceras (si o no menores de 1,80 m)
- Pendientes del viario y puntos o tramos que se califican de conflictivos por superar una pendiente del 6%
- Inexistencia o incumplimiento en la ejecución de vados de pasos de peatones o vados vehiculares
- Incumplimientos en la localización del mobiliario urbano, del arbolado y de las instalaciones (postes, señales...etc.)
- Aparcamientos para personas con movilidad reducida.

Antes de describir la metodología y el resultado detallado de la información recogida, hay que señalar que la conclusión general es el incumplimiento generalizado de la legislación de accesibilidad, por consiguiente, carece de sentido una enumeración de las diferentes vías para incluir como diagnóstico la palabra incumple.

Derivado de lo anterior, el costo de adaptación del tejido urbano a la normativa en el periodo de vigencia del POM supera cualquier posibilidad de financiación por parte del Ayuntamiento. Por esta razón desde este análisis se concluye que deben establecerse prioridades en un proceso de adaptación progresiva que, por otra parte, podrá encontrar resistencia por parte de la población, en la medida en que supone un cambio radical en las pautas de uso de la ciudad, con una priorización del transporte no motorizado y de costumbres arraigadas de aparcamiento del vehículo frente al acceso a la vivienda.

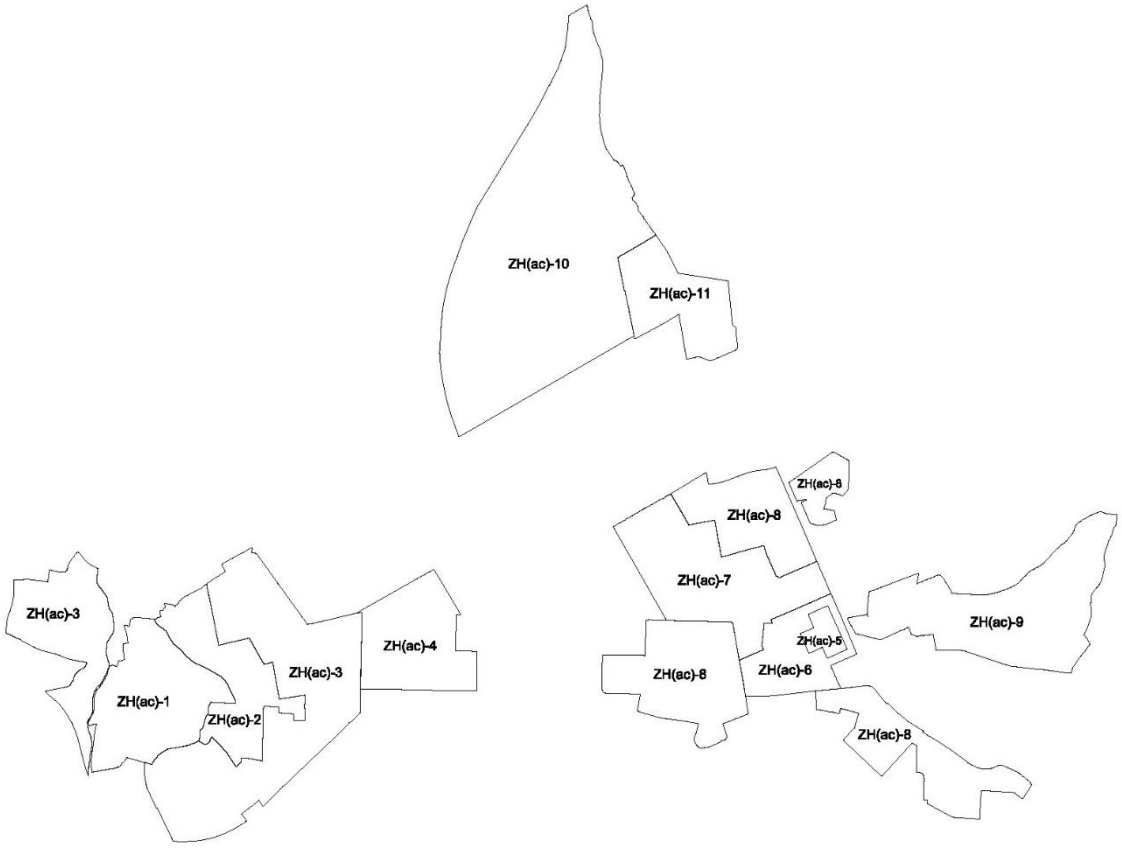
Se concluye también la necesidad de incluir una ordenanza de accesibilidad y una priorización de actuaciones, no tanto zonales como tipológicas, que deberá compatibilizarse con las posibilidades económicas municipales y que no se opone a una actuación por barrios previa la redacción de los correspondientes Planes Especiales.

La metodología seguida para el análisis se indica a continuación:

1. Delimitar mediante un muestreo general las zonas homogéneas en lo que se refiere al cumplimiento de la legislación de accesibilidad.
2. Comprobar la anchura de las aceras y las pendientes de las calles para realizar una primera clasificación de itinerarios accesibles y no accesibles.
3. Analizar pormenorizadamente los viarios en cada uno de los tipos de zonas tomando nota de los problemas encontrados referidos a vados de pasos de peatones (no existentes o mal ejecutados), disposición del mobiliario urbano, arbolado...etc.
4. Contrastar con los servicios técnicos municipales y el cuerpo de policía municipal para comprobar fehacientemente los criterios de localización y ubicación de los aparcamientos para personas de movilidad reducida puesto que en el análisis viario se ha localizado tan escasísimo número que no permite extraer conclusiones válidas respecto a su implantación actual.
5. Información sobre los criterios de adecuación existentes en el plan de acción municipal.

7.2. Zonas homogéneas en relación con la accesibilidad

Debido a la dispersión del tejido urbano existente en Seseña, se ha dividido el conjunto en 11 Zonas Homogéneas en relación con la accesibilidad. Algunas de ellas comparten resultados, pero, aun así, se ha creído necesario dividirlas para facilitar la comprensión detallada de los ámbitos.



7.3. Anchura del viario y pendientes

Anchura de viario

Se ha efectuado un inventario de la anchura del viario, representando gráficamente los diferentes intervalos de tamaño con objeto de asignar un tipo de sección, que tiene en cuenta también la función de la calle en la estructura urbana. Se representa para cada núcleo en los planos AMAU.1a, b y c Anchura del viario.

Pendientes

Se ha realizado un estudio de pendientes con el modelo digital del terreno MDT05 LIDAR obtenido del centro de descargas del Instituto Geográfico Nacional que queda reflejado en los planos adjuntos AMAU.3a, b y c. Las pendientes se han clasificado en los siguientes tramos: menores del 6%, del 6% al 8%, del 8% al 10% y mayores del 10%.

A continuación, se examinará por zonas, pero en general se observa que el área más problemática es la zona del casco antiguo de Seseña y algunas calles del SAU 11.

7.4. Análisis pormenorizado

7.4.1. Seseña

7.4.1.1. ZH-1- Casco antiguo de Seseña

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se pueden distinguir cuatro tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: las calles de plataforma única que se encuentran en el centro de la ciudad: Plza. Bayona, parte de la calle Ancha, comienzo de la calle Bajada del Salvador y calle Cristo cuyo pavimento está al mismo nivel pero la franja de color que distingue la zona peatonal de la de vehículos motorizados no cumple en su mayoría la distancia de 1,8 m y al no tener bolardos, los coches aparcados invaden la zona coloreada como peatonal; aquellas calles peatonalizadas como puede ser la calle Chinchón que sí constituye itinerario accesible por sus dimensiones; algunos tramos de calles principales que sí cuentan con aceras no menores de 1,8 m como serían parte de la calle de la Vega, Travesía de la Huerta y un tramo de la calle Illescas y, por último, el resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles. La solución al problema pasaría por convertir estas calles en vías de plataforma única.

Cabe mencionar que existen también aceras con pavimento en bastante mal estado o inexistentes, ejecutado después de un bordillo con pavimento tipo “calzada” con grietas y desniveles, incluso hay casos con “montañas” totalmente intransitables (como pueden ser algunos tramos en la calle Río Jarama, en la calle del Pilar, en la calle Ayuntamiento, calle la Huerta y en el norte de calle Comuneros). Este tipo de tramos suele coincidir con zonas o parcelas que no están construidas.

Pendientes de calles:

Tal y como se ha mencionado anteriormente está zona es una de las áreas más problemáticas en cuanto a pendientes se refiere. Como se puede observar en el plano correspondiente todo el entramado viario entre las calles Río Tajo, Comuneros, Dr. Fleming, del Pilar y Río Jarama tiene tramos de pendientes mayores de 6% e incluso se llega a tramos con pendientes mayores del 10%.

El resto de la zona, excepto algún caso puntual en la calle Asturias o en la calle, límite de zona, Algodor, no tiene problemas de pendientes excesivas, situándose en el tramo de 0-6%.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos y en aquellos en que están construidos se suelen encontrar mal ejecutados debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera es inferior a 1,8 m y son calles estrechas que no cuentan con aparcamientos señalizados y mucho menos disponen de “orejones”.

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que la anchura de las aceras es inferior a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

En el marco de una anchura de aceras inferior a 1,80 m, hay que señalar que aunque se encuentran generalmente libres de papeleras y bancos, se han encontrado los siguientes problemas:

- Farolas: las farolas que se encuentran en las fachadas respetan el itinerario peatonal, pero en aquellas pequeñas nuevas actuaciones que han dispuesto farolas en las aceras, éstas se han ubicado de manera que no se respeta el itinerario accesible.

- Señales verticales: en general mal ubicadas impidiendo el paso libre peatonal.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados muchos postes de estos tipos dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente, dispuestos en alguna esquina se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente.
- Bolardos: En general, el tipo de bolardo encontrado está colocado en el medio de la acera y como la acera no tiene 1,8 m, lógicamente no respetan el itinerario accesible.
- Arbolado: no existen calles arboladas, debido a sus dimensiones, excepto un tramo de la calle Amargura cuyos alcorques, al situarse en acera menor de 1,8 m, impiden el itinerario accesible libre de obstáculos.
- Hay que mencionar que existen elementos edificatorios que invaden parcial o totalmente las aceras. Normalmente escaleras de acceso a viviendas o a portales que salvan el desnivel existente entre la acera (inclinada) y el suelo residencial, que, en lugar de situarse en el interior de la parcela privada, se sitúan afuera, en la acera, interrumpiendo bruscamente el itinerario peatonal.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida:

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Uno de los aparcamientos de esta zona se encuentra bien señalizado, el resto no están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- Calle Cristo (a la altura del nº 19) – 1 plaza
- 1 plaza c/ Coruña nº 3
- 1 plaza c/ Estadio n° 4.
- 1 plaza c/ Coroneles nº 37.
- 1 plaza plza. de Boleta nº 6.
- 1 plaza c/ Murillo nº 17.
- 1 plaza c/ Cardenal Cisneros nº 8.
- 1 plaza plza. Bayona n° 9 (bien señalizado).
- 1 plaza c/ Chinchón nº 2.
- 1 plaza plza. de la Báscula.
- 1 plaza c/ Amargura n° 26.
- 1 plaza c/ Botica nº 9.
- 1 plaza ya acordada pendiente de instalar en la c/ Ayuntamiento nº 11
- 2 plazas ya acordadas pendientes de instalar en la Av. de Salvación nº 6.

7.4.1.2. ZH-2- Primer ensanche de Seseña.

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

En esta zona, siguen predominando las aceras inferiores a 1,8 m, aunque las aceras empieza a crecer el número de aceras de anchura no menor de 1,8 m.

Se distinguen dos tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: algunas aceras de calles principales que sí cuentan con aceras no menores de 1,8 m como sería: la acera sur de Calle Ciempozuelos, tramo en Calle Cristo, tramos en calle Seseña Nuevo, calle Don Juan González, casi todas las aceras de la calle Vega, tramos en calle Vereda Larga de la Laguna y en Timoteo rojas y la calle Isabel la Católica (esta última con bastante arbolado) y, por último, el resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles. Debido a la escasa anchura, de este último conjunto viario, la solución al problema pasaría por convertir estas calles en vías de plataforma única.

Pendientes de calles:

En esta zona predominan las pendientes entre el 0 y el 6%, exceptuando dos áreas, una al norte entre las calles Cristo y Comuneros, y otra en el centro entre las calles Vega, Algodor y Rosa tienen tramos de pendientes mayores de 6% llegando incluso a pendientes mayores del 10%.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos. En aquellos en que están construidos encontramos: vados mal ejecutados cerca de las parcelas dotacionales y/o de zonas verdes debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones y algunos vados bien ejecutados en la calle Vega y en la calle Isabel la Católica. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera suele ser inferior a 1,8 m y son calles estrechas que no cuentan con aparcamientos señalizados y mucho menos disponen de “orejones”.

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que las aceras son inferiores a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Recordemos que muchas son aceras inferiores a 1,8 m. Con este punto de partida, las aceras se encuentran libres de papeleras y bancos, pero no así de farolas, en contraste con lo que sucedían en la ZH-1.

- Farolas: Todas las farolas se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m al ser las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra.
- Señales verticales: en general mal ubicadas, sobre todo en las esquinas impidiendo el paso libre peatonal.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados muchos postes dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente. Las única zonas libre de postes son el área comprendido entre las calles Seseña Nuevo y Antonio Machado. Y parte del área comprendido entre calle Seseña Nuevo y Calle Ciempozuelos.
- Bolardos: En general, el tipo de bolardo encontrado está colocado en el medio de la acera (calle del Rey) y como la acera no tiene 1,8 m, lógicamente no respetan el itinerario accesible.
- Arbolado: Dependiendo de la zona de ensanche la disposición del arbolado varía. Se enumeran a continuación los tres casos de arbolado existente: calles con anchura suficiente para la ubicación del arbolado (como las calles Don Justo González, acera sur de calle Ciempozuelos o calle la Vega), calles con aceras no menores de 1,8 m. pero con alcorques que interrumpen el itinerario accesible aunque podría solucionarse colocando, en los alcorques, rejillas que cumplan con la legislación vigente (calle Isabel la Católica- cabe mencionar que hay algunos árboles con troncos de bastante diámetro) y calles menores de 1,8 m. que tienen arbolado (tramos de calle Ciempozuelos, tramo calle Campoamor, calle Gloria y las calles situadas en el área comprendida entre la calle Vega y Timoteo Rojas- calles Clavel, Sierra, Rosa, Juan XXIII y Calle Príncipe- zona con bastante arbolado).

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Ventorrillo nº 30.
- 1 plaza c/ Ventorrillo nº 14.
- 1 plaza c/ Lope de Vega nº 28.
- 1 plaza c/ Lope de Vega nº 38.
- 1 plaza c/ García Lorca nº 2.
- 1 plaza c/ Yeles nº 1.
- 1 plaza c/ Garna nº 6.
- 1 plaza c/ Real n° 3.
- 1 plaza ya acordada pendiente de instalar en la c/ Antonio Machado nº 1

7.4.1.3. ZH-3- Crecimientos residenciales desarrollados a partir de UEs y SAUs

En esta zona el resultado del análisis depende mucho de la unidad de ejecución o el sector que se ha desarrollado, hay sectores mejor ejecutados y otros que siguen teniendo bastantes temas a corregir.

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

La UE8 y el SAU3 tienen las aceras de anchura correcta (no menores de 1,8m)

La UE 6 tiene la mayoría de las calles solo con calzada, sin acera ni pavimento diferenciado.

Las UEs 3, 7 y 18 tienen aceras inferiores a 1,8 m (y tramos menores de 1,5 m).

El resto de UEs y SAUs (UEs 5, 9, 10, 14, 17, 19, 20, 22 y 42 SAUs 1, 4.1, 4.3, 4.2, 13, 14 y 30) parecen haberse ejecutado de acuerdo con la Legislación anterior puesto que casi la totalidad de las calles tiene anchuras no inferiores a 1,5 m, pero solo algunas son de anchuras no menores de 1,8 m (como pueden ser Avenida Rubén Darío, Calle Antonio Machado, Cuesta de la Reina, Juan Carlos I, calle Huerta, calle del quinto, calle del Himno o Av. del Futbol).

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, “orejones” etc.….; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Pendientes de calles:

Zona en la que predominan las pendientes entre el 0 y el 6%, exceptuando: tramos muy puntuales en el SAU 1 con pendientes entre el 6 y el 8% (se distinguen algunas pendientes superiores pero se encuentran en el límite dentro de las parcelas privadas) y en la calle los Álamos y sus zonas verdes colindantes que existen pequeños tramos mayores del 10%

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente existe mucha diferencia entre unos ámbitos y otros. Se distinguen sobre todo tres casos: aquel en que los vados existen y están bien ejecutados (SAUs 1, 13, 14, y 30 y UEs 3, 10, 14, 18, 19, 20 y 42); segundo caso, aquel en el que casi todos los vados existen y están bien ejecutados pero hay vados puntuales mal ejecutados (debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones) (UE 8 y SAUs 3 y 4.1) y, tercer caso, aquellos ámbitos (UEs 5, 6, 7, 9, 17, 22 y SAUs 4.2 y 4.3) en los que se encuentra un poco de todo, vados existentes bien ejecutados, inexistentes y vados mal ejecutados (debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones). En casi todos los casos, en la actualidad, se invade el itinerario transitable puesto que o la anchura de la acera es inferior a 1,8 m o la sección de la calle que no cuenta con aparcamientos señalizados ni disponen de “orejones”.

Vados vehiculares:

En esta zona sorprende que, aunque en general los vados vehiculares no coinciden con los vados peatonales, existen casos en que, si lo hacen, sobre todo en viviendas unifamiliares en esquina o mitad de hilera en las UEs 5, 7, 8, 10 y 17 y en los SAUs 3, 4.1, 13, 14 y 30 en los que el mismo vado vehicular es aprovechado para vado peatonal. Por otro lado, los vados vehiculares invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran libres de papeleras y bancos, pero no así de farolas, en contraste con lo que sucedían en la ZH-1.

- Farolas: prácticamente las farolas de todos los ámbitos (excepto la UE6, la UE8 y casi todas las del SAU3) se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m.
- Señales verticales: en general mal ubicadas (excepto en las UEs 5, 6, 8, 9, 18, 19 y 20 y los SAUs 1 y 3), no solo porque las aceras son inferiores a 1,8 m sino porque a veces su sitio no es el adecuado.
- Arbolado: Dependiendo de la zona de ensanche la disposición del arbolado varía. Se enumeran a continuación los tres casos de arbolado existente: ámbitos con anchura suficiente para la ubicación del arbolado (UE 5, 6 y SAU3 - los alcorques de este último disponen de rejilla), calles con aceras no menores de 1,8 m. pero con alcorques que interrumpen el itinerario accesible aunque podría solucionarse colocando, en los alcorques, rejillas que cumplan con la legislación vigente (UE 8), calles con aceras no menores de 1,8 m. pero con alcorques que interrumpen el itinerario accesible porque están en el medio de la acera, la solución pasaría por ampliar las aceras y colocar, en los alcorques, rejillas que cumplan con la legislación vigente (UE 42 y SAU 14 en Av. de Juan Carlos I, SAU 4.1 y 4.2 en Calle Rubén Darío y SAU1- en este último ámbito los alcorques están bien situados en los saliente de los aparcamientos, pero como las aceras son de 1,5m habría que ponerles rejilla cuando se ampliase la acera) y calles menores de 1,8 m. que tienen arbolado (SAU 4.1 en calle Jacinto Benavente, UE7 y SAU3 en la calle Cristóbal Colón).

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Los Barreros (a la altura del nº 6)
- 2 plazas c/ Rosalía de Castro (a la altura de los nº 2-4 y 9-11)
- 1 plaza c/ Los Barreros nº 3.
- 1 plaza Av. del Campo de Fútbol, esquina con c/ Campeones.
- 1 plaza c/ Himno nº 57.
- 1 plaza c/ Himno en el aparcamiento de la Escuela Infantil
- 1 plaza c/ Almena nº 39.
- 1 plaza c/ Fermín Martín Carrillo nº 67.
- 1 plaza c/ Padre Cesáreo nº 66.
- 1 plaza c/ Filomena Contreras Fernández nº 8.
- 1 plaza c/ Filomena Contreras Fernández nº 49.
- 1 plaza c/ Miguel Unamuno nº 22.
- 2 plazas c/ Santa María nº 9.
- 1 plaza c/ Seseña Nuevo, centro médico, 2 plazas.
- 1 plaza c/ Seseña Nuevo nº 28.
- 1 plaza c/ Seseña Nuevo n° 13.
- 2 plazas c/ Seseña Nuevo n° 13, aparcamiento.
- 1 plaza c/ Ciempozuelos nº3 aparcamiento supermercado.
- 1 plaza c/ Barreros nº 5.

- 1 plaza c/ Huerta nº 91.
- 1 plaza c/ Huerta nº1, dentro del campo de fútbol.
- 1 plaza c/ Miguel Hernández nº 14.
- 1 plaza c/ Dámaso Alonso nº 5.
- 1 plaza c/ Rosalía de Castro nº 1.
- 1 plaza c/ Rosalía de Castro nº 8.
- 2 plazas c/ Blasco Ibáñez nº 33.
- 1 plaza c/ Juan Carlos nº 1A
- 1 plaza c/ Príncipe de Asturias nº 22.

7.4.1.4. ZH-4 Crecimientos industriales.

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se distinguen dos tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: algunos tramos de aceras que sí son no menores de 1,8 m como sería: Tramos de calle Seseña Nueva, Calle de la Cebada y Los girasoles y, resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles.

