



Plan Municipal de Accesibilidad

AYUNTAMIENTO DE CONSTANTINA

DICIEMBRE DE 2025





Encargante y Técnico redactor:

Por encargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Constantina, con CIF P4103300B, se redacta el presente **Plan Municipal de Accesibilidad de la Ciudad de Constantina**, la actuación se encuentra incluida en la subvención concedida al Ayuntamiento de Constantina por la **Diputación de Sevilla** enmarcado en el plan Más Sevilla. Con expediente municipal 444/2025.

Dicho Informe lo redacta el equipo coordinado por el **Técnico Tomás Martín-Javato González**, arquitecto colegiado 6.894 del COA de Sevilla.

SEVILLA, 15 de diciembre de 2025

EL ARQUITECTO

Fdo.: Tomás Martín – Javato González

Colegiado nº 6.894 COA SEVILLA



CONTENIDO DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD

La redacción y actualización de un Plan de Accesibilidad de un municipio deberá contener, entre otros los siguientes documentos:

1. Introducción al Plan de Accesibilidad Universal.
2. Normativa de aplicación.
3. Metodología del PMA.
4. Memoria expositiva sobre el municipio.
5. Análisis y diagnóstico de la Accesibilidad
6. Accesibilidad en la comunicación
7. Análisis de los principales equipamientos
8. Análisis de las principales áreas estanciales
9. Análisis de los transportes públicos
10. Análisis de las características generales de los aparcamientos reservados para PMR
11. Análisis de las características generales del mobiliario urbano
12. Plan de actuación
13. Presupuesto total y calendario de ejecución
14. Certificado del equipo redactor
15. Gestión del plan.

ANEXOS



1. INTRODUCCIÓN AL PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

A lo largo de los años, nuestras ciudades y municipios se han desarrollado siguiendo modelos sociales y urbanísticos que, en muchas ocasiones, no contemplaban todas las realidades y necesidades de la ciudadanía. Hoy vivimos en una comunidad moderna, diversa y en constante transformación, en la que ningún criterio basado en el género, la raza, la religión o en cualquier condición física, mental o social debe suponer una barrera para participar plenamente en la vida pública. Constantina avanza hacia un modelo de convivencia donde la igualdad y la inclusión son principios fundamentales, y donde la accesibilidad universal debe ser un pilar esencial de la acción municipal.

Una ciudad verdaderamente inclusiva es aquella que reconoce y atiende las necesidades de todos sus habitantes: personas mayores, personas con discapacidad, vecinos y vecinas que encuentran dificultades para relacionarse con su entorno o para desplazarse con autonomía. Responder adecuadamente a estos retos no solo implica eliminar barreras, sino también crear oportunidades que permitan a cada persona desarrollar sus capacidades, participar activamente en la vida social y, en muchos casos, recuperar la confianza y la independencia que las limitaciones del entorno habían disminuido.

En Constantina somos conscientes de que muchas personas se enfrentan a diario a obstáculos que dificultan su movilidad o su interacción con el espacio urbano. Por ello, es necesario impulsar actuaciones que mejoren la accesibilidad física, sensorial, cognitiva y social, promoviendo un municipio más amable, seguro y funcional. La eliminación de barreras no solo beneficia a quienes las padecen directamente; también mejora la calidad de vida de todas las personas y contribuye a construir una sociedad más cohesionada. Las barreras físicas suelen estar ligadas a barreras sociales, y superarlas supone avanzar hacia una Constantina más justa, abierta e inclusiva para todos.



EQUIPO REDACTOR DEL PLAN

Para la redacción del presente Plan Municipal de Accesibilidad han participado y colaborados los siguientes profesionales:

Coordinación:

Tomás Martín-Javato González Arquitecto 6894 COA Sevilla.
Responsable de accesibilidad de COCEMFE Sevilla

Redacción:

Tomás Martín-Javato González Arquitecto 6894 COA Sevilla.
Responsable de accesibilidad de COCEMFE Sevilla

Noelia Quevedo Apoyo administrativo COCEMFE Sevilla.

Chari Garrido Trabajadora Social COCEMFE Sevilla.

D_dos estudio:

Ángel Correa Arquitecto, COA Sevilla 5142.

Joaquín Saldaña Arquitecto Técnico, COAAT-SE 2980

Maria Espartero Arquitecta, COA Sevilla

Yasmine Nedjar Grado Fundamentos de Arquitectura y estudiante de
Master Habilitante de Arquitectura



GARANTÍA DE LIBERTAD DE MOVIMIENTOS

El presente **Plan Municipal de Accesibilidad de Constantina** constituye una herramienta estratégica destinada a ofrecer un análisis detallado de la situación actual del entorno urbano y de los espacios públicos del municipio. A partir de este diagnóstico, se establece una visión global, coherente y estructurada que permite definir objetivos concretos orientados a construir una Constantina más inclusiva, accesible y habitable para todas las personas, independientemente de sus capacidades, edad o condiciones. Este enfoque integral no solo se centra en la mejora de las infraestructuras físicas, sino también en garantizar el acceso equitativo a los servicios municipales y a los distintos ámbitos de la vida cotidiana.

El propósito principal del Plan es **mejorar de forma significativa la calidad de vida de la ciudadanía**, mediante la implementación de actuaciones que favorezcan la movilidad, la autonomía personal, la integración social y la equidad en todo el territorio municipal. Desde esta perspectiva, la accesibilidad no se entiende únicamente como la posibilidad de desplazarse físicamente por la localidad —ya sea a pie, en transporte público o en vehículo privado—, sino también como una cuestión transversal que debe estar presente en la planificación urbana, en la organización socioeconómica del territorio y en el desarrollo tecnológico y comunicacional de Constantina.

En este marco, se han establecido una serie de **objetivos generales**, integrados dentro de estrategias más amplias para el desarrollo y dinamización del municipio. Estos objetivos buscan transformar Constantina en un entorno más equilibrado, funcional y sostenible.

Entre ellos destacan:

- **Impulsar un modelo de municipio equilibrado**, promoviendo la mejora de las distintas áreas urbanas y rurales para evitar la concentración exclusiva de usos y servicios en zonas concretas. Se aspira a una distribución más equitativa que permita un desarrollo ordenado y accesible del conjunto del término municipal.
- **Evitar la segregación de usos urbanos**, fomentando la mezcla y complementariedad de funciones en los distintos espacios de Constantina. Se impulsará la integración armónica de áreas residenciales, equipamientos educativos, culturales y deportivos,



zonas comerciales, espacios productivos y áreas recreativas, con el fin de dar respuesta a las necesidades presentes y futuras de la población.

- **Mejorar la funcionalidad urbana**, apostando por la optimización de la movilidad, la modernización del transporte colectivo y la incorporación de soluciones tecnológicas que permitan una mayor conectividad. Estas acciones facilitarán los desplazamientos, mejorarán la accesibilidad digital y garantizarán un acceso más eficiente a los recursos del municipio.
- **Revitalizar y consolidar el centro urbano**, fortaleciendo su integración con el resto del municipio mediante intervenciones que aumenten la habitabilidad, la calidad ambiental y el atractivo urbano. Con ello se pretende evitar su progresiva pérdida de población y prevenir situaciones de deterioro, reforzando su papel como espacio central en la vida social, comercial y cultural de Constantina.

Para alcanzar estos objetivos, el Plan contempla un conjunto de **actuaciones prioritarias en materia de movilidad y accesibilidad**, que se desarrollarán a medio y largo plazo. Entre las principales líneas de acción se incluyen:

- **La optimización de la red viaria**, garantizando un mejor acceso a los equipamientos esenciales —centros educativos, sanitarios, culturales, deportivos, zonas comerciales y espacios de ocio—, así como una circulación más segura y eficiente para vehículos, peatones y bicicletas.
- **El impulso del tránsito peatonal y la revitalización de los espacios urbanos**, a través de intervenciones dirigidas a mejorar la accesibilidad de aceras, itinerarios peatonales y pasos urbanos. Se priorizará la eliminación de barreras arquitectónicas, la ampliación de aceras y la creación de recorridos accesibles que conecten barrios y puntos de interés.
- **El tratamiento adecuado y global de los espacios públicos**, mediante reformas integrales basadas en criterios de diseño universal. Se valorarán soluciones urbanísticas que respondan tanto a criterios técnicos como sociales, garantizando una visión inclusiva que integre la participación ciudadana.



- **La mejora de las infraestructuras de transporte público y privado**, adaptando los servicios a las necesidades reales de la población. Este objetivo incluye la modernización de paradas y vehículos, la actualización de la señalización y el correcto funcionamiento de todos los elementos que facilitan la movilidad de las personas usuarias.

Como elemento transversal, el Plan incorpora un **Manual de Lenguaje Inclusivo**, cuyo objetivo es mejorar la comunicación institucional del Ayuntamiento de Constantina. Este documento promueve un lenguaje no sexista, respetuoso e igualitario, que refleje los valores de equidad, inclusión y diversidad presentes en la acción municipal. Su incorporación supone un compromiso firme con la accesibilidad comunicativa y con una gestión pública más cercana, moderna y responsable.

En definitiva, este **Plan Municipal de Accesibilidad de Constantina** constituye una hoja de ruta sólida y comprometida con la transformación del municipio. Su implementación sentará las bases de un desarrollo urbano más justo, inclusivo y sostenible, orientado a mejorar la calidad de vida de todas las personas que viven, trabajan o visitan Constantina.



INCIDENCIA SOCIAL

La accesibilidad constituye un desafío multifacético que requiere no solo la intervención y el compromiso de las administraciones públicas, sino también una implicación activa por parte de toda la ciudadanía. Aunque en sus inicios se entendía como una necesidad dirigida a un grupo concreto de personas, en la actualidad se reconoce como un **factor esencial para mejorar la calidad de vida del conjunto de la sociedad**.

El trabajo de las instituciones y la creciente visibilidad de las personas con discapacidad han permitido que la accesibilidad ocupe un lugar central en las prioridades sociales. Con el tiempo, este concepto ha evolucionado y ha dejado de limitarse a la eliminación puntual de barreras físicas, para convertirse en un enfoque global y preventivo aplicable a todos los ámbitos: espacios urbanos, edificaciones, transporte, comunicación, tecnologías, productos y servicios. Esta visión integral es lo que se denomina **Accesibilidad Universal**, principio clave para garantizar la igualdad de oportunidades y la participación plena de todas las personas en la vida comunitaria.

Ejemplos cotidianos como los rebajes en las aceras, la ampliación de itinerarios peatonales o la incorporación de autobuses de plataforma baja muestran cómo soluciones pensadas inicialmente para un grupo reducido pueden convertirse en mejoras que benefician a la mayoría. La experiencia ha demostrado que **lo que facilita la vida de algunos termina mejorando el bienestar de todos**.

Una sociedad verdaderamente inclusiva, comprometida con los derechos humanos, es la que reconoce la diversidad de su población y diseña su entorno atendiendo a esa variedad, en lugar de basarse en un modelo rígido de “normalidad”. Constantina comparte este compromiso, entendiendo que la accesibilidad es un requisito indispensable para asegurar que todas las personas puedan desenvolverse con autonomía, seguridad y dignidad.

Por ello, la accesibilidad universal implica no solo eliminar los obstáculos existentes, sino también **concebir y planificar los nuevos espacios, servicios y productos desde el diseño inclusivo**, asegurando que puedan ser utilizados por el mayor número posible de personas desde el primer momento. Esta es una apuesta por un municipio más amable, moderno y comprometido con el bienestar de toda su ciudadanía.



PRINCIPIOS GENERALES

Garantía de igualdad y libertad

La accesibilidad universal constituye un principio esencial para asegurar que los derechos fundamentales de libertad e igualdad sean reales y efectivos para todas las personas. Para ello, es imprescindible eliminar los obstáculos que dificultan la plena integración social y garantizar la participación de toda la ciudadanía en la vida política, económica, cultural y social del municipio. Constantina asume este compromiso, entendiendo que la accesibilidad es una condición indispensable para que cada persona pueda ejercer sus derechos en igualdad de condiciones.

Marco normativo y compromiso institucional

Siguiendo lo establecido en el artículo 49 de la Constitución Española, los poderes públicos tienen la responsabilidad de promover políticas que garanticen la autonomía personal y la inclusión social de las personas con discapacidad. Este mandato constitucional exige que se actúe en entornos accesibles y adaptados, donde todas las personas puedan disfrutar plenamente de los derechos que la Constitución reconoce.

El Ayuntamiento de Constantina reafirma su compromiso con este marco normativo, impulsando un modelo de municipio en el que la accesibilidad sea un pilar transversal de las políticas públicas y una herramienta clave para avanzar hacia una sociedad más justa e igualitaria.

Accesibilidad como beneficio colectivo

La accesibilidad no solo responde a las necesidades concretas de un sector de la población; constituye, además, una mejora global para todos los residentes y visitantes de Constantina. Su implementación contribuye a crear entornos más ordenados, seguros y eficientes, reforzando la cohesión social y promoviendo un desarrollo sostenible y equitativo. En este sentido, apostar por la accesibilidad es apostar por un municipio más amable, funcional y preparado para los retos presentes y futuros.



Enfoque integral y multidimensional

Los municipios, especialmente aquellos con características geográficas y urbanísticas singulares como Constantina, presentan múltiples desafíos en materia de accesibilidad y movilidad. Por ello, resulta fundamental abordar estos retos mediante un enfoque riguroso, transversal y multidimensional. La accesibilidad debe integrarse en la planificación territorial, en el diseño de infraestructuras, en la organización del transporte y en la mejora continua de la comunicación y la tecnología, evitando intervenciones aisladas que no resuelven de manera efectiva las necesidades de la ciudadanía.

Criterios de accesibilidad en la planificación urbana

Los planes de accesibilidad deben garantizar que las personas con discapacidad puedan desenvolverse con autonomía en su entorno. Para ello, cualquier construcción, ampliación o reforma de edificios de uso público, así como la planificación de nuevos espacios urbanos, parques, jardines o áreas recreativas, debe realizarse bajo criterios de accesibilidad universal y diseño para todas las personas. Solo así se asegura que los equipamientos municipales sean funcionales, seguros y fáciles de utilizar para toda la población.

Creación de entornos accesibles e interconectados

Un entorno verdaderamente accesible es aquel en el que los equipamientos públicos, los espacios urbanos, el transporte y los sistemas de comunicación funcionan de manera integrada y coherente. Esta interconexión facilita la movilidad con el menor esfuerzo posible y proporciona una experiencia urbana fluida, cómoda y segura para todas las personas, independientemente de sus capacidades.

Coherencia entre infraestructuras y accesibilidad

Es fundamental asegurar la coherencia entre los edificios adaptados y sus accesos, así como entre los distintos elementos que conforman la infraestructura urbana. De poco sirve adaptar un equipamiento si su entorno inmediato no es accesible. En Constantina, este principio guía las acciones del Plan, evitando soluciones parciales e impulsando intervenciones que resuelvan los problemas de movilidad desde un enfoque integral.



Análisis y diagnóstico del entorno

Antes de la redacción de este Plan Municipal de Accesibilidad, se ha llevado a cabo un análisis detallado del municipio de Constantina, considerando factores urbanísticos, geográficos, climáticos, económicos y sociales. Este estudio previo ha permitido identificar las características propias del entorno, sus oportunidades y sus limitaciones, sirviendo como base para diseñar estrategias y soluciones realistas, eficaces y sostenibles.



2. NORMATIVA APLICABLE

La documentación y legislación en materia de accesibilidad es amplia y compleja y abarca las disposiciones de nuestra comunidad autónoma, y las del ordenamiento jurídico aplicable al estado español, así como directivas europeas e internacionales. Así mismo se hace necesario una especial consideración de las guías y prescripciones desarrolladas por las asociaciones de personas con discapacidad u organismos con competencias en la materia.

La principal normativa tomada como referencia para la redacción de este Plan Municipal de Accesibilidad es:

Estatal:

Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

Real decreto 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 edificación.

Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado en el real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

Real Decreto Legislativo 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.

Orden TMA/581/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Documento Técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios publicaos urbanizados.



Autonómica:

Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía. BOJA núm. 140 de 21 de julio.

Ley 7/2017, de 25 de septiembre, de los derechos y la atención a las personas con discapacidad de Andalucía. BOJA núm. 191 de 04 octubre.

Municipal:

Plan General de Ordenación Urbanística. 2009.

Ordenanza reguladora de licencias urbanísticas.

Se encuentra en fase de redacción el plan básico de ordenación urbanística, PBOM.

Otras:

Manual Técnico de Accesibilidad en Municipios. 2019. Fundación ONCE y Fundación ACS.

Manual de accesibilidad para espacios públicos urbanizados. 2016. Ayto. de Madrid.

Guía de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. Para mejorar la comprensión del contenido y la aplicación de la Orden TMA/581/202. Ministerio de transporte, movilidad y agenda urbana. 2022

Guía Técnica para la instalación de sistemas de encaminamiento en las infraestructuras de transporte de la CAM.

Informe Técnico sobre la Accesibilidad de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia. 2016. ILUNIÓN y CERMI.

Plataformas únicas. Criterios ONCE. 2018. ONCE.

Informe sobre plataformas únicas del Grupo de Trabajo de Accesibilidad Universal de COCEMFE. 2023. COCEMFE.



3. METODOLOGÍA

3.1 Conceptos generales

Principios de no discriminación y accesibilidad universal

El Real Decreto Legislativo 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 establece, entre otros principios, los de **accesibilidad universal y no discriminación**.

El Real Decreto Legislativo 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, recoge entre sus principios fundamentales los de **accesibilidad universal y no discriminación**.

Se entiende por **accesibilidad universal** la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos, servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para resultar comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad, comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Este concepto presupone la estrategia de **“diseño universal o diseño para todas las personas”**, sin perjuicio de los **ajustes razonables** que puedan requerirse.

El **principio de no discriminación**, o igualdad de oportunidades en sentido positivo, implica la ausencia de toda distinción, exclusión o restricción —directa o indirecta— que tenga como propósito o efecto limitar el reconocimiento o ejercicio de derechos por parte de personas con discapacidad. Este principio abarca todos los ámbitos de la vida: político, económico, social, laboral, cultural y civil. Asimismo, incluye la adopción de **medidas de acción positiva**.

Estos principios enmarcan cualquier actuación destinada a mejorar la accesibilidad en el medio físico urbano y fundamentan la metodología aplicada en el desarrollo del **Plan Municipal de Accesibilidad de Constantina**.



Concepto de ajustes razonables

El concepto de **ajustes razonables** fue introducido por la Convención de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En la legislación española, el artículo 2 del Real Decreto Legislativo 1/2013 los define como:

“Las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica.”

El artículo 66 del mismo texto legal establece los criterios para determinar si un ajuste puede considerarse razonable, teniendo en cuenta:

- Los **costes** de la medida.
- Los **efectos discriminatorios** que podría generar su adopción.
- La **estructura y características** de la entidad responsable de su ejecución.
- La posibilidad de obtener **financiación o ayudas** públicas.

La RAE define *razonable* como aquello que es adecuado, proporcionado y no exagerado.

Por tanto, ante la falta de concreción absoluta en la normativa, la evaluación de un ajuste razonable debe basarse en:

- Su **eficacia**.
- Su **proporcionalidad económica**.
- La **viabilidad técnica**.
- Las **circunstancias urbanísticas** o patrimoniales del entorno.

Este criterio será especialmente relevante en Constantina, donde la orografía, las pendientes naturales y la protección del patrimonio histórico condicionan las intervenciones en el espacio urbano.



3.2 Factores que inciden en la accesibilidad física de los espacios

En relación con la accesibilidad física del espacio urbano, pueden distinguirse los siguientes tipos de factores:

1. Factores personales

Derivados de las condiciones individuales de los usuarios, y que se relacionan con los distintos tipos de discapacidad o limitaciones funcionales que influyen en la manera de recorrer y utilizar un itinerario urbano.

2. Factores físicos

Determinantes de la accesibilidad de los itinerarios.

a) De carácter estructural

- Permanentes o difíciles de modificar.
- Derivados de la **trama urbana**, la **topografía**, la **configuración de calles**, etc.
- En Constantina, este aspecto es especialmente relevante debido a la disposición histórica del casco urbano y sus pendientes pronunciadas.

b) De carácter no estructural

- Susceptibles de intervención directa.
- Derivados del **diseño urbano**, como mobiliario, pavimentos, rebajes, pasos peatonales, anchuras de acera, etc.

3. Factores no físicos

No determinantes por sí mismos, pero sí influyentes:

- **Acontecimientos temporales**: ferias, mercados, actos culturales o deportivos.
- **Ocupación indebida del espacio público**: terrazas, expositores, vehículos mal estacionados, etc.



- **Condiciones externas:** grado de accesibilidad de la flota de transporte público o del servicio de taxi.

3.3 Características de los itinerarios

La definición de itinerarios accesibles se basa en cinco criterios fundamentales:

1. Coherencia

Deben ser lógicos y ajustarse a la estructura urbana.

2. Conectividad

Han de permitir un recorrido continuo que conecte puntos clave del municipio.

3. Seguridad

El peatón debe poder desplazarse con garantías en todo el trayecto.

4. Comodidad

Se prioriza el menor nivel de esfuerzo posible, considerando la continuidad, el tipo de pavimento y la intensidad de uso.

5. Atractivo

Relacionados con la calidad urbana, el diseño, el paisaje, la limpieza o la presencia de elementos de interés.

Los tres primeros criterios —coherencia, conectividad y seguridad— se consideran prioritarios. La comodidad y el atractivo se valorarán especialmente en el diseño de itinerarios preferentes.

3.4. Tipos de discapacidad

Para el desarrollo del Plan Municipal de Accesibilidad de Constantina se han considerado cuatro grandes grupos de discapacidad, debido a su incidencia directa en la movilidad y en la interacción con el espacio público urbanizado:

1. Movilidad reducida



Incluye situaciones que, sin ser una discapacidad física, dificultan el desplazamiento: personas mayores, usuarios con carritos de bebé, personas cargadas con bultos, etc.

2. Discapacidad física

Implica limitaciones severas de movilidad que requieren ayudas técnicas como sillas de ruedas. En estos casos se exigen condiciones estrictas: ausencia de desniveles, espacios amplios de giro, rampas adecuadas, etc.

3. Discapacidad visual

Parcial o total. Exige elementos como pavimentos táctiles de guiado o advertencia, contraste cromático, señalización clara y ausencia de obstáculos en altura.

4. Discapacidad cognitiva

Incluye dificultades en la comprensión del entorno y la orientación (autismo, Alzheimer, síndrome de Down, etc.). Obliga a diseñar entornos claros, intuitivos y con información comprensible.

Se reconoce que esta clasificación no es exhaustiva y que existen otros tipos de discapacidad, como la auditiva. Asimismo, pueden darse situaciones combinadas que requieren un enfoque flexible.

El **principio de accesibilidad universal** implica integrar las necesidades de todos los grupos mediante el cumplimiento de todos los parámetros normativos aplicables.

3.5. Grados de Accesibilidad

Para el desarrollo del Plan de Accesibilidad se establece la siguiente graduación del nivel de accesibilidad:

- **Accesible:** Itinerario que cumple con las condiciones de diseño señaladas por la normativa vigente para ser considerados como tales. En el caso de un tipo de discapacidad específico reúne el cumplimiento de aquellos parámetros que tienen mayor incidencia sobre la movilidad de las personas con esa discapacidad.



- **No accesible:** son aquellos itinerarios que no cumplen las condiciones mínimas de accesibilidad exigidas por la normativa y que por sus características no reúnen las condiciones para permitir la movilidad en condiciones de conectividad, coherencia y seguridad.

No obstante, con objeto de poder evaluar el nivel del incumplimiento de los parámetros mínimos de accesibilidad, la magnitud de las actuaciones necesarias o su prioridad se diferencia entre:

- *Itinerarios **practicables***, en los que, sin ajustarse a todos los requerimientos normativos que lo califiquen como accesible, puede llegar a permitir su utilización con dificultad por las personas con discapacidad. Se establecen tres niveles: **practicable alto, practicable medio, practicable bajo**.

- *Itinerario **inaccesible*** en el que se da un incumplimiento generalizado de los parámetros de accesibilidad hasta el extremo de impedir completamente la movilidad por ellos.

3.6. Categorías del espacio público

Cabe distinguir diferentes categorías del espacio público en base a sus características morfológicas y funcionales primordiales y que implican criterios diferentes para la toma de datos de accesibilidad. Así, podemos hablar de:

- **Viaro, espacios lineales** donde prima la función de la **movilidad**. A su vez, en función de la relación entre con el tráfico vehicular, cabe distinguir entre:

Viaro de uso peatonal.

Viaro de uso compartido.

- **Áreas estanciales**, espacios superficiales donde prima la función estancial, social, recreativa y representativa.

En cualquier caso, estas características funcionales y morfológicas no son, por supuesto, ni específicas ni excluyentes, pero sí permiten una primera aproximación para la caracterización de la accesibilidad.



3.6.1 Viario

Tal y como se ha señalado con anterioridad el viario se caracteriza por su formalización morfológica de **carácter lineal** y en el que la **movilidad es preponderante** desde el punto de vista funcional.

En el caso del espacio viario el aspecto que determina la caracterización de la accesibilidad es su relación con el tráfico vehicular. Así, cabe distinguir entre:

3.6.1.1. Calles segregadas

Son aquellas en las que existe una **clara diferenciación de los tráfico**s y en los que la identificación de los itinerarios peatonales es más sencilla dado que se ubican de manera contigua a las fachadas de los viarios, sin converger con el tráfico rodado.

Son calles que, en general, ofrecen seguridad al peatón, al encontrarse este en un plano elevado y protegido de la calzada por un elemento de borde, que puede además estar reforzado por alineaciones de elementos vegetales, de mobiliario urbano, aparcamiento de vehículos, etc.

Por el contrario, sus condiciones de diseño y la existencia de elementos que dificulten la movilidad pueden ser muy limitativas, hasta el punto de hacerlas inaccesibles.

En estas calles los itinerarios peatonales discurren exclusivamente por las aceras y los cruces se realizan en aquellos lugares definidos para ello y en los que concurren elementos que permitan identificación y formalización como tal: vado, señalización, etc.

No obstante, se dan situaciones en que no hay elementos que permitan identificar como tal un cruce más allá de las propias necesidades de continuidad del itinerario. Así, en el ámbito de este trabajo se han identificado estos elementos a pesar de su no existencia física.

3.6.1.2. Calles de uso compartido (plataformas únicas de uso mixto)

Son las calles en las que el **tráfico peatonal** y el **tráfico vehicular comparten un mismo espacio en un mismo nivel**, sin que exista una clara diferenciación del espacio dedicado a cada uno de ellos y en el que el tránsito peatonal tiene prioridad.



Estas calles son las más complejas en su tratamiento, dado que, la existencia de un ámbito compartido entre peatón y vehículo, puede plantear problemas de seguridad para determinados grupos de peatones ante la falta de elementos de orientación, señalización y detección de vehículos.

Se da la circunstancia habitual de que, a pesar de su configuración física como una vía de plataforma única, exista una conjunción de elementos que acaben provocando que esta no sea la situación real de uso del espacio:

- No existe señalización que establezca la clara prioridad peatonal.
- Las intensidades de tráfico de vehículos hacen irreal la prioridad peatonal.
- Diseño de estos espacios es similar al de una sección viaria segregada, con ámbitos claramente diferenciados para cada tráfico con la única salvedad de que se encuentran en el mismo plano. En estos espacios, de forma inconsciente, los usuarios de la vía tienen tendencia a situarse en el espacio que ocuparían en una calle segregada, adoptando configuraciones lineales que acaban incrementando las velocidades de los vehículos, concediéndoles la prioridad y provocando la pérdida, por tanto, de la consideración de espacio compartido.
- La disposición de los mecanismos para el calzado del tráfico y control del estacionamiento (bolardos, vallados, etc.) puede provocar situaciones incoherentes desde el punto de vista de la accesibilidad.

En este sentido, cabría señalar dos tipos de calles de plataforma única:

- Plataformas únicas de uso mixto con prioridad peatonal.
- Plataformas únicas de tráfico segregado.

En conclusión, en el ámbito de este Informe y de cara a la caracterización de la accesibilidad de estos espacios, se atenderá prioritariamente al uso real que los peatones hacen de estas calles, como un espacio peatonal o como un espacio segregado, más que a la configuración física como plataforma única.



El Informe Técnico sobre la Accesibilidad de los Espacios de Plataforma Única de Convivencia (CERMI, 2016) desarrolla un análisis y diagnóstico de este tipo de espacios y establece una serie de consideraciones técnicas para su definición y diseño que han servido de pauta para la caracterización, análisis y diagnóstico de estas calles.

En el Informe sobre plataformas únicas del Grupo de Trabajo de Accesibilidad Universal de COCEMFE, se recogen una serie de consejos y propuestas de diseño para que las plataformas únicas, sobre todo las de uso compartido, no supongan nuevos peligros a ninguna de las personas que las utilicen. (Disponible en los anexos del PMA).

3.6.1.3. Calles peatonales

Se trata de espacios urbanos en los que hay **exclusividad para el tráfico peatonal**. En ellas la no existencia de tráfico de vehículos ofrece unas altas condiciones de seguridad. Suelen ser espacios también cómodos y atractivos para el peatón, y forman parte de la red básica para la movilidad peatonal de las ciudades, bajo las premisas de conectividad y coherencia. Serán por tanto en muchos casos itinerarios con un alto grado de accesibilidad.

Presentan, sin embargo, dificultades especialmente para las personas con discapacidad visual, dado que su diseño abierto, sin una clara delimitación de ámbitos, utilización homogénea de materiales, elevadas intensidades de uso, etc. elimina gran parte de los elementos de información no visual y dificultan la movilidad para estas personas.

Se da también la circunstancia que la calidad espacial de estas calles conlleve un incremento de actividades no siempre adecuadamente resueltas invadiendo el espacio colindante o adyacente a la línea de fachada con abundancia de elementos de mobiliario urbano, expositores comerciales, cajas de registro, terrazas de hostelería, etc. que dificultan el tránsito y la detección de estos elementos.

Así mismo, y la literatura generada por las propias asociaciones de discapacidad para este tipo de vías así lo indica, a pesar de ser vías peatonales siempre existe en ellas tráfico motorizado (accesos a garajes, carga y descarga en comercios, vehículos de emergencia) por lo que desde estas asociaciones se reclaman un tratamiento similar a las vías de plataforma única de convivencia definiendo ámbitos espaciales y elementos de advertencia y calmado del tráfico.



3.6.2 Áreas estanciales

Las áreas estanciales constituyen los espacios urbanos en los que priman las funciones estanciales, sociales, representativas, de esparcimiento y ocio. Cabe distinguir los siguientes tipos de áreas estanciales:

3.6.2.1. Plazas

En el caso de plazas se trata de un ámbito del espacio público caracterizado por su carácter superficial frente a la linealidad del viario, y en el que a las funciones de movilidad se suman las anteriormente comentadas de relación social, representación, esparcimiento, etc. que implican cierta delimitación de espacios y la incorporación de elementos de soporte de estas actividades (mobiliario urbano, ajardinamiento, señalización, etc.).

La relación entre las diferentes funciones del espacio determina la caracterización de estos espacios, siendo necesario identificar los principales itinerarios que en muchos casos no están claramente formalizados.

Así, de manera genérica, cabe considerar que el perímetro de plazas y espacios libres es utilizado para el tránsito mientras que el espacio central tiene un carácter más estancial, aunque siempre existirán recorridos transversales de comunicación, todo ello teniendo en cuenta elementos que contribuyen a la organización espacial como puede ser mobiliario urbano, vegetación, señalización, diferencias de nivel, pendientes, etc.

3.6.2.2. Parques y jardines

Los parques y jardines presentan un uso principalmente recreativo y de esparcimiento, con una relación más intensa con la naturaleza a través de la incorporación de la vegetación tratamientos de suelo más naturales. En ellos, a diferencia de las plazas, la función de movilidad es claramente secundaria y, en su caso, está delimitada a determinados itinerarios.

En ambos casos, tanto en plazas como en parques y jardines, tiene especial importancia para la caracterización de la accesibilidad las condiciones y dotación del mobiliario urbano, sectores de juegos, así como las características de los elementos de orientación, señalización e información.



3.7. Concepto de Itinerario Peatonal Accesible

La Orden TMA/851/2021, viene a establecer un marco regulatorio común ante la dispersión normativa provocada por las diferentes normas autonómicas. Es, por tanto, el marco de referencia y que define los criterios más exigentes y restrictivos en materia de accesibilidad.

La Orden define, en su artículo 4, las zonas de uso peatonal y, especialmente, el concepto de Itinerario Peatonal Accesible.

Artículo 4. Zonas de uso peatonal.

Se denomina:

- a) **Zona de uso peatonal:** todo espacio público urbanizado destinado de forma permanente al tránsito o estancia peatonal.
- b) **Itinerario peatonal:** la parte de la zona de uso peatonal destinada específicamente al tránsito de personas, incluyendo las zonas compartidas entre éstas y los vehículos.
- c) **Área de estancia:** la parte de la zona de uso peatonal, de perímetro abierto o cerrado, donde se desarrollan actividades de esparcimiento, juegos, actividades comerciales, paseo, deporte, descanso y otras de similares características, en las que las personas permanecen durante un tiempo determinado.

El artículo 5 establece las condiciones generales de los **Itinerarios Peatonales Accesibles (IPA)**:

Artículo 5. Itinerarios peatonales accesibles.

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



2. Todo **itinerario peatonal accesible** deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Discurrirá de manera **colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo**. No obstante, cuando las características y el uso del espacio recomienden otra disposición del itinerario peatonal accesible o cuando éste carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada, **se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal**, tal y como se especifica en los artículos 45 y 46.
- b) 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.
- c) En todo su desarrollo poseerá una **altura libre de paso no inferior a 2,20 m**.
- d) **No presentará escalones aislados**.
- e) Su **pavimentación** reunirá las características definidas en el artículo 11.
- f) La **pendiente transversal máxima será del 2%**.
- g) La **pendiente longitudinal máxima será del 6%**.
- h) En todo su desarrollo se ajustarán los **niveles de iluminación** del recorrido a los especificados en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- i) Dispondrá de una **correcta comunicación y señalización** cumpliendo las condiciones establecidas en el capítulo XI.

3. En las **zonas de plataforma única**, donde el itinerario peatonal accesible y la calzada estén a un mismo nivel, el **diseño** se ajustará al uso previsto y se incorporará la **señalización e información** que corresponda para **garantizar la seguridad de las personas usuarias de la vía**. En cualquier caso, se cumplirán el resto de condiciones establecidas en este artículo.



4. Se **garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular**, mediante las condiciones reguladas en los artículos 13, 14 y 16 y el capítulo VI.

5. Se **preverán áreas de descanso a lo largo del itinerario peatonal accesible en función de sus características físicas**, la tipología de la población usuaria habitual y la frecuencia de uso que presente.

El capítulo IV de la Orden establece las condiciones las **áreas de estancia**: áreas de descanso, plazas, parques y jardines, sectores de juego infantiles y tramos urbanos de playas. En el caso de las áreas de descanso, elemento a incorporar a lo largo de los itinerarios peatonales se dispone la necesidad de contar con **bancos con una dotación mínima y características accesibles**.

El capítulo V, recoge las **condiciones y características de los elementos de urbanización de itinerarios peatonales accesibles y áreas de estancia**: pavimentos; rejillas, alcorques y tapas de instalaciones; vados vehiculares; rampas; escaleras; ascensores; andenes móviles y escaleras mecánicas; vegetación.

El Capítulo VI de la Orden está dedicado a los **cruces entre los itinerarios peatonales y los itinerarios vehiculares**, estableciendo condiciones precisas para garantizar la accesibilidad.

Artículo 19. Condiciones generales de los cruces entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares.

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

2. Cuando el itinerario peatonal y el itinerario vehicular estén en distintos niveles, la **diferencia de rasante se salvará según lo dispuesto en el artículo 20**, y cuando las características y el uso del punto de cruce así lo recomienden, con **la solución prevista en su apartado 10**.

3. Las soluciones adoptadas para salvar el desnivel entre acera y calzada **no alterarán las condiciones generales del itinerario peatonal accesible que continúa por la acera**, con la excepción de la solución prevista en el apartado 9 del siguiente artículo.



4. Se *garantizará que, junto a los puntos de cruce, no existan elementos que puedan obstaculizar el mismo o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad por parte de los peatones, así como la visibilidad de los peatones por parte del conductor.*

El capítulo XI regula las condiciones generales de la comunicación y señalización. Así, el artículo 40 establece:

Artículo 40. Condiciones generales de la comunicación y señalización.

1. *Todo sistema de comunicación y señalización que contenga elementos visuales, sonoros o táctiles, a disposición de las personas en los espacios públicos urbanizados, deberá incorporar los criterios de diseño para todas las personas a fin de garantizar el acceso a la información y comunicación básica y esencial, evitando la sobresaturación estimular.*

2. *En todo itinerario peatonal accesible las personas deberán tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información deberá ser comunicada a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento.*

De manera particular, para la señalización visual, el artículo 42 establece:

Artículo 42. Aplicaciones reguladas de la señalización visual.

1. *Los diferentes tipos de señales y la información contenida en las mismas mantendrán la forma, el color y la ubicación estándares o, al menos uniforme, en cada municipio o población.*

2. *En todos los puntos de cruce se deberá incluir la información de los nombres de las vías.*

3. *Se reiterará la señalización en las encrucijadas o lugares de toma de decisión y como recordatorio en largos recorridos lineales, evitando el exceso de señales en un mismo punto.*

El capítulo VII de la Orden regula la **urbanización de los frentes de parcela.**

En el capítulo VIII se establecen las condiciones generales del **mobiliario urbano** y específicas de las diferentes tipologías de elementos y en el Capítulo IX las características de



los **elementos vinculados al transporte**: plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, las características de las paradas y marquesinas de transporte público junto con la referencia normativa para el acceso y utilización de los modos de transporte, así como las condiciones de carriles para el tránsito de bicicletas.

3.8. Información de la red de itinerarios peatonales

Distinguimos dos tipos de elementos que conforman la red de itinerarios peatonales y para los cuales se tomarán datos en campo:

- **Segmentos**: tramos de itinerarios peatonales que discurren por los espacios destinados al peatón y que cuentan con parámetros de accesibilidad iguales.

Hablamos de segmentos porque puede darse el caso, por ejemplo, de que la misma acera de una calle cuente con tramos con parámetros de accesibilidad diferentes. Cada uno de estos tramos es un segmento. No cabe, por tanto, hablar de la accesibilidad de una calle o una acera sino del conjunto segmentos que la conforman.

- **Cruces**: tramos de los itinerarios en los que se produce el cruce del espacio destinado a los itinerarios peatonales con el espacio destinado a los itinerarios de vehículos.

Para cada uno de los elementos citados anteriormente se han definido el conjunto de parámetros que permiten caracterizarlos desde el punto de vista de la accesibilidad en el espacio público y que será necesario recoger en campo: anchura de banda libre, existencia de elemento de encaminamiento, etc.

Así mismo, en el trabajo de campo deberán identificarse información de:

- **Estrechamientos**: zonas puntuales en las que se produce una disminución de la banda libre y que inciden en la accesibilidad tanto de segmentos como de cruces.

- **Barreras** de accesibilidad: zonas en las que la movilidad está impedida.

Las barreras pueden deberse a dos situaciones:

La **configuración física de un tramo del itinerario peatonal o un cruce en su conjunto**. Es decir, el conjunto de elementos de urbanización que lo conforman no cumple con los



parámetros de accesibilidad. Es el caso, por ejemplo, de una acera estrecha en toda su longitud (en la metodología definida consideramos que una anchura inferior a 90 cm., impide completamente el paso a una persona usuaria de silla de ruedas).

Elementos puntuales como estrechamientos, desniveles, etc. que provocan un tramo sea inaccesible. Es el caso de una farola que ocupa el espacio libre de paso de una acera.

También en el trabajo de campo se caracterizarán de los siguientes elementos:

- Paradas de transporte público.
- **Plazas de aparcamiento reservadas** para personas con discapacidad.
- **Elementos del sistema de señalización y comunicación** en vía pública

Finalmente, en la fase de **Información y descripción del entorno** se obtendrá información relativa a:

- Características físicas del entorno.
- Características demográficas y socioeconómicas.
- Aspectos territoriales y urbanísticos.
- Equipamientos y servicios de interés en el municipio.
- Información de movilidad urbana.

Parámetros fundamentales para la caracterización de la accesibilidad y criterios metodológicos empleados en el trabajo de campo

Se analizan a continuación los parámetros que caracterizan la accesibilidad de estos elementos de accesibilidad anteriormente relacionados:

3.8.2.1 Segmentos

La caracterización de la accesibilidad de segmentos se define a partir de los siguientes parámetros:



- Banda libre

Se entiende banda libre como el valor característico de la anchura libre de paso de la totalidad de un segmento o tramo peatonal.

Este concepto es desarrollado en diversos documentos como *túnel o conducto virtual libre de obstáculo* (accesibilidad en los espacios públicos urbanizados. (2010). [Madrid]: Ministerio de Vivienda, Centro de Publicaciones) y permite distinguir entre la anchura de una acera y la anchura efectivamente destinada a tránsito de las personas.



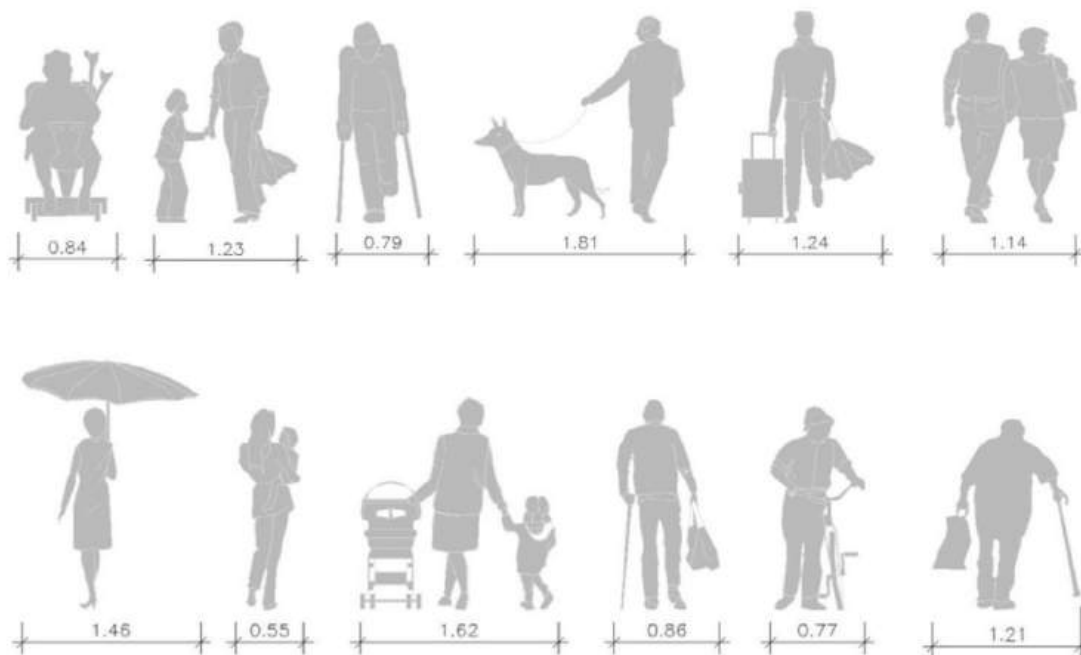
1. Túnel o conducto virtual libre de obstáculos.

La banda libre queda definida, por tanto, por el elemento de borde que materialice la línea de fachada y otro elemento (bordillo, alineación de árboles, mobiliario urbano, etc.) que defina un valor característico y constante.



2. Diferencia entre estrechamiento y banda libre.

Para su caracterización se definen tramos de anchura de banda libre que responden las necesidades de espacio de la antropometría cotidiana y a las situaciones de cruce entre personas:



3. Antropometría cotidiana. Fuente: Manual de accesibilidad para los espacios públicos urbanizados. 2016, Ayuntamiento de Madrid

- Referencia de itinerario: materialización de la línea de fachada, elemento de borde o pavimento guía



Un aspecto fundamental para la movilidad de personas con discapacidad visual es la materialización de la línea de fachada o elemento de borde (bordillo, vallado, etc.) que delimite el espacio público y permita el seguimiento del itinerario peatonal. Se distinguen cuatro situaciones: existente, con dificultad, con desorientación, inexistente.

- Estado del pavimento

Desde el punto de vista de la accesibilidad sobre el que se pueden establecer tres estados: bueno, regular o malo.

- Pendiente transversal

Atendiendo al parámetro normativo de pendiente transversal máxima del 2% se definen dos estados: Cumple / No cumple.

- Pendiente longitudinal

Conforme el parámetro normativo de pendiente longitudinal máxima del 6% se definen dos estados. Cumple / No cumple.

- Altura libre

Conforme al parámetro normativo de altura libre mínima 2,20 m se definen dos situaciones: Cumple / No cumple.

- Iluminación

Niveles mínimos de iluminación conforme los parámetros normativos distinguiendo dos situaciones: Cumple / No cumple.

- Seguridad

Bajo este concepto se agrupan diferentes situaciones de falta de seguridad para el peatón: tráfico rodado intenso, plataformas compartidas sin elementos de calzado de tráfico, etc. Se definen dos situaciones Cumple / No cumple.



- Ocupación de la vía

En este epígrafe se pretende señalar todas aquellas circunstancias de ocupación de la vía pública no autorizada o indebida y que en el trabajo de campo se perciban como situaciones habituales: aparcamiento, terrazas de establecimientos de hostelería, instalación de elementos y expositores comerciales, otras situaciones.

- Obstáculos

Bajo este epígrafe se recogen aquellas situaciones en que existen obstáculos a o elementos que invaden el espacio peatonal y que pueden tener incidencia en la accesibilidad de un itinerario: desniveles, vados vehiculares, rejillas y registros, salientes en fachada u otras situaciones.

- Itinerario preferente

Identifica aquellos segmentos que forman parte de los itinerarios que, por sus características, formalización, señalización, etc. son capaces de facilitar la ubicación, orientación y de ofrecer información a los usuarios respecto a la estructura urbana, su posición en ella y la localización de los principales espacios públicos y equipamientos.

3.8.2.2. Cruces

La caracterización de la accesibilidad en los cruces se realiza a partir de los siguientes parámetros normativos:

- Anchura

La anchura del cruce viene determinada por la banda libre de paso de los vados, esto es, el espacio efectivo que tiene el peatón para acceder a la calzada, considerando el tramo que está a nivel y los posibles elementos que incidan en esa banda libre. Al igual que en el caso de la banda libre de segmentos se establecen 5 tramos: A, B, C, D y E.

- Paso elevado

Es la solución del cruce peatonal en el que el itinerario peatonal mantiene el mismo nivel, facilitando su continuidad, dotándolo de mayor seguridad y primando el itinerario peatonal



sobre el rodado. Se distinguen, por tanto, dos situaciones: Sí, en caso de ser un paso elevado o No, en caso de ser un paso a diferente nivel.

- Vados diferentes

Permite identificar las situaciones en que los vados de un mismo cruce presentan condiciones de accesibilidad diferentes.

- Vados peatonales

Es la solución que permite salvar la diferencia de nivel entre el paso peatonal a través de la calzada y la acera. Atendiendo a los parámetros normativos distinguimos tres situaciones: rebajado (vados correctamente ejecutados con un desnivel de entre 0 y 0,4 cm. de altura), resalte (vados incorrectamente ejecutados que cuentan con un desnivel de entre 0,4 y 8 cm) o desnivel (vados incorrectamente ejecutados con un desnivel mayor de 8 cm.)

- Coherencia

Bajo este parámetro se identifican las situaciones en que los vados no se encuentran enfrentados, lo cual supone una importante dificultad para las personas con discapacidad visual. Cabe distinguir, por tanto, dos situaciones: Sí o No.

- Pavimento de advertencia

Se trata de la banda de pavimento podotáctil para advertir de la proximidad de situaciones de peligro. En función del tipo de pavimento utilizado cabe distinguir entre normalizado (pavimento de botones conforme la normativa), diferenciado (sin ser un pavimento normalizado cuenta con un cambio de textura apreciable) o inexistente.

- Pavimento guía o encaminamiento

Es la banda de pavimento podotáctil que señala la dirección del itinerario peatonal. Al igual que en el pavimento de advertencia se diferencia la situación de pavimento normalizado (pavimento de acanaladura conforme la normativa), pavimento diferenciado (que cuenta con un cambio de textura respecto al pavimento tipo del ámbito peatonal) o inexistente.



- Señalización horizontal

Señal horizontal en el plano del suelo conforme la normativa. Se dan la situación de Sí o No en función de su existencia o inexistencia.

- Señalización vertical

Señal vertical conforme la normativa que, por tanto, ofrece dos situaciones posibles: Sí (existe) o No (no existe).

- Semáforo

Permite caracterizar la existencia y características, en su caso, de los semáforos de un cruce, entre las siguientes situaciones: inexistente, semáforo visual, semáforo acústico. Así mismo se incluye un parámetro en caso de contar con algún tipo de información para discapacidad cognitiva (pictogramas, cronómetro con cuenta atrás, etc.)

- Isleta

Permite caracterizar la existencia de isletas distinguiendo entre las siguientes situaciones: A (no existe y no es necesaria), B (necesaria, existe y su diseño es conforme a la normativa), C (necesaria, existe, pero su diseño con es conforme a la normativa) y D (necesaria pero no existe).

- Seguridad

Recoge las situaciones que pueden condicionar la seguridad en un cruce (falta de visibilidad, tiempo escaso para el cruce en la regulación semafórica, situaciones de semáforo en ámbar, etc.). Se distinguen dos situaciones: Cumple / No cumple.

- Itinerario preferente

Identifica aquellos cruces que forman parte de aquellos itinerarios identificados como preferentes por su capacidad para facilitar la ubicación, orientación y de ofrecer información a los usuarios respecto a la estructura urbana y los itinerarios peatonales.



3.8.2.3. Estrechamientos y Barreras

Para la caracterización de estrechamientos y barreras se tomarán datos de:

- Banda libre:

Banda libre restante tras la disminución provocada por el estrechamiento.

- Tipología:

Tipo de elemento que produce el estrechamiento: farola, señal, contenedor, árbol, alcorque, papelera, entre otros.

- Longitud:

Longitud del estrechamiento, parametrizado en: puntual, corto, largo.

3.8.2.4. Paradas de transporte público

La caracterización de las paradas de transporte público se realiza en relación a los siguientes parámetros definidos en el RD 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:

- Tipología

Se diferenciará entre marquesina o poste.

- Franja de detección

Identifica la existencia de la franja de detección tacto-visual de acanaladura de 120 cm. de ancho para direccionamiento desde el itinerario peatonal. La banda de encaminamiento debe interrumpirse 30 cm. antes de llegar a la banda de borde de andén.

Las opciones la situación de pavimento normalizado (pavimento de acanaladura y dimensiones conforme la normativa), pavimento diferenciado (que cuenta con un cambio de textura respecto al pavimento tipo del ámbito peatonal) o inexistente.



- Franja de borde

Identifica la existencia de la franja tacto visual de pavimento de advertencia de 40 cm. de anchura junto al borde del andén.

- Acceso

Permite evaluar el acceso a la marquesina o elemento delimitador de la parada, desde el centro o lateralmente, con un ancho mínimo libre de 90 cm. Se dan dos opciones: Cumple/no cumple.

- Paramentos

Este campo permite establecer las características de los paramentos que conforman la marquesina y el cumplimiento de los parámetros normativos: no presentar cantos vivos ni salientes, en caso de ser transparentes incorporar elementos que permitan su detección. Se identifican cuatro situaciones: Cumple/ cumple parcialmente / no cumple / no aplica (para el caso de postes).

- Espacio interior

El espacio interior de la marquesina o elementos delimitadores de la parada deberá permitir la inscripción de un círculo de diámetro 150 cm. sin obstáculos. Se definen dos situaciones Cumple / No cumple.

En el caso de postes se considerará espacio interior como el espacio ocupable por los usuarios sin que incida en el itinerario peatonal.

- Asiento

Se indica la existencia o no de asientos con reposabrazos y altura comprendida entre 43-47 cm. Se definen cuatro situaciones: Existe / existen bancos, pero estos no cuentan con diseño accesible / No existe / No aplica, para el caso de postes.

- Apoyo isquiático

Se indica la existencia o no de apoyos isquiáticos. Se definen dos situaciones: Existe / No existe / No aplica, para el caso de postes.



- Información

Se identifica la existencia de información referente a la identificación, denominación, esquema de recorrido y horarios de las líneas de transporte que en ella efectúen parada, y demás información complementaria del sistema de transporte.

La información ha de ser lo más sencilla posible, facilitando su legibilidad y comprensión a todas las personas; además ha de contar con su transcripción en braille y altorrelieve. La altura de colocación de la información estará comprendida entre 90 y 170 cm.

Se definen tres situaciones: Información accesible, que cumple con los parámetros normativos / Información accesible incompleta, si no cumple con algún parámetro normativo / Información no accesible, incumplimiento generalizado de los parámetros normativos.

- Información con pantalla digital

Permite identificar aquellas paradas que cuentan con información a través de pantalla digital. Se definen dos situaciones: Existe / No existe.

- Información sonora

Permite identificar aquellas paradas que cuentan con información sonora. Se definen dos estados Existe / No existe.

3.8.2.5. Plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad

La caracterización de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad se realiza en función de los siguientes parámetros:

- Tipología

Identifica el tipo de aparcamiento: en línea o en batería

- Dimensiones Área de aparcamiento

El área de aparcamiento deberá contar con unas dimensiones mínimas de 5,00x2,20 m. Se identifican tres situaciones: Cumple / No cumple / No existe.



- Zona de aproximación y transferencia lateral

Sus dimensiones mínimas son 5,00 x 1,50m y es preceptiva para el caso de aparcamiento en batería. Se identifican tres situaciones: Cumple / En acera / No cumple / No existe.

- Zona de aproximación y transferencia posterior

Sus dimensiones mínimas son 3,00 x 2,20 m. y es preceptiva para el caso de aparcamiento en línea. Se identifican cuatro situaciones: Cumple / En acerado / No cumple / No existe.

- Ámbitos diferenciados

Este parámetro hace referencia a los casos en que los ámbitos de aparcamiento y el de aproximación y transferencia se encuentran diferenciados o no. Esta última es una situación más flexible y por tanto concede mayor accesibilidad. Se identifican dos situaciones: Diferenciado / No diferenciado.

- Acceso al itinerario

En este campo se identifica la situación de acceso desde la plaza hasta el itinerario peatonal. Se dan las siguientes situaciones: En plataforma peatonal / Vado / Desde cruce peatonal / Inexistente (cuando no existan los elementos anteriores y el usuario deba transitar por la calzada hasta encontrar un vado que le permita acceder al itinerario peatonal).

- Pendientes

Mediante este parámetro se analiza las pendientes de la ubicación de la plaza, que deben ser horizontales o de escasa pendiente. Se dan dos situaciones: Cumple / No cumple

- Señalización vertical

Identifica la existencia o no de señalización vertical homologada. Se dan tres situaciones: Normalizada / No normalizada / Inexistente.

- Señalización horizontal

Identifica la existencia o no de señalización horizontal homologada. Se dan tres situaciones: Normalizada / No normalizada / Inexistente.



3.8.2.6. Sistema de señalización y comunicación

Se ubicarán los elementos de señalización y comunicación en vía pública y se caracterizarán a partir de los siguientes parámetros:

- Tipología

Tipo de señalización: señal / panel informativo

- Diseño

Se definirá si es una señalización de diseño estandarizado o de diseño específico: Estándar / Diseño específico.

- Fuentes

Se identifican dos situaciones con respecto a los parámetros de tamaño de letra y tipología de fuentes indicados en la Orden TMA/851/2021. Se dan tres situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- Contraste

Se identifican dos situaciones de contraste de los textos y rótulos respecto al fondo. Se dan tres situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- Pictogramas

Deberán ser sencillos e incorporar, siempre que sea posible, texto descriptivo. Se dan las siguientes situaciones: Cumple / No cumple / No aplica

- Valoración información

Se valorará la información ofrecida y si permite la orientación del usuario. Se dan tres situaciones: Buena / Regular / Mala.



Información cualitativa

Además de los parámetros de caracterización de la accesibilidad que facilitan una evaluación objetiva y sistemática es necesario incorporar otra información de carácter cualitativo respecto al contexto en el que se localiza cada elemento del itinerario.

Así, aspectos como la permeabilidad de una vía por existencia de puntos de cruce en número suficiente, la anchura libre de un itinerario más allá de la mínima exigida en la normativa y que responda a las intensidades de tráfico peatonal existente, la calidad del espacio público, la existencia de elementos de mobiliario urbano, son aspectos que se incorporarán a la información de análisis y diagnóstico generada a través del propio trabajo de campo, desde la percepción de los propios usuarios de la vía, a través de la información obtenida en los procesos de participación ciudadana, como desde el propio trabajo de análisis y diagnóstico mediante la integración de las diferentes fuentes de información.

3.9. Indicadores de accesibilidad

En base a los parámetros descritos en el apartado anterior se ha definido un indicador que ofrece un **valor sintético de la accesibilidad de cada uno de los tramos o cruces: el GRADO DE ACCESIBILIDAD.**

Del mismo modo, en base al grado de accesibilidad del conjunto de segmentos y cruces de un área se ha definido un indicador que permite evaluar el **GRADO DE ACCESIBILIDAD MEDIO DE UN ÁREA** y su modificación en el tiempo.

3.9.1 Indicador de evaluación: Grado de Accesibilidad de un Segmento o Cruce

El **grado de accesibilidad de un elemento** (segmento o cruce) recoge los diferentes parámetros de normativos y, de manera general para todas las situaciones o, de manera específica, en función del tipo de discapacidad considerado, define un valor de accesibilidad conjunto entre los grados propuestos: accesible, practicable alto, practicable medio, practicable bajo, inaccesible.

El grado accesible implica el cumplimiento de los parámetros normativos que afectan a un tipo de discapacidad. El grado inaccesible implica que existen dificultades en el tránsito



hasta el extremo de impedirlo. Sin embargo, existe una amplia gama de posibilidades intermedias, en las que se sitúan un gran número de elementos de la ciudad que, si bien no cumplen los requisitos normativos, tampoco puede entenderse que impiden el tránsito por ellos.

El grado de accesibilidad **pondera, por tanto, los diferentes parámetros que caracterizan un elemento de un modo diferente para cada uno de los tipos de discapacidad**, buscando optimizar la calificación para las necesidades concretas de cada ciudadano. Así, por ejemplo, la existencia de un desnivel (escalón) en un segmento es crítico para una persona con discapacidad motriz en silla de ruedas hasta el extremo de hacer ese tramo inaccesible. Ese mismo desnivel, penaliza mucho la accesibilidad en el caso de una persona con movilidad reducida, si bien no lo impide hasta el extremo de hacerlo inaccesible. En el caso de la discapacidad visual supone una dificultad que puede ser superada si la personas con discapacidad puede detectarla y para una persona con discapacidad cognitiva

Existen, por tanto, **parámetros críticos para un tipo de discapacidad**, en los que el incumplimiento del parámetro normativo penaliza de manera importante su grado de accesibilidad pero que sin embargo para otro tipo de discapacidad no supone penalización alguna o una penalización notablemente menor.

3.9.2 Indicador de seguimiento y gestión: Grado de accesibilidad de un ámbito espacial

Con objeto de definir el **grado de accesibilidad de un ámbito** se ha desarrollado el indicador **GRADO DE ACCESIBILIDAD MEDIO**, en porcentaje, donde 100% indicaría que todos los elementos son accesibles y 0% que todos los elementos son inaccesibles.

Este grado **depende, al igual que el grado de accesibilidad de un elemento, del tipo de discapacidad**. Recoge los valores de grado de accesibilidad de los elementos que conforman una zona y realiza una media ponderada que tiene en cuenta tanto en número como la longitud de los elementos (segmentos o cruces).

Este indicador es clave para la gestión y seguimiento de la accesibilidad dado que, según evolucione el grado de accesibilidad de los diferentes elementos, segmentos o cruces, que conforman la red de itinerarios de un ámbito, irá evolucionando la accesibilidad media de esa zona.



4. MEMORIA EXPOSITIVA DEL MUNICIPIO.

4.1. Características físicas del entorno

4.1.1 Emplazamiento geográfico

Constantina es un municipio situado en el norte de la provincia de Sevilla, en la comunidad autónoma de Andalucía, integrado plenamente en el **Parque Natural Sierra Norte de Sevilla**, declarado Reserva de la Biosfera por la UNESCO. Se encuentra a unos **87 kilómetros** de la capital hispalense y ocupa un término municipal de aproximadamente **483 km²**, configurando uno de los mayores de la provincia.

El núcleo urbano se asienta a una altitud aproximada de **555 metros sobre el nivel del mar**, en un enclave caracterizado por su relieve montañoso, sus lomas onduladas y un entorno de dehesas, pinares y castaños que definen un paisaje singular. La topografía de Constantina, con desniveles marcados en distintos puntos del casco histórico y su trama urbana tradicional, condiciona de manera notable los desplazamientos peatonales y, por tanto, constituye un factor clave en el análisis y planificación de la accesibilidad.

El municipio cuenta con buenas conexiones viarias a través de la **carretera A-432**, que enlaza con la A-4 y facilita la comunicación directa con Sevilla y con otras localidades de la Sierra Norte. Este marco geográfico y territorial sirve de base para el desarrollo de estrategias específicas en materia de accesibilidad adaptadas a la realidad del municipio.

4.2 Historia y toponimia

La historia de **Constantina** se extiende a lo largo de más de dos mil años. Sus orígenes se sitúan en época romana, cuando la localidad era conocida como **Constancia Iulia**, un asentamiento vinculado a las explotaciones agrícolas y mineras de la zona. Durante la dominación romana, el municipio adquirió relevancia estratégica por su posición en las rutas que comunicaban la Bética con la Lusitania.

En la Edad Media, Constantina experimentó un proceso de consolidación urbana bajo dominio musulmán, hasta su incorporación definitiva al Reino de Castilla en el siglo XIII. Posteriormente, la localidad vivió un notable crecimiento durante la Edad Moderna,



vinculado a la actividad agrícola, el comercio de vinos y aguardientes, y el aprovechamiento de los recursos forestales de la Sierra Norte.

El nombre actual, **Constantina**, deriva directamente de su denominación romana, preservando así un legado histórico que refleja la continuidad del poblamiento en la zona. Su casco histórico, declarado **Conjunto Histórico-Artístico**, conserva un trazado tradicional con calles estrechas, pendientes pronunciadas y edificaciones de valor patrimonial, aspectos que influyen directamente en la accesibilidad y que requieren un abordaje riguroso y respetuoso con el patrimonio.

Este recorrido histórico dota a Constantina de una identidad propia y singular, marcada por su paisaje serrano, su patrimonio cultural y su tradición agrícola. Al mismo tiempo, plantea desafíos específicos en materia de accesibilidad urbana, que este Plan pretende abordar mediante soluciones viables, integradoras y coherentes con la esencia del municipio.

4.1.2. Condicionantes climáticos

El municipio de **Constantina** se sitúa en una zona caracterizada por un **clima mediterráneo con marcada continentalidad**, propio del interior de Andalucía. Este tipo climático se traduce en **veranos calurosos y secos**, con temperaturas que pueden superar con frecuencia los **35 °C**, e **inviernos fríos**, más rigurosos que en otras áreas de la provincia de Sevilla, debido a la altitud y al entorno serrano del municipio. En los meses más fríos son habituales las mínimas por debajo de los **5 °C**, e incluso se registran heladas de forma ocasional.

Las **precipitaciones** se concentran fundamentalmente durante el **otoño y el invierno**, mientras que la primavera presenta lluvias moderadas y el verano se mantiene como la estación más seca. La pluviometría anual es superior a la media provincial, favorecida por la orografía de la **Sierra Norte**, que incrementa la presencia de humedad y la frecuencia de precipitaciones.

El enclave natural de Constantina, rodeado de **dehesas, bosques de pinos, alcornoques y castaños**, condiciona su microclima, proporcionando temperaturas más suaves en comparación con las zonas más bajas de la campiña sevillana. Además, la presencia de cursos de agua, como el **arroyo de la Villa**, contribuye a la diversidad ecológica y al valor paisajístico del municipio.



Estas características climáticas, junto con la topografía serrana, son factores determinantes en la planificación de la accesibilidad urbana. La existencia de pendientes, la presencia de pavimentos expuestos a humedad y heladas, o la necesidad de garantizar condiciones de seguridad en épocas de fuertes lluvias son elementos que deben contemplarse en el diseño y mejora de los itinerarios accesibles de Constantina.

4.2. Características demográficas y socioeconómicas

Características Demográficas

Según las estimaciones demográficas más recientes (INE 2024), **Constantina cuenta con una población de 5.736 habitantes**, consolidándose como uno de los municipios de mayor entidad de la Sierra Norte de Sevilla. La población presenta una distribución equilibrada entre mujeres y hombres, si bien se observa una ligera mayoría femenina en los grupos de mayor edad, tendencia habitual en municipios rurales.

El análisis de la pirámide poblacional refleja una **marcada presencia de personas mayores de 60 años**, que superan el **30 % del total**, evidenciando un proceso de envejecimiento demográfico común en el medio rural andaluz. Este factor supone un elemento clave para la planificación de la accesibilidad, dada la mayor prevalencia de limitaciones funcionales asociadas a la edad.

La base de la pirámide, correspondiente a la población infantil y juvenil, muestra valores moderados, influenciados tanto por la disminución de la natalidad como por los procesos de movilidad residencial hacia áreas urbanas. Aun así, Constantina mantiene una estructura poblacional más sostenible que otros municipios de la comarca gracias a su mayor oferta de servicios, equipamientos educativos y dinamismo económico.

Características económicas

La economía de Constantina se caracteriza por su **diversificación**, combinando actividades tradicionales como la agricultura y la ganadería con un sector servicios en expansión y un creciente desarrollo vinculado al turismo y a la transformación agroalimentaria. Esta variedad de sectores económicos contribuye a la estabilidad laboral y a la conservación del tejido productivo local.



Agricultura

La agricultura ocupa una parte significativa del territorio municipal, destacando principalmente:

- **Olivar**, destinado a la producción de aceite de oliva y aceituna de mesa.
- **Viñedo**, históricamente vinculado a la tradición vitivinícola de Constantina.
- **Cultivos de secano** como cereales y leguminosas.
- **Dehesas**, utilizadas para el aprovechamiento ganadero y forestal.

El sistema de explotación predominante es extensivo, en consonancia con la orografía y las condiciones climáticas de la Sierra Norte.

Ganadería

La ganadería constituye otro de los pilares económicos del municipio, especialmente:

- **Ganado porcino ibérico**, estrechamente ligado a la industria chacinera y cárnica.
- **Vacuno y ovino**, con explotaciones orientadas a la producción de carne.
- **Apicultura**, con una destacada presencia en el Parque Natural y una producción creciente de miel y derivados.

Industria

El sector industrial, aunque de tamaño reducido, tiene un peso significativo gracias a su vinculación con las actividades agroalimentarias. Entre las principales líneas de producción se encuentran:

- **Industrias cárnicas** y secaderos vinculados al cerdo ibérico.
- **Bodegas y pequeñas industrias agroalimentarias.**
- **Talleres artesanales**, especialmente carpintería, forja y elaboración de productos tradicionales.



Servicios y comercio

El sector servicios es el más relevante en términos de empleo. Constantina actúa como municipio de referencia en la Sierra Norte, concentrando:

- Equipamientos educativos, sanitarios y administrativos.
- Comercio local variado, con tiendas de alimentación, ferreterías, panaderías y comercios especializados.
- Servicios profesionales y de apoyo empresarial.
- Una oferta hostelera consolidada, con bares, mesones y restaurantes de gastronomía local.

Turismo

El turismo constituye un sector estratégico en crecimiento, apoyado en los valores naturales, patrimoniales y culturales del municipio. Los principales atractivos turísticos incluyen:

- **El Parque Natural Sierra Norte de Sevilla**, en cuyo corazón se encuentra Constantina.
- **Rutas de senderismo, cicloturismo y turismo activo**, como el Sendero del Cerro del Hierro o la ruta del Castañar.
- **Valor patrimonial e histórico**, con elementos como el Castillo de Constantina, la Iglesia de Santa María de la Encarnación o el conjunto histórico del casco urbano.
- **Enoturismo y gastronomía tradicional**, estrechamente relacionados con la producción local.
- **Alojamientos rurales**, casas tradicionales rehabilitadas y establecimientos de turismo sostenible.

El impulso del ecoturismo, la puesta en valor del patrimonio arquitectónico y la mejora de infraestructuras turísticas forman parte de las estrategias desarrolladas en los últimos años tanto por el Ayuntamiento como por iniciativas privadas.



4.3. Análisis territorial y urbanístico

4.3.1. Evolución urbana

Constantina ha configurado su estructura urbana a lo largo de una historia milenaria, marcada por su posición estratégica en la Sierra Morena sevillana, su importancia defensiva en época medieval y su posterior desarrollo ligado a la agricultura, la industria del vino y la transformación socioeconómica de la Sierra Norte.

Orígenes y Desarrollo Histórico

Los orígenes del núcleo urbano se remontan a época romana, aunque fue durante el periodo **andalusí** y especialmente tras la **reconquista en el siglo XIII** cuando Constantina adquirió una estructura urbana definida. El castillo, situado en la parte más elevada, funcionó como elemento organizador del territorio, dando origen a un entramado de calles estrechas y sinuosas que descendían en torno a él, propio de los núcleos medievales.

Tras su incorporación a la Corona de Castilla, el municipio experimentó un proceso de consolidación urbana con la creación de iglesias, plazas y conventos que configuraron los principales ejes del casco histórico. Durante los siglos XVI y XVII, Constantina se expandió hacia zonas más llanas, desarrollando barrios como la Caridad o la Morería, y fortaleciendo su papel como centro económico de la Sierra Norte.

Crecimiento y Expansión de los Siglos XIX y XX

En el **siglo XVIII**, la localidad vivió un periodo de especial prosperidad gracias al auge de la producción vitivinícola. Este crecimiento económico quedó reflejado en la construcción de numerosas casas señoriales y bodegas, lo que definió buena parte del paisaje urbano tradicional de Constantina.

Durante el **siglo XIX**, con la desamortización y la introducción de nuevas actividades económicas, la población creció y el municipio inició una expansión hacia áreas periféricas más accesibles, configurando nuevos barrios y ampliando la trama urbana.

El siglo XX supuso una transformación significativa. La mejora de las infraestructuras viarias y la llegada de servicios básicos —abastecimiento de agua, saneamiento, electricidad—



consolidaron el crecimiento hacia zonas como la Avenida de Andalucía y los barrios residenciales próximos. Asimismo, la integración de Constantina en el **Parque Natural Sierra Norte de Sevilla** influyó en el modelo urbano, promoviendo un desarrollo más ordenado y orientado a la protección del entorno.

Urbanismo Actual y Retos Futuros

En la actualidad, Constantina presenta una estructura urbana compleja en la que conviven:

- Un **casco histórico** de origen medieval, declarado Bien de Interés Cultural, caracterizado por calles estrechas, viviendas tradicionales, edificios religiosos y el castillo como hito visual.
- Zonas de expansión más recientes, con trazados regulares y viviendas unifamiliares.
- Áreas vinculadas a actividades agroindustriales y servicios.

El municipio ha orientado parte de su crecimiento reciente hacia el **turismo rural**, impulsado por su patrimonio arquitectónico, sus paisajes naturales y su relevancia dentro del Parque Natural. También se ha producido un desarrollo de segundas residencias y alojamientos turísticos.

Entre los retos actuales destacan:

- La necesidad de preservar y rehabilitar el **casco histórico**, afectado por procesos de despoblación y envejecimiento.
- La compatibilidad entre expansión urbana y conservación medioambiental.
- La mejora de infraestructuras y dotaciones para reforzar la calidad de vida y la actividad económica.

En conjunto, la evolución urbana de Constantina refleja un diálogo constante entre su rica herencia histórica, su entorno natural protegido y las demandas contemporáneas de desarrollo sostenible.



4.3.2. Descripción de la estructura y morfología urbana

El municipio de **Constantina**, situado en el norte de la provincia de Sevilla y enclavado en el Parque Natural Sierra Norte, presenta una estructura urbana compleja y fuertemente condicionada por su topografía, su origen histórico medieval y su evolución socioeconómica. Su morfología combina un **casco histórico de trazado irregular**, característico de núcleos defensivos de montaña, con áreas de expansión más recientes que responden a los modelos urbanos contemporáneos. Todo ello conforma una localidad con una identidad arquitectónica singular y con importantes retos en materia de accesibilidad universal.

Estructura Urbana

La estructura urbana de Constantina se articula en torno a su **centro histórico**, donde se concentran numerosos equipamientos, edificios administrativos y espacios de relevancia patrimonial, como el Ayuntamiento, la Iglesia de Santa María de la Encarnación, el conjunto de casas señoriales y diversas plazas tradicionales. Este ámbito central conserva un entramado de **calles estrechas, pendientes acusadas y manzanas irregulares**, fruto de su origen medieval y de su ubicación estratégica en torno al castillo.

El núcleo histórico constituye el principal foco residencial tradicional y el espacio donde se mantiene la mayor parte de la actividad social y comercial. No obstante, a medida que se avanza hacia las zonas periféricas, la estructura urbana se vuelve más **ordenada y funcional**, incorporando áreas residenciales de trazado regular, urbanizaciones recientes y espacios vinculados a equipamientos educativos, deportivos y sanitarios.

Las áreas de expansión, especialmente las desarrolladas desde la segunda mitad del siglo XX, presentan **viviendas unifamiliares, bloques de baja altura y viales más amplios**, ofreciendo mejores condiciones para la accesibilidad. Aun así, la conexión entre estas zonas y el casco histórico sigue representando un desafío debido a la presencia de barreras topográficas, diferencias de cota y tramos viarios no adaptados.



Morfología Urbana

La morfología urbana de Constantina refleja un crecimiento **gradual y condicionado por la orografía**, con una marcada separación entre el casco antiguo —compacto y de alta densidad— y los barrios de reciente creación —más abiertos y con menor densidad edificatoria—.

En el centro histórico predominan las **viviendas tradicionales de dos plantas**, encaladas y con patios interiores, alineadas directamente a la calle y formando perfiles urbanos continuos. Las calles estrechas, los quiebros en el trazado y las pendientes pronunciadas son elementos característicos que conforman un paisaje urbano singular, pero que también generan importantes limitaciones de accesibilidad.

En contraste, las zonas de crecimiento moderno se disponen sobre terrenos más llanos, con **calles más anchas, Acerados definidos y espacios públicos** pensados para un uso cotidiano más cómodo. No obstante, existen aún ámbitos donde es necesaria una mejora de pavimentación, la ampliación de Acerados y la incorporación de itinerarios accesibles.

Constantina cuenta con diversas plazas, parques y espacios públicos —como la Alameda, la Plaza de España o los paseos ajardinados— que funcionan como puntos de encuentro y dinamización social. Aunque muchos de estos espacios han sido objeto de intervenciones recientes, aún existen áreas que requieren adaptaciones para asegurar el cumplimiento de los criterios de accesibilidad universal.

Conexiones y Movilidad

La movilidad interna de Constantina está condicionada por su relieve, lo que dificulta la continuidad de los itinerarios peatonales y provoca que algunos tramos no sean plenamente accesibles. En el casco histórico, las aceras estrechas, la presencia de escaleras, las pendientes superiores a los valores normativos y la ausencia de señalización podotáctil limitan la circulación de personas con movilidad reducida, usuarios de sillas de ruedas o personas mayores.

En las zonas de expansión urbana la movilidad es más fluida, aunque todavía se detectan discontinuidades en rampas, rebajes de bordillos y pasos peatonales.



Las conexiones entre barrios, especialmente entre el centro histórico y las áreas residenciales más recientes, son un elemento clave para garantizar la **inclusión y la movilidad universal**. La mejora progresiva de itinerarios accesibles, la adecuación de acerados y la implantación de medidas de calmado de tráfico serán aspectos fundamentales para avanzar hacia un municipio más inclusivo.

Conclusión

La estructura urbana de Constantina, marcada por un casco histórico con calles estrechas y pendientes, junto a zonas de expansión más recientes y accesibles, revela un municipio con importantes contrastes en materia de movilidad. Aunque su morfología tradicional aporta identidad y valor patrimonial, también genera barreras que dificultan la accesibilidad universal. Por ello, es necesario avanzar en la mejora de los itinerarios peatonales y en la conexión accesible entre el centro y los barrios periféricos, garantizando así un entorno más inclusivo para toda la población.

4.4. Servicios y lugares de especial interés



4.4.1. Edificios y puntos de interés

MUNICIPIO DE CONSTANTINA - SEVILLA	
EDIFICACION	TIPO
Hospital /Centro de Salud	Sanitario
CEP VALLE DE LA OSA	Educacional
IES SAN FERNANDO	Educacional
IES LA LAGUNA	Educacional
ESCUELA DE MAYORES	Educacional
GUARDERÍA EL DADO	Educacional
BIBLIOTECA	Educacional
FUNDACIÓN DOCTRINA CRISTIANA (SAGRADO CORAZÓN)	Educacional
ESCUELA DE IDIOMA	Educacional
RESIDENCIA DE MAYORES	Asistenciales
Campo Municipal Los Pinos	Deportivos
Piscina cubierta	Deportivos
Pabellón deportivo La laguna	Deportivos
Piscina publica	Deportivos
PLAZA DE TORO	LÚDICO
IGLESIA NTR. SRA. CONCEPCIÓN	LÚDICO
SALÓN DE USOS MÚLTIPLES	LÚDICO
MUSEO	LÚDICO
CASTILLO	LÚDICO
PLAZA DE ABASTO	DOTACIONAL
CENTRO JUVENIL	DOTACIONAL
TANATORIO	DOTACIONAL
PARQUE DE BOMBERO	DOTACIONAL
JUZGADO DE PAZ	DOTACIONAL
POLICIA LOCAL	DOTACIONAL
GUARDIA CIVIL	DOTACIONAL
CENTRO MANTENIMIENTO DE CARRETERA	DOTACIONAL
OFICINA DE TURISMO	DOTACIONAL

4.4.2. Áreas estanciales

En este apartado se va a incorporar al Plan municipal de Accesibilidad los siguientes espacios estanciales para su estudio y priorización junto a los edificios y puntos de interés y al viario.



Los espacios urbanos en los que priman las funciones estanciales, sociales, representativas, de esparcimiento y ocio más significativas de la localidad se clasifican de la siguiente manera, en función del papel que desempeñan en la trama urbana y los elementos que las definen: Parques, Zonas de Juego infantil, Zona de deporte biosaludable y Plazas.

- **Parques (zonas de juego infantil, biosaludables, etc.)**

Plaza Constitución

Plaza Ángel Carmona Camisero (final de paseo de la alameda)

Avenida de Andalucía

Paseo Ridruejo

Carretera de La Puebla km 0,6

- **Plazas**

La Carretería

La Constitución

De la Diputación

Padre Félix

Santa Ana

Santiago

Llano del Sol

Nuestra Señora de la Amargura

Coronación de la Virgen



4.4.3. Transporte y movilidad

Los servicios y lugares de especial interés de la ciudad de Constantina relacionados con el transporte y la movilidad son los transportes públicos, líneas de bus, las zonas de aparcamiento, paradas de taxi, etc.

4.4.3.1. Transportes públicos

- **Estación de autobuses**

En el municipio no existe una estación de autobuses como tal, dispone varias paradas para las líneas operativas:

Hospital

Tena

Llano del Sol

- **Ferrocarril**

Constantina no cuenta con **una estación de ferrocarril**, la más cercana se encuentra en el término municipal de La Puebla de Cazalla, poco más de 20 km por la carretera que une ambos municipios.

- **Transporte urbano**

Existe una línea municipal que tiene las siguientes paradas:

Calle el Peso

Avenida de Andalucía

Hospital

Virgen del Robledo

- **Taxis**

Existen dos licencias de taxi en el municipio.

4.4.3.2. Transporte privado

- **Plazas de aparcamientos reservadas:** Actualmente la señalización de las plazas PMR no es completa, por lo que se propondrá una intervención para adecuar las mismas a las características que marca la normativa vigente.



4.5. Análisis de la movilidad urbana

El análisis de la movilidad urbana de Constantina debe considerar diversos aspectos clave que afectan tanto la circulación de vehículos como el desplazamiento de personas a pie, en bicicleta o con otras formas de transporte. A continuación, se describen los elementos más relevantes relacionados con la movilidad en este municipio.

Red Vial y Accesibilidad

El sistema vial de Constantina está constituido principalmente por una red de calles que interconectan su núcleo urbano. Estas calles son en su mayoría de carácter local, con una estructura que responde a la topografía del municipio, con algunas calles en pendiente y otras más llanas. Si bien la red vial permite una circulación relativamente eficiente, en ciertas áreas de la población existen deficiencias en cuanto a la señalización, el ancho de las aceras y la accesibilidad para personas con movilidad reducida, lo que limita la comodidad y seguridad de los peatones, especialmente para aquellos que usan sillas de ruedas, carritos de bebé o personas con dificultades de movimiento.

El diseño de muchas de las calles no contempla una separación adecuada entre el espacio destinado al tráfico vehicular y el de los peatones, lo que aumenta el riesgo de accidentes y dificulta la circulación de personas con discapacidad. La falta de rampas en muchos puntos y la pavimentación irregular son aspectos que requieren atención inmediata para garantizar una movilidad más segura y accesible.

Movilidad Peatonal

La movilidad peatonal en Constantina es un aspecto central en su vida cotidiana. La mayor parte de los desplazamientos dentro del municipio se realizan caminando, dado el tamaño compacto del núcleo urbano y la cercanía entre los diferentes puntos de interés como comercios, escuelas, plazas y edificios públicos. Sin embargo, la calidad de la infraestructura peatonal, especialmente en términos de aceras y accesos a los edificios, presenta desafíos.

Las aceras son estrechas en varias zonas del pueblo y, en muchos casos, no están niveladas o son discontinuas, lo que dificulta el acceso de las personas con movilidad reducida.



Asimismo, algunos cruces de calles carecen de los pasos de cebra bien señalizados o de las ayudas visuales necesarias para garantizar la seguridad de los peatones, especialmente para personas con discapacidad visual.

Transporte Público

El transporte público en Constantina es limitado, dado que el municipio tiene una población relativamente pequeña y su estructura urbana no requiere, en principio, un sistema de transporte público masivo. Sin embargo, existen algunas rutas de autobuses que conectan Constantina con otros municipios cercanos, lo que permite el acceso a servicios y actividades fuera del municipio. La frecuencia de estos servicios y la accesibilidad de las paradas, en especial para personas con movilidad reducida, son aspectos que podrían mejorar.

En cuanto al transporte dentro del municipio, no existe un sistema de transporte público urbano que facilite los desplazamientos dentro de la localidad, lo que depende mayormente de los vehículos particulares o de la movilidad a pie.

Movilidad en Bicicleta

Aunque Constantina cuenta con un entorno natural adecuado para la práctica del ciclismo, especialmente en las zonas periféricas del municipio, la infraestructura urbana no está adaptada para promover el uso de la bicicleta de manera segura. No existen carriles bici ni zonas diferenciadas para ciclistas, lo que hace que la circulación en bicicleta sea arriesgada, especialmente en las calles más transitadas.

La integración de la bicicleta como un medio de transporte sostenible y saludable podría potenciarse mediante la creación de carriles bici o vías verdes que conecten los puntos de interés de Constantina y las áreas circundantes.

Movilidad Vehicular

La circulación de vehículos en Constantina se desarrolla principalmente por las calles del centro del municipio, donde la densidad de tráfico es moderada. La mayoría de los residentes se desplazan en vehículos particulares, dado que el municipio carece de un sistema de transporte público urbano. A pesar de que la red vial no presenta grandes



congestionamientos, la falta de espacios adecuados para el aparcamiento y la estrechez de algunas calles pueden generar inconvenientes en momentos de mayor afluencia, como en eventos locales o días festivos.

Las zonas de aparcamiento en el municipio son limitadas, lo que lleva a un uso impropio de los espacios públicos, como la ocupación de las aceras o la invasión de los espacios destinados a peatones. Mejorar la gestión del aparcamiento y habilitar zonas específicas para ello contribuiría a la ordenación del tráfico y a mejorar la calidad del espacio urbano.

Retos y Oportunidades

Uno de los principales retos de la movilidad en Constantina es la falta de infraestructura adaptada a las necesidades de los colectivos más vulnerables, como las personas mayores, personas con discapacidad y niños. La mejora de la accesibilidad universal, tanto en las aceras como en los pasos de peatones, es fundamental para garantizar una movilidad segura y equitativa para todos los ciudadanos.

Por otro lado, Constantina tiene una excelente oportunidad para avanzar en la movilidad sostenible, impulsando el uso de la bicicleta mediante la creación de carriles bici y rutas seguras que conecten el centro urbano con las zonas periféricas y rurales. Además, el fomento de un transporte público más eficiente o la mejora de los servicios de transporte a demanda podrían reducir la dependencia del vehículo privado y mejorar la sostenibilidad del municipio.

El análisis de la movilidad urbana de Constantina revela que, si bien el municipio cuenta con una estructura vial básica adecuada para sus necesidades actuales, existen áreas clave de mejora que deben ser abordadas para garantizar una movilidad segura, accesible y sostenible para todos los habitantes. La implementación de medidas que mejoren la infraestructura peatonal, la accesibilidad para personas con movilidad reducida y la integración de medios de transporte alternativos como la bicicleta será fundamental para el desarrollo de un municipio más inclusivo y respetuoso con el medio ambiente.



4.5.1. Jerarquía del viario



4.5.2 Tipología de calles según la utilización de las mismas

4.5.2.1. Vías de uso peatonal:

Existen actualmente dos calles de uso exclusivamente peatonal:

Calle Vinagra

Calle Mesones

4.5.2.2. Vías de uso compartido:

- **Plataforma única:**

Hay en redacción algún proyecto de configuración en Plataforma Única en el entorno de la plaza de la Constitución.

- **Vías segregadas:**

De este tipo son el resto de vías del municipio, teniendo los tráficos de vehículos y peatones separados:

4.5.3. Zonas de aparcamiento

- Zona de aparcamiento en el centro urbano: en la travesía principal hay habilitada una zona bastante prolongada para el aparcamiento de vehículos. Además, en las calles adyacentes se ubican más espacios para tal fin.



- Cerca de instalaciones públicas: Existen aparcamientos cerca de edificios públicos como el Ayuntamiento, centros educativos, centros de salud o instalaciones deportivas.
- Existen, sin estar recogidas en un listado, varias plazas reservadas para PMR en el municipio.
- Existe un aparcamiento para autocaravanas en el municipio.



5. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD.

5.1 Análisis general del viario según su sección:

En un primer momento se analiza el viario y los Itinerarios Peatonales Accesibles en función de la sección de las vías, según la clasificación que se muestra a continuación.

TIPO	SECCIÓN	ANCHURA MÍNIMA	GRÁFICO
A1	Plataforma única	3,00 m.	
B1	Ac/Cc/Ac	6,60 m.	
B2	Ac/Cc/Cc/Ac	9,10 m.	
C1	Ac/Ap/Cc/Ac	9,20 m.	
C2	Ac/Ap/Cc/Cc/Ac	11,80 m.	
D1	Ac/Ap/Cc/Ap/Ac	11,00 m.	
D2	Ac/Ap/Cc/Cc/Ap/Ac	14,00 m.	
D3	Ac/Ap/Cc/Cc/Cc/Ap/Ac	20,00 m.	

Ac: Acera; Ap: Aparcamiento; Cc: Carril circulación, un sentido.



En función de las secciones anteriores, se ha analizado la situación real de las vías de Constantina objeto de estudio, siendo los resultados los que se recogen en el siguiente listado.

El viario de Constantina puede resumirse de la siguiente manera, quitando las vías de comunicación principales que atraviesan el casco urbano, la gran mayoría de las vías tienen un solo carril de servicio, contando con aceras que en pocos casos llegan al 1,80 m establecido como mínimo para albergar el Itinerario Peatonal Accesible (IPA). En algunos casos se acompaña de una banda de jardinería, en otro de aparcamiento y confluyen ambos en tramos de la travesía.

Estudiadas las dimensiones de fachada a fachada de las vías del municipio, se clasifican las mismas en las siguientes categorías, que se identifican en el siguiente cuadro resumen:

Viario Constantina		
	Numero	%
TOTAL	49	100
A1	33	67,35
B1	11	22,45
C1	1	2,04
C2	4	8,16

Aquí podemos apreciar como la gran mayoría de las vías debería tener la configuración de Plataforma Única, por lo que se propondrán la ejecución de las mismas en aquellas que hemos identificado, siendo en algunos casos de uso peatonal, o de uso compartido, con los condicionantes de diseño necesarios para que las mismas no supongan un peligro para ninguno de los usuarios, ni en los vehículos, ni los peatones.

A continuación, se expone el listado de las vías del municipio, con el código de la tipología de calle que deberían tener, en virtud de la distancia entre sus fachadas.



Tipo	Nombre de la vía - Tramo	Anchura mínima (m)	Anchura media (m)	Anchura máxima (m)	Tipología de Sección	Secciones válidas	Clasificación por anchura mínima	Potencial IPA
CALLE	LIMONES	2,32	2,32	2,32	A1	1	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	POZUELO	2,36	4,87	9,98	A1	7	Muy constreñido	Muy condicionado
PLAZA	POZUELO (EL)	2,36	4,87	9,98	A1	7	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	ALFEREZ CABRERA	2,66	4,97	14,52	A1	18	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	BDA. EL CORTINAL	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CADIZ	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CALVARIO	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CANALEJAS	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CARLINA (LA)	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CARNICERIA	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CAROLINA	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CASTAÑOS	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CASTILLO	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CAVITE	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CIEGA	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CLAVEL	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CONCORDIA	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	COSTALEROS	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	CUESTA CAIDA	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
PLAZA	CARRETERIA (LA)	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
PRAJE	CARRETERAS (LAS)	2,66	5,67	12,09	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	IZQUIERDOS	2,68	15,70	21,24	A1	3	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	HERMOSA ALTA	2,73	6,33	9,94	A1	2	Muy constreñido	Muy condicionado
PLAZA	CONSTITUCION (LA)	2,79	8,94	25,50	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado



CALLE	TUERTO	2,81	2,81	2,81	A1	1	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	NOGALEJOS	2,88	6,64	21,30	A1	12	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	VIRGEN DEL ROBLEDO	2,89	7,06	30,94	A1	6	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	PARROCO GONZALEZ SERNA	3,00	3,85	14,10	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	SANTA CONSTANZA	3,00	6,04	25,19	A1	20	Muy constreñido	Muy condicionado
CALLE	ERIZOS	3,19	21,24	30,49	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	PERRO	3,25	5,39	9,98	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	JUAN CORDERO	3,42	5,09	8,35	A1	10	Condicionado	Bajo
CALLE	RAMON Y CAJAL	3,42	5,68	9,47	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	SANTA CATALINA	3,42	5,83	21,24	A1	15	Condicionado	Bajo
CALLE	ANTONIO MACHADO	3,48	5,39	17,28	A1	14	Condicionado	Bajo
CALLE	RIVERO	3,50	6,89	10,29	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	NARANJUELO	3,52	6,45	21,30	A1	14	Condicionado	Bajo
CALLE	CAÑADA DEL PALACIO	3,54	5,83	9,98	A1	9	Condicionado	Bajo
CALLE	CRISTO DE LA HUMILDAD Y PACIEN	3,54	5,73	9,98	A1	8	Condicionado	Bajo
CALLE	MARTIRES DE CONSTANTINA	3,54	7,33	25,50	A1	16	Condicionado	Bajo
CALLE	RIHUELO	3,54	6,92	10,29	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	VIRGEN DEL CASTAÑAR	3,54	4,64	5,64	A1	4	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 04	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 05	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 12	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 13	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 14	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 16	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 17	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 18	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo



CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 19	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 24	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 25	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CAÑADA DE LA JARA POLIG 26	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 15	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 27	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 28	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 29	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 30	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 31	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 32	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 33	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
CSRIO	CARRETERAS (LAS) POLIG 34	3,54	5,83	9,98	A1	7	Condicionado	Bajo
PLAZA	CORONACION DE LA VIRGEN	3,54	4,64	5,64	A1	4	Condicionado	Bajo
CALLE	FUENTE NUEVA	3,60	8,62	9,77	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	NUEVA	3,60	6,93	21,30	A1	12	Condicionado	Bajo
CALLE	MAYOR	3,63	6,59	8,28	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	MENTIDERO	3,63	6,46	8,28	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	MESONCILLO	3,63	6,28	8,28	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	MESONES	3,63	6,28	8,28	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	MIRAFLORES	3,63	6,46	8,28	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	MOLINOS	3,63	6,53	17,00	A1	10	Condicionado	Bajo
CALLE	MORERIA	3,63	6,46	8,28	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	MOSTOLES	3,63	7,10	8,28	A1	4	Condicionado	Bajo
AVDA	ANDALUCIA	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	ABADES	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	AGUILAS	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	ALAMOS	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	ALCOLEA	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	ARCEDIANOS	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo



CALLE	ARZOBISPO	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	PASEO DE LA ALAMEDA	3,64	7,88	28,80	A1	17	Condicionado	Bajo
CALLE	EDUARDO DATO	3,69	4,91	6,13	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	VICENTE ALEIXANDRE	3,72	6,10	8,48	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	CALZADA DE JESUS	3,77	7,20	16,04	A1	8	Condicionado	Bajo
CALLE	DOLORES SOBRINO CABRERA	3,77	13,01	21,24	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	SANTIAGO	3,77	5,53	21,24	A1	8	Condicionado	Bajo
CALLE	SOLEDAD	3,77	11,40	21,24	A1	4	Condicionado	Bajo
CALLE	SORDO	3,77	7,10	21,24	A1	5	Condicionado	Bajo
PLAZA	SANTA ANA	3,77	5,79	7,81	A1	2	Condicionado	Bajo
PLAZA	SANTIAGO	3,77	5,53	21,24	A1	8	Condicionado	Bajo
CALLE	PRACTICANTE PEPE TRONCOSO	3,84	4,02	11,50	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	BOGALLOS	3,98	6,14	8,31	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	CUNA	3,98	3,98	3,98	A1	1	Condicionado	Bajo
CALLE	PEÑUELAS	4,04	5,98	9,98	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	PERULERA	4,04	5,98	9,98	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	RAMBLAZO	4,07	5,49	10,29	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	BAJA DE SAN SEBASTIAN	4,09	5,53	11,17	A1	6	Condicionado	Bajo
CALLE	SAN FRANCISCO	4,09	6,45	7,10	A1	5	Condicionado	Bajo
CALLE	CERRO DE LA LUNA	4,12	5,69	7,27	A1	2	Condicionado	Bajo
CALLE	SIMA	4,33	4,33	4,33	A1	1	Condicionado	Bajo
CALLE	JUAN MANUEL GORDILLO	4,35	7,27	15,11	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	YEDRA	4,36	6,60	10,17	A1	4	Condicionado	Bajo
CALLE	CARCEL VIEJA	4,38	6,04	9,34	A1	4	Condicionado	Bajo
CALLE	ESTAMENTO	4,49	15,70	21,24	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	TORNEO	4,49	4,49	4,49	A1	1	Condicionado	Bajo
CALLE	JUAN RAMIREZ FILOSIA	4,68	6,36	9,91	A1	7	Condicionado	Bajo
PLAZA	NTRA. SRA. DE LA AMARGURA	4,73	10,38	18,21	A1	10	Condicionado	Bajo
PLAZA	ESPAÑA	4,74	10,99	21,24	A1	5	Condicionado	Bajo



CALLE	NAVAS	4,95	6,67	21,30	A1	14	Condicionado	Bajo
CALLE	GERTRUDIS GOMEZ DE AVELLANEDA	4,97	5,21	12,51	A1	3	Condicionado	Bajo
CALLE	RAFAEL ALBERTI	5,01	5,59	6,17	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	BARRIO NUEVO	5,04	6,75	21,30	A1	11	Capacidad media	Medio
CALLE	GARABATA	5,30	7,56	9,83	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	MANUEL LORA TAMAYO	5,32	7,06	9,52	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	RAMOS	5,32	5,49	10,29	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	PILAR	5,39	6,00	9,98	A1	5	Capacidad media	Medio
CALLE	FEDERICO GARCIA LORCA	5,61	6,14	6,49	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	ESPINILLOS	5,71	14,45	21,24	A1	4	Capacidad media	Medio
CALLE	ESPINO	5,71	14,45	21,24	A1	4	Capacidad media	Medio
CALLE	VICTORIA	5,94	5,94	5,94	A1	1	Capacidad media	Medio
CALLE	PARRA	5,98	6,00	9,98	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	PASAJE	5,98	6,00	9,98	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	PESO (EL)	5,98	7,28	8,58	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	POSITO	5,98	6,00	9,98	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	PABLO IGLESIAS	6,00	8,37	15,48	A1	6	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 01	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 02	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 03	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 06	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 07	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio



CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 08	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 09	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 10	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 11	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 20	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	FUENTE EL NEGRO POLIG 23	6,00	8,36	15,93	A1	4	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 40	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 41	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 42	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 43	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 44	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 45	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 46	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 47	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CSRIO	ROBLEDO VIEJO POLIG 48	6,00	6,42	6,85	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	MANGUETA ALTA	6,13	6,24	6,35	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	BARCO	6,20	8,31	9,93	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	ENCINILLAS	6,28	15,70	21,24	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	TARIFA	6,30	6,30	6,30	A1	1	Capacidad media	Medio
PLAZA	DIPUTACION	6,38	7,76	9,14	A1	2	Capacidad media	Medio
CALLE	ANTONIO SAMA	6,39	7,20	12,12	A1	3	Capacidad media	Medio
CALLE	HERMOSA BAJA	6,55	9,94	9,96	A1	3	Capacidad media	Medio



CALLE LORENZO IRISARRI	6,78	7,98	9,18	B1	2	Capacidad media	Medio
CALLE FONTANILLAS	6,91	6,91	6,91	B1	1	Capacidad media	Medio
CALLE RESBALADERO	7,02	8,65	10,29	B1	2	Capacidad media	Medio
CALLE DUENDE	7,04	7,04	7,04	B1	1	Capacidad media	Medio
CALLE BONETE	7,66	7,99	8,31	B1	2	Capacidad media	Medio
CALLE CAMPO BAJO	7,79	9,47	13,78	B1	5	Capacidad media	Medio
CALLE BARRERA	8,31	9,12	9,93	B1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE BAÑOS	8,31	9,12	9,93	B1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE BILBAO	8,31	9,88	11,46	B1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE BODEGUETAS	8,31	9,15	9,99	B1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE CUESTA BLANCA	8,31	8,31	8,31	B1	1	Amplio / estructurante	Alto
PRAJE BALTROTAS (LAS)	8,31	9,12	9,93	B1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE ERILLAS	8,56	18,47	30,49	B1	6	Amplio / estructurante	Alto
CALLE ANTONIO SILVA FERNANDEZ	8,78	10,63	15,70	B1	5	Amplio / estructurante	Alto
CALLE FERIA	9,52	13,03	16,53	B2 - C1	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE GRANADA	11,05	11,05	11,05	B2 - C1	1	Amplio / estructurante	Alto
CALLE VINAGRA (LA)	12,63	12,63	12,63	C2 - D1	1	Amplio / estructurante	Alto
CALLE ESTRELLA	15,70	18,47	21,24	D3	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE ISIDORO ESCALADA	15,70	18,47	21,24	D3	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE VIRGEN DE LA ESPERANZA	21,24	26,09	30,94	D3	2	Amplio / estructurante	Alto
CALLE VENERO	22,17	22,37	22,57	D3	2	Amplio / estructurante	Alto

En el listado anterior podemos observar como la mayoría de las vías son del tipo A1 y B1, siendo las menos las C1 y C2, con aceras en ambos lados, una línea de aparcamientos y un carril en una sola dirección (C1) o uno en cada sentido (C2).



Un caso particular es la travesía, donde además se reúnen varios de los equipamientos más importantes del municipio, donde las aceras actuales son de 1 m y no cumplen con los itinerarios peatonales accesibles. Todo ello tras la reforma de los últimos años, donde, suprimiendo algunas plazas de aparcamiento, se han podido habilitar aceras de 1 m.

Más adelante se expondrán las condiciones detalladas que han de tener cada una de estas bandas de uso, acera, aparcamiento, mobiliario o vegetación, carril de circulación, etc. Para establecer sus características idóneas.

En el caso de las plataformas únicas, se dispondrán las indicaciones necesarias, para que su diseño sea adecuado tanto para los diferentes peatones que las utilicen, como para los vehículos que por ellas hayan de circular.



5.2 Principales parámetros de accesibilidad en itinerarios peatonales:

Banda Libre

Un gran número de los itinerarios analizados arrojan una banda inferior a 90 cm libre, siendo totalmente inaccesibles.

Tan sólo un bajo porcentaje cumple con la anchura igual o superior a los 180 cm libre, marcado en la normativa vigente. Se observa que las zonas con mayores bandas libres se ubican en las áreas de nueva construcción, donde aparecen en ambos lados de los carriles de circulación.

Por el contrario, en el núcleo consolidado del municipio se mantiene una configuración de vía segregada, presentando acerados de anchura libre muy inferiores a los mínimos exigidos.

También se da el caso de vías que disponen de sección suficiente en áreas de crecimiento del municipio, que no cuentan con los anchos de banda libre necesarios.

Atendiendo a esta característica podemos destacar dos situaciones:

- Calles segregadas, con secciones de vía inferiores a 8 o 9 m, o con trazados que presentan estrechamientos. Cuentan con aceras de anchura libre inferior a 90 cm, que presentan más que nada función de protección de los edificios, ya que no se puede transitar por ellas.
- Calles con anchura superior a 9 m con bandas libres inferiores a 180 cm. En este caso las propuestas de actuación van encaminadas a un rediseño de la sección viaria, que permita incrementar el espacio destinado al peatón.

Estrechamientos

La mayoría de los itinerarios no presentan estrechamientos en su recorrido, tal y como se ha expuesto anteriormente, son estrechos en toda su longitud. En otros casos, los estrechamientos puntuales dejan una banda libre de menos de 90 cm, anchura que impide el paso, además en muchas ocasiones, existen más elementos que provocan estrechamientos aún mayores.



Analizando su impacto, los diversos elementos que provocan dichos estrechamientos son los siguientes:

- Elemento arquitectónico o diseño del viario
- Señalización
- Farolas o poste eléctrico
- Mobiliario urbano
- Veladores
- Alcorques
- Árbol

En base a esto, podemos concluir que la gran mayoría son actuaciones complejas que implican la modificación de infraestructuras o elementos de diseño urbano que suponen la ejecución de obras importantes y que es necesario contemplar en el marco de una solución global en cada una de las vías.

Referencias de itinerario: Línea de fachada. Elemento de borde o pavimento podotáctil

Esta característica es la más abundante dentro del municipio, podemos indicar que la gran mayoría cuenta con referencias claras.

Pero entorno al 12% de los itinerarios analizados, no disponen de esta referencia o no está correctamente formalizada, porque no exista o porque haya obstáculos que lo dificultan.

En las zonas menos consolidadas aparecen algunos recorridos sin referencias, con frentes de parcela sin construir o retranqueos sin señalar.

Estado del pavimento

Desde el punto de vista de la accesibilidad, al menos dos tercios de los pavimentos son conforme a la normativa, es decir, son duros, estables no resbaladizos y sin resaltes.

La existencia de una anchura insuficiente, recomiendan una intervención estructural y completa, que incluirá la sustitución del pavimento.



Pendiente transversal

Son puntuales los puntos de los itinerarios en los que la pendiente transversal es superior al 2 %, acorde a los requisitos de accesibilidad actuales. En los casos de incumplimiento se incluyen de nuevo aquellos que tienen una anchura inferior a 90 cm, considerados inaccesibles en todos los casos, por lo que está contemplada la intervención en la mencionada anteriormente.

Pendiente longitudinal

El 70 % de los tramos del espacio peatonal analizados presentan una pendiente longitudinal inferior al 6% indicado en la normativa. Por el contrario, el 30 % presentan una pendiente longitudinal superior al 6%, debido fundamentalmente a la orografía natural del municipio.

En este caso, que exista una pendiente inferior al 6 %, no justifica que exista la anchura del IPA, por lo que, los datos no son excluyentes el uno del otro.

Altura libre

Se han detectado varios segmentos con altura libre inferior a 2,20 m en zonas puntuales, debido a la ocupación del itinerario con ramas de árboles, señales u otros obstáculos situados junto a la acera.

Iluminación

Son escasos los puntos en los que se ha detectado una iluminación baja.

Seguridad

La gran mayoría de tramos detectados como peligrosos se refieren a todos los tramos en calles segregadas con aceras con banda libre inferior a 0,90 m, completamente inaccesibles o que obligan al peatón a transitar por la calzada, suponiendo una clara situación de inseguridad.



La principal vía en la que se ha observado riesgo es la travesía principal, puesto que, al disponer de aceras de 1 m de ancho, en elevados casos, hacen que haya que circular por la calzada, dando lugar a situaciones peligrosas.

Ocupación de la vía

Al tratarse de vías en las que difícilmente se superan el metro de anchura en el acerado, la ocupación de las mismas se hace una preocupación mayor aún si cabe, pues ya de por sí, la banda de paso es escasa.

Estas situaciones se producen, principalmente, por elementos comerciales o terrazas de hostelería que invaden el espacio destinado para el itinerario peatonal. No se trata de terrazas autorizadas sino todo el conjunto de elementos complementarios (mesas altas junto a los accesos, sillas, cartelería, etc.) que suele instalarse en este tipo de establecimientos junto a la fachada, lo que dificulta el seguimiento del itinerario, provoca estrechamientos y situaciones de inseguridad si no son fácilmente detectables. También la instalación de macetas o elementos de particulares en el espacio público dificulta la accesibilidad.

Obstáculos

Más del 20 % de los viarios presentan obstáculos en su desarrollo, siendo los más comunes los que corresponden a los vados para el acceso de vehículos a garajes privados que invaden la totalidad del itinerario peatonal. Este hecho provoca pendientes transversales y superficies alabeadas que son muy problemáticas para personas con discapacidad física o movilidad reducida.

También se han detectado numerosos obstáculos debidos a elementos salientes en fachada (escalones, rampas, elementos de protección de esquinas), veladores o aparcamientos que invaden el itinerario peatonal, dificultando el seguimiento de la fachada y provocando estrechamientos.



5.3 Principales parámetros de accesibilidad en los cruces:

Anchura

La gran mayoría de los cruces ni siquiera están señalizados mediante paso de peatones, o no dispone de los rebajes necesarios, siendo los de la travesía los más destacados.

Contando con anchura suficiente, más de 1,80 m.

Paso elevado

Precisamente en esa travesía es donde se ubican los pasos elevados, siendo prácticamente inexistentes en el resto del municipio.

Vados peatonales

Son frecuentes los rebajes de acerado, aunque muchos de ellos no están a cota 0 y además no están señalizados como debieran, bien por falta de pavimento podotáctil, por condiciones físicas inadecuadas, o por estar obstaculizados por zonas de estacionamiento.

Coherencia: Vados enfrentados

Tal y como hemos indicado en el apartado anterior, son pocos los vados que cumplen con todas las características, encontrándonos con casos en los que, además, la situación de ambos rebajes no está enfrentada.

Señalización horizontal

Casi el 90 % de los cruces analizados no cuentan con señalización horizontal.

Este tipo de señalización es, quizás, el elemento que permite una identificación clara de un cruce por parte de todos los usuarios de la vía (peatones y vehículos) y que otorga seguridad en tanto en cuanto concede de manera clara la prioridad al peatón. Por lo tanto, la situación en cuanto a este parámetro tan importante, es deficitaria a nivel general en el municipio.

Tal y como se indica en apartados anteriores, muchos de los cruces tienen una anchura inferior a 0,90 m. o no existe ningún elemento que permita identificarlos físicamente más allá de la necesidad de continuidad del itinerario peatonal.



La falta de señalización horizontal en los cruces se da de manera generalizada por todo el municipio y en muchos casos en cruces con los vados correctamente ejecutados, sin destacar ninguna zona en especial.

Señalización vertical

Prácticamente, los cruces disponen de señalización vertical en la travesía, el resto del municipio tiene una presencia residual de estas indicaciones fundamentales, sobre todo para que los vehículos conozcan el peligro que supone que puedan aparecer peatones cruzando, esto ligado a la falta de señalización horizontal, hace que sea aún mayor el riesgo al atravesar los cruces.

Pavimentos podotáctiles

Su uso es muy poco extendido, y sus condiciones no son las adecuadas en la gran mayoría de los casos. En aquellos casos en los que se utiliza, al no estar ejecutados en relación a la normativa, no cumplen del todo con su función de orientación.

Isletas

El análisis de los cruces del municipio, evidencia la falta de necesidad de las misma, debido a que los anchos de las calzadas no son grandes, siendo testimonial la existencia de vías de 2 o más carriles.

Seguridad

La gran mayoría de los cruces tiene unas buenas condiciones de visibilidad o ausencia de obstáculos, por lo que no existen elementos exteriores que mermen la seguridad, más allá de las propias características del acerado, donde la anchura difícilmente llega a los 90 cm.

Obstáculos

Existe un pequeño porcentaje de cruces que tienen una serie de obstáculos, tales como bolardos, rejillas o pendiente excesiva.



5.4 Grado de accesibilidad general de la red de itinerarios:

En los apartados anteriores se han analizado de manera individual los parámetros que definen la accesibilidad de los itinerarios peatonales. El presente capítulo permite establecer una valoración general de la accesibilidad a través del indicador de grado de accesibilidad, tanto para el caso general de accesibilidad universal como, de manera específica, para los diferentes tipos de discapacidad.

Accesibilidad universal

Tras un análisis general de la accesibilidad en los itinerarios peatonales y sus puntos de cruce con el viario, se puede afirmar que, en términos globales, no se encuentran elementos que cumplan plenamente con los requisitos normativos exigidos para considerarlos accesibles.

En este sentido, más del 65 % de los elementos evaluados presentan condiciones de inaccesibilidad, mientras que el 35 % restante se distribuye de forma casi equitativa entre diferentes niveles de accesibilidad practicable (alta, media y baja).

Cuando se analiza específicamente el estado de los segmentos de itinerarios peatonales (es decir, los tramos situados sobre superficies destinadas al tránsito de peatones), la situación mejora levemente respecto al análisis general. En concreto, un 14 % de los tramos se encuentran en un estado de accesibilidad practicable alto. No obstante, sigue siendo elevado el porcentaje de tramos que no reúnen las condiciones mínimas de accesibilidad, alcanzando el 68 %.

El problema se agrava significativamente en los cruces, donde un 90 % resulta inaccesible. Esta falta de accesibilidad puede deberse a que el cruce no cumple con los criterios establecidos en la normativa o, en muchos casos, directamente a la ausencia del cruce como tal. Es precisamente esta última circunstancia, la inexistencia de pasos habilitados, la que representa una de las principales deficiencias en materia de accesibilidad.

Discapacidad física (silla de ruedas)

Atendiendo a los parámetros que afectan a la accesibilidad para el caso de la discapacidad física (silla de ruedas) puede indicarse que únicamente un 9 % de los elementos



corresponde a elementos accesibles, mientras que el 91 % restante son elementos no accesibles de los cuales casi el 50 % son completamente inaccesibles.

En el caso de los segmentos el porcentaje de elementos accesibles es ligeramente superior, con un 22 %. En el caso de los elementos no accesibles se incrementan ligeramente los porcentajes de los elementos practicables, pero se mantiene un porcentaje considerable, casi un 45 % de segmentos inaccesibles.

La situación de los cruces, como para todos los tipos de discapacidad analizados, es peor que los segmentos casi con el 50% de elementos inaccesibles.

Discapacidad visual

Tal y como se ha indicado en el apartado de metodología los parámetros que inciden de manera prioritaria en la accesibilidad para la discapacidad visual son diferentes de aquellos que inciden en la discapacidad física. Atendiendo a ello puede indicarse que únicamente el 10 % de los elementos (equivalente al 8,33 % de la longitud de itinerarios analizada) puede ser considerado accesible. El 90 % restante es no accesible, con un 12 % practicable alto, pero aún un 35 % inaccesible.

De manera particularizada, en el caso de los segmentos, aumenta el porcentaje de elementos accesibles (18 %) o practicable alto (15 %) y disminuye el porcentaje de elementos inaccesibles (30 %).

Los cruces, de manera similar a otros tipos de discapacidad analizados, presentan un grado de accesibilidad significativamente inferior, no existiendo ningún cruce accesible y tan solo 4 cruces practicables alto para la discapacidad visual y un porcentaje considerable, más del 38 %, completamente inaccesible.

Discapacidad cognitiva

Desde el punto de vista de la accesibilidad para la discapacidad cognitiva no existen ningún elemento completamente accesible. Más de la mitad de los elementos analizados, casi un 51 % de los elementos son completamente inaccesibles, mientras que un 18 % no es accesible, pero es practicable bajo. Esta circunstancia es debida a diversos factores como la inexistencia de un sistema completo y coherente de señalización y comunicación, la



existencia de numerosas zonas sin cruces físicamente configurados o, en caso de haberlos, escasamente señalizados y la situación de numerosas vías de tráfico segregado con acerados inaccesibles, provocando numerosas situaciones de inseguridad.

El viario estructurante de la trama urbana (carreteras y travesías), a pesar de una cierta continuidad en el trazado y homogeneidad en el tratamiento y diseño urbano (mobiliario urbano, pavimentación, etc.), presentan numerosos elementos (obstáculos, situaciones de ocupación, interrupciones, etc.) que distorsionan y dificultan la comprensión de estos espacios públicos y su papel en la estructura urbana.

La situación de los tramos del espacio peatonal (segmentos), es idéntica al caso general con la inexistencia de segmentos completamente accesibles para la discapacidad cognitiva. Siendo el 56 % de segmentos analizados completamente inaccesibles.

En el caso de los cruces se da la situación más deficiente, derivada principalmente de la inexistencia física del cruce. No hay cruces accesibles, contando con un 38 % de los analizados que son completamente inaccesibles.



5.5 Grado de accesibilidad medio del ámbito de estudio:

Se proporciona, en este apartado, una valoración de la accesibilidad media del ámbito de estudio. Para ello se utilizará el indicador de grado de accesibilidad medio, en porcentaje, donde 100% indicaría que todos los elementos son accesibles y 0% que todos los elementos son inaccesibles y valores intermedios para las situaciones de practicable alto, medio o bajo.

Otros factores de ponderación son el nivel de complejidad de la trama de itinerarios (relación entre número de elementos y su longitud) o la consideración de los cruces como elemento clave para dotar de continuidad a la red.

Así, para los diferentes tipos de discapacidad se obtienen los siguientes valores medios:

Tipo de discapacidad	% longitud
Discapacidad física	21
Discapacidad visual	17
Discapacidad cognitiva	11
Accesibilidad Universal	9

Se observa como el valor mayor se da en el caso de la movilidad reducida (21 %). Los peores valores se obtienen para la discapacidad visual y sobre todo para la discapacidad cognitiva, fruto de unos itinerarios peatonales sin referencia, sin pavimentos podotáctiles, ni semáforos sonoros y con numerosos factores de inseguridad o falta de continuidad.

Todo ello nos conduce a una valoración global de la accesibilidad universal del 9 %, muy baja.



6. ACCESIBILIDAD EN LA COMUNICACIÓN.

Bajo el parámetro de itinerario preferente se identifican aquellos tramos del espacio peatonal incluidos bajo el ámbito de influencia de un sistema de señalización y orientación y diseño del espacio público que permitan reconocerlos como los elementos principales del viario, organizadores y estructurantes de la movilidad peatonal.

De manera similar al parámetro de itinerario preferente utilizado en los segmentos, en el caso de los cruces se identifican aquellos cruces situados bajo el ámbito de influencia de un sistema de señalización y orientación y diseño del espacio público (mobiliario urbano, pavimentos, etc.) que permitan reconocerlos como los elementos principales del viario, organizadores y estructurantes de la movilidad peatonal.

Respecto al sistema de señalización y comunicación, el **Artículo 40 de la Orden TMA/851/2021**, establece que todo itinerario peatonal accesible deberá tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los diferentes espacios y equipamientos de interés. Esta información deberá ser comunicada a través de un sistema de **señales, rótulos e indicadores**, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento.

Para cada una de las tipologías de elementos que configuran el sistema de comunicación accesible de Constantina se realiza un análisis bajo una triple perspectiva:

- Análisis General Tipológico sobre dotación y elementos
- Análisis Específico de Diseño de continentes y contenidos
- Análisis Técnico de Instalación, Control y Mantenimiento



6.1 Señalización direccional de los puntos de interés:

Salvo alguna excepción muy puntual, se podría afirmar que no existe en Constantina señalización direccional dirigida a los peatones para orientar a residentes y turistas o visitantes en los puntos de decisión sobre los itinerarios adecuados (más cortos o más accesibles) que no tienen por qué coincidir con los itinerarios óptimos para los vehículos.

Sin poder analizar el diseño o la ubicación, se deja constancia únicamente sobre la dotación inexistente, siendo reseñable de que se trata de un municipio con trama urbana compleja y varios lugares de gran interés turístico difíciles de localizar.

6.2 Señalización de calles:

Señalización de los nombres de las calles

Existen gran cantidad de calles sin identificar en diversos puntos, mientras que aquellas que están señalizadas responden a un modelo común, del tipo de placa mosaico de azulejos.

Señalización números de finca/portal

En general es reseñable que la inmensa mayoría de propiedades disponen de placa con número identificativo de la finca, por lo que dotación se considera adecuada. En cuanto a la ubicación la mayoría se sitúan sobre la puerta de entrada, con algunas excepciones en el lateral. La identificación suele ser buena con alguna excepción por cableado o balcón que dificulta parcialmente la visión.

En cuanto al diseño se aprecia cierta variedad, con varios modelos, casi todos en azulejo cerámico. La mayoría de los casos presentan fondo blanco con rotulación en azul o negro, resultando más fáciles de identificar aquellos que disponen de cenefa perimetral, ya que genera contraste respecto a la propia fachada, que en la mayoría de los casos es blanca. Los casos de azulejos con fondo azul y rotulación blanca resultan más fáciles de identificar y leer. Hay algún caso de numeración metálica directamente sobre fachada, que cuando no es blanca dificulta su contraste y percepción.



Sobre el contenido parece más claro cuando aparece únicamente el número, sin la palabra “casa” o sin la abreviatura “nº” ya que se resta espacio y limita el tamaño de la letra. La tipografía en general es adecuada y el tamaño algo ajustado.

6.3 Señalización puntos de cruce:

Señalización con semáforos

En Constantina la señalización mediante semáforos es escasa, ubicados en cruces estratégicos para controlar las preferencias de paso y evitar estrecheces.

Existen unos cuantos semáforos más en la travesía, todos ellos para la regulación y el control de tráfico, no regula un cruce peatonal.

El ancho de las vías que conforman el municipio y el tráfico y velocidad del mismo, no crean la necesidad de regular más puntos mediante la señalización semafórica.

Señalización vertical en puntos de cruce sin semáforo

En cuanto a la señalización de puntos de cruce peatonal es significativa la práctica inexistencia (o en cualquier caso dotación muy deficiente) de señalización vertical, y la rotulación en calzada se dispone únicamente en algunos casos.

Es significativo que en varios de los cruces analizados la rotulación de calzada está en mal estado por lo que su identificación (tanto para peatones como conductores) resulta más compleja.

6.4 Señalización e información en transporte público

Señalización de identificación de parada de autobús

En el municipio de Constantina existe el autobús urbano, y su recorrido es fundamental para la mejora de la accesibilidad del municipio en algunos puntos, ya que la falta de amplitud en algunas de las principales travesías dificulta la amplitud de los IPAs.



A continuación, adjuntamos el listado de paradas de la línea interna del municipio:

Nombre de Parada	Calle / Emplazamiento	Tipología	Sentido circulación	Anchura libre de andén	Pavimento estable y no deslizante	Pendiente transversal	Pendiente longitudinal
Hospital / Centro de Salud	Avda. del Robledo / entorno Centro Sanitario	poste simple	bidireccional	1.80-2.20 m	Sí	<2%	3-5%
Bar Tena	Ctra. de Puebla de los Infantes / Bar Tena	poste simple	bidireccional	1.50-1.80 m	Sí	<2%	2-4%
Llanos del Sol	C/ Llanos del Sol	poste simple	bidireccional	1.20-1.50 m	Regular	2-3%	4-6%
Peña Bética	Avda. Andalucía / entorno Peña	poste simple	bidireccional	1.50-2.00 m	Sí	<2%	2-3%
Alameda	Alameda principal	marquesina ligera	bidireccional	2.50 m	Sí	<2%	<2%
Ayuntamiento - Eduardo Dato	C/ Eduardo Dato	parada informal	unidireccional	1.80 m	Sí	<2%	<2%
Mercado de Abastos	Entorno Mercado / centro histórico	parada informal	unidireccional	1.50 m	Regular	<2%	2-3%
Residencia / Equipamientos asistenciales	Zona residencial asistencial	poste simple	bidireccional	1.80 m	Sí	<2%	2-4%



Nombre de Parada	Existencia de resaltes	Obstáculos en zona de espera	Espacio de giro PMR	Bordillo accesible aproximado	Diferencia bus-acerado	Aproximación frontal libre	Pavimento podotáctil advertencia	Zona de aproximación silla ruedas
Hospital / Centro de Salud	Leves	Bajo	Sí	No adaptado	Media	Sí	No	Sí
Bar Tena	Sí	Medio	No	No adaptado	Alta	Sí	No	Limitada
Llanos del Sol	Sí	Medio	No	No adaptado	Alta	Limitada	No	No
Peña Bética	Leves	Bajo	No	No adaptado	Media	Sí	No	Limitada
Alameda	No	Bajo	Sí	Mejorable	Media	Sí	No	Sí
Ayuntamiento - Eduardo Dato	No	Bajo	No	No adaptado	Media	Sí	No	No
Mercado de Abastos	Sí	Medio	No	No adaptado	Media	Limitada	No	No
Residencia / Equipamientos asistenciales	Leves	Bajo	Sí	No adaptado	Media	Sí	No	Sí



Nombre de Parada	Señal vertical identificativa	Información horaria legible	Contraste visual	Asiento apoyo isquiático	Marquesina/protección climática	Iluminación	Itinerario peatonal accesible hasta parada	Paso peatonal próximo accesible
Hospital / Centro de Salud	Sí	No	Aceptable	No	No	Media	Parcialmente accesible	No
Bar Tena	Sí	No	Bajo	No	No	Baja	No accesible	No
Llanos del Sol	Sí	No	Bajo	No	No	Baja	No accesible	No
Peña Bética	Sí	No	Aceptable	No	No	Media	Parcialmente accesible	No
Alameda	Sí	Sí	Bueno	Sí	Sí	Alta	Parcialmente accesible	Sí
Ayuntamiento - Eduardo Dato	No	No	Aceptable	No	No	Media	Parcialmente accesible	Sí
Mercado de Abastos	No	No	Bajo	No	No	Media	Parcialmente accesible	Sí
Residencia / Equipamientos asistenciales	Sí	No	Aceptable	Sí	No	Media	Parcialmente accesible	No



Nombre de Parada	Rebajes vinculados	Seguridad vial entorno	Pendientes de acceso	Nivel de accesibilidad	Principales deficiencias	Actuación recomendada	Prioridad	Observaciones técnicas
Hospital / Centro de Salud	No	Media	Pendiente acusada	MEDIO	Ausencia de marquesina, sin podotáctil, bordillo insuficiente	Adecuación integral de andén y señalización	ALTA	Parada de uso sanitario prioritario
Bar Tena	No	Media	Tránsito rodado próximo	BAJO	Espera invadida por mobiliario y sin protección	Ensanche de espera y mejora de seguridad	MEDIA	Parada periurbana con baja formalización
Llanos del Sol	No	Media	Pendiente notable	BAJO	Anchura insuficiente y fuerte pendiente	Regularización de plataforma y rebajes	ALTA	Zona residencial en ladera
Peña Bética	No	Media	Aceptables	MEDIO	Carencia de información y mobiliario	Mejora de señalética y área PMR	MEDIA	Parada de conexión vecinal
Alameda	Parcial	Alta	Suave	ALTO	Sin podotáctil ni borde especial de embarque	Parada accesible de referencia municipal	ALTA	Nodo central y principal captación [cite]turn0search1[turn0search6]
Ayuntamiento - Eduardo Dato	Sí	Alta	Suave	MEDIO	Falta señalización específica	Formalización oficial de parada	MEDIA	Entorno administrativo
Mercado de Abastos	Parcial	Media	Moderada	BAJO	Espacio reducido y coexistencia con tráfico	Reordenación puntual del punto de espera	MEDIA	Alta afluencia peatonal
Residencia / Equipamientos asistenciales	No	Media	Moderada	MEDIO	Déficit de confort y embarque	Dotación de asiento y mejora PMR	ALTA	Uso por población envejecida



Información sobre líneas y horarios

La información sobre líneas, sentido y horarios en las paradas es inexistente, en la vía pública. Si bien hay una aplicación que recoge toda esta información sería adecuado también indicarlo en las propias paradas de la vía pública.

Identificación e información en paradas de taxi

En el municipio de Constantina existen tres licencias de taxi, pero no hay disponible ninguna parada. El contacto es a través de los teléfonos particulares de los titulares de las licencias.

6.5 Información en áreas de juego y ejercicios

En Constantina hemos identificado cuatro áreas estanciales dedicadas al juego y/o los ejercicios, todas ellas han sido analizadas, y se describe tanto su contenido como las necesidades en materia de accesibilidad de cada uno de ellos.

Toda esta información puede consultarse en los anexos de este documento, identificadas como PI.

6.6 Información turística

Tótem o cartel informativo sobre recurso turístico

En el análisis in situ de los espacios públicos, se ha detectado mapas urbanos con información de la localidad situado en varios puntos del municipio, junto al parque infantil de la plaza de la Constitución, en el camino a la Ermita o a la salida del municipio por la carretera C-421, donde se indican los principales puntos de interés del municipio.

6.7 Información urbana a turistas

No se ha analizado ninguna señalización de este tipo, más allá de los citados mapas con los puntos de interés, o en algún caso aislado como la Parroquia del Divino Salvador, que cuenta con un cartel de información sobre la misma junto a la puerta de ingreso por la calle de la iglesia.

6.8 Tecnología e información urbana



En el municipio no se utilizan las tecnologías de información urbana o encaminamiento (código QR, Navilens, etc..) para facilitar la accesibilidad de los peatones o los turistas.

En necesario poner en conocimiento de los gestores del municipio de la diversidad de tecnología que puede utilizarse para mejorar las condiciones de accesibilidad en la comunicación de todas las personas, que viven o visitan el municipio.



7. ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS Y LUGARES TURÍSTICOS

A continuación, se reproducen los puntos de interés del municipio que disponen de una ficha propia de análisis e intervención, que se puede consultar como anexo de este documento

PUNTO DE INTERÉS	IDENTIFICACION DE LA FICHA ANEXO
AYUNTAMIENTO	CONS01
SERVICIOS SOCIALES COMUNITARIOS	CONS02
PUNTO VUELA	CONS03
MERCADO DE ABASTO	CONS04
GUARDERÍA MUNICIPAL	CONS05
CAIT	CONS06
SALÓN DE USOS MÚLTIPLES	CONS07
OFICINA DE CORREOS	CONS08
CENTRO CULTURAL BLÁS INFANTE	CONS09
ANDALUCÍA EMPRENDE	CONS10
PISCINA CUBIERTA	CONS11
PLAZA DE TOROS	CONS12
POLIDEPORTIVO SAN FERNANDO	CONS13
POLIDEPORTIVO VALLE DE LA OSA	CONS14

Las fichas individuales de cada uno de los equipamientos pueden consultarse en el Anexo del presente Documento Técnico.



8. ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ÁREAS ESTANCIALES

Las áreas estanciales de un municipio, se refieren a los espacios que poseen un carácter de “estar”, más que de pasar o transitar. Se refieren a los espacios en los que los habitantes del municipio ejercen su vida en sociedad.

Con anterioridad se ha hecho notar la existencia de varios espacios destinados a parques infantiles o gimnasia, a ellos hay que añadir las plazas, que en muchas ocasiones poseen en sus dotaciones los parques mencionados.

En este caso se han analizado cuatro plazas del municipio, y el resultado de dicho análisis puede consultarse en las fichas correspondientes dentro de los anexos del presente documento técnico.

CONS15_PLAZA DE ESPAÑA

CONS16_PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN

CONS17_PLAZA DE NUESTRA SEÑORA DE LA AMARGURA

CONS18_PLAZA SANTA ANA



9. ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En cuanto al transporte público en la localidad de Constantina se han analizado los accesos a las paradas de autobús interurbano y el servicio de taxis.

Respecto al autobús interurbano, el servicio lo proporciona la empresa MOMBÚS, y consta en el municipio con varias paradas, en ambos sentidos de la ruta, existiendo una marquesina en cada una de ellas.

- Los vehículos destinados a dicha línea no son de piso bajo, y para solicitar una que esté dotado con rampa, han de solicitarlo los viajeros según sus necesidades con antelación.

Mediante la inspección visual se han analizado todas las paradas del término Municipal, realizándose el pertinente análisis de las condiciones de las mismas en lo referente a la accesibilidad y usabilidad de las misma.

Los resultados pueden consultarse en las fichas correspondientes en el anexo del presente Documento Técnico.



10. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DE APARCAMIENTO RESERVADO A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La realidad del conjunto de PMR en Constantina, es que son insuficientes estando por debajo de la marcada por la normativa actual, “una de cada cuarenta plazas o fracción” según recoge la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

Durante el trabajo de campo, ninguna de las plazas observadas cumple todos los parámetros recogidos en la anterior orden citada, por lo tanto, se podría afirmar que todas las PMR existentes en el municipio actualmente requieren alguna actuación para cumplir con la normativa de accesibilidad vigente.

El reparto de las PMR a lo largo del municipio no es equitativo, pues se puede observar que la mayoría de las PMR existentes en el municipio se ubican en las inmediaciones de edificios públicos o de servicio, o junto a las viviendas de los vecinos que la han solicitado.

Como anexo al presente documento, se ofrecen unas fichas realizadas por la Oficina de accesibilidad de Madrid, que de manera gráfica pueden ayudar a la configuración de las plazas PMR del municipio.

También se ofrece un documento realizado por el Grupo de Trabajo de Accesibilidad Universal de COCEMFE Nacional, denominado Aparcamientos y discapacidad, diagnóstico y propuestas, en el que se hace una exposición del estado de los PMR a nivel nacional.



11. ANÁLISIS DE LAS CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL MOBILIARIO URBANO

La tipología de mobiliario urbano se ha analizado en las áreas estanciales como son parques, plazas, zonas de juegos infantiles, zonas de deporte biosaludables y entornos o recintos abiertos. Los diferentes tipos de mobiliario urbano analizados son: Bancos, Papeleras, Fuentes de agua potable y Áreas de Juego.

A nivel general, los **bancos** utilizados en la mayoría de estos espacios son accesibles de forja y contando con respaldo y reposabrazos.

En algunas de las ubicaciones, se ha optado por instalar los bancos fabricados con otros materiales, en esos casos, los bancos disponen de respaldo, pero no de reposabrazos.

De las **papeleras** vistas durante el trabajo de campo se han identificado dos tipos diferentes:

- Cilíndricas: tienen forma cilíndrica desde su base se encuentran por ejemplo en algunas plazas y parques, son el modelo menos empleado.
- Cilíndricas en altura: tienen también forma cilíndrica, pero están elevadas en altura sobre dos anclajes. Este tipo aparece repartido por muchas de las áreas estanciales del núcleo urbano.

No se han identificado **fuentes de agua**, al no haberlas localizados en los espacios analizados.

Las zonas de **juegos infantiles** identificadas, cumplen mayoritariamente con los parámetros de accesibilidad específicos para estos espacios, ya que poseen suelo engomado y antideslizante para amortiguar las posibles caídas. Un desglose puede consultarse en sus fichas de análisis, en el anexo del presente documento.

En las fichas mencionadas, que ha desarrollado la oficina de accesibilidad de Madrid, también se hace referencia a las observaciones que han de tenerse en cuenta en la instalación de cualquier tipo de mobiliario.



12. PLAN DE ACTUACIÓN

12.1 Introducción

Este apartado tiene como objetivo definir un conjunto de propuestas para mejorar las condiciones de accesibilidad en el espacio público urbanizado, con especial atención a los principales itinerarios peatonales y áreas estanciales del municipio.

12.2 Principales conclusiones del diagnóstico

El análisis realizado en los capítulos anteriores permite concluir que el nivel de accesibilidad del espacio público urbanizado en el ámbito de estudio es, en términos generales, bajo.

Las causas principales se derivan de un diseño viario que, de forma generalizada, no reserva un espacio suficiente para el tránsito peatonal. En muchas calles, las aceras presentan anchuras inferiores a los 1,80 metros exigidos por la normativa vigente, y en no pocos casos, son incluso inferiores a 0,90 metros.

Es posible diferenciar dos situaciones principales según la sección del viario:

- Calles estrechas (sección inferior a 8-9 metros), habituales en el casco histórico, donde las aceras suelen tener una anchura muy reducida (frecuentemente inferior a 0,90 metros). Estas vías fueron concebidas más para proteger la edificación que para permitir un tránsito peatonal adecuado.
- Zonas de ensanche o áreas de urbanización más reciente, donde, a pesar de contar con una sección total suficiente, el espacio público se destina mayoritariamente al tráfico rodado (calzadas y estacionamientos), dejando las aceras como espacios residuales con dimensiones inferiores a los mínimos normativos.

A ello se suma la carencia de pasos peatonales correctamente definidos o ejecutados conforme a criterios de accesibilidad universal. En los casos en que existen, suelen presentar deficiencias que dificultan la continuidad de los itinerarios peatonales, lo que se ve agravado por la morfología cambiante de las aceras y la priorización general del tráfico de vehículos.



Se han detectado también problemas puntuales relacionados con el pavimento, obstáculos o estrechamientos, que afectan negativamente a la accesibilidad.

Todo ello pone de manifiesto la necesidad de abordar la accesibilidad desde una estrategia integral de rediseño del espacio público, ya que las problemáticas identificadas responden a deficiencias estructurales en la configuración de la sección viaria y en la asignación del espacio a los distintos modos de movilidad, y no pueden resolverse mediante actuaciones puntuales.

Asimismo, se requiere una intervención sistemática sobre los cruces, incorporando elementos como vados accesibles, señalización horizontal y vertical, pavimentos podotáctiles, entre otros. No obstante, dichas actuaciones deben formar parte de un rediseño global de la vía, ya que carece de eficacia actuar en los cruces si el acerado no es accesible.

A partir de las dos tipologías identificadas, se proponen las siguientes líneas de intervención:

- En el casco histórico y en calles con anchura inferior a 8-9 metros: implementación de plataformas únicas con prioridad peatonal.
- En zonas de ensanche y calles con sección superior a 9 metros: rediseño de la sección viaria para garantizar aceras con anchura mínima de 1,80 metros. Para ello, será necesario reorganizar los sentidos de circulación y analizar objetivamente las necesidades de estacionamiento, en el marco de una visión integral de la movilidad urbana.

También se propone la incorporación de elementos de señalización, información y orientación peatonal, que faciliten la localización e identificación de equipamientos y espacios públicos clave.

Por otro lado, se considera prioritaria la delimitación y adecuación normativa de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida, especialmente en el entorno de equipamientos públicos.

En cuanto al mobiliario urbano, deberá reubicarse conforme a la nueva organización de la sección viaria, tanto en intervenciones de plataforma única como en actuaciones de



reurbanización convencional. Además, será necesario dotar al espacio público de un número suficiente de elementos accesibles, en particular bancos en áreas estanciales. En calles con espacio suficiente, se recomienda reordenar elementos móviles (papeleras, jardineras, bancos, etc.), evitando su invasión del itinerario peatonal mediante su disposición en bandas específicas.

12.3 Objetivos

De acuerdo con el diagnóstico realizado, se establecen los siguientes objetivos estratégicos para mejorar la accesibilidad en el municipio de Constantina:

1. Incorporar una visión integral del espacio público urbanizado que integre los principios de accesibilidad universal, movilidad segura y sostenible, así como un diseño que refuerce su papel como espacio de convivencia y relación social.
2. Alinear las actuaciones de accesibilidad, movilidad y diseño urbano con otras políticas estratégicas, como la Agenda Urbana Española, la Estrategia Estatal de Infraestructura Verde o las iniciativas de lucha contra el cambio climático.
3. Ampliar tanto cuantitativa como cualitativamente el espacio peatonal mediante:
 - o Reordenación del tráfico rodado para reducir su impacto y liberar espacio en favor de la movilidad peatonal.
 - o Definición de zonas con prioridad peatonal y acceso restringido a vehículos.
4. Establecer criterios generales de diseño para transformar viarios tradicionales en plataformas únicas compartidas, permitiendo avanzar progresivamente en la ejecución de proyectos de reurbanización, especialmente en el casco histórico, pero también en determinadas zonas del ensanche.
5. Ejecutar actuaciones puntuales dirigidas a resolver incidencias específicas detectadas en materia de accesibilidad.
6. Definir soluciones tipo y criterios de diseño para las futuras intervenciones en vías segregadas de las zonas de ensanche.



7. Establecer pautas para implantar un sistema de señalización y comunicación accesible que facilite la orientación en el tejido urbano y la identificación de espacios públicos y equipamientos clave.

12.4 Estrategias de actuación

- Mejora de las condiciones de accesibilidad en itinerarios peatonales
- Mejora de las condiciones de accesibilidad en los cruces.
- Mejoras de las condiciones de accesibilidad en relación con el transporte urbano
- Mejoras de las condiciones de accesibilidad en la comunicación e información

1- Mejora de las condiciones de accesibilidad en itinerarios peatonales

1.1 Mejoras en vías de tráfico segregado. Recrecido de aceras y reorganización de aparcamiento

1.1.1 Configuraciones básicas de viario segregado

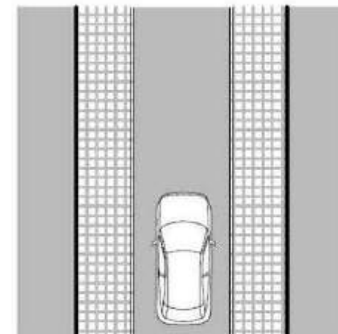
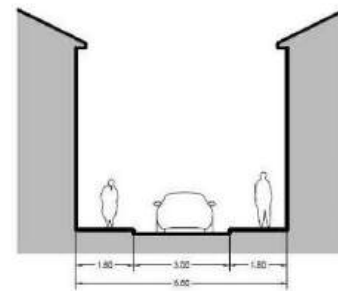
Conforme a lo señalado en los apartados anteriores, con el objetivo de conseguir ámbitos peatonales que cuenten con la anchura mínima libre establecida en la actual normativa, 1,80 m (si no es posible al menos alcanzar 90 cm), es necesario el desarrollo de actuaciones de reurbanización y nuevo diseño de la sección viaria, las cuales deben ir coordinadas en una estrategia integral de movilidad y espacio público dado que, en la mayoría de los casos, la ampliación del espacio peatonal implica una reducción del espacio destinado al tráfico rodado, bien en aparcamiento o reduciendo carriles de circulación. Para ello se han definido las secciones tipo de viario segregado, con las dimensiones mínimas de cada una de las bandas y total de la vía.



Tipo B1: Ac/Cc/Ac

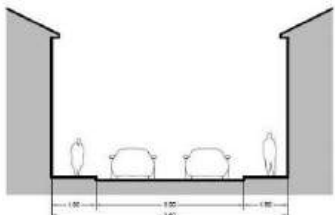
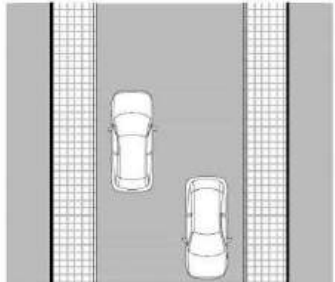
Sección	Acera: 1,80 m Carril de circulación: 3,00 m Acera: 1,80 m
Anchura mínima	6,60 m

- Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.
- Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso.



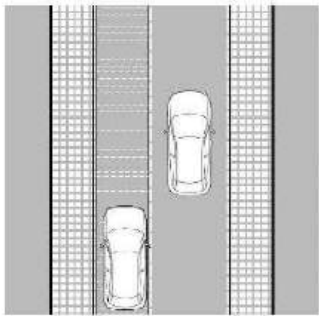


Tipo B2: Ac/Cc/Cc/Ac

Sección	Acera: 1,80 m Carril de circulación: 3,00 m Carril de circulación: 3,00 m Acera: 1,80 m	
Anchura mínima	9,60 m	
<ul style="list-style-type: none">- Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.- Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso.		



Tipo C1: Ac/Ap/Cc/Ac

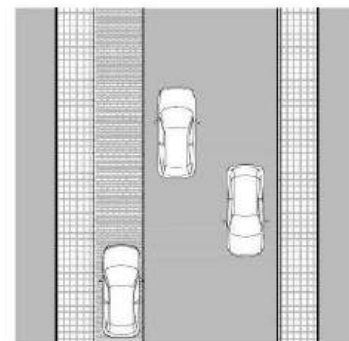
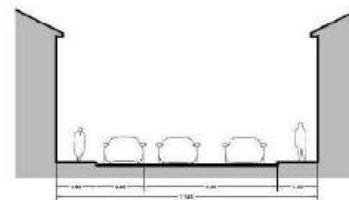
Sección	Acera: 1,80 m Banda de aparcamiento: 2,20 m Carril de circulación: 3,00 m Acera: 1,80 m	 
Anchura mínima	8,80 m	
<ul style="list-style-type: none">- Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.- Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso.- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.- Posibilidad de ampliación peatonal sobre la banda de aparcamiento par generar áreas de descanso, zonas de aceras con mayor anchura, etc.- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m permite la localización de plazas PMR		



Tipo C2: Ac/Ap/Cc/Cc/Ac

Sección	Acera: 1,80 m Banda de aparcamiento: 2,20 m Carril de circulación: 3,00 m Carril de circulación: 3,00 m Acera: 1,80 m
Anchura mínima	10,80 m

- Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.
- Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso.
- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.
- Posibilidad de ampliación peatonal sobre la banda de aparcamiento par generar áreas de descanso, zonas de aceras con mayor anchura, etc.
- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m permite la localización de plazas PMR



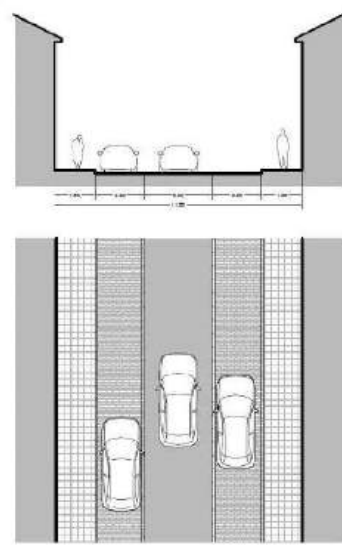


Tipo D1: Ac/Ap/Cc/Ap/Ac

Sección	Acera: 1,80 m Banda de aparcamiento: 2,20 m Carril de circulación: 3,00 m Banda de aparcamiento: 2,20 m Acera: 1,80 m
---------	---

Anchura mínima	11,00 m
----------------	---------

- Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima.
- Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso.
- Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas.
- Posibilidad de ampliación peatonal sobre la banda de aparcamiento par generar áreas de descanso, zonas de aceras con mayor anchura, etc.
- La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m permite la localización de plazas PMR



Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010

Tipo D2: Ac/Ap/Cc/Cc/Ap/Ac

Sección	<p>Acera: 1,80 m</p> <p>Banda de aparcamiento: 2,20 m</p> <p>Carril de circulación: 3,00 m</p> <p>Carril de circulación: 3,00 m</p> <p>Banda de aparcamiento: 2,20 m</p> <p>Acera: 1,80 m</p>	
Anchura mínima	14,00 m	
<ul style="list-style-type: none"> - Con aceras de 1,80 m, la disposición de elementos de mobiliario urbano o infraestructuras puede provocar la disminución de la anchura libre mínima. - Procurar ampliar, al menos, una de las aceras para contar con una banda de mobiliario urbano, arbolado o infraestructuras urbanas, que no incida en la anchura libre de paso. - Posibilidad de situar mobiliario urbano y elementos de infraestructuras (arbolado, farolas, papeleras, contenedores, etc.) en la banda de aparcamiento, eliminando puntualmente plazas. - Posibilidad de ampliación peatonal sobre la banda de aparcamiento par generar áreas de descanso, zonas de aceras con mayor anchura, etc. - La banda de aparcamiento de anchura libre 2,20 m permite la localización de plazas PMR 		



Atendiendo a las anchuras mínimas existentes en las calles del municipio objeto de este estudio de accesibilidad, así como su jerarquía y papel en la estructura urbana y la movilidad local, los usos que alberga, sus relaciones con las vías de su entorno, etc. Se ha asignado algunas de las configuraciones tipo anteriores a aquellas vías que. Por contar con aceras de anchura muy insuficiente requieran de actuaciones completas de reurbanización y nuevo diseño de la sección de la vía.

En cualquier caso la adaptación de esta propuesta de configuración básica a cada una de las vías deberá ser objeto de un estudio específico que incorpore, además de la accesibilidad universal, otros parámetros como la calidad del espacio público, el fomento de la movilidad sostenible, segura y conectada, las infraestructuras y servicios urbanos existentes en la zona, vegetación y mobiliario urbano, y atienda a las soluciones específicas a adoptar en cruces, accesos a equipamientos, zonas de mayor intensidad peatonal, etc.

1.1.2 Consideraciones generales

En las calles de configuración más tradicional de tráfico segregado (acera-calzada) se propone un incremento del espacio peatonal que garantice no sólo el paso, sino también el cruce de peatones o la maniobra (cambio de sentido) a cualquier persona, independientemente de cómo se desplace (silla de ruedas, muletas, perro guía, andador, maletas, carro de niño, maletas, etc.).

Para ello se toma como referencia el capítulo III “Itinerarios Peatonales” de la actual normativa sobre accesibilidad en el espacio público urbanizado (TMA/851/2021). Principalmente su artículo 5.2. establece que el Itinerario Peatonal Accesible deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a. Discurrirá de manera colindante a la línea de fachada, o referencia edificada a nivel de suelo.
- b. 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.
- c. en todo su desarrollo poseerá una altura libre de paso no inferior a 2,20 m.
- d. No presentará escalones aislados.



- e. Con pavimento duro, estable, no deslizante (DB-SUA CTE), sin piezas sueltas, continuo (sin resaltes) y diferenciado del pavimento táctil.
- f. la pendiente transversal máxima será del 2 %.
- g. La pendiente longitudinal máxima será del 6%.
- h. Con una iluminación adecuada en todo su desarrollo (según RD 1890/2008 y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07).
- i. Dispondrá de una correcta comunicación y señalización (capítulo XI TMA/851/2021).

La anchura libre de paso debe considerarse como un estándar de mínimo y no como un valor absoluto, dependerá de otros parámetros como la intensidad de uso, su función en la estructura y movilidad urbana, las características y usos que acoge, etc., siendo necesario que éste aumente si las condiciones de la vía lo requieren.

Teniendo en consideración que el itinerario peatonal debe discurrir preferentemente colindante a las fachadas, es necesario ubicar en el borde exterior del acerado una banda en la que se sitúen los diferentes elementos de mobiliario urbano (papelera, bancos, fuentes, etc.), infraestructuras y servicios urbanos (postes de alumbrado, postes de tendidos eléctricos, cajas de registro, etc.) o vegetación.

Las rejillas, tapas de instalaciones y alcorques ubicados en las zonas de uso peatonal se colocarán de manera que no invadan el IPA y deberán cumplir con las siguientes especificaciones:

- Las rejillas y tapas de instalación se colocarán enrasadas con el pavimento circundante y sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de 1,6 cm de diámetro como máximo, colocándose en el caso de las rejillas de modo que el lado mayor de sus huecos quede orientado en dirección transversal al sentido de la marcha. Las superficies caras vista de las rejillas y tapas de instalación serán no deslizantes, en seco y en mojado.
- Los alcorques estarán protegidos preferentemente mediante rejillas, material compacto drenante no deformable u otros elementos de similares características enrasados con el pavimento circundante, para proporcionar la máxima seguridad. Cuando se utilicen bordillos o elementos delimitadores del alcorque elevados sobre el plano del pavimento circundante, deberán ser fácilmente detectables, con una altura mínima sobre dicho



plano de 15 cm, y nunca invadirán el ancho mínimo libre de paso del itinerario peatonal accesible

- 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 lo siguiente:
 - Su instalación en 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 40cm. del límite del bordillo y la calzada
 - Su diseño deberá asegurar su detección a una altura mínima de 15cm. medidos desde el nivel del suelo.
 - Los elementos no presentarán salientes de más de 10cm. y no presentarán cantos vivos. Todos aquellos adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 220cm.
 - Además, la Orden TMA/851/2021 establece que a lo largo del itinerario peatonal accesible se deberán prever **áreas de descanso**, con las características adecuadas a la población que sirven. Así, en aquellas calles que su configuración viaria lo permita es una opción recomendable **ampliar puntualmente el espacio peatonal sobre la banda de aparcamiento** generando así pequeñas áreas en las que disponer **mobiliario, vegetación y generar pequeñas áreas estanciales** que cualifican el espacio, garantizando que no incide sobre el itinerario peatonal accesible.

El recercado de la acera sólo es posible en aquellas calles cuya sección permite mantener el tráfico segregado, es decir, al menos un carril de circulación vehicular más itinerarios peatonales accesibles a ambos lados por lo que en general nos referimos a viarios con anchura superior a los 7 m entre fachadas. Dependiendo del número de carriles y de la existencia de bandas de aparcamiento en algunos casos será preciso realizar una reorganización vial, recortando espacio bien al aparcamiento o a los carriles de circulación. En particular se han establecido tres categorías en cuanto a recercado de aceras:

- Eliminación de carril de circulación, convirtiendo la calle en sentido único.
- Eliminación de banda de aparcamientos, en uno o ambos lados.
- Construcción de acera a ambos lados porque en la actualidad sólo existe en uno.



En general, el criterio a contemplar, **no es considerar la mínima dimensión necesaria a las aceras, sino considerar la mínima dimensión necesaria de la calzada** para mejorar la calidad y accesibilidad del espacio peatonal.

1.2 Mejoras en espacios de convivencia: construcción de Plataforma Única, reorganización de la movilidad.

1.2.1 Criterios generales

En el marco de las intervenciones en tramas urbanas consolidadas, especialmente en los cascos históricos con secciones viarias de reducidas dimensiones, las soluciones de plataforma única se consideran frecuentemente como una estrategia idónea para mejorar la accesibilidad universal. La eliminación de desniveles entre calzada y acera permite optimizar el espacio disponible, facilitando la circulación peatonal y posibilitando el cumplimiento de los anchos mínimos exigibles para el tránsito seguro de todas las personas, incluidas aquellas con movilidad reducida o necesidades específicas.

No obstante, para que una plataforma única constituya una respuesta eficaz a los retos de accesibilidad, es imprescindible que se garantice un uso efectivo, continuo y seguro de toda la sección viaria por parte del peatón. Esto implica el diseño de un espacio que propicie un comportamiento peatonal natural, donde la coexistencia con el tráfico rodado no comprometa la seguridad ni la percepción de confort.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que, en las calles con segregación funcional, el bordillo cumple varias funciones relevantes: define claramente la zona peatonal, actúa como elemento de contención física que proporciona seguridad, y sirve como referencia táctil y visual fundamental para la orientación, especialmente en el caso de personas con discapacidad visual. La implementación de plataformas únicas debe, por tanto, incorporar soluciones técnicas que suplan adecuadamente estas funciones, como pavimentos diferenciados, franjas guía, cambios de textura o elementos de balizamiento adecuados.

Asimismo, la gestión del agua superficial, más fácilmente resuelta en calles convencionales mediante la disposición de pendientes hacia el bordillo y su canalización asociada, debe resolverse cuidadosamente en soluciones de plataforma única, mediante la definición



precisa de pendientes transversales o longitudinales, sistemas de drenaje integrados y rejillas lineales que no interfieran con la accesibilidad ni con la lectura táctil del entorno.

En resumen, la adopción de soluciones de plataforma única debe abordarse con un enfoque técnico integral, garantizando que se preserven o sustituyan adecuadamente todas las funciones urbanas y perceptivas que, en calles tradicionales, son asumidas por la segregación de niveles y por el bordillo.

Un adecuado diseño de una solución de plataforma única debe dar respuesta a los siguientes requerimientos:

1.2.2 Garantía efectiva de uso de la calle de uso compartido

Para asegurar un uso dinámico, fluido y completo de la sección viaria por parte del peatón en entornos de plataforma única, es imprescindible establecer un modelo de verdadera coexistencia entre los distintos modos de desplazamiento, bajo el principio de prioridad peatonal. En este sentido, se proponen las siguientes recomendaciones de diseño:

- **Medidas de calzado de tráfico:** La velocidad del tráfico rodado debe reducirse al mínimo imprescindible, mediante la implementación combinada de elementos físicos (pasos peatonales sobreelevados, badenes, estrechamientos) y estrategias de diseño urbano (trazados curvos o quebrados, evitando configuraciones que recuerden a calzadas segregadas). Estas medidas deben inducir un comportamiento prudente y respetuoso por parte de los conductores.
- **Señalización adecuada de prioridad peatonal:** Se recomienda la utilización de la señal homologada S-28, complementada con señalización restrictiva de velocidad (máximo 20 km/h) que refuerce la percepción de la calle como espacio prioritario para el peatón. La señalización debe ser clara, coherente y perceptible para todos los usuarios.
- **Control del acceso rodado:** Es fundamental limitar el uso del viario a los vehículos estrictamente necesarios (residentes, servicios de emergencia, carga y descarga), evitando usos desordenados del espacio. Se aconseja delimitar de forma precisa las plazas de aparcamiento, establecer zonas de carga y descarga claramente



identificadas y restringir el aparcamiento a vehículos autorizados (residentes y plazas reservadas para personas con movilidad reducida - PMR). Asimismo, deben aplicarse estrategias que disuadan el tráfico de paso.

- **Supresión total de desniveles:** La eliminación completa de bordillos y escalones permite que el peatón perciba y utilice la totalidad del espacio viario como continuo y accesible. Esta configuración, además de facilitar la movilidad de personas con discapacidad, contribuye a reforzar el carácter compartido del espacio y a favorecer un uso más flexible y seguro.
- **Diseño urbano integrado:** El tratamiento del espacio público debe incluir criterios compositivos que utilicen el pavimento, el mobiliario urbano, el arbolado, las áreas de estancia y las bandas funcionales (como las zonas de aparcamiento o carga y descarga) para organizar el espacio y reforzar la lectura del mismo. El diseño debe priorizar la seguridad, la orientación y el confort del peatón, al tiempo que modula la presencia del tráfico motorizado.
- **Continuidad peatonal en intersecciones:** Es esencial garantizar la continuidad de la plataforma única en su encuentro con calles convencionales mediante soluciones de transición adecuadas. La elevación de cruces es una medida eficaz tanto para mantener la prioridad peatonal como para reducir la velocidad de los vehículos en las intersecciones.

Estas directrices permiten configurar un espacio urbano más inclusivo, comprensible y seguro, donde todas las personas —independientemente de su capacidad— puedan ejercer plenamente su derecho a la movilidad y al uso del espacio público.

1.2.3 Ofrecer seguridad y protección al peatón frente al tránsito de vehículos

Desde la perspectiva de la protección del peatón, resulta esencial que el diseño de la vía incorpore, al menos en uno de sus márgenes, una franja de tránsito peatonal seguro, continua y reconocible, que proporcione una experiencia de uso confortable, accesible y protegida para todos los usuarios, especialmente para aquellos con movilidad reducida o discapacidad sensorial. Esta zona deberá cumplir con los siguientes criterios:



- **Anchura mínima libre y ubicación:** Se dispondrá una banda peatonal con una anchura libre no inferior a 1,80 metros, ubicada de forma contigua a la línea de fachada, alineación de jardinería o cualquier elemento lineal que permita su materialización física y visual.
- **Trazado y pavimentación accesible:** La franja de tránsito deberá mantener, en la medida de lo posible, un trazado rectilíneo y continuo. El pavimento utilizado debe garantizar un alto grado de contraste, tanto visual como podotáctil, con el resto de la sección viaria, facilitando así su identificación y recorrido por parte de personas con discapacidad visual.
- **Protección frente al tráfico rodado:** La zona de tránsito peatonal debe estar protegida frente al acceso no autorizado de vehículos mediante la integración de elementos de diseño urbano como mobiliario (bancos, papeleras), jardineras, arbolado o áreas de estancia. Estos elementos deben disponerse de manera coherente, continua y funcional a lo largo del recorrido, evitando el uso sistemático de bolardos, salvo en situaciones justificadas.
- **Delimitación podotáctil de advertencia:** En los casos en los que no sea posible incorporar elementos físicos de protección, se deberá definir una banda podotáctil de botones como señal de advertencia, que permita a las personas con discapacidad visual identificar el límite seguro de la zona de tránsito. Esta banda actúa como elemento de alerta ante el riesgo de invasión del espacio vehicular.
- **Medidas complementarias de protección:** A esta franja de seguridad peatonal se suman otras medidas urbanísticas que refuerzan la protección del peatón, como la gestión ordenada del espacio rodado, la delimitación de zonas de aparcamiento y carga y descarga, la restricción de accesos innecesarios, y las estrategias de calmado de tráfico descritas en apartados anteriores.

El diseño cuidadoso y coherente de estas zonas de tránsito seguro contribuye de forma decisiva a la construcción de un espacio público accesible, legible y seguro, que garantiza el **derecho de todas las personas a desplazarse con autonomía y dignidad por la ciudad.**



1.2.4 Facilitar la orientación y la referencia del itinerario

Dentro del diseño de plataformas únicas, es fundamental incorporar mecanismos que favorezcan la orientación, identificación y seguimiento del itinerario peatonal, especialmente para personas con discapacidad visual. La lectura clara del espacio y la existencia de referencias perceptibles permiten un desplazamiento autónomo y seguro. Para ello, se proponen los siguientes criterios de diseño:

- **Definición de una zona de tránsito seguro:** Tal como se recoge en el apartado anterior, la disposición de una franja peatonal continua, protegida y diferenciada constituye ya un elemento básico de orientación. Esta banda, si se diseña adecuadamente, actúa como guía lineal reconocible y facilita la identificación del recorrido.
- **Uso de la línea de fachada como referencia:** Siempre que sea posible, se debe garantizar la continuidad y limpieza de la línea de edificación como elemento de guiado. Para ello, es imprescindible mantenerla libre de obstáculos permanentes o temporales (mobiliario urbano, instalaciones de hostelería, expositores comerciales, etc.), permitiendo su uso como referencia natural para la orientación.
- **Banda podotáctil de encaminamiento:** En ausencia de una línea de fachada limpia o como complemento a la misma, se recomienda la instalación de una banda de encaminamiento ejecutada en pavimento podotáctil, con una anchura comprendida entre 40 y 60 cm. Esta banda debe ser continua, fácilmente perceptible mediante bastón o pisada, y conectar los principales elementos del itinerario peatonal (puntos de cruce, accesos, áreas de espera).
- **Recursos complementarios de guiado:** La utilización de pavimentos de distinta textura o color, así como elementos lineales de urbanización (rejillas de drenaje longitudinales, juntas constructivas, alineaciones de mobiliario), pueden contribuir a reforzar la percepción del itinerario. No obstante, estos elementos deben disponer su traza de forma coherente con la dirección del flujo peatonal, evitando inducir a confusión.



- **Puntos de decisión y malla de orientación:** En cruces, intersecciones y otros puntos donde el usuario debe tomar decisiones de dirección, es conveniente establecer una malla de orientación mediante la disposición estratégica de bandas podotáctiles de encaminamiento. Estas deben guiar claramente hacia las diferentes alternativas de itinerario y asegurar la continuidad del recorrido.

En conjunto, estos recursos permiten garantizar la **legibilidad del espacio urbano** y la **seguridad en el desplazamiento autónomo**, asegurando que las plataformas únicas no solo sean accesibles desde el punto de vista físico, sino también comprensibles y utilizables por todas las personas.

1.2.5 Contar con un diseño y dotación de elementos que garanticen la correcta canalización de las aguas sin incidir en la accesibilidad

La configuración continua y sin desniveles de las plataformas únicas requiere una atención específica al diseño y ejecución del sistema de drenaje superficial, con el fin de **garantizar una evacuación eficaz de las aguas pluviales** sin comprometer la accesibilidad, la seguridad ni la durabilidad del espacio público.

Para ello, deben considerarse los siguientes aspectos:

- **Diseño de pendientes adecuadas:** El trazado del viario debe incorporar pendientes longitudinales y transversales que permitan dirigir el flujo del agua hacia los elementos de recogida. Las pendientes transversales no deben superar el 2 %, conforme a los requisitos de accesibilidad universal, asegurando así la comodidad y seguridad de los peatones, especialmente de personas con movilidad reducida o que utilizan ayudas técnicas.
- **Implantación de una red de sumideros eficaz:** La red de drenaje deberá dimensionarse de forma suficiente, tanto en número como en ubicación, para cubrir la totalidad de la sección viaria. Los sumideros deben distribuirse estratégicamente en puntos bajos naturales o inducidos, y permitir una rápida evacuación del agua incluso en episodios de lluvia intensa, evitando encharcamientos.



- **Compatibilidad con los criterios de accesibilidad:** Tanto los elementos de captación (rejillas, sumideros) como la geometría de las pendientes deben cumplir estrictamente con la normativa vigente en materia de accesibilidad. Las rejillas deberán presentar aberturas máximas compatibles con el tránsito peatonal seguro (longitud máxima de las ranuras inferior a 2 cm si son paralelas a la dirección del paso) y disponer de una superficie antideslizante.
- **Integración funcional y estética:** El sistema de drenaje debe integrarse armónicamente en el diseño general del espacio público, pudiendo articularse con otros elementos funcionales como bandas táctiles, juntas constructivas o alineaciones de mobiliario, siempre que no interfieran con la orientación ni con la lectura del espacio por parte de los usuarios.

Un diseño adecuado del sistema de evacuación de aguas pluviales no solo contribuye al buen funcionamiento de la infraestructura urbana, sino que resulta esencial para **preservar la accesibilidad, la seguridad y la durabilidad** de las plataformas únicas, asegurando su uso inclusivo a lo largo del tiempo.

1.2.6 Criterios de señalización de la preferencia peatonal

La señalización constituye un elemento clave para comunicar de forma clara, tanto a conductores como a peatones, la condición prioritaria del viario en favor del tránsito peatonal. Esta debe ser visible, comprensible y coherente con la configuración espacial y funcional del entorno, especialmente en el caso de plataformas únicas con vocación de convivencia modal bajo criterio peatonal.

Con este objetivo, se establecen los siguientes criterios de señalización:

- **Señalización homologada en accesos:**
En todos los puntos de acceso a las calles de plataforma única de preferencia peatonal deberá instalarse la señal vertical **S-28 (Zona Residencial)**, en cumplimiento del Reglamento General de Circulación. Esta señal indica zonas especialmente acondicionadas para la circulación de peatones, en las que se aplican las siguientes condiciones:



- Velocidad máxima de 20 km/h.
 - Prioridad absoluta de los peatones frente a los vehículos.
 - Limitación del estacionamiento exclusivamente a los espacios expresamente habilitados.
 - Autorización para el uso peatonal pleno del espacio, incluidos juegos y otras actividades, sin entorpecer innecesariamente el paso de vehículos autorizados.
- **Refuerzo de la limitación de velocidad:**

Aunque la señal S-28 incluye implícitamente la limitación a 20 km/h, se recomienda reforzar visualmente esta condición mediante la instalación conjunta de la señal **R-301 (prohibición de superar velocidad máxima)** con la indicación específica de **20 km/h**, especialmente en calles de mayor longitud, complejidad circulatoria o con antecedentes de conflictos modales.
 - **Señalización de recuerdo en tramos intermedios:**

En tramos largos o con elevado tránsito peatonal, se aconseja instalar **señales de refuerzo intermedias** que recuerden al conductor la prioridad peatonal. Estas pueden consistir en señalización vertical adicional, acompañada del texto **“Recuerde: prioridad peatonal”**, o bien mediante señalización horizontal complementaria (pictogramas de velocidad, iconos peatonales, franjas transversales, etc.).
 - **Coherencia con el calmado de tráfico y accesos estratégicos:**

La señalización deberá coordinarse con las medidas físicas de **calmado de tráfico** implantadas en los accesos al casco histórico o zonas especialmente sensibles (badenes, estrechamientos, pasos elevados). Asimismo, se recomienda reforzar visualmente el carácter peatonal mediante **marcas viales horizontales**, como pictogramas de velocidad o indicaciones de convivencia modal.

Una señalización bien planificada y ejecutada no solo cumple una función normativa, sino que constituye un **instrumento pedagógico y preventivo**, generando un entorno urbano más



legible, seguro y respetuoso con la prioridad peatonal que define el modelo de plataforma única.

1.2.7 Criterios para la introducción de medidas de calmado de tráfico

Para garantizar de forma efectiva la prioridad peatonal en calles de plataforma única, resulta imprescindible la implantación de medidas físicas, funcionales y perceptivas que **moderen la velocidad de los vehículos**, complementando y reforzando la señalización reglamentaria. El calmado de tráfico no debe concebirse como un conjunto de obstáculos puntuales, sino como una estrategia de diseño integral que **favorezca la coexistencia modal bajo una clara prevalencia del uso peatonal**.

Se recomiendan las siguientes medidas:

- **Unificación del pavimento:**
Evitar la diferenciación longitudinal en bandas de pavimentos que sugieran zonas funcionalmente segregadas (calzada central y franjas laterales). Este tipo de configuración induce una lectura tradicional del espacio como calle de tráfico rodado, reduciendo la eficacia de la coexistencia. En su lugar, se recomienda el uso de un **pavimento homogéneo en textura, color y tratamiento superficial**, que transmita visualmente la condición de calle peatonal, a la que determinados vehículos pueden acceder en condiciones restringidas. Las zonas con requerimientos estructurales mayores podrán contar con soluciones específicas de refuerzo sin alterar la lectura global del pavimento.
- **Definición clara de los accesos:**
Los puntos de acceso a las zonas de plataforma única deben estar marcados por un **cambio perceptible en la configuración del espacio urbano**, mediante señalización vertical (S-28, R-301), pavimentación diferenciada, elevaciones o transiciones que indiquen claramente la entrada a un ámbito de prioridad peatonal.
- **Elevación de calzada y pasos peatonales elevados:**
La elevación del plano de rodadura en accesos, cruces o intersecciones refuerza la percepción de ámbito compartido, al tiempo que **actúa como reductor físico de**



velocidad. La medida debe acompañarse de señalización horizontal y vertical complementaria.

- **Diseño de trazado no rectilíneo:**

Siempre que sea posible, se deberá diseñar el viario de forma que se evite la linealidad continua, utilizando **alineaciones de mobiliario urbano, arbolado, zonas de estancia o aparcamiento** para generar ligeros desplazamientos del eje de circulación que **obliguen al conductor a adaptar su velocidad** y aumenten su nivel de atención.

- **Evitar jerarquías funcionales implícitas:**

No deben emplearse soluciones de pavimento o diseño que puedan ser interpretadas por el conductor como indicativas de una calzada convencional o zona de circulación prioritaria. Por el contrario, se recomienda introducir **estrechamientos puntuales del gálibo vehicular** o elementos que generen una sensación de "espacio compartido", disuadiendo el tránsito rodado innecesario y reforzando la lectura del ámbito como prioritariamente peatonal.

- **Restricción del tráfico rodado:**

El uso del viario por parte de vehículos debe limitarse estrictamente a los **usos imprescindibles:** residentes, vehículos de emergencia y servicios, carga y descarga regulada. Esta limitación deberá comunicarse de forma clara y verificarse mediante el control de accesos cuando sea necesario.

- **Gestión ordenada del aparcamiento:**

El estacionamiento debe limitarse a los espacios definidos específicamente para ello, priorizando el uso por parte de residentes y personas con movilidad reducida (PMR). Las zonas de carga y descarga deberán estar claramente señalizadas y ubicadas de forma que no interfieran con los itinerarios peatonales ni con la percepción del espacio como ámbito preferente para el peatón.

Estas medidas, integradas de forma coherente en el diseño urbano y aplicadas de forma conjunta, permiten **reducir la velocidad del tráfico**, aumentar la percepción de seguridad, y



garantizar que la **preferencia peatonal en las plataformas únicas no sea únicamente normativa, sino también funcional y efectiva.**

1.2.8 Criterios de ubicación de mobiliario urbano

La correcta disposición del mobiliario urbano en calles de plataforma única es un factor determinante para garantizar tanto la **accesibilidad universal** como la **funcionalidad dinámica y compartida del espacio público**. La experiencia acumulada en múltiples actuaciones urbanas ha puesto de manifiesto una gran heterogeneidad en la ubicación de estos elementos, lo que en ocasiones ha derivado en **situaciones de conflicto**, dificultando la movilidad peatonal, especialmente la de personas con discapacidad, y alterando el carácter de coexistencia modal propio de este tipo de secciones viarias.

Con el objetivo de establecer un marco coherente y operativo que minimice estas disfunciones, se proponen los siguientes **criterios de diseño y ubicación del mobiliario urbano**:

- **Uso compositivo del mobiliario como herramienta de ordenación espacial:**
El mobiliario urbano debe integrarse dentro del diseño de la calle de forma que contribuya a **delimitar de manera clara y legible la zona de tránsito preferente para peatones y colectivos vulnerables**, actuando como barrera física para disuadir la invasión por parte de vehículos y ayudando, al mismo tiempo, a configurar **trazados no rectilíneos** que fomenten el calmado de tráfico.
- **Disposición alineada y predecible:**
Todos los elementos deben colocarse siguiendo **alineaciones claras, continuas y previsibles**, preferentemente en el **límite exterior de la franja peatonal protegida** (adyacente a fachadas o a zonas ajardinadas), evitando la dispersión o colocación aleatoria que genere obstáculos imprevisibles o entorpezca los itinerarios peatonales.
- **Protección del itinerario accesible:**
Se debe **preservar en todo momento la continuidad, legibilidad y seguridad del itinerario accesible**, garantizando una **anchura libre mínima de 1,80 m** y evitando



interferencias con mobiliario de carácter fijo o móvil, como terrazas, expositores comerciales o elementos decorativos.

- **Detección por personas con discapacidad visual:**

El mobiliario urbano y, especialmente, los elementos vinculados a la actividad comercial o de hostelería, deben estar ubicados **fuera de la zona de tránsito peatonal preferente** y dispuestos de manera que puedan ser **detectados mediante el uso del bastón blanco o técnicas de rastreo**, ya sea por su volumen, su ubicación al nivel del suelo o mediante el uso de **texturas diferenciadas o pavimento podotáctil de advertencia**.

- **Minimización del uso de bolardos:**

Se desaconseja el uso sistemático de bolardos, debido a su **baja detectabilidad y escasa aportación al diseño compositivo del espacio público**. En los casos donde se justifique su necesidad como medida de protección o delimitación, deberá asegurarse su **adecuada visibilidad mediante contraste cromático y disposición agrupada**, evitando su colocación aislada y en puntos de paso.

Estos criterios deben entenderse como parte de un **enfoque integral del diseño urbano**, en el que el mobiliario no es un elemento residual sino un recurso activo para **estructurar el espacio público**, facilitar la **lectura del entorno**, y promover **la seguridad, la accesibilidad y la calidad urbana**, especialmente para las personas con mayores dificultades de movilidad u orientación.

1.2.9 Experiencia en las calles tipo “woonerf” (patio viviente)

Los principios abordados en los apartados anteriores —prioridad peatonal efectiva, calmado del tráfico, diseño inclusivo del espacio público y accesibilidad universal— han sido aplicados con éxito en otros entornos urbanos europeos, especialmente a través del modelo de calles tipo *woonerf*. Este término neerlandés, que puede traducirse como “patio viviente”, implica una transformación del concepto tradicional de calle: **del canal de circulación al espacio público compartido, social y accesible para todos los usuarios**.

En los Países Bajos, este tipo de diseño urbano es habitual en zonas residenciales, donde la calle se concibe como un espacio de convivencia entre peatones, bicicletas y vehículos,



bajo un **modelo de preferencia peatonal real** y con múltiples beneficios para la cohesión social, la accesibilidad y la calidad del espacio urbano.

Los *woonerfs* se caracterizan por:

- La **ausencia de segregación física** entre calzada y acera, articulando una **única plataforma compartida**.
- La **limitación estricta de la velocidad vehicular**, no solo mediante señalización, sino a través del diseño del espacio (mobiliario urbano, vegetación, trazados sinuosos, cambios de pavimento...).
- La incorporación de **zonas estanciales, de juego y de descanso**, que refuerzan el uso vecinal del espacio.
- El **uso estratégico del mobiliario, jardinería y pavimentación** como herramientas tanto de ordenación como de calmado del tráfico.

Aplicación al contexto de El Real d la Jara

Las condiciones urbanas de **Constantina**, con su trama compacta, sus calles estrechas, su carácter residencial y su escala humana, permiten **una aplicación eficaz y adaptada del modelo *woonerf*** a nivel local. La circulación en muchas de sus calles se encuentra ya limitada en la práctica a residentes, servicios y tráfico ocasional, lo cual facilita **la transición hacia modelos de calle de convivencia y preferencia peatonal**, sin conflictos funcionales significativos.

En este sentido, se identifican como **ámbitos prioritarios de actuación** las siguientes zonas:

- El entorno del **centro histórico**, donde se concentran calles con potencial para la transformación en plataformas únicas que favorezcan la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.
- Espacios urbanos actualmente infrutilizados o con conflictos de accesibilidad, en los que pequeñas intervenciones pueden tener un alto impacto en términos de mejora de la calidad urbana y funcionalidad.



Buenas prácticas y escalabilidad

A falta de intervenciones de gran escala ya ejecutadas en el municipio, se plantea como referencia conceptual el modelo de actuación desarrollado en otras localidades similares, adaptado a las características propias de Constantina. **El modelo woonerf se presenta como una solución replicable, escalable y compatible con la idiosincrasia urbana y social del municipio.**

1.2.10 Resolución de incidencias de baja complejidad

Se identifican las siguientes situaciones de incidencias de baja complejidad:

- **Ubicación de mobiliario urbano o señalización:** Se han detectado **elementos de mobiliario urbano o señalización que deben ser desplazados** fuera del itinerario peatonal, bien por estar situados en la fachada, incidiendo en el seguimiento de la referencia al itinerario peatonal, o bien por provocar un estrechamiento que reduce su anchura libre.
- **Protección superficial de alcorques:** Se han identificado numerosos **alcorques** que inciden sobre el itinerario peatonal accesible reduciendo su anchura libre y que deben ser **protegidos superficialmente con rejillas o material poroso pero duro y estable que permitan el tránsito sobre ellos**. De ese modo, además de ofrecer mayor seguridad al peatón ante tropiezos se aumenta la anchura libre del itinerario.
- **Encintado de alcorques:** Los alcorques en calles arboladas se encuentran enrasados a la cota del pavimento. En aquellos **casos en que estos no incidan sobre el itinerario peatonal** (objeto de la actuación descrita anteriormente de protección superficial) deberán ser objeto de una **actuación de encintado con bordillo de altura mínima 15 cm. con el objeto de permitir su detección**.
- **Referencia del itinerario peatonal:** Se han detectado varios tramos del itinerario peatonal en los que se produce la **pérdida de la referencia del itinerario peatonal**, fundamentalmente en plazas y espacios abiertos o por desaparición del borde edificado o elemento equivalente (bordillo, vallado o similar).



1.2.11 Resolución de incidencias de gran complejidad

Se identifican las siguientes situaciones de incidencias de gran complejidad:

- **Desplazamiento de postes de alumbrado público o de la red de electricidad.:** Tal y como se ha señalado se han detectado numerosos puntos donde los postes de alumbrado público y de la red eléctrica provocan estrechamientos en el itinerario peatona. Es necesario desplazar estos elementos fuera del itinerario peatonal lo cual puede conllevar la modificación de arquetas, zapatas y de la propia línea eléctrica soterrada o aérea.
- **Remoción de elementos arquitectónicos que inciden sobre la línea de fachada:** Algunas edificaciones cuentan con **soluciones para el acceso al interior del edificio (escalones, rampas, etc.) que invaden el espacio público y el itinerario peatonal**. Si bien la solución debería integrarse en el interior de la parcela hasta el momento en que esta se ejecute deberían llevarse a cabo actuaciones para la **señalización de esta circunstancia mediante pavimento podotáctil**.

2- Criterios de diseño en áreas estanciales

Para el diseño de las distintas áreas estanciales en función de su uso, plazas, parques y jardines, zonas de ejercicio, etc., se deberá atender a los siguientes requerimientos:

1.2.1 Adecuada conexión con el entorno

Es necesario tomar en consideración las **cotas a las que acometen las diferentes calles** que condicionan las **pendientes interiores del espacio y a la propia definición de itinerarios accesibles**.

Al igual que ocurre en las vías de plataforma única el diseño deberá prestar especial atención a la correcta **evacuación de aguas** y que los elementos del sistema de drenaje (pendientes y sumideros) no incidan en la accesibilidad del espacio.

Otro aspecto clave es la **relación de las áreas peatonales con el posible ámbito destinado al tráfico de vehículos** que condiciona los flujos peatonales y el modo en que se utiliza el espacio.



1.2.2 Correcta definición de los itinerarios peatonales y su relación con las áreas de descanso y estanciales

Se deberán analizar las **“líneas de deseo”**, entendidas estas como los trayectos habituales que toman los peatones al atravesar el área estancial procurando hacerlos coincidir con los itinerarios accesibles que se definan en ella.

Una incorrecta identificación de estas líneas de deseo puede provocar un uso del espacio diferente al previsto con problemáticas de accesibilidad no resueltas de manera adecuada.

1.2.3 Atención a los mecanismos de orientación e información

El carácter abierto y no lineal de las áreas estanciales hacen necesario conceder una mayor atención a los **mecanismos y elementos para la orientación de las personas**.

El **uso compositivo de los materiales** de pavimentación y la propia ordenación de las **áreas estanciales y elementos de mobiliario urbano** contribuyen a un espacio capaz de informar y orientar al peatón.

Así mismo, en las plazas requieren un **refuerzo en los elementos de señalización** que ayuden al peatón a ubicarse y orientarse respecto a su posición en la ciudad y a las posibles direcciones a tomar. La pérdida de la referencia de la línea de fachada hace necesario la **incorporación de pavimentos podotáctiles mediante bandas de pavimento de encaminamiento** de 40 cm. de anchura y **rosetas de pavimento de advertencia** 120x120 cm. en los puntos de cambio de dirección y toma de decisiones.

1.2.4 Disposición del mobiliario urbano y zonas de vegetación

Uso compositivo de los diferentes elementos que contribuya a definir los itinerarios peatonales y a la **configuración de áreas de diferente uso**: zonas verdes, de descanso, de juego, de sombra, etc. El diseño y disposición de estos elementos deben contribuir al **confort** espacios de tal manera que puedan ser realmente utilizados (sombra en verano, soleamiento en invierno, resguardo de vientos y lluvia, etc.).



1.2.5 Juegos infantiles inclusivos y elementos de ejercicio accesibles

Se dispondrán elementos de juego infantil inclusivo, esto es que puedan ser utilizados por niños con alguna dificultad de comprensión, sensorial o de movilidad, o bien su acompañante. Se evitarán elementos de uso exclusivo y se promoverán **elementos y actividades que promuevan diferentes formas de uso** de un mismo elemento.

Así mismo se garantizará la aproximación de forma accesible hasta los elementos, así como elementos de descanso próximos a los mismos.

Análogamente las **zonas de ejercicio Biosaludable** (para mayores y personas en rehabilitación) así como las **zonas de entrenamiento y ejercicio físico**, seguirán los mismos criterios en cuanto a posibilidad de aproximación, diseño de elementos y posibilidades de uso, fácil información de utilización, etc....



2- Mejora de las condiciones de accesibilidad en los puntos de cruce

Uno de los aspectos clave detectados en el diagnóstico de accesibilidad en Constantina es la necesidad de **ejecutar de manera adecuada y completa los cruces peatonales** allí donde el itinerario atraviesa zonas de circulación de vehículos.

En la actualidad, se ha comprobado que muchos de estos puntos de cruce **no se encuentran físicamente materializados** con los elementos que garantizan su accesibilidad — como los **rebajes de bordillo, la señalización horizontal y vertical o los pavimentos podotáctiles**—, o bien presentan **deficiencias de diseño** al carecer de alguno de estos componentes esenciales.

Conviene subrayar que los **cruces peatonales son espacios especialmente críticos en la red urbana de Constantina**, ya que suponen un punto de intersección entre la movilidad peatonal y la circulación de vehículos. Esto **genera tanto riesgos reales como una percepción de inseguridad**, particularmente entre los grupos más vulnerables, como **personas mayores, niños y personas con discapacidad visual, auditiva o cognitiva**.

2.1 Criterios generales

La ejecución adecuada de los cruces peatonales en **Constantina** es esencial para garantizar itinerarios accesibles y seguros. Para ello, se deben tener en cuenta los siguientes criterios de diseño:

- Los cruces deberán **cumplir con las especificaciones técnicas establecidas en el Capítulo VI de la Orden TMA/851/2021**, que regula los criterios de accesibilidad en el espacio público.
- **El vado no debe interferir en el itinerario peatonal accesible**. Según el ancho de la acera en el punto de cruce, se deberán aplicar las siguientes soluciones:
 - En aceras de **menos de 2,60 metros**, se realizará un **vado de dos planos**, rebajando toda la acera hasta la cota de la calzada.



- En aceras de **más de 2,60 metros en zonas consolidadas**, o **más de 3,20 metros en áreas de nueva urbanización**, se optará por un **vado de tres planos**, que ofrece una transición más suave y segura.
- Se incorporará **pavimento podotáctil de advertencia** (tipo botones) en la zona del vado, con una franja del ancho del paso y un fondo de entre **0,60 y 1,20 metros**. Desde el centro de esta franja, se dispondrá una **banda de encaminamiento** (tipo acanaladura) con anchura de **0,80 a 1,20 metros**, que se prolongue hasta la línea de fachada o elemento físico que delimite el itinerario peatonal (bordillo, muro, ajardinamiento, etc.).
- Será imprescindible garantizar un **correcto drenaje en la zona del rebaje**, evitando la acumulación de agua tanto en la calzada como en la acera. Se evitará ubicar sumideros o imbornales en zonas de paso peatonal que puedan dificultar la movilidad.
- **No se colocarán elementos que limiten la visibilidad en las inmediaciones del cruce**, como mobiliario urbano, papeleras, contenedores o vegetación que obstaculicen la percepción entre peatones y conductores.
- Siempre que sea posible, se recomienda **ampliar la acera en las intersecciones** (mediante “orejas” que invadan la banda de aparcamiento), lo que permite reducir la longitud del cruce y mejorar la visibilidad entre peatones y vehículos.

Además, se debe atender tanto a los **cruces transversales** (de un lado al otro de la calle), como a los **cruces longitudinales** en bocacalles, muchas veces descuidados, pero igualmente importantes para la continuidad del itinerario peatonal accesible.

Como complemento, se desarrollarán **fichas técnicas específicas** para los distintos aspectos de mejora en los vados peatonales en Constantina, entre ellas: (Consultar en anexos).

1. Encuentro acera – calzada.
2. Señalización táctil y visual.
3. Composiciones alternativas para señalización podotáctil.



2.2 Reforma integral o nueva construcción

En **Constantina**, se han identificado diversas actuaciones orientadas a la **ejecución completa de nuevos cruces peatonales**, en línea con lo detectado durante la fase de diagnóstico. Esta necesidad responde a la **ausencia generalizada de elementos básicos de accesibilidad** que permitan reconocer físicamente la existencia de un cruce sobre el itinerario vehicular, tales como el paso de peatones, los rebajes de acera (vados peatonales) o la señalización vertical correspondiente.

Asimismo, estas actuaciones incluyen **intervenciones en cruces ya existentes**, pero que requieren una transformación profunda para cumplir con los criterios de accesibilidad universal. En muchos casos, esto implica **la demolición parcial o total de los acerados**, como ocurre en intersecciones donde existe señalización horizontal (pintura de paso de peatones), pero **no se ha ejecutado el vado peatonal**, impidiendo el cruce accesible para personas con movilidad reducida o discapacidad sensorial.

Estas intervenciones son prioritarias dentro del conjunto de medidas de mejora de la accesibilidad en el viario público de Constantina, ya que los cruces representan **puntos críticos en la continuidad de los itinerarios peatonales** y son fundamentales para garantizar una movilidad segura e inclusiva.

2.3 Mejoras puntuales en cruces existentes

En el municipio también se identifican numerosos casos de **cruces peatonales ya existentes** que, si bien disponen de **vado peatonal ejecutado**, requieren **mejoras puntuales para adecuarse plenamente a la normativa vigente en materia de accesibilidad**. Estas actuaciones no implican modificaciones estructurales del cruce, ya que su configuración física resulta válida, pero sí demandan la incorporación o sustitución de determinados **elementos complementarios** que garanticen la seguridad y funcionalidad del itinerario peatonal.

Entre las mejoras más habituales en este tipo de cruces se encuentran:

- **Instalación de señalización vertical**, que identifique claramente la existencia del paso peatonal.



- **Ejecución o repintado de la señalización horizontal**, asegurando su visibilidad y cumplimiento con los criterios reglamentarios.
- **Sustitución de los pavimentos existentes** por otros que incorporen **pavimento podotáctil normalizado**, tanto de advertencia como de encaminamiento, facilitando así la orientación y seguridad de personas con discapacidad visual.

Estas intervenciones suponen una **oportunidad de mejora inmediata** con una inversión relativamente reducida, y son fundamentales para consolidar una red peatonal accesible y segura en el núcleo urbano de Constantina.



3- Mejora de las condiciones de accesibilidad en la comunicación e información urbana

3.1 Criterios de colocación de los elementos de comunicación e información

El **artículo 40.2** de la Orden TMA/851/2021 indica:

En todo itinerario peatonal accesible las personas deberán tener acceso a la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés. La información deberá ser comunicada a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento.

Atendiendo a este artículo se deberá plantear un sistema de señalización e información distribuido de manera sistemática y coherente en la localidad de tal manera que permita una fácil comprensión del entorno y la localización y orientación en la trama urbana.

Para ello el sistema de comunicación e información deberá informar sobre:

- La **denominación de las vías**, mediante instalación de señales en todas las intersecciones, así como reiterando esta información en encrucijadas y lugares de toma de decisión, así como en recorridos lineales largos.
- **Señalización de las principales vías de comunicación**: Avenidas, plazas y carreteras a Sevilla o Santa Olalla del Cala.
- **Señalización relativa a la ubicación de los principales equipamientos públicos** a ubicar en la red de vías estructurantes de la movilidad.
- **Señalización relativa a los principales espacios públicos y áreas estanciales**: sistema de plazas y parques.

3.2 Mejoras en la información turística

Mapas urbanos

Se procurará la uniformidad en el diseño (mismo modelo) de los mapas urbanos, de modo que su identificación resulte más fácil. Así mismo se deberá tener en cuenta:



Para su instalación:

- Disposición en zona sin obstáculos tanto visuales (fácil detección) como físicos (fácil aproximación)
- Ubicación en zona segura de uso y sin generar obstáculos, nunca en lugares que impliquen su lectura desde la calzada o bloqueando la zona de paso
- Altura adecuada tanto para su lectura (visual) como para su inspección táctil (alcance vertical) para lectura de altorrelieve o Braille.

Sobre su contenido

- Garantizar un contraste figura fondo claro, y evitar superficies brillantes que puedan dificultar la lectura.
- Se utilizará una letra de tipografía sencilla (tipo sans serif, sin resaltes) y de un tamaño adecuado en función de la distancia de lectura
- Apoyo en imágenes y/o pictogramas para una identificación más fácil e intuitiva
- Simplificar en la medida de lo posible contenidos que no sean relevantes para el lector, intentando ofrecer una información lo más clara y sencilla posible.
- Posibilidad, si fuera oportuno, de maquetas urbanas en relieve.



Ejemplos de mapas urbanos accesibles.



Señalización direccional

Disponer señalización direccional pensada para los peatones con objeto de dirigirles hacia puntos de interés turístico por los itinerarios más cortos y/o más accesibles. Para ello se deberán seleccionar cuales son los puntos a localizar (ej. Plaza Andalucía, Castillo, Plaza de Toros...) así como los puntos de toma de decisión (cruces de calles ...)

La señalización deberá estar dirigida a los peatones, esto es: orientación hacia la acera no a la calzada, a una altura fácilmente legible por un peatón (incluso de talla baja o en silla de ruedas), con una rotulación clara (contrastada) y fácilmente legible (tipografía y tamaño).

Se procurará además utilizar un mismo modelo en todo el municipio con objeto de que la identificación resulte más clara.

3.3 Mejoras en la identificación de las calles e inmuebles: placas y número de calle

La identificación de los nombres de las calles debe ser fácil para cualquier ciudadano o visitante del municipio. Para ello se propone una homogenización de las placas de calle en las que se considere:

- Disposición en cada tramo de la calle (en todos los cruces de calle) que son los puntos de decisión
- A altura adecuada (tamaño) y sin obstáculos (vegetación, publicidad...)
- Con rotulación clara: contraste, tipografía...
- Con posibilidad de lenguaje alternativo: Braille, QR, códigos Navilens...

Así mismo los números de calle se deben procurar normalizar (modelos determinados homologados por el municipio) y con obligación de disponer en todos los inmuebles y en lugar claramente visible. Tendrán un tamaño, contraste y rotulación adecuadas.



4- Mejora de las condiciones de accesibilidad en relación con el transporte urbano

Las características de accesibilidad del espacio público urbano pueden facilitar o dificultar el acceso a los medios de transporte. En esta estrategia se detallan propuestas de actuación para Constantina encaminadas a mejorar dicha accesibilidad tanto con el transporte privado (plazas reservadas para personas con movilidad reducida) como con el transporte público (paradas de transporte público urbano).

4.1 *Habilitación y mejora de plazas de aparcamiento para PMR*

Los principales aspectos a considerar en relación a las plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad son:

- **Dotación:** *La Orden TMA/851/2021 señala una dotación mínima de una plaza por cada cuarenta plazas o fracción*
- **Ubicación:** *Deberán ubicarse los más próximas posible a los puntos de cruce entre itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente.*
- **Dimensiones y configuración:** *La plaza deberá permitir su utilización, ascenso y descenso del vehículo y la conexión con el itinerario peatonal de cualquier persona usuaria, lo cual implica diferentes posibilidades de uso en función de la posición de la persona con discapacidad en el vehículo (conductor, acompañante, trasero) sin que los movimientos a ejecutar invadan los carriles de circulación.*
- **La conexión con el itinerario peatonal accesible** *la cual deberá estar asegurada en condiciones de accesibilidad y seguridad y que la normativa autoriza a realizar desde el cruce cercano o bien mediante vados específicos que conecten la calzada con el itinerario peatonal*

Todos estos parámetros se reflejan en los diferentes elementos que conforman una plaza de estacionamiento reservada para personas con discapacidad:

- **El área de aparcamiento,** *con una dimensión mínima de 5,00 x 2,20 m. de ancho.*



- Área de **aproximación y transferencia**: Las plazas dispondrán de una zona de aproximación y transferencia a través de la cual será posible la subida y bajada del vehículo con amplitud suficiente para poder realizar las operaciones y movimientos requeridos. o En el caso de plazas en batería (perpendicular o en diagonal) la zona de aproximación y transferencia se situará en un lateral con dimensiones de longitud igual a la plaza y anchura libre mínima 1,50 m. Sobre la acera posterior existirá una zona sin obstáculos de anchura igual a la plaza y profundidad 3,00 m.

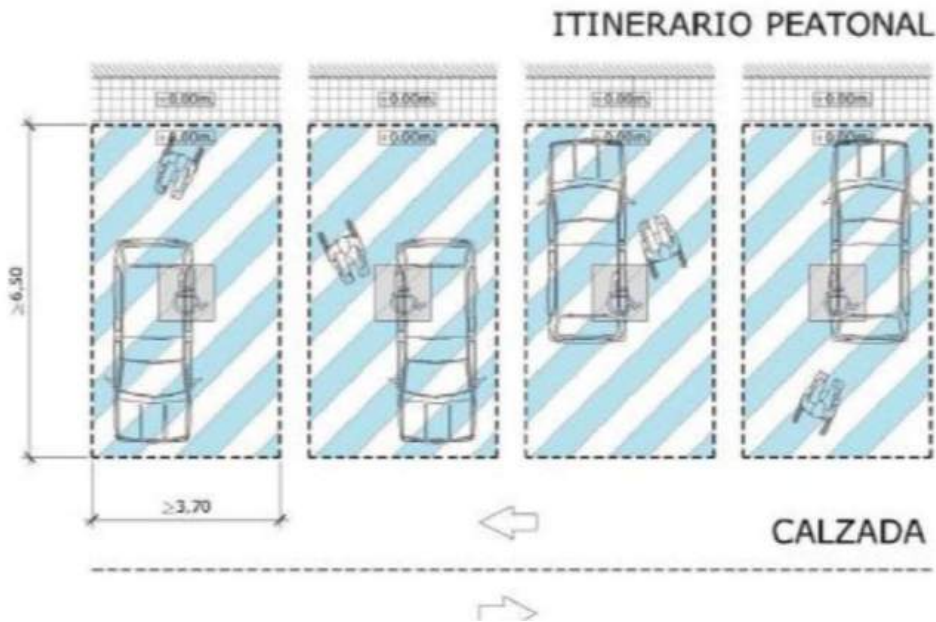
o En el caso de plazas en línea la zona de aproximación y transferencia será posterior con una longitud de 3,00 m. y una anchura similar a la plaza. Además, contará con una zona sin obstáculos en la acera lateral de longitud igual a la plaza y anchura 1,50 m.

- La **conexión con el espacio peatonal**, bien a través del vado del paso de peatones cercano, bien mediante un vado peatonal que comunique la zona de transferencia con el itinerario accesible o bien eliminando el desnivel entre la zona de transferencia y el itinerario peatonal.

- **Señalización horizontal y vertical** homologadas empleando el Símbolo Internacional de Accesibilidad (SIA).

La disposición de las diferentes áreas (aparcamiento, aproximación y transferencia y la conexión con el itinerario) así como la posibilidad de aparcar en un sentido u otro definen y, en muchas ocasiones, pueden llegar a limitar las posibilidades reales de uso de la plaza en función de la ubicación de la persona con discapacidad en el vehículo y el modo en que se realice el acceso a este, especialmente en el caso de aparcamientos en línea.

Es por ello la **configuración óptima** es la de aparcamientos en batería (que permite el acceso a la plaza en ambos sentidos) con ámbitos no diferenciados y que incluye tanto el área de acercamiento lateral como el área de acercamiento trasera, lo que permite la utilización de la plaza de diferentes modos en función de las necesidades del usuario.



Modos de utilización de la plaza reservada en función de las necesidades del usuario. Fuente: Manual de Accesibilidad para espacios públicos urbanizados del Ayuntamiento de Madrid (2016).

Consultar más fichas en los anexos.

4.2 Adaptación de paradas de transporte público

Las paradas de transporte público urbano, y las paradas de autobús en particular, deben atender en lo referente a la accesibilidad al RD 1544/2007 de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad (Anexo V)

Además, también deben atender a lo reseñado por la Orden TMA851/2021 en lo referente a:

- Paradas y marquesinas de espera del transporte público (art 36)
- Condiciones generales de la señalización y comunicación sensorial (art 40)
- Características de la señalización visual y acústica (art 41)
- Aplicaciones del Símbolo Internacional de Accesibilidad (art 43)
- Tipos de pavimento táctil indicador en itinerarios peatonales accesibles (art 45)
- Aplicaciones del pavimento táctil indicador (art 46)

Postes de Parada de autobús urbano accesibles

Los postes de parada no deben suponer un obstáculo en el itinerario peatonal, pero tienen una labor determinante para identificar el punto de parada, así como alojar información básica sobre líneas que realizan parada y horario.

Marquesinas de parada de autobús urbano accesibles

Las marquesinas no deben suponer un obstáculo en el itinerario peatonal, pero deben estar conectadas al mismo con espacio suficiente de entrada y salida.

Deben disponer de banco de espera (con reposabrazos y respaldo), apoyo isquiático y espacio para silla de ruedas todo ello bajo zona cubierta de protección (sol y lluvia). Además debe disponer de información sobre líneas, recorridos, horarios, ... Siendo recomendable además la posibilidad de información sobre incidencias o a través de audio u otros sistemas alternativos (códigos QR, enlaces a app, códigos Navilens, ...)



Ejemplos de buenas prácticas en marquesinas de paradas de autobús urbano accesibles.



13. PRESUPUESTO TOTAL Y CALENDARIO DE EJECUCIÓN

A continuación, se hace un resumen de los costes de implantación de las medidas de accesibilidad contempladas en los diferentes espacios analizados, para su consulta directa.

La priorización de los trabajos a realizar irá en función de los criterios que el gobierno municipal establezca y quedará reflejado en una propuesta de actuación conjunta con el equipo redactor del Plan, teniendo en cuenta que el periodo de ejecución que se contempla en el Plan es de 5 años, y que transcurrido ese plazo se procederá a la revisión y actualización del mismo.

El presupuesto de las intervenciones propuestas se encuentra dentro de las fichas correspondientes a cada elemento, aquí se mostrará el resumen de los mismos y las soluciones “tipo”, que se plantean en el entorno construido, independientemente de las acciones a desarrollar en los edificios y áreas estanciales.

Se incluirá el presupuesto total valorado.

NOMBRE	COSTE	PRIORIDAD
CONS01_AYUNTAMIENTO	121.300	
CONS02_SERVICIOS SOCIALES COMUNITARIOS	7.750	
CONS03_PUNTO VUELA	2.900	
CONS04_MERCADO DE ABASTOS	59.650	
CONS05_GUARDERÍA MUNICIPAL	2.800	
CONS06_CAIT	6.250	
CONS07_SALÓN USOS MÚLTIPLES	8.050	
CONS08_OFICINA DE CORREOS	1.800	
CONS09_CENTRO CULTURAL BLAS INFANTE	11.550	
CONS10_ANDALUCIA EMPRENDE	4.850	
CONS11_PISCINA CUNBIERTA	4.600	
CONS12_PLAZA DE TOROS	3.850	
CONS13_POLIDEPORTIVO SAN FERNANDO	5.050	
CONS14_POLIDEPORTIVO VALLE DE OSA	3.850	
TOTAL	252.700	



El total de las acciones a desarrollar en los edificios y áreas estanciales analizados es de **CUATROCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS SESENTA EUROS.**

(454.860 €).

A este coste habría que añadir los costes de reurbanización de las calles del municipio, que abarcan desde la señalización y comunicación en las calles, a los pavimentos podotáctiles, la ejecución de rebajes y pasos de peatones, ampliación de aceras, modificación de alcorques, y hasta la transformación de una calle a plataforma única.

Los costes aquí reflejados son unitarios, por lo que para conocer el coste real de cada una de las vías habría que hacer un proyecto específico donde se cuantifiquen las unidades de cada partida.



El Resumen de costes unitarios es:

ACCIÓN	COSTE UNITARIO
Instalación de cartel informativo con lenguaje braille y audiodescripción mediante QR o Navi Lens	670
Pintura para señalización de PMR	400
Señalización de PMR horizontal y vertical	720
Señalización de vado de peatones mediante podotáctil	250
Sustitución de banco por modelo accesible	800
Rótulo para nomenclátor	140
Nuevo paso de peatones con pintura, señalización vertical y rebajes peatonales en ambas aceras	1.150
Rebaje de bordillo en paso de peatones existente	620
Banco de piedra con respaldo y apoyabrazos	960
Rampa completa y señalización, para 10 cm de desnivel	650
Conjunto de juegos sensoriales y/o manipulativo	8.000
Demolición de bordillo	45 €/ml
Podotáctil para marquesina de autobús	550
Instalación y mantenimiento de Navi Lens	250
Marquesina de autobús	7.500
Señal de tráfico	390
Pasamano doble altura accesible, para una planta	1.000
Bordillo inferior de laterales de rampa	50 €/ml
Intercomunicador	1.500
Cartel informativo de distribución y contenidos, accesible	900
Podotáctil arranques y desembarque	200
Bucle magnético portátil	800
Reurbanización de zona peatonal	130 €/m2



14. CERTIFICACIÓN DEL EQUIPO REDACTOR DE QUE SE HA CUMPLIDO LA NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD.

Certificado acreditativo de que en su redacción se han cumplido las normativas, y de que los técnicos intervinientes están en posesión de la titulación mencionada.

La firma del presente documento por su responsable CERTIFICA lo anteriormente citado.

Estatal:

Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

Real decreto 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 edificación.

Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado en el real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

Real Decreto Legislativo 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.

Orden TMA/581/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el Documento Técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios publicaos urbanizados.



Autonómica:

Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía. BOJA núm. 140 de 21 de julio.

Ley 7/2017, de 25 de septiembre, de los derechos y la atención a las personas con discapacidad de Andalucía. BOJA núm. 191 de 04 octubre.

Municipal:

Plan General de Ordenación Urbanística. 2009.

Ordenanza reguladora de licencias urbanísticas.

Se encuentra en fase de redacción el plan básico de ordenación urbanística, PBOM.



15. GESTIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE CONSTANTINA

Hay que tener en cuenta que el Plan debe ser un **documento vivo**, por lo que hay que incorporar un instrumento de gestión que proporcione soporte a los equipos gestores a la hora de su implementación.

La Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los derechos y la atención a las personas con discapacidad en Andalucía, en su artículo 53 regula que **“los planes de accesibilidad deberán ser revisados y actualizados, en su caso, cada cinco años.”**

La propuesta del equipo redactor del presente Plan Municipal de Accesibilidad del municipio de Constantina en Sevilla, propone un seguimiento semestral del mismo, para conocer el estado de los trabajos y la planificación a medio y largo plazo.

Asimismo, desde el Departamento de Accesibilidad de COCEMFE Sevilla se mantendrá informado al contacto asignado durante la redacción del presente documento de aquellas convocatorias provinciales autonómicas o estatales que se convoquen y pudieran ayudar a la implantación de las medidas contempladas en el Plan.



ANEXOS AL PLAN MUNICIPAL DE ACCESIBILIDAD DE CONSTANTINA

ANEXO I: FICHAS DE EQUIPAMIENTOS Y LUGARES DE INTERÉS

ANEXO II: FICHAS DE ÁREAS ESTANCIALES

ANEXO III: FICHAS PARADAS DEL AUTOBÚS

ANEXO IV: DOCUMENTACIÓN PMR

ANEXO V: FICHAS OFICINA DE ACCESSIBILIDAD DE MADRID



COCEMFE
Sevilla



Plan Municipal de Accesibilidad

AYUNTAMIENTO DE CONSTANTINA

FICHAS TOMA DE DATOS

PRÁCTICAS





NOMBRE: AYUNTAMIENTO

Datos generales

Ubicación: C/Eduardo Dato nº 7. 41.450. Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Administrativo

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9750401TG6995S0001OG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9750401TG6995S0001OG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL EDUARDO DATO 7
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Edif. Singular
Superficie construida: 2.030 m²
Año construcción: 1900

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
INDUSTRIAL		2.030

PARCELA

Superficie gráfica: 1.227 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA + 1

Descripción general:

Se trata de un edificio de dos plantas, con acceso mediante una escalera y una rampa, a un zaguán, desde éste, mediante un tramo de tres escalones con una rampa superpuesta, se accede al primer patio, continuando por el mismo eje se llega a un segundo patio, que distribuye nuevas estancias, y alberga el ascensor.

El mismo alberga diferentes servicios e instituciones como: Ayuntamiento, Atención a la mujer, Centro de Adultos (entrada por la calle Hermosa baja), Archivo histórico, Archivo municipal, Policía local, Juzgados de Paz y Punto local de empleo.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	NO
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	NO
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	NO
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	NO
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	-
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	NO
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	SI
Dimensiones.	SI
IPA hasta la acera.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe un Itinerario Peatonal Accesible que lleve hasta el acceso al edificio, ni desde la plaza reservada a PMR existente ni desde el entorno más próximo. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	NO
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La escalera exterior carece de pasamanos, señalización del borde de los peldaños, y podotáctil de referencia. 	

Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	NO
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	NO
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	NO
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La rampa no reúne las características físicas necesarias para formar parte del IPA de acceso al edificio. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	NO
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) h $\leq 1,20$ m	-
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La configuración de la entrada hace que no podamos considerarla accesible, requiere de una intervención para adecuarla a las necesidades normativas actuales. 	

CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	NO
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	NO
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	NO
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Hay que tener en cuenta algunas de las puertas, sobre todo las que dan directamente a los patios, que disponen de dos hojas, sin que ninguna de ellas alcance los 80 cm libres de paso. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Es necesario señalar un IPA. - El mobiliario de descanso disponible no es adecuado, al no contar con ninguno adaptado. - Debe emplearse el lenguaje Braille y os pictogramas. - No dispone de alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No están señalizados los bordes de los peldaños. - No dispone de pasamanos continuo de dos alturas en ambos lados de la escalera. - No se emplea el podotáctil para señalar el arranque y desembarco de la mismas. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	NO
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	NO
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	NO
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	-
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Las rampas habilitadas en el centro de formación para salvar los diferentes desniveles no disponen de las características necesarias. 	



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	SI
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	SI
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	SI
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	SI
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	SI
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	SI
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	SI
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	SI
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	SI
Información acústica de funcionamiento.	NO
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	SI
Ascensor señalizado con el SIA.	NO
Uso como ascensor de emergencias.	SI
Pavimento localizador de embarque.	NO
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	SI
Número de planta en jamba derecha.	NO
Comunicación visual entre cabina y exterior.	NO
<i>OBSERVACIONES</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de información acústica. - No se emplea podotáctil para detectar su posicionamiento. 	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - En alguno de los despachos de la zona del ayuntamiento, no dispone de espacio suficiente para la atención a usuarios de sillas de ruedas. 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	NO
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	NO
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El mobiliario disponible no es adaptado, carece de reposabrazos. 	



Aseos de uso público.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe aseo adaptado.	<i>SI</i>
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	<i>SI</i>
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	<i>SI</i>
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	<i>SI</i>
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	<i>SI</i>
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	<i>SI</i>
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	<i>SI</i>
Grifería gerontológica.	<i>NO</i>
Señalización de identificación y uso.	<i>SI</i>
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	<i>SI</i>
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	<i>NO</i>
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	<i>NO</i>
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	<i>SI</i>
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	<i>NO</i>
<i>OBSERVACIONES</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	SI
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

La principal barrera para la deambulación del edificio corresponde al acceso y a su relación el entorno, no disponer de un IPA adecuado hace inaccesible el edificio, suponiendo en algunos casos un verdadero riesgo para algunos usuarios.

En el interior, muchos de los espacios son amplios y permiten la circulación y atención.

Los aseos son adecuados y dan servicio a las PMR.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos o ayudas en el exterior y en las escaleras, dificultando su uso a algunas personas.

No existe un punto de atención al público permanente, por lo que cuando se instale uno temporal, ha de tenerse en cuenta las necesidades de todos los asistentes.

LOCALIZACIÓN

La cantidad de usos acumulados en un único edificio, dificulta el uso del mismo, por lo que no disponer de un punto de referencia con los usos y servicios localizados es un gran hándicap.

COMUNICACIÓN

La cartelera es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, aquellos que están identificados, al cartel con tipografía, tamaño y contraste adecuado, situado en lugar correcto, habría que añadir el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

La primera intervención pasa por una reurbanización del exterior del edificio, donde, dada la dificultad orográfica del municipio, debe habilitarse la plaza PMR en el aterramiento existente frente al acceso al edificio.

Desde este nuevo espacio reformado, ha de habilitarse, un acceso mediante rampa y escalera acordes a la normativa actual, que permita transformar la actual entrada del edificio en una accesible, hasta el patio central, salvando incluso los tres escalones de zaguán. Dichos elementos dispondrán de los pasamanos adecuados en ambos lados y a doble altura, y contarán con pavimento podotáctil que facilite la información necesaria para comprender esos elementos a las personas con resto visual o cieguera.

Ya en el interior, en el acceso debe acondicionarse un punto de recepción, con un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el mismo, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Las puertas de todos los espacios deben contar con una hoja que deje un paso libre de 80 cm al menos, 90 si es recorrido de evacuación, por lo que han de sustituirse o reformarse varias de las existentes.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/GuiadebuenaspracticaseSe%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Reurbanización exterior del aterramiento

Reurbanización del espacio inmediatamente próximo a la entrada al edificio, de manera que se resuelva el IPA hasta la entrada, y se acondicione una plaza PMR con las dimensiones, señalizaciones y características adecuadas (ver anexo). SiY se resuelva el desnivel hasta la cota del patio central del edificio.

Coste $500 \text{ €/m}^2 \times 210 \text{ m}^2 = 105.000 \text{ €}$

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 2.500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 1.200 €

Puertas 80 cm mínimo

Sustitución de puertas de dos hojas de $< 80 \text{ cm}$ por otra con, al menos, 80 cm libre de paso.

Coste $1.200 \text{ €/Ud.} \times 9 \text{ Uds.} = 10.800 \text{ €}$

Aseos

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €.

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €.

Coste $650 \text{ €} \times \text{dos núcleos de aseos} = 1300 \text{ €}$

El coste total de todas las acciones es de **121.300 €**



NOMBRE: SERVICIOS SOCIALES

Datos generales

Ubicación: C/ Álamo nº 6. 41.450 Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Administrativo

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9752203TG6995S0001YG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9752203TG6995S0001YG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE		
Localización: CL ALAMOS 6 41450 CONSTANTINA (SEVILLA)		
Clase: URBANO		
Uso principal: Sanidad/Benefic		
Superficie construida: 418 m2		
Año construcción: 1953		
CONSTRUCCIÓN		
Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
OFICINA	11	418

PARCELA
Superficie gráfica: 113 m2
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA + 1

Descripción general:

Nos encontramos frente a un edificio de dos plantas, que albergan diferentes despachos y salas de atención propios de los servicios sociales comunitarios municipales.

En planta baja dispone de un punto de atención, un aseo, y al fondo la escalera y el ascensor que dan acceso a la planta superior, que tiene más despachos de varios profesionales, un núcleo de aseos.



Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	NO
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	NO
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	.
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La calle Álamos dispone de una sección de entre 5 y 7,5 m, dispone de aceras de menos de 90 cm de anchura, por lo que deberá ser objeto de intervención, para poder ser considerada accesible y que se puedan serlo los servicios que en ella se prestan como es el caso que nos ocupa. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	NO
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	NO
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	NO
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No vamos a tener en cuenta las reformas necesarias en la vía para adecuar un IPA hasta la puerta del edificio. - El acceso actual se realiza por un plano inclinado con mucha pendiente. - La puerta tiene dos hojas, ambas menores de 80 cm de paso. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	SI
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Tras la entrada vuelve a repetirse la doble puerta sin hoja de 80 cm al menos. - Dispone de punto de atención al público, adaptado, en una mesa. - Cuenta con mobiliario de descanso, ninguno con reposabrazos. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se encuentra ningún IPA señalizado. - El mobiliario de descanso no es adaptado. - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. - No dispone de alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	NO
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La escalera no tiene tabica física, no dispone de señalización en el borde de los peldaños, no tiene doble pasamanos a dos alturas y no se utiliza el pavimento podotáctil para localizar el arranque y desembarco de la misma. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	SI
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	SI
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	SI
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	SI
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	SI
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	SI
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	SI
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	SI
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	SI
Información acústica de funcionamiento.	NO
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	SI
Ascensor señalizado con el SIA.	NO
Uso como ascensor de emergencias.	NO
Pavimento localizador de embarque.	NO
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	SI
Número de planta en jamba derecha.	NO
Comunicación visual entre cabina y exterior.	NO
<i>OBSERVACIONES</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de información acústica. - No se emplea podotáctil para detectar su posicionamiento. 	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No disponen de bucle magnético para a atención a personas sordas. - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	NO
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	NO
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	-
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	-
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Las zonas acristaladas no cuentan con las bandas de señalización para su correcta localización. - La sala no dispone de bucle magnetico. - No se emplea el braille y los pictogramas. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	NO
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. 	

Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	NO
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	NO
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El entorno del edificio dificulta la llegada al mismo, al disponer de un acerado muy estrecho, a ello hay que añadir que el plano inclinado que configura el acceso tiene mucha pendiente.

Además, existen dos dobles puertas consecutivas en el acceso, donde ninguna de las hojas dispone de los 80 cm mínimos preceptivos.

Los recorridos interiores son amplios y las puertas de despachos y aseos son de dimensiones adecuadas para la circulación.

El aso adaptado, en planta 1ª, dispone de los elementos y los sanitarios necesarios, sólo tiene un espacio de transferencia junto al inodoro y el grifo no es de tipo gerontológico.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos o ayudas en la escalera interior, y en el fuerte plano inclinado, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

La propia configuración del edificio es una buena ayuda para la localización de los espacios, pero se echa en falta un directorio de usos, estancias y servicios que permitan la identificación rápida de los mismos.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

La actuación principal debe ser contemplada en el espacio público, cuando se habilite la vía al completo, para dotar al edificio de un IPA completo hasta se acceso.

Esta acción no se presupuesta, al no contemplarse en la intervención del edificio, quedaría en la parte correspondiente de adecuación del espacio público.

Es necesario resolver el desnivel entre la calle y el interior, el plano actual tiene fuerte pendiente, se propone alargar el mismo hacia el interior de edificio, quedando incluido en el zaguán, y estando la puerta principal donde ahora se localiza la segunda puerta, de manera que la primera de ellas deberá permanecer abierta cuando el edificio esté en uso.

Dicha intervención se completa con la inclusión del pavimento señalizador, y los dos pasamanos de dos alturas que han de instalarse en ambos lados de la rampa.

Junto al punto de recepción, hade situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

En la escalera interior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños, cubrir las tabicas y situar el podotactil en arranque y desembarco.

Frente al ascensor ha de colocarse el podotactil del mismo modo que en las escaleras.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Rampa de acceso en el interior del zaguán

Ejecución de rampa de acceso al interior ubicada en el interior del zaguán, ocupando el ancho total, con una pendiente del 8 % salvando el actual desnivel. Dotad de pavimento podotáctil en el arranque y desembarco y con doble pasamanos de dos alturas en ambos lados de la misma.

Coste 2.500 €

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera interiores

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,6 m. (500 €)

Cegado de la tabica existente con el mismo material que las huellas actuales. (1.800 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente. (250)

Coste 2.550 €

Intervenciones en ascensor

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente.

Coste 250 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €.

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €.

Coste 900 €

El coste total de todas las acciones es de **8.000 €**



NOMBRE: PUNTO VUELA

Datos generales

Ubicación: Plaza de España nº10. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Administrativo

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9753205TG6995S0002UH

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9753205TG6995S0002UH

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
PZ ESPAÑA 10 Es: 1 Pl.-1 Pl.01
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: AlmEst UsoRESID
Superficie construida: 50 m2
Año construcción: 2004

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escala/Puerta/Puerta	Superficie m ²
APARCAMENTO	1A-10/1	50

PARCELA

Superficie gráfica: 797 m2
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela con varios inmuebles [división horizontal]

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA (Local Comercial)

Descripción general:

Se trata de un ocal comercial situado en los bajos del edificio que lo alberga, dispone de dos accesos a las zonas comunes donde se encuentra, desde la vía pública, mediante una escalera desde la calle Álamos y mediante rampa desde la propia Plaza de España.

Desde las zonas comunes, se accede directamente desde el mismo nivel, a la sala principal, desde la que se accede también tanto al despacho particular, como al núcleo de aseos, y la sala de reuniones.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	NO
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Podemos diferenciar entre las dos fachadas que tiene el edificio, donde una de ellas es hacia la calle Álamos, desde la que se accede mediante escaleras, y que hemos descrito en la ficha anterior de la siguiente manera: "La calle Álamos dispone de una sección de entre 5 y 7,5 m, dispone de aceras de menos de 90 cm de anchura, por lo que deberá ser objeto de intervención, para poder ser considerada accesible y que se puedan serlo los servicios que en ella se prestan como es el caso que nos ocupa." - La plaza de España es objeto de una ficha propia que puede consultarse en los Anexos correspondientes. - En el entorno no se ubica ninguna plaza PMR. 	



Escaleras exteriores. Desde calle Álamos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La acera de la que parte no permite albergar una meseta $\varnothing \geq 1,20$ m. - Los bordes de los peldaños no disponen de señalización. - No dispone de doble pasamanos de dos alturas en ambos extremos de la escalera. - No se emplea el pavimento podotáctil en el arranque y desembarco de la misma. 	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	SI
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La acera de la que parte no permite albergar una meseta $\varnothing \geq 1,50$ m. - No dispone de doble pasamanos de dos alturas en ambos extremos. - No se emplea el pavimento podotáctil en el arranque y desembarco de la misma. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	SI
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	-
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille y los pictogramas en la rotulación de la misma. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de intercomunicador bidireccional, suele estar la puerta abierta si el espacio se encuentra activo. - No dispone de bucle magnético. - El mobiliario de descanso no dispone de respaldo y reposabrazos. - No existen apoyos isquiáticos en el mobiliario de descanso. - No se emplean sistemas complementarios para transmitir la información como acústico y/o táctil. - No dispone de panel informativo que contemple los usos y servicios disponible y que contemple el lenguaje braille y los pictogramas. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	SI
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El mobiliario de descanso no incorpora alguno adaptado, respaldo y reposabrazos, ni apoyos isquiáticos. - No se emplea el lenguaje braille ni pictogramas. - Los recorridos de evacuación no disponen de señalización táctil. - No existe alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010

Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el lenguaje braille y los pictogramas. 	

Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	NO
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	-
Superficie horizontal a nivel de acceso.	-
Señalización SIA.	-
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existen las bandas de señalización de las superficies de vidrio. - El mobiliario no dispone de algún adaptado. - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	NO
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. 	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	NO
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. - Dispone de un único espacio de transferencia. - El mobiliario obstruye el acceso al aseo adaptado. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El entorno del edificio dificulta la llegada al mismo, al disponer de un acerado muy estrecho, por el acceso desde la Plaza de España se puede transitar, aunque sería de gran ayuda la existencia de pasamanos en los lados.

La dificultad está en que el acerado de la calle es también estrecho, y desde la calzada queda un escalón de 16 cm que es insalvable.

Debería ampliarse el acerado para poder permitir el correcto giro desde el mismo hacía el interior.

Una vez en el interior, a única barrera detectada es el mobiliario incluido en el acceso al aseo adaptado, que lo inutiliza para PMR.

El aseo adaptado, dispone de los elementos y los sanitarios necesarios, sólo tiene un espacio de transferencia junto al inodoro y el grifo no es de tipo gerontológico.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos o ayudas en la escalera y la rampa de acceso a las zonas comunes.

LOCALIZACIÓN

La propia configuración del local es una buena ayuda para la localización de los espacios, pero se echa en falta un directorio de usos, estancias y servicios que permitan la identificación rápida de los mismos.

COMUNICACIÓN

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

La actuación principal debe ser contemplada en el espacio público, cuando se habiliten las vías al completo, para dotar al edificio de un IPA completo hasta se acceso mediante aceras más amplias.

Esta acción no se presupuesta, al no contemplarse en la intervención del edificio, quedaría en la parte correspondiente de adecuación del espacio público.

En ambos accesos se han de dotar a rampa y escaleras de pasamanos en ambos lados, con dos alturas.

También en ambos hay que utilizar el podotáctil para identificar el arranque y desembarco de las escaleras

Además, hay que señalar los bordes de los peldaños de la escalera.

Junto al punto de entrada, ha de situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 200 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 300 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 3,6 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Intervenciones en rampa exterior

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente.

Coste 250 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €.

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €.

Coste 900 €

El coste total de todas las acciones es de **2.900 €**

NOMBRE: MERCADO DE ABASTOS**Datos generales**

Ubicación: Plaza de España s/n. 41.450 Constantina. Sevilla

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Comercial

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: No dispone

Nº de plantas: Baja

Descripción general:

Se trata de un edificio situado bajo la Plaza de España. Se accede desde dos puntos diferentes, el principal, en la zona sur, mediante un escalón, rebajado en uno de los extremos, y otro secundario desde el lado norte, mediante escaleras.

Se distribuye en una sola planta, con ventilación cenital mediante claraboyas y un patio. Los pasillos interiores albergan puesto que al abrirse disponen de mostrador avanzado, que los hace puntos de atención accesibles.

El conjunto dispone de dos grupos de aseos , sin que ninguno dispone de uno adaptado.



Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	NO
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Los alrededores de mercado has sido reformados no hace demasiado tiempo, y en la calle que limita por el sur se ha habilitado la plataforma única, con tramos de hormigón liso, otros de adoquines y un acerado marcado por el cambio de color. En la mismo se localizan plazas de aparcamiento sin que ninguna sea PMR. - En el otro extremo, no hay aparcamiento y las aceras son inferiores a los 90 cm. Sin tener la configuración de plataforma única. - A la plaza ubicada arriba se accede mediante escaleras dispuesta en el punto sur de la misma, o a pie de calle por ambos lados de la iglesia que limita al norte. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Los peldaños no disponen de señalización en el borde. - No tiene pasamanos de dos alturas en los extremos. - No se emplea el podotáctil para el arranque y desembarco. 	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	NO
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	NO
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El ancho de la rampa es de 1,20 m. - No dispone de pasamanos. - No se indica el arranque y el desembarco con pavimento podotáctil. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de intercomunicador, cuando está en funcionamiento el mercado se abren permanentemente las dos puertas. - No se emplea el braille ni los pictogramas en la rotulación del edificio. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No se ofrece información complementaria acústica y/o táctil. - No existe mobiliario de descanso 	

Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se señala ningún itinerario. - No se emplea, no hay cartelería, ni el braille ni los pictogramas. - No dispone de alarma acústica y óptica. - 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No Procede.</p>	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, puestos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	-
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	-
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	-
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No disponen de bucle magnético. - No se emplea el braille ni los pictogramas 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	
Elementos manipulables entre 80-120 m.	
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	
Bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	
Superficie horizontal a nivel de acceso.	
Señalización SIA.	
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	
Gradas con señalización en los bordes.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	NO
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	NO
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe aseo adaptado, pero si de espacio para adecuarlo. - No dispone de grifo gerontológico. - No se emplea el lenguaje braille. - Los sanitarios no están a la altura correcta para ser adaptados. - No dispone de sistema de señalización de la ocupación para personas sordas. 	

Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	
Grifería adecuada.	
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	
Accesorios 80-120 cm del suelo.	
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El entorno del edificio dificulta la llegada al mismo, al disponer de un pavimento muy irregular, mediante adoquines, justo en la zona de entrada, por la calle Manue Lora Tamlllo se puede circular, pero ocupando la calzada, al ser de plataforma única y no tener la calzada de adoquines, por el resto de calles que lo rodea no es posible, por tener aceras muy estrechas y la calzada de adoquines.

El interior del edificio no presenta dificultades para moverse en su interior, todo al mismo nivel.

No dispone de aseo adaptado.

APREHENSIÓN

No dispone de pasamanos adecuados en ninguna de las dos entradas, ni en la rampa de la principal, ni en las escaleras de la trasera.

LOCALIZACIÓN

La configuración de todos los itinerarios muy parecidos en cuanto a acabados y configuración, puede llevar a equívoco, sería necesario establecer las identificaciones necesarias para evitar eso y facilitar la localización de todos.

COMUNICACIÓN

No dispone de un directorio en la entrada que identifique cada uno de los puestas que alberga ni los usos de cada uno de ellos.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.



Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Mejora del pavimento de la entrada principal para regularizarlo e incluso salvar el pequeño escalón de acceso, con esta medida evitamos tropiezos y caídas y no haría falta la pequeña rampa estrecha y sin pasamanos que existe.

En ambos accesos se han de dotar a rampa y escaleras de pasamanos en ambos lados, con dos alturas.

También en ambos hay que utilizar el podotáctil para identificar el arranque y desembarco de las escaleras

Además, hay que señalar los bordes de los peldaños de la escalera.

Junto al punto de entrada, ha de situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/GuıadebuenaspracticasSe%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

Debe reformarse el núcleo de aseos para dar cabida, al menos, a uno adaptado con todo el equipamiento necesario. Deben incluir alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse mobiliario de descanso accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Mejora del pavimento exterior de la entrada principal, eliminando el escalón y la rampa actual.

Sustitución del actual pavimento de adoquines por uno nuevo que cumpla los estándares de planitud y seguridad, además de resistencia, dureza y resto de cualidades que les atribuye la normativa de referencia. Eliminando el desnivel que se salva actualmente con un escalón y una rampa sin las características adecuadas.

$320 \text{ €/m}^2 \times 150 \text{ m}^2 = 48.000 \text{ €}$

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 200 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 300 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 3,6 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Colocación de pasamanos de dos alturas en ambos lados de la escalera de la entrada trasera. $450 \text{ €} \times 2 \text{ Uds} = 900 \text{ €}$

Coste 1.650 €

Aseo

Ejecución de un aseo adaptado completo, sustituyendo el actual, incorporando los requisitos de espacios, dotación de apoyos y dimensiones adecuados, con doble espacio de transferencia, y las alarmas y señalizaciones necesarias para conocer su ocupación o evacuación.

Coste 9.000 €

El coste total de todas las acciones es de **59.650 €**



NOMBRE: GUARDERÍA MUNICIPAL

Datos generales

Ubicación: c/Lorenzo Irisorri n1 2. 41.450, Constantina. Sevilla

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Educativo

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9754602TG6995S0001MG

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

Referencia catastral: 9754602TG6995S0001MG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL LORENZO IRISARRI 2
41450 CONSTANTINA [SEVILLA]

Clase: URBANO
Uso principal: Cultural
Superficie construida: 749 m²
Año construcción: 1975

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
ENIGENANZA	11	749

PARCELA

Superficie gráfica: 645 m²
Participación del inmueble: 100,00 %
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA

Descripción general:

Se trata de un edificio de una única planta, en la que desarrolla su programa educativo, contando con instalaciones de aulas, comedor, aseos y despachos, además de los correspondientes pasillos y vestíbulo de acceso.

La cota de la planta se encuentra elevada sobre la calle, y se accede a ella mediante escaleras y rampa, en el espacio de la parcela entre la entrada del edificio y el vallado.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	-
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La configuración de la vía en la que se encuentra el edificio, dificulta la aproximación al mismo, al tener unas aceras que difícilmente llegan a los 90 cm, sin vamos ni pasos de peatones en las esquinas, por lo que la inexistencia de un IPA hasta el mismo es total. - No dispone de plaza reservada para PMR en el entorno próximo. - Los vados no se encuentran señalizados mediante pavimentos podotáctiles. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	-
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El borde de los peldaños no se encuentra señalizado. - No dispone de pasamanos de doble altura en ambos lados de la escalera. - No se emplea el pavimento podotactil para marcar el arranque y desembarco. 	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	NO
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	SI
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	SI
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La anchura de la rampa no llega a los 180 cm que marca la normativa en estos casos, es de 150 cm - No dispone de pasamanos continuos de dos alturas en ambos lados. - No se emplea el pavimento podotactil para marcar el arranque y desembarco. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) h $\leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de intercomunicador, únicamente timbre. - No se emplea el lengua braille ni los pictogramas en la rotulación. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No se emplean sistemas de información complementarios. - No dispone de mobiliario de descanso. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	SI
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. - No dispone de alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<p>- No Procede.</p>	

Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m2 1*1.25 m. >1000 m2 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de mobiliario adaptado. - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	
Elementos manipulables entre 80-120 m.	
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	
Bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	
Superficie horizontal a nivel de acceso.	
Señalización SIA.	
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	
Gradas con señalización en los bordes.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Grifería gerontológica.	
Señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se han podido visitar. - No procede. 	

Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	
Grifería adecuada.	
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	
Accesorios 80-120 cm del suelo.	
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se han podido visitar. - No procede. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El entorno del edificio dificulta la llegada al mismo, al disponer de un acerado muy estrecho, además, la calzada de adoquines no invita a discurrir por ella cuando no se cabe por la acera.

Justo en la puerta del edificio se ubica un rebaje al acerado, pero si indicaciones de podotáctil ni paso de peatones, por lo que no llega a ser un IPA adecuado.

Debería ampliarse el acerado para poder permitir el correcto giro desde el mismo hacía el interior.

El acceso al edificio, elevado sobre la cota de la calle se hace mediante escalera y rampa, con pendiente adecuada y que permite su uso a todos.

Los aseos no los hemos podido visitar, pero nos han indicado que sí están adaptados.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos en la escalera de entrada y la rampa de acceso.

LOCALIZACIÓN

La propia configuración del local es una buena ayuda para la localización de los espacios, pero se echa en falta un directorio de usos, estancias y servicios que permitan la identificación rápida de los mismos.

COMUNICACIÓN

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

En ambos accesos se han de dotar a rampa y escaleras de pasamanos en ambos lados, con dos alturas.

También en ambos hay que utilizar el podotáctil para identificar el arranque y desembarco de las escaleras

Además, hay que señalar los bordes de los peldaños de la escalera.

Junto al punto de entrada, ha de situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf



Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 200 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 300 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 2,6 m. (400 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Colocación de pasamanos de dos alturas en el lado de la escalera de la entrada. (450)

Coste 1.100 €

Intervenciones en rampa exterior

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Colocación de pasamanos de dos alturas en el lado de la escalera de la entrada. (450)

Coste 700 €

El coste total de todas las acciones es de **2.800 €**



NOMBRE: CENTRO DE ATNCION INFANTIL TEMPRANA. CAIT

Datos generales

Ubicación: C/Mesones nº 31. 41.450 Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Sanitario

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9752202TG6995S0001BG

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA
SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9752202TG6995S0001BG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL MESONES 31
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Sanidad,Benefic
Superficie construida: 1.788 m2
Año construcción: 1958

Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m ²
OTROS USOS	1/0/01	711
RELIGIOSO	1/0/02	199
ALMACEN	1/0/03	88
OTROS USOS	1/0/01	894
RELIGIOSO	1/0/01	53
SANIDAD	1/0/02	43

PARCELA

Superficie gráfica: 1.131 m2
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA + 2

Descripción general:

En CAIT ocupa parte de un edificio que acoge varios usos, en el que nos ocupa desarrolla un programa en planta baja, primera y segunda, contando con las siguientes estancias o servicios:

Planta baja: Sala de atención, o recepción, Aseo, Aseo adaptado, Escaleras y Ascensor.

Planta primera: Estancias del EOE, Aseo, Aseo adaptado, Escaleras y Ascensor.

Planta segunda: Dos salas de terapias, Aseo, Aseo adaptado, Escaleras y Ascensor.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	SI
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	SI
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	NO
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	SI
Dimensiones.	SI
IPA hasta la acera.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El edificio se ubica en una calle peatonal. - No existe mobiliario urbano de descanso accesible, con respaldo y reposabrazos. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de intercomunicador de dos direcciones, pero la puerta se encuentra abierta cuando están abiertos. - No se emplea el lenguaje braille, ni los pictogramas. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	SI
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	-
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No existe señalización direccional. - No se emplean sistemas complementarios de comunicación. - No existen apoyos isquiáticos ni mobiliario de descanso accesible. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se señala e IPA. - No dispone de mobiliario de descanso accesibles. - No se emplea el lenguaje braille ni los pictogramas. - NO existe alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de pasamanos en ambos lados de dos alturas. - No están señalizados los bordes de los peldaños. - No se emplea el podotáctil para localizar el arranque y el desembarco de la escalera. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede</p>	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010

Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	SI
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	SI
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	SI
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	SI
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	SI
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	SI
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	SI
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	SI
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	SI
Información acústica de funcionamiento.	NO
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	SI
Ascensor señalizado con el SIA.	NO
Uso como ascensor de emergencias.	SI
Pavimento localizador de embarque.	NO
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	SI
Número de planta en jamba derecha.	SI
Comunicación visual entre cabina y exterior.	NO
<i>OBSERVACIONES</i>	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de información acústica. - No emplea el pavimento podotáctil localizador el embarque. - 	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	-
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	-
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe mobiliario de descanso adaptado. - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	NO
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. - Dispone de un único espacio de transferencia. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El estar ubicado en una calle peatonal, facilita el acceso al no existir cambios de nivel en la vía. Supone que el PMR más cercano queda un poco más lejos, pero no es significativo.

La entrada es a cota cero y no hay problema en recorrer el interior del edificio, hasta llegar a los puntos de atención, el aseo, o ascensor y escaleras.

Dentro de cada planta la situación es la misma. En todas las plantas existe un aseo adaptado, aunque dispone de un único espacio de transferencia.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de la escalera, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto al punto de recepción, ha de situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

En la escalera interior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños, y situar el podotactil en arranque y desembarco.

Frente al ascensor ha de colocarse el podotactil del mismo modo que en las escaleras.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20B%20alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y lenguaje braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera interiores

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 € x 2 = 1000 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Coste 1.250 €

Intervenciones en ascensor

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente.

Coste 250 € x 2 = 500 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 3 = 1.350 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 3 = 750 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 3 = 600 €

Coste 2.700 €

El coste total de todas las acciones es de **6.250 €**



NOMBRE: SALÓN DE USOS MÚLTIPLES: CENTRO DE DÍA Y CENTRO CULTURAL

Datos generales

Ubicación: c/Mesones nº 15. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Administrativo.

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9653720TG6995S0001MG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9653720TG6995S0001MG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL MESONES 15
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Oficinas
Superficie construida: 1.358 m²
Año construcción: 1930

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
OFICINA	1/0/01	669
OFICINA	1/0/01	689

PARCELA

Superficie gráfica: 669 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: Baja + 1

Descripción general:

Nos encontramos ante un edificio de dos plantas, ubicado en una calle peatonal, albergando las siguientes salas:

Planta baja: Despacho, Salón de actos, aseos (adaptados), escalera y ascensor.

Planta primera: Centro de participación activa, despacho, cuatro salas multiusos escalera, ascensor y cuatro aseos, dos adaptados y dos sin adaptar.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	SI
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	SI
Dimensiones.	SI
IPA hasta la acera.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se utiliza el pavimento podotáctil en cambios de planos y vados. - No existen pasos de peatones. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede</p>	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de sistema de comunicación, tipo telefonillo. - No utiliza el braille ni los pictogramas en la rotulación. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	-
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	-
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No existe mobiliario de descanso. - No se emplean sistemas de información complementarios. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se señala el IPA. - No dispone de mobiliario adaptado de descanso. - No se emplea el braille ni los pictogramas. - No existe alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	NO
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	SI
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	SI
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	SI
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	SI
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	SI
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Los peldaños no disponen de tabica. - No se encuentran señalado el borde de los peldaños. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	SI
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	SI
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	SI
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	SI
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	SI
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	SI
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	SI
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	SI
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	SI
Información acústica de funcionamiento.	NO
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	SI
Ascensor señalizado con el SIA.	NO
Uso como ascensor de emergencias.	SI
Pavimento localizador de embarque.	NO
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	NO
Número de planta en jamba derecha.	SI
Comunicación visual entre cabina y exterior.	NO
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe mobiliario de descanso adaptado. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	NO
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	NO
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	NO
Gradas con señalización en los bordes.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de mobiliario adaptado. - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el braille. - No dispone de espacios reservados para PMR ni señalizado con el SIA. 	

Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. 	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010

Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	SI
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. - Dispone de un único espacio de transferencia. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El estar ubicado en una calle peatonal, facilita el acceso al no existir cambios de nivel en la vía. Supone que el PMR más cercano queda un poco más lejos, pero no es significativo.

La entrada es a cota cero y no hay problema en recorrer el interior del edificio, hasta llegar a los puntos de atención, el aseo, o ascensor y escaleras.

Dentro de cada planta la situación es la misma. En todas las plantas existe un aseo adaptado, aunque dispone de un único espacio de transferencia.

Únicamente en la entrada del despacho existente en planta 1ª existe un desnivel ascendente de 12 cm.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de la escalera, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto al punto de recepción, ha de situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

En la escalera interior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños, tapar las tabicas y situar el podotactil en arranque y desembarco.

Frente al ascensor ha de colocarse el podotactil del mismo modo que en las escaleras.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20B%20alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera interiores

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 € x 2 = 1000 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Cegado de la tabica existente con el mismo material que las huellas actuales. (1.800 €)

Coste 3.050 €

Intervenciones en ascensor

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente.

Coste 250 € x 2 = 500 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 3 = 1.350 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 3 = 750 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 3 = 600 €

Coste 2.700 €

El coste total de todas las acciones es de **8.050 €**



NOMBRE: OFICINA DE CORREOS

Datos generales

Ubicación: c/ El Peso nº 11. 41.450. Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Comercial

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9750207TG6995S0001OG



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

Referencia catastral: 9750207TG6995S0001OG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL PESO [EL] 11[A] Es:1 Pl:00 Pl:A
41450 CONSTANTINA [SEVILLA]

Clase: URBANO
Uso principal: Oficinas
Superficie construida: 500 m2
Año construcción: 1982

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m ²
OFICINA	100/A	150
ALMACEN	100/A	276
ALMACEN	101/A	52
Elementos comunes		22

PARCELA

Superficie gráfica: 480 m2
Participación del inmueble: 55,128199 %
Tipo: Parcela con varios inmuebles [división horizontal]



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: Local comercial en planta baja

Descripción general:

Se trata de un local comercial en el bajo de un edificio. Desde el acerado se accede a cota cero, un pequeño zaguán abierto, desde el que se accede al interior, donde todo el espacio se localiza en el mismo nivel.

Durante la visita no se permitió visitar aquellos espacios que no están destinados al uso público.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	NO
Semáforos con señalización sonora.	NO
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El IPA depende del ancho de la acera, que en este caso es de 1,60 m - No se emplean los pavimentos podotáctiles en los vados y cambios de plano del entorno. - No existen pasos de peatones en el entorno. - No existe mobiliario urbano próximo. - No se localiza ninguna plaza PMR en el entorno próximo. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de sistema de comunicación, cuando se encuentra abierto, se puede entrar. - No se emplea el braille y los pictogramas. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	SI
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No existe mobiliario adaptado. - No se emplea sistemas de información complementarios. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	SI
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe mobiliario de descanso adaptado. - No se emplea el braille ni los pictogramas. - No se encuentran señalizados recorridos de evacuación señalizados de manera visual y táctil. - No dispone de alarma óptica y acústica. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	SI
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	-
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	-
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el lenguaje braille y los pictogramas. 	



Aseos de uso público.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe aseo adaptado.	
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Grifería gerontológica.	
Señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	
Grifería adecuada.	
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	
Accesorios 80-120 cm del suelo.	
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

La anchura de la acera, no permite llegar a los 180 cm, por lo que el espacio de giro es algo inferior.

No existen barreras ni a la hora de entrar ni de desplazarme por el interior del mismo.

APREHENSIÓN

Los elementos que están a disposición del público están ubicados de tal manera que se pueden utilizar por parte de todos.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto al punto de recepción, hade situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

El coste total de todas las acciones es de **1.800 €**



NOMBRE: CENTRO CULTURAL BLÁS INFANTE

Datos generales

Ubicación: C/ Ramón y Cajal nº 13. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Cultural

Usuario principal:

Ficha de Catastro: 9650831TG6995S0001GG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9650831TG6995S0001GG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL RAMON Y CAJAL 13
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Cultural
Superficie construida: 381 m2
Año construcción: 2005

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
CULTURAL	50001	194
CULTURAL	30101	187

PARCELA

Superficie gráfica: 245 m2
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas:

Este complejo se sitúa sobre la misma parcela que el objeto de la siguiente ficha, Andalucía Emprende. Ocupando la planta baja, y la primera. Desarrollando el siguiente programa:

Planta baja: Biblioteca + escaleras.

Planta primera: 2 aseos, no adaptados y Sala de lecturas.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	NO
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	-
Dimensiones.	-
IPA hasta la acera.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de IPA hasta la entrada del edificio. - No se emplea el pavimento podotactil para vados y cambios de planos. - No existen pasos de peatones en las inmediaciones del edificio. - No existe plaza PMR en el entorno próximo. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No están señalizados los bordes de los peldaños. - O dispone de pasamanos continuo en ambos lados, en ambos lados. - No se emplea el pavimento podotáctil para señalar el arranque y desembarco de las escaleras. 	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	NO
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	NO
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	NO
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La anchura de la rampa es de 120 cm. - El pavimento no es continuo y sin resaltes. - No dispone de pasamanos continuo a ambos lados de dos alturas. - La barandilla no ser escalable. - La rampa ha de tener bordillos para proteger las caídas. - No se emplea el pavimento podotáctil para señalizar el arranque y desembarco de las escaleras. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) h $\leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe sistema de intercomunicación, abierta la puerta en horario de uso. - No emplea el braille ni los pictogramas. - 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	NO
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	SI
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de mostrador adaptado. - No dispone de bucle magnético. - No existe señalización direccional. - No se utiliza sistemas de información complementarios. - No dispone de apoyos isquiáticos. 	

Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No está indicado ni señalizado el IPA. - No dispone de mobiliario de descanso adaptado. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	

CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	NO
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	NO
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de ascensor. - La escalera es demasiado empinada, no cumple con las condiciones de accesibilidad y utilización actual. - No se encuentran señalizados los bordes de los peldaños. - No se emplea el pavimento podotáctil para señalar el arranque y desembarco de las escaleras. 	

Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	SI
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	SI
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	-
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No existe bucle magnético. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	NO
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	NO
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	NO
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	NO
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - La anchura de paso no es 80 cm mínimo. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	
Grifería adecuada.	
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	
Accesorios 80-120 cm del suelo.	
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede</p>	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El acceso al edificio es complicado, ya que el pavimento no es ni continuo ni sin resaltes, por lo que no se puede acceder al mismo, además, al carecer de ascensor, no es posible utilizar la planta superior.

A los aseos, debido a sus dimensiones, no son funcionales.

APREHENSIÓN

La escalera, no dispone de pasamanos, por lo que es muy difícil utilizarla.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.



Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera interiores

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Aseo

Ejecución de un aseo adaptado completo, sustituyendo el actual, incorporando los requisitos de espacios, dotación de apoyos y dimensiones adecuados, con doble espacio de transferencia, y las alarmas y señalizaciones necesarias para conocer su ocupación o evacuación.

Coste 9.000 €

El coste total de todas las acciones es de **11.550 €**



NOMBRE: CADE CONSTANTINO ANDALUCIA EMPRENDEDORA

Datos generales

Ubicación: c/Bodeguetas nº 6. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Administrativo

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9650831TG6995S0001GG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9650831TG6995S0001GG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL RAMON Y CAJAL 13
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Cultural
Superficie construida: 381 m2
Año construcción: 2005

CONSTRUCCIÓN		
Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
CULTURAL	500/01	194
CULTURAL	30/0/01	187

PARCELA

Superficie gráfica: 245 m2
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA

Descripción general: Mismo edificio y Centro Cultural

Andalucía Emprende se ubica en la planta -1 del edificio, y dispone de diferentes despachos y sala de reuniones o formación, además de unos aseos, y un patio exterior a fonde de la planta.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	NO
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	NO
Dimensiones.	SI
IPA hasta la acera.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - En el exterior, el pavimentos irregular, con resaltes y supone un riesgo para poder acercarse al edificio. - Las dimensiones del IPA no son las adecuadas. - No se emplea el pavimento podotáctil. - No existen pasos de peatones en el entorno próximo. - Dispone de una plaza PMR en el entorno. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de sistema de comunicación, se encuentra abierto en horario de uso. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	-
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No dispone de mobiliario de descanso adaptado. - No se implementan sistemas de información complementarios. - No existen apoyos isquiáticos. 	



Pasillos y zonas de circulación.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Al menos un IPA y señalizado.	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	
Espacio no barrido por las puertas laterales.	
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Iluminación adecuada, 100 lx.	
Existencia de señalización direccional.	
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	
Señalización en Braille.	
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	
Alarma óptica y acústica.	
Existencia de zonas refugio para PMR.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No tiene los bordes de los peldaños señalizados. - No dispone de pasamanos continuos de dos alturas que se sitúe en ambos lados. - No se utiliza el pavimento podotactil en el arranque y desembarco de la misma. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	SI
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de pasamanos adecuados, continuos, con doble altura, en cada uno de los lados. - No se utiliza el pavimento podotáctil en el arranque y desembarco de la misma. 	

Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	-
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	-
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	NO
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El mobiliario de descanso no es adaptado. - No dispone de bucle magnético. - No se emplea el braille ni los pictogramas. 	

Salas de uso público, salas de reuniones.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	SI
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	-
Superficie horizontal a nivel de acceso.	-
Señalización SIA.	NO
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Dispone de bucle magnético. - No se emplea el braille. 	

Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	NO
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	NO
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	NO
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	NO
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	NO
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	NO
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Mala ubicación, el patio interior con acceso a través de una puerta. - La puerta no cierra. - El pavimento tiene resaltes. - No dispone de los espacios de transferencia a ambos lados del inodoro. - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	

Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

Para el acercamiento y la entrada, al no ser adecuados, no se pueden realizar con facilidad.

La entrada tiene un desnivel, para el cual tienen una rampa de quita y pon, pero sin ninguna manera de avisar para que la instalen cuando llegas a utilizarlo.

Una vez franqueado el umbral, los recorridos son libres, y no existen barreras que impidan dicha circulación.

El pasillo de oficinas dispone de buenas condiciones, pero los aseos no están adaptados.

El baño adaptado se localiza en el patio exterior, por lo que debes salir para llegar al mismo, no funciona la puerta y además hay un desnivel.

APREHENSIÓN

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de la escalera y la rampa, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Lo primero es adecuar el umbral, suprimiendo el desnivel existente, teniendo en cuenta las fuertes venidas de agua que además se producen en esta calle.

Junto a la puerta, debe situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

En la escalera interior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños y situar el podotactil en arranque y desembarco.

Frente a la rampa ha de colocarse el podotactil del mismo modo que en las escaleras.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.



Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera interiores

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Intervenciones en rampa

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente.

Coste 250 € x 2 = 500 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 2 = 900 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 2 = 500 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 2 = 400 €

Coste 1.800 €

El coste total de todas las acciones es de **4.850 €**



NOMBRE: Piscina Cubierta

Datos generales

Ubicación: Avda. Andalucía s/n. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Deportiva

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9941202TG6994S0001PZ

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE
Referencia catastral: 9941202TG6994S0001PZ

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
AV ANDALUCIA 23
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Deportivo
Superficie construida: 2.191 m²
Año construcción: 2016

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
DEPORTIVO	10001	1.959
DEPORTIVO	10501	622

PARCELA

Superficie gráfica: 2.500 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA

Descripción general:

Nos encontramos con un edificio que alberga una piscina cubierta, para llegar a la entrada del mismo se puede acceder desde rampa o escalera compensada, una vez legada a la entrada, a cota cero, se distribuye una sala al extremo de cada pasillo y en medio los aseos y vestuarios, desde los mismo se llega al vaso de la piscina.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	SI
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	SI
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	SI
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	SI
Dimensiones.	SI
IPA hasta la acera.	SI
OBSERVACIONES	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	NO
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	SI
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	NO
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	SI
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se cumple la proporción de huella y contrahuella. - No dispone de pasamanos continuos de dos aturas en ambos lados - No se emplea señalización de pavimento podotáctil en el arranque y desembarco. 	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	SI
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	SI
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	SI
Longitud máxima 9 m.	SI
Recorrido no barrido por puertas.	SI
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	SI
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	NO
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	NO
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de pasamanos continuos de dos aturas en ambos lados - No se emplea señalización de pavimento podotáctil en el arranque y desembarco. - Necesita el bordillo en el lado exterior de la rampa. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	-
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	SI
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	SI
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	SI
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de sistema de comunicación, cuando no es el horario de uso, la puerta se bloquea y queda cerrada. - No se emplea el braille 	

CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	SI
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	SI
Si existen ventanillas $h \leq 110$ cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de bucle magnético. - No dispone de mobiliario de descanso adaptado. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se señala el IPA - No dispone de mobiliario de descanso adaptado - No se emplea el braille. - No dispone de alarma óptica y acústica 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010

Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, salas

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	SI
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de mobiliario de descanso adaptado. - No dispone de bucle magnético. - 	



Salas de uso público, salas de reuniones.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	
Elementos manipulables entre 80-120 m.	
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	
Bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	
Superficie horizontal a nivel de acceso.	
Señalización SIA.	
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	
Gradas con señalización en los bordes.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	

Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	SI
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	NO
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Mala ubicación, el patio interior con acceso a través de una puerta. - La puerta no cierra. - El pavimento tiene resaltes. - No dispone de los espacios de transferencia a ambos del inodoro. - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

El IPA para llegar hasta la entrada es adecuado, además el acerado de la calle es lo suficientemente amplio para albergarlo, dispone de los pasos de peatones y los vados con su señalización mediante podotáctil.

Existen dos plazas PMR junto a la entrada con espacio de transferencia y acceso al IPA desde la misma.

Los recorridos interiores son todos sin barreras.

Los aseos, vestuarios y duchas, son adecuados.

APREHENSIÓN

Todos los elementos que han de manipularse están correctamente identificados y colocados en las alturas a las que se pueden acceder en la mayoría de las circunstancias.

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de la escalera y la rampa, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto a la puerta, debe situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Debe incorporarse un bucle magnético para las personas que así lo requieran.

En la escalera y rampa exterior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños y situar el podotactil en arranque y desembarco.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/GuiadebuenaspracticasSe%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Debe incorporarse al mobiliario de descanso alguno accesible, con reposabrazos y respaldo, así como apoyos isquiáticos donde sea posible y se prevean esperas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Instalación de bucle magnético

Bucle magnético portátil para utilizar en las diversas ubicaciones del edificio según las necesidades de los usuarios, necesario en la recepción o atención al público o salón de plenos, debe estar señalizado por su correspondiente pictograma.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Intervenciones en rampa

Señalización mediante pavimento podotactil sobre el existente.

Coste 250 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 2 = 900 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 2 = 500 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 2 = 400 €

Coste 1.800 €

El coste total de todas las acciones es de **4.600 €**



NOMBRE: PLAZA DE TOROS

Datos generales

Ubicación: c/ San Francisco nº1. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Cultural

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 9456410TG6995S0001WG

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE HACIENDA | SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA | DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 9456410TG6995S0001WG

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL PABLO IGLESIAS 4
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Deportivo
Superficie construida: 1.060 m²
Año construcción: 1920

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera/Planta/Puerta	Superficie m ²
ALMACEN		136
ESPECTACULOS		924

PARCELA

Superficie gráfica: 2.588 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: 1

Descripción general:

Se trata de un edificio destinado a usos muy concretos, todo ellos lúdicos, en todos los casos se emplea tanto el nivel del ruedo, cómo el de las gradas.

Tiene dos accesos, el principal, junto a las taquillas, y otro al graderío adaptado en la calle Pablo Iglesias, de acceso a las plazas PMR.

En ambos niveles se ubican núcleos de aseo, siendo adaptadas los localizados junto a la segunda entrada.



Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	NO
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	NO
Dimensiones.	NO
IPA hasta la acera.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el pavimento podotáctil señalizadora de los cambios de nivel y los vados. - No se localizan pasos de peatones. - La plaza PMR no dispone ni de la señalización, ni las dimensiones, tampoco se puede llegar al IPA. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	NO
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	NO
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	SI
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	SI
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) h $\leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No es una entrada accesible, no dispone de las condiciones mínimas para poder considerarla así. - Existe una segunda entrada, por la calle Pablo Iglesias, que puede considerarse accesible, que no tiene barreras físicas, y que da acceso tanto los sitios reservados, tres, como al aseo accesible. - No dispone de sistema de comunicación, pero sólo están abiertas las puertas cuando vaya a celebrarse una actividad. - No se emplea el lenguaje braille, en la rotulación del mismo. 	

CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	NO
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	NO
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de punto de atención a los usuarios, por lo tanto, tampoco mostrador, ni ventanillas. - No se emplean sistemas complementarios de información. 	



Pasillos y zonas de circulación.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Al menos un IPA y señalizado.	NO
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	SI
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	SI
Espacio no barrido por las puertas laterales.	SI
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	SI
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada, 100 lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	NO
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	SI
Señalización en Braille.	NO
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	NO
Alarma óptica y acústica.	NO
Existencia de zonas refugio para PMR.	-
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se señala ningún IPA. - No se utiliza el lenguaje braille y los pictogramas. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	SI
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	NO
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	SI
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	SI
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	NO
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La escalera no responde a las dimensiones establecidas en las condiciones de accesibilidad que marca la normativa actual. - No se señalizan los bordes de los peldaños. - No se emplea el pavimento podotáctil en el arranque y desembarco de las escaleras. 	



Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es ≥ 6,00 m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	



DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede	



Salas de uso público, salas de reuniones. Gradas.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	-
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	SI
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	SI
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	NO
Gradas con señalización en los bordes.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Se reservan 3 puestos en el graderío con acceso desde la calle Pablo Iglesias, que es la que da acceso también al aseo adaptado. - No existen plazas reservadas para discapacidad visual y auditiva. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	

Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	SI
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de los espacios de transferencia a ambos del inodoro. - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

Mediante el acceso por la calle Pablo Iglesias, se establece un IPA desde la vía pública, hasta las plazas reservadas para PMR en la propia grada.

Además, en dicho itinerario, se localiza el aseo adaptado.

En el exterior se localiza una plaza reservada para PMR.

APREHENSIÓN

Todos los elementos que han de manipularse están correctamente identificados y colocados en las alturas a las que se pueden acceder en la mayoría de las circunstancias.

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de la escalera y la rampa, dificultando su uso a algunas personas.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto a la puerta, debe situarse un cartel que identifique el itinerario a seguir hasta las localidades. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

En la escalera ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños y situar el podotáctil en arranque y desembarco.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20se%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 2 = 900 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 2 = 500 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 2 = 400 €

Coste 1.800 €

El coste total de todas las acciones es de **3.850 €**



NOMBRE: Polideportivo San Fernando

Datos generales

Ubicación: C/ Plaza del Pozuelo nº 54. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Deportivo

Usuario principal: Público.

Ficha de Catastro: 9252304TG6994S0001DZ



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE HACIENDA
SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

Referencia catastral: 9252304TG6994S0001DZ

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
PZ POZUELO [EL] 52
41450 CONSTANTINA [SEVILLA]

Clase: URBANO
Uso principal: Deportivo
Superficie construida: 2.246 m²
Año construcción: 2003

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m ²
DEPORTIVO	10001	2.074
DEPORTIVO	10002	172

PARCELA

Superficie gráfica: 2.436 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC".

Nº de plantas: BAJA

Descripción general:

El pabellón dispone de tres accesos diferentes, sin que ninguno de ellos sea totalmente accesible. El principal cuenta con un pequeño desnivel, inferior a 5 cm. Desde el mismo, se pasa por un pasillo hasta la zona de pista, y anteriormente a los aseos.

No se puede acceder a las gradas desde este punto, al tener únicamente una escalera para llegar a ella. Las personas con movilidad reducida se sitúan en el borde de la pista, junto a la zona de banquillos si es necesario.

Los otros accesos son de servicio y cuentan con un desnivel o una fuerte pendiente para acceder al pabellón.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	-
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	NO
Dimensiones.	NO
IPA hasta la acera.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea en los alrededores del edificio el pavimento podotáctil para señalar los cambios de nivel y los vados. - No existen tampoco, en el entorno próximo, los pasos de peatones. - Las condiciones de la plaza PMR no responde a la señalización adecuada, ni las dimensiones y tampoco el acceso hasta el IPA. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	NO
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	SI
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	NO
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	NO
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) $h \leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No es una entrada accesible al tener un resalte de unos 5 cm justo antes de acceder al recinto exterior del complejo. - Existen otras dos entradas que no son accesible y tienen peores condiciones que la principal. - Los vidrios no disponen de las bandas de señalización que permiten identificarlas de manera clara. - No se emplea el lenguaje braille y los pictogramas en los rótulos del edificio. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	SI
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	SI
Sin salientes entre 15-220 cm.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	NO
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	-
Si existen ventanillas $h \leq 110$ cm.	-
Intercomunicador con bucle magnético.	NO
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	SI
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	NO
Iluminación adecuada 100lx.	SI
Existencia de señalización direccional.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	NO
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	SI
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	SI
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	NO
Planos accesibles	NO
Personal con formación en atención a PcD.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - El vestíbulo no cuenta con un punto de atención a los usuarios. - No dispone de bucle magnético. - El mobiliario de descanso no está adaptado, no incorpora reposabrazos en ninguno de ellos. - No se emplean sistemas complementarios de información. 	



Pasillos y zonas de circulación.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Al menos un IPA y señalizado.	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	
Espacio no barrido por las puertas laterales.	
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Iluminación adecuada, 100 lx.	
Existencia de señalización direccional.	
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	
Señalización en Braille.	
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	
Alarma óptica y acústica.	
Existencia de zonas refugio para PMR.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	NO
Anchura $\geq 1,20$ m	SI
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	SI
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	SI
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	SI
Peldaños con tabica sin bocel.	NO
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	NO
Pendiente $\leq 1,5$ %.	SI
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	NO
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	-
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	-
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	-
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	-
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	-
Mesetas sin escalones ni compensadas	SI
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	SI
Señalización de borde de peldaño.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de IPA alternativo. - Los peldaños tienen bocel y además, no están señalizados en sus bordes. - 	

Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	



Salas de uso público, salas de reuniones.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	
Elementos manipulables entre 80-120 m.	
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	
Bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	
Superficie horizontal a nivel de acceso.	
Señalización SIA.	
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	
Gradas con señalización en los bordes.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	NO
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de los espacios de transferencia a ambos del inodoro. - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

Hasta la puerta del recinto deportivo existe un IPA con las dimensiones correctas, y sin obstáculos o barreras, ya que se trata de una calle que no tiene aceras al ser de plataforma única. En el entorno se ubica una plaza reservada para PMR.

Una vez en el interior, existe un pequeño desnivel en el umbral, que dificulta el acceso en algunos casos. Los recorridos interiores no tienen nuevas barreras, ni en los aseos accesible ni en el acceso a la pista. Los accesos a las gradas no son accesibles, ya que únicamente se accede mediante escaleras.

Los aseos, vestuarios y duchas, no son adecuados.

APREHENSIÓN

Los elementos que han de manipularse están correctamente colocados en las alturas a las que se pueden acceder en la mayoría de las circunstancias.

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de las escaleras exteriores e interiores.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios y recorridos que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Debe eliminarse el pequeño desnivel, configurando un plano inclinado que tenga el mismo ancho que el paso, para que ni siquiera tenga la consideración de rampa.

Junto a la puerta, debe situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

Ha de situarse en todas las escaleras el pasamanos continuo de doble altura, en ambos lados.

En la escalera y rampa exterior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños y situar el podotáctil en arranque y desembarco.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/Guiadebuenaspracticase%20B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.



Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Supresión de desnivel en el acceso

Ejecución mediante adecuación del pavimento existente del pequeño desnivel inferior a los 5 cm, que dificulta la entrada mediante hormigonado in situ, para pavimento continuo, que absorba el desnivel.

Costa 1.200 €

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil5 sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 2 = 900 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 2 = 500 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 2 = 400 €

Coste 1.800 €

El coste total de todas las acciones es de **5.050 €**



NOMBRE: POLIDEPORTIVO "VALLE DE LA OSA"

Datos generales

Ubicación: C/ arzobispo, s/n. 41.450, Constantina. Sevilla.

Uso (clasificación Código Técnico de la Edificación): Deportivo.

Usuario principal: Público

Ficha de Catastro: 545101TG6994S0001EZ

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

Referencia catastral: 9545101TG6994S0001EZ

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
CL ARZOBISPO 3
41450 CONSTANTINA (SEVILLA)

Clase: URBANO
Uso principal: Deportivo
Superficie construida: 9.912 m²
Año construcción: 1960

CONSTRUCCIÓN

Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m ²
ENSEÑANZA	10001	1.433
ENSEÑANZA	10001	962
VIVIENDA	10001	153
DEPORTIVO	10001	4.791
DEPORTIVO	10001	1.565
ENSEÑANZA	10001	494
ENSEÑANZA	10001	494

PARCELA

Superficie gráfica: 25.598 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal

Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

Nº de plantas: BAJA

Descripción general:

Se trata de un edificio deportivo ubicado dentro de un complejo situado en la calle arzobispo número 3, en el mismo complejo que el centro educativo Valle de la Osa.

Se trata de un edificio que dispone de una pequeña grada junto a la pista de juego, y un cuerpo de aseos y vestuarios que hay que atravesar al realizar el ingreso en el mismo por la entrada principal.

Análisis de la accesibilidad actual

ESPACIOS EXTERIORES Y ACCESOS

Entorno de acceso

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Un IPA comunica el edificio y la vía pública.	SI
IPA paso libre $\geq 1,80$ m y h $\geq 2,20$ m.	SI
Sin escalera o escalón aislado.	SI
Pendiente longitudinal ≤ 6 % y transversal ≤ 2 %.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	SI
Pavimento señalizador en vados y cambios de plano.	NO
Pasos de peatones bien señalizados y con vado accesible.	NO
Rejas, registros y alcorques enrasados.	SI
Rejillas transversales al sentido de la marcha y aberturas < 2 cm.	SI
Elementos de urbanización y mobiliario urbano accesible.	NO
Semáforos con señalización sonora.	-
Plataforma única con señalización de prioridad peatonal.	-
Señalización adecuada de calles y localización de equipamientos.	SI
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Ubicación adecuada del rótulo.	SI
Nivel de iluminación adecuado.	SI
RECOMENDACIONES	
Plaza de aparcamiento reservada para PMR.	SI
Señalización adecuada, SIA horizontal y vertical.	NO
Dimensiones.	NO
IPA hasta la acera.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el pavimento podotáctil en los vados y cambios de planos. - No existen pasos de peatones en el entorno. - No se han observado elementos de mobiliario urbano de descanso en el entorno. - La plaza PMR habilitada junto a la entrada, no responde ni a la señalización ni a las dimensiones normativas. No permite el acceso al IPA del acerado. 	



Escaleras exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. 54 cm $\leq s$ $C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escalera protegido y detectable por bastón.	
OBSERVACIONES	
<p>- No procede.</p>	

Rampas exteriores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,80 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Entrada principal

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Es una entrada accesible.	SI
Si es accesible y existen otras, está señalizada con el SIA.	NO
Si no es accesible, existe otra que sí lo sea señalizada.	-
Desnivel ≤ 5 cm Pte. $\leq 25\%$.	SI
Ancho de paso ≥ 80 cm., evacuación 90 cm	SI
Espacio libre $\varnothing = 1,50$ m ambos lados, no barrido por puerta.	SI
Felpudo encastrado, firmemente sujeto y no deformable.	SI
Puertas giratorias con alternativa accesible.	-
Puertas de vaivén con elementos transparentes (h= 70-150 cm.)	-
Puerta automática v= 5 m/s y sistema anti aprisionamiento.	-
Fuerza apertura > 25 N (cortafuego < 65 N).	SI
Tirador de manivela fácilmente manipulable y asible.	SI
Tiradores entre 80-120 cm de h y contrastados.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios (h=85-110 cm/h= 150-170 cm).	-
Elementos accesibles en control de accesos (torno, arco, etc.).	-
Sistema de comunicación (telefonillo) h $\leq 1,20$ m	NO
Rotulación correcta, tamaño, fondo, contraste, etc.	SI
Rotulación en braille en zona de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Intercomunicador bidireccional.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - La entrada principal es accesible, pero no esta señalizada mediante I SIA. - No dispone de sistema de comunicación, cuando está reservado (reserva online), permanece abierto. - No se emplea ni el braille ni los pictogramas en la señalización y los rótulos del mismo. 	



CIRCULACIÓN INTERIOR HORIZONTAL

Vestíbulo y punto de atención al público

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa	
Espacio libre Ø = 1,50 m. ancho de paso 1,20 m, h= 2,20 m.	
Sin estrechamientos puntuales, paso = 1,00 m.	
Sin salientes entre 15-220 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Punto de atención al público o información complementaria adaptado.	
Mostrador 80-85 cm h, espacio inferior de 70*80*50 cm.	
Si existen ventanillas h ≤ 110 cm.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Elementos manipulables entre 80/120 cm de h.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Iluminación adecuada 100lx.	
Existencia de señalización direccional.	
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc.	
Información en sistemas complementarios, acústica y/o táctil.	
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	
Apoyos isquiáticos en zonas de descanso.	
Planos accesibles	
Personal con formación en atención a PcD.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Pasillos y zonas de circulación.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Al menos un IPA y señalizado.	
No escalón aislado o desniveles sin alternativa de rampa.	
Espacio libre puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m. ancho 1,20 m y h 2,20 m.	
Espacio no barrido por las puertas laterales.	
Estrechamientos puntuales máximo 50 cm y dejando libre 1,00 m.	
Sin salientes entre los 15-220 cm de h.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Iluminación adecuada, 100 lx.	
Existencia de señalización direccional.	
Rotulación correcta del edificio, tamaño, fondo, contraste, etc. (sólo hay uno)	
Señalización en Braille.	
Recorridos de evacuación adecuados y señalizados (visual y táctil).	
Alarma óptica y acústica.	
Existencia de zonas refugio para PMR.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático, paredes, puertas, suelos, etc.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
- No procede.	



CIRCULACIÓN INTERIOR VERTICAL

Escaleras interiores

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
IPA alternativo (rampa o elevador mecánico).	
Anchura $\geq 1,20$ m	
Embarques y mesetas $\varnothing \geq 1,20$ m. y anchura igual al tramo.	
Proporción escalón. $H \geq 28$ cm, $16 \leq C \leq 17,5$ cm. $54 \text{ cm} \leq s C + H \leq 70$.	
Tramos de entre 3 y 12 escalones.	
Peldaños con tabica sin bocel.	
banda de 5 cm de anchura enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde.	
Pendiente $\leq 1,5$ %.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, $\varnothing = 3-5$ cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de	
Mesetas sin escalones ni compensadas	
RECOMENDACIONES	
Espacio bajo escaleras protegido y detectable por bastón.	
Señalización de borde de peldaño.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Rampas interiores.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Anchura libre 1,20 m.	
Embarques 1,50 m longitud y anchura de tramo.	
Pendiente longitudinal 10% (menos de 3 m), 8% (entre 3 y 9 m). Transversal 2%.	
Longitud máxima 9 m.	
Recorrido no barrido por puertas.	
Rellanos 1,50 m sin cambio de dirección, si hay, respetar el 1,80 m	
El pavimento será duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	
Pasamanos continuos en ambos lados y prolongados 30 cm.	
Altura de pasamanos, entre 90-95 cm y 65/75 cm.	
Pasamanos anatómico, Ø = 3-5 cm, separado 4 cm.	
Si el desnivel es $\geq 6,00$ m, protección de 1,10 m.	
Barandilla no escalable huecos ≤ 10 cm.	
Bordillo de protección en ambos lados ≥ 10 cm.	
Bandas de señalización inicio y fin de tramo. Anchura del tramo y 1,20 m de largo.	
Señalización mediante SIA.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	

Entidad declarada de utilidad pública. B.O.E. Núm.317, de 30/12/2010



Ascensor.

<i>REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA</i>	
Existe. Obligatorio en edificio de uso público con varias plantas.	
Cabina accesible: Puertas enfrentadas: <1000 m ² 1*1.25 m. >1000 m ² 1.10*1.40m. Puertas no enfrentadas: 1.40*1.40 m.	
Embarque Ø ≥ 1,50 m.	
Puerta automática ancho libre ≥ 80 cm.	
Pasamanos interior en cabina a 80 cm h.	
Botoneras con numeración en relieve y transcripción en braille.	
Botoneras entre 80-120 cm del suelo.	
Señalización de botón pulsado y sentido de la marcha.	
Boto de alarma diferenciado, color, forma y posición.	
Información acústica de funcionamiento.	
Espejo completo en paramento opuesto a puerta de acceso.	
Ascensor señalizado con el SIA.	
Uso como ascensor de emergencias.	
Pavimento localizador de embarque.	
<i>RECOMENDACIONES</i>	
Pavimento interior sin brillos y contrastado con paramento vertical.	
Número de planta en jamba derecha.	
Comunicación visual entre cabina y exterior.	
<i>OBSERVACIONES</i>	
<p>- No procede.</p>	

DEPENDENCIAS INTERIORES

Salas de uso público, despachos.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes > 4 mm.	
Mobiliario de descanso accesible, respaldo y reposabrazos.	
Mobiliario de atención adecuado, altura y espacio de aproximación.	
Intercomunicador con bucle magnético.	
Iluminación adecuada 100 lx.	
Existencia de señalización de identificación y uso.	
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	
RECOMENDACIONES	
Pavimentos sin brillos.	
Contraste cromático entre paramentos verticales y horizontales.	
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No procede. 	



Salas de uso público, GRADA

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Espacio libre frente a puertas de $\varnothing \geq 1,50$ m no barrido por las mismas.	SI
Anchura de paso ≥ 80 cm. Evacuación ≥ 90 cm.	SI
Tiradores de manivela, fácilmente asibles y manipulable.	SI
Tiradores a 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Bandas contrastadas en vidrios h 85-110 cm/ h 150-170 cm.	SI
Desniveles salvados con rampas o elevadores.	NO
Elementos manipulables entre 80-120 m.	SI
Mobiliario de descanso accesible, reposabrazos y respaldo.	NO
Bucle magnético.	NO
Iluminación adecuada 100 lx.	SI
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Espacios reservados para PMR 90*120 cm.	SI
Superficie horizontal a nivel de acceso.	SI
Señalización SIA.	NO
Zonas preferentes para discapacidad visual y auditiva.	-
Gradas con señalización en los bordes.	-
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - Existen algunos desniveles interiores que no son salvados por rampas o elevadores, en la parte trasera del edificio. - No existe mobiliario de descanso. - No se emplea el braille en la señalización. 	



Aseos de uso público.

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Existe aseo adaptado.	SI
Dimensiones suficientes en su interior para adaptación.	SI
Anchura de paso en puertas de 80 cm al menos.	SI
Cancelas y tiradores fácilmente asibles y manipulables.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Grifería gerontológica.	NO
Señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
RECOMENDACIONES	
Lavabo, urinario e inodoro a altura correcta.	SI
Elementos manipulables entre 80-120 cm del suelo.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No se emplea el lenguaje braille. - No dispone de señalización de la ocupación para personas sordas. - No dispone de grifo tipo gerontológico. 	



Aseos accesibles

REQUERIMIENTOS SEGÚN NORMATIVA	
Dotación suficiente, número.	SI
Espacio libre interior $\varnothing \geq 1,50$ m y frente a la puerta	SI
Anchura de paso de puertas de ≥ 80 cm.	SI
Cancelas y tiradores de manivela, fácilmente asible y manipulable.	SI
Cancelas y tiradores entre 80-120 cm del suelo.	SI
Hueco de paso contrastado con paramento vertical.	SI
Pavimento duro, antideslizante, continuo y sin resaltes.	SI
Dotación de cabina con lavabo e inodoro.	SI
Lavabo sin pedestal y altura 70*80 cm.	SI
Grifería adecuada.	SI
Inodoro a altura adecuada, 45-50 cm.	SI
Espacio de transferencia adecuado inodoro, 80 cm a ambos lados.	SI
Barras de apoyo abatibles, en ambos lados.	SI
Barras de sección $\varnothing 4$ cm y altura 70-75 cm.	SI
Mecanismo de descarga de palanca o presión.	SI
Accesorios 80-120 cm del suelo.	SI
Interruptores a altura adecuada y contrastados.	SI
Sistema de señalización de ocupación para personas sordas.	NO
Existencia de señalización de identificación y uso.	SI
Rotulación correcta, contraste, tamaño, brillo, etc.	SI
Señalización en braille en las zonas de barrido ergonómico.	NO
Dispone de avisador de emergencia en el interior, acústico y visual.	NO
OBSERVACIONES	
<ul style="list-style-type: none"> - No dispone de señalización para personas sordas. - No se emplea el lenguaje Braille. - No dispone de avisador de emergencias. 	



Diagnóstico. (criterios DALCO)

Deambulación				Aprehensión				Localización				Comunicación			
Pavimento	Espacio de maniobra	Zonas de circulación	Cambios de plano	Alcance	Accionamiento	Agarre	Transporte	Iluminación	Orientación	Señalización	Otros medios	Visual	Acústica	Táctil	Otros medios
SI	SI	SI	NO	SI	SI	NO	SI	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO	-

DEAMBULACIÓN

Hasta la puerta del recinto deportivo existe un IPA con las dimensiones correctas, y sin obstáculos o barreras, ya que se trata de una calle que no tiene aceras al ser de plataforma única. En el entorno se ubica una plaza reservada para PMR.

Una vez en el interior, existe un pequeño desnivel en el umbral, que dificulta el acceso en algunos casos. Los recorridos interiores no tienen nuevas barreras, ni en los aseos accesible ni en el acceso a la pista. Los accesos a las gradas no son accesibles, ya que únicamente se accede mediante escaleras.

Los aseos, vestuarios y duchas, no son adecuados.

APREHENSIÓN

Los elementos que han de manipularse están correctamente colocados en las alturas a las que se pueden acceder en la mayoría de las circunstancias.

En este apartado, la principal carencia es la falta de pasamanos de las escaleras exteriores e interiores.

LOCALIZACIÓN

Aunque los espacios no son muy complejos, un directorio con los usos, estancias y servicios y recorridos que se prestan y su ubicación es fundamental.

COMUNICACIÓN

La cartelería es escasa y no facilita la identificación de todos los espacios y servicios, habría que incluir en los mismos el pictograma correspondiente para su total adecuación.

Faltan medios de comunicación que permitan un uso adecuado del entorno. Se debe considerar no sólo la comunicación visual, sino también la táctil y/o acústica, cuya ausencia resulta significativa en todo el edificio.

Propuesta de actuación

Descripción de las intervenciones:

Junto a la puerta, debe situarse un cartel que identifique todos los usos, espacios y servicios que se localizan en el edificio, para facilitar la ubicación y orientación de los usuarios. Deben considerarse para el diseño de dicha señalización, las distintas capacidades cognitivas e implementar los pictogramas como información adicional a la escrita, además de contemplar el lenguaje braille en el mismo.

En la escalera y rampa exterior ha de habilitarse doble pasamanos de dos alturas, al igual que señalar los peldaños y situar el podotáctil en arranque y desembarco.

Debe incorporarse la utilización de pictogramas y la señalización con braille, además de señalar recorridos accesibles e itinerarios de evacuación.

Los pictogramas deben situarse siempre en el mismo punto, junto a las puertas, para facilitar la comprensión y detección de los mismos, se recomienda el empleo de la guía de buenas prácticas para una señalización accesible en edificios publicada por la Junta de Andalucía:

https://www.juntadeandalucia.es/sites/default/files/2021-06/GuıadebuenaspracticasSe%C3%B1alizacionAccesibleEdificios_.pdf

En los aseos deben colocarse alarmas ópticas y acústicas frente a emergencias, así como un sistema que indique la ocupación a las personas sordas.

Con estas intervenciones ha de garantizarse:

Una deambulación cómoda y autónoma por el entorno construido para cualquier persona, facilitando el acceso sin barreras al edificio y a cada una de sus dependencias y servicios.

Los mecanismos o elementos susceptibles de manipulación o uso deben permitir una fácil aprehensión por cualquier persona, independientemente de sus capacidades o habilidades motrices.

Se debe facilitar la orientación interior. Para ello, la situación de los principales usos y servicios debe estar correctamente señalizada asegurando su localización.

Toda información que se preste como servicio público, debe ofrecerse de forma que pueda ser recibida por todas las personas, independientemente de sus capacidades sensoriales, eliminando cualquier barrera de comunicación.

Estimación económica

Señalización del edificio

Señalización de recorridos e itinerarios de evacuación, incluyendo señalética y braille.

Coste 500 €

Implementar Pictogramas.

Colocación e conjunto de pictogramas que identifiquen y ubiquen los diferentes usos y espacios del edificio para su adecuado entendimiento.

Coste 800 €

Intervenciones en escalera

Señalización del borde del peldañado. Mediante banda antideslizante, para un ancho de escalera de 1,4 m. (500 €)

Señalización mediante pavimento podotáctil sobre el existente. (250)

Coste 750 €

Aseo

Colocación de alarma óptica y acústica. 450 €. X 2 = 900 €

Sustitución de grifo por uno tipo gerontológico. 250 € x 2 = 500 €

Se incluirá el pestillo con indicador de ocupado para personas sordas. 200 €. X 2 = 400 €

Coste 1.800 €

El coste total de todas las acciones es de **3.850 €**



COCEMFE

Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica

Aparcamientos y discapacidad

Diagnóstico y propuestas



Área Accesibilidad y Vida Independiente. COCEMFE
c/ Luis Cabrera, 63, 28002 Madrid
+34 91 744 36 00
accesibilidad@cocemfe.es - www.cocemfe.es



Declarada de Utilidad Pública el 2-11-1983 - Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones
con el nº 815 - C.I.F.: G-28681955 - Gran Cruz de la Orden Civil de la Solidaridad Social (2004)

Aparcamientos y discapacidad

Diagnóstico y propuestas



Octubre 2021

Desarrollado por:



COCEMFE
Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica



gea21
GRUPO DE ESTUDIOS
Y ALTERNATIVAS

Con la financiación de:



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DERECHOS SOCIALES
Y AGENDA 2030



POR SOLIDARIDAD
OTROS FINES DE INTERÉS SOCIAL

INDICE

1. Presentación	4
2. El aparcamiento de los vehículos y las personas con discapacidad. Una aproximación general	7
2.1. Los conceptos de persona con discapacidad y persona de movilidad reducida	7
2.2. Las necesidades diversas y diferenciales de aparcamiento como punto de partida	10
2.3. La magnitud de la población con discapacidad y con movilidad reducida como primera referencia	12
3. El diseño de las plazas de aparcamiento de vehículos de personas con discapacidad	15
3.1. Marco legal	15
3.2. Criterios de diseño	15
3.3. Los problemas de diseño de las plazas de aparcamiento para vehículos de personas con discapacidad	17
4. Las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de personas con discapacidad	21
4.1. Marco legal	21
4.2. Objetivos y tipologías de tarjetas	24
4.3. Los modelos de regulación aplicados en las ciudades españolas	26
4.4. Dimensiones de la demanda de tarjetas de aparcamiento	34
4.5. Los problemas del uso de las tarjetas de estacionamiento y de los aparcamientos reservados	35
5. Los nuevos desafíos para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad	38
6. Propuestas	42
7. Anejo I. Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos	44
8. Anejo II. Regulaciones autonómicas de las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida	45

1. Presentación

La expansión del uso del automóvil durante los últimos sesenta años en España ha transformado drásticamente el modo de vida, la configuración de las ciudades, el uso de las calles, la movilidad y la propia mentalidad de las personas. Una de las consecuencias más llamativas de esa transformación es la aparición de modelos urbanos dependientes del automóvil, es decir, apoyados en un patrón de desplazamientos en el que este vehículo es plenamente dominante por ser la única opción realmente existente; modelos en los que las distancias desbordan el radio de acción peatonal y en los que las densidades hacen inviable un buen servicio de transporte colectivo.

Junto a ese fenómeno urbanístico, se ha producido también una adaptación drástica de la ciudad tradicional a las necesidades del creciente número de automóviles. Las calles y las edificaciones se han diseñado y regulado para acoger el mayor número posible de vehículos motorizados y para facilitar la fluidez del tráfico. Cuando se indica que el diseño y la regulación han propiciado esa expansión del automóvil, muchas veces se pasa por alto que una de las claves fundamentales para que así se produzca es el aparcamiento.

Posibilitar que los automóviles privados aparquen en el espacio público y dispongan de plazas en las edificaciones ha sido objetivo central de las políticas de movilidad que han abierto la ciudad a este vehículo. No en vano, el automóvil pasa el 97% de su tiempo de vida útil estacionado¹ lo que da pistas de la importancia de contar con estacionamientos múltiples para dar servicio a las necesidades también múltiples de la movilidad individual. En definitiva, las políticas de estacionamiento forman el núcleo duro de las políticas de movilidad.

Lo que durante décadas fue considerado un contrasentido, dejar sin custodia un bien privado en el espacio público, se convirtió a partir de los años cincuenta del siglo pasado en la llave de la masificación del automóvil no solo en España sino en muchos países del mundo. Y, derivadamente, en una costumbre “normalizada”, a un paso de considerarse un “derecho” que debería supuestamente proteger las administraciones competentes, los ayuntamientos².

De ese modo, los conflictos de aparcamiento se han convertido en muchas ocasiones en el nudo gordiano de las políticas de movilidad, pues suelen ser el aspecto más difícil de gestionar ante la opinión pública, muy vinculada a perfiles determinados de ciudadanía automovilizada.

En ese contexto es en el que cabe reflexionar sobre la relación entre aparcamiento de vehículos y personas con discapacidad o, de un modo más amplio, entre acceso en vehículos motorizados y personas con discapacidad. El germen inicial de esa reflexión surge de los problemas derivados de la aplicación de la regulación de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad, pero su desarrollo desborda ese ámbito.

¹ Cuentas Ecológicas del Transporte en España. Fundación Biodiversidad. Ecologistas en Acción. Segunda edición, 2016. <http://www.gea21.com/archivo/cuentas-ecologicas-del-transporte-en-espana/>

² <https://www.gea21.com/articulo-10-mitos-sobre-movilidad-urbana-2-10-el-derecho-a-aparcar/>

La oportunidad de hacer esa reflexión general es ahora más evidente, en un contexto cambiante de los fundamentos de utilización de las calles y de la gestión del espacio público. De hecho, las plazas de aparcamiento reservadas y las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida son ejemplos de la convergencia y las fricciones entre los tres pilares que deben regir la configuración del diseño y la gestión del espacio público:

- **Movilidad**, atendiendo al conjunto de desplazamientos y, sobre todo, la denominada con las palabras activa (peatonal y ciclista) y sostenible
- **Accesibilidad**, entendida más allá de la supresión de barreras como un derecho y, por tanto, adjetivada con la palabra universal y enmarcada en el concepto de vida independiente
- **Seguridad**, enmarcada en los denominados sistemas seguros y en la visión cero de la siniestralidad vial, pero también en la faceta de la seguridad vinculada a las emergencias o la seguridad sanitaria.

Es evidente que se está produciendo en los últimos años, y es previsible también en el futuro, la aparición de nuevos elementos, medidas y novedades de gestión del espacio público que desafían, friccionan o conversan con las regulaciones anteriores.

En lo que atañe al aparcamiento, a las plazas reservadas y a las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, cabe recordar, por ejemplo, que hay un contexto de transformación que concierne al menos a los siguientes aspectos:

- La regulación del estacionamiento que discrimina no solo por ser residente o visitante, sino por el tipo de vehículo empleado. Este es el caso de las Zonas de Bajas Emisiones, previstas en la legislación climática y en la legislación de movilidad en proceso de desarrollo
- Las nuevas regulaciones de aparcamiento como las Zonas de Aparcamiento Vecinal (ZAV) establecidas por la Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid o la regulación en cascos urbanos como el de Pontevedra, en el que no existen aparcamientos delimitados en el espacio público
- Las nuevas modalidades de actuación en el espacio público (intervenciones de urbanismo tácticas, áreas de tráfico pacificado o supermanzanas, plataformas únicas, calles de coexistencia, redes de movilidad activa, etc.)
- Las nuevas pautas sociales, como la expansión del comercio electrónico y la proliferación de vehículos de reparto, que impactan sobre las zonas de carga y descarga y los aparcamientos regulados
- Los nuevos vehículos de movilidad individual y sus sistemas de alquiler (con estaciones o sin estaciones), tanto para ciclos como para vehículos de micromovilidad (patinetes)

En consecuencia, no solo hace falta encontrar una solución a los problemas normativos de la aplicación de las tarjetas de estacionamiento de las personas con movilidad reducida, sino ofrecer alternativas a los problemas emergentes del aparcamiento de este grupo social derivados de la transformación del contexto de la movilidad y la seguridad vial.

Las mencionadas dificultades en el uso y gestión de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida forman parte de una cuestión más general: la relación entre las políticas de movilidad y aparcamiento y las necesidades de las personas con discapacidad. Una relación que pocas veces se ha tratado de un modo global y sistemático. Ese es el objetivo de este informe, dar un primer diagnóstico sobre la relación entre aparcamiento y discapacidad, con el fin de hacer propuestas sobre las regulaciones relativas a las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad desde un marco más completo e integrador. Se incluyen las actualizaciones relativas a las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida de la recientemente publicada Orden TMA/851/2021

2. El aparcamiento de los vehículos y las personas con discapacidad. Una aproximación general

2.1. Los conceptos de persona con discapacidad y persona de movilidad reducida

Antes de iniciar el diagnóstico sobre el aparcamiento, es conveniente desbrozar los propios conceptos de persona con discapacidad y persona con movilidad reducida que, en ocasiones, perturban el debate sobre las políticas públicas que dichos grupos sociales requieren. En ese sentido, cabe recordar que la legislación de accesibilidad define³:

*1. Son **personas con discapacidad** aquellas que presentan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, previsiblemente permanentes que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás.*

*2. Además de lo establecido en el apartado anterior, y a todos los efectos, **tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas a quienes se les haya reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento.***

Por consiguiente, el concepto jurídico de persona con discapacidad en la legislación estatal está sujeto al reconocimiento de un grado de discapacidad otorgado mediante un procedimiento reglamentado, que requiere una tramitación prefijada con valoraciones y pruebas.

Sin embargo, no pasa lo mismo con *el concepto de persona con movilidad reducida*, que presenta mucha menos precisión y no está contemplado en las definiciones de la legislación básica de accesibilidad, es decir, en la *Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*. Lo que sí establece esta ley son medidas positivas para personas con problemas graves de movilidad:

Artículo 30. Medidas para facilitar el estacionamiento de vehículos.

Los ayuntamientos adoptarán las medidas adecuadas para facilitar el estacionamiento de **los vehículos automóviles pertenecientes a personas con problemas graves de movilidad, por razón de su discapacidad.**

³ Artículo 4 del *Real Decreto Legislativo 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*. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Publicado en el Boletín Oficial del Estado número 289, de 3 de diciembre de 2013

En el desarrollo posterior de esa ley, precisamente para regular las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad, se introdujo el concepto de *movilidad reducida*, mencionando que el objetivo de la norma es garantizar “*la seguridad jurídica de cualquier ciudadano con discapacidad que presenta movilidad reducida*”⁴ y asociándolo, de un modo indirecto, a las personas que tienen dificultades de desplazamiento.

De ese modo, en esa misma norma se constata que “*las dificultades de desplazamiento pueden venir determinadas por limitaciones distintas a las provocadas por las dificultades locomotoras*”, reconociéndose así la complejidad de determinar las fronteras de ese espacio de personas con dificultades de desplazamiento asociables al concepto de *movilidad reducida*⁵

En cualquier caso, la norma, en su artículo 3, acota ese colectivo de los *Titulares del derecho a obtener la tarjeta de estacionamiento* de la siguiente manera:

1. Podrán obtener la tarjeta de estacionamiento aquellas personas físicas que tengan reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad, conforme a lo establecido en el artículo 4.2 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, y se encuentren en alguna de las siguientes situaciones:

a) Que presenten movilidad reducida, conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad, dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

b) Que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos,

⁴ Preámbulo del Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

⁵ La complejidad terminológica se amplía todavía más al considerar las definiciones establecidas en la legislación autonómica. Por ejemplo, en la legislación de la Comunidad Valenciana (Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación) se define (Artículo 3): 1. A efectos de la presente Ley se entiende por: Persona con discapacidad, es aquella que posee movilidad reducida o limitación sensorial y que corresponde a la siguiente situación: a) Persona con movilidad reducida es aquella que, permanentemente o temporalmente, tiene limitada su capacidad de desplazamiento, de acceso o de utilizar plenamente los espacios, instalaciones, edificios y servicios. Por consiguiente, para esta legislación, la movilidad reducida es una condición suficiente para la incorporación al colectivo de las personas con discapacidad.

dictaminada por los equipos multiprofesionales de calificación y reconocimiento del grado de discapacidad.

2. Podrán asimismo obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad que presten servicios sociales de promoción de la autonomía personal y de atención a la dependencia a que se refiere la Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de promoción de la autonomía personal y atención a las personas en situación de dependencia, así como los servicios sociales a los que se refiere el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

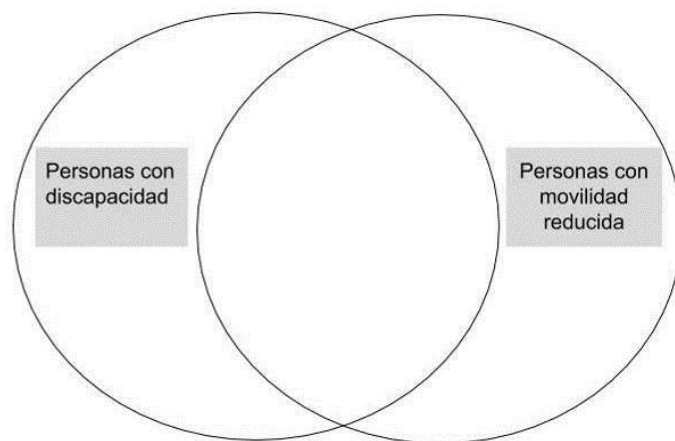
3. Además de los supuestos previstos en los apartados anteriores, podrán obtener la tarjeta de estacionamiento las personas físicas o jurídicas que así lo tengan expresamente reconocido en la normativa autonómica o local.

De ese artículo se deducen varias cuestiones de importancia para el objetivo de este informe:

- Del conjunto de las personas con discapacidad hay dos colectivos que pueden disponer de tarjeta de estacionamiento: los que tengan reconocida una movilidad reducida y los que tengan reconocida una determinada reducción de la visión.
- La tarjeta de estacionamiento puede obtenerse para vehículos de transporte colectivo que presenten servicios destinados a las personas con discapacidad o de atención a la dependencia.
- El colectivo de personas que pueden obtener tarjeta de estacionamiento puede ampliarse si así lo disponen las normas autonómicas o locales.

El reconocimiento como persona de movilidad reducida está regulado, como se ha indicado, por el *Real Decreto 1971/1999* (véase anejo I de este informe), a partir de *las dificultades para utilizar transportes colectivos*. Cabe preguntarse si este es el mecanismo más adecuado para el reconocimiento de la movilidad reducida en un contexto cambiante, tanto de las condiciones de accesibilidad del transporte colectivo, como de las regulaciones de aparcamiento y acceso derivadas de las políticas de movilidad y sostenibilidad.

En definitiva, es relevante para este informe que la población de personas con discapacidad no es coincidente con la población con movilidad reducida; existen personas con condiciones de movilidad restringidas en términos de longitud y velocidad de los desplazamientos, como la infancia y determinados colectivos de personas mayores, que no por ello son personas reconocidas por un grado de discapacidad. Y, a la inversa, hay personas con determinadas discapacidades que, sin embargo, no tienen su movilidad reducida.



Desde el punto de vista de la legislación de accesibilidad, sin embargo, se mantiene una considerable ambigüedad sobre ese solapamiento, que se refleja de un modo muy significativo al abordar el procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad que, a su vez, articula la obtención de las denominadas Tarjetas de Estacionamiento de Personas con Movilidad Reducida, tal y como se podrá comprobar a lo largo de este informe y, sobre todo, en el apartado del marco legal.

2.2. Las necesidades diversas y diferenciales de aparcamiento como punto de partida

Como se ha indicado en la presentación, es frecuente escuchar en parte de la ciudadanía y de los responsables políticos un discurso en el que se reclama un “derecho” a aparcar o incluso un “derecho” a acceder en automóvil a cualquier punto de la ciudad. Es cierto que existe un derecho a la movilidad, pero no al desplazamiento en cualquier vehículo, en cualquier entorno y en cualquier contexto. Las administraciones han de gestionar ese derecho en combinación con otros como el derecho a la salud, a la seguridad o a la calidad ambiental.

Y es ahí en donde emerge la obligación de que las políticas públicas gestionen la movilidad y el espacio público desde una perspectiva del interés general, con criterios de equidad, sociales y ambientales. El aparcamiento, como parte indisoluble de las políticas de movilidad, es una pieza de esa gestión pública.

Desde los años veinte del siglo pasado, cuando algunas ciudades estadounidenses empezaron a establecer restricciones al aparcamiento como fórmula para evitar la congestión y el exceso de automóviles en los centros urbanos, el aparcamiento ha sido una pieza central de la gestión del tráfico. Y sigue siéndolo cuando, afortunadamente, se ha empezado a aplicar políticas no de tráfico sino de movilidad, es decir, atentas al conjunto de necesidades y condicionantes de los desplazamientos de las personas y mercancías y no solo a la maximización de los flujos de vehículos.

Dichas restricciones han tenido habitualmente una formulación de discriminación positiva, es decir, de disuadir sobre todo determinados tipos de estacionamiento, favoreciendo otros.

Así, por ejemplo, en las zonas azules o en las regulaciones tipo ORA o SER, las reglas de juego penalizan sobre todo las estancias de larga duración de los vehículos de personas que residen fuera del ámbito regulado, facilitando por el contrario las gestiones cortas y las opciones para los vehículos de la población residente.

El aparcamiento de los vehículos de las personas con discapacidad viene siendo regulado también desde una perspectiva de discriminación positiva o, como se denomina en la propia legislación de accesibilidad, de *acción positiva*⁶, tanto desde el punto de vista de las plazas asignadas, como de las oportunidades de aparcamiento en zonas vedadas a otros vehículos o de la tarificación del mismo. El propósito de esa acción positiva es buscar un mayor equilibrio en las condiciones de acceso de la población con discapacidad a los lugares, bienes y servicios, respecto al resto de la población.

Un mayor equilibrio que refuerza su justificación ante las barreras de accesibilidad que sigue manteniendo el transporte colectivo, que limitan las oportunidades de desplazamiento de las personas con discapacidad.

En el caso del aparcamiento, la acción positiva para las personas con discapacidad supone *mejorar las condiciones de acceso* (espaciales, horarias y tarifarias) que tienen sus vehículos para equilibrarlas con el resto y compensar las mayores dificultades de desplazamiento que parte de dicho grupo social tiene. El argumento clave para que esa mejora sea justa y razonable es que las personas con discapacidad que tienen dificultades de movilidad presentan exigencias más elevadas con respecto al aparcamiento y compensan esas barreras con una mayor facilidad de acceso, lo que se traduce en el contexto del modelo urbano y de movilidad vigente en:

- Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a su vivienda
- Disponer de plazas de aparcamiento en proximidad a los destinos de viaje
- Poder acceder a zonas restringidas para otros vehículos
- Poder utilizar los aparcamientos regulados de una manera más fácil y conveniente

En consecuencia, las dos principales acciones positivas para equilibrar el aparcamiento de las personas con discapacidad que tienen su movilidad reducida son:

- La reserva de plazas en origen y destino de los desplazamientos
- Las facilidades de acceso y aparcamiento en zonas reguladas

En ambos casos, se trata de reducir la longitud de los desplazamientos no vehiculares de estas personas, aproximando sus orígenes y destinos a los lugares de aparcamiento de sus vehículos.

⁶ El artículo 2 del *Real Decreto Legislativo 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*. Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, define: *Medidas de acción positiva: son aquellas de carácter específico consistentes en evitar o compensar las desventajas derivadas de la discapacidad y destinadas a acelerar o lograr la igualdad de hecho de las personas con discapacidad y su participación plena en los ámbitos de la vida política, económica, social, educativa, laboral y cultural, atendiendo a los diferentes tipos y grados de discapacidad.*

2.3. La magnitud de la población con discapacidad y con movilidad reducida como primera referencia

Para aproximarse a las dimensiones de la demanda de aparcamientos de personas con discapacidad y, por tanto, conocer el significado numérico del esfuerzo a realizar en la acción positiva, es conveniente primero conocer la magnitud de la población con esos condicionantes.

El Instituto Nacional de Estadística (INE) tiene previsto publicar en 2021 una nueva *Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y situaciones de Dependencia (EDAD)*, para actualizar los datos sobre personas con discapacidad en España, ya que el último estudio se publicó en 2008 con cifras de 2007 y, a partir de entonces, se han elaborado estimaciones de menor precisión. En aquel momento, había en España más de 3,85 millones de hombres y mujeres con discapacidad, lo que suponía casi el 9% de la población.

Dado el proceso de envejecimiento de la población española desde 2007, es razonable suponer que la proporción de personas con discapacidad se haya elevado desde entonces y se acerque al 10% del total.

Otro dato de referencia de interés es la proporción de varones y mujeres, pues los patrones de movilidad y utilización de los distintos medios de transporte están atravesados por el género. En 2007, se estimaba que la discapacidad afectaba a 2,3 millones de mujeres y a 1,55 millones de hombres en España.

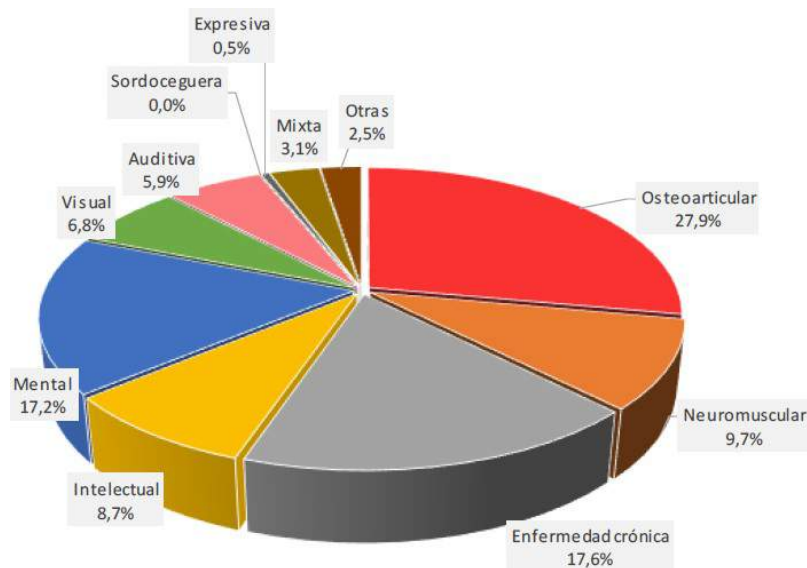
Y también es fundamental el conocimiento del modo en que viven las personas con discapacidad, pues las pautas de desplazamiento tienen que ver también con la atención que pueden prestar las personas que viven en el mismo hogar. La misma encuesta reflejaba que en 3,3 millones de hogares españoles residía al menos una persona que afirmaba tener una discapacidad, lo que suponía un 20% del total. El caso más frecuente era el hogar de dos personas, donde una de ellas presentaba alguna discapacidad, pero no era desdeñable la cifra de 608.000 hogares donde la persona con discapacidad vivía sola.

Del conjunto de personas con discapacidad la mayoría, 3,2 millones, tienen un grado de discapacidad reconocido superior o igual al 33%, lo que representa el 6,8% de la población española, quedando equilibrada en este caso la proporción varones/mujeres, según los datos más actualizados del IMSERSO⁷.

Otra magnitud de referencia fundamental es el tipo de discapacidad que presentan las personas, pues la acción positiva del aparcamiento se justifica teóricamente para las personas que presentan dificultades o reducciones de la movilidad. En ese sentido, la misma base de datos mencionada en el párrafo anterior clasifica la población con discapacidad por su "*primera deficiencia informada*", tal y como se observa en la siguiente ilustración:

⁷ Base Estatal de Datos de Personas con Valoración del Grado de Discapacidad. Año 2018. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Noviembre de 2020.

Distribución por edades de cada tipo de primera deficiencia que ocurre. Personas con grado de discapacidad $\geq 33\%$



Fuente: Base Estatal de Datos de Personas con Valoración del Grado de Discapacidad. Año 2018. Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030. Noviembre de 2020

Sin embargo, esa clasificación no es una buena referencia para el conocimiento de las personas con movilidad reducida, pues en cada uno de esos grupos pueden existir personas que presentan dificultades para el desplazamiento y personas que no las tienen.

Sería más útil al respecto realizar la aproximación a través del *Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos*, establecido en el Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía⁸. Sin embargo, desafortunadamente, las cifras que se corresponden con esa existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos no están publicadas.

Una aproximación complementaria a la de esa base de datos puede ser la mencionada futura explotación de la *Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia* de 2021. Como referencia hay que recordar que la encuesta equivalente, realizada en 2008, permitió estimar la población con discapacidad que tenía alguna dificultad cuando utiliza un transporte público o transporte privado:

Población con discapacidad que tiene alguna dificultad cuando utiliza un transporte según el tipo de dificultad por edad y sexo (2008)

	Miles de personas
Total de personas que utilizan transporte público	1.475,0
Total de personas con alguna dificultad en el transporte público	851,0

⁸ Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Boletín Oficial del Estado número 22, de 26 de enero de 2000. (véase el Anejo correspondiente al final de este informe).

para acceder a estaciones, apeaderos, andenes,...	453,3
para llegar al vehículo	375,3
para subir al vehículo o bajar de él	596,0
para acceder al asiento	359,4
para pagar el importe o hacer uso del título de transporte	245,1
para orientarse en estaciones, aeropuertos o puertos	325,1
para leer, interpretar o comprender los planos y señalizaciones	372,0
para decidir el itinerario	297,2
otros problemas	201,9
no consta	11,2
Total de personas que utilizan transporte privado	2.427,9
Total de personas con alguna dificultad en el transporte privado	1.215,4
para llegar al vehículo	853,2
para subir al vehículo o bajar de él o para acceder al asiento	1.169,1
no consta	23,4

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Según dicha encuesta, en 2008 había en España 3,85 millones de personas residentes en hogares que afirmaban tener discapacidad o limitación. De ellas, dos terceras partes consideraban que tenían limitación de la movilidad, para moverse o mover objetos, lo que supone una cifra próxima a los 2,6 millones de personas (5,5% de la población total española).

En definitiva, con los datos publicados hasta el momento, no es posible conocer con precisión cuál es la magnitud del colectivo de personas con dificultades de movilidad y acceso, por lo que sería conveniente considerar este aspecto en la futura explotación de la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia de 2021.

3. El diseño de las plazas de aparcamiento de vehículos de personas con discapacidad

3.1. Marco legal

Las características que deben cumplir las plazas de aparcamiento reservadas para los vehículos de las personas con discapacidad vienen determinadas por la *Orden VIV/561/2010⁹ por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Este reglamento fue actualizado el pasado 6 de agosto, mediante la Orden TMA/851/2021¹⁰ que entrará en vigor el 2 de enero de 2022.*

Esta inicial norma, de rango estatal, impuso, por primera vez en España, un criterio único para los requisitos mínimos de diseño de este tipo de plazas de aparcamiento, dejando sin validez la diversidad de criterios desarrollados hasta la fecha por las Comunidades Autónomas (en cumplimiento de sus competencias), que habían resultado en el menoscabo del principio de igualdad entre las personas con discapacidad de los diferentes territorios, propiciando la aplicación de un concepto parcial y discontinuo de accesibilidad en los núcleos urbanos.

La actualización de la norma (TMA/851/2021), no será de aplicación obligatoria a los espacios públicos urbanizados cuyos planes y proyectos se aprueben definitivamente durante el transcurso de los diez primeros meses posteriores a su entrada en vigor. Durante este periodo se podrá optar por el cumplimiento de esta orden o de la anterior (VIV/561/2010). Estas órdenes afectan a todo espacio público urbanizado y preexistente susceptible de ajustes razonables.

De acuerdo con la definición de *ajustes razonables* que contiene la Convención de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad, *se entenderán como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, de la igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales.*

3.2. Criterios de diseño

El artículo 35 del documento técnico, *define los criterios mínimos* de diseño de las plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida. Se avanzan y señalan los aspectos novedosos incluidos en la recién publicada Orden *TMA/851/2021*:

Localización

La orden establece la obligatoriedad de que los principales centros de actividad de las ciudades dispongan de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Fijando una cuantía mínima de al menos una plaza por cada cuarenta plazas de uso general o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, donde también se habilitarían estas plazas reservadas, en este caso a demanda de las personas interesadas.

⁹ Publicada en el Boletín Oficial del Estado número 61 del jueves 11 de marzo de 2010

¹⁰ Actualización publicada en el Boletín Oficial del Estado número 187 del viernes 6 de agosto de 2021. [Enlace al Boletín Oficial del Estado. Orden TMA/851/2021](#)

Ubicación y accesibilidad desde el entorno

Las plazas deberán ubicarse lo más próximas posible a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontales o de escasa pendiente, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura.

Aquellas plazas que no cumplan con el requisito anterior deberán incorporar un vado, cuya *anchura mínima libre de paso del plano del vado desde el que se accede a calzada sea de 1,20 m* y, que cumpla con las especificaciones establecidas en el documento en cuanto a pavimento (art.11) y características físicas del vado peatonal (art.20) *sin pavimento podotáctil*, para permitir el acceso al itinerario peatonal accesible desde la zona de transferencia de la plaza.



Distintas modalidades de vado, en rampa desde la calzada o con rebaje de acera.

Dimensiones

En el caso de las plazas en batería (ya sea en perpendicular a la acera o en diagonal a la misma), deberán tener una dimensión mínima de 5,00 m de longitud \times 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. Sobre la acera posterior también *existirá una zona sin obstáculos, de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m.*

Las plazas dispuestas en línea tendrán una dimensión mínima de 5,00 m de longitud \times 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 *de, al menos, 3,00 m.* Sobre la acera lateral también *existirá una zona sin obstáculos de igual longitud que la plaza con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m.*

Las zonas de aproximación y transferencia en calzada, serán marcadas en el plano del suelo mediante marcas viales, que cumplan con la exigencia de resbaladidad establecidas en la orden (art.11), para permitir la salida y entrada con seguridad, excepto en los casos en que dicha zona coincida con un paso de peatones, u otro espacio donde esté clara la prohibición de aparcar.

Señalización

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

El diseño, estilo, forma y proporción del Símbolo de accesibilidad para la movilidad se corresponderá con lo indicado por la *Norma UNE 41501:2002 Símbolo de accesibilidad para la movilidad. Reglas y grados de uso*. Deberá ir acompañado de la indicación específica de reserva.

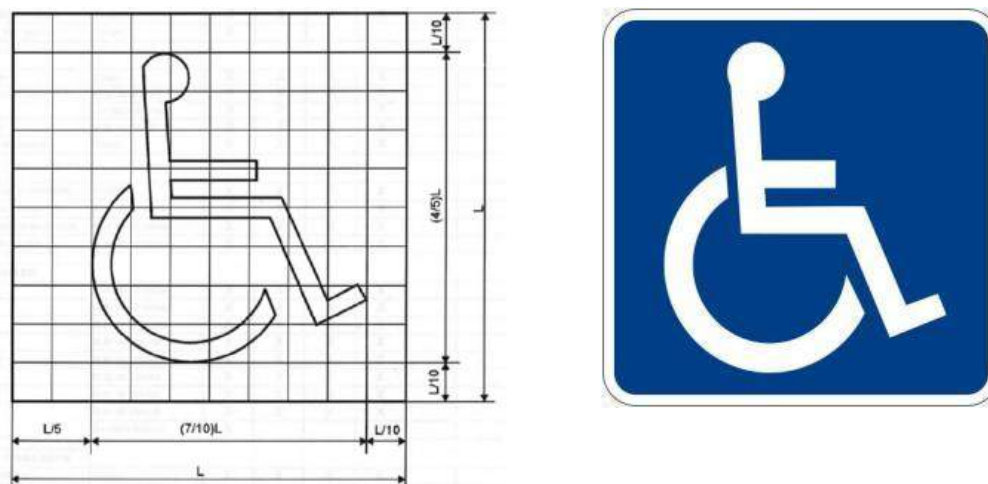


Figura en color blanco sobre fondo azul (Pantone Reflex Blue según ISO 7000:1984)

No obstante, cada autonomía y/o municipio en su normativa regulatoria puede tener establecidas medidas más exigentes.

3.3. Los problemas de diseño de las plazas de aparcamiento para vehículos de personas con discapacidad

Desde el punto de vista de sus contenidos respecto a las plazas reservadas, *el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*, incluye aún algunas indefiniciones:

Relativa a la señalización

A la hora de hablar de señalización se refiere la obligatoriedad de emplear horizontal y verticalmente el Símbolo de accesibilidad para la movilidad, pero no se concreta la forma en la que debe realizarse esa señalización, ni hay un encaje claro con la otra normativa de referencia, la legislación de seguridad vial.

Atendiendo a lo estipulado por la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (Real Decreto Legislativo 6/2015) a través del Catálogo Oficial de Señales de Circulación recogido en el Reglamento General de Circulación que la aplica y desarrolla (Real Decreto 1428/2003 y sucesivas modificaciones), la señalización vertical de estas

plazas debería realizarse identificando la plaza o plazas reservadas mediante el uso de la señal S- 17 (“Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de

vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado.”) y eventual empleo del panel complementario genérico S-860 (“Panel para cualquier otra aclaración o delimitación de la señal o semáforo bajo el que este colocado”).



S-17



S-860

Mientras que lo relativo a la señalización horizontal es más confuso, ya que el Reglamento General de Circulación solo contempla la utilización de “Líneas y marcas de estacionamiento” de color blanco para delimitar “los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos”. Pero no refiere nada sobre la utilización de símbolos o la utilización de pavimentos coloreados para la delimitación de plazas.

En ninguno de los dos casos se especifica nada en cuanto a la ubicación y número de señales a emplear, si bien, atendiendo al *Artículo 31 del documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados* “Con la finalidad de evitar los riesgos para la circulación peatonal derivados de la proliferación de elementos de señalización e iluminación en las zonas de uso peatonal, éstos se agruparán en el menor número de soportes y se ubicarán junto a la banda exterior de la acera”.

Tampoco se menciona nada en cuanto a su posible, deseable o inadecuada combinación con otro tipo de señalización.

En la práctica fruto de esta indefinición se observa cómo, en cada territorio, se emplean criterios distintos, en algunos casos tendentes a generar confusión.

No siempre se cumple la obligatoriedad de señalar las plazas tanto horizontal como verticalmente. O se incorpora a la señalización elementos que plantean dudas sobre su adecuación a la normativa.

También es posible encontrar ejemplo de señalización que emplean un lenguaje no inclusivo.



Ejemplos de señalización exclusivamente vertical u horizontal



Uso de numeración e indicaciones



Uso de lenguaje no inclusivo

También es frecuente la reserva de plazas mediante la combinación de la señal de prohibición de aparcar salvo a vehículos de personas con discapacidad.

Así como se observa una tendencia a la sobreseñalización, empleando señales verticales a ambos lados de las plazas reservadas.



Sobreseñalización



Uso de señalización de prohibición del estacionamiento

Relativa al diseño y ubicación

En relación a su aplicación, los principales problemas en el diseño tienen que ver con los siguientes aspectos:

Interrupción de la cadena de la accesibilidad

Ya sea por la inexistencia del preceptivo vado para permitir el engarce al itinerario peatonal accesible o por la presencia de obstáculos que dificultan o imposibilitan el acceso al vehículo desde el itinerario peatonal accesible, ya sea con la presencia de mobiliario urbano, terrazas, motocicletas o VMP aparcados en el entorno de la plaza. En la actualización del documento se ha introducido como novedad la existencia de una zona sin obstáculos en el acerado contiguo.

Ubicación insegura

La localización de las plazas no permite realizar la transferencia, maniobra o recorrido desde el asiento hasta un itinerario peatonal accesible en condiciones de seguridad. Teniendo en ocasiones que transitar por la zona de vial, caso frecuente cuando la persona conductora es la titular de la tarjeta.

Inexistencia de zona de aproximación y transferencia

En múltiples ocasiones las plazas no cuentan con zonas de aproximación y transferencia delimitadas o no cuentan con las dimensiones adecuadas para permitir un acceso seguro al vehículo, o se ocupa por otros vehículos por desconocimiento.

4. Las tarjetas de estacionamiento de los vehículos de personas con discapacidad

4.1. Marco legal

El tratamiento diferencial del aparcamiento de los vehículos de las personas con discapacidad con movilidad reducida está amparado por una serie de disposiciones legales vinculadas no solo a la normativa de accesibilidad, sino también a la de movilidad y a la de seguridad vial.

En efecto, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial tiene en su artículo 7 una indicación clara respecto a la regulación y limitación del aparcamiento y respecto a la atención que se debe prestar a las necesidades de las personas con discapacidad:

Artículo 7. Competencias de los municipios. Corresponde a los municipios:

*b) La regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible **la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios** con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el **establecimiento de medidas de estacionamiento limitado**, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, **prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad** y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.*

Por su parte, la legislación de accesibilidad ha establecido la obligación de reservar y diseñar un número mínimo de plazas de aparcamiento para su uso por personas con discapacidad en núcleos urbanos. Dicha obligación se recoge en el artículo 35 del *documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*.

Artículo 35. Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida.

*1. Los principales centros de actividad de las ciudades **deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad**. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.*

La actualización del documento, que se publicó el 6 de agosto de 2021 modificaba parcialmente ese artículo 35, vinculando, *las plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso a las personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad*. En la Orden precedente se vinculaba a las personas con movilidad reducida

El desarrollo regulatorio de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad emana especialmente de la Recomendación a los Estados miembros¹¹ aprobada en 1998 por el Consejo de la Unión Europea. Esta tarjeta facilitaría que el vehículo de la persona con discapacidad pueda aparcar en lugares regulados en los que los demás vehículos tienen restricciones mayores o no pueden hacerlo.

La aplicación de esas recomendaciones en España se desarrolló a través del Real Decreto 1056/2014, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad¹².

En el *artículo 7* de dicho Real Decreto se establece que “Los titulares de la tarjeta de estacionamiento tendrán los siguientes derechos en todo el territorio nacional siempre y cuando exhiban de forma visible la tarjeta en el interior del vehículo:

- a) *Reserva de plaza de aparcamiento, previa la oportuna solicitud a la administración correspondiente y justificación de la necesidad de acuerdo con las condiciones que establezcan las administraciones autonómica o local, en lugar próximo al domicilio o puesto de trabajo. La plaza deberá señalizarse con el símbolo internacional de accesibilidad.*
- b) *Estacionamiento en los lugares habilitados para las personas con discapacidad.*
- c) *Estacionamiento en las zonas de aparcamiento de tiempo limitado durante el tiempo necesario, sin perjuicio de lo previsto en la disposición transitoria tercera.*
- d) *Parada o estacionamiento en las zonas reservadas para carga y descarga, en los términos establecidos por la administración local, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.*
- e) *Parada en cualquier lugar de la vía, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico y de acuerdo con las instrucciones de los agentes de la autoridad.*
- f) *Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida a residentes siempre que el destino se encuentre en el interior de esa zona.*

¹¹ (98/376/CE). Publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 12 de diciembre de 1998.

¹² Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, publicado en el BOE núm. 309, de 23 de diciembre de 2014. En febrero de 2017, el Tribunal Constitucional derogó la mayor parte del artículo 8.1 (Obligaciones de las personas titulares de las tarjetas de estacionamiento) y el artículo 10.2 del Real Decreto 1056/2014 (Renovación de la tarjeta), por conflicto de competencia, dejando vigente el resto del texto

El Real Decreto contiene también dos disposiciones transitorias que friccionan entre sí. Por un lado, la Disposición Transitoria Primera establece:

las administraciones públicas competentes dispondrán de un plazo de un año para adaptar sus normas a las previsiones de este real decreto, desde la fecha de su entrada en vigor.

Por otro lado, la Disposición Transitoria Tercera dispone que:

Los municipios en los que, a la entrada en vigor de este Real Decreto, se vinieran aplicando, con arreglo a la correspondiente ordenanza, tarifas por el estacionamiento en plazas de aparcamiento de tiempo limitado sin eximir a los titulares de las tarjetas de estacionamiento, podrán mantener este régimen para dicho supuesto, siempre que acrediten el cumplimiento de la obligación de garantizar el número mínimo de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, prevista en la normativa que sea de aplicación.

Esta Disposición Transitoria Tercera está generando problemas a las personas usuarias de tarjeta de aparcamiento para personas con movilidad reducida ya que posibilita que existan diferentes regulaciones de su utilización en los distintos municipios, como más adelante se mostrará.

Hasta la aprobación del Decreto 1056/2014 cada Comunidad Autónoma y cada Ciudad Autónoma aplicaba una regulación propia no coincidente con las demás, pero desde entonces las nuevas normas autonómicas han convergido solo parcialmente, manteniéndose todavía diferencias entre ellas.

Por ejemplo, algunas han creado un Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento de personas con movilidad reducida, como es el caso de la Comunidad Valenciana, pero otras no lo han hecho y delegan la recopilación de la información a los municipios encargados de su tramitación o, incluso, a las comarcas en caso de tener competencias al respecto, como ocurre en Aragón. La propia expedición de la tarjeta es competencia municipal o autonómica según la Comunidad Autónoma en la que se haga la solicitud, de manera que en Comunidad de Madrid son los ayuntamientos los que lo hacen, mientras que en La Rioja es el gobierno autonómico a través de la Dirección General competente.

En algunos municipios la regulación de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida se realiza a través de la normativa de movilidad. Así ocurre en los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona que establecen con mayor o menor precisión dichas regulaciones en sus Ordenanzas de Movilidad Sostenible y Circulación de Peatones y Vehículos, respectivamente.

En el caso de la Ordenanza de Movilidad Sostenible de la ciudad de Madrid¹³, aprobada en 2018, hay un título y capítulo específico dedicado a las tarjetas para el estacionamiento de personas con movilidad reducida (TEPMR) con indicaciones generales sobre condiciones de solicitud y uso entre las que destacan el artículo 224 sobre condiciones de uso, con dos apartados de interés para este informe:

¹³ Publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid número 253, de 23 de octubre de 2018.

7.La tarjeta será válida para estacionar en los lugares específicamente señalizados al efecto, gratuitamente y sin limitación de horario en las zonas reservadas para carga y descarga y en las zonas de aparcamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER), así como en lugares donde esté prohibido el estacionamiento mediante señales, ateniéndose en este caso a las indicaciones de los Agentes de Movilidad y Policía Municipal.

8.La tarjeta dará acceso a las Zonas de Bajas Emisiones y a las Áreas de Acceso Restringido, siempre de acuerdo a las condiciones específicas establecidas para ello. Este acceso estará vinculado también a un vehículo determinado cuyo número de matrícula será proporcionado al Ayuntamiento de Madrid por el titular de la TEPMR.

Como se deduce de esos artículos, la normativa de movilidad ya establece en Madrid una acción positiva vinculada a la regulación del acceso y el aparcamiento de los vehículos de las personas con movilidad reducida.

4.2. Objetivos y tipologías de tarjetas

El certificado de discapacidad¹⁴ da acceso a una serie de ayudas que tienen como objetivo apoyar y facilitar la vida de las personas con discapacidad mediante una serie de beneficios y derechos, con el fin de compensar las desventajas sociales y económicas que la discapacidad implica. En el ámbito de la movilidad la disposición de este certificado permite obtener los siguientes beneficios:

- Reducciones en el impuesto de matriculación de vehículos
- Reducciones en el impuesto de circulación
- Reducciones en el precio del transporte público

Además, en determinadas circunstancias, permite obtener la tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con movilidad reducida, válida en toda la Unión Europea. Aunque, como luego se podrá comprobar, las condiciones de uso varían enormemente en cada ciudad o comunidad autónoma.

Atendiendo al objetivo general de apoyar y facilitar la vida de las personas con discapacidad, que en lo relativo al estacionamiento se traduciría, fundamentalmente, en la máxima reducción posible de la longitud de los desplazamientos no vehiculares, se contemplan las siguientes tipologías de tarjetas de estacionamiento:

¹⁴ Aclaración: el certificado de discapacidad tiene un formato reducido que es la tarjeta acreditativa del grado de discapacidad

1. **Tarjeta individual:** documento personal e intransferible otorgado exclusivamente a personas físicas en cumplimiento de las condiciones antes referidas, las cuales pueden hacer uso de la misma en calidad de:
 - a) Conductor/a de un vehículo de su propiedad o cualquier otro
 - b) Acompañante en un vehículo conducido por cualquier otra persona, siendo indispensable que siempre se desplace en su interior la persona titular de la tarjeta.

En ambos casos es indispensable que se coloque el anverso de la tarjeta original de estacionamiento para personas con discapacidad en un lugar visible del vehículo empleado para el desplazamiento de la persona titular.

2. **Tarjeta colectiva:** documento personal e intransferible otorgado a personas físicas o jurídicas titulares de vehículos destinados exclusivamente al transporte colectivo de personas con discapacidad que presten servicios sociales de promoción de la autonomía personal y de atención a la dependencia.

Cada tarjeta colectiva estará vinculada a un número de vehículo y será eficaz únicamente cuando el vehículo transporte de forma efectiva a personas que se encuentren en alguna de las situaciones descritas.

Como en el caso de la tarjeta individual, el documento original debe colocarse con el anverso de la tarjeta de manera visible en el vehículo empleado para el desplazamiento de las personas con discapacidad.

Como se ha mencionado, el mero reconocimiento de un grado de discapacidad igual o superior al 33% no implica el derecho a la tarjeta de estacionamiento. De acuerdo con el Real Decreto 1056/2014, es preciso también que la existencia de discapacidad acarree dificultades de movilidad¹⁵ o se superen ciertos umbrales de deficiencia visual¹⁶. Abriéndose la posibilidad, además, de que las comunidades autónomas y ayuntamientos, a través de su propia normativa, puedan establecer criterios adicionales para la obtención de esta tarjeta.

A este respecto, un análisis del “Informe sobre utilización de la tarjeta de aparcamiento de personas con movilidad reducida en capitales de provincia: utilización y requisitos para su obtención”, elaborado por SSCC de COCEMFE en 2020, revela que, de las 49 capitales de provincia o ciudades autónomas para las que se analizan las condiciones de acceso a la tarjeta de estacionamiento para personas con movilidad reducida¹⁷:

- 7 de ellas (un 14%) contemplan expresamente la existencia de una tarjeta provisional, por razones humanitarias, cuyas condiciones de obtención se vinculan a la existencia, debidamente acreditada, de una enfermedad o patología de extrema gravedad. Haciéndose también extensiva, en algunos casos, a personas con evidentes dificultades de movilidad (necesidad de silla de ruedas, etc.) que,

¹⁵ Conforme al anexo II del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para reconocimiento, declaración y calificación del grado de discapacidad.

¹⁶ Que muestren en el mejor ojo una agudeza visual igual o inferior al 0,1 con corrección, o un campo visual reducido a 10 grados o menos.

¹⁷ El estudio de COCEMFE no incluye a las ciudades de Oviedo y Murcia en este apartado.

habiéndolo solicitado, no disponen aún de resolución sobre el grado de discapacidad.

- 7 de ellas (un 14%) amplían la posibilidad obtención de tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad a los menores de 3 años que presenten una discapacidad grave o muy grave.
- Existiendo también otros dos casos en los que se incluye la referencia a personas con una deficiencia física con limitaciones para su aparato locomotor o que padezcan una enfermedad neurodegenerativa que implique una movilidad reducida.

En relación con la calidad de la información ofrecida a la población susceptible de acogerse a este derecho y, por tanto, las garantías de acceso al mismo, el estudio de COCEMFE SSCC evidencia que existe un notable margen de mejora, ya que:

- 22 de las 49 capitales (un 45%) hacen mención expresa, ya sea con referencia al Real Decreto 1056/2014 o desglosando las condiciones establecidas por el mismo, a la posibilidad de obtención de la tarjeta de uso colectivo. Mientras que en los 27 restantes no se hace referencia alguna.
- 30 de las 49 capitales de provincia analizadas (un 61,2%) refieren expresamente los supuestos recogidos por el Real Decreto 1056/2014 para la obtención de la tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad o, aún sin incluir dicha referencia expresa, desgranar unas condiciones idénticas o muy similares. Pero 6 de ellas (un 12,2%) hace solo una descripción parcial de los requisitos, omitiendo lo referido a la deficiencia visual. Mientras que en 13 capitales (un 26,5%) sólo se hace una referencia genérica al requisito de tener reconocida oficialmente la condición de persona con discapacidad con dificultades de desplazamiento (sin especificar los criterios para obtener dicho reconocimiento).

4.3. Los modelos de regulación aplicados en las ciudades españolas

Como ya se ha mencionado, el marco regulatorio de las tarjetas de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad otorga un importante margen de discrecionalidad a los gobiernos autonómicos y locales, los cuales, a través de su propia normativa, pueden concretar de manera diferenciada, no solo las condiciones de acceso a las tarjetas (como se ha visto en el apartado anterior), sino también el uso de las diferentes modalidades de estacionamiento y parada previstas en el Real Decreto 1056/2014.

Esta situación ocasiona problemas a las personas usuarias de la tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad, que ven cómo, a pesar de que la validez de la tarjeta se extiende al conjunto de la Unión Europea, el ejercicio del derecho que ésta ampara difiere de un territorio a otro, con el consiguiente privilegio o agravio para unas u otras usuarias, además de la posible confusión a la hora de usarla, particularmente fuera de su lugar habitual de residencia.

Para conocer el alcance de esos problemas, COCEMFE SSCC elaboró un primer informe¹⁸ de recopilación de las condiciones de utilización de la tarjeta de aparcamiento en las

¹⁸ Informe sobre utilización de la tarjeta de aparcamiento de personas con movilidad reducida en capitales de provincia utilización y requisitos para su obtención. COCEMFE, 2020 <https://observatoriodelaaccessibilidad.es/tarjeta-de-aparcamiento-pmr>

capitales de provincia del territorio nacional. (Este informe es consultable en la web <https://observatoriodelaaccessibilidad.es/>)

El análisis comparativo de dichas condiciones de utilización recogidas en el estudio de COCEMFE SSCC arroja las siguientes conclusiones:

Reserva de plaza

El marco general establecido por el Real Decreto 1056/2014 restringe el derecho a solicitar una reserva de plaza a las proximidades del domicilio o lugar de trabajo. Si bien, en algunos casos, se amplía esa posibilidad, introduciendo una formulación que permite solicitar una reserva de plaza en cualquier otro lugar donde sea comprobable su necesidad. No obstante, en la mayoría de los casos no se llega a concretar esta cuestión, siendo la normativa autonómica la que regula dicha posibilidad de reserva de plaza.

	Proximidades del domicilio o lugar de trabajo	Donde se compruebe necesario	No se hace referencia
Capitales de provincia	Almería Teruel, Huesca Lleida, Ceuta	Almería Ceuta	Resto

Plazas PMR (debidamente señalizadas)

Al margen de las plazas reservadas derivadas de lo dispuesto anteriormente, la legislación de accesibilidad establece que “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”. Cuantificando dicha reserva en, al menos, una por cada cuarenta plazas o fracción.

El Real Decreto 1056/2014 establece que la tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad habilita para hacer uso de estas plazas, que deberán estar debidamente señalizadas con reproducción del símbolo internacional de accesibilidad. Determinación que algunos ayuntamientos traducen en una posibilidad de aparcamiento sin límite de tiempo, mientras que otros establecen algún tipo de restricción temporal a este tipo de estacionamiento. Existiendo también casos en los que esta restricción temporal solo aplica a las zonas en las que el aparcamiento general ya cuenta con algún tipo de regulación que limita su duración. En cualquier caso, en la mayoría no se llega a concretar esta cuestión, siendo la normativa autonómica la que regula dicha posibilidad de reserva de plaza.

	Sin límite de tiempo	Por tiempo limitado	Limitación temporal en zonas reguladas	No se hace referencia
Capitales de provincia	Zaragoza, Huesca León Toledo	Tenerife Lleida Orense Donostia/San Sebastián Murcia	Valencia	Resto

Plazas de aparcamiento reguladas

Es este, seguramente, el ámbito en el que mayor disparidad y, por tanto, confusión, existe, ya que al amparo de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 1056/2014, los municipios que vinieran regulando de manera expresa esta cuestión antes de la entrada en vigor del mismo, podrán mantener dicha regulación, *“siempre que acrediten el cumplimiento de la obligación de garantizar el número mínimo de plazas de aparcamiento reservadas para personas con discapacidad que presenten movilidad reducida, prevista en la normativa”*.

En relación con la limitación temporal, existen municipios que permiten el estacionamiento en las plazas reguladas sin ningún límite en su duración, mientras que otras permiten superar en un determinado umbral el tiempo máximo establecido.

Mientras que en lo relativo al pago de la tasa correspondiente, las posibilidades van desde los ayuntamientos que eximen totalmente del pago a los vehículos de las personas con discapacidad, a los que incorporan una tarificación especial para este grupo social o permiten el estacionamiento sin coste, pero sólo durante una duración determinada.

Finalmente, tanto en lo relativo a la duración como al coste, algunos municipios distinguen entre las plazas reguladas generales y aquellas identificadas como de alta rotación, aplicando solo en las primeras las ventajas para las personas titulares de tarjeta de estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad.

	Sin límite de tiempo	Más tiempo del permitido	Exención de pago	Tarifa especial o exención temporal de pago	Excepto plazas de alta rotación	Autorización genérica o no se hace referencia
Capitales de provincia	Córdoba Zaragoza Palma de Mallorca Ávila, Burgos, Segovia Toledo Barcelona Madrid Bilbao, Donostia/San Sebastián	Almería Santander Salamanca Alicante, valencia Pontevedra	Cádiz, Córdoba, Huelva, Jaén, Málaga Zaragoza, Teruel Palma de Mallorca Las Palmas de Gran Canaria Ávila, León, Segovia, Valladolid, Zamora Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Toledo Barcelona, Lleida Madrid Cáceres, Pamplona Oviedo	Huesca Salamanca Alicante, Castellón, Valencia Bilbao, Donostia/San Sebastián Murcia	Málaga Burgos	Resto



Ejemplo de limitación horaria del aparcamiento en plazas de personas con discapacidad

Plazas de carga y descarga

De manera expresa, el Real Decreto 1056/2014 señala a la administración local como responsable de establecer los términos en los que se autoriza la parada o estacionamiento en las zonas de carga y descarga a los vehículos de personas con discapacidad en posesión de la correspondiente tarjeta, fijando como única condición general que no se ocasionen perjuicios a los peatones o al tráfico.

A este respecto, las principales diferencias se refieren a la posible duración de dicho estacionamiento, variando entre los que solo permiten la parada o estacionamiento por el tiempo estrictamente necesario, los que establecen algún tipo de limitación temporal al estacionamiento y lo que lo permiten de forma ilimitada.

No obstante, algunas capitales de provincia añaden alguna condición adicional, siendo la más relevante aquella que hace referencia a la inexistencia de una reserva de plaza para vehículos de personas con discapacidad en las proximidades como requisito para poder hacer uso de las zonas de carga y descarga. En otros casos, para salvaguardar la operatividad de este tipo de zonas, se limita la posibilidad a las zonas de carga y descarga con múltiples plazas o a aquellas que no se consideran de alta rotación.

	Solo parada o por el tiempo imprescindible	Por tiempo limitado	Sin límite de tiempo	Sólo si no hay una reserva PMR próxima	Autorización genérica o no se hace referencia
Capitales de provincia	Málaga Santander Burgos, León Valencia	Sevilla* Huesca, Zaragoza* Ávila Orense Murcia	Guadalajara** Barcelona Madrid	Badajoz Pamplona	Resto

(*) Restringido a zonas con múltiples plazas, pudiéndose ocupar solo una

(**) Salvo en plazas de alta rotación.

Otras reservas

Pese a no recibir mención expresa en el Real Decreto 1056/2014, algunas normativas locales hacen referencia a la posibilidad de hacer uso de cualquier otro tipo de reserva oficial, excepto aquellas que afectan a los servicios de emergencia o de seguridad pública. En estos casos, la regulación restringe su uso a la realización de paradas o estacionamientos por tiempo muy corto (hasta 30 minutos, en el mayor de los casos). Con la única excepción de Sevilla, que permite el estacionamiento por un plazo máximo de hasta 3 horas en paradas de taxi con al menos 7 plazas.

	Parada o estacionamiento por tiempo limitado, excepto servicios de emergencia o seguridad	Paradas de taxi	No se hace referencia
Capitales de provincia	Málaga Teruel, Huesca Santander León Guadalajara, Toledo Castellón, Valencia	Sevilla	Resto

Parada en vía pública

Por lo que respecta a la posibilidad de realizar paradas en cualquier punto de la vía pública, por motivos justificados y por el tiempo indispensable, siempre que no se ocasionen perjuicios a las peatonas o al tráfico, las diferencias en la normativa local se refieren a la aportación de criterios específicos para la no obstaculización de peatones o vehículos o la limitación a una referencia genérica a esta condición, ya introducida por el *Real Decreto 1056/2014*.

	Criterios genéricos	Criterios específicos	No se hace referencia
Capitales de provincia	Almería Santander Ávila, Burgos, Salamanca Barcelona, Girona Melilla Alicante, Valencia Badajoz Pontevedra Murcia	Zaragoza, Teruel, Huesca León Guadalajara, Toledo	Resto

Acceso a vías, áreas o espacios urbanos con circulación restringida

Con carácter general, en aquellos municipios en los que se hace referencia a esta cuestión, se especifica que sólo se permite si el destino del vehículo se encuentra dentro de la zona restringida. Si bien existen casos en los que se refiere la posibilidad genérica de acceder y circulación en zonas de circulación restringida (Áreas de Prioridad Residencial, ZBE o similares), sin condicionarlo al destino final del desplazamiento.

	Solo si el destino está en el interior de la zona restringida	Acceso a ZBE o similares	No se hace referencia
Capitales de provincia	Córdoba, Jaén Teruel, Huesca Palma de Mallorca Ávila, Burgos, salamanca, Segovia Guadalajara* Tarragona Cáceres Orense Oviedo**	Palma de Mallorca Madrid Pamplona	Resto

(*) En horario de carga y descarga

(**) Previa autorización

En conclusión, la diversidad de modelos de regulación de las tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida que tienen los municipios españoles dibuja un marco muy heterogéneo del que da cuenta, aunque sea en su mínima expresión, la propia diversidad de formatos de las tarjetas, tal y como refleja la siguiente ilustración:



Tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad de diferentes autonomías y municipios

A modo de síntesis, se desgranar aquí los aspectos en los que se evidencia dicha falta de homogeneidad:

- El procedimiento de expedición y la administración que la gestiona
- La existencia o no de un registro autonómico unificado
- La denominación: Tarjetas de Personas con Movilidad Reducida, Tarjetas de estacionamiento para personas con discapacidad (T.E.D. en la Comunidad Valenciana)
- Los tipos de regulación: a través de ordenanzas de movilidad, de accesibilidad o específicas. A través de instrucciones, órdenes y decretos de alcaldía.
- Las concesiones de aparcamiento: lugares en los que estacionar, tiempos y reservas de estacionamiento privativas o generales
- Las concesiones de acceso a zonas restringidas, zonas peatonales y semipeatonales.
- Las concesiones económicas: exenciones de tasas y tarifas de estacionamiento
- Los requisitos para la obtención de la tarjeta.
- Las posibilidades de utilizar el vehículo por otras personas distintas a la persona con discapacidad titular de la tarjeta.

4.4. Dimensiones de la demanda de tarjetas de aparcamiento

Dado que no hay un registro nacional, *como ha solicitado el Defensor del Pueblo en recomendación dictada el 10 de septiembre de 2020*¹⁹, no se conocen las cifras globales de tarjetas expedidas por las diferentes administraciones autonómicas y municipales, por lo que solo se puede hacer una estimación del orden de magnitud a partir de las cifras de algunos municipios o comunidades de referencia.

Así, en el caso del municipio de Madrid, la cifra de tarjetas expedidas se sitúa en el entorno de 32.000, para una población 3,2 millones de habitantes, es decir, el 1% de la población o el 10% de las personas con discapacidad de la ciudad si se considera la media nacional estimada más arriba. Es importante tener también en cuenta la dimensión de esa demanda con respecto al parque de vehículos de la ciudad, que sumaba 1.389.911 turismos en 2019²⁰, lo que significa que los vehículos asignados a esas tarjetas representan únicamente el 2,3% del parque de automóviles.

Por su parte, la Junta de Andalucía, que centraliza la concesión de las tarjetas, actualiza y publica tanto el número de las vigentes como el número de las personas reconocidas por los Centros de Valoración y Orientación con un grado de discapacidad igual o superior al 33%. A 31 de diciembre de 2020 ese conjunto de personas con discapacidad

¹⁹ RECOMENDACION: Que se proceda a iniciar los estudios necesarios tendentes a la creación de un Registro Nacional de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida que permita, en todo momento, a las administraciones públicas con competencias en materia de tráfico, disponer de información actualizada sobre la tenencia y vigencia de las citadas tarjetas por parte de las personas beneficiadas.

²⁰ Anuario Estadístico 2020 del Ayuntamiento de Madrid

reconocida en Andalucía ascendía a 570.506 (el 6,8% de los 8,4 millones de la población andaluza), mientras que las tarjetas concedidas eran 66.863, es decir, el 11,7% de las personas con discapacidad reconocida y el 0,8% de la población andaluza. Haciendo el mismo ejercicio comparativo del parque de vehículos, esas casi 67.000 tarjetas expedidas en Andalucía para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad representan el 1,6% de los 4.179.581 turismos matriculados en la Comunidad Autónoma según los datos de la Dirección General de Tráfico²¹

En conclusión, la demanda de tarjetas de estacionamiento de personas con discapacidad, al margen de su gran importancia para este grupo social, tiene un peso muy reducido en términos numéricos, tanto demográficamente como en relación con el parque de vehículos. Las tarjetas vigentes cubren las necesidades de alrededor del 1% de la población y entre el 1,5 y el 2,5% de los vehículos matriculados.

4.5. Los problemas del uso de las tarjetas de estacionamiento y de los aparcamientos reservados

Desde la perspectiva de las personas con discapacidad se suelen mencionar varios problemas en el uso de las tarjetas de estacionamiento y de las plazas de aparcamiento para personas con discapacidad.

Falta de las plazas reglamentarias

La proporción de una plaza para vehículos de personas con discapacidad de cada cuarenta ofrecidas en el espacio público no se cumple en numerosas áreas urbanas del país.

Aparcamientos sin accesibilidad

En muchas ciudades españolas, una parte de las plazas reservadas no garantizan la accesibilidad para el acceso a las mismas o para el acceso a los destinos próximos, rompiéndose la cadena que justifica la aplicación de esta acción positiva.



Ejemplos de plazas de aparcamiento reservados en entornos no accesibles

²¹ Anuario Estadístico General 2019. Tablas estadísticas de los vehículos matriculados.

Fraude en el uso de los aparcamientos reservados

El uso indebido de las plazas de aparcamiento por parte de vehículos sin tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad ha llevado a algunos ayuntamientos a realizar campañas de disuasión del fraude. En alguna de ellas se apela, mediante un cartel complementario a la señal reglamentaria, a la conciencia de las personas que podrían hacer uso indebido de esas plazas, tal y como se puede observar en la fotografía siguiente.



Ejemplo de acción comunicativa para disuadir el uso indebido de las plazas reservadas

Fraude en el uso de la tarjeta

De vez en cuando, es motivo de noticia en algunas ciudades la detección de fraudes en el uso de las tarjetas de personas con discapacidad. Los fraudes más frecuentes son la falsificación de la tarjeta, el uso tras el fallecimiento de la persona titular y el uso para desplazamientos que no incluyen a la persona con discapacidad.



Ejemplos de noticias referidas al fraude de las tarjetas en diferentes años y ciudades españolas

Más allá de su repercusión mediática, lo importante de estos fraudes es la dimensión que pueden estar alcanzando. A ese respecto, puede servir de referencia el caso del municipio de Madrid, en donde la policía municipal detecta un par de centenares de casos cada año, sobre un total de 32.000 tarjetas disponibles.

Revocación de tarjetas de estacionamiento de personas con movilidad reducida



Fuente: Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad de Ayuntamiento de Madrid

ABC

Fuente: Cerco al fraude de los falsos discapacitados que aparcan sin coste en la zona SER. Aitor Santos. Diario ABC, 14 de agosto de 2019.

A la vista de esa información, la irregularidad más extendida es el uso del vehículo sin que la persona con discapacidad esté presente, siendo mucho más reducidas las derivadas del uso de falsificaciones o tarjetas caducadas. El Ayuntamiento de Madrid, a través del proyecto europeo SIMON <https://www.locoslab.com/en/projects/simon-mobile/> puso en marcha una experiencia piloto de incorporación de dispositivos electrónicos (etiqueta NFC y código QR) en las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida, de esa forma los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) y los/las agentes de movilidad pudieron verificar su autenticidad. Esa prueba permitió también conocer la extensión del fraude.



5. Los nuevos desafíos para el estacionamiento de vehículos de personas con discapacidad

Las regulaciones del aparcamiento y del acceso de vehículos a determinadas áreas urbanas están evolucionando intensamente en las dos últimas décadas debido a la aplicación de políticas de movilidad sostenible más incisivas. Estas mayores exigencias políticas se derivan a su vez del malestar creciente ante los problemas causados por el exceso de vehículos motorizados y la evidencia científica cada vez más contundente sobre las consecuencias sobre la salud que dicha presencia masiva tiene.

Cada fórmula regulatoria aplicada en las ciudades europeas, desde la aplicación de peajes a las Zonas de Bajas Emisiones, pasando por regulaciones evolucionadas del control del aparcamiento o por nuevos esquemas de calmado del tráfico (áreas pacificadas, “supermanzanas”, áreas ambientales, etc.), tiene repercusiones para el estacionamiento de los vehículos de las personas con discapacidad. Y también las tienen las nuevas tipologías de transformación en el espacio público, como las denominadas “*intervenciones tácticas*”, que aplican recursos de bajo coste para recuperar espacio público para las personas de una manera rápida.

Finalmente, hay que tener presente que son los propios patrones de movilidad los que están evolucionando, generándose nuevas presiones en el uso de las plazas de aparcamiento de personas con discapacidad y, por consiguiente, nuevos problemas para la gestión eficiente de las mismas. Este es el caso del explosivo incremento del comercio electrónico y el reparto domiciliario de todo tipo de bienes, tanto en vehículos de dos ruedas como en furgonetas y automóviles, cuyas conductoras tienen la tentación de emplear las plazas reservadas a las personas con discapacidad con la excusa de que lo hacen durante un periodo muy breve para la entrega de la mercancía.

En el caso de España, están siendo o van a ser relevantes algunas modalidades nuevas de regulación de acceso y aparcamiento de vehículos impulsadas desde las administraciones locales o incluso desde la administración central, como son las siguientes:

- *Las nuevas regulaciones del aparcamiento*

La evolución de las políticas de movilidad está conduciendo a novedades también en esa faceta fundamental como es la gestión y regulación del aparcamiento. Lo que se observa, sobre todo es un incremento de la complejidad de las medidas, con diferenciación de zonas reguladas y criterios de tarificación, periodos y otros requisitos para la admisión del aparcamiento de determinados vehículos.

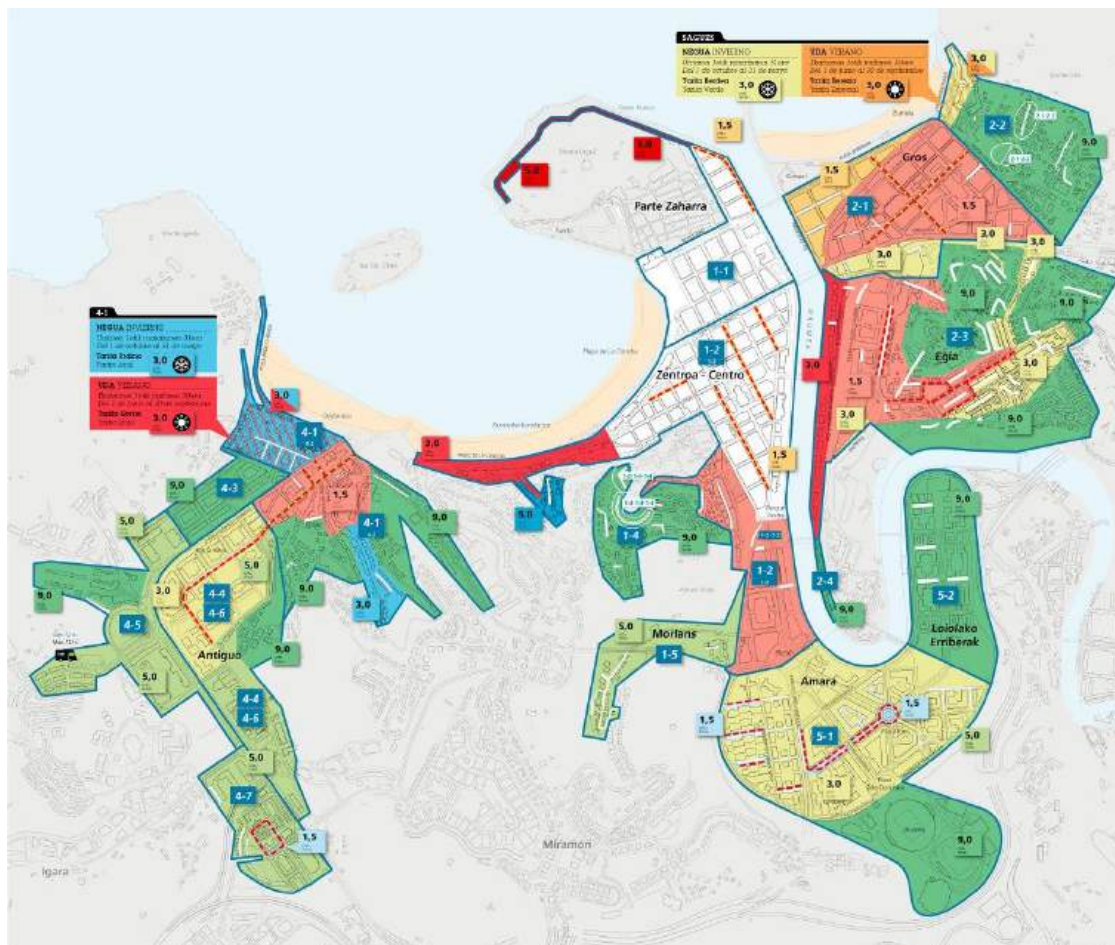
Un ejemplo de esa creciente complejidad del aparcamiento regulado es el de la ciudad de San Sebastián, en donde, como se puede observar en las ilustraciones siguientes, existe una multiplicidad de zonas, tarifas, horarios, restricciones y estacionalidad.

Tarifa Berezia Tarifa Especial	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	
Tarifa Gorria Tarifa Roja	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas
Tarifa Urdina Tarifa Azul	1,5 ordu horas	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas
Tarifa Berdea Tarifa Verde	3,0 ordu horas	5,0 ordu horas	9,0 ordu horas

	B/R Bertakoentzat diren kaleak Calles exclusivas Residentes
	Zona Comercial Zona Comercial

Para vehículos con tarjeta de estacionamiento de personas con discapacidad se permite aparcar:

- gratuitamente en zonas de residentes por el tiempo necesario.
- con pago de tarifa 2, en las plazas no reservadas de la zona regulada.
- en las plazas reservadas a personas con movilidad reducida de forma gratuita por un máximo de 24 horas, pasadas las cuales no se puede volver a aparcar en el mismo sitio hasta 12 horas después.



En el caso del área central de Pontevedra, la regulación está apoyada en una prohibición general de aparcar salvo para la realización de los denominados “servicios” (carga y descarga, gestiones, recogida de familiares, etc.) para los que está prevista una duración de quince minutos.



El modelo de regulación de Pontevedra

- *Las Zonas de Bajas Emisiones*

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas en las que se aplican restricciones de acceso de los vehículos que emiten mayores cantidades de contaminantes y/o gases de efecto invernadero a la atmosfera. Su objetivo es reducir el uso de los vehículos más contaminantes sobre todo en los ámbitos en donde la calidad del aire es más crítica, estimulando la renovación del parque hacia modelos más limpios.

No hay un único modelo de regulación para las ZBE, sino que, por el contrario, *existen múltiples aproximaciones* y enfoques de restricción de acceso bajo esa denominación. Incluso, hay algún caso, en la que la delimitación de un área como ZBE no supone en realidad ningún tipo de regulación del acceso, sino simplemente alguna modificación de la regulación o la tarificación del aparcamiento en las calles del área delimitada.

Los principales criterios que establecen diferencias significativas en las ZBE son:

- la escala o *ámbito* de la ZBE (urbana, metropolitana o conjunto de núcleos)
- los *vehículos afectados* (en muchas ZBE se limitan a los vehículos pesados, pero otras incluyen a todos los vehículos motorizados)
- la *tarificación* frente a la *restricción o prohibición* de acceso
- la *vinculación* o no con otras medidas de regulación del tráfico, como por ejemplo los peajes urbanos o las restricciones de aparcamiento

En España, la implantación de ZBE en Madrid y Barcelona ha sido el primer paso para su incorporación a los planes, leyes y compromisos políticos para los próximos años, por ejemplo, a través del desarrollo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) y, también, de los cambios legislativos que se van a producir a lo largo de 2021 en materia de cambio climático y movilidad sostenible.

En efecto, la última versión del PNIEC prevé que en los próximos tres años se extiendan las Zonas de Bajas Emisiones a todas las ciudades de más de 50.000 habitantes. Para reforzar esta herramienta está previsto que la legislación climática y de la movilidad establezcan obligaciones respecto a su aplicación. Así, la recién publicada Ley de Cambio Climático y

Transición Energética dedica el apartado 3 del artículo 14 a las Zonas de Bajas Emisiones²²:

3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.

...

Igualmente, aunque no se conoce todavía el contenido del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público (su anteproyecto fue sometido a consulta pública en 2020), es de suponer que incluirá esta herramienta de gestión de la movilidad.

La importancia de las ZBE para este documento es que van a poner sobre la mesa del debate la necesidad de que también los vehículos de las personas con discapacidad recorran la senda de la reducción de emisiones, en lo que podría contemplarse como una nueva faceta de la “transición justa”, es decir, las trayectorias hacia modelos descarbonizados de movilidad y modelos urbanos en los que el espacio público esté más volcado hacia las personas y menos hacia los vehículos.



Acceso restringido a la Zona de Bajas Emisiones Madrid Central

En definitiva, los vehículos de las personas con discapacidad tampoco pueden eludir el compromiso ambiental y de transformación del modelo urbano que plantean las nuevas regulaciones e intervenciones en el espacio público destinadas a reducir la preponderancia del automóvil en la movilidad. Unas regulaciones e intervenciones que, hay que recordar, suelen contribuir también a la equidad del modelo de movilidad, es decir, a la inclusión de las personas con independencia de su edad, género o condición.

²² Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2021-8447

6. Propuestas

A lo largo de este documento se han ido diagnosticando los problemas de la relación entre aparcamiento de vehículos y personas con discapacidad y, también, se han ido apuntando ideas y oportunidades de transformación, en ocasiones derivadas de las propias regulaciones establecidas por algunos municipios. Pero el documento quedaría incompleto sin una estrategia de actuación para el futuro.

La realización de un taller de trabajo interno y un cuestionario a algunas organizaciones que componen COCEMFE, permitió perfilar los tres grandes ámbitos propositivos para las *autoridades competentes* cuya síntesis se expone a continuación:

Ámbito conceptual

1. *Clarificar los conceptos de a quién debe beneficiar: personas con discapacidad vs personas con movilidad reducida*

Esta primera propuesta es imprescindible para amparar jurídicamente las superiores dificultades de acceso o las barreras que siguen estando presentes para las personas con discapacidad. Contribuyendo en su caso, en la regulación del acceso y el aparcamiento de vehículos a las personas con movilidad reducida, en aras de la equidad o de la justicia social.

Ámbito normativo

Definir un marco normativo que tenga en cuenta los objetivos de equidad e igualdad territorial para las personas con discapacidad

2. *Homogeneizar el marco normativo :*

- Procedimientos*
- Formatos*
- Modalidades*
- Requisitos*

3. *Introducir la discapacidad en las normativas emergentes de cambio climático y movilidad sostenible*

Dada la dispersión competencial y la diversidad de contextos en los que se desenvuelve el aparcamiento de las personas con discapacidad, *la acción normativa más crucial es definir un marco normativo estatal común. Un cuadro de mandos mínimo, que garantice los derechos de las personas con discapacidad, sin perjuicio de las flexibilidades y singularidades superiores que puedan aportar las regulaciones autonómicas y locales.*

En ese sentido, uno de los aspectos a consensuar es la revisión de los requisitos de acceso a la tarjeta de persona con discapacidad o de persona con movilidad reducida por parte de los organismos de valoración, *independientemente del territorio en que se realice el trámite.* En dicha revisión, es necesario ampliar el baremo para contemplar no solo las cuestiones de movilidad mecánica, sino también otras modalidades de discapacidad que restringen también las opciones de desplazamiento de las personas.

Por último, *es necesario* que los debates que se van a producir *en relación a la legislación sobre cambio climático y movilidad sostenible incorporen la discapacidad* como un elemento de referencia en el articulado.

Ámbito administrativo

Configurar un marco administrativo que facilite la acción de gobierno y, al mismo tiempo, sea más amable y transparente para la ciudadanía

- 4. Hacer transparentes los datos sobre tarjetas, aparcamientos y demás aspectos de las políticas de movilidad que afectan a las personas con discapacidad*
- 5. Crear un Registro Nacional de Tarjetas de Estacionamiento de Personas con discapacidad.*
- 6. Perseguir el fraude tanto de las tarjetas como del mal uso de las plazas reservadas, facilitando procedimientos.*
- 7. Incorporar las nuevas tecnologías en la gestión y utilización de las tarjetas y plazas de estacionamiento de personas con discapacidad*

En paralelo al cambio normativo en relación a las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida, se requiere una adecuación de las instituciones, en los diferentes niveles de la administración, que van a gestionar los distintos aspectos de su utilización. Adecuación de las instituciones que debe desplegarse en las propias estructuras y órganos de gestión, como en la formación y actualización de los conocimientos de las personas que las conforman.

Ámbito divulgativo

Más allá de la existencia de una normativa y gestión apropiada, son la sensibilidad y los conocimientos los antídotos más poderosos para evitar los frecuentes errores de localización, señalización o adecuación de las plazas de aparcamiento de las personas con discapacidad.

- 8. Exigir formación técnica en Accesibilidad Universal de las personas que definen la localización y diseño de las plazas reservadas y, también, de las que establecen las regulaciones de acceso y aparcamiento*
- 9. Interlocución con las organizaciones de personas con discapacidad*

7. Anejo I. Baremo para determinar la existencia de dificultades para utilizar transportes colectivos

Según el *Anejo 2 del Real Decreto 1971/1999, de 23 de diciembre, de procedimiento para el reconocimiento, declaración y calificación del grado de minusvalía, el baremo para determinar que una persona tiene dificultades para utilizar el transporte colectivo es cumplir alguna de las siguientes condiciones:*

A) Usuario o confinado en silla de ruedas

B) Depende absolutamente de dos bastones para deambular

C) Puede deambular pero presenta conductas agresivas o molestas de difícil control, a causa de graves deficiencias intelectuales que dificultan la utilización de medios normalizados de transporte

Si la persona no se encuentra en ninguna de las situaciones anteriores, se aplicarán los siguientes apartados D, E, F, G y H, sumando las puntuaciones obtenidas en cada uno de ellos. Se considerará la existencia de dificultades de movilidad siempre que la persona obtenga en estos apartados un mínimo de 7 puntos.

	No tiene dificultad	Limitación leve	Limitación grave	Limitación muy grave (no puede)
D) Deambular en un terreno llano	0	1	2	3
E) Deambular en terreno con obstáculos	0	1	2	3
F) Subir o bajar un tramo de escaleras	0	1	2	3
G) Sobrepasar un escalón de 40 cm	0	1	2	3
H) Sostenerse en pie en una plataforma de un medio normalizado de transporte	0	1	2	3

8. Anejo II. Regulaciones autonómicas de las tarjetas de aparcamiento de personas con movilidad reducida

Comunidad autónoma	Regulación
Andalucía	<p>Orden de 19 de septiembre de 2016, por la que se regulan las tarjetas de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida en Andalucía.</p> <p>Orden de 10 de marzo de 2010, por la que se aprueba el modelo y procedimiento de concesión de la tarjeta de aparcamiento de vehículos para personas con movilidad reducida.</p>
Aragón	<p>Decreto 135/2018, de 24 de julio, del Gobierno de Aragón, por el que se regulan las tarjetas de estacionamiento de vehículos para personas con movilidad reducida.</p>
Asturias	<p>Decreto 58/2017 de 2 de agosto, por el que se regula el procedimiento para la obtención de la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan a personas con movilidad reducida en el Principado de Asturias</p>
Baleares	<p>Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.</p>
Canarias	<p>Decreto 227/1997, de 18 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.(BOC nº 150, de 21.11.1997)</p> <p>Decreto 148/2001, de 9 de julio, por el que se modifica el Decreto 227/1997, de 18 de septiembre, que aprueba el Reglamento de la Ley 8/1995, de 6 de abril, de accesibilidad y supresión de barreras físicas y de la comunicación.(BOC nº 88, de 18.07.2001)</p>
Cantabria	<p>Decreto 106/2001, de 20 de noviembre, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.</p>

Comunidad autónoma	Regulación
Castilla-La Mancha	<p>DOCM: Ley 1/94, de 24/05/1994, de accesibilidad y eliminación de barreras en Castilla-La Mancha</p> <p>El Real Decreto 1056/2014, de 12 de diciembre, por el que se regulan las condiciones básicas de emisión y uso de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad</p>
Castilla-León	<p>Decreto 217/2001, de 30 de agosto, regula la accesibilidad y la supresión de barreras (BOCyL de 04/09/2001)</p> <p>ORDEN FAM/436/2004, de 17 de marzo, por la que se crea y regula el Registro de Tarjetas de Estacionamiento de Castilla y León (BOCyL 01-04-2004).</p>
Cataluña	<p>Ley 13/2014, de 30 de octubre, de accesibilidad</p> <p>Decreto 97/2002, de 5 de marzo, sobre la tarjeta de aparcamiento para personas con disminución y otras medidas dirigidas a facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.</p>
Ciudad Autónoma de Ceuta	<p>Ordenanza reguladora de la tarjeta de estacionamiento de vehículos que transportan personas minusválidas</p>
Ciudad Autónoma de Melilla	<p>Ordenanza de Accesibilidad y eliminación de Barreras Arquitectónicas en la Ciudad Autónoma de Melilla</p>

Comunidad autónoma	Regulación
Comunidad de Madrid	Decreto 47/2015, de 7 de mayo, por el que se establece un modelo único de tarjeta de estacionamiento para las personas con discapacidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y se determinan las condiciones para su utilización (BOCM nº 110, de 11 de mayo)
Comunidad Valenciana	Decreto 72/2016, de 10 de junio, del Consell, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para vehículos que transportan personas con discapacidad que presentan movilidad reducida y se establecen las condiciones para su concesión ORDEN 2/2017, de 1 de junio, de la Vicepresidencia y Conselleria de Igualdad y Políticas Inclusivas, por la que se crea y regula el Registro Autonómico de Tarjetas de Estacionamiento para Personas con Movilidad Reducida de la Comunitat Valenciana. [2017/5002]
Extremadura	Decreto 135/2018, de 1 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas de accesibilidad universal en la edificación, espacios públicos urbanizados, espacios públicos naturales y el transporte en la Comunidad Autónoma de Extremadura Ley 11/2014, de 9 de diciembre, de accesibilidad universal de Extremadura
Galicia	Ley 10/2014 de 3 de diciembre de accesibilidad
La Rioja	Decreto 5/2018, de 16 de febrero, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad
Navarra	Ley Foral 12/2018, de 14 de junio, de Accesibilidad Universal.
País Vasco	Decreto 50/2016, de 22 de marzo, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad.

Región de Murcia	Decreto 4/2018, de 24 de enero, por el que se regula la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad en la región de Murcia para personas con discapacidad
------------------	---



COCEMFE

Confederación Española de Personas
con Discapacidad Física y Orgánica



VÍAS PÚBLICAS

1 Itinerarios peatonales accesibles

01 Esquema general

Los itinerarios peatonales accesibles se definen como aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas.

Especificaciones técnicas de diseño a considerar:

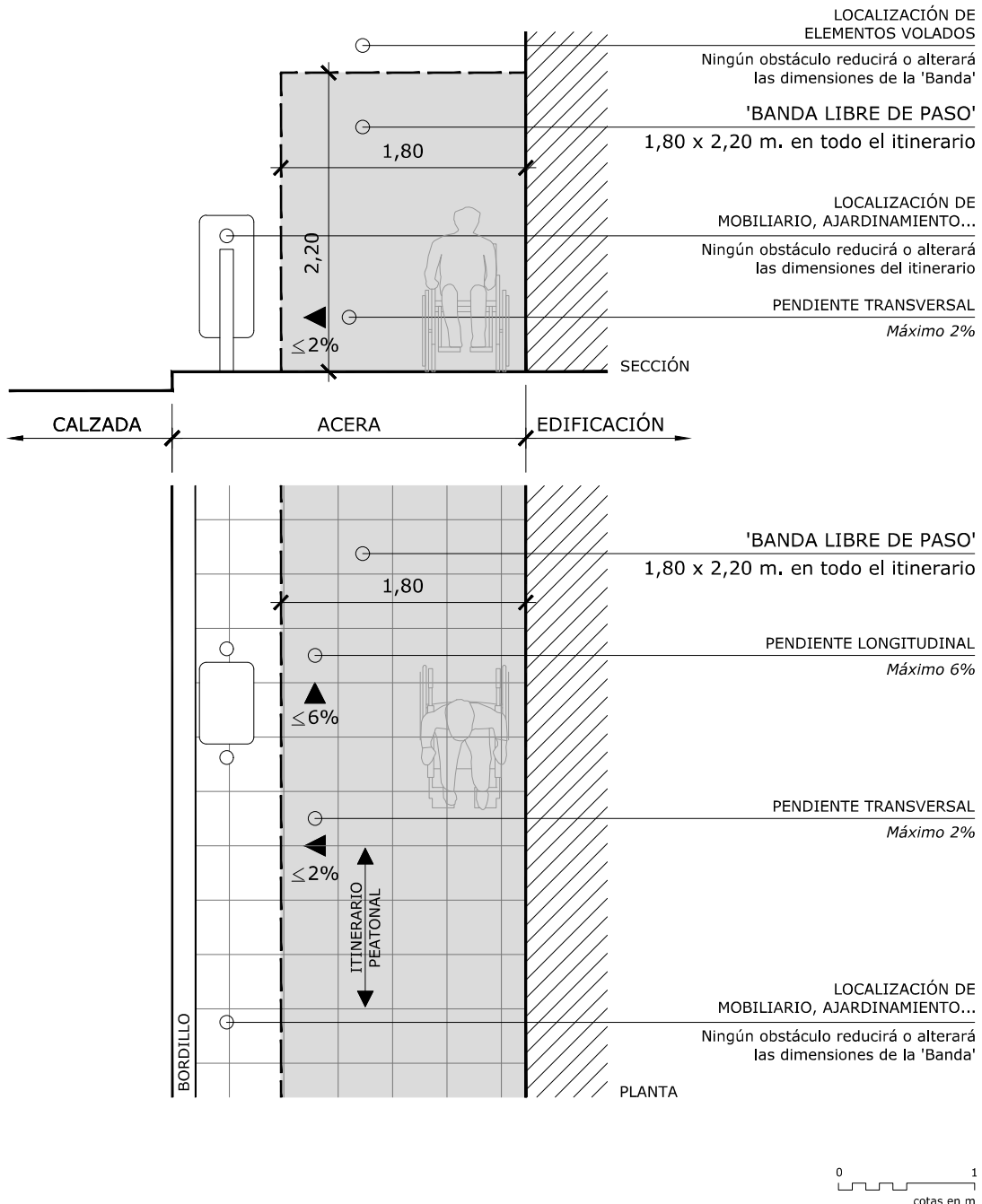
Discurrirá siempre adyacente a la fachada o referencia edificada a nivel del suelo.

Banda de paso mínima libre de ancho 1,80m y 2,20m de altura.

Pendientes máximas del 2% transversal y 6% longitudinal.

No presentará escalones aislados ni resaltes superiores a 4mm.

Iluminación adecuada al entorno y uniforme, evitando el deslumbramiento.



VÍAS PÚBLICAS

1 Itinerarios peatonales accesibles

02 Interacción con plazas y ajardinamientos

Cuando el itinerario peatonal carezca de dicha línea de fachada o referencia edificada (al discurrir junto a una plaza o espacio abierto) se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal de pavimento táctil indicador direccional de 40 cm de anchura comprendida en el itinerario peatonal.

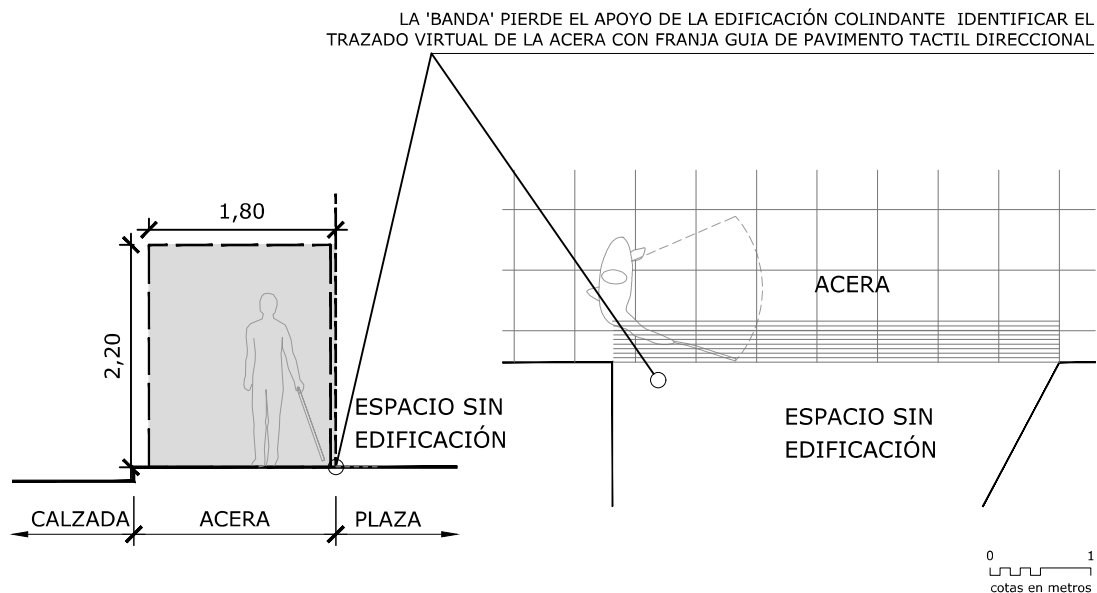
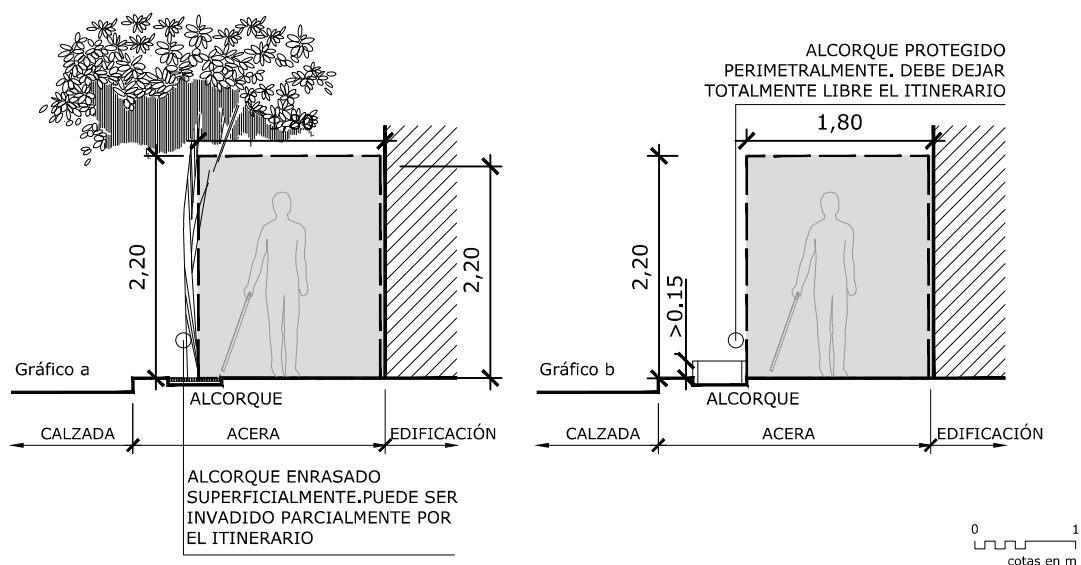


GRÁFICO IP03. ITINERARIO PERIMETRAL DE PLAZA

ITINERARIO PEATONAL

Los alcorques deben localizarse fuera de la "banda libre de paso" por lo que deberán permitir ancho de paso sin obstáculos en las aceras de 180cm (gráfico a).

los alcorques elevados deberán tener una altura mínima de 15 cm y situarse fuera del itinerario peatonal (grafico b)



VÍAS PÚBLICAS

3 Pavimentos y rejillas

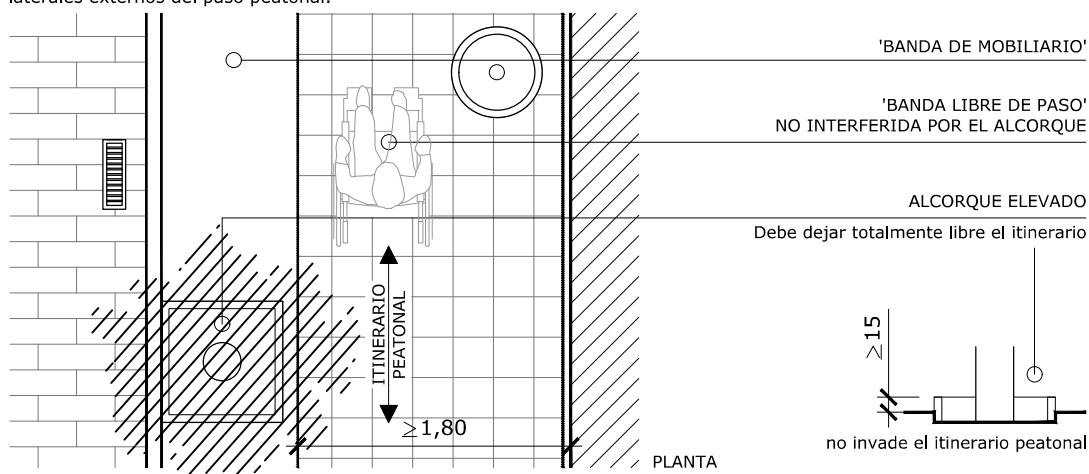
01 Diferenciación de circulaciones y alcorques

El pavimento de los itinerarios peatonales será duro y estable, sin piezas ni elementos sueltos, con independencia del sistema constructivo que, en todo caso, impedirá el movimiento de las mismas. Asimismo, no presentará cejas, resaltes, bordes o huecos superiores a 4 mm, que hagan posible el tropiezo de las personas, su textura será diferente de la de los pavimentos táctiles. Su resbaladicidad cumplirá con la exigencia del Documento Básico SUA.

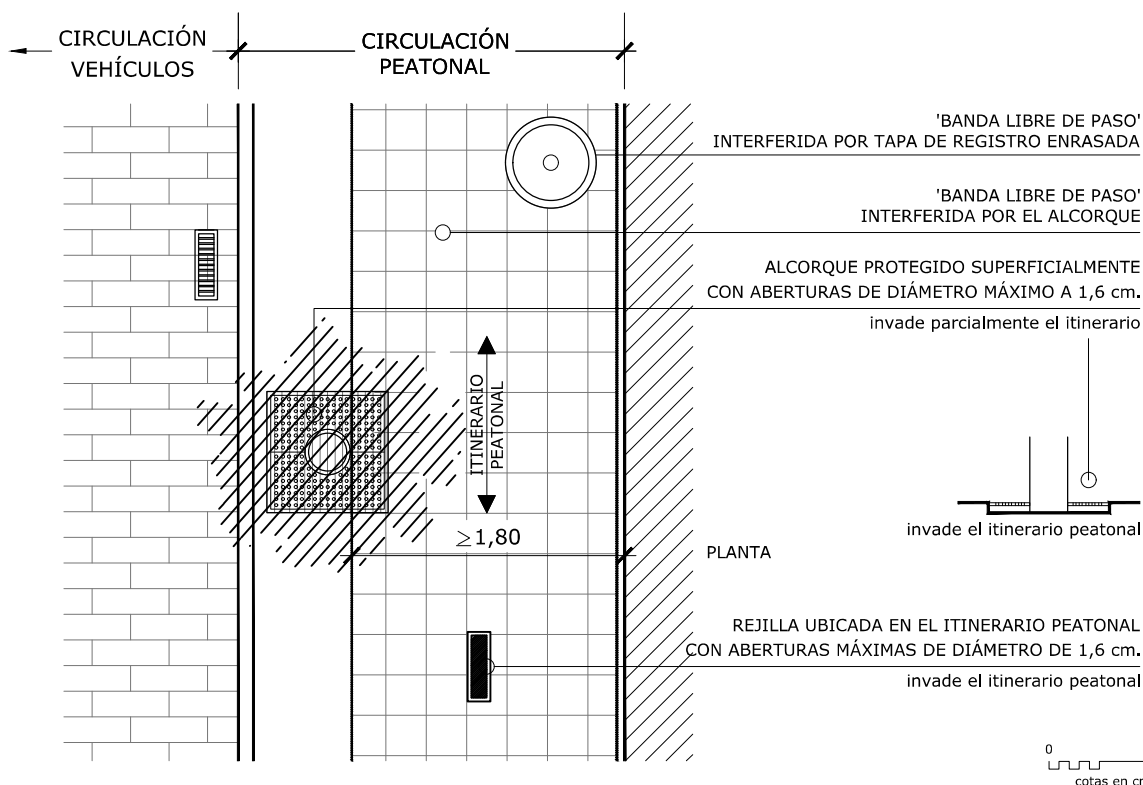
Criterios de colocación de rejillas, alcorques y tapas de instalación

1. Los que estén ubicados en áreas de uso peatonal se colocarán preferentemente sin invadir el itinerario peatonal accesible.
2. En el caso de contar con rejillas en el pavimento, éstas cumplirán las condiciones de accesibilidad, y por tanto, no dispondrán de aperturas superiores a 1,6 cm en ambos sentidos, colocándose en el caso de las rejillas de modo que el lado mayor de sus huecos quede orientado en dirección transversal al sentido de la marcha.
3. Se colocarán enrasadas con el pavimento.
4. Las superficies cara vista de las rejillas y tapas de instalación serán no deslizantes, en seco y en mojado.

Queda prohibida 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.



Un elemento de singular tratamiento a considerar al definir un itinerario peatonal es el alcorque que, excepcionalmente, podrá invadir en parte de su superficie la 'banda libre de paso' siempre que se encuentre protegido superficialmente y no ofrezca discontinuidad del pavimento



VÍAS PÚBLICAS

3 Pavimentos y rejillas

02 Interacción con plazas y ajardinamientos

Cuando el itinerario peatonal carezca de línea de fachada o referencia edificada (al discurrir junto a una plaza o espacio abierto) se facilitará la orientación y el encaminamiento mediante una franja-guía de pavimento táctil indicador direccional de 40 cm de anchura comprendida en el itinerario peatonal accesible, como se puede observar en el gráfico.

Criterios de diseño de rejillas, alcorques y tapas de instalación

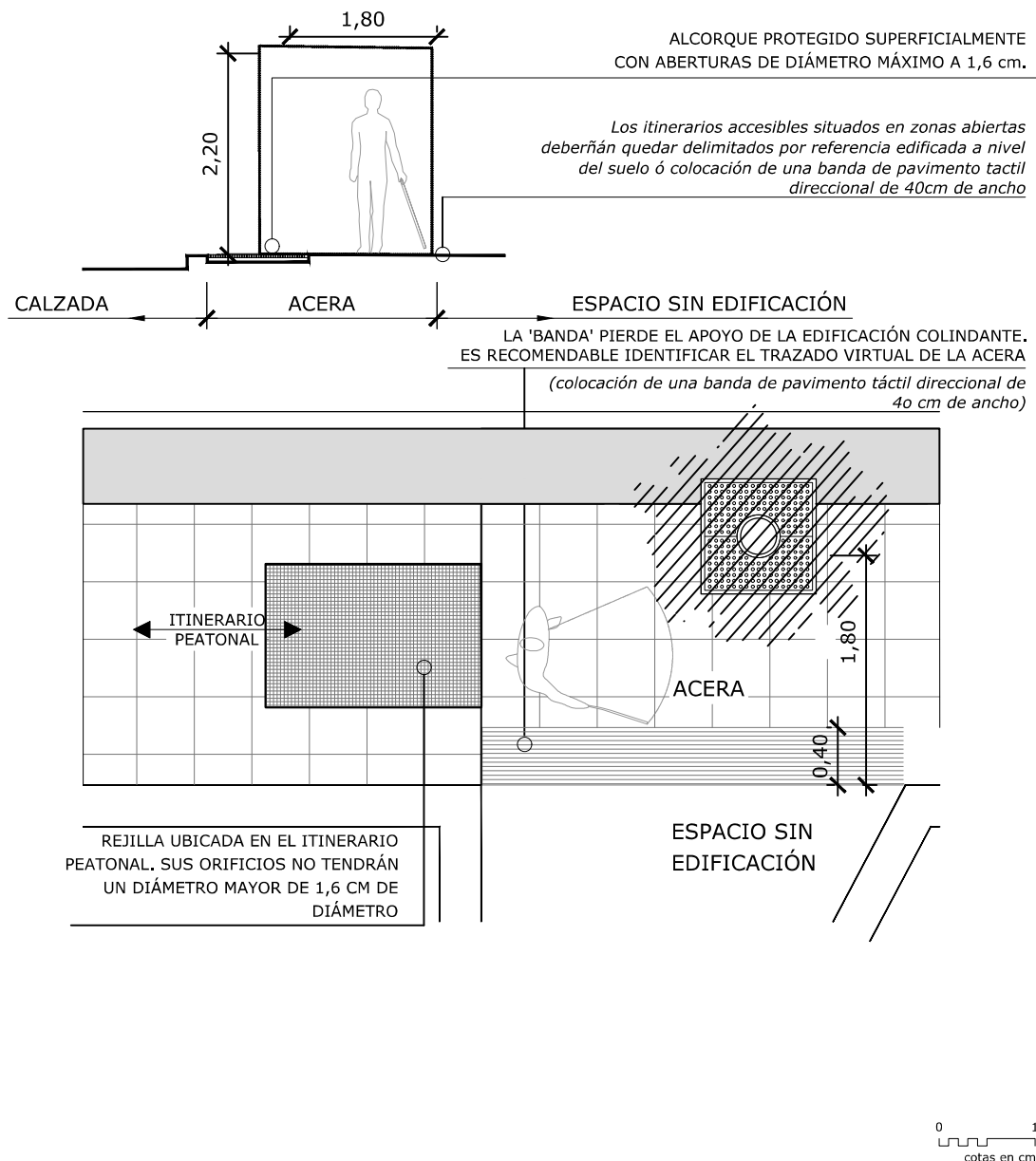
1. Si están **ubicadas en itinerario peatonal**:

Sus aberturas tendrán una dimensión que permita la inscripción de un círculo de diámetro máximo de 1,6 cm.

Si el enrejado está formado por vacíos longitudinales, estos se orientarán en sentido transversal a la dirección de la marcha

2. Si están **ubicadas en la calzada**:

Sus aberturas tendrán una dimensión que permita inscribir un círculo de diámetro máximo de 2,5 cm.



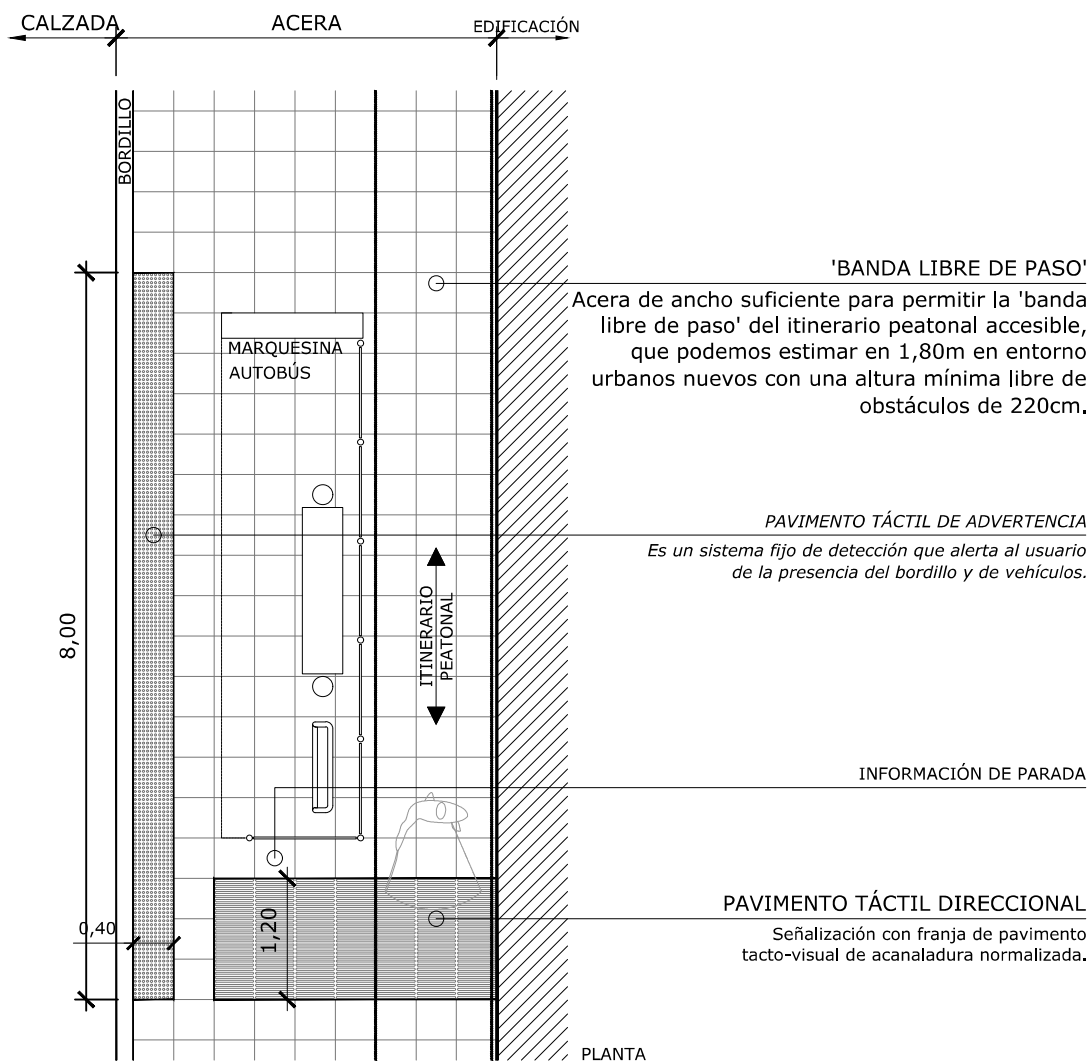
VÍAS PÚBLICAS

3 Pavimentos y rejillas

03 Encuentro con otros modos de transporte

La localización de marquesinas de autobús, taxi, bocas de metro o cualquier otro elemento relacionado con los medios de transporte, deberá ser convenientemente señalado a través de una 'banda de dirección' que cruzará el itinerario peatonal. Dicha banda se situará preferiblemente al final de la marquesina, vinculada a la propia indicación de parada.

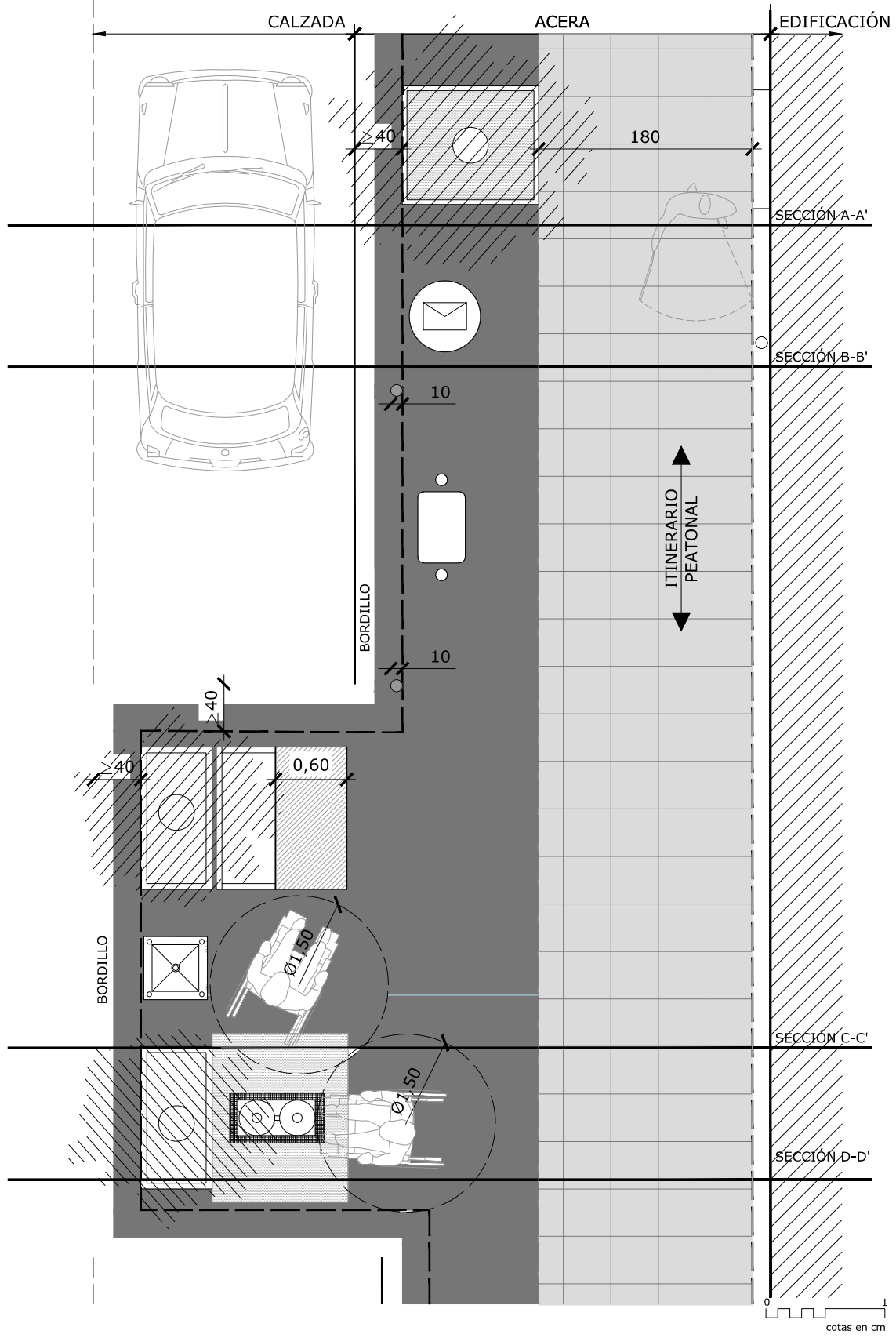
Gráfico basado en las recomendaciones establecidas por la Comisión Técnica de Accesibilidad en Urbanismo y Edificación del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid (ver conceptos ampliados en el Gráfico 402 y 403)



0 1
cotas en cm

VÍAS PÚBLICAS
4 Mobiliario y equipamientos
 01 Esquema general

El itinerario peatonal será de 180 cm. con carácter general



VÍAS PÚBLICAS

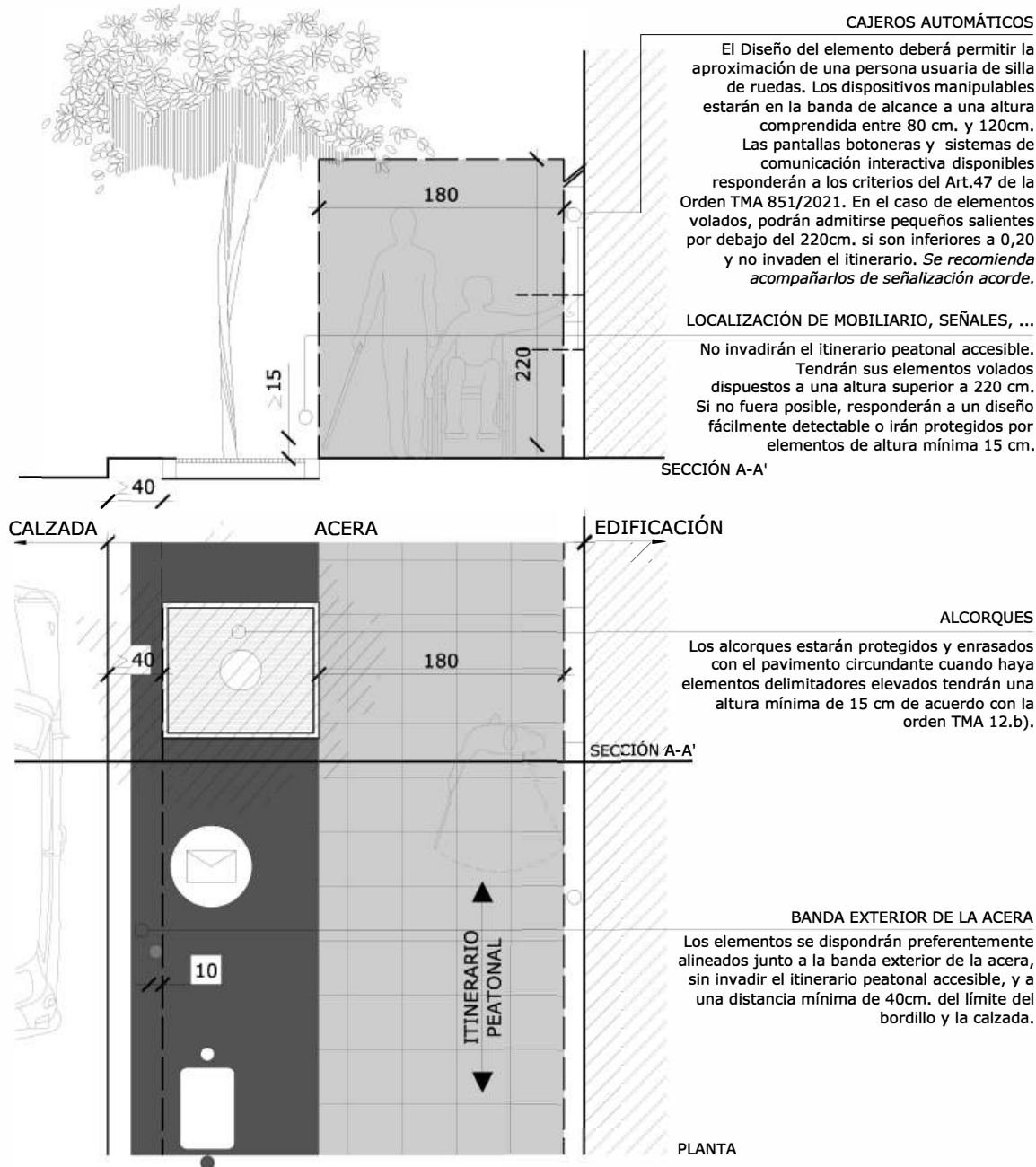
4 Mobiliario y equipamientos

02 Ejemplos. Alcorques y cajeros automáticos

Se entiende por mobiliario urbano el conjunto de elementos existentes en los espacios públicos urbanizados, cuya modificación o traslado no requiere 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 lo siguiente:

1. Su instalación en áreas de uso peatonal no invadirá el itinerario peatonal accesible.
2. Se dispondrán preferentemente alineados junto a la banda exterior de la acera, y a una distancia mínima de 40cm. del límite del bordillo y la calzada
3. Su diseño deberá asegurar su detección a una altura mínima de 15cm. medidos desde el nivel del suelo.
4. Los elementos no presentarán salientes de más de 10cm. y no presentarán cantos vivos. Todos aquellos adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura mínima de 220cm.



VÍAS PÚBLICAS

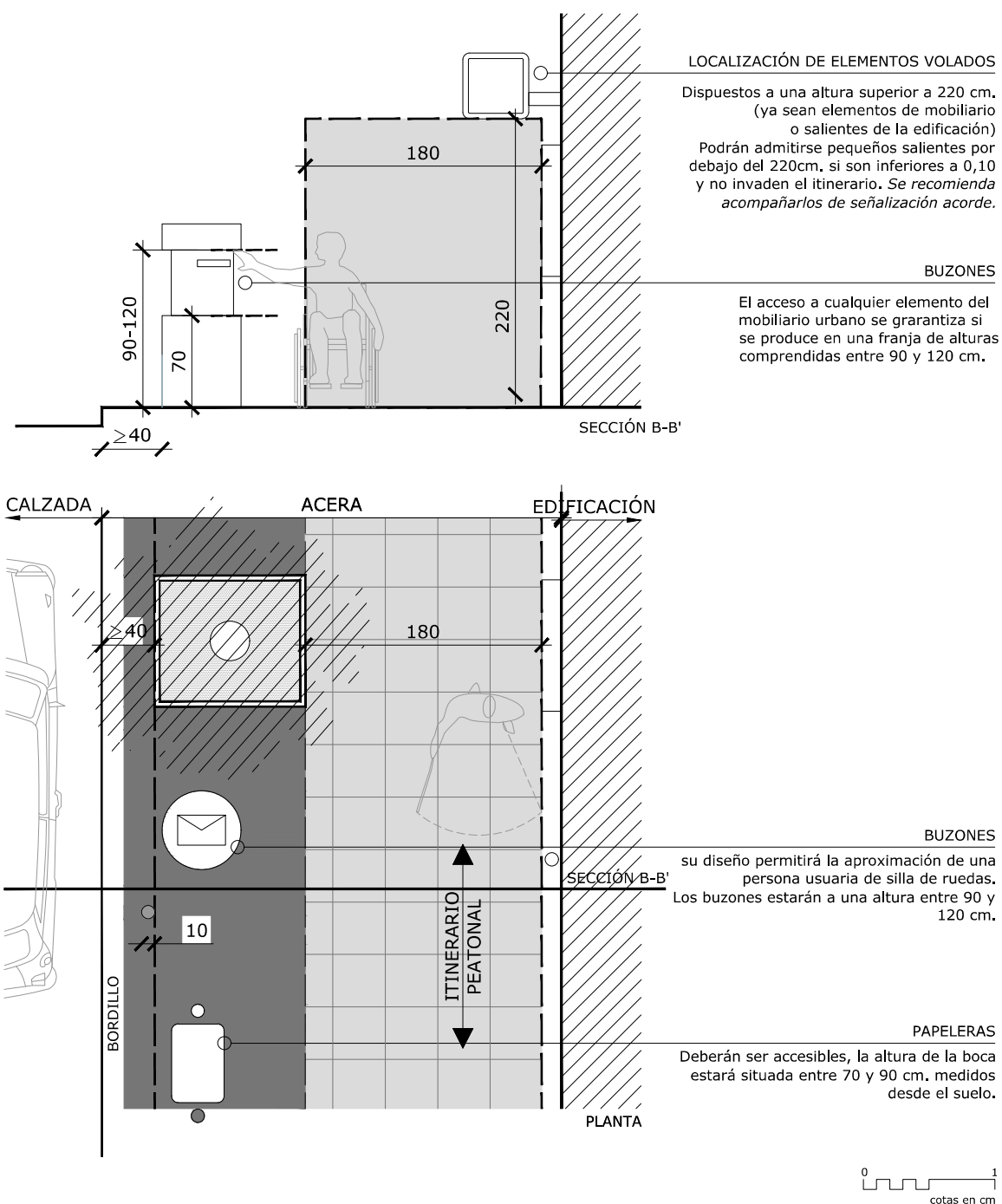
4 Mobiliario y equipamientos

03 Ejemplos. Buzón y señales con voladizo

En la línea de lo expresado para los elementos de señalización verticales, se establecen como criterios generales en el diseño y disposición del mobiliario urbano las siguientes premisas:

Ni la ubicación, ni las dimensiones ni su material han de suponer obstáculo alguno para las personas.

Dejarán siempre una altura libre mínima de 220 cm. Podrán admitirse pequeños salientes por debajo del 220cm, si son inferiores a 10 cm, y no invaden el itinerario peatonal.



VÍAS PÚBLICAS

4 Mobiliario y equipamientos

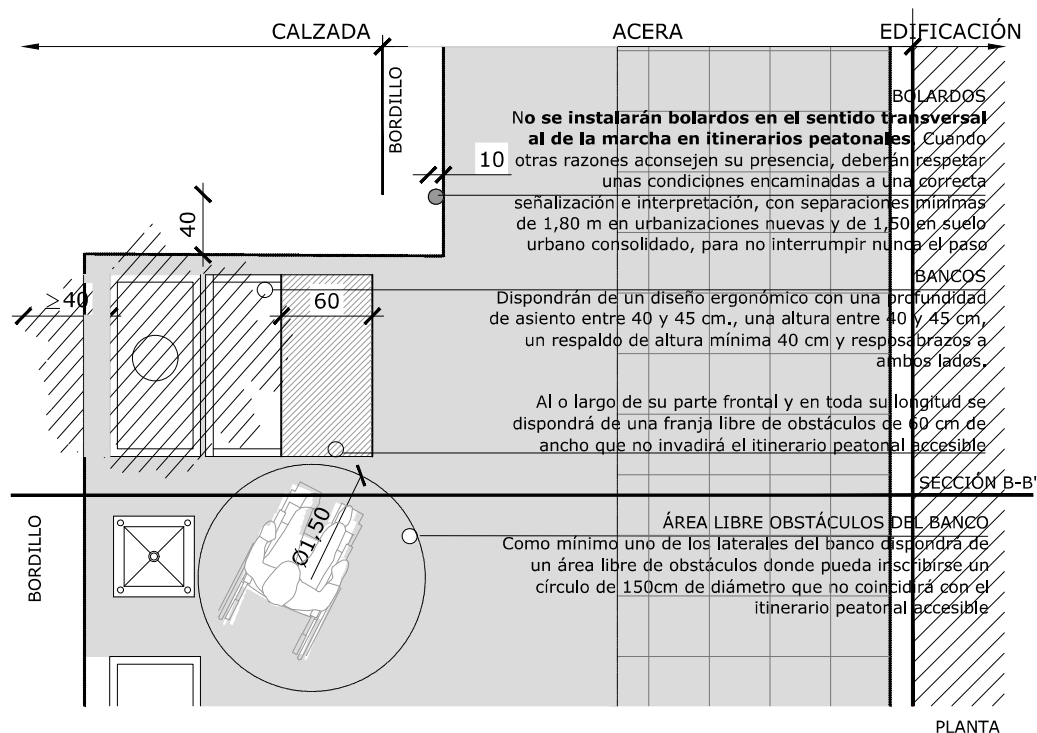
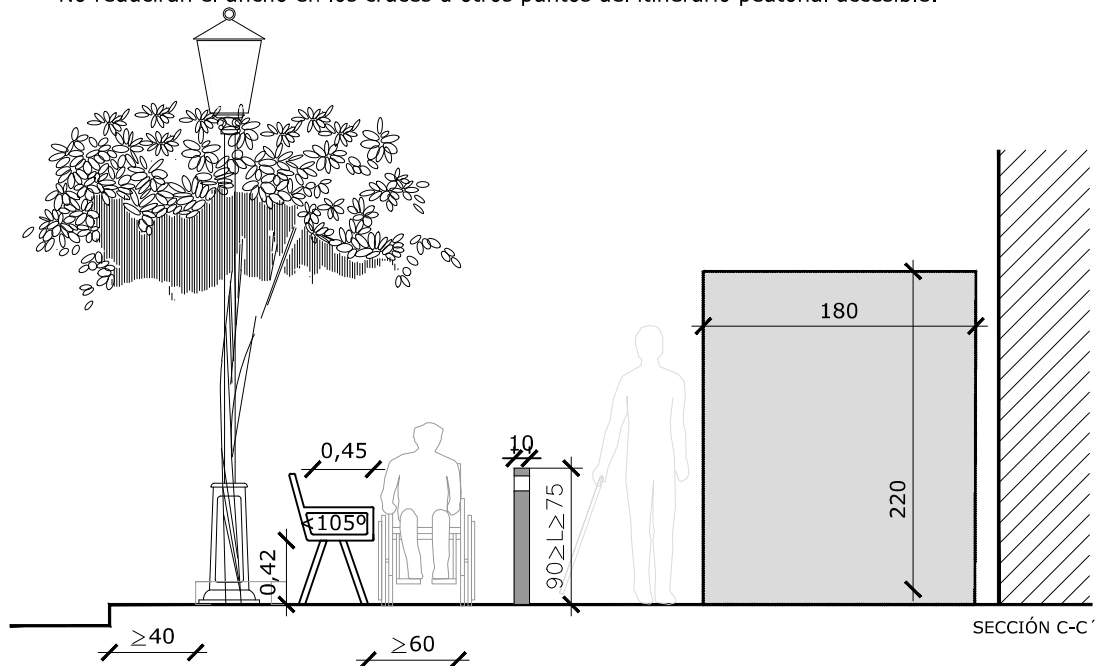
04 Ejemplos. Bancos y bolardos

Los bancos dispondrán de un diseño ergonómico con una profundidad de asiento entre 40 cm. y 45cm. y altura entre 40 cm. y 45 cm. un respaldo a una altura mínima de 40 cm. y reposabrazos a ambos lados.

Los bolardos tendrán una altura entre 75 y 90 cm., y un diámetro mínimo de 10 cm. Serán de color que contraste con el pavimento en toda la pieza o como mínimo en su tramo superior, asegurando su visibilidad nocturna.

En ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible.

No reducirán el ancho en los cruces u otros puntos del itinerario peatonal accesible.

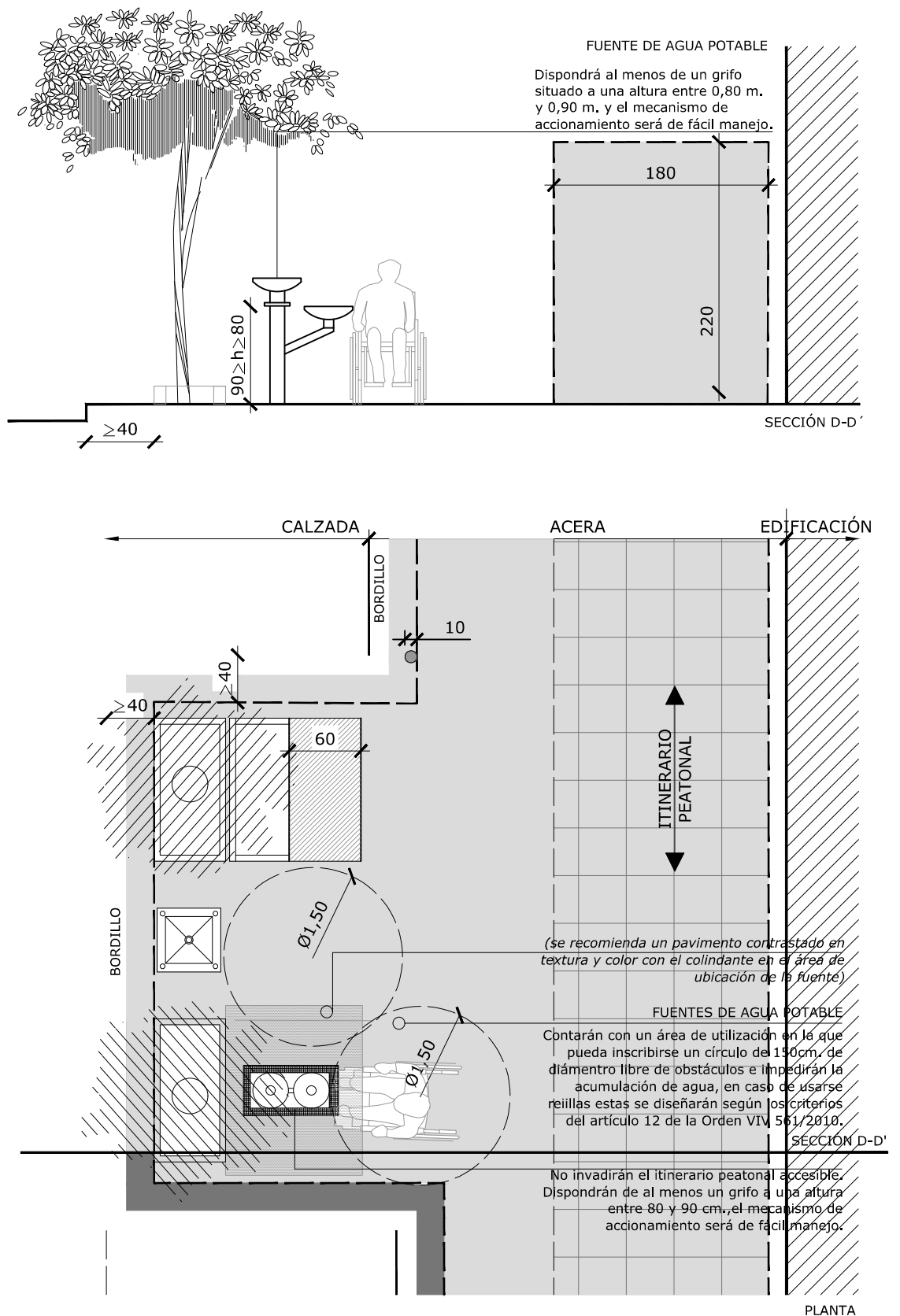


0 1
cotas en cm

VÍAS PÚBLICAS

4 Mobiliario y equipamientos

05 Ejemplos. Fuentes de agua potable



VÍAS PÚBLICAS

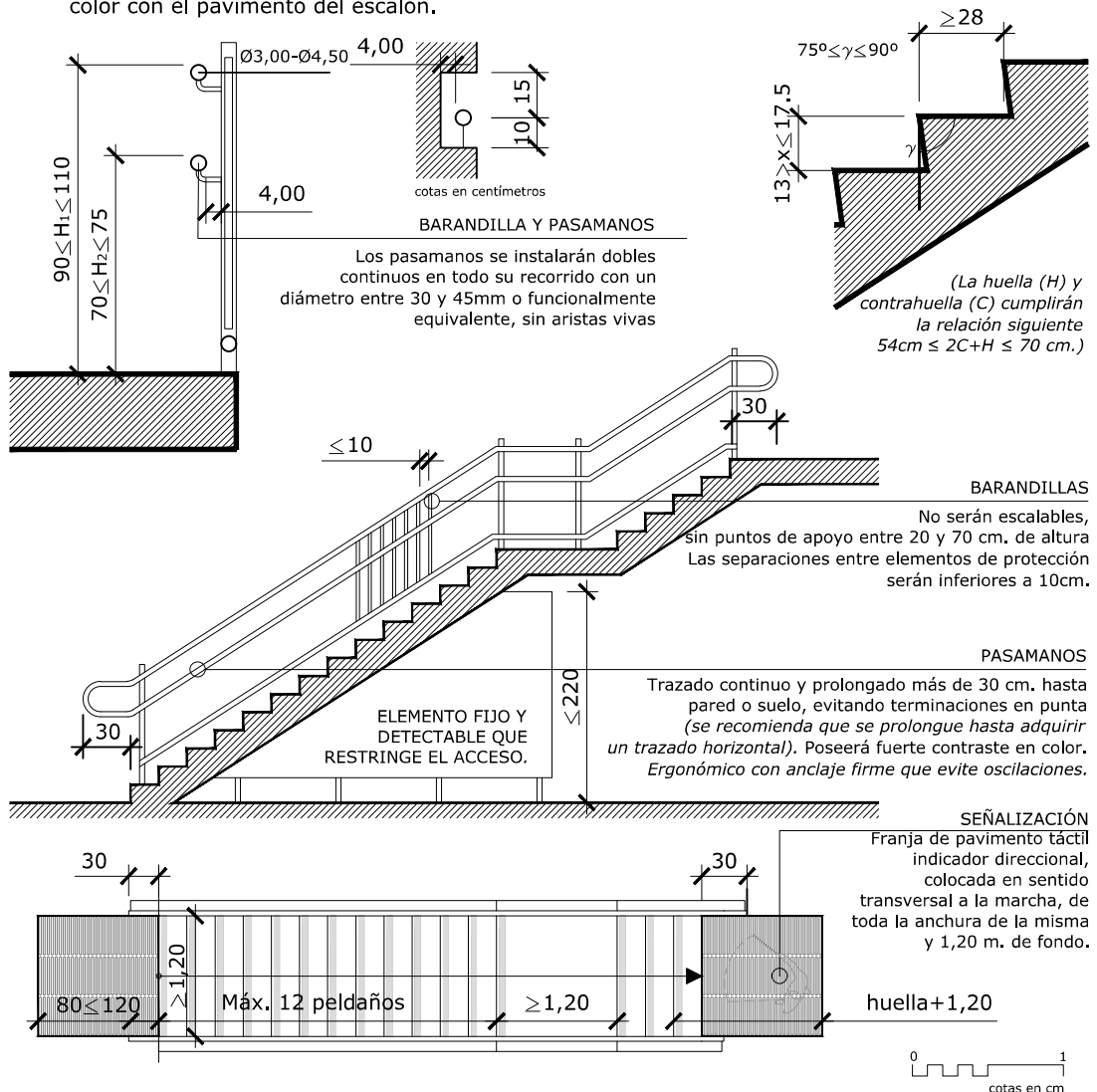
6 Escaleras

01 Esquema general

Las escaleras han de cumplir una serie de parámetros que permitan su uso sin dificultades al mayor número de personas. Las escaleras que sirvan de alternativa de paso a una rampa situada en un itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.

Las características que cumplirán son:

1. Anchura mínima libre de paso de 120 cm. libre de obstáculos.
2. El pavimento será duro, estable, antideslizante en seco y mojado, sin piezas sueltas.
3. Contrahuella de dimensiones min. 13 cm. sin bocel; huella, de min. 28 cm. guardando la relación $54\text{cm} < 2C+H < 70\text{cm}$.
Tramos no compensados ni superiores a 12 peldaños ni inferiores a 3 peldaños.
El borde exterior de cada huella estará señalizado en toda su longitud con una franja 5 cm. a 3 cm. del borde contrastada cromáticamente, antideslizante y enrasada.
4. Mesetas de 120 cm. de profundidad mínima y de ancho el de la escalera.
5. Se indicará la presencia de la escalera con una franja de pavimento táctil indicadora direccional, colocada en sentido transversal a la marcha, de toda la anchura de la misma y 120 cm. de fondo.
6. Se evitará el uso de los espacios bajo escaleras inferiores a 220 cm de altura
7. Dispondrá de pasamanos dobles a ambos lados, continuos en todo su recorrido que se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. a una altura comprendida entre 90 y 110 cm. el superior, y entre 70 y 75 cm. el inferior. En anchos superiores a 4,00 m. tendrá pasamanos doble central. En caso de existir desniveles laterales superiores a 55cm, se dispondrán barandillas de protección de al menos 90cm de altura
8. Contará con iluminación adecuada al entorno y uniforme, evitando los deslumbramientos en todo su recorrido. Se evitarán las zonas oscuras.
9. Cada escalón se señalará 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.



VÍAS PÚBLICAS

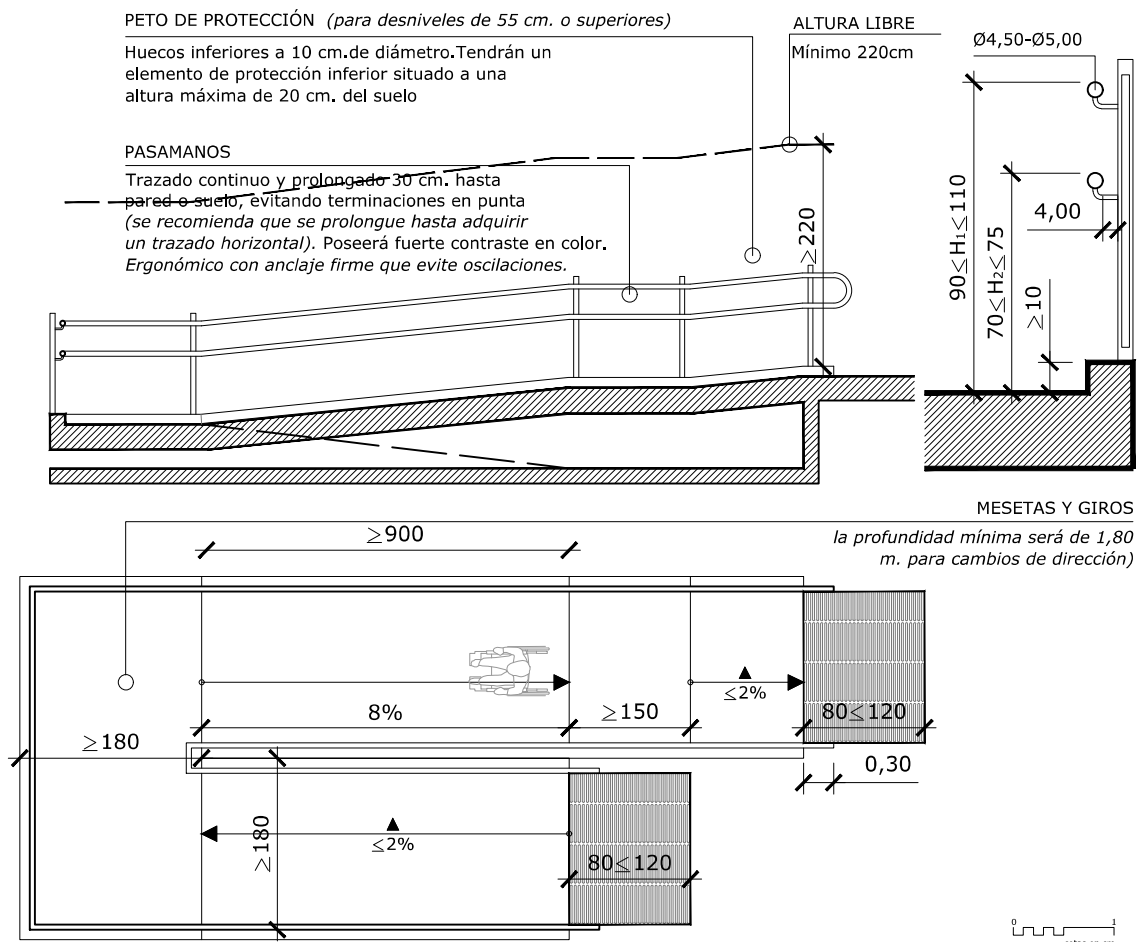
7 Rampas

01 Esquema general

En un itinerario peatonal accesible se consideran rampas los planos inclinados que disponen de una pendiente superior al 6%.

Deben cumplir las siguientes características:

1. Anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 9 m entre mesetas.
2. Adecuará su pendiente longitudinal a la longitud de los tramos:
Longitud $\leq 3,00$ m. - Pendiente máxima $\leq 10\%$.
 $3,00$ m. \leq Longitud $\leq 9,00$ m. - Pendiente máxima $\leq 8\%$.
3. La pendiente transversal máxima será del 2%.
4. Los rellanos situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que ésta, y una profundidad mínima (L) de:
L = 1,50 m. si hay Directriz recta
L = 1,80 m. si hay Cambio de dirección
5. 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.
6. Se señalarán los extremos de la rampa mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional, colocada en sentido transversal a la marcha, de toda la anchura de la misma y 1,20 m. de fondo.
7. El pavimento será duro, estable, antideslizante en seco y en mojado, sin piezas y elementos sueltos.
8. Se evitará el posible uso de los espacios bajo rampa inferiores a 2,20 m. de altura con la presencia de cerramiento.
9. Dispondrá de pasamanos dobles a ambos lados, continuos en todo su recorrido que se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo, a una altura comprendida entre 90 y 110 cm. el superior, y entre 70 y 75 cm. el inferior. En anchos superiores a 4,00 m. tendrá pasamanos doble central. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos.
10. Contará con iluminación adecuada al entorno evitando los deslumbramientos en todo su recorrido y se evitarán las zonas oscuras.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

01 Relación entre acera y calzada (I)

El **cruce peatonal** constituye el espacio de intersección entre el flujo de peatones y la circulación de vehículos. Se trata por tanto de un punto de posible conflicto en el que es preciso asegurar:

- **PRIORIDAD** del tráfico peatonal frente al rodado durante su uso.
- **DETECCIÓN Y CORRECTA INTERPRETACIÓN** por parte del peatón de la existencia de un punto de cruce de la calzada y del itinerario a seguir tras su uso.
- **SEGURIDAD** del peatón, informando al conductor de la posible presencia de peatones en la calzada mediante la adecuada señalización horizontal y vertical.

Paso de peatones

Espacio de la calzada ocupado alternativamente por vehículos o peatones. Este zona debe contar con señalización vertical (preferentemente mediante semáforos con sus consiguientes señales luminosas y acústicas) y marcas viales horizontales (Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización, en adelante NECOU).

Zona de cruce

Zona de la acera en la que el peatón o bien se dispone a emplear el paso de peatones para cruzar la calzada o termina su itinerario de cruce y regresa de la calzada.

En este espacio es necesario resolver dos aspectos:

- Desnivel entre acera y calzada que, de existir, debe garantizar un itinerario accesible de cruce.
- Señalización sobre el espacio peatonal, que garantice la detección y correcta interpretación de la situación, tanto al iniciar el cruce de la calzada como a su finalización.

RELACIÓN ENTRE ACERA Y CALZADA A DISTINTO NIVEL FORMACIÓN DE VADOS DE PEATONES

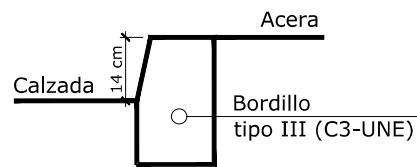
Cuando la acera y calzada se encuentran a distinto nivel una solución posible es generar un plano inclinado (vado de peatones) que permita al usuario disponer de un itinerario accesible hasta la calzada.

En Madrid el desnivel estándar a salvar mediante vado es de 14cm, por lo que este tipo de situaciones puede resolverse:

1.- En aceras de ancho mayor o igual a 2,60m* se recurrirá a un vado de tres planos inclinados de pendientes adecuadas, empleando para ello los bordillos normalizados tipo IX-A, IX-B y IX-C de la NECOU.

2.- En aceras de ancho inferior a 2,60m* se ejecutará un vado de dos planos, bajando por completo la acera en ese tramo a la cota de la calzada.

*Nota: El ancho de acera para un vado de 3 planos en espacios urbanos de nueva construcción será $\geq 3,20m$



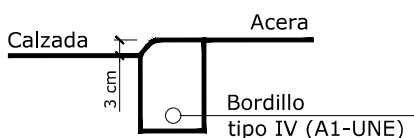
Esquema Acera-Calzada a distinto nivel

RELACIÓN ENTRE ACERA Y CALZADA EN PLATAFORMAS COMPARTIDAS O SEMICOMPARTIDAS

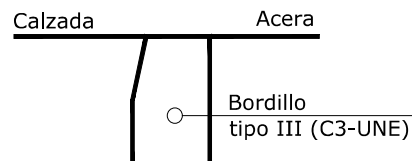
En este caso el desnivel máximo entre las plataforma de acera y calzada es de 3 cm., bien por un diseño de plataforma compartida o por el uso de pasos de peatones elevados.

En estos casos no es necesaria la formación de un vado de peatones (rebaje en la acera), centrándose la atención en una correcta señalización del cruce y su entorno.

El empleo de paso de peatones elevados implica la construcción de rampas en la calzada que deberán cumplir las condiciones estipuladas por el Consorcio de Transportes de Madrid, con especial atención a sus pendientes en aquellas vías por las que circulen autobuses.



Esquema Acera-Calzada con desnivel de 3cm



Esquema Acera-Calzada enrasado

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

02 Relación entre acera y calzada (II)

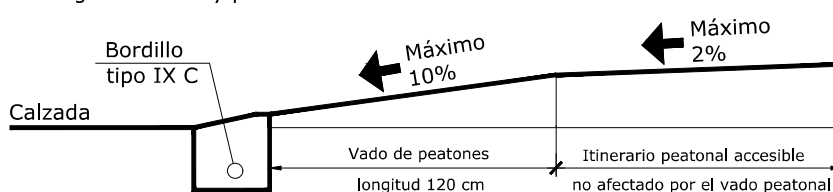
EMPLEO DE BORDILLOS SEGÚN NORMALIZACIÓN DE ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS 2002

Para la construcción de los vados de peatones, tanto en su tipología de 2 como de 3 planos inclinados, se empleará, los bordillos tipo IX-A, IX-B y IX-C de la NECOU.

PENDIENTE DE LOS PLANOS DE FORMACIÓN DEL VADO

Las **pendientes longitudinales máxima será del 10%** para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 3,00 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.

Para un desnivel estándar de 14cm entre acera y calzada se considera suficiente un plano inclinado central de longitud 120cm y pendiente 10%.



USO DE PAVIMENTOS TACTO - VISUALES

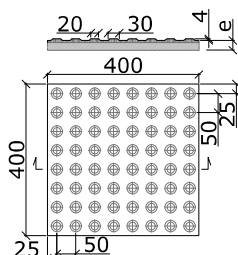
Para la correcta detección e interpretación por parte del peatón de la existencia de un punto de cruce de la calzada y del itinerario a seguir tras su uso, se emplearán pavimentos tacto-visuales:

- Con **alto contraste cromático** con su entorno
- Con texturas de **geometría normalizada**

Las dos tipologías de pavimentos a emplear en la detección y señalización de un vado de peatones son:

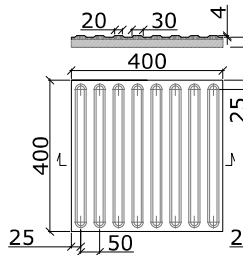
Pavimento tacto-visual tipo "Botones"

TIPO VI 40x40 cm

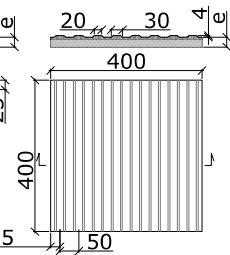


Pavimento tacto-visual tipo "Acanaladura"

TIPO VIIa 40x40 cm



TIPO VIIb 40x40 cm



MATERIALES:

Baldosa hidráulica:

① Capa de base.

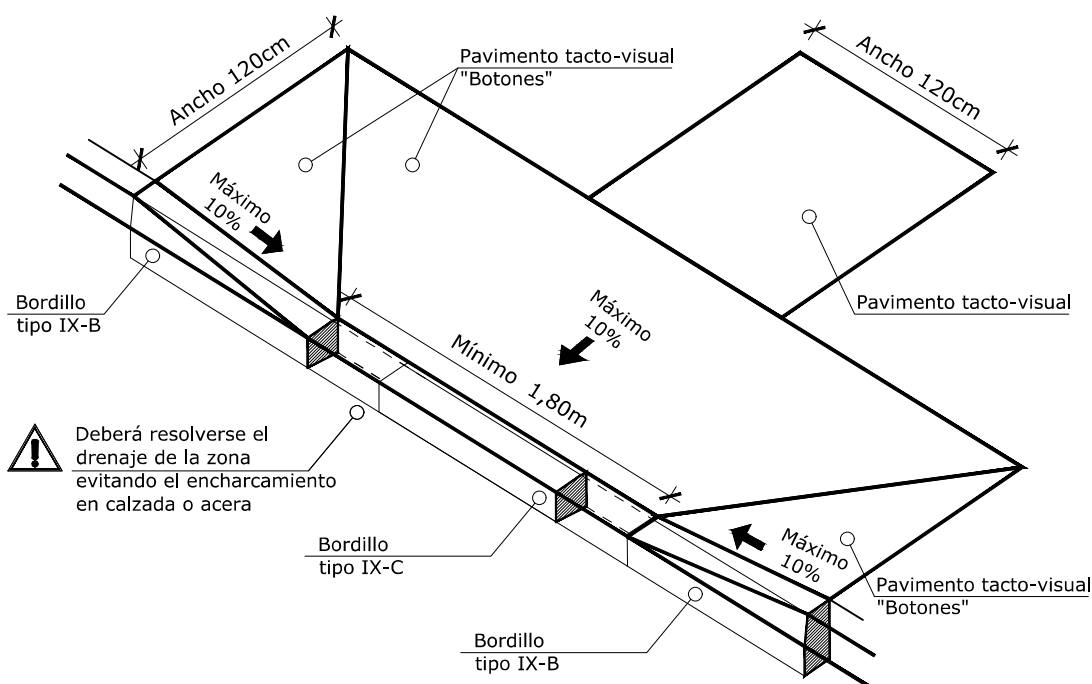
② Capa de huella o rodadura.

e = mismo espesor que las baldosas del solado.

COLOCACIÓN:

Sobre capa de mortero industrial M-5 de espesor máximo 2cm y relleno de juntas con lechada de cemento y limpieza posterior de lechada sobrante.

ESQUEMA DE FORMACIÓN DE VADO DE PEATONES DE TRES PLANOS



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

03 Señalización tacto-visual. Esquema general

El cruce entre el itinerario peatonal y la calzada es un punto de especial atención en el que debe garantizarse la correcta detección y señalización de **4 elementos**,

Sobre la calzada:

1. PASO DE PEATONES. Zona de intersección entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, es decir, la parte del itinerario peatonal que cruza la calzada de vehículos.

Sobre la acera:

2. BANDA DE APROXIMACIÓN. Zona de la acera cercana al paso de peatones que en función del desnivel con la calzada podrá disponer de un vado de planos inclinados.

3. BANDA DE DIRECCIÓN. Banda de pavimento táctil que establece el eje o dirección de cruce entre ambos lados de la acera.

4. BANDA DE DETECCIÓN. Sus funciones son:

- Indicar en la acera la presencia del paso de peatones y encaminar al usuario el punto de cruce.
- Garantizar que el usuario, tras el uso del paso de peatones, retorna a la acera en condiciones de seguridad, dirigiendo bien hasta línea de fachada o a un itinerario peatonal accesible.

SEÑALIZACIÓN DE CADA ELEMENTO:

1. PASO DE PEATONES

2. BANDA DE APROXIMACIÓN

Banda de pavimento tacto-visual normalizado del tipo "botones" indicador de la proximidad del paso de peatones.

3. BANDA DE DIRECCIÓN

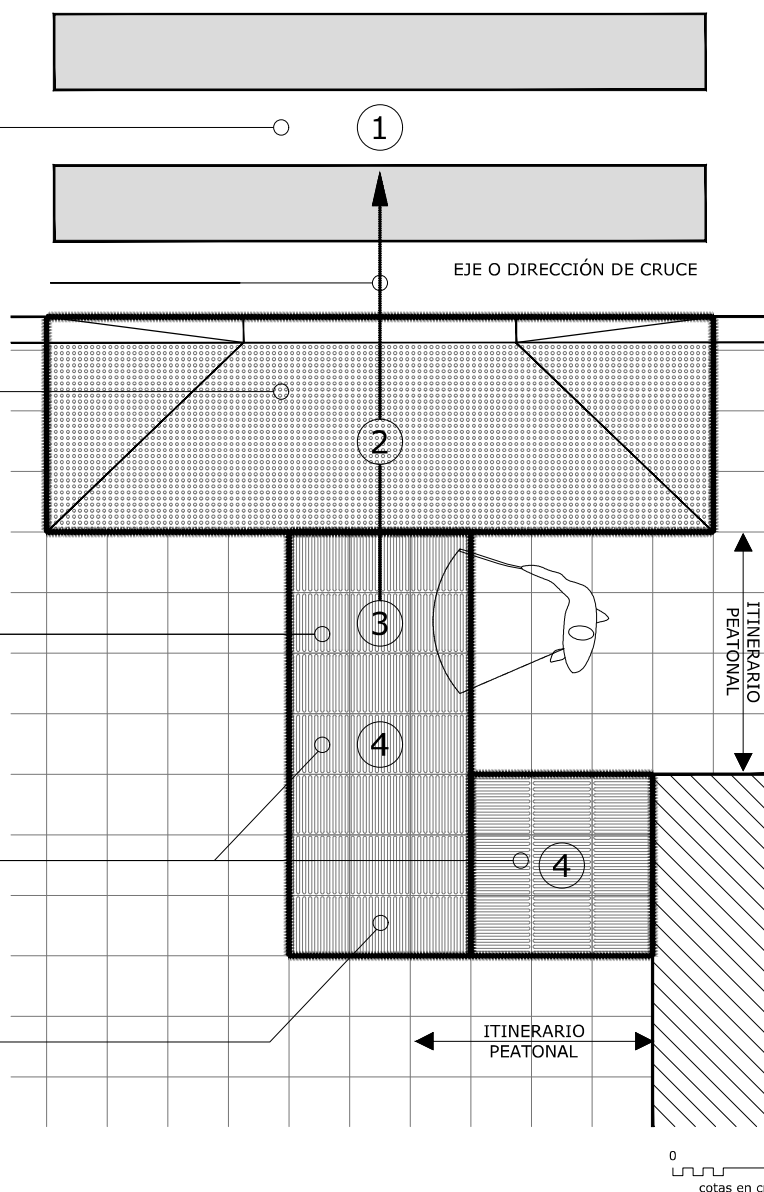
Banda de pavimento tacto-visual normalizado del tipo "acanaladura" que establece el eje o dirección de cruce del paso de peatones.

4. BANDA DE DETECCIÓN

Banda de pavimento tacto-visual normalizado del tipo "acanaladura" que permite detectar la presencia del paso de peatones y encaminar a una zona de seguridad tras su uso.

PUNTO DE CAMBIO DE DIRECCIÓN

En ocasiones es necesaria una pieza intermedia entre bandas de detección con distintas direcciones que puede recibir un tratamiento de pavimento distinto cuando sirve de unión a distintas bandas de detección (ver fichas de alternativas de composición)



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

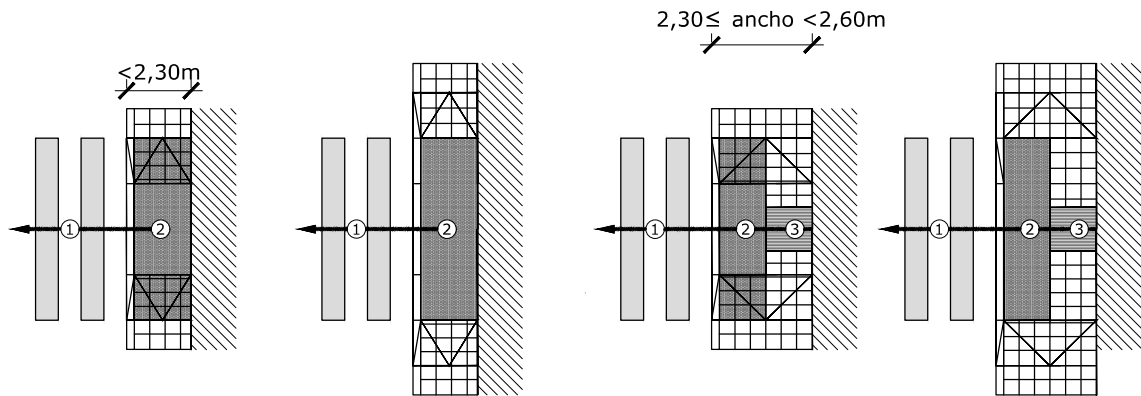
1 Vados y pasos de peatones

04 Señalización tacto-visual. Alternativas de composición(I)

Los pavimentos en pasos y vados de peatones se integran en cuatro elementos:

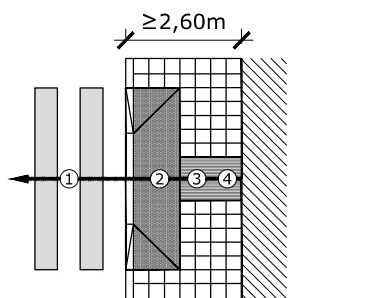
1. PASO DE PEATONES
2. BANDA DE APROXIMACIÓN
3. BANDA DE DIRECCIÓN
4. BANDA DE DETECCIÓN

El desnivel entre acera y calzada, así como la posición de cada una de las bandas de pavimento definen una amplia gama de esquemas posibles que deberán adaptarse a las necesidades de los peatones y la configuración de los viales en cada caso particular.

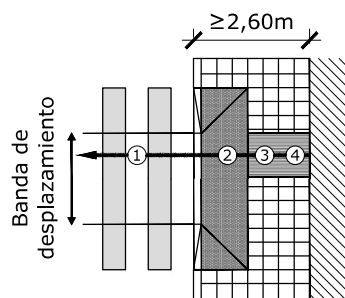


**VADO DE PEATONES
ACERAS INFERIORES A 2,30m**

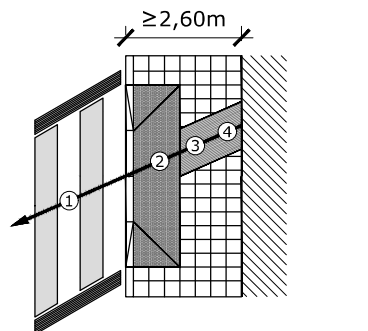
**VADO DE PEATONES
ACERAS ANCHO ENTRE 2,30 Y 2,60m**



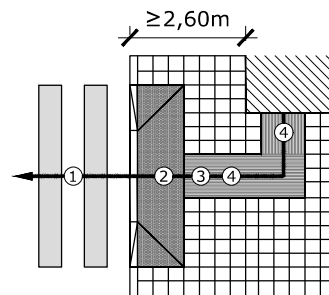
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DIRECCIÓN CENTRADA**



**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DIRECCIÓN DESCENTRADA**



**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DIRECCIÓN OBLICUA**



**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DETECCIÓN A 90°**

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

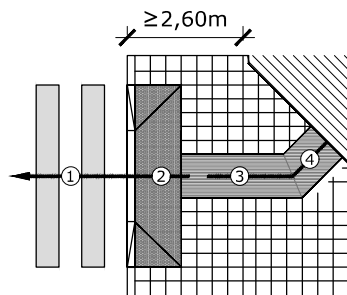
1 Vados y pasos de peatones

05 Señalización tacto-visual. Alternativas de composición(II)

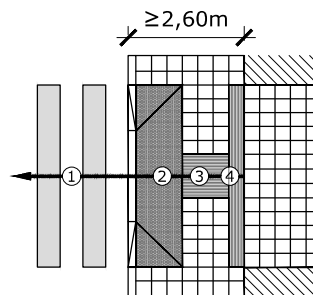
Los pavimentos en pasos y vados de peatones se integran en cuatro elementos:

1. PASO DE PEATONES
2. BANDA DE APROXIMACIÓN
3. BANDA DE DIRECCIÓN
4. BANDA DE DETECCIÓN

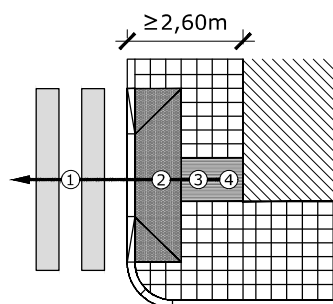
El desnivel entre acera y calzada, así como la posición de cada una de las bandas de pavimento definen una amplia gama de esquemas posibles que deberán adaptarse a las necesidades de los peatones y la configuración de los viales en cada caso particular.



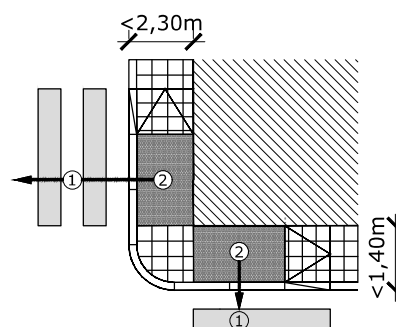
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DETECCIÓN EN ANGULO**



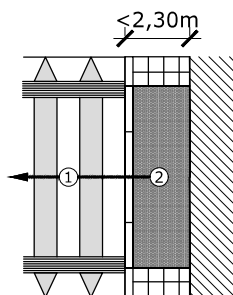
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
BANDA DE DIRECCIÓN SIN APOYO EN FACHADA**



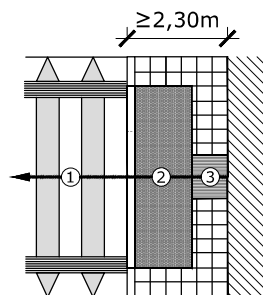
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
DISPOSICIÓN EN CURVA**



**VADO DE PEATONES
ACERAS INFERIORES A 2,30m
DISPOSICIÓN EN CURVA**



**PASO DE PEATONES ELEVADO
ACERAS INFERIORES A 2,30m**



**PASO DE PEATONES ELEVADO
ACERAS DE AL MENOS 2,30m**

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

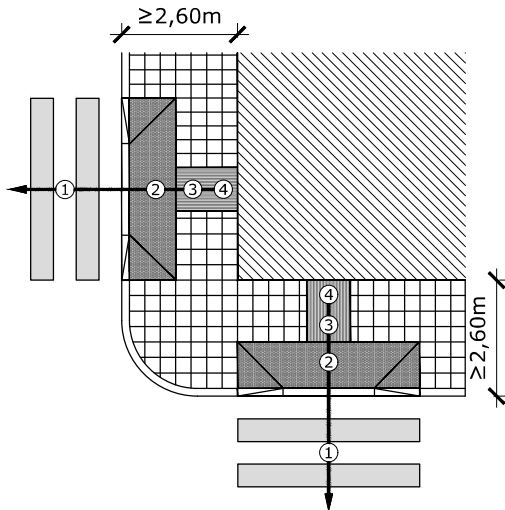
1 Vados y pasos de peatones

06 Señalización tacto-visual. Alternativas de composición(III)

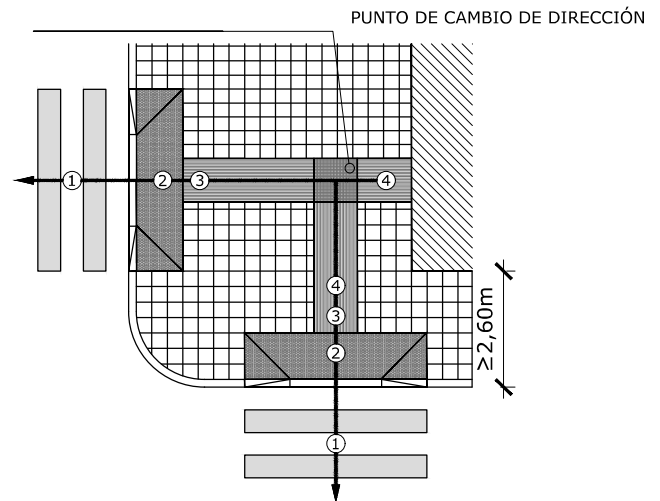
Los pavimentos en pasos y vados de peatones se integran en cuatro elementos:

1. PASO DE PEATONES
2. BANDA DE APROXIMACIÓN
3. BANDA DE DIRECCIÓN
4. BANDA DE DETECCIÓN

El desnivel entre acera y calzada, así como la posición de cada una de las bandas de pavimento definen una amplia gama de esquemas posibles que deberán adaptarse a las necesidades de los peatones y la configuración de los viales en cada caso particular.



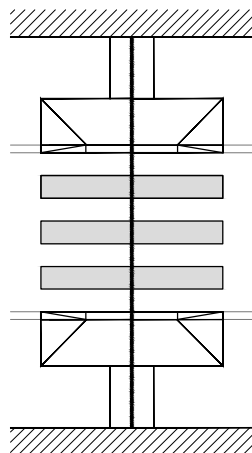
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
ENCUENTRO DE CALLES (I)**



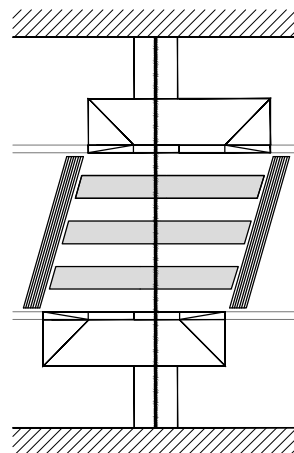
**VADO DE PEATONES
ACERAS DE AL MENOS 2,60m
ENCUENTRO DE CALLES (II)**

RELACIÓN ENTRE VADOS A AMBOS LADOS DEL MISMO VIAL

EJE PERPENDICULAR AL VIAL



CON DESFASE ENTRE VADOS



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

07 Vado de peatones a distinto nivel. Rebaje competo de acera

Tipología de vado de peatones en **aceras estrechas, inferiores a 2,60m de ancho en espacios urbanos consolidados y de menos de 3,20m en espacios de nueva construcción.**

Formación del Vado:

En estos casos la acera desciende en todo su ancho a la cota de calzada mediante dos planos inclinados de pendiente longitudinal máxima del 8%.

Pavimento del vado:

Pavimento normalizado tacto-visual tipo "Botones".

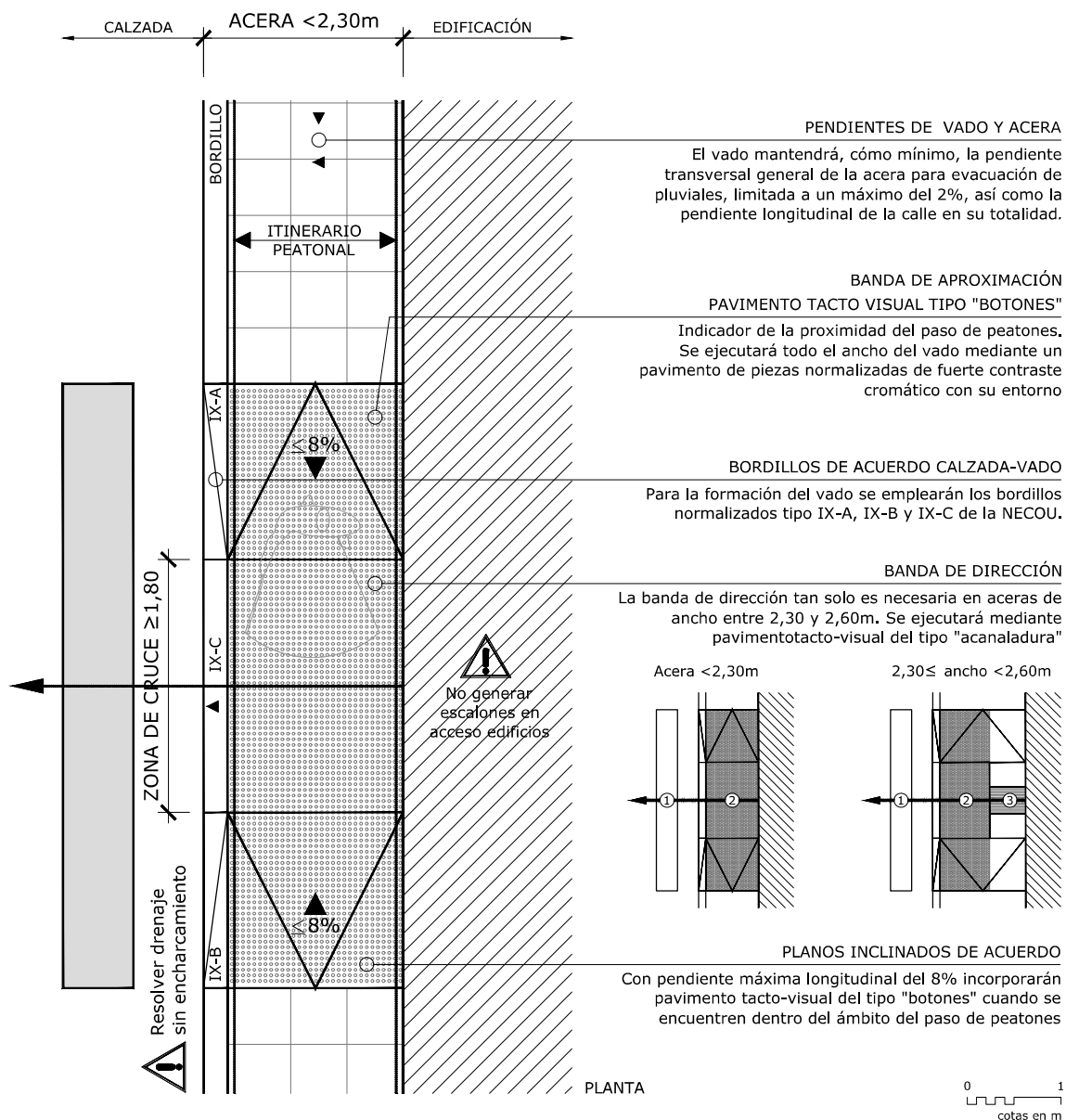
Paso de peatones:

Zona de cruce de la calzada enrasada con la acera de al menos 1,80m.

Banda de dirección:

Cuando el ancho de la acera supera los 2,30m permite una banda de aproximación de 1,20m y una banda de dirección de al menos 90cm que pueda ser detectada por los usuarios. En el resto de los casos se optará por un vado que ocupa la totalidad del ancho de la acera.

NOTA: Se prestará especial atención en que el rebaje de la acera no genere escalones en el acceso a los inmuebles colindantes.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

08 Vado de peatones a distinto nivel. Aceras en espacios urbanos de nueva construcción

Tipología de vado de peatones en **aceras de espacios urbanos de nueva construcción** con al menos 3,20m de ancho. Implica la formación de un vado de tres planos inclinados.

ESPACIOS URBANOS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN:

La orden TMA/851/2021 establece un ancho del mencionado itinerario de 1,80m, por lo que la plataforma de acera alcanza un ancho de 3,20m (para un desnivel acera-calzada tipo de 14cm).

Formación del Vado:

Mediante planos inclinados de pendiente longitudinal inferior al 10% (en la medida de lo posible 8%)
Su ancho habitual es de 1,20m, si bien es variable en función del desnivel acera-calzada

Pavimento del vado

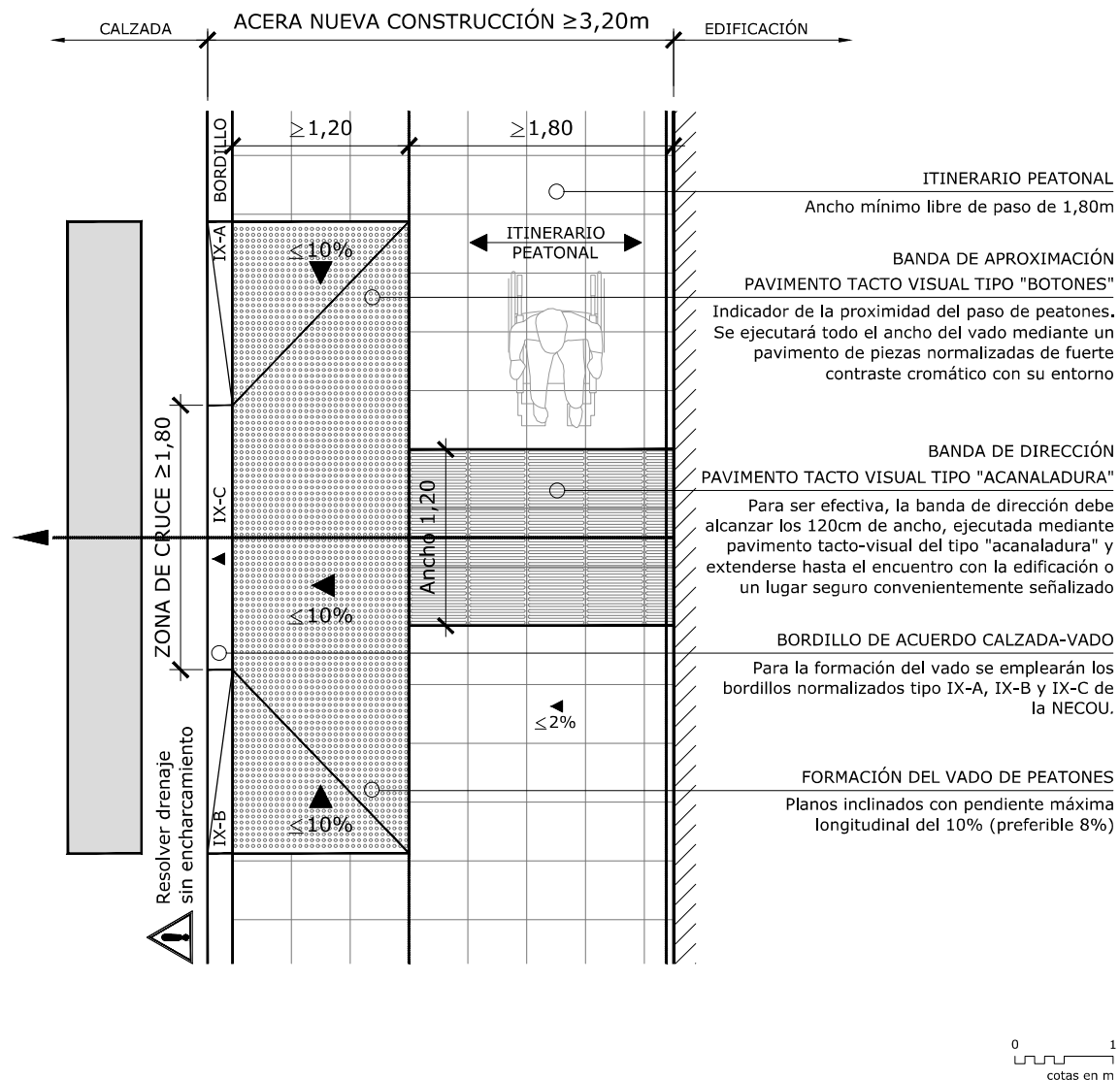
Pavimento tacto-visual del tipo "botones" en todo el ancho del paso de peatones y planos inclinados de acuerdo con la acera.

Paso de peatones:

Zona de cruce de la calzada enrasada con la acera al menos 1,80m

Banda de dirección:

Banda de pavimento tacto-visual del tipo "acanaladura" que establece el eje o dirección de cruce, alineando los vados de peatones a ambos lados de la calzada. Se extenderá hasta su encuentro con la edificación o espacio seguro convenientemente señalizado.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

09 Vado de peatones a distinto nivel. **Aceras e espacios urbanos consolidados**, con la consideración de adecuación efectiva

Tipología de vado de peatones en aceras de **espacios urbanos consolidados** con al menos 2,60m de ancho. Implica la formación de un vado de tres planos inclinados.

ESPACIOS URBANOS CONSOLIDADOS:

Se considera suficiente para garantizar el itinerario peatonal accesible a usuarios de sillas de ruedas un ancho de 1,20m, y por lo tanto una plataforma de acera de 2,60 (para desnivel acera-calzada de 14cm)

Formación del Vado:

Mediante planos inclinados de pendiente longitudinal inferior al 10% (en la medida de lo posible 8%)
Su ancho habitual es de 1,20m, si bien es variable en función del desnivel acera-calzada

Pavimento del vado

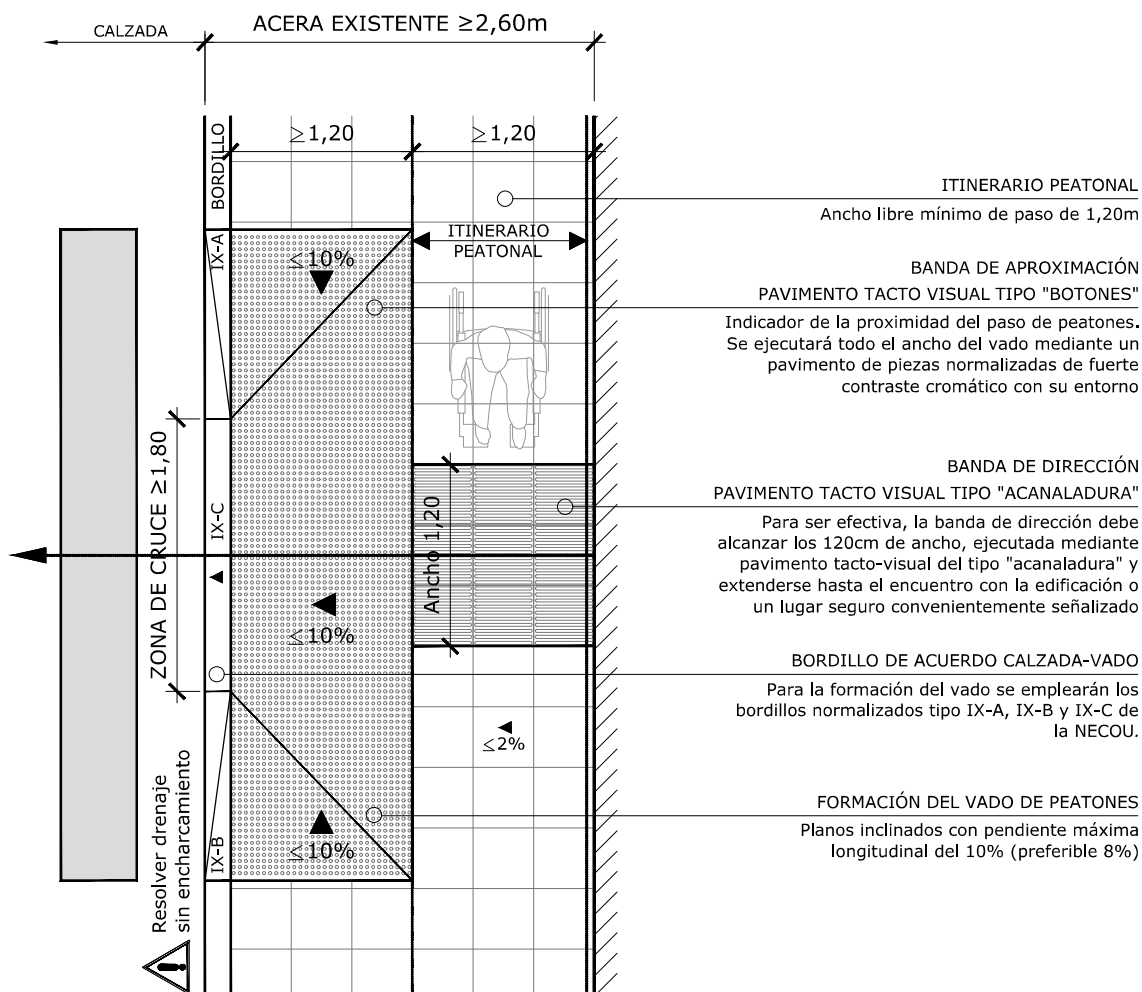
Pavimento tacto-visual del tipo "botones" en todo el ancho del paso de peatones y planos inclinados de acuerdo con la acera.

Paso de peatones:

Zona de cruce de la calzada enrasada con la acera al menos 1,80m

Banda de dirección:

Banda de pavimento tacto-visual del tipo "acanaladura" que establece el eje o dirección de cruce, alineando los vados de peatones a ambos lados de la calzada. Se extenderá hasta su encuentro con la edificación o espacio seguro convenientemente señalizado.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

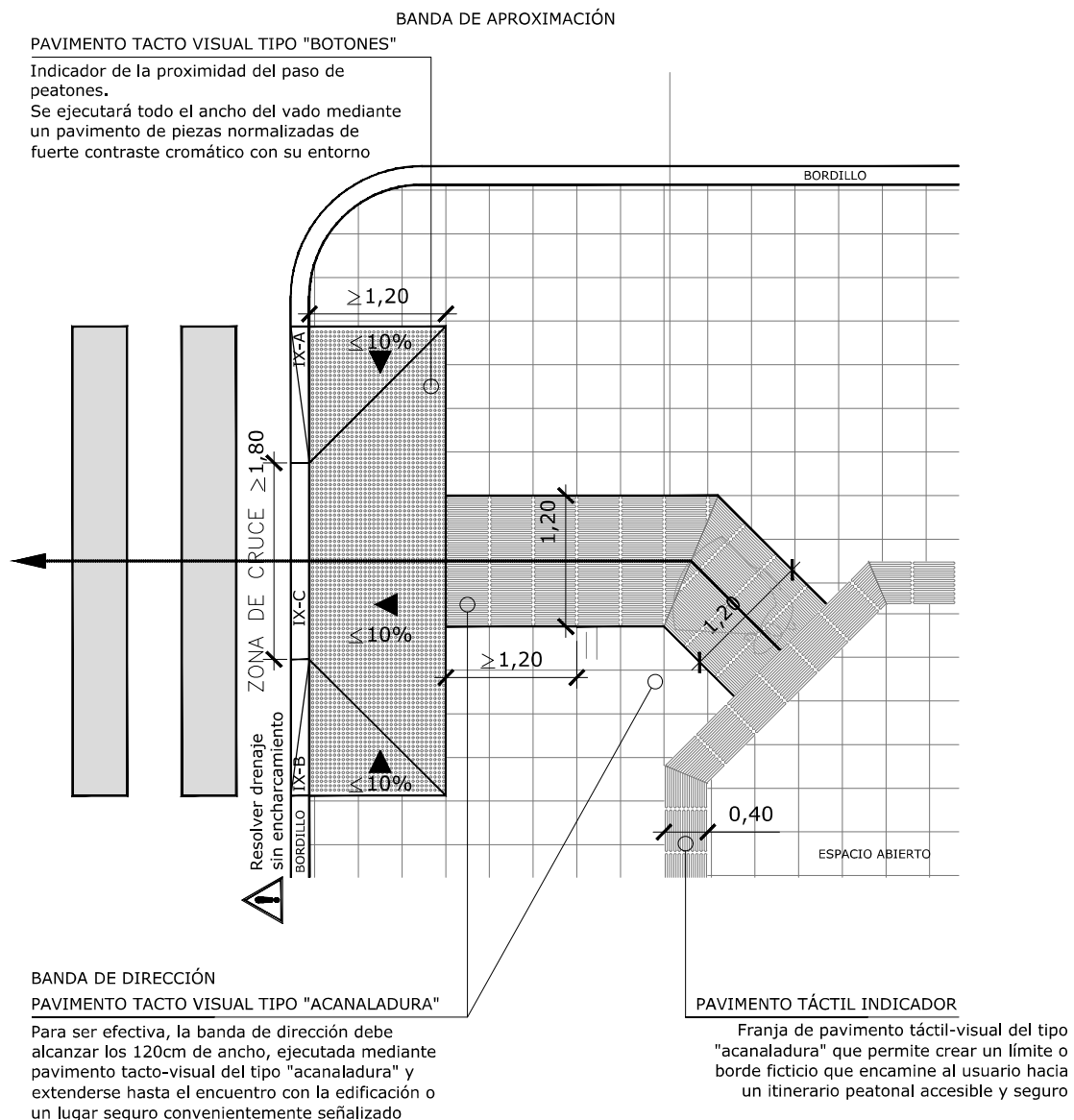
1 Vados y pasos de peatones

11 Vado de peatones a distinto nivel. **Disposición de espacio urbano abierto**

Disposición en espacios urbanos abiertos, sin edificaciones que conformen alineaciones seguras a las que encaminar a los usuarios tras el uso del paso de peatones.

Se recurrirá a la creación de un límite o borde ficticio que encamine al usuario de bastón hacia un itinerario peatonal accesible mediante el uso de pavimentos tacto-visuales de piezas normalizadas de fuerte contraste cromático con su entorno.

En el presente ejemplo se recurre a una banda de dirección "quebrada" con un ángulo distinto a la perpendicular, simulando situaciones que pueden darse en los chaflanes de las calles.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

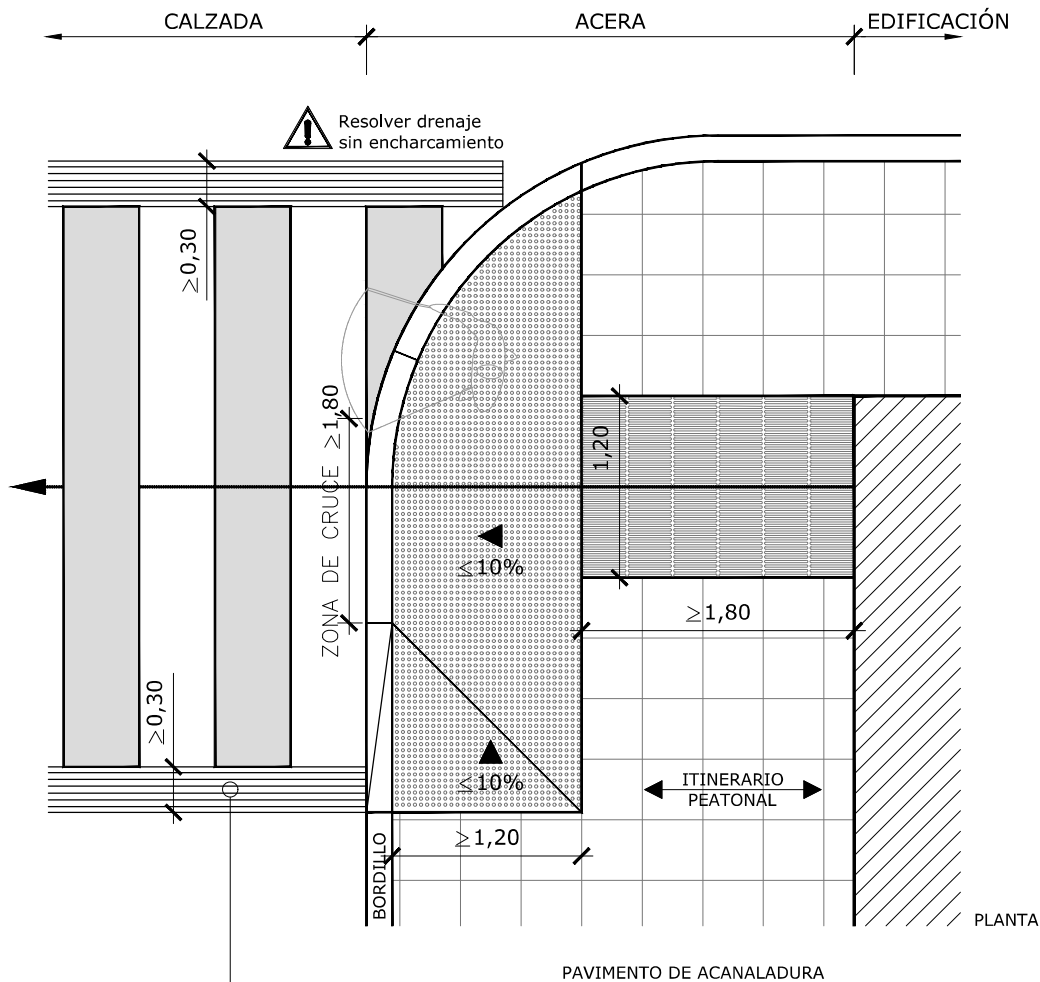
1 Vados y pasos de peatones

12 Vado de peatones a distinto nivel. Disposición en curva

La disposición de pasos de peatones en curva debe evitarse ya que producen un efecto de confusión a usuarios de bastón en la dirección de cruce del paso de peatones, dirigiéndoles en ocasiones fuera de los límites del cebrero.

Para evitarlo es conveniente emplear bandas laterales de aviso tal y como recoge el D. 13/2007 de la Comunidad de Madrid.

Estas bandas presentarán contraste cromático y textura a fin de ser convenientemente identificadas, recomendándose para su ejecución pintura de dos componentes termoplásticos en frío sobre la superficie de aglomerado asfáltico.



Franja de señalización tacto-visual de acanaladura homologada de ancho mínimo de 30 cm. con alto contraste de color dispuesto a ambos lados del paso, y en toda su longitud, marcando el recorrido (la práctica constructiva recomienda emplear en sustitución, sobre la superficie de aglomerado asfáltico, pintura de dos componentes termoplásticos en frío).

esquema sin escala

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

14 Paso de peatones elevado

El cruce de la calzada se desarrolla mediante un paso de peatones elevado que nivela acera y calzada.

Banda de aproximación

Ocupará una franja de al menos 1,20m de ancho de la acera mediante pavimento tacto-visual del tipo "botones" de piezas normalizadas con fuerte contraste cromático en relación a su entorno.

Zona de cruce:

Mediante la elevación de la calzada se nivela el cruce con la acera.

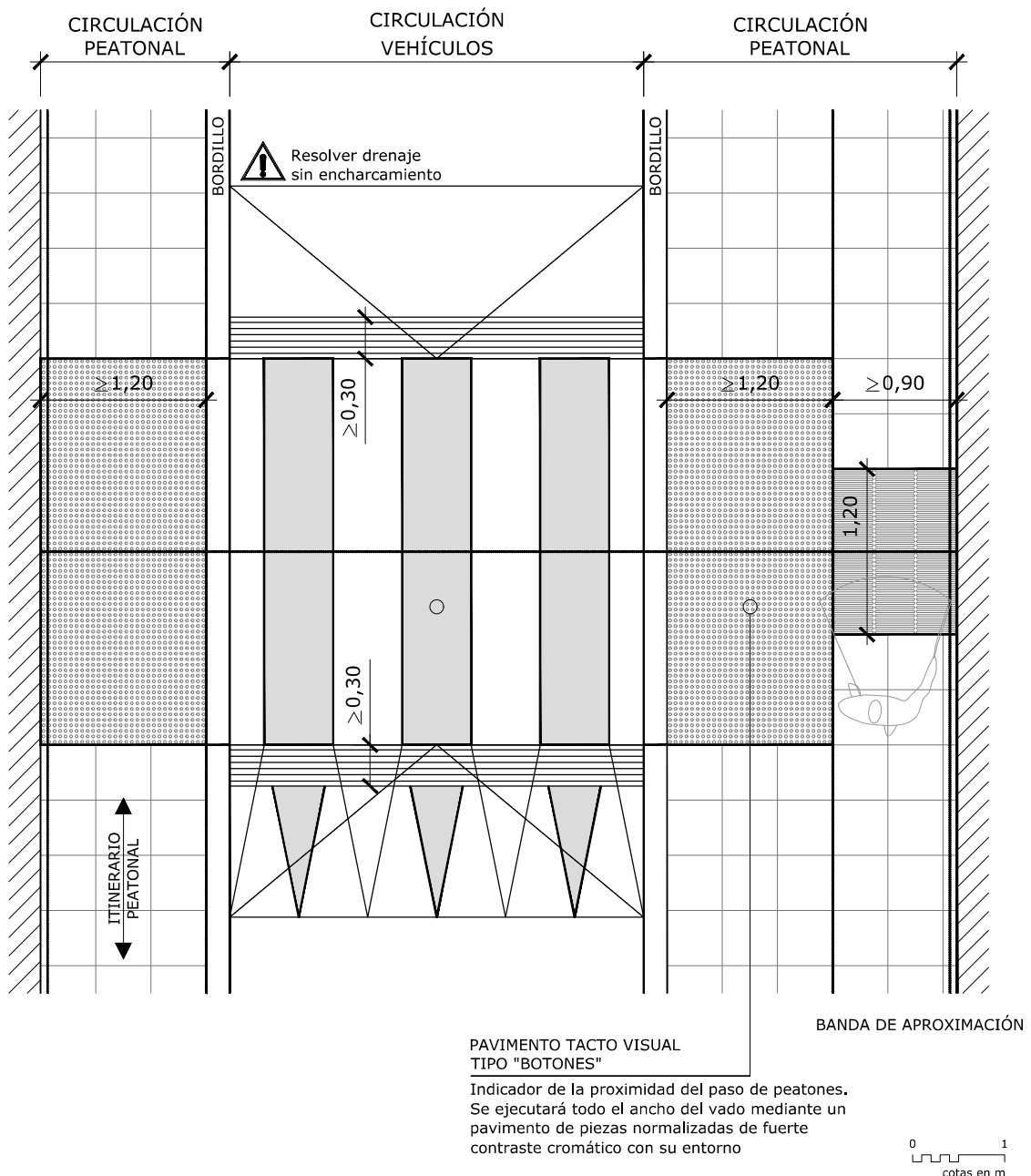
Esta operación genera planos inclinados a ambos lados del paso de peatones, por lo que es conveniente disponer de franjas de detección laterales.

La construcción de rampas en la calzada que deberán cumplir las condiciones estipuladas por el Consorcio de Transportes de Madrid, con especial atención a sus pendientes en aquellas vías por las que circulen autobuses.

Banda de dirección:

Tan solo se incorporará en aceras que permitan que su longitud sea de al menos 90cm.

En caso contrario la banda de aproximación se llevará hasta la alineación de la edificación.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

15 Isletas a cota de calzada de 1,80 a 3,70m

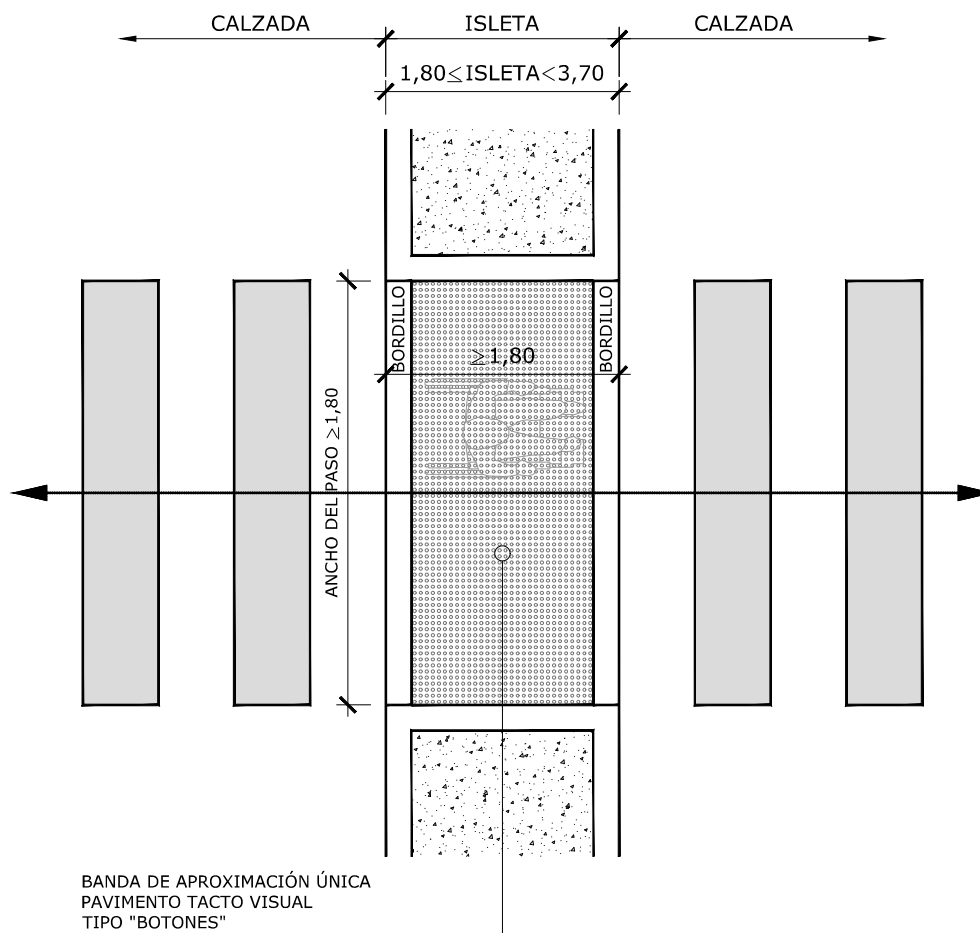
La isleta es una zona aislada, comprendida en el ancho de la calzada, destinada a la estancia de peatones con objeto de fraccionar el tiempo empleado en el cruce de la misma.

Es fundamental la dimensión mínima de 1,80 m. para permitir la espera del individuo.

El diseño es único, independientemente del tipo de plataforma en que se desarrolle y de los tipos de vados con que se solucionen las aceras enfrentadas, únicamente se hace una distinción para isletas menores y mayores de 3,70 m. de fondo.

Pavimento de la isleta:

En todo el ancho del paso de peatones pavimento tacto-visual del tipo "botones" de piezas normalizada con fuerte contraste cromático en relación a su entorno.



BANDA DE APROXIMACIÓN ÚNICA
PAVIMENTO TACTO VISUAL
TIPO "BOTONES"

Destinada a informar de la existencia de dos pasos de peatones consecutivos.

Se ejecutará todo el ancho de la isleta mediante un pavimento de piezas normalizadas de fuerte contraste cromático con su entorno

0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

1 Vados y pasos de peatones

16 Isletas a cota de calzada de ancho superior a 3,70m

La isleta es una zona aislada, comprendida en el ancho de la calzada, destinada a la estancia de peatones con objeto de fraccionar el tiempo empleado en el cruce de la misma.

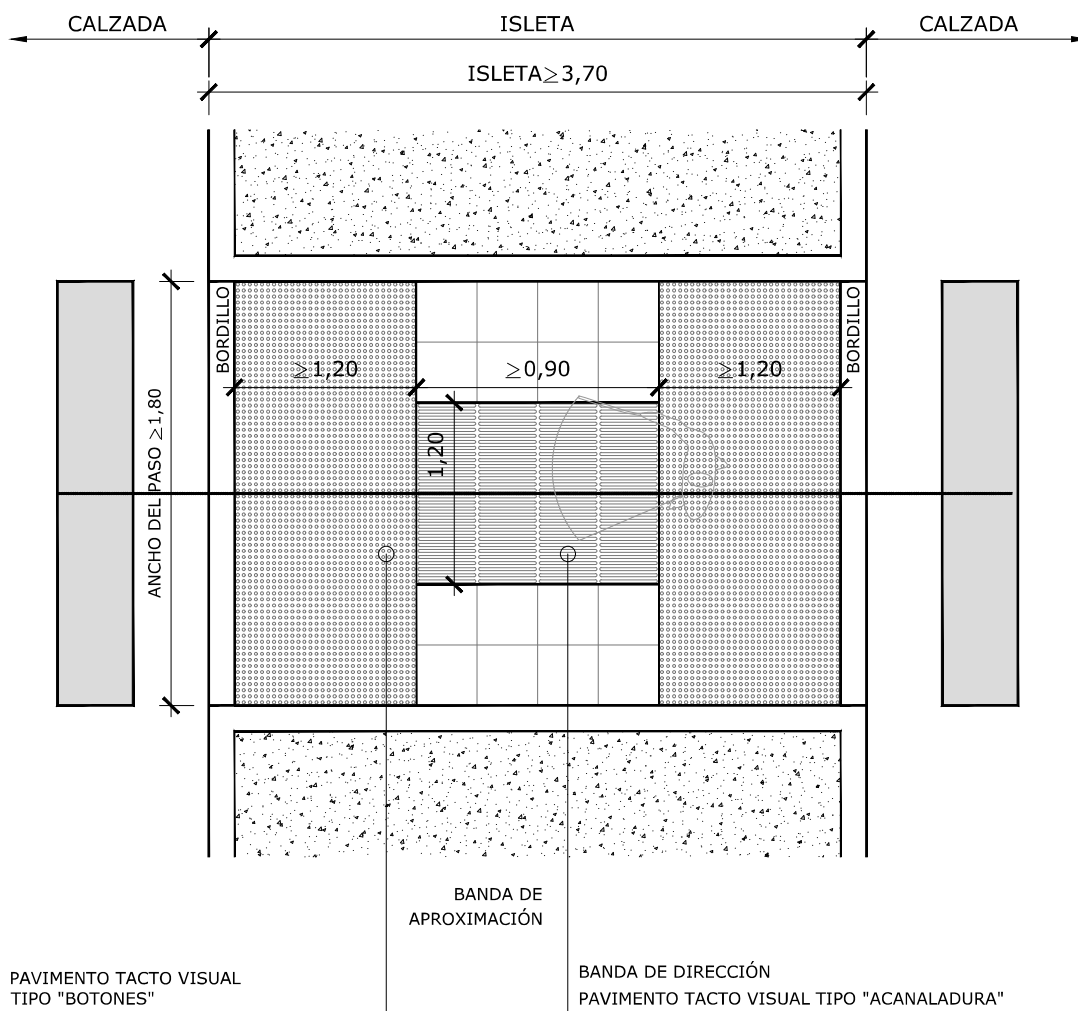
El diseño es único, independientemente del tipo de plataforma en que se desarrolle y de los tipos de vados con que se solucionen las aceras enfrentadas. Únicamente se hace una distinción para isletas menores y mayores de 3,70 m. de fondo.

Pavimento de las bandas de aproximación:

Pavimento táctil de advertencia (botones) en todo el ancho del paso de peatones.

Pavimento de la banda de detección:

Cuando entre las dos bandas de aproximación se permita una banda de dirección de al menos 0,90m, ésta dispondrá de pavimento táctil direccional en una franja de al menos 1,20m de ancho.



PAVIMENTO TACTO VISUAL
TIPO "BOTONES"

Indicador de la proximidad del paso de peatones. Se ejecutará todo el ancho del vado mediante un pavimento de piezas normalizadas de fuerte contraste cromático con su entorno

BANDA DE DIRECCIÓN

PAVIMENTO TACTO VISUAL TIPO "ACANALADURA"

Para ser efectiva, la banda de dirección debe alcanzar los 120cm de ancho, ejecutada mediante pavimento táctil tipo "acanaladura" y extenderse hasta el encuentro con la edificación o un lugar seguro convenientemente señalizado

0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

2 Vados de vehículos

01 Criterios de diseño

Se entiende por vado de vehículos el ámbito diferenciado de la acera destinado a posibilitar la entrada y salida de los mismos desde la línea de fachada hasta al calzada.

En ningún caso podrá afectar al itinerario peatonal, éste siempre tendrá la prioridad y mantendrá su continuidad.

La prioridad del itinerario peatonal debe plasmarse al menos en los siguientes aspectos:

1.- La primera alternativa de diseño será es siempre mantener la cota de la acera inalterable, de manera que sea el vehículo el que realice la subida al nivel del peatón, y no el peatón el que deba descender al nivel de calzada.

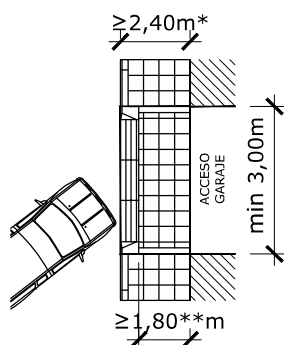
La solución dependerá de la cota de acceso de los vehículos y si en el ancho de la acera disponible es posible o no garantizar un itinerario peatonal libre del vado generado (caso 1). Como alternativa se puede disponer del espacio del entorno urbano cercano, como puede ser el generado por el estacionamiento en línea (caso 2)

2.- El uso del pavimento deberá responder al criterio de prioridad del itinerario peatonal, no siendo necesario emplear pavimentos diferenciados ni bandas de aproximación o detección tacto-visuales. No obstante según el entorno urbano y la frecuencia de uso del vado puede resultar recomendable señalizar mediante un pavimento de contraste cromático que la zona puede verse afectada puntualmente por el paso de vehículos.

3.- En aceras estrechas, cuando sea necesario que la acera descienda al nivel de la calzada (caso 3), se analizará en cada caso la relación entre el flujo de peatones, el de vehículos y el ancho del vado de vehículos, de manera que cuando, o bien la afluencia de vehículos sea intensa o el vado tenga un desarrollo superior a los 6m, el vado sea tratado como si de un paso de peatones se tratara (caso 4).

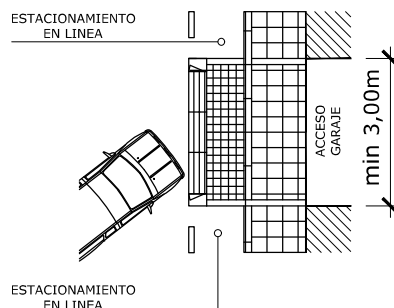
Como criterio de la intensidad del vado se puede considerar como de baja intensidad los vados de uso residencial que sirvan a garajes de menos de 6.000m², estimando un uso intenso del vado en garajes residenciales de más de 6.000m² o de uso terciario (oficinas, comercial, deportivo, etc.)

1.- VADO DE VEHICULOS ACERAS NUEVAS DE ANCHO $\geq 2,40m^*$

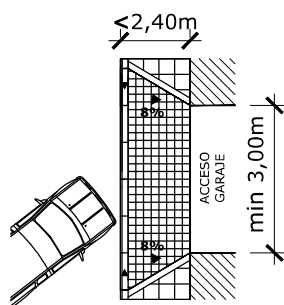


*En aceras existentes ancho mínimo 1,80m
**En aceras existentes mínimo 1,20m

2.- VADO DE VEHICULOS USO DE LA ZONA DE ESTACIONAMIENTO

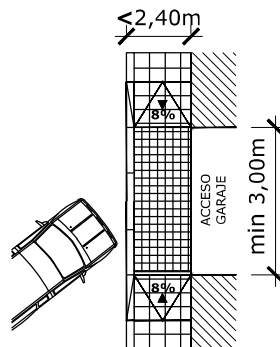


3.- VADO DE VEHICULOS ACERAS NUEVAS DE ANCHO $< 2,40m^*$ USO POCO INTENSO DEL VADO



*En aceras existentes ancho mínimo 1,80m

4.- VADO DE VEHICULOS ACERAS NUEVAS DE ANCHO $< 2,40m^*$ USO INTENSO DEL VADO



*En aceras existentes ancho mínimo 1,80m

0 1
cotas en metros

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

2 Vados de vehículos

02 Vado de vehículos sin alterar cota de acera

Se trata de la primera opción a contemplar al no alterar la prioridad del itinerario peatonal en cuanto a su cota, siendo el vehículo el que debe realizar el cambio de nivel mediante un vado de tamaño reducido situado en el límite entre acera y calzada.

Este tipo de soluciones dependen del espacio disponible y la cota de acceso de los vehículos en la alineación de la fachada del edificio, ofreciendo dos posibles soluciones:

1.- Acera de ancho suficiente para que el vado no altere la banda libre de paso del itinerario peatonal accesible, que podemos estimar en 1,80m en entornos urbanos nuevos y de 1,50m (como adecuación efectiva) en entornos urbanos ya consolidados .

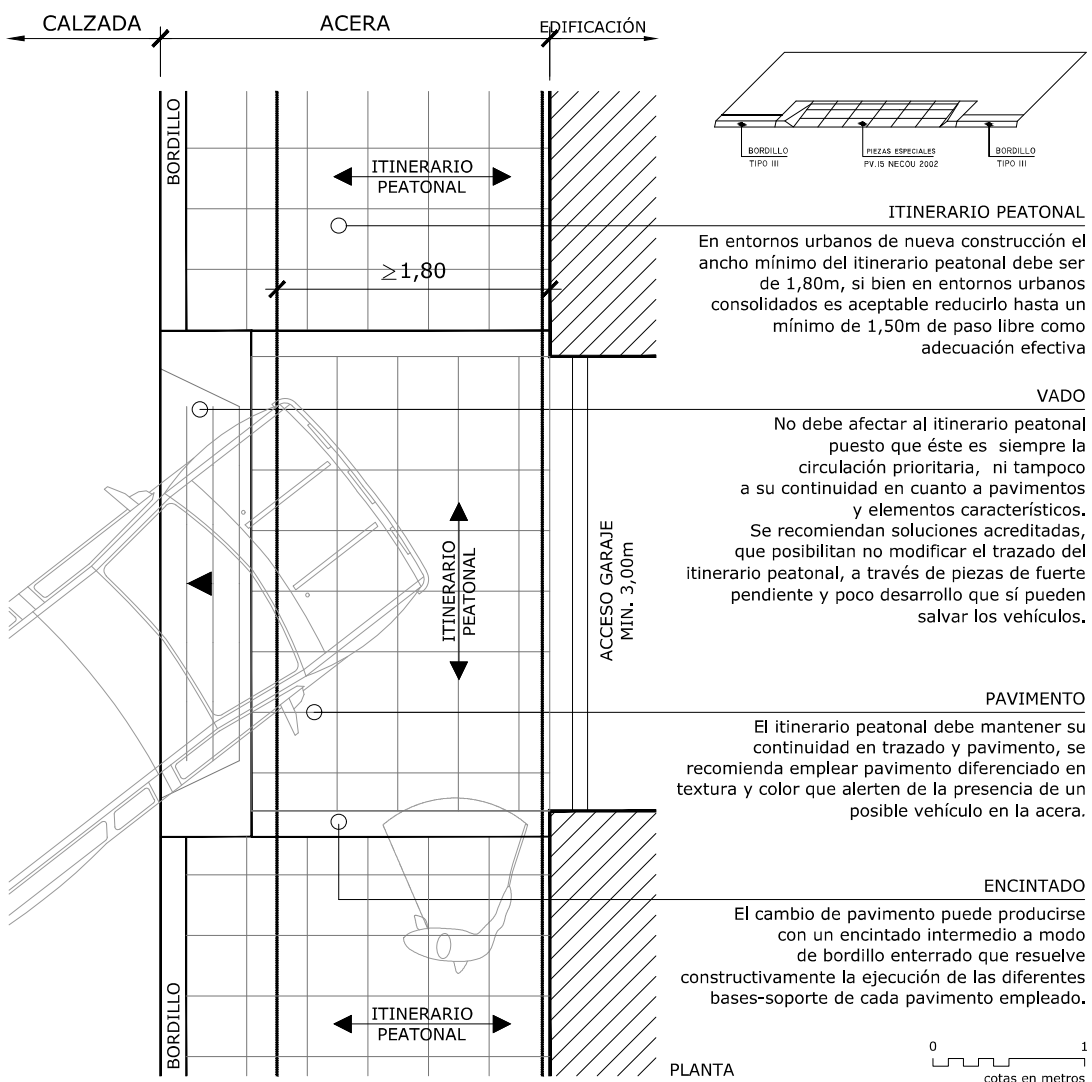
2.- Disponer de espacio suficiente en la calzada, generalmente ocupado por aparcamiento de vehículos en línea, que pueda suprimirse, generando de este modo el vado de vehículo alejado de la acera.

Especificaciones técnicas de diseño a considerar:

1.- Pendientes máximas para salvar los desniveles y acuerdos entre ellas.
Se emplearán las piezas especiales establecidas en la NECOU.

2.- Manteniendo las condiciones generales del pavimento de la zona peatonal a fin de identificar la prioridad y continuidad del mismo.

Se seguirán estas pautas sin perjuicio de las especificadas en la Ordenanza Reguladora de los Pasos de Vehículos del Ayuntamiento de Madrid.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

2 Vados de vehículos

03 Vado de vehículos rebajando la cota de la acera

Cuando no sea posible mantener la prioridad de la cota de acera, se puede optar por rebajarla hasta el nivel de la calzada.

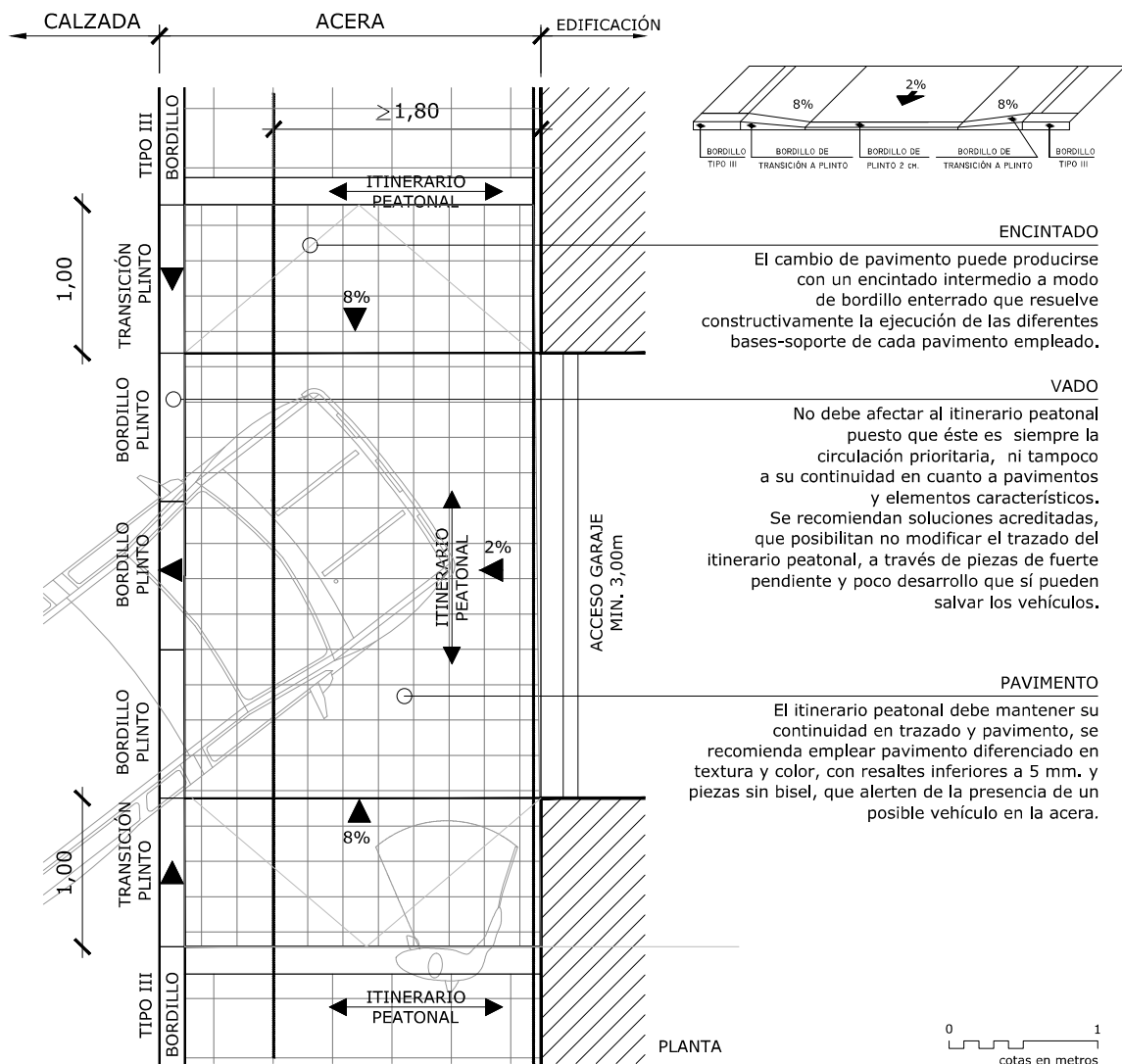
En estos casos la sensación de prioridad del itinerario peatonal debe reforzarse mediante el uso de pavimentos e incluso señalización complementaria.

En el caso extremo de un vado de vehículos de alta intensidad de uso, como pueden ser un aparcamiento privado residencial de más de 6.000m² o garajes en edificios terciarios, es recomendable llegar a señalizar el vado como un paso de peatones con todas sus consecuencias (ver fichas de vados y pasos de peatones).

Especificaciones técnicas de diseño a considerar:

- 1.- Pendientes máximas para salvar los desniveles y acuerdos entre ellas.
Se emplearán los bordillos de transición y plinto según la NECOU.
- 2.- Los planos inclinados de acuerdo entre calzada y acera en la zona del vado no superarán el 8% de pendiente longitudinal y el 2% transversal.
- 3.- Manteniendo las condiciones generales del pavimento de la zona peatonal a fin de identificar la prioridad y continuidad del mismo.

Se seguirán estas pautas sin perjuicio de las especificadas en la Ordenanza Reguladora de los Pasos de Vehículos del Ayuntamiento de Madrid.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

01 Elementos de diseño

En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros, sean en superficie o subterráneas, en vías o espacios públicos, se reservarán permanentemente y tan cerca como sea posible a los accesos peatonales, PLAZAS debidamente señalizadas para vehículos que transporten personas en situación de movilidad reducida (PMR).

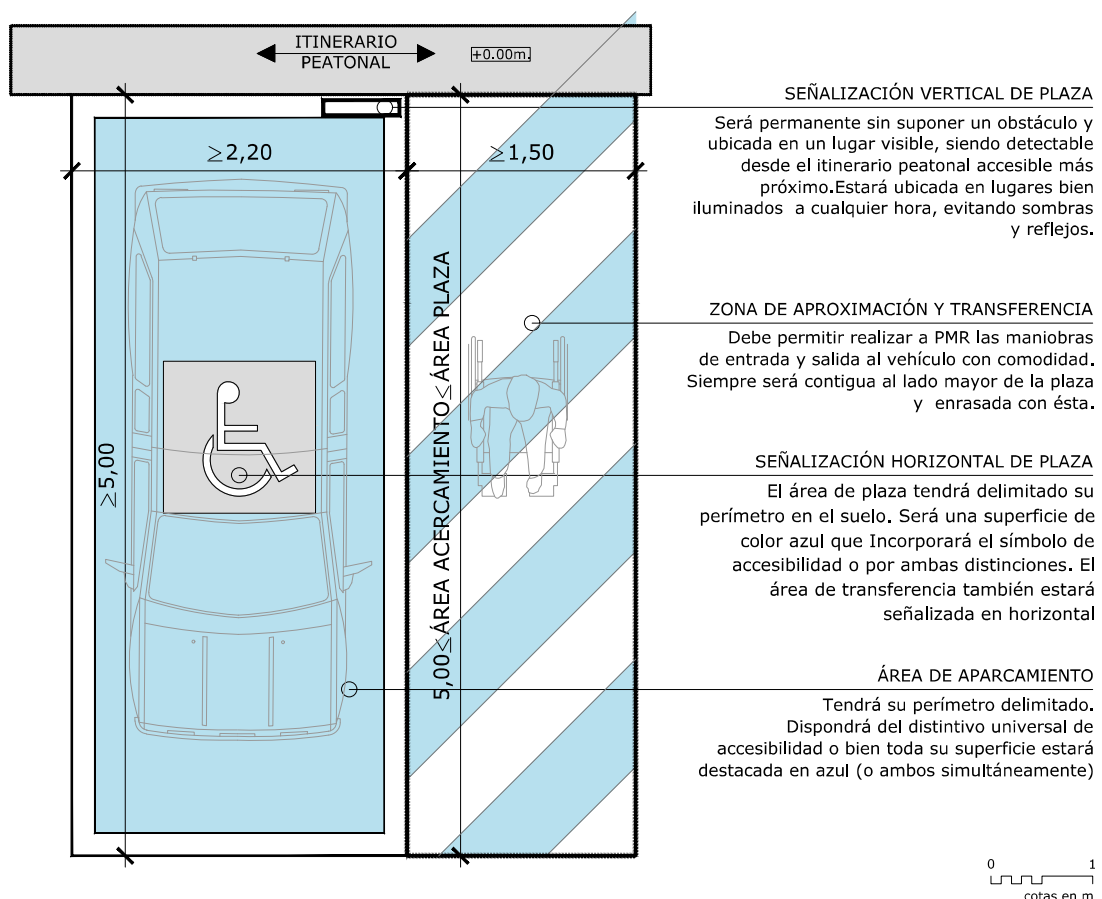
Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada y cumplirá con los requisitos que se especifican.

Los elementos básicos de diseño a considerar son:

1. Área de aparcamiento
2. Zona de aproximación y transferencia
3. Conexión con el itinerario peatonal accesible (con vado o sin él)
4. Señalización y SIA

Las circunstancias que pueden acontecer son muy variadas pero en ellas será preciso contemplar siempre los puntos que siguen:

- Tipo de estacionamiento, que puede ser en batería, oblicuo o en línea
- Desnivel entre acera y calzada
- Puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares
- Zona de transferencia
- Conexión con el itinerario peatonal accesible
- Necesidad de ubicar un vado desde la zona de transferencia al itinerario peatonal accesible
- Pendiente adecuada del vado (en el caso de ser necesario)
- Tipología de la plaza: En batería, en cordón, o en línea.
- Características del ocupante eventual de la plaza, lugar que ocupa
- Disposición en el entorno urbano: ancho de los viales a los que sirve, cercanía y disposición de los itinerarios peatonales más cercanos, relación del cruce a ambos lados del vial, desnivel a salvar hasta la acera, etc.
- Señalización de la plaza reservada in situ y mediante señales
- Comunicación e información desde el itinerario peatonal accesible



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

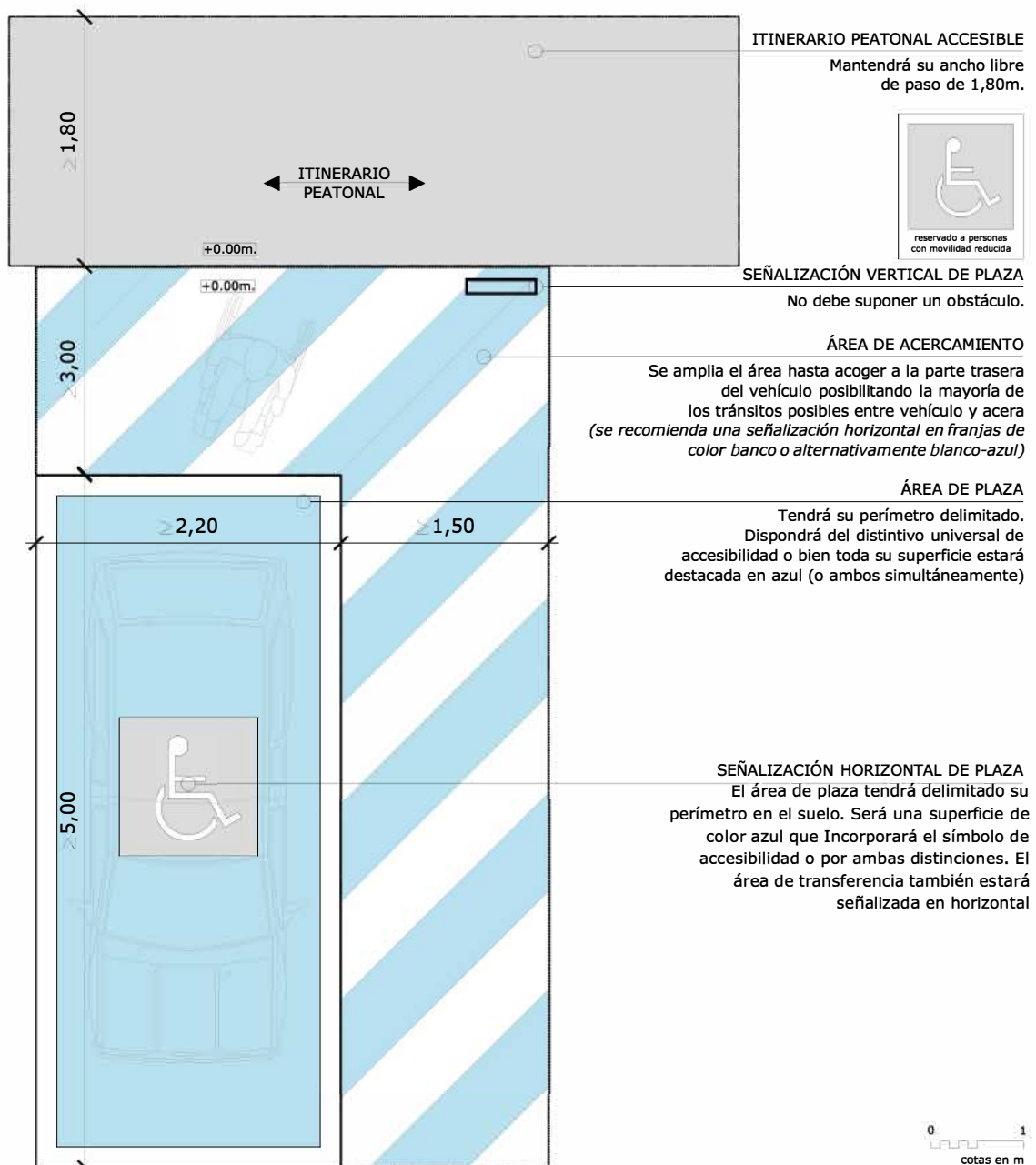
02 Recomendaciones generales I

Las distintas posibilidades de aparcamiento que se pueden dar en las vías públicas aconsejan ampliar los conceptos empleados en el Gráfico ER01 para hacer verdaderamente accesibles todas las situaciones.

Siempre que haya posibilidad, consiste en ampliar la ZONA DE APROXIMACIÓN Y TRANSFERENCIA en toda la zona trasera del vehículo y con una anchura mínima de 3,00m. hasta la acera, favoreciendo de este modo el acceso de las personas usuarias de silla de ruedas en aquellos vehículos a los que se acceda por el portón trasero.

En el caso de la SEÑALIZACIÓN es aconsejable también consensuar una señalización horizontal para esta área, de forma análoga al área de plaza cuyas características se detallan en el gráfico

En la CONEXIÓN CON EL ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE se considerarán dos casuísticas generales, bien que esté a la misma cota de la calzada, bien a cota distinta.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

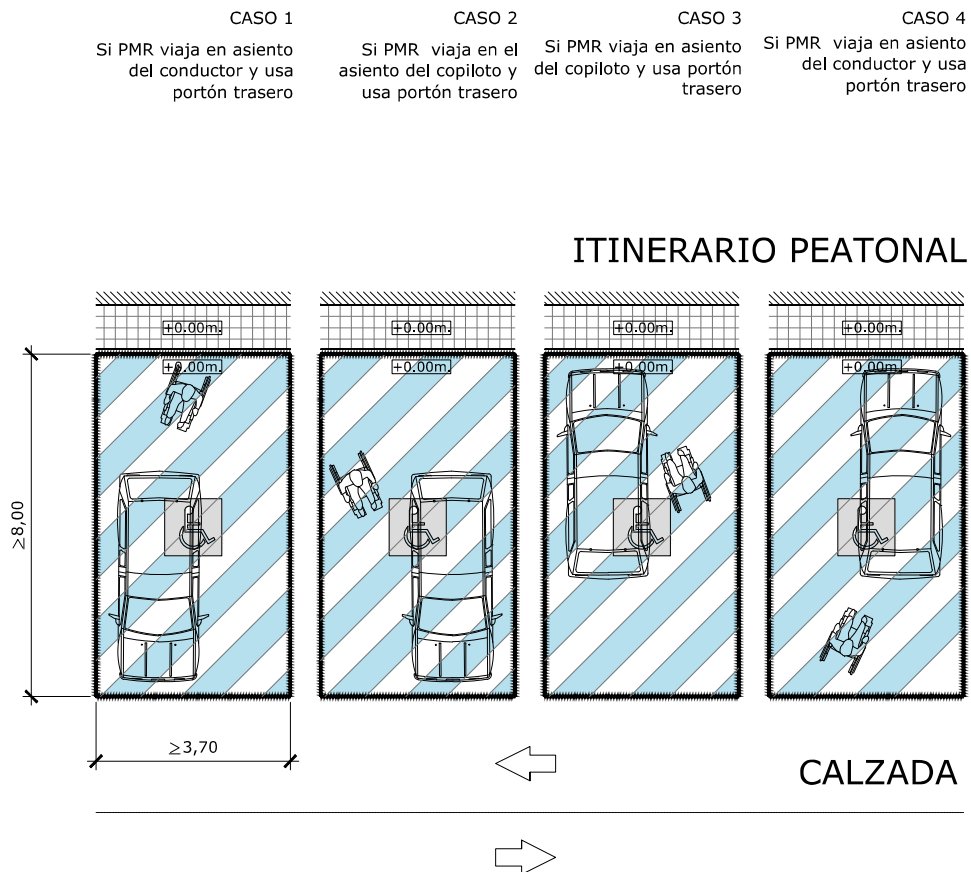
03 Recomendaciones generales II

Se recomienda que debido a las múltiples posibilidades de combinación de las distintas transferencias que pueden hacerse entre el vehículo y la acera, se unan tanto la zona de transferencia como el área de la plaza de aparcamiento y se utilicen de manera versátil en un único ámbito. Dicho ámbito permitirá todas las posibilidades de estacionamiento y aproximación al itinerario peatonal accesible garantizando la autonomía, seguridad, comodidad y ergonomía en el uso del mismo por personas con movilidad reducida.

Como podemos ver en el gráfico, el hecho de que la Persona con movilidad reducida (PMR) ocupe distintas posiciones en el interior del vehículo condicionará también el diseño del aparcamiento.

ÁREA DE ESTACIONAMIENTO RESERVADO A NIVEL CON LA ACERA

Aparcamientos perpendiculares al itinerario peatonal con distintas zonas de transferencia en función de las necesidades de la persona con movilidad reducida, en adelante PMR, que utilizará la plaza



En todos los casos se permite la aproximación trasera al vehículo así como la aproximación frontal al itinerario peatonal accesible de la misma cota

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

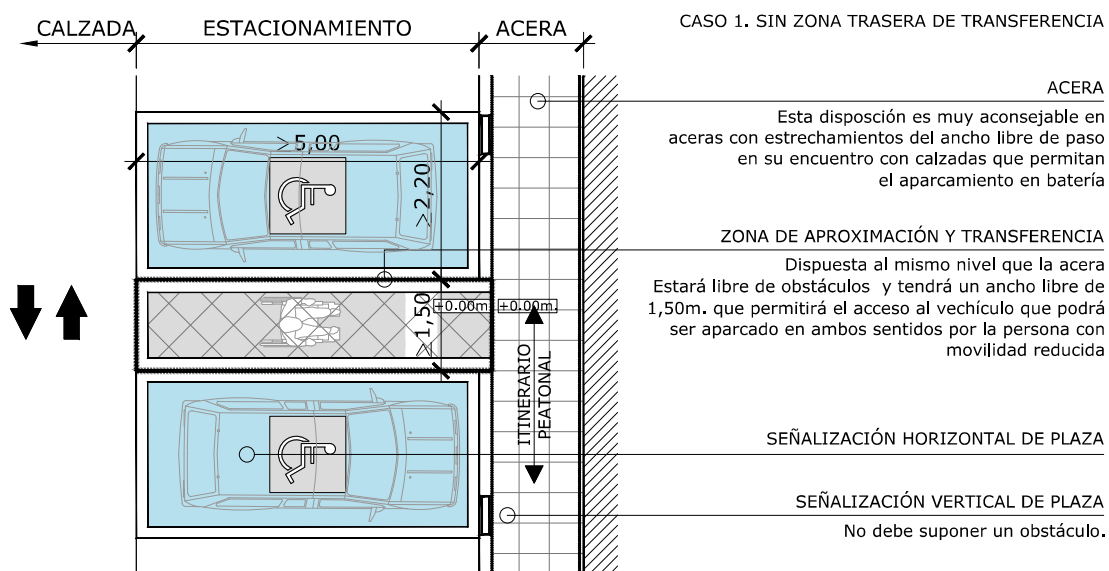
04 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza. Planta

Los estacionamientos reservados pueden clasificarse bajo una variable contundente y ésta es el modo de conexión que tienen con el itinerario peatonal accesible. El mismo podrá hacerse al mismo nivel o resolviendo el desnivel que separa dichas áreas.

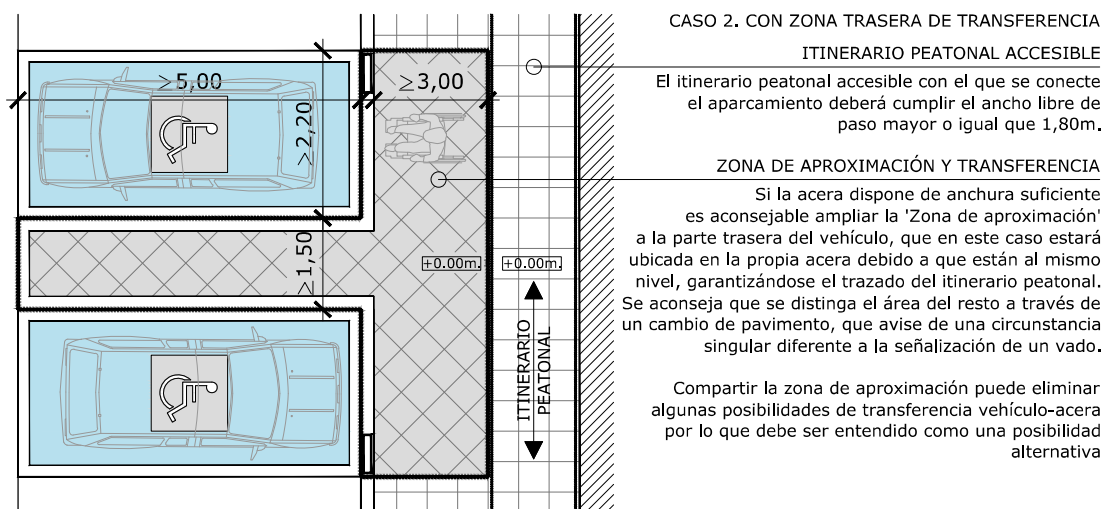
El modo mediante el cual se resuelva dicho desnivel establecerá a su vez una serie de categorías y diseños que conlleva varios factores a tener en cuenta en su desarrollo.

Esto simplifica las soluciones de rebajes de acera que se han de plantear cuando no hay desnivel entre las áreas y hay que alcanzar la cota de la acera.

Se describen en primer lugar situaciones de estacionamiento en batería por ser éstos, frente a los dispuestos en línea, los que mejor pueden adaptarse a la realidad del usuario y del entorno.



La primera configuración permite todas las transferencias posibles entre el estacionamiento y la acera, excepto si la persona con movilidad reducida abandona el vehículo por el portón trasero. Esta situación se soluciona si es posible reservar esa zona de aproximación libre de obstáculos en la propia acera, como ocurre en el caso 2



Es habitual trabajar con la premisa de que es el conductor del vehículo la persona con movilidad reducida, y así se considera en los casos generales tipos más sencillos. Sin embargo, la realidad puede ser otra, y es aconsejable, respetando la normativa, hacer una interpretación flexible que facilite la transferencia vehículo-acera en todas sus posibilidades, y hacer un diseño personal, ajustado y eficaz en el emplazamiento concreto de la plaza en función del entorno.

0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

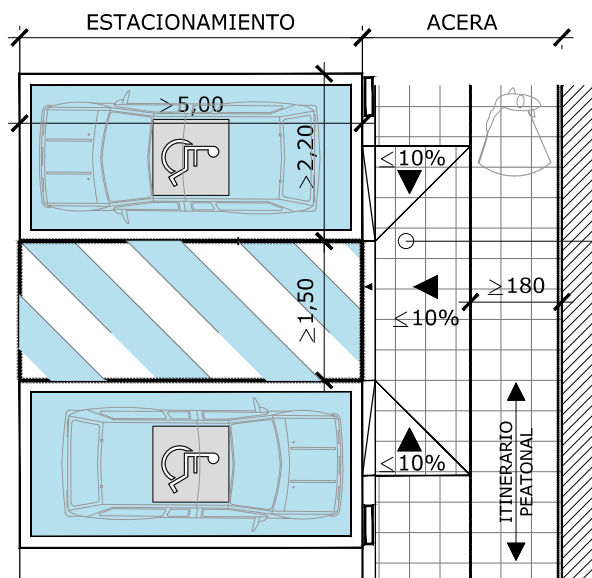
05 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza (I)

En el diseño de los vados de comunicación vertical entre la acera y la plaza de estacionamiento reservado será preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:

- No invadirá en ningún caso el itinerario peatonal garantizando siempre un ancho mínimo de paso de 1,80 m.
- El diseño y ubicación del vado peatonal garantizará la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el área de transferencia del aparcamiento reservado.
- La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,20m.
- 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.

En lo que concierne a dimensiones y geometría de estos rebajes se aplicará lo dispuesto en el apartado de vados peatonales (pendientes y dimensiones), pero no en cuanto a la señalización, para evitar confusiones e identificaciones erróneas. Cabe la posibilidad, incluso, de considerar esos rebajes como pequeñas rampas que admitirían hasta un máximo del 10% de pendiente.

En el caso que sigue a continuación se expone la resolución del desnivel y acceso a la plaza de aparcamiento reservado a través de un vado de tres pendientes en la acera, sin invadir el itinerario peatonal accesible y conectándose directamente con la zona de transferencia compartida de la plaza



Estos esquemas permiten ver diferentes soluciones para las transferencias posibles entre el estacionamiento y la acera en caso de existir un desnivel, excepto si la persona con movilidad reducida abandona el vehículo por el portón trasero. (situaciones descritas en Gráfico 04).

REBAJE DE ACERA O VADO

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

Se recomienda que tenga características acordes a las especificadas en las fichas de vados peatonales, **sin emplear pavimento de botones** pero sí un pavimento que contraste con el circundante.

0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

06 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza (II)

En soluciones con diferencia de nivel entre el itinerario peatonal accesible y la zona de aparcamientos en la que se encuentren los reservados para personas con movilidad reducida, se deben tener en cuenta los siguientes puntos para garantizar la conexión de la zona de transferencia al itinerario peatonal accesible :

- Si existe anexo un paso de peatones

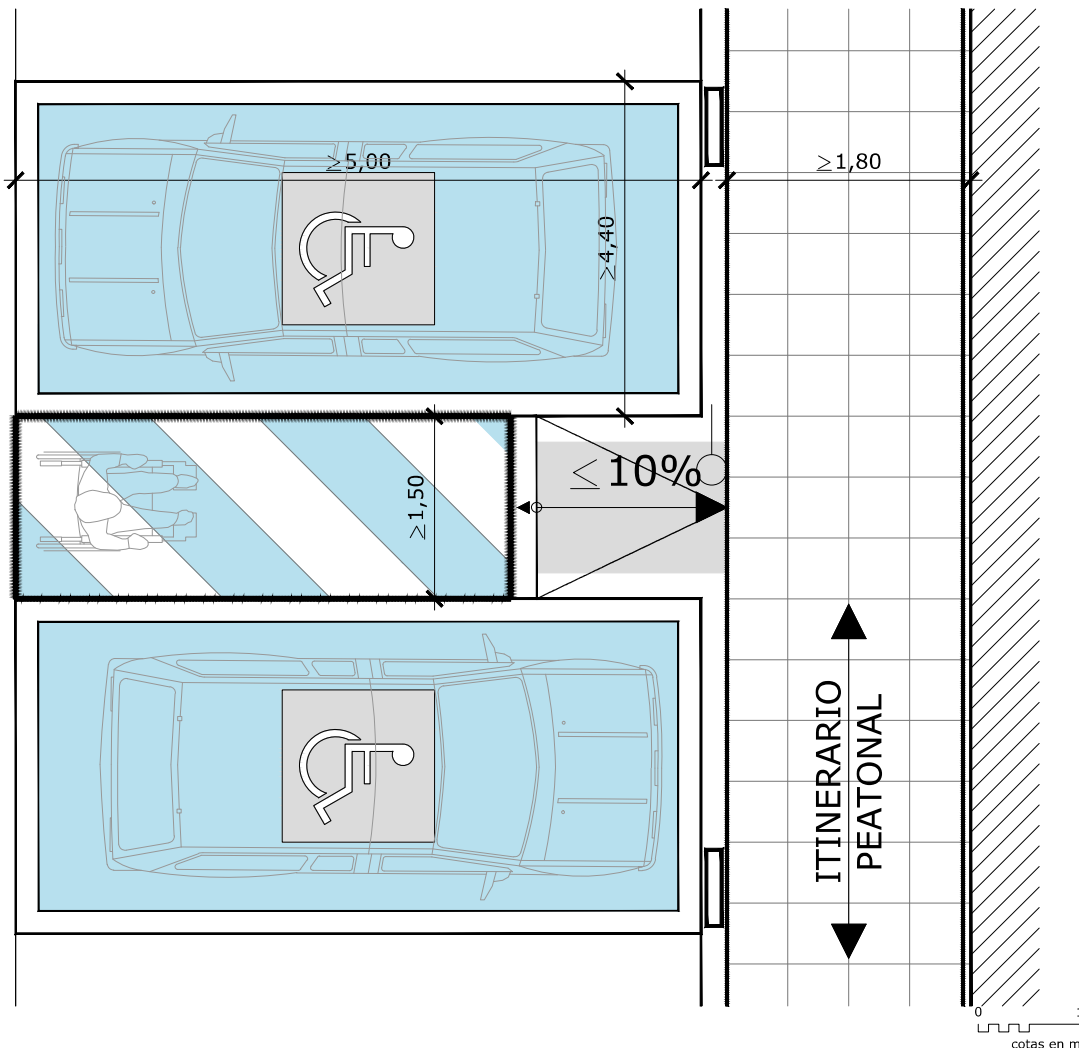
El espacio disponible para la acera y el estacionamiento es determinante para definir la solución final posible del estacionamiento reservado, fundamentalmente, en los casos en los que el desnivel entre Área de Plaza y Acercamiento es nulo. De este modo, se pueden ir diseñando soluciones cada vez más generosas en ocupación según se determinen las soluciones de rebaje posibles.

En las situaciones en las que se comparte la zona de transferencia puede eliminar algunas posibilidades de transferencia desde el vehículo a la acera, puesto que la persona con movilidad reducida puede no ser el conductor y ser el copiloto y no siempre será posible aparcar en ambos sentidos en un aparcamiento. Por lo cual compartir esta zona es aconsejable sólo en determinados casos, nunca obligatorio

REBAJE DE ACERA O RAMPA

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

Las soluciones de desnivel respecto a la acera a base de un solo plano inclinado o rampa se pueden ubicar tanto en la calzada como en la acera. En el caso de ubicarse la rampa en la acera será preciso proteger los laterales con algún elemento de mobiliario. En todo caso la pendiente no superará el 10% .

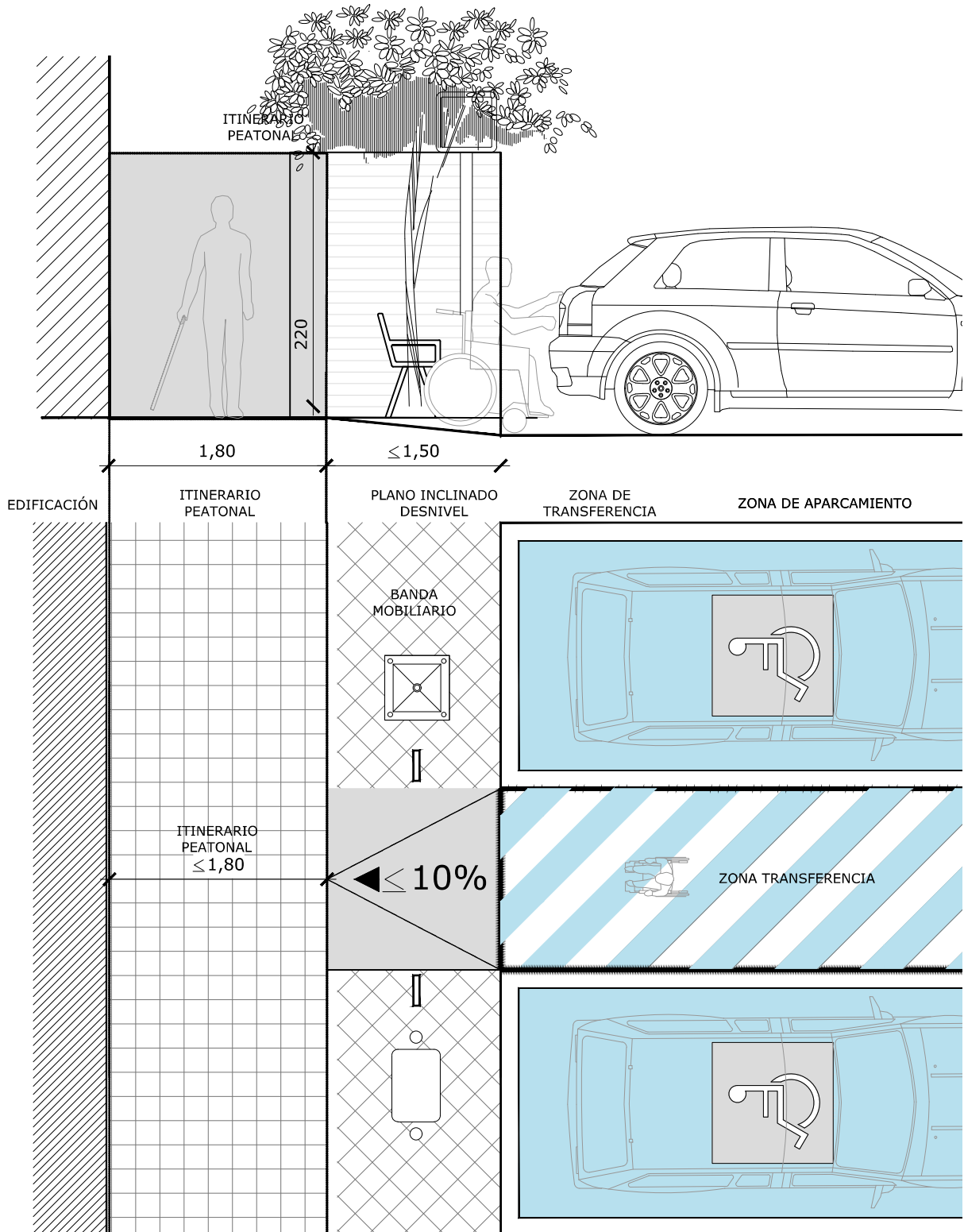


INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

07 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza (III)

En soluciones con diferencia de nivel entre el itinerario peatonal accesible y la zona de aparcamientos cuando el ancho de la acera lo permita, la resolución del desnivel podrá hacerse mediante un vado de un solo plano inclinado ubicado en la banda de mobiliario sin interrupción del itinerario peatonal accesible y conectado con la única zona de transferencia lateral compartida.



Sin posibilidad de transferencia posterior (adecuación efectiva).

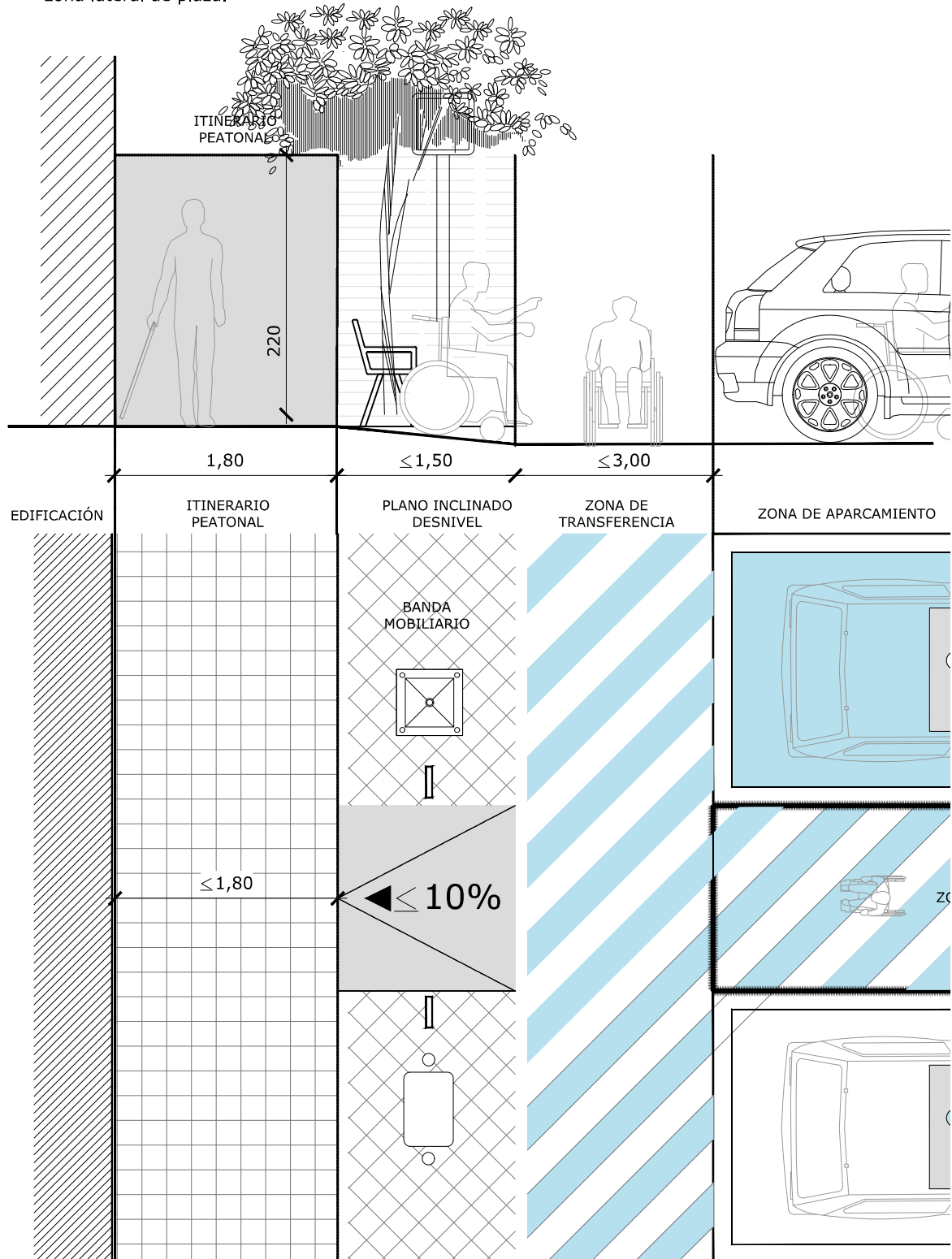
0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

08 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza (IV)

En soluciones con diferencia de nivel entre el itinerario peatonal accesible y la zona de aparcamientos cuando el ancho de la acera lo permita, la resolución del desnivel podrá hacerse mediante un vado de un solo plano inclinado ubicado en la banda de mobiliario sin interrupción del itinerario peatonal accesible y conectado con la zona de transferencia trasera compartida de la plaza y comunicada con la zona lateral de plaza.



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

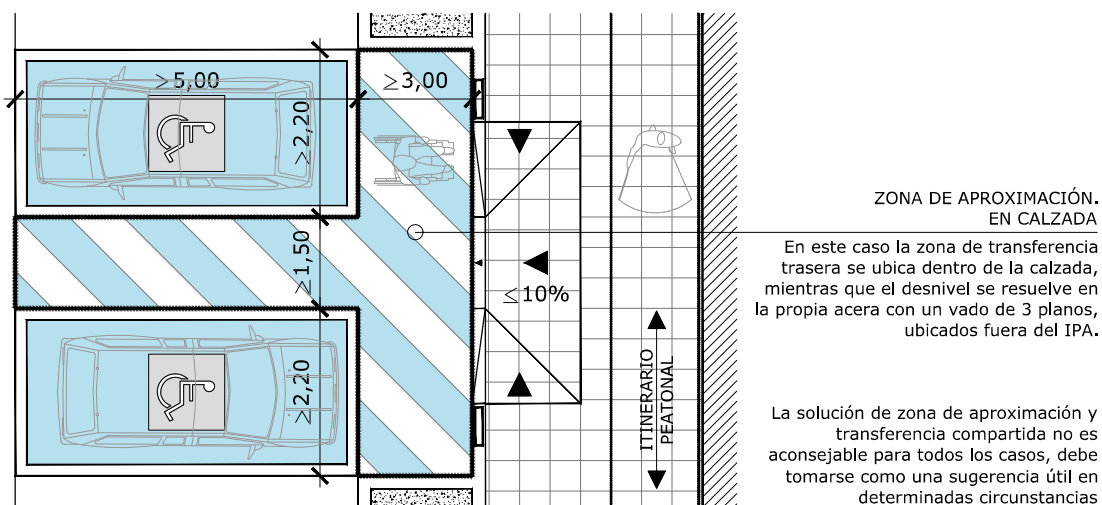
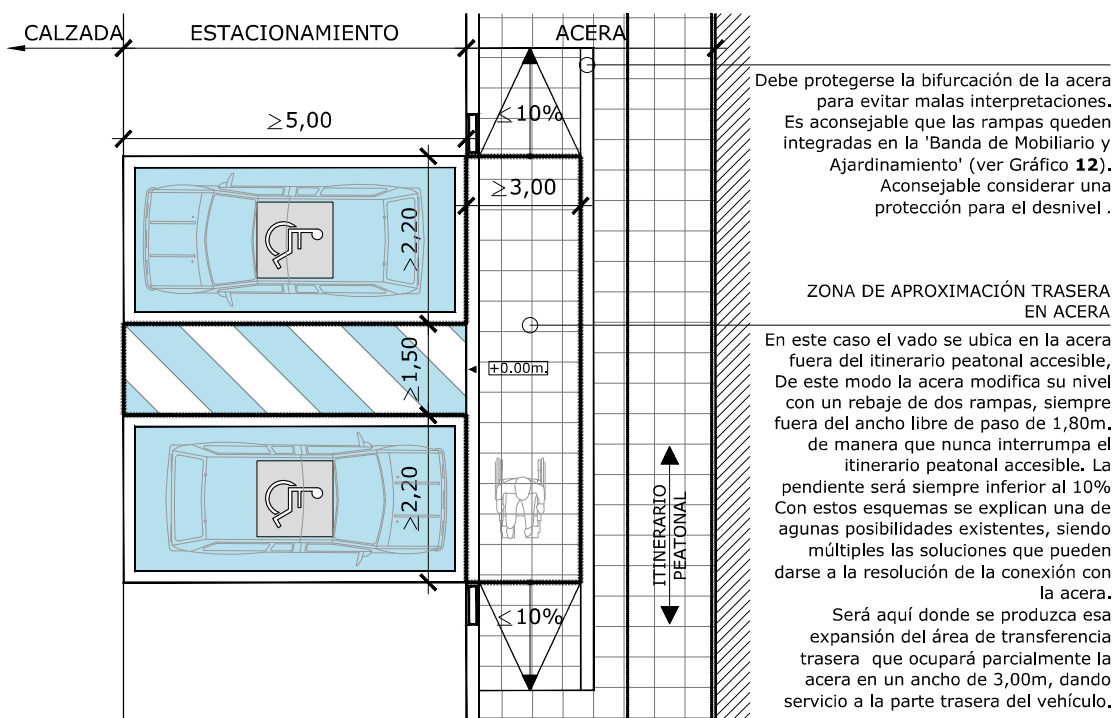
09 Estacionamientos perpendiculares sin desnivel entre acera y área de la plaza (V)

En el caso de los aparcamientos perpendiculares a la acera, y bajo la premisa del gráfico 02 de la mejora que experimente el usuario con movilidad reducida cuando el área trasera del vehículo queda liberada y convertida en zona de transferencia y aproximación, permitiendo con ello la transferencia desde el portón trasero y el acceso al maletero por los usuarios, será conveniente estudiar las posibilidades de ampliación de este área que serán de manera global dos:

- Ubicándose en la acera, donde no interferirá el ancho libre de paso de 1,80m. mínimo del itinerario peatonal accesible
- Ubicándose en la calzada, donde será compensado con el resto de aparcamientos no adaptados.

Estas tipologías de solución suponen una alteración del espacio destinado a ser itinerario peatonal reduciendo el área global o bien exigiendo ir a dimensiones superiores para ganar confort, puesto que en ningún momento se reducirá el ancho libre de paso mínimo del itinerario peatonal accesible.

Como en ambas circunstancias, y como se ve en los ejemplos puede existir cambio de nivel, será preciso incorporar el plano inclinado que permita conectar ambas zonas y que podrá resolverse de dos modos distintos.



0 1
cotas en m

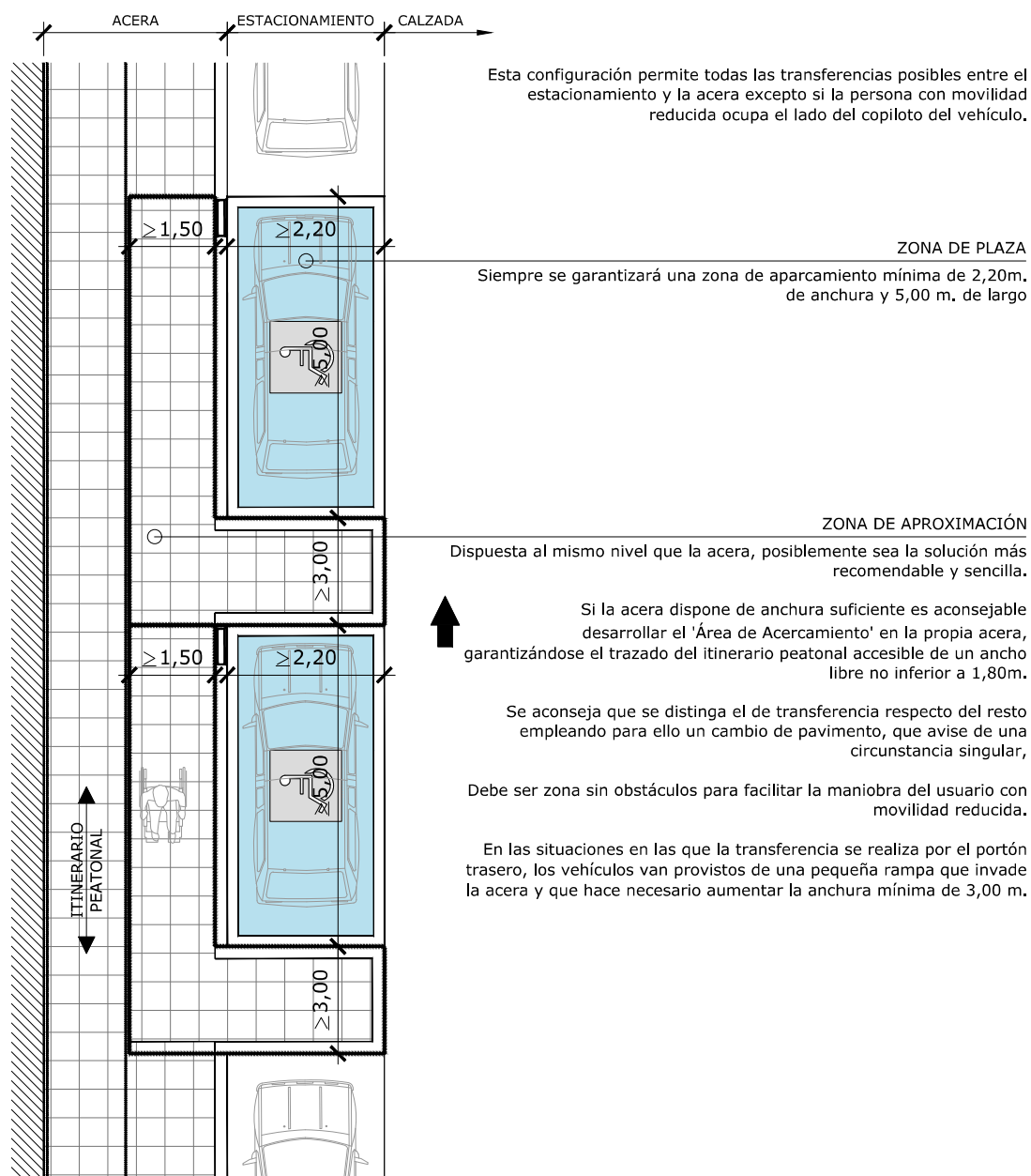
INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

10 Estacionamientos en línea sin desnivel entre acera y calzada

Los aparcamientos en línea presentan mayor complejidad para las transferencias puesto que su ubicación respecto al itinerario peatonal accesible genera menos posibilidades de solución. Una de las principales dificultades será la transferencia del copiloto, puesto que no puede realizarse salvo que se ubique una zona de transferencia anexa al lado mayor del vehículo también por el extremo opuesto a la acera.

En estos casos, la localización de la persona con movilidad reducida en el interior del vehículo en posición diferente a la del conductor, el sentido de circulación en la calzada, y la posibilidad de ocupación parcial de la acera, generan una amplia serie de posibilidades de diseño casi exclusivo.



0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

11 Estacionamientos en línea con desnivel entre acera y calzada

En los siguientes ejemplos es posible verificar todas las dificultades que representa solucionar las diferentes casuísticas que pueden darse para favorecer al mayor número de transferencias posibles y deseadas para personas con movilidad reducida. Se refleja la situación que se genera entre vehículo y acera, solventando tanto el caso de dos pendientes para rebajar el itinerario peatonal a la cota de la calzada como el de un vado de tres planos inclinados para acceder a la cota de la calzada y zona de transferencia.

Evitar que el Usuario con movilidad reducida pueda invadir en algún momento la calzada supone definir un **concepto que integre las áreas de plaza y aproximación**, dando libertad para que el vehículo sea estacionado como convenga al usuario.

En estos ejemplos alcanza su máxima significación el 'Área de Estacionamiento Reservado'. Se puede deducir cómo, en entornos en los que la acera pueda ser mermada en su ocupación, y en función de los sentidos de circulación y de la posición que ocupe el usuario con movilidad reducida en el interior de su vehículo, las posibilidades de estacionamiento pueden ser numerosas. Son diseños a medida que satisfacen todas las necesidades de los usuarios.

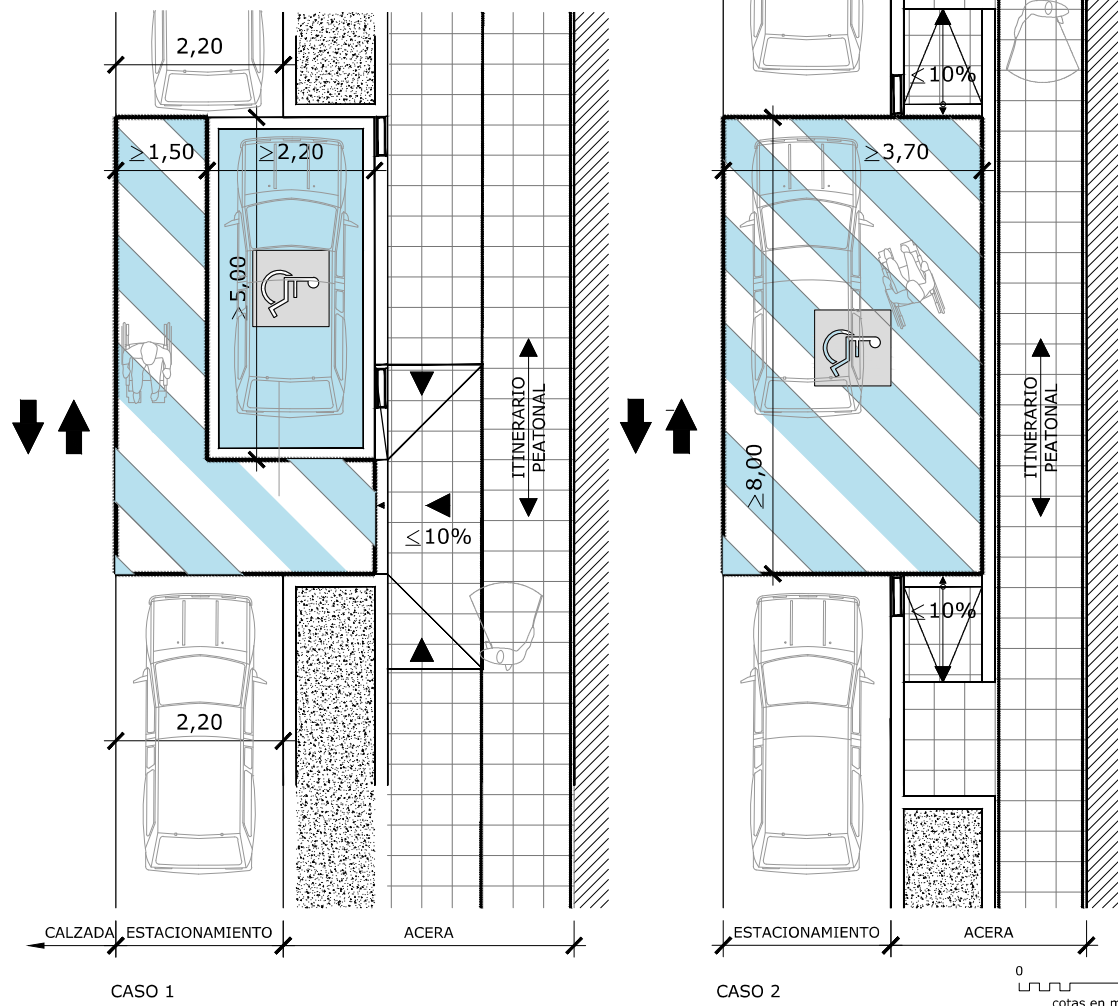
CASO 1. AREAS DE PLAZA Y DE ESTACIONAMIENTO

La configuración de la izquierda refleja la importancia de los medios a disponer para conseguir que, si la persona con movilidad reducida es el conductor del vehículo, no invada la calzada, y pueda realizar la transferencia al mismo en condiciones de seguridad. El consumo de espacio es mayor, por lo que sólo será posible realizarla en aceras de dimensiones generosas o provistas de zonas de ajardinamiento o similares en las que ubicar dicha área.

El área definida permitiría el estacionamiento del vehículo en cualquier situación, pero habría que cuidar la posición del rebaje de acera.

CASO 2 AREAS DE PLAZA Y DE ESTACIONAMIENTO

En la segunda configuración se plantea fusionar el Área de Plaza y la Zona de aproximación e invadir con ella el itinerario peatonal, área a la que se accederá disponiendo dos planos inclinados laterales perpendiculares a la misma en el itinerario peatonal que posibiliten cualquier forma de estacionamiento y acceso al itinerario peatonal accesible



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

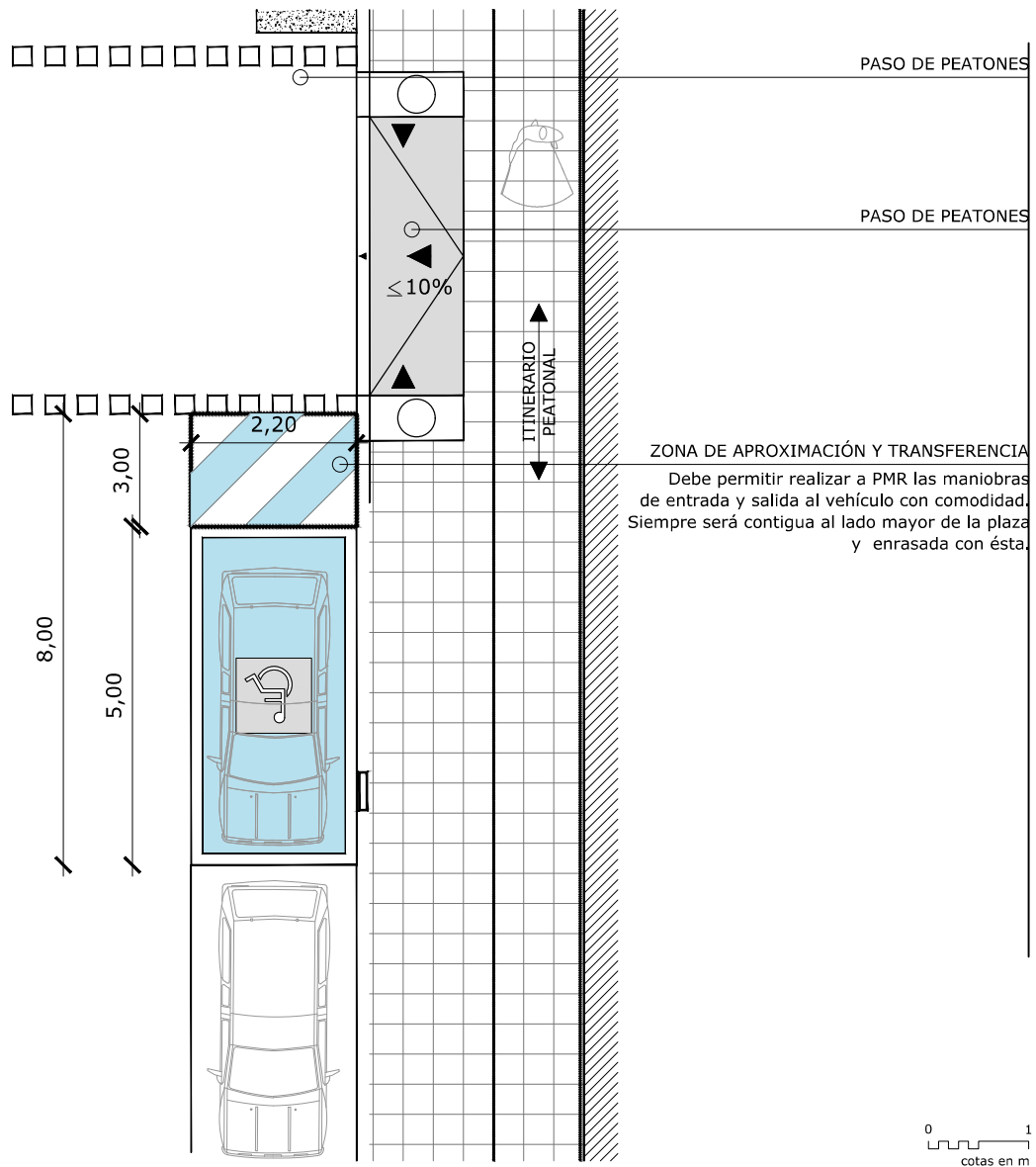
3 Estacionamientos reservados

12 Estacionamientos en línea con desnivel entre acera y calzada.

Acceso desde paso de peatones

En este caso de aparcamiento en línea con proximidad al paso de peatones, el vado del paso de peatones permite el ascenso a la cota de superior de la acera, con lo cual la resolución del estacionamiento se efectúa ubicando la zona de transferencia trasera junto al vado peatonal y paso de peatones.

El vado peatonal se resolverá tal y como se indica en el capítulo 2.1 de interacción con medios de transporte



INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

3 Estacionamientos reservados

13 Estacionamientos en diagonal con desnivel entre acera y calzada.

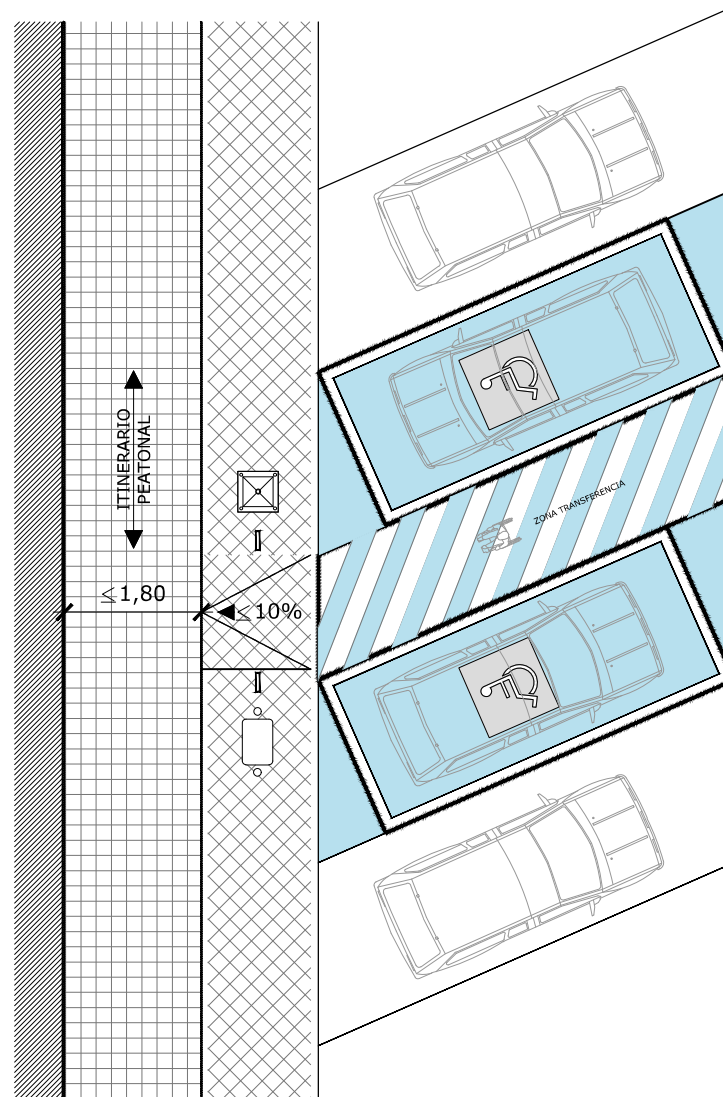
Acceso desde paso de peatones

Estacionamientos en diagonal con la acera y a distinta cota del itinerario peatonal accesible (IPA)
En el caso de los estacionamientos en diagonal con diferencia de nivel entre la calzada y la acera, el modo propuesto para resolverlos será similar a los expuestos en el caso de aparcamientos perpendiculares a la acera, salvando la diferencia de que para este modelo se precisará una superficie mayor, lo que implica valorarlo.

Para esta conexión el ejemplo expone la conexión mediante vado de un solo plano inclinado ubicado en la banda de mobiliario sin interrupción del itinerario peatonal accesible y conectado con la única zona de transferencia lateral compartida

El vado se delimitará en los extremos mediante elementos de mobiliario o jardinería, incluso la propia señal vertical del estacionamiento reservado, para evitar caídas en el desnivel

El estacionamiento en batería oblicuo se entiende como una versión de los casos expresados en los Gráficos de aparcamiento perpendicular a la acera, con la salvedad de que el Área de Acercamiento nunca debe ser compartido puesto que el estacionamiento sólo se produce en el sentido de la marcha.



0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

4 Conexiones con transporte público

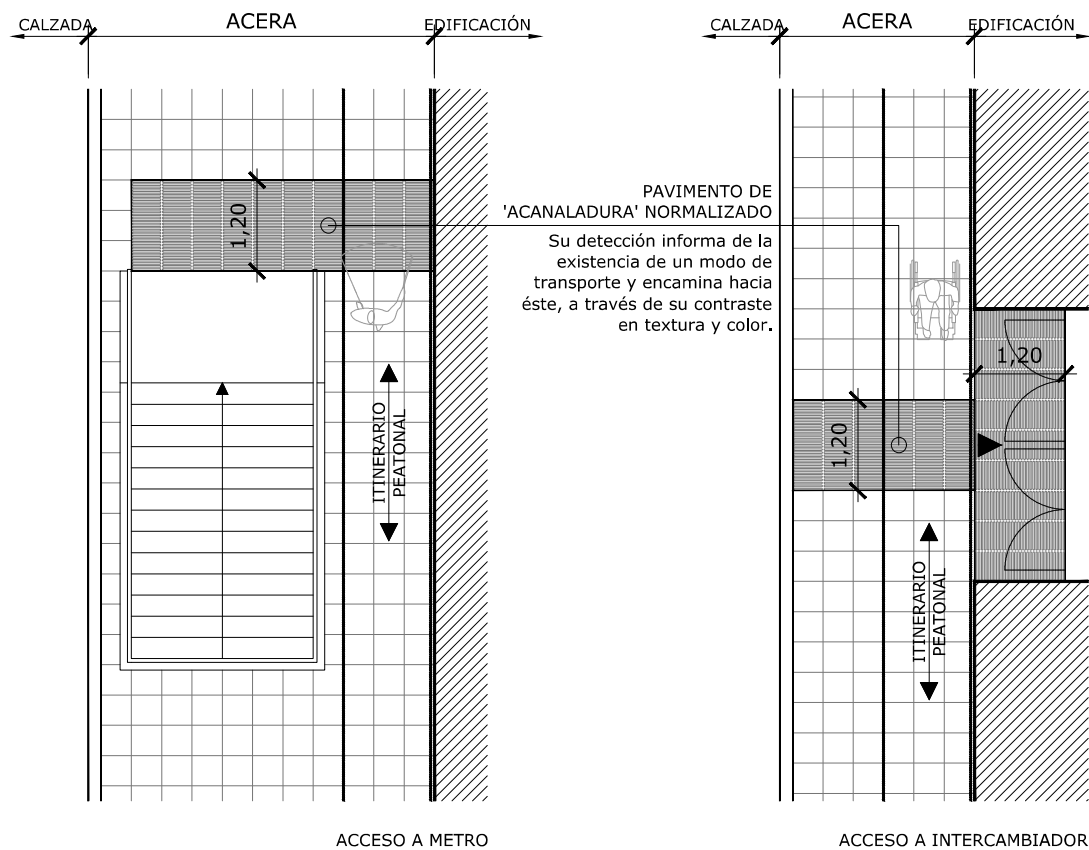
01 Acceso a modos de transporte

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.

Las interacciones que se producen entre los itinerarios peatonales y los distintos modos de transportes requieren unos criterios básicos de identificación y señalización de los accesos.

En los accesos se dispondrán los elementos identificativos de los distintos modos de transportes, de acuerdo a criterios de comunicación accesibles.

La señalización de los accesos se realizará con una franja tacto-visual de acanaladura homologada de 1,20 m. de anchura, con alto contraste cromático con los pavimentos adyacentes, situada en sentido transversal a la del itinerario.



0 1
cotas en m

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

4 Conexiones con transporte público

02 Marquesina de autobús simple

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.

Las marquesinas de autobús tienen unas soluciones algo más complejas puesto que concentran la señalización e interpretación de las paradas con la zona segura de espera y la transferencia propiamente dicha al medio de transporte.

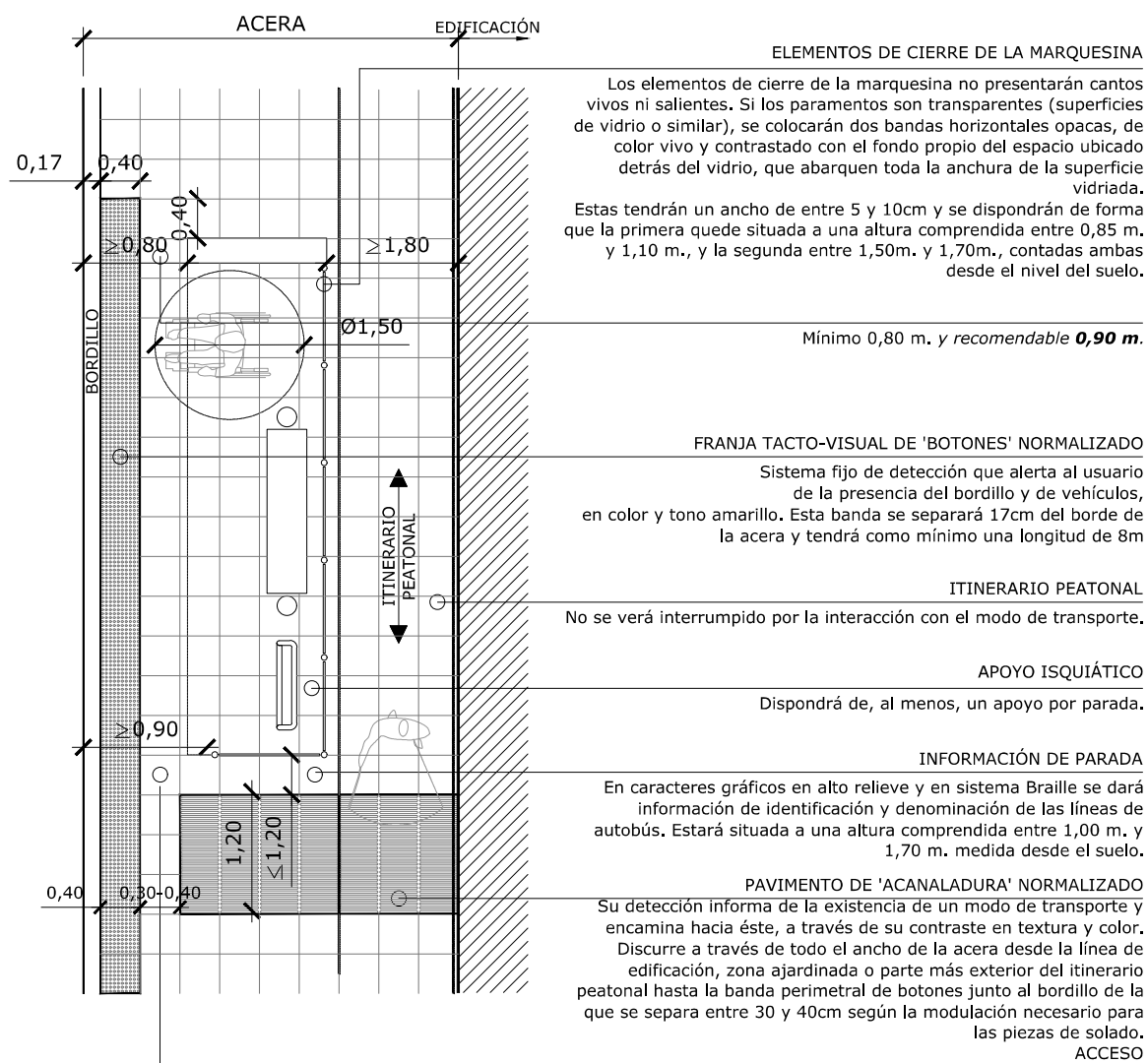
De este modo, la norma contempla disponer una franja tacto-visual de botones que indique el bordillo de la acera y localización del autobús, acompañada de otras dos franjas de 1,20 m. de pavimento de acanaladura acotando la ubicación de la marquesina.

Se debe garantizar unos accesos mínimos de 0,90 m. a las marquesinas, si las hubiera.

En cualquier caso debe ser posible inscribir un círculo de diámetro mínimo 1,50m. que garantice la total maniobrabilidad.

Con el objeto de identificar el acceso y posibilidades de uso de espacios, instalaciones y servicios accesibles se deberá señalar permanentemente con el Símbolo internacional de accesibilidad homologado lo siguiente: Las paradas de transporte público accesible.

Se recogen aquí las recomendaciones que sobre las marquesinas de autobús ha consensuado el Comité Técnico autorizado por el Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid.



Gráficos basados en las recomendaciones establecidas por la Comisión Técnica de Accesibilidad en Urbanismo y Edificación del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid

INTERACCIÓN CON MEDIOS DE TRANSPORTE

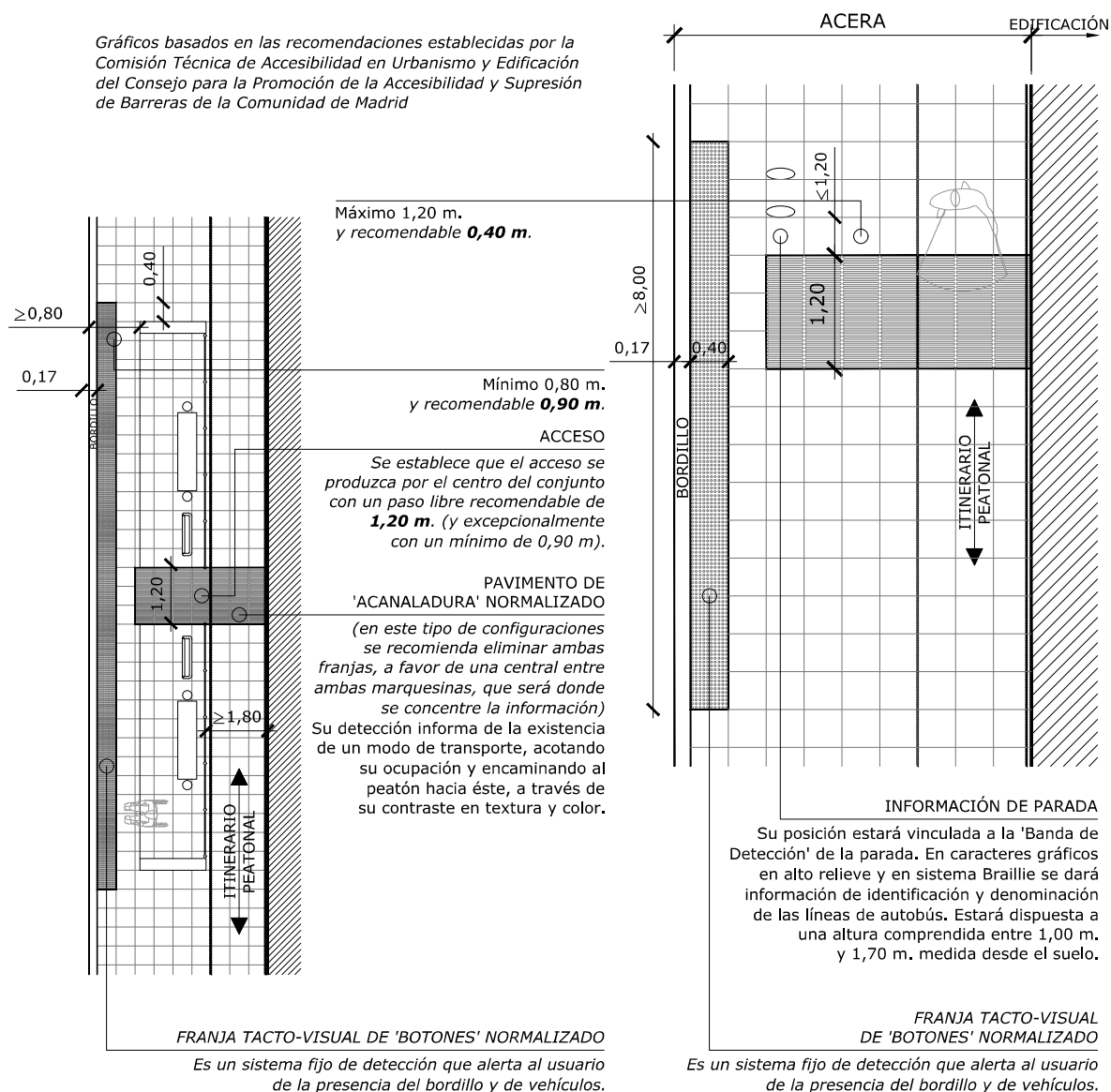
4 Conexiones con transporte público

03 Marquesina doble y parada con poste

En las situaciones de marquesinas dobles es fundamental que la señalización acote el ámbito y que disponga de la suficiente información de la parada, garantizando siempre la independencia respecto al itinerario peatonal y la maniobrabilidad en el entorno.

En las configuraciones de paradas sin marquesina la señalización acota la cabecera del autobús, donde se dispone de la suficiente información de la parada, garantizando siempre la independencia respecto al itinerario peatonal y la maniobrabilidad en el entorno.

Gráficos basados en las recomendaciones establecidas por la Comisión Técnica de Accesibilidad en Urbanismo y Edificación del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid



PLANTA PARADA BÚS CON MARQUESINA DOBLE

PLANTA PARADA BÚS CON POSTE INFORMATIVO

0 1
cotas en m

OBRAS EN LA VÍA PÚBLICA

1 Protección y señalización de obra

01 Itinerario peatonal alternativo

Las obras en la vía pública deberán señalizarse y protegerse de manera que garanticen la seguridad física de los peatones.

Las pautas de actuación son las siguientes:

- Las obras contarán con elementos de delimitación, protección y señalización.
- Si se interrumpe o afecta parcialmente un itinerario peatonal se creará otro alternativo de idéntico grado de adaptación al original, cumpliendo todas las medidas de accesibilidad que le correspondan, implementadas con medidas extras de protección, señalización e iluminación.

Se seguirán las prescripciones contempladas en la 'Ordenanza Reguladora de la Señalización de las Ocupaciones de las Vías Públicas por realización de Obras y Trabajos' del Ayuntamiento de Madrid, o cualesquiera otra Normativa vigente, en todo aquello que no contradiga a la Normativa de mayor rango y prevalencia.

