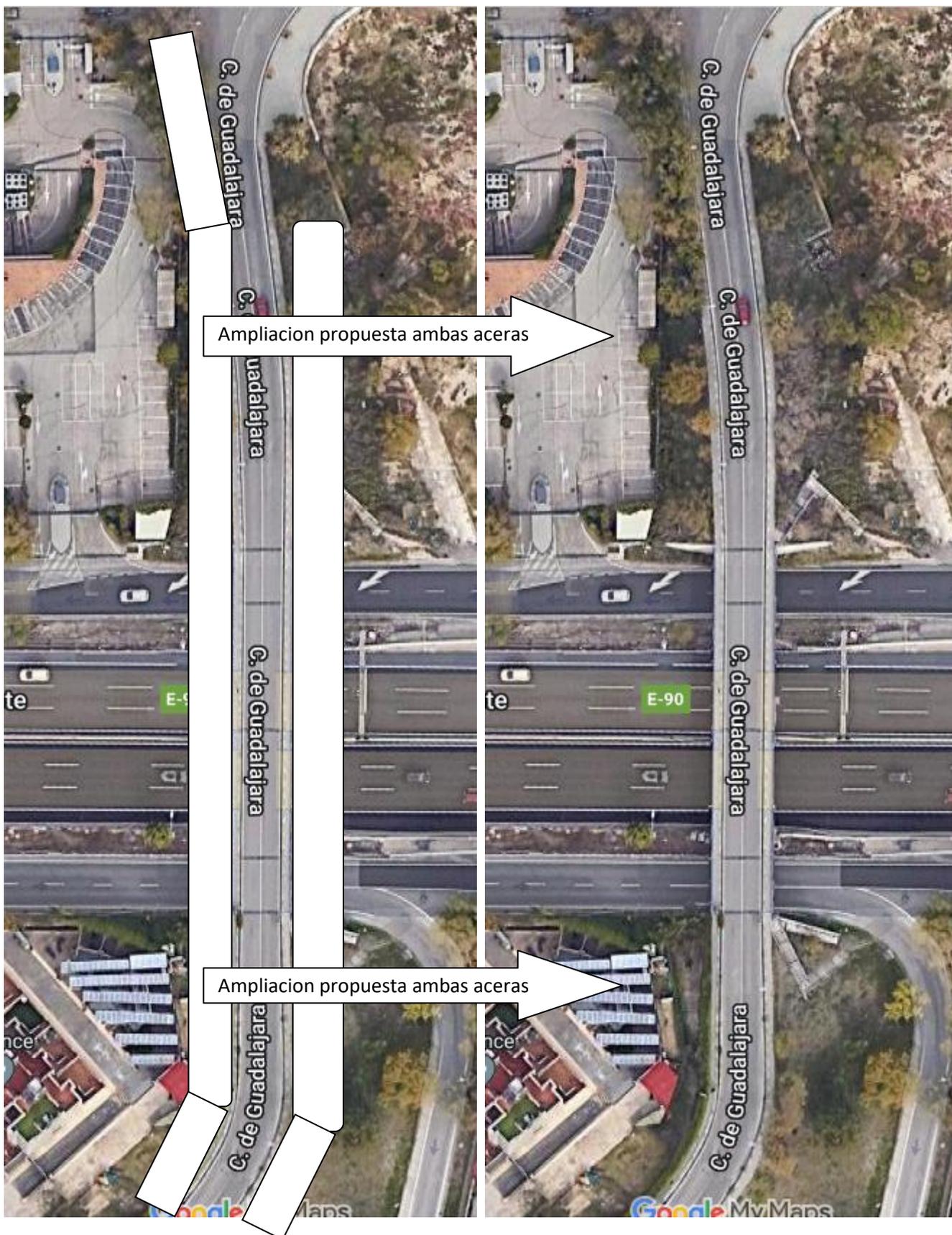


AMPLIACION DE ACERAS EN PUENTE DE BARAJAS EN CALLE GUADALAJARA SOBRE LA A-2 DEL DISTRITO DE HORATALEZA

Actualmente la circulación de peatones por las aceras del Puente de Barajas no permite a la vez una silla de ruedas, o carro de la compra y un peatón, además la vegetación que crece a los lados estrecha mas esta calzada por lo que hay tramos que tampoco caben 2 peatones a la vez. Esto hace necesario la ampliación de las aceras a costa de espacios que libres a los lados del puente que sería posible para la ampliación de las aceras.



Hago mención de que el Ayuntamiento recoge unas dimensiones mínimas de 180 a 220 en su manual de accesibilidad para espacios públicos.

Ampliar las aceras del puente de Barajas que conecta los distritos de Hortaleza y San Blas-Canillejas para dotarlas de Dimensiones del itinerario peatonal accesible que según el manual de accesibilidad de ese Ayuntamiento son:

1.1 Itinerarios peatonales accesibles (IPA)

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS Página 22
VÍAS PÚBLICAS Versión julio 2016

Puntos de cruce con Itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados

Se garantizará la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los puntos de cruce con el itinerario vehicular, pasos subterráneos y elevados

Dimensiones del Itinerario Peonatal Accesible

La característica principal del itinerario peatonal accesible es disponer de una banda libre de paso, de dimensiones mínimas ancho 180 cm y altura 220 cm que en su desarrollo no interfiere con ningún obstáculo y que garantice el giro, cruce o cambio de sentido de cualquier peatón. Según recoge la orden VIV/561/2010, excepcionalmente en zonas urbanas consolidadas se podrán permitir estrechamientos puntuales siempre que el ancho de paso no resulte inferior a 150 cm.

Dimensiones del Itinerario Peonatal Accesible

La característica principal del itinerario peatonal accesible es disponer de una banda libre de paso, de **dimensiones mínimas ancho 180 cm y altura 220 cm** que en su desarrollo no interfiere con ningún obstáculo y que garantice el giro, cruce o cambio de sentido de cualquier peatón. Según recoge la orden VIV/561/2010, excepcionalmente en zonas urbanas consolidadas se podrán permitir estrechamientos puntuales siempre que el ancho de paso no resulte inferior a 150 cm.

Es conveniente que el itinerario peatonal accesible discorra colindante o adyacente a la línea de fachada o, en su caso, al discurrir junto a una plaza o espacio abierto, cuente con un pavimento que sirva de guía a los usuarios de bastón, bien como referencia de la zona en la que no encontrarán obstáculos en su recorrido, o como materialización física del límite edificado a nivel del suelo.

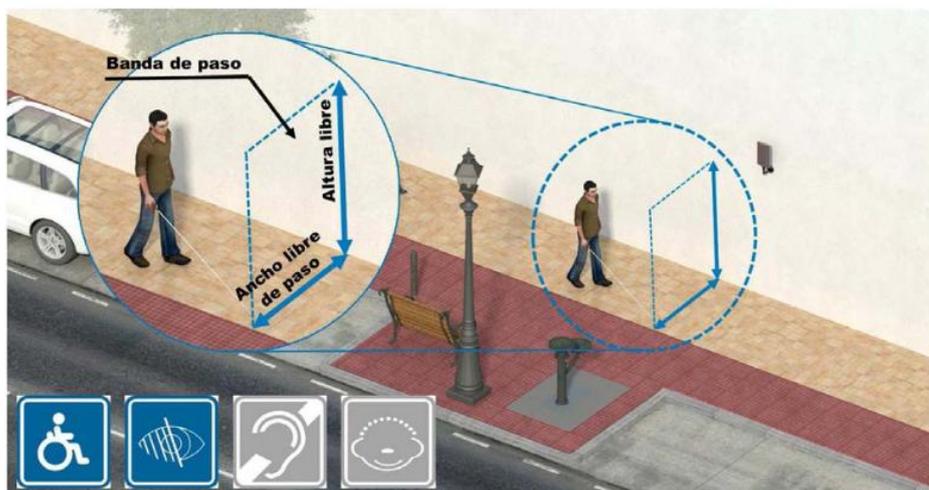


Imagen 03. Dimensiones a considerar en el Itinerario peatonal accesible

Atendiendo a esto se tendría que llevar a cabo lo siguiente:

4.1 Ajuste razonable y adecuación efectiva

MANUAL DE ACCESIBILIDAD PARA ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS Página 416

AJUSTES RAZONABLES Versión julio 2016

Una forma de evitarlo es la búsqueda de una adaptación efectiva del entorno mediante la

reinterpretación y análisis previo del espacio urbano y sus usos, permitiendo implementar las soluciones recogidas en los capítulos del presente manual sin necesidad de recurrir a diseños alternativos que, implican una rebaja en las condiciones de accesibilidad establecidas en la vigente normativa.

Como pautas de este análisis previo se deben abordar:

a) Análisis y reordenación el espacio disponible

Es sin duda la parte más importante del estudio del espacio urbano que se debe enfrentar de cara a la mejora de sus condiciones de accesibilidad. Disponer o habilitar el espacio suficiente para acometer las reformas necesarias facilitará sustancialmente la tarea.

Sin embargo en muchas ocasiones este espacio se encuentra organizado de manera que impide su completo aprovechamiento, sobre todo en lo que se refiere a priorizar la generación de itinerarios peatonales accesibles.

Es el caso de viales en los que es posible replantear el ancho y número de carriles necesarios para el tráfico de vehículos o incluso la necesidad de alineaciones de aparcamiento anexas a las aceras, existiendo la posibilidad de ceder parte de ese espacio al área peatonal.

Este tipo de operaciones exigen intervenciones de mayor calado en la trama urbana que conllevan replantear la ubicación y desarrollo de cada una de las “bandas” de uso diferenciado mencionadas en el capítulo 1.1 “Itinerarios peatonales” y 1.3 “Equipamiento urbano” (itinerario peatonal, mobiliario, arbolado, calzada, etc.).

b) Análisis y reubicación de los elementos urbanos existentes

En ocasiones se cuenta con el espacio suficiente para actuar, pero es el mobiliario urbano (en su acepción más diversa) por su disposición y abundancia el que impide el desarrollo de itinerarios peatonales accesibles que permitan comunicar los distintos usos de un entorno urbano.

Suele ser el caso habitual de plazas y espacios abiertos en las que, a diferencia de las calles donde la circulación peatonal se realiza preferentemente en una única dirección, las posibilidades de trazado de itinerarios aumentan considerablemente.

En estos casos cabe preguntarse si el mobiliario existente es necesario o puede reducirse y al mismo tiempo agruparse de manera que se generen espacios claramente diferenciados para la circulación, áreas estanciales de permanencia o incluso otros usos asociados como conexiones con el transporte público, acceso a edificios, terrazas o espacios de venta en la vía pública, etc.

c) Modificación y optimización de los usos

Previo a la reforma de cualquier entorno urbano resulta imprescindible el conocimiento de la forma en que las personas utilizan dichos entornos, las demandas de espacio en función de aforos y usos, las estrategias de movilidad, las prioridades establecidas, la posibilidad de compartir o segregar usos, etc., de manera que pueda alcanzarse una relación óptima entre los usos, el número y necesidades de los usuarios y el espacio disponible.

Las adecuadas soluciones propuestas a partir de estos datos iniciales favorecerán de manera notable la accesibilidad en el entorno y facilitarán la implantación de las medidas específicas de accesibilidad que pudieran resultar necesarias