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, "orejones" etc.…; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Cabe mencionar que algunas industrias se encuentran pegadas a las carreteras sin calles interiores, y en ellas no existen prácticamente aceras por lo que el análisis se reduce casi exclusivamente a las pendientes de las calles.

Pendientes de calles:

Como se puede observar en el plano correspondiente, en esta zona no existen problemas de pendientes excesivas. No existen calles con pendiente superior al 6%

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos. En aquellos en que están construidos encontramos en general vados mal ejecutados debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera suele ser inferior a 1,8 m y son calles industriales que no cuentan con aparcamientos señalizados ni "orejones".

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales porque estos son prácticamente inexistentes, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que la mayoría de las aceras son inferiores a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran prácticamente libres de papeleras, bancos y señales, pero no así de farolas.

- Farolas: Todas las farolas se encuentran mal disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m al ser las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados algunos postes puntuales dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente.

- Arbolado: Es una zona industrial en la que no existe, en general, arbolado.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

No se han encontrado.

7.4.2. Seseña Nuevo

7.4.2.1. ZH-5- Casco antiguo de Seseña Nuevo

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se distinguen dos tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: calles que sí cuentan con aceras no menores de 1,8 m como serían la calle de las Amapolas, calle de la Carretera, Calle de la Granja, calle Madrid, calle Aranjuez, calle Grande, acera sur de la calle Lepanto y acera sur de la calle de los Olivos y, por último, el resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles. La solución al problema pasaría por convertir estas calles en vías de plataforma única.

Pendientes de calles:

Como se puede observar en el plano correspondiente, en esta zona no existen problemas de pendientes excesivas. No existen calles con pendiente superior al 6%

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos y en aquellos en que están construidos se suelen encontrar mal ejecutados debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera es inferior a 1,8 m y son calles estrechas que no cuentan con aparcamientos señalizados y mucho menos disponen de “orejones”.

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que la anchura muchas de las aceras es inferior a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Hay que señalar que en general se encuentran libres de papeleras, bancos (excepto en calle Lepanto y calle de las Amapolas que existen dos bancos pegados a la alineación) y farolas (excepto dos farolas en la calle Lepanto). Se han encontrado los siguientes problemas:

- Señales verticales: existe alguna señal que, puntualmente, aunque está bien ubicada, parece no respetar la altura mínima de 2,20 m.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados algunos postes de estos tipos dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera.
- Arbolado: existen árboles en medio de la acera en las siguientes calles de aceras no menores de 1,8 m.: Calle Grande, Calle Aranjuez, Calle Carretera y Calle la Granja.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida:

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Santos nº 2.
- 1 plaza c/ Carretera nº 10.
- 1 plaza c/ Grande nº 6.

7.4.2.2. ZH-6- Primer ensanche de Seseña Nuevo.

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se distinguen tres tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: por un lado existen ya bastantes aceras no menores de 1,8 m como sería: calle Miraflores, Madrid, las Salinas, Amapolas, tramo de acera norte de Lepanto, tramos de calle Rocinante, Camino de los Pontones, acera sur de la calle Barataria, acera norte de la calle la Granja, calle Aranjuez, de las Ventas, acera este de calle Tembleque y algunas calles entre los bloques multifamiliares situados en el área comprendida entre la calle Lavadero y la calle la Granja; aquellas calles peatonalizadas como puede ser un tramo de la calle de las Ventas o algunas calles entre los bloques multifamiliares situados en el área comprendida entre la calle Lavadero y la calle la Granja que sí constituye itinerario accesible por sus dimensiones; y, por último, el resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles. La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, “orejones” etc.….; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese (como la calle del Toboso), convertirlas en vías de plataforma única.

Cabe mencionar que la acera sur de la calle Lavadero se encuentra en bastante mal estado, con acera sin pavimentar. Este tipo tramos coincide con una o parcelas que no están construidas.

Pendientes de calles:

En todas las calles las pendientes se sitúan entre el 0 y el 6%, exceptuando un tramo de la calle del Toboso que alcanza puntualmente una pendiente superior.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos. En aquellos casos que están construidos están mal ejecutados debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que son calles que no cuentan con aparcamientos señalizados y mucho menos disponen de “orejones”.

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales (porque estos son prácticamente inexistentes), invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran libres de papeleras y bancos (excepto 2 en la calle Escudero, 1 en calle Don Quijote y 1 en la calle Amapolas), pero no así de farolas, en contraste con lo que sucedían en la ZH-5.

- Farolas: Casi todas las farolas se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m en las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra y mal situadas, incluso en aceras no menores de 1,8. Cortando el itinerario accesible (como por ejemplo en calle la Granja y de las Ventas)
- Señales verticales: existe algunas mal ubicadas.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados dos áreas con postes dispuestos en mitad de la acera: zona sur cerca de la antigua UE44, y área comprendida entre las calles Salinas y Levanta (zona más antigua). La mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente. Las únicas zonas libre de postes son el área comprendido entre las calles Seseña Nuevo y Antonio Machado. Y parte del área comprendido entre calle Seseña Nuevo y Calle Ciempozuelos.
- Arbolado: solo existen árboles en la calle Lavadero en la acera que se encuentra en mal estado.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Miraflores (a la altura del nº 37)
- 1 plaza c/ Granja nº 14.
- 6 plazas en el estacionamiento de la casa de la cultura.
- 1 plaza c/ Salinas, esquina con c/ Begoña.
- 1 plaza c/ Amapolas nº 11.
- 1 plaza c/ Amapolas nº 3.
- 1 plaza c/ Begoña nº 11.

7.4.2.3. ZH-7- Crecimientos residenciales desarrollados a partir de UEs y SAUs

En esta zona el resultado del análisis depende mucho de la unidad de ejecución o el sector que se ha desarrollado, hay sectores mejor ejecutados y otros que siguen teniendo bastantes temas a corregir.

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

SAU 23: se distinguen tres tipos de aceras: la mayoría de las aceras de anchura correcta (no menores de 1,8m), alguna acera menor de 1,8m (calles 20, 21 y parte de calle 6) y calles de plataforma única que, excepto la 15 y la 16, tiene cambio de textura pero de 1,5 m.

En el conjunto del resto de SAUs y UEs (SAUs 5, 6.1 y 6.3 y UEs 29) las calles se encuentran divididas más o menos al 70-30% (ver plano correspondiente) entre aquellas cuyas aceras son no menores de 1,8 m y aquellas cuyas aceras no se pueden considerar itinerarios accesibles por ser menores de 1,8 m, algunas de las cuales parecen haber sido ejecutadas con la legislación anterior puesto que no son menores de 1,5 m.

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, “orejones” etc…..; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Pendientes de calles:

Como se puede observar en el plano correspondiente esta zona no presenta problemas de pendientes excesivas, no existiendo pendientes superiores al 6%.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente existen tres casos: SAU 23 en el que los vados existen y están bien ejecutados; UE 29, aquel en el que casi todos los vados existen y están bien ejecutados pero hay vados puntuales mal ejecutados (debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones) o inexistentes y, tercer caso, resto de ámbitos (SAU 5, 6.1 y 6.3) en los que en general los vados son inexistentes. En casi todos los casos (excepto el SAU 23), en la actualidad, se invade el itinerario transitable puesto que o la anchura de la acera es inferior a 1,8 m o la sección de la calle que no cuenta con aparcamientos señalizados ni disponen de "orejones".

Vados vehiculares:

Excepto un caso puntual en la calle Orquídeas, en general los vados vehiculares no coinciden con los vados peatonales. Por otro lado los vados vehiculares invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Al igual que en la ZH precedente, las aceras se encuentran libres de papeleras y bancos, pero no así de farolas, en contraste con lo que sucedía en la ZH-5.

- Farolas: Prácticamente todas las farolas se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m en las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra y mal situadas, incluso en aceras no menores de 1,8, cortando el itinerario accesible (ver plano correspondiente).
- Señales verticales: en el SAU 23 se encuentran bien ubicadas y en el resto de ámbitos (SAUs 5, 6.1 y 6.3 y UE 29) las señales se encuentran mal ubicadas.
- Postes de luz y/o teléfono: no existen a excepción de 2 postes uno de hormigón y otro de madera situados en la calle las Salinas.
- Arbolado: solo existen árboles en medio del camino de los Pontones en acera no menor de 1,8 m pero impidiendo, por su ubicación, el itinerario accesible.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Lanzas nº 8.
- 1 plaza c/ Jacintos nº 20.
- 1 plaza c/ Lirios nº 8.
- 4 plazas en el estacionamiento frente al centro de salud.
- 1 plaza c/ Brisa, dentro del centro de salud.
- 1 plaza c/ Salinas nº 37.
- 1 plaza ya acordada pendiente de instalar en la c/ Jazmines nº 2

7.4.2.4. ZH-8 Crecimientos industriales Seseña Nuevo

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se distinguen tres tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: algunos tramos de aceras que sí son no menores de 1,8 m como sería: Camino de Seseña Nuevo, Calle Camino de los Pontones, Trv. del Álamo y Jiménez Díaz, tramos en Trv. de Illescas, calles Industria, Agricultura, calle sur de la EU24, calles del SAU 8, 12 y UE 27 y tramos de calles del SAU 33); resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles y, por último, calles cuyo estado es bastante malo como pueden ser tramos de la Trv. de la Marga y de la Trv. de Illescas. Este tipo de tramos suele coincidir con zonas o parcelas cuyo desarrollo no está consolidado.

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, "orejones" etc.…; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Cabe mencionar que algunas industrias se encuentran pegadas a las carreteras sin calles interiores, y en ellas no existen prácticamente aceras por lo que el análisis se reduce casi exclusivamente a las pendientes de las calles.

Pendientes de calles:

En la mayoría de las calles las pendientes se sitúan entre el 0 y el 6%, exceptuando: una calle de la UE 28 y un tramo de la calle Industria que pertenece al talud de las parcelas colindantes y cuyas pendientes aparecen como mayores del 10%.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos. En aquellos en que están construidos encontramos en general vados mal ejecutados debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. Existen excepciones de algunos vados bien ejecutados en la zona comprendida entre la Radial 4 y el Camino de los Pontones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera suele ser inferior a 1,8 m y son calles industriales que no cuentan con aparcamientos señalizados ni "orejones".

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales porque estos son prácticamente inexistentes, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que la mayoría de las aceras son inferiores a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran prácticamente libres de papeleras, bancos y señales, pero no así de farolas.

- Farolas: Todas las farolas se encuentran mal ubicadas (excepto zona del SAU 8, 12 y UE 27) disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m al ser las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados algunos postes puntuales dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente.
- Arbolado: Es una zona industrial en la que no existe, en general, arbolado.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

No se han encontrado.

7.4.3. Vallegrande

7.4.3.1. ZH- 9- Vallegrande

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

En el conjunto de SAUs y UEs (SAU 9 y 11 UE 32, 44, 45) las calles se encuentran divididas más o menos al 70-30% (ver plano correspondiente) entre aquellas cuyas aceras son no menores de 1,8 m y aquellas cuyas aceras no se pueden considerar itinerarios accesibles por ser menores de 1,8 m, algunas de las cuales parecen haber sido ejecutadas con la legislación anterior puesto que no son menores de 1,5 m.

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, "orejones" etc.…; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Pendientes de calles:

Como se puede observar en el plano correspondiente esta zona no presenta problemas de pendientes excesivas, no existiendo pendientes superiores al 6% a excepción de algunas calles situadas en el SAU 11 que alcanzan pendientes del 8% (llegando a picos del 10%).

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos y en aquellos en que están construidos se suelen encontrar mal ejecutados (debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones). En casi todos los casos en la actualidad, se invade el itinerario transitable puesto que o la anchura de la acera es inferior a 1,8 m o la sección de la calle que no cuenta con aparcamientos señalizados ni disponen de "orejones".

Vados vehiculares:

En general los vados vehiculares no coinciden con los vados peatonales. Por otro lado los vados vehiculares invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran libres de papeleras y bancos, pero no así de farolas, en contraste con lo que sucedía en la ZH-5.

- Farolas: Prácticamente todas las farolas se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m en las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra y mal situadas, incluso en aceras no menores de 1,8, cortando el itinerario accesible (ver plano correspondiente).
- Señales verticales: el SAU 11 no tiene prácticamente señales verticales y en el resto de ámbitos (SAUs 9 UEs 32, 44 y 45) las señales se encuentran mal ubicadas.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza Av. del Valle nº 16.
- 1 plaza Av. del Valle nº 30.
- 1 plaza en el colegio público Gloria Fuertes, junto a cada una de sus puertas principales.
- 1 plaza c/ Gran Canaria nº 14.

7.4.4. El Quiñón

7.4.4.1. ZH-10 Zona residencial del Quiñón

Con excepción de la falta de aparcamientos para personas con movilidad reducida señalizados, árboles con alcorques que interrumpen el ancho mínimo del itinerario accesible y necesitarían rejillas que cumplan con la legislación vigente y, muy puntualmente, algún vado inexistente o mal ejecutado por falta de textura, no existen incumplimientos.

Nota- La inclinación de las zonas que aparecen resaltadas en el plano de pendientes es debido a que las parcelas privadas y su entorno próximo están en obras, no a que el nivel base del vial vaya variando.

7.4.4.2. ZH- 11 Zona Industrial del Quiñón

1. Anchuras de aceras y pendientes de calles

Anchura de las aceras:

Se distinguen tres tipos de tratamientos o dimensiones de aceras actuales: algunos tramos de aceras que sí son no menores de 1,8 m como sería el Camino Ciempozuelos; resto de las calles cuyas aceras en su mayoría son menores de 1,8 m, por lo que no se podrían clasificar sus correspondientes itinerarios como accesibles y, por último, calles cuyo estado es bastante malo como pueden la calle que forma el límite sur de la UE 26. Este tipo de tramos suele coincidir con zonas o parcelas cuyo desarrollo no está consolidado.

La solución al problema pasaría por: aquellas calles cuya anchura lo permitiese (la mayoría), modificar la sección de manera que se ampliasen las aceras y se dispusiesen las plazas de aparcamientos, “orejones” etc.….; y aquellas cuya anchura total no lo permitiese, convertirlas en vías de plataforma única.

Cabe mencionar que algunas industrias se encuentran pegadas a las carreteras sin calles interiores, y en ellas no existen prácticamente aceras por lo que el análisis se reduce casi exclusivamente a las pendientes de las calles.

Pendientes de calles:

Como se puede observar en el plano correspondiente esta zona no presenta problemas de pendientes excesivas, no existiendo pendientes superiores al 6%.

2. Elementos de urbanización y mobiliario urbano

Vados de pasos de peatones:

Como se puede observar en el plano correspondiente, los vados de peatones no existen en la mayoría de los casos y alguno que está construido se encuentra mal ejecutado debido casi siempre a la falta de pavimento táctil diferenciado, a un rebaje insuficiente y/o a una elevación del paso de peatones mal ejecutada puesto que la conexión de la elevación con la acera es muy estrecha, no cumple el 1,8 m de anchura y además tiene una separación entre la acera y el propio paso de peatones. En todos los casos es bastante complicado, en la actualidad, no invadir el itinerario transitable puesto que la anchura de la acera suele ser inferior a 1,8 m y son calles industriales que no cuentan con aparcamientos señalizados ni “orejones”.

Vados vehiculares:

Los vados vehiculares, aunque no coinciden con los vados peatonales, invaden en todos los casos el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible (puesto que la mayoría de las aceras son inferiores a 1,8 m) alterando las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales.

Disposición de mobiliario urbano y arbolado:

Las aceras se encuentran prácticamente libres de papeleras, bancos y señales, pero no así de farolas.

- Farolas: Todas las farolas se encuentran mal ubicadas disponiéndose o bien en medio de la acera o bien en su extremo exterior que se sitúa a menos de 1,8 m al ser las aceras de una dimensión inferior a dicha cifra.
- Postes de luz y/o teléfono: Se han localizados algunos postes puntuales dispuestos en mitad de la acera (quedan recogidos en el plano correspondiente), la mayoría son construcciones de madera (ubicación más temporal) pero, ocasionalmente se encuentran construcciones de hormigón, con carácter más permanente.
- Arbolado: Es una zona industrial en la que no existe, en general, arbolado.

3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida

Los únicos aparcamientos de este tipo son aquellos que se han dispuesto por petición expresa del usuario, no existen aparcamientos por cumplimiento de reservas según el número total de aparcamientos en viario.

Ninguno de los aparcamientos de esta zona están debidamente señalizados (entendiendo la señalización adecuada aquella acorde con la legislación vigente tanto horizontal como verticalmente)

Listado de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida:

- 1 plaza c/ Greco nº 4.
- 1 plaza c/ Greco nº 6
- 1 plaza c/ Francisco de Goya con Greco, junto a la rotonda.
- 1 plaza c/ Tiziano nº 6.
- 3 plazas c/ Bosco, frente al Colegio público Karol Wojtyla.
- 8 plazas en el estacionamiento del campo de futbol del Quiñón.
- 2 plazas ya acordadas pendientes de instalar en el consultorio médico del Quiñón.
- 1 plaza ya acordada pendiente de instalar en la c/ Claudio Coello con el Bosco

8. Directrices para la Programación

Tal como se ha puesto de manifiesto al principio de este capítulo, es absolutamente inviable, desde un punto de vista económico adaptar el tejido urbano de Seseña a la normativa actual sobre accesibilidad en el periodo de vigencia del POM. Por otra parte, la tipología predominante de vivienda, unifamiliar con garaje individual, y su disposición en largas hileras, que alcanzan en ocasiones longitudes ininterrumpidas de más de trescientos metros, convierten las calles en ejes monofuncionales de acceso del vehículo privado a la sucesión de garajes, sin ninguna pretensión de que se integren en itinerarios ciudadanos por aceras que, por otra parte, en su estado actual resultan absolutamente incómodas debido a la sucesión interminable de vados vehiculares. Esta circunstancia obliga a seleccionar cuidadosamente las acciones a acometer y a hacerlo de manera que se generen ámbitos espaciales homogéneos que puedan servir de referencia para cambiar unas pautas de comportamiento en la población que derivan de una hipervaloración del transporte en vehículo privado, como lo puso de manifiesto la encuesta realizada para el POM, y del aparcamiento junto a la puerta de la vivienda. En este sentido, el POM recomienda comenzar por la rehabilitación del tejido urbano de los núcleos primitivos. Tanto en Seseña como en Seseña Nuevo, los cascos origen del núcleo poseen calles muy estrechas que hacen prácticamente imposible el aparcamiento permanente en el viario, con lo que la oposición vecinal a la transformación del tejido urbano será menor. En el caso de Seseña, se ha contemplado la posibilidad de permeabilización de las grandes manzanas. La fuerte revalorización del casco que ello supondrá permitirá irradiar hacia el entorno las nuevas pautas del uso del espacio urbano, que se deben canalizar por los itinerarios que conducen a las dotaciones y zonas verdes públicas y a las paradas de los autobuses. En cualquier caso, se priorizará la franja central Este-Oeste y los cuadrante NE y SE, en los que se sitúan las dotaciones y se localizan las actividades comerciales.

Simultáneamente, debe ir lanzándose la idea de construcción de aparcamientos de residentes y, en alguna de sus plantas, puede ser también disuasorios para el acceso a instituciones centrales como el Ayuntamiento y la potenciación de plazas en exceso en las zonas colindantes con destino a las viviendas del casco en las que se exima de la reserva de plazas por exigencias de su rehabilitación. El POM sugiere cuatro ubicaciones en Seseña: Calle Ancha con el acceso en la plaza de la Fuente Vieja, Calle de La Vega, en el tramo más próximo al casco, en la UE-15 utilizando para el acceso, si es necesario, la zona verde pública de la antigua UE-17, compatibilizado con el papel de itinerario peatonal que el POM le asigna y el patio del Colegio Público Gabriel Uriarte. En Seseña Nuevo sugiere un aparcamiento bajo el actual ferial.

De forma paralela, deben habilitarse itinerarios accesibles en las calles cuya achura lo permite sin necesidad de plataforma única, ampliándolos en tramos puntuales para el acceso a dotaciones concretas.

Finalmente, no debe efectuarse ninguna operación de solado de aceras sin acercarse a la sección propuesta por el POM, en función del ancho de la calle y la normativa aplicable incluida la Ordenanza de Accesibilidad.

Para cualquier actuación en edificios públicos, en el tejido urbano y los espacios públicos, incluida la colocación del mobiliario urbano y elementos de infraestructura y jardinería, deberá cumplirse lo dispuesto en la legislación vigente y en la Ordenanza de Accesibilidad de POM, copia de la cual se adjunta en anexo para facilitar la lectura de este documento.

En cualquier caso, en el estudio económico se efectúa un cálculo del costo de la adaptación. Como resulta evidente alcanza una cuantía absolutamente imposible de soportar por la hacienda municipal, si se pretende transformar/adaptar la totalidad del tejido urbano. Ello significa que, en función de las posibilidades reales y de las prioridades que ponga de manifiesto la participación ciudadana, coherentes con el modelo territorial del POM, el Ayuntamiento deberá establecer prioridades. Desde el análisis de la viabilidad del POM, se propone una inversión anual de 200.000 € que supone abordar las transformaciones más urgentes, en especial los itinerarios peatonales, tanto en plataforma única como en plataforma diferenciada. Corresponderá a los PEMAS, determinar la conveniencia de la adaptación de una sola de las aceras, como primera fase hacia la consolidación de la estructura de itinerarios peatonales propuesta. Todo ello en el contexto del convencimiento de que corresponde al Ayuntamiento ajustar la cuantía de la inversión para compatibilizarla con el resto de los compromisos que las necesidades de la población imponen a la política municipal.

Para el cálculo se ha diferenciado, con el resultado superficial que se indica, las siguientes situaciones:

Itinerarios accesibles peatonales estructurantes.-

Calles peatonales, 5.817,72, en su totalidad en Seseña

Calles de plataforma única, que requieren repavimentación y relocalización de farolas y mobiliario urbano:

Seseña. 100.814,80 m^2s

Seseña Nuevo 18.495,13 m^2s

Vallegrande 497,27 m^2s

Calles de plataforma diferenciada que requieren adaptación de aceras, vados y mobiliario urbano (incluidas farolas). La adaptación se requeriría en un tercio de su superficie por término medio.

Seseña. 266.935,67 m^2s

Seseña Nuevo 367.188,05 m^2s

Vallegrande 74.054.27 m^2s

Calles que recolocación de mobiliario urbano (especialmente farolas) y ejecución o adaptación de vados.

Barrio del Castillo 4546,74 m2

Para evaluar el costo se han utilizado los siguientes módulos de cosoto de ejecución material:

m^2 de reconversión de calle a plataforma única 40 €/m^2

m^2 de adaptación de la sección en calles de plataforma diferenciada (anchura de aceras, vados, farolas, orejones, plazas de vehículos para personas con movilidad reducida...etc 12 €/m^2 (teniendo en cuenta que se aplica sobre la totalidad de la calle)

m^2 de adaptación de mobiliario, vados y farolas 7€/m^2 (teniendo en cuenta que se aplica sobre la totalidad de la calle)

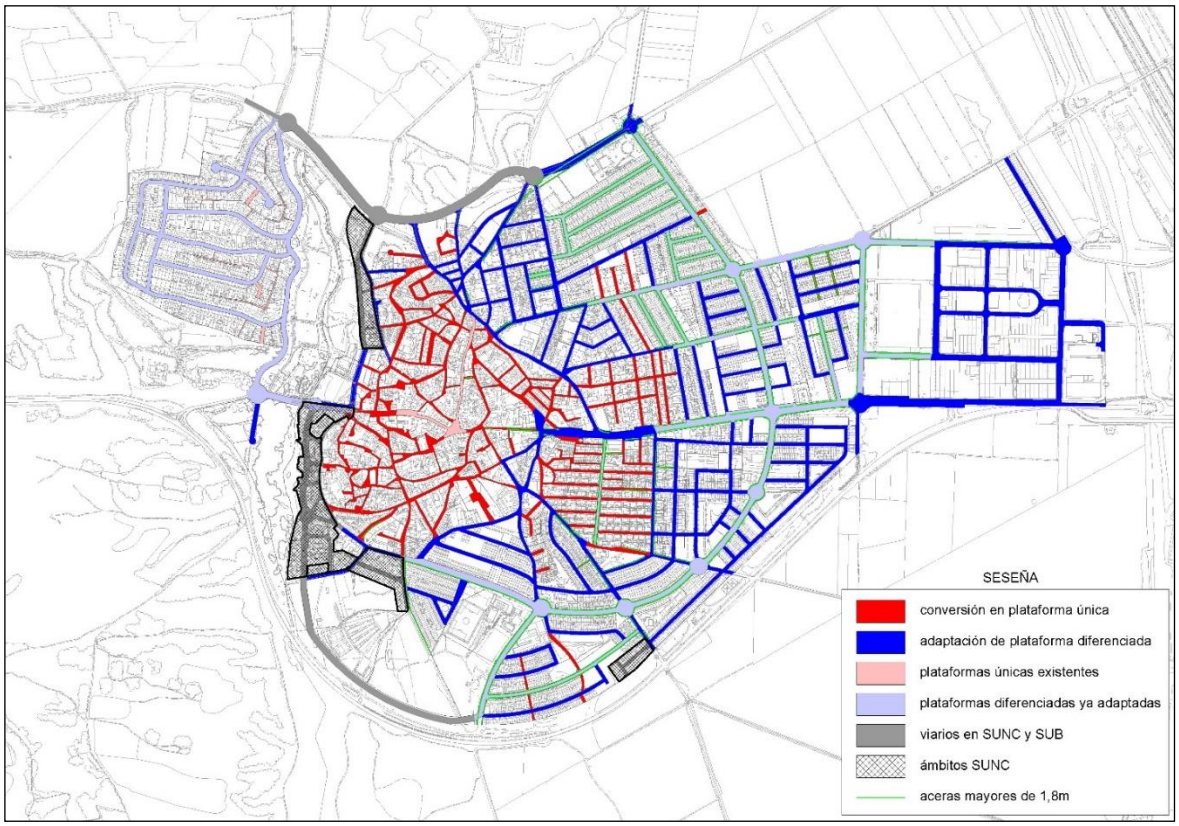
La aplicación de los módulos anteriores a las cifras indicadas supone, un total de 13.523.132,68 €, distribuidos como sigue:

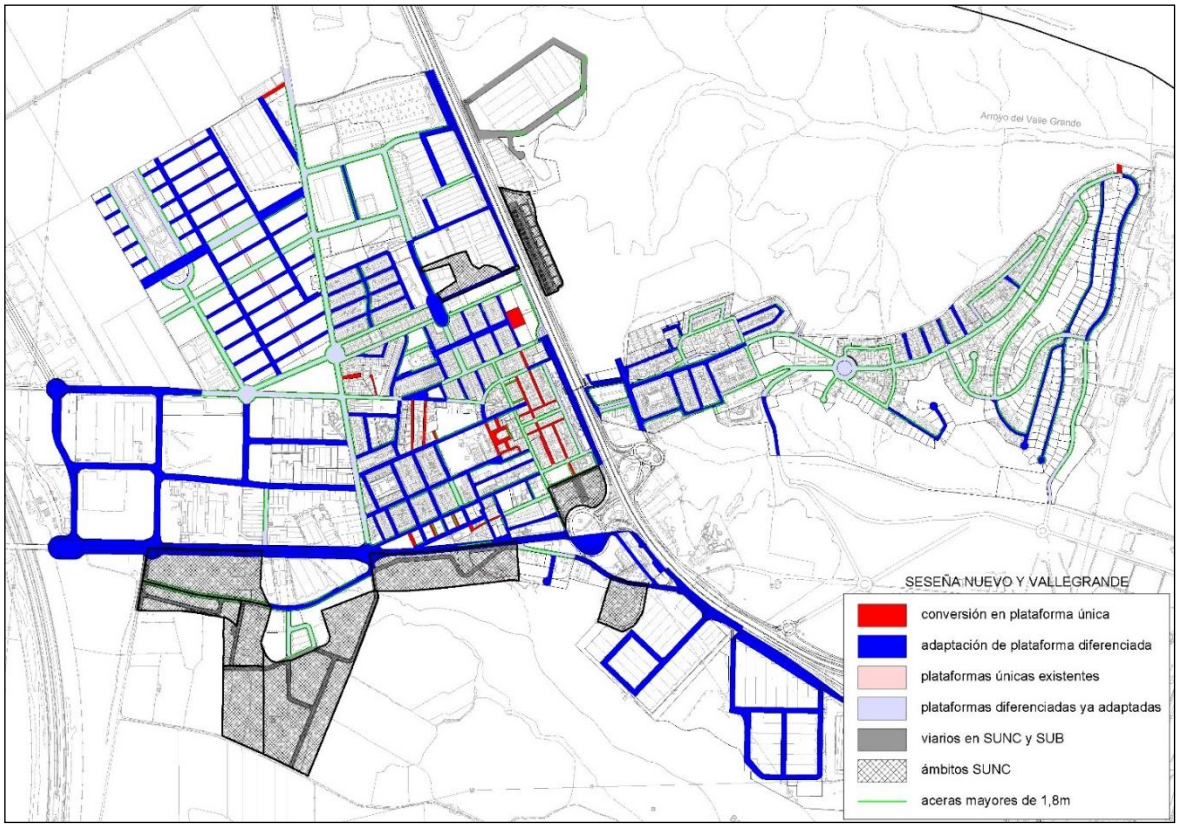
Calles peatonales 232.708,8 €

Reconversión a calles de plataforma única. 4.792.288 €

Adaptación en calles de plataforma diferenciada. 8.498.135,88 €

Una inversión de 200.000€ anuales supone la adaptación del 20 % de las calles de la ciudad en el periodo de doce años de vigencia del POM, lo que pone de manifiesto el largo periodo de tiempo requerido para la adaptación de la totalidad del tejido urbano de la ciudad. Obviamente, deben priorizarse las situaciones mas graves, los tejidos residenciales y los itinerarios estructurantes.


SESEÑA
conversión en plataforma única
adaptación de plataforma diferenciada
plataformas únicas existentes
plataformas diferenciadas ya adaptadas
viarios en SUNC y SUB
ámbitos SUNC
aceras mayores de 1,8m


Arroyo del Valle Grande
SESEÑA NUEVO Y VALLEGRANDE
conversión en plataforma única
adaptación de plataforma diferenciada
plataformas únicas existentes
plataformas diferenciadas ya adaptadas
viarios en SUNC y SUB
ámbitos SUNC
aceras mayores de 1,8m

ANEXO. ORDENANZA DE ACCESIBILIDAD

Ordenanza de Accesibilidad

Capítulo 1. Determinaciones Generales

Artículo 1.- Legislación Aplicable

Será de aplicación la normativa vigente que en el momento de redactarse el Plan de Ordenación es la siguiente:

- Ley 7/2014 de 13 de noviembre de Garantías de los Derechos de las Personas con Discapacidad en Castilla-La Mancha
- *Ley 8/2013 de 26 de junio de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas*
- *RDL 1/2013 de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.*
- *Real Decreto 1276/2011 de 16 de septiembre de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.*
- *Ley 26/2011 de 1 de agosto de adaptación normativa a la Convención internacional sobre derechos de las personas con discapacidad.*
- *RD 505/2007 de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones.*
- *Orden 561/2010/VIV, de 1 de febrero, por el que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y o discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados (Orden VIV).*
- *RD 173/2010 de 19 de febrero por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad (CTE).*
- *Ley 8/2013 de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas Ley RRR).*
- *Ley 1/1994 de 24 de mayo, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras en Castilla La Mancha (Ley ACC).*
- *Decreto 158/1997 de 2 de diciembre (Código ACC). Código de Accesibilidad de Castilla-La Mancha que la desarrolla.*

En los artículos siguientes se reseñan las determinaciones de mayor incidencia en el tejido y la estructura urbana que se incluyen en la legislación anteriormente mencionada que deberán ser sustituidas en caso de derogación de alguno de los textos legislativos por las que incluya el nuevo texto legal.

Capítulo 2. Determinaciones sobre Edificación

Artículo 2.- Accesibilidad en Edificios de Uso Público

Se efectuarán de forma que sean accesibles la construcción o ampliación de los edificios de uso público, permitiendo el libre acceso y fácil desenvolvimiento a las personas con limitaciones. En ellos deberá garantizarse un acceso desde el exterior desprovisto de barreras u obstáculos.

Cuando un servicio público se preste en un conjunto de varias edificaciones o instalaciones, deberá existir entre ellas al menos un itinerario peatonal accesible que las comunique entre sí y con el exterior, en la forma prevista en la ley para estos itinerarios.

La movilidad o comunicación horizontal entre espacios y servicios comunitarios en edificios, establecimientos e instalaciones de uso público ha de permitir el desplazamiento y maniobra de personas con limitaciones. A tal efecto, como mínimo, las puertas interiores y pasillos han de ajustarse a las condiciones establecidas en el Anexo 2 del Código de Accesibilidad o norma que lo sustituya.

Debe existir al menos un itinerario interior accesible que posibilite la aproximación a los elementos de uso público, en las condiciones establecidas para los itinerarios en el Anexo 2 del Código de Accesibilidad o norma que lo sustituya.

Los desniveles que pudiesen existir se salvarán mediante rampas adaptadas, en las condiciones establecidas en el Anexo 2 del Código de Accesibilidad o norma que lo sustituya.

Los servicios higiénicos de uso público dispondrán, como mínimo, de un servicio accesible que ha de ajustarse a lo previsto en el apartado 2.3.3 del Anexo 2 del Código de Accesibilidad o norma que lo sustituya.

La comunicación vertical entre espacios de uso público se realiza como mínimo con rampas o ascensores accesibles según apartado 5 del Art. 14 del Código de Accesibilidad o norma que lo sustituya.

En un itinerario accesible, a ambos lados de una puerta debe existir un espacio libre, sin ser barrido por la abertura de la puerta donde se pueda inscribir un círculo de 1,5 m. de diámetro. Esto debe ser tenido en cuenta sobre todo en las puertas de acceso y vestíbulos ya sean de ante aseo, continentes o estancos.

Artículo 3.- Accesibilidad en Edificios Destinados a Uso Vivienda

Conforme establece el Código Técnico de la Edificación en su DB-SUA 9, relativo a "Accesibilidad", establece en el apartado 1.1.2.1, que " los edificios de uso Residencial Vivienda en los que haya que salvar más de dos plantas desde alguna entrada principal accesible al edificio hasta alguna vivienda o zona comunitaria, o con más de 12 viviendas en plantas sin entrada principal accesible al edificio, dispondrán de ascensor accesible o rampa accesible que comunique las plantas que no sean de ocupación nula con las de entrada accesible al edificio"

Cuando en la normativa no sea obligatoria la instalación de un ascensor en un edificio de dos o más plantas, debe preverse la instalación futura de un ascensor accesible. Para ello se reservará un espacio para la instalación posterior de un ascensor, que afecte lo menos posible a las áreas de servicio u otros recintos. Se recogerán en la documentación oportuna los elementos estructurales previstos así como los cambios de distribución que precise su instalación.

Los edificios destinados a uso de vivienda deberán tener, al menos, un itinerario peatonal sensible, que una el exterior con el interior y éste con las dependencias y servicios de uso comunitario existentes en la misma planta, según apartado 14.1 del Art. 14 de la *Ley 1/1994, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras (o norma que lo sustituya).*

Los edificios en los que existan viviendas reservadas para personas con movilidad reducida permanentemente deberán tener accesibles tanto los elementos como el interior de las viviendas expresamente reservadas, según apartado 14.3 de la *Ley 1/1994, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras (o norma que lo sustituya).*

Capítulo 3. Determinaciones sobre Espacios Públicos

Artículo 4.- Determinaciones Generales

El diseño de los espacios públicos de nueva creación cumplirá las condiciones básicas de accesibilidad en forma que no se discrimine a las personas con movilidad reducida, este objetivo presidirá asimismo la reforma y rehabilitación de los existentes.

Todo espacio público urbanizado destinado al tránsito o estancia peatonal deberá asegurar un uso no discriminatorio y contar con las siguientes características:

- No existirán resaltes ni escalones aislados en ninguno de sus puntos.
- Todos los itinerarios tendrán una libre no inferior a 2,20 m.
- La pavimentación reunirá las características de diseño e instalaciones definidas en la legislación vigente.

Artículo 5.- Viario Peatonal Accesible

- En todo su desarrollo poseerá una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m., que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.
- La altura libre de paso en todo su desarrollo no será inferior a 2,20 m.
- No presentará escalones aislados ni resaltes.
- Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en la legislación vigente.
- Su pavimentación reunirá las características definidas en la legislación vigente.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- En todo su desarrollo dispondrá de un nivel mínimo de iluminación de 20 luxes, proyectada de forma homogénea, evitándose el deslumbramiento.
- Dispondrá de una correcta señalización y comunicación siguiendo las condiciones establecidas en la legislación vigente.
- Se garantizará el mantenimiento de la accesibilidad en los puntos de cruce con itinerarios de tráfico rodado.

Artículo 6.- Parques, Jardines y Áreas de Estancia

Todas las instalaciones, actividades y servicios disponibles en parques, jardines y áreas de estancia deberán estar conectadas entre sí y con los accesos mediante, al menos, un itinerario peatonal accesible.

En estos itinerarios peatonales accesibles se admitirá la utilización de tierras apisonadas con una compactación superior al 90% del próctor modificado, que permitan el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Queda prohibida la utilización de tierras sueltas, grava o arena.

El mobiliario urbano, ya sea fijo o móvil, de carácter permanente o temporal, cumplirá lo establecido en la legislación vigente.

Deberán preverse áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en intervalos no superiores a 50 m. Las áreas de descanso dispondrán de, al menos, un banco que reúna las características establecidas en la legislación vigente.

Los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales nunca invadirán el itinerario peatonal accesible.

El mantenimiento y poda periódica de la vegetación será obligatorio con el fin de mantener libre de obstáculos tanto el ámbito de paso peatonal como el campo visual de las personas en relación con las señales de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos, etc., así como el correcto alumbrado público.

Artículo 7.- Sectores de Juegos

Los sectores de juegos estarán conectados entre sí y con los accesos mediante itinerarios peatonales accesibles.

Los elementos de juego, ya sean fijos o móviles, de carácter temporal o permanente, permitirán la participación, interacción y desarrollo de habilidades por parte de todas las personas, considerándose las franjas de edades a que estén destinados.

Se introducirán contrastes cromáticos y de texturas entre los juegos y el entorno para favorecer la orientación espacial y la percepción de los usuarios.

Las mesas de juegos accesibles reunirán las siguientes características:

- Su plano de trabajo tendrá una anchura de 0,80 m., como mínimo.
- Estarán a una altura de 0,85 m. como máximo.

- Tendrán un espacio libre inferior de 70 × 80 × 50 cm. (altura × anchura × fondo), como mínimo.

Junto a los elementos de juego se preverán áreas donde sea posible inscribir un círculo de 1,50 m. de diámetro para permitir la estancia de personas en silla de ruedas; dichas áreas en ningún caso coincidirán con el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible.

Capítulo 4. Elementos de Urbanización

Artículo 8.- Condiciones Generales

El diseño, colocación y mantenimiento de los elementos de urbanización que deban ubicarse en áreas de uso peatonal garantizarán la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y la no discriminación de todas las personas. No presentarán cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas, ni superficies que puedan producir deslumbramientos y nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.

Artículo 9. Pavimentos

El pavimento del itinerario peatonal accesible será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Su colocación y mantenimiento asegurará su continuidad y la inexistencia de resaltes.

Se utilizarán franjas de pavimento táctil indicador de dirección y de advertencia.

El pavimento táctil indicador será de material antideslizante y permitirá una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastón blanco por parte de las personas con discapacidad visual. Se dispondrá conformando franjas de orientación y ancho variable que contrastarán cromáticamente de modo suficiente con el suelo circundante. Se utilizarán dos tipos de pavimento táctil indicador, de acuerdo con su finalidad:

- Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía en el itinerario peatonal accesible así como proximidad a elementos de cambio de nivel. Estará constituido por piezas o materiales con un acabado superficial continuo de acanaladuras rectas y paralelas, cuya profundidad máxima será de 5 mm.
- Pavimento táctil indicador de advertencia o proximidad a puntos de peligro. Estará constituido por piezas o materiales con botones de forma troncocónica y altura máxima de 4 mm, siendo el resto de características las indicadas por la norma UNE 127029. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha, facilitando así el paso de elementos con ruedas.

Cuando el itinerario peatonal accesible no disponga de línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo, éste se sustituirá por una franja de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura de 0,40 m, colocada en sentido longitudinal a la dirección del tránsito peatonal, sirviendo de guía o enlace entre dos líneas edificadas.

Asimismo, el pavimento táctil indicador se utilizará en la proximidad a elementos de cambio de nivel, Así:

a) En rampas y escaleras se colocarán franjas de pavimento táctil indicador de tipo direccional, en ambos extremos de la rampa o escalera y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de dichas franjas coincidirá con el de la rampa o escalera y fondo de 1,20 m.

b) En ascensores se colocarán franjas de pavimento táctil indicador de tipo direccional frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles y en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de las franjas coincidirá con el de la puerta de acceso y fondo de 1,20 m.

Los puntos de cruce entre en un itinerario peatonal y un itinerario rodado cuando estén situados a distinto nivel se señalizarán de la siguiente forma:

- Se dispondrá una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m. entre la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo y el comienzo del vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada.

- Para advertir sobre la proximidad de la calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m. de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada.

Los puntos de cruce entre un itinerario peatonal y los itinerarios de tráfico rodado, cuando están al mismo nivel, se señalizarán mediante una franja de 0,60 m. de fondo de pavimento táctil indicador de botones que ocupe todo el ancho de la zona reservada al itinerario peatonal. Para facilitar la orientación adecuada de cruce se colocará otra franja de pavimento indicador direccional de 0,80 m. de ancho entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de botones.

Las isletas ubicadas a nivel de calzada dispondrán de dos franjas de pavimento táctil indicador de botones, de una anchura igual a la del paso de peatones y 0,40 m. de fondo, colocadas en sentido transversal a la marcha y situadas en los límites entre la isleta y el itinerario vehicular; unidas por una franja de pavimento táctil direccional de 0,80 m. de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha.

Las isletas ubicadas al mismo nivel de las aceras dispondrán de una franja de pavimento táctil indicador direccional de 0,80 m. de fondo, colocada en sentido longitudinal a la marcha entre los dos vados peatonales, y éstos dispondrán de la señalización táctil descrita anteriormente.

En la señalización de obras y actuaciones que invadan un itinerario peatonal accesible, se utilizará un pavimento táctil indicador direccional provisional de 0,40 m. de fondo que sirva de guía a lo largo del recorrido alternativo.

Para señalar cruces o puntos de decisión en los itinerarios peatonales accesibles se utilizará el siguiente pavimento:

- Piezas de pavimento liso, en el espacio de intersección que resulta del cruce de dos o más franjas de encaminamiento.
- Piezas en inglete en cambios de dirección a 90º.

Artículo 10.- Rejillas, Lumbreras, Alcorques y Tapas de instalación

Las rejillas, lumbreras, alcorques y tapas de instalación ubicados en las áreas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el itinerario accesible, salvo en aquellos casos en que las tapas de instalación deban colocarse, necesariamente, en plataforma única o próximas a la línea de fachada o parcela, las lumbreras de las cuevas se localicen en dicho itinerario, al igual que los alcorques, en cuyo caso:

Se colocarán enrasadas con el pavimento circundante, cumpliendo además los siguientes requisitos:

- Cuando estén ubicadas en áreas de uso peatonal, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1 cm. de diámetro como máximo.
- Cuando estén ubicadas en la calzada, sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 2,5 cm. de diámetro como máximo.
- Cuando el enrejado, ubicado en las áreas de uso peatonal, este formado por vacíos longitudinales se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha.
- Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas que cumplirán con lo dispuesto anteriormente. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.
- Se prohíbe la colocación de rejillas en la cota inferior de un vado a menos de 0,50 m. de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal.

Artículo 11.- Vados de Vehículos

Los vados no invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible ni alterarán las pendientes longitudinales y transversales de los itinerarios peatonales que atraviesen y no deben coincidir con los vados de uso peatonal.

Artículo 12.- Rampas

En un itinerario peatonal accesible se consideran rampas los planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm. y que cumplan con las siguientes características:

- Los tramos de las rampas tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m. y una longitud máxima de 10 m.
- La pendiente longitudinal máxima será del 10% para tramos de hasta 3 m. de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 m. de longitud.
- La pendiente transversal máxima será del 2%.
- Los rellanos situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m. cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m. cuando los tramos se desarrollen en directriz recta.
- El pavimento cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en la legislación vigente.

Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm. más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros de diseño y colocación establecidos en la legislación vigente.

Al inicio y al final de la rampa deberá existir un espacio de su misma anchura y una profundidad mínima de 1,50 m. libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.

Se señalizarán los extremos de la rampa mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional, colocada en sentido transversal a la marcha.

Artículo 13.- Escaleras

Las escaleras que sirvan de alternativa de paso a una rampa situada en el itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.

Los tramos de las escaleras cumplirán las siguientes especificaciones:

- Tendrán 3 escalones como mínimo y 12 como máximo.
- La anchura mínima libre de paso será de 1,20 m.
- Su directriz será preferiblemente recta.
- Los escalones tendrán las siguientes características:
    - Una huella mínima de 30 cm. y una contrahuella máxima de 16 cm. En todo caso la huella H y la contrahuella C cumplirán la relación siguiente: $54 \text{ cm} \leq 2C + H \leq 70 \text{ cm}$.
    - No se admitirán sin pieza de contrahuella o con discontinuidades en la huella.
    - En una misma escalera, las huellas y contrahuellas de todos ellos serán iguales.
    - El ángulo formado por la huella y la contrahuella será mayor o igual a 75º y menor o igual a 90º.
    - No se admitirá bocel.
    - Cada escalón se señalizará en toda su longitud con una banda de 5 cm. de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm. del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón.

Los rellanos situados entre tramos de una escalera tendrán el mismo ancho que ésta, y una profundidad mínima de 1,20 m.

El pavimento reunirá las características de diseño e instalación establecidas en la legislación vigente.

Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de escalera. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera, se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en la legislación vigente.

Se señalizarán los extremos de la escalera mediante el uso de una franja, de pavimento táctil indicador direccional, colocada en sentido transversal a la marcha.

Artículo 14.- Puntos de Cruce en un Itinerario Peatonal

Art. 14.1.- Condiciones generales

Los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares deberán asegurar que el tránsito de peatones se mantenga de forma continua, segura y autónoma en todo su desarrollo.

Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada en ningún caso invadirán el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible que continua por la acera.

Se garantizará que junto a los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que pueda obstaculizar el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones.

Art. 14.2.- Vados peatonales

El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones. En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera.

La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.

El encuentro entre el plano inclinado del vado y la calzada deberá estar enrasado.

Se garantizará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de los elementos que conforman el vado peatonal.

El pavimento del plano inclinado proporcionará una superficie lisa y antideslizante en seco y en mojado, e incorporará la señalización táctil dispuesta en la legislación vigente a fin de facilitar la seguridad de utilización de las personas con discapacidad visual.

Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m. y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.

Los vados peatonales formados por un plano inclinado longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, generan un desnivel de altura variable en sus laterales; dichos desniveles deberán estar protegidos mediante la colocación de un elemento puntual en cada lateral del plano inclinado.

En los vados peatonales formados por tres planos inclinados tanto el principal, longitudinal al sentido de la marcha en el punto de cruce, como los dos laterales, tendrán la misma pendiente.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre la acera y la calzada mediante un vado de una o tres pendientes, según los criterios establecidos en el presente Art., se optará por llevar la acera al mismo nivel de la calzada vehicular. La materialización de esta solución se hará mediante dos planos inclinados longitudinales al sentido de la marcha en la acera, ocupando todo su ancho y con una pendiente longitudinal máxima del 8%.

Art. 14.3.- Pasos de peatones

Los pasos de peatones tendrán un ancho de paso no inferior al de los dos vados peatonales que los limitan y su trazado será preferentemente perpendicular a la acera.

Cuando la pendiente del plano inclinado del vado sea superior al 8%, y con el fin de facilitar el cruce a personas usuarias de muletas, bastones, etc., se ampliará el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado. Se garantizará la inexistencia de obstáculos en el área correspondiente de la acera.

Los pasos de peatones dispondrán de señalización en el plano del suelo con pintura antideslizante y señalización vertical para los vehículos.

Cuando no sea posible salvar el desnivel entre acera y calzada mediante un plano inclinado, y siempre que se considere necesario, se podrá aplicar la solución de elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras.

Art. 14.4.- Semáforos

Los semáforos peatonales de los puntos de cruce deberán ubicarse lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad tanto desde la acera como desde la calzada.

Los semáforos que puedan ser activados por pulsadores dispondrán siempre de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas, y cumpliendo las siguientes características:

- El pulsador se ubicará a una distancia no superior a 1,50 m. del límite externo del paso de peatones, evitando cualquier obstáculo que dificulte la aproximación o limite su accesibilidad. Se situará a una altura comprendida entre 0,90 y 1,20 m., tendrá un diámetro mínimo de 4 cm. y emitirá un tono o mensaje de voz de confirmación al ser utilizado. Se acompañará de icono e información textual para facilitar su reconocimiento y uso.
- Junto al pulsador o grabado en éste, se dispondrá de una flecha en sobre relieve y alto contraste, de 4 cm. de longitud mínima, que permita a todas las personas identificar la ubicación correcta del cruce.

Los pasos de peatones que se regulen por semáforo, dispondrán de dispositivos sonoros regulados según la intensidad del ruido ambiental, al menos en los siguientes casos:

- Calles de uno o dos sentidos de circulación, que admitan la incorporación de vehículos y se encuentren reguladas por luces en ámbar intermitente en todo o en parte del ciclo correspondiente al paso de peatones.
- Calles en las que el semáforo cuente con un elemento cuya señal luminosa permita el giro de los vehículos de un carril cuando está detenida la circulación de los vehículos correspondientes al resto de carriles.
- Calles de doble sentido de circulación que presenten semáforos con ciclos diferidos en los carriles de la calzada correspondientes a la incorporación y la salida de vehículos, independientemente de que cuenten o no con isleta central.

Artículo 15.- Mobiliario Urbano

Art. 15.1.- Condiciones generales de ubicación y diseño

Se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados y áreas de uso peatonal, cuya modificación o traslado no genera alteraciones sustanciales. Los elementos de mobiliario urbano de uso público se diseñarán y ubicarán para que puedan ser utilizados de forma autónoma y segura por todas las personas. Su ubicación y diseño responderá a las siguientes características:

- Su instalación, de forma fija o eventual, en las áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 0,40 m. del límite entre el bordillo y la calzada.
- El diseño de los elementos de mobiliario urbano deberá asegurar su detección a una altura mínima de 0,15 m. medidos desde el nivel del suelo. Los elementos no presentarán salientes de más de 10 cm. y se asegurará la inexistencia de cantos vivos en cualquiera de las piezas que los conforman.
- Los elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 2,20 m.

Art. 15.2.- Bancos

A efectos de facilitar la utilización de bancos a todas las personas y evitar la discriminación, se dispondrá de un número mínimo de unidades diseñadas y ubicadas de acuerdo con los siguientes criterios de accesibilidad:

- Dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 0,40 y 0,45 m. y una altura comprendida entre 0,40 m. y 0,45 m.
- Tendrán un respaldo con altura mínima de 0,40 m. y reposabrazos en ambos extremos.
- A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m. de ancho, que no invadirá el itinerario peatonal accesible. Como mínimo uno de los laterales dispondrá de un área libre de obstáculos donde pueda inscribirse un círculo de diámetro 1,50 m. que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.

La disposición de estos bancos accesibles en las áreas peatonales será, como mínimo, de una unidad por cada agrupación y, en todo caso, de una unidad de cada cinco bancos o fracción.

Art. 15.3.- Fuentes de agua potable

El diseño y ubicación de las fuentes de agua potable responderán a los siguientes criterios:

- Disponer de, al menos, un grifo situado a una altura comprendida entre 0,80 m. y 0,90 m. El mecanismo de accionamiento del grifo será de fácil manejo.
- Contar con un área de utilización en la que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m. de diámetro libre de obstáculos.
- Contar con un diseño que impida la acumulación de agua.

Art. 15.4.- Papeleras y Contenedores para depósito y recogida de residuos

Las papeleras y contenedores para depósito y recogida de residuos deberán ser accesibles en cuanto a su diseño y ubicación de acuerdo con las siguientes características:

- En las papeleras y contenedores enterrados, la altura de la boca estará situada entre 0,70 m. y 0,90 m. En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura máxima de 1,40 m.
- En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m.
- En los contenedores enterrados no habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.

Los contenedores para depósito y recogida de residuos, ya sean de uso público o privado, deberán disponer de un espacio fijo de ubicación independientemente de su tiempo de permanencia en la vía pública. Dicha ubicación permitirá el acceso a estos contenedores desde el itinerario peatonal accesible que en ningún caso quedará invadido por el área destinada a su manipulación.

Art. 15.5.- Bolardos

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

Art. 15.6.- Elementos de protección al peatón

Se consideran elementos de protección al peatón las barandillas, los pasamanos, las vallas y los zócalos.

Se utilizarán barandillas para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m., con las siguientes características:

- Tendrán una altura mínima de 0,90 m., cuando la diferencia de cota que protejan sea menor de 6 m., y de 1,10 m. en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En el caso de las escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.
- No serán escalables, por lo que no dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m. y 0,70 m. de altura.
- Las aberturas y espacios libres entre elementos verticales no superarán los 10 cm.
- Serán estables, rígidas y estarán fuertemente fijadas.

Los pasamanos se diseñarán según los siguientes criterios:

- Tendrán una sección de diseño ergonómico con un ancho de agarre de entre 4,5 cm. y 5 cm. de diámetro. En ningún caso dispondrán de cantos vivos.
- Estarán separados del paramento vertical al menos 4 cm., el sistema de sujeción será firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo.

- Se instalarán pasamanos dobles cuya altura de colocación estará comprendida, en el pasamanos superior, entre 0,95 y 1,05 m., y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En el caso de las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en el caso de las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.
- Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho superior a 4,00 m, dispondrá de un pasamanos doble central.

Las vallas utilizadas en la señalización y protección de obras u otras alteraciones temporales de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. Tendrán una altura mínima de 0,90 m. y sus bases de apoyo en ningún caso podrán invadir el itinerario peatonal accesible. Su color deberá contrastar con el entorno y facilitar su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en las horas nocturnas.

Art. 15.7.- Elementos de señalización e iluminación

Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las áreas peatonales, éstos se agruparán en el menor número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera.

Cuando el ancho libre de paso no permita la instalación de elementos de señalización e iluminación junto al itinerario peatonal accesible, estos podrán estar adosados en fachada quedando el borde inferior a una altura mínima de 2,20 m.

Art. 15.8.- Otros elementos

Las máquinas expendedoras, cajeros automáticos, teléfonos públicos y otros elementos que requieran manipulación instalados en las áreas de uso peatonal deberán ser accesibles a todas las personas.

El diseño del elemento deberá permitir la aproximación de una persona usuaria de silla de ruedas. Los dispositivos manipulables estarán a una altura comprendida entre 0,70 m. y 1,20m.

La ubicación de estos elementos permitirá el acceso desde el itinerario peatonal accesible e incluirá un área de uso frontal libre de obstáculos en la que pueda inscribirse un círculo de 1,80 m. de diámetro sin invadir el itinerario peatonal accesible.

Las pantallas, botoneras y sistemas de comunicación interactiva disponibles en los elementos manipulables responderán a los criterios dispuestos en la legislación vigente.

En los teléfonos públicos deberá señalizarse de manera táctil la tecla número 5. Todas las teclas deberán incorporar un sistema audible y subtitulado de confirmación de la pulsación.

Art. 15.9.- Elementos vinculados a actividades comerciales

Los elementos vinculados a actividades comerciales disponibles en las áreas de uso peatonal deberán ser accesibles a todas las personas. En ningún caso invadirán o alterarán el itinerario peatonal accesible.

La superficie ocupada por las terrazas de bares e instalaciones similares disponibles en las áreas de uso peatonal deberá ser detectable, evitando cualquier elemento o situación que pueda generar un peligro a las personas con discapacidad visual. El diseño y ubicación de los elementos de estas instalaciones permitirán su uso por parte de todas las personas. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura mínima de 2,20 m. y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados según los criterios definidos en la legislación vigente.

Los kioscos y puestos comerciales situados en las áreas de uso peatonal que ofrezcan mostradores de atención al público dispondrán de un espacio mínimo de 0,80 m. de ancho que contará con una altura entre 0,70 m. y 0,75 m., y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas.

Artículo 16.- Plazas de Aparcamiento Reservadas para Personas con Movilidad Reducida

Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas con movilidad reducida. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos dispuestos en este artículo.

Deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma y segura. Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado que cumpla con lo establecido en la legislación vigente, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.

Tanto las plazas dispuestas en perpendicular, como en diagonal a la acera, deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m. de longitud × 2,20 m. de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia lateral de una longitud igual a la de la plaza y un ancho mínimo de 1,50 m. Entre dos plazas contiguas se permitirán zonas de transferencia lateral compartidas manteniendo las dimensiones mínimas descritas anteriormente.

Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m. de longitud × 2,20 m. de ancho y además dispondrán de una zona de aproximación y transferencia posterior de una anchura igual a la de la plaza y una longitud mínima de 1,50 m.

Las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida estarán señalizadas horizontal y verticalmente con el Símbolo Internacional de Accesibilidad.

Artículo 17.- Paradas y Marquesinas de espera del Transporte Público

Las paradas y marquesinas de espera del transporte público se situarán próximas al itinerario peatonal accesible, estarán conectadas a éste de forma accesible y sin invadirlo, y cumplirán las características establecidas en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Artículo 18.- Entradas y Salidas de Vehículos

Ningún elemento de cierre relacionado con las entradas y salidas de vehículos podrá invadir el espacio del itinerario peatonal accesible.

Los vados de vehículos que sean atravesados por itinerarios peatonales accesibles deberán diseñarse en forma que el cruce de los mismos sea accesible, por lo que los itinerarios peatonales no podrán quedar afectados por una pendiente longitudinal superior al 8%, ni una pendiente transversal superior al 2%.

Artículo 19.- Carriles Reservados al Tránsito de Bicicletas

Los carriles reservados al tránsito de bicicletas tendrán su propio trazado en los espacios públicos urbanizados, debidamente señalizado y diferenciado del itinerario peatonal salvo en los casos de plataforma compartida.

En el caso de carriles específicos su trazado respetará el itinerario peatonal accesible en todos los elementos que conforman su cruce con el itinerario vehicular.

Los carriles reservados al tránsito de bicicletas que discurran sobre la acera no invadirán en ningún momento el itinerario peatonal accesible ni interrumpirán la conexión de acceso desde este a los elementos de mobiliario urbano o instalaciones a disposición de las personas. Para ello estos carriles se dispondrán lo más próximos posible al límite exterior de la acera, evitando su cruce con los itinerarios de paso peatonal a nivel de acera, y manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal.

Artículo 20.- Disposiciones Generales para Secciones Viarias.

Para el diseño de las diferentes secciones viarias se seguirán los siguientes criterios, que los Planes Especiales de Movilidad Accesible que desarrollen la estructura de movilidad prevista en el POM podrán alterar, justificando que los criterios alternativos que proponen no contradicen la citada estructura.

- Las vías supramunicipales se regulan por la Ley de Carreteras previendo, en el caso de travesías, una anchura mínima de 1,80 m en las aceras, para cuya obtención se sacrifican si es necesario las hileras de aparcamientos.
- Las vías de sistema general son siempre de plataforma diferenciada y la anchura exigible para la calzada de circulación será predominante sobre la existencia de aparcamientos, de manera que éstos se suprimirán si no se alcanza la anchura mínima de la primera, suponiendo, obviamente, que se cumple la anchura mínima de aceras (1,80 m).
- Las vías estructurantes son de plataforma diferenciada salvo que su anchura sea inferior a 7,10 m. en cuyo caso son de plataforma única.
- En calles de plataforma única se garantizará al menos un itinerario de anchura mínima de 1,80 m que se adosará generalmente a una de las alineaciones.
- En calles de plataforma única, en la margen opuesta al itinerario accesible se establecerá una protección mínima de 0,60 m, en la que se deberán resolver los accesos a portales, si es necesario en sentido paralelo a la fachada. Esta anchura de protección se elevará a 1,50 m en calles de plataformas diferenciadas, garantizando el acceso desde los portales al itinerario accesible (generalmente la acera opuesta, cuya anchura es de 1,80) m por itinerarios transversales igualmente accesibles y libres de obstáculos. Si esto no fuera posible ambas aceras serán de 1,80 m.
- Las vías con tráfico de transporte público tendrán una plataforma mínima de circulación de 4 m. y ambas aceras de ancho mínimo de 1,80 m. Si excepcionalmente, por la anchura de viario, se optara por la plataforma única, la franja de protección que no conforma el itinerario accesible tendrá un ancho mínimo de 1,50 m.
- Igualada la anchura mínima de 1,80 m. en ambas aceras y los aparcamientos en ambos márgenes, el exceso de anchura se distribuirá, en base a la funcionalidad de la vía, en ampliar calzada, ampliar aceras, ampliar el aparcamientos o, si así lo prevé el POM, en habilitar un carril de bicicletas.
- El arbolado cuando exista, se localizará en alcorques entre plazas de aparcamiento cuando la acera sea inferior a 2,80 m.
- Dado que no existen grandes tráficos peatonales no se prevén calles de tráfico exclusivo o predominante peatonal, excepto las de anchura igual o inferior a tres metros, teniendo en cuenta que se garantizan itinerarios accesibles en todas las calles. En cualquier caso, se plantea unos itinerarios peatonales con el objetivo de priorizar este modo de transporte frente al aparcamiento caso de existir excesos de anchura respecto a la sección de referencia.

Articulo 21.- Contenido de los Planes Especiales de Movilidad Accesible

Se establece el siguiente contenido referencial para los Planes Especiales de Movilidad Accesible (PEMAS) que deben redactarse en desarrollo del POM, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto para esta figura de planeamiento en la legislación urbanística y medioambiental vigente.

Delimitación justificada del ámbito el Plan especial

Descripción de su inserción en el modelo territorial del POM, determinaciones de este planeamiento para las distintas calles y suelos que lo integran, y condiciones de borde derivadas de su delimitación en relación con el entorno excluido.

Objetivos del Plan especial. Concreción del objetivo genérico, “identificación y programación de las acciones necesarias para avanzar hacia una movilidad sostenible en el ámbito, que garanticen el cumplimiento de la legislación y normativa de accesibilidad y no discriminación.

Descripción de las características del ámbito.

- Características de la población
- Elaboración de una ficha/inventario por calle o tramo de calle en la que se reflejen:
    - Características geométricas básicas (sección transversal y longitudinal, tipo de pavimento)
    - Función de la calle en el modelo territorial.
    - Usos del suelo.
    - Situación de portales, accesos a locales y nº de viviendas.
    - Usos de especial incidencia en el uso del viario (dotaciones, servicios...etc.)
    - Accesos y salidas de garajes y aparcamientos y número de plazas en los mismos.
    - Ubicación del mobiliario urbano.
    - Número y características del aparcamiento en viario.
    - Otras características: señaléctica...
    - Situación actual de partida de hombres y mujeres, en sus distintas edades

Diagnóstico sobre nivel de cumplimiento de la legislación vigente, puntos o elementos conflictivos.

Diagnóstico sobre la situación de partida de los diferentes sujetos de la accesibilidad y no discriminación.

Propuestas de actuación:

- Relativas a la sección viaria (plataforma, itinerarios...etc.)
- Relativas a los aparcamientos
- Relativas a pavimentación.
- Relativas a mobiliario urbano e instalaciones de servicios.
- Relativas a interferencias entre itinerarios y modos de transporte.

Valoración económica y priorización de acciones.

Sugerencia sobre documentos complementarios a redactar (Planes de integración social, de formación, educación...etc.) o programas a implementar.

Anexo. Planos