



Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Transporte y Accesibilidad



PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE ALICANTE

DOCUMENTO 1 – MEMORIA. Septiembre 2021

Contenido	
1	Antecedentes 3
	Configuración del documento del “PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE ALICANTE” 3
2	Síntesis metodológica 3
2.1	Normativa 3
2.2	Síntesis normativa. Criterios de aplicación 4
2.3	Campañas de inspección y sistema de toma de datos 9
2.4	Sistema de proceso de datos 10
3	Listado de los itinerarios sobre los que se ha realizado el análisis 10
4	Clasificación y tipificación de los problemas detectados en los itinerarios propuestos y soluciones establecidas. ... 12
4.1	Incidencias detectadas 12
4.1.1	<i>Incidencia: ARBOLADO-JARDINERIA</i> 12
4.1.2	<i>Incidencia: ASCENSOR</i> 12
4.1.3	<i>Incidencia: CALZADA PEATÓN-ACERA</i> 13
4.1.4	<i>Incidencia: ACERAS-BICI</i> 13
4.1.5	<i>Incidencia: ESTACIONAMIENTO-VADOS</i> 13
4.1.6	<i>Incidencia: PASOS DE PEATONES</i> 13
4.1.7	<i>Incidencia: RAMPAS</i> 14
4.1.8	<i>Incidencia: SEMAFORIZACIÓN</i> 14
4.1.9	<i>Incidencia: MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION</i> 14
4.1.10	<i>Incidencia: TRANSPORTE PÚBLICO PARADAS</i> 15
4.1.11	<i>Incidencia: ESCALERAS</i> 15
4.1.12	<i>Incidencia: ESTACIONAMIENTO-PMR</i> 15
4.2	Análisis por itinerario 16
4.2.1	<i>Número total de incidencias detectadas en el itinerario</i> 17
4.2.2	<i>Número total de incidencias de tipo CALZADA PEATÓN-ACERA</i> 18
4.2.3	<i>Número total de incidencias de tipo PASOS DE PEATONES</i> 19
4.2.4	<i>Número total de incidencias de tipo ESTACIONAMIENTO-VADOS</i> 20
4.2.5	<i>Número total de incidencias de tipo MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION</i> 21
4.2.6	<i>Número total de incidencias de tipo SEMAFORIZACIÓN</i> 22
4.3	Diagnóstico del análisis realizado de los itinerarios 23
4.3.1	<i>Diagnóstico. Arbolado-Jardinería</i> 23
4.3.2	<i>Diagnóstico. Ascensores</i> 23
4.3.3	<i>Diagnóstico. Calzada-Acera</i> 23
4.3.4	<i>Diagnóstico. Carriles bici-Acera bici</i> 23
4.3.5	<i>Diagnóstico. Vados-Estacionamientos</i> 23
4.3.6	<i>Diagnóstico. Mobiliario urbano</i> 23
4.3.7	<i>Diagnóstico. Pasos peatonales</i> 24
4.3.8	<i>Diagnóstico. Rampas</i> 24
4.3.9	<i>Diagnóstico. Semáforos</i> 24
4.3.10	<i>Diagnóstico. Señalización urbana</i> 24
4.3.11	<i>Diagnóstico. Paradas transporte público</i> 24
4.3.12	<i>Diagnóstico. Escaleras</i> 24
4.3.13	<i>Diagnóstico. Estacionamiento PMR</i> 25
4.4	Conclusiones del Plan 25
5	Propuestas de intervención 25
5.1	Clasificación y tipificación de las soluciones aplicables para dotar de accesibilidad universal a los itinerarios analizados 25
5.1.1	<i>Propuestas y soluciones generales a considerar</i> 26
5.1.2	<i>Propuestas concretas-detalladas</i> 26
6	Estimación de los costes de las intervenciones por itinerario 31
7	Plan de Fases propuesto 34
7.1	Criterios de priorización 34
7.1.1	<i>Nº de equipamientos en el itinerario</i> 37
7.1.2	<i>Densidad población dentro del itinerario (sección censales tránsito del itinerario)</i> 38
7.1.3	<i>Nº puntos identificados acera estrecha o pasos peatonales sin vado existente por km de itinerario</i> 39
7.1.4	<i>Nº total de puntos no cumplimiento accesibilidad por km de itinerario</i> 40
7.1.5	<i>Puntuación final por itinerario</i> 41
7.2	Propuesta de Plan de Fases 42
7.3	Detalle por itinerario 44
	<i>Fase 1</i> 44
	<i>Fase 2</i> 44
	<i>Fase 3</i> 45
	<i>Fase 4</i> 45
ANEXOS I 46
	ESTÁNDARES DE DISEÑO A UTILIZAR EN LAS FUTURAS ADAPTACIONES DEL MEDIO URBANO 46
	ESTÁNDARES DE DISEÑO A UTILIZAR EN LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA 49

1 Antecedentes.

En el año 2016 el Ayuntamiento de Alicante suscribió el convenio con la asociación Alicante Accesible para desarrollar el proyecto "ESTUDIO Y PROPUESTAS DE ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO. FASE I MAPA ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES", con el fin de mejorar la accesibilidad en el entorno urbano de la ciudad.

Dicho proyecto comprendió el establecimiento, estudio, diagnóstico y propuestas de mejora de itinerarios peatonales accesibles dentro de cada barrio, así como la conexión entre ellos y con el centro de la ciudad.

El objetivo general del proyecto fue realizar un diagnóstico de la situación en que se encuentra la accesibilidad en el entorno urbano de nuestra ciudad, con base a un estudio de campo, y elaborar propuestas de mejora en itinerarios peatonales, estableciendo prioridades para su ejecución.

Como resultado de dicho proyecto se dispone de una serie de itinerarios entre los diferentes barrios y el centro de la ciudad. Para su determinación se tuvieron en cuenta los puntos más importantes de cada barrio, la afluencia de vecinos, la seguridad vial, valor estratégico de cada enclave, dando preferencia en las rutas a las paradas de transporte público, colegios, centros de salud, sociales y culturales.

Para la definición de los diferentes itinerarios, Alicante Accesible se reunió con las asociaciones de vecinos de cada zona, permitiendo a los propios vecinos que propusieran los puntos estratégicos y las zonas de más afluencia de cada barrio.

Estos itinerarios son los que se han utilizado como punto de partida para realizar el "Plan de accesibilidad de itinerarios peatonales accesibles de la ciudad de Alicante".



Configuración del documento del "PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE ALICANTE"

El documento del PLAN DE ACCESIBILIDAD DE ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES DE LA CIUDAD DE ALICANTE se organiza en un total de 3 documentos donde se presentan los resultados y las propuestas definidas para cada uno de los itinerarios analizados. La metodología utilizada así como la diagnosis y el Plan de Fases propuesto se incluyen en este documento, siendo los dos siguientes dónde se recogen una serie de anexos con información más detallada del inventariado. El total del documento se ha estructurado como sigue:

- **Documento 1.** Metodología empleada, resultado del análisis y diagnosis, propuestas generales, estimación de costes y plan de fases. Como anexos de este documento se incluyen los diseños a adoptar en las futuras remodelaciones urbanas.
- **Documento 2.** Planos en formato horizontal de las propuestas para cada itinerario y las fichas correspondientes.
- **Documento 3.** Anexo de Fichas de los puntos no accesibles detectados así como los planos correspondientes.

2 Síntesis metodológica

2.1 Normativa.

A la hora de evaluar la adecuación de los itinerarios accesibles definidos para la ciudad de Alicante, se ha partido de lo establecido en la siguiente normativa en vigor a fecha de 2021 y de aplicación sectorial para la evaluación de la accesibilidad en el medio urbano y la edificación:

- LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
- DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
- Documento Básico SUA Seguridad de utilización y accesibilidad.
- Ley 8/2013, de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
- 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.
- Real Decreto 233/2013, de 5 de abril, por el que se regula el Plan Estatal de fomento del alquiler de viviendas, la rehabilitación edificatoria, y la regeneración y renovación urbanas, 2013-2016.
- 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.

Como normas de carácter evaluador del medio urbano por su carácter de aplicación al mismo, se han considerado como normativa primordial de aplicación al estudio:

- 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; así como
- el DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

2.2 Síntesis normativa. Criterios de aplicación.

El estudio en detalle de las normativas previamente listadas, en especial de la Orden VIV/561/2010 y el DECRETO 65/2019 ha dado como resultado el siguiente listado de aspectos a evaluar en el medio urbano y que son los que se han considerado en la realización de este estudio. Se ha considerado de aplicación en cada caso la normativa interpretada como más restrictiva al respecto. En total, se ha evaluado el conjunto de itinerarios accesibles según las siguientes categorías de elementos urbanos posibles:

- CALZADA PEATÓN-ACERA
- ARBOLADO-JARDINERAS
- PASO PEATONES
- MOBILIARIO URBANO
- ESCALERAS
- ASCENSOR
- RAMPAS
- SEMAFORIZACIÓN
- SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN
- ESTACIONAMIENTO – PMR
- ESTACIONAMIENTO – VADOS
- TRANSPORTE PÚBLICO

Los puntos evaluados para cada una de dichas categorías se muestran en la siguiente tabla:

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
1	CALZADA PEATÓN-ACERA	
111	No existencia de áreas de descanso cada 50 m con mobiliario adaptado.	Artículos 7.3. 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
112	Acceso a playa no accesible - no delimitación del espacio urbano de acceso mediante una franja de pavimento táctil indicador direccional de anchura 0,80 m, enfrentada con el acceso y dispuesta en la dirección transversal a la marcha.	Artículos 27.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
113	Pavimento del itinerario peatonal no cumple valores antideslizantes en seco y en mojado; el valor de resistencia al deslizamiento debe ser mayor o igual a 45 determinado según la norma UNE-ENV 12633:2003.	Artículos 28.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
114	Zona nuevo desarrollo. No cumple todo su desarrollo tiene 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.	Artículos 5.2. 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
115	Zona consolidada no posibilidad condición 1.80 m. No cumple todo su desarrollo tiene una anchura libre de paso no inferior a 1.50 m o 1,20 m, espacio de cruce cada 20 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento.	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
116	No cumple desarrollo tiene una altura libre de paso inferior a 2,20 m.	Artículos 5.2. 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
117	Presenta escalones aislados o resaltes, o desperfectos importantes en el pavimento.	Artículos 5.2. 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
118	Pendiente transversal superior 2%.	Artículos 5.2. 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
119	No cumplimiento disposición de barandilla diferencia de nivel > 0,55 m.	Artículos 30.2. 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
120	Desnivel superior a 20 cm o pendiente longitudinal superior al 8%. Necesidad de elemento constructivo para salvar desnivel (rampa, escalera, ascensor, tapiz rodante)	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula a la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
121	No disposición de piezas de pavimento liso o piezas inglete en puntos de decisión itinerarios peatonales (ejemplos pasos de peatones interconectados misma intersección o TP con pasos peatonales)	Artículos 46.7. 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

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
122	Plataforma sección > 5 m, no existencia de pavimento táctil delimitación contrastado >40 cm anchura o elementos de mobiliario alineados con disposición entre elementos < 180 cm.	Artículos 25.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
123	Punto de cruce diseño no perpendicular, características actuales en ángulo o chaflan.	Artículos 25.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
124	No existencia de señalización vertical prioridad peatonal acceso al itinerario mixto.	Artículos 25.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
125	No existencia de diferenciación de los pavimentos entre zona uso vehicular y uso peatonal.	Artículos 5.4. 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
126	No cumplimiento. Los bolardos instalados en las áreas de uso peatonal tendrán una altura situada entre 0,75 y 0,90 m, un ancho o diámetro mínimo de 10 cm y un diseño redondeado y sin aristas.	Artículos 29. 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
127	Zona de juegos - parque infantil no protegido perimetralmente, bien mediante vallado, vegetación o distanciamiento.	Artículos 26.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
128	Número de mesas de juego accesibles inexistente o menor a la proporción 1 por cada 5 existentes.	Artículos 26.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
129	Áreas de bancos sin bancos accesibles.	Artículos 26.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
130	Baños públicos, cabinas o máquinas expendedoras no cumplimiento de la normativa de accesibilidad mínima acceso.	Artículos 31.9. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
131	Zona de juegos - no existencia mínimo un itinerario accesible hasta las misma.	Artículos 7.1. 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
132	Zona de juegos - no existencia mínimo círculo de 1,50 m para permitir la estancia de personas en silla de ruedas.	Artículos 8.4. 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
133	Mesas de juego no cumplimiento medidas mínimas de uso accesible.	Artículos 8.5. 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
2	ARBOLADO-JARDINERAS	
211	Zona ajardinada sin bordillo perimetral altura > 5 cm	Artículos 26.2. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
212	No cumplimiento. Los alcorques deberán estar cubiertos por rejillas. En caso contrario deberán rellenarse de material compactado, enrasado con el nivel del pavimento circundante.	Artículos 12.2. 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
213	Invasión del arbolado del itinerario peatonal accesible.	Artículos 18.1. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
		para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
214	Rejillas alcorques dimensiones > a 0,01 m de diámetro	Artículos 12. 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
3	PASO PEATONES	
311	Vado pavimento no cumple valores antideslizantes en seco y en mojado; el valor de resistencia al deslizamiento debe ser mayor o igual a 45 determinado según la norma UNE-ENV 12633:2003.	Artículos 28.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
312	Diseño detectado potencial encharcamientos en los vados peatonales por acumulación de agua por deficiente desagüe.	Artículos 29.2. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
313	Existencia de elementos de vegetación, mobiliario urbano o cualquier elemento que obstaculiza el cruce o la detección visual de la calzada y de elementos de seguridad, tales como semáforos, por parte de los peatones.	Artículos 19.4. 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
314	Anchura mínima del plano inclinado < 1.80 m.	Artículos 20.2. 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
315	Plano vado y calzada no enrasado. Resalte que dificulta el cruce del viario. Enrasado acera-calzada debe ser de 0 cm	Artículos 20.3. 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
316	Pendiente de los vados superior a la normativa. Las pendientes longitudinales máximas de los planos inclinados serán del 10% para tramos de hasta 2,00 m y del 8% para tramos de hasta 2,50 m. La pendiente transversal máxima será en todos los casos del 2%.	Artículos 20.6. 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
317	No protección lateral de los desniveles de vado, en vados peatonales formados por un solo plano	Artículos 20.7. 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
318	Inexistencia o falta de definición de la señalética horizontal o pintura en el paso de peatones.	Artículos 21.5. 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
319	Franjas y superficies pavimento táctil no cumplimiento mínimos de diseño según normativa.	Artículos 46.3. 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
320	Elementos en vado reducen el ancho libre de obstáculos min 1.80m	Artículos 20.2. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación



ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
		para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
321	Invasión del vado del área de itinerario accesible (1,50m o 1,20 m, espacio de cruce cada 20 m). Necesidad de uso del espacio de estacionamiento para liberación itinerario accesible.	Artículos 20.10. 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
322	No cumplimiento isleta con vados ambos lados, achura mínima 1.80 m (1,50m más el espacio de vados).	Artículos 29.5. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
323	Anchura isleta menor al paso de peatones.	Artículos 21.3. 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
324	No cumplimiento espacio intermedio mínimo 1,50 m.	Artículos 22.2. 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
325	Las escaleras de los pasos de peatones elevados y subterráneos no complementadas con rampas o ascensores accesibles	Artículos 29.4. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
326	No cumplimiento anchura de paso libre de obstáculos mínimo de 1,80 m en los pasos peatonales elevados y de 2,40 m en los pasos subterráneos	Artículos 29.4. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
327	No cumplimiento altura libre en pasos subterráneos será como mínimo de 2,50m	Artículos 29.4. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
328	Diseño detectado potencial encharcamientos en los vados peatonales por acumulación de agua por deficiente desagüe.	Artículos 29.4. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
329	Accesos paso a desnivel prolongación pasamanos insuficiente < 30 cm.	Artículos 31.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
330	Barandilla de protección no cumplimiento normativa.	Artículos 30.3. 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
331	Pendiente longitudinal rampa acceso superior al 6%. Según Decreto 65/19 la rampa puede llegar al 12% en tramos de longitud hasta 3 m.	Artículos 5.2. 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
332	Pendiente transversal rampa acceso superior al 2%	Artículos 5.2. 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
4	MOBILIARIO URBANO	
411	Barandilla sin zócalo inferior o barra a una altura mayor a 15 cm.	Artículos 31.5. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
412	Mobiliario urbano. Disposición de elemento urbano reduce el espacio libre accesible < 1.50 m. Interrupción del itinerario accesible.	Artículos 10.3. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
		para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
413	No cumplimiento fuente de agua potable dispondrán de mecanismos de accionamiento situados a una altura comprendida entre 0.80 m y 0.90 m y de forma que no existan obstáculos o bordes para acceder a ellos. La zona de aproximación a la fuente será horizontal.	Artículos 31.5. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
414	No cumplimiento. En las papeleras y contenedores enterrados, la altura de la boca estará situada entre 0.70 m y 0.90 m. En contenedores no enterrados, la parte inferior de la boca estará situada a una altura máxima de 1.40 m.	Artículos 28.1. 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
415	No cumplimiento. En los contenedores no enterrados, los elementos manipulables se situarán a una altura inferior a 0,90 m	Artículos 28.1. 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
416	No cumplimiento. En los contenedores enterrados no habrá cambios de nivel en el pavimento circundante.	Artículos 28.1. 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
417	Parque o jardín. No existencia de apoyo isquiático por cada 5 bancos o fracción.	Artículos 26.2. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
418	Bancos no cumplimiento. A lo largo de su parte frontal y en toda su longitud se dispondrá de una franja libre de obstáculos de 0,60 m de ancho	Artículos 26.1. 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
419	Banco o conjunto de bancos sin área libre de obstáculos lateral donde pueda inscribirse un círculo de diámetro 1,50 m que en ningún caso coincidirá con el itinerario peatonal accesible.	Artículos 26.1. 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
420	No cumplimