



## RESUMEN EJECUTIVO

**"Ruta en Vegueta-Triana: Itinerario peatonal accesible.**

**Propuestas de soluciones o mejoras.**

Curso Académico 2015-2016

Autora: Esther Espinosa Rodríguez

Tutor: D. Enrique Solana Suárez

## I. OBJETIVOS

Con la premisa de conseguir información para que la gestión de las futuras inversiones en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria tenga el mayor impacto social en materia de accesibilidad universal se establecen como objetivos:

- Mejorar los itinerarios a fin de que el usuario pueda hacerse una adecuada composición del lugar, pudiendo acceder a los distintos edificios emblemáticos así como a las diferentes áreas de descanso que se encuentran en el itinerario peatonal accesible marcado.
- Hacer cumplir las disposiciones recogidas por la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados*, que fija como fecha límite para la aplicación de lo dispuesto en los espacios público, a partir del 1 de enero de 2019.

## II. METODOLOGÍA

Los datos analizados se corresponden con la información obtenida mediante diferentes visitas a la zona de Vegueta - Triana, en la ciudad de Las Palmas.

Estos datos se han definido con la intención de averiguar cuáles son los factores que podrían impedir o dificultar el normal desarrollo de los itinerarios para personas de movilidad reducida. No hay intención de priorizar en base a ningún grado puesto que el incumplimiento de cualquiera de ellos puede provocar una ruptura en el itinerario.

Para el análisis se ha tenido en cuenta el cumplimiento o no de unos indicadores que analizan la accesibilidad del entorno urbano, basándonos en las disposiciones generales de la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizado*. Cada uno de estos indicadores se exponen en el anexo correspondiente, ascendiendo a un total de 400 indicadores.

El procedimiento seguido para la realización de este trabajo puede resumirse en los siguientes pasos:

- Planteamiento, organización y estructuración de los itinerarios a evaluar. Seleccionando las muestras y el tamaño de la medición.
- Selección de los indicadores que se van a evaluar a cada elemento del entorno urbano que pertenecen a la “cadena de accesibilidad”.
- Diagnóstico del espacio público mediante observación y toma de datos in situ, de los elementos de cada ruta seleccionada.
- Vuelco de datos/ redacción de informe del trabajo de campo extrayendo muestras.
- Conclusiones y propuestas de mejora distinguiendo dos tipos de actuaciones:

- a) Estándares: soluciones que podrán ser repetidas en la para una misma deficiencia.
- b) Singulares: soluciones específicas a problemas concretos.

### **III. RESULTADOS**

#### **3.1. RESULTADOS POR ELEMENTOS DE TRAMA URBANA**

Se han evaluado 17.412,90 m<sup>2</sup> con una ruta de 1,530 km de itinerario peatonal accessible.

Los resultados se han estructurado en tres ámbitos:

- Resultados por elementos de trama urbana.

Se ha realizado la evaluación teniendo en cuenta los elementos de la trama urbana como son el estado del pavimento, tapas de registro y rejillas, alcorques, vegetación, escaleras, rampas y planos inclinados, pasos de cruce entre itinerario peatonal accesible y vehicular, pasos de peatones y vados peatonales, isletas y semáforos. El 1,3% de los metros de pavimentos evaluados presenta un pavimento inadecuado debido principalmente a problemas de roturas o fisuras debido, bien a golpes, dilataciones o asentamientos por filtraciones de agua. El 11,20 % del pavimento de la ruta es de adoquín, lo que pese a ser un material duro y estable, presenta resaltes que pueden ocasionar tropiezos o caídas. Entre otros pavimentos que encontramos y que presentan la dificultad para el tránsito, especialmente de la silla de ruedas, son los compuestos por cantos rodados, sobre un 7,8%

Plaza del Hurtado de Mendoza tiene pavimento, con acabado liso brillante y resbaladizo. El hecho de caminar es propenso a resbalar máxime si el mismo esta mojado, por riego, limpieza o lluvia, entre otras causas.

En cuanto a las superficies de pavimento táctil, el problema más repetido es la falta de contraste que existe entre este tipo de pavimento y el resto.

El 33,7% de las 362 unidades de tapas de registros evaluadas, se encuentran ubicadas dentro del ámbito de paso del itinerario peatonal accesible. El problema más frecuente radica en los cortes para los encuentros entre el cerco de los registros y el resto del pavimento. No obstante el 75% de las tapas de registro evaluadas se encuentran enrasadas con el pavimento. El 98% de las tapas de registro evaluadas tienen aberturas de mayor diámetro del permitido. De las 32 rejillas evaluadas, el 87,5 % se encuentran fuera de la zona del itinerario peatonal accesible. De las 54 unidades evaluadas, 84,6% de los alcorques estudiados no están protegidos o están mal protegidos, mediante relieve en el perímetro del mismo. Tan sólo un 15,2% se encuentra solucionado enrasado con pavimento aunque menos del 4%, han tenido un mantenimiento adecuado que le proporciona problemas de abombamiento en la superficie. Nos encontramos con arbustos que pese a su cuidado mantenimiento estético producen dificultad de visión de señal de tráfico adyacente, árboles de gran

porte que presentan vegetación caída que puede producir resbalamientos. Encontramos dos zonas con una densidad de hojas caídas considerable, situadas en la calle Lentini y Plaza de Hurtado de Mendoza. Unidades de maceteros de gran porte que se encuentran en el ámbito de recorrido del IPA. El encuentro de la superficie del pavimento con escalones aislados, incumplen las exigencias recogidas en la normativa, además de provocar riesgos de tropiezos o caídas. De los 16.086 m<sup>2</sup> de aceras evaluados sólo encontramos rampa para salvar el desnivel entre la carretera del norte y la calle Mesa de León. Se trata de una rampa sin pasamanos adaptado, ni zócalo. Existe un cruce entre el itinerario peatonal accesible y el vehicular, sin señalización ni pavimento, ni elemento vertical. Cuatro de los 6 pasos de peatones analizados presentan una pintura inadecuada en la señalización horizontal, 16% del pavimento es inadecuado tratándose de adoquines mal conservados. La señalización vertical no está bien resuelta en el 30% de los casos. La inexistencia de señalización con pavimento podotáctil en los vados asciende por encima del 70%, lo que supone un altísimo riesgo de provocar situaciones de atropello. Asimismo, el 32 % del pavimento que ejecuta el rebaje de la acera, se encuentra en mal estado presentando roturas de cantos que pudieran ocasionar tropiezos. Las isletas se ejecutan sobre plataforma situada entre 2 y 4 cm por encima del nivel de calzada ya que no es posible realizarlas al mismo nivel de las aceras. Cuatro de los seis pasos de peatones analizados no disponen de semáforos, lo cual también aumenta el riesgo y peligrosidad del mismo.

- Resultados por elementos del mobiliario urbano

Se trata de analizar los elementos como bolardos, bancos, papeleras, farolas, vallados de obra y cabinas telefónicas, que impiden o dificultan su uso por personas de movilidad reducida.

La ruta dispone de cinco tipos de bolardos diferentes. El 91,8 % de las 97 unidades de bolardos estudiadas presenta como problema más común, el no contraste cromático. El 10% de los bolardos se encuentran invadiendo el itinerario peatonal accesible. Tan sólo uno de los modelos cumple con todas las exigencias de diseño. El 83 % de los bolardos analizados se encuentran encastrados con el pavimento. El 96% de los 87 bancos evaluados permiten el paso del itinerario peatonal accesible sin invadirlo. El principal fallo de diseño es la carencia de reposabrazos, seguido de la inexistencia o mal diseño del respaldo. Algunos diseños de bancos no dispone de respaldo ni reposabrazos, además de encontrarse ubicados dentro del ámbito del itinerario peatonal accesible.

Uno de los principales problemas que se observan de las papeleras es que no son fácilmente detectables desde el suelo ya que en el 89,48% de los casos, sólo el soporte es detectable a nivel de suelo. De entre las 19 unidades totales estudiadas El

90% de éstas presentan un color uniforme poco contrastado con el lugar donde se encuentra ubicada.

El 68% de papeleras se encuentran situadas fuera del alcance del itinerario diseñado. De las 90 unidades de farolas evaluadas, el 5% invaden el itinerario peatonal accesible. Todas las luminarias de suelo son detectables a una altura mínima de 15 cm y no presentan salientes. El 70% de los metros lineales del vallado de obra evaluado se encuentra mal ubicado, interfiriendo en la amplitud del itinerario peatonal accesible ya que las bases de apoyo invaden el mismo.

- Resultados de elementos de señalización e información

Son elementos de señalización del nombre de las calles, elementos de señalización vertical, mapas y placas informativas.

El 33% de las 24 unidades de plazas con nombre de callas evaluadas presentan problemas con la tipología y tamaño de letra elegida debido a adornos que dificultan la lectura. Se observa la inexistencia de placas señalizadoras en el 80% de los casos. El 100% de las placas informativas no presenta formato auditivo, ya que se trata de placas con letras en relieve.

- Resultados de elementos del transporte público.

Se estudian las paradas de guaguas, mobiliario de las mismas y la información y señalización que ofrecen. No es de aplicación en este estudio la evaluación de los vehículos, ni taxis ni guaguas.

Se observa que el paño del vidrio de tres de las paradas carece de señalización de su localización.

Las paradas de guaguas turísticas consisten en un poste aislado que carece de espacio de descanso y pérgola sin invadir el IPA.

La información de las líneas de guaguas se presenta en formato visible con tamaño de texto ilegible.

Las paradas de guaguas existentes no están conectadas con el IPA.

#### IV. CONCLUSIONES

Ante las deficiencias encontradas se han propuesto soluciones técnicas o mejoras a cada situación evaluada estableciendo pautas y/o criterios para actuar, aplicando siempre y de forma sistemática la normativa vigente en materia de accesibilidad y eliminación de barreras.

Debemos tener en cuenta que estas propuestas no serán válidas para cualquier intervención, debido a la necesidad de salvaguardar el valor histórico, arquitectónico y urbanístico en las actuaciones en cascos antiguos, por lo que deberán adaptarse.

En conclusión, dadas las deficiencias encontradas en el tramo evaluado podemos decir que se presentan serias dificultades de accesibilidad requiriendo la ejecución de obras de acondicionamiento en este ámbito para adaptarse a la normativa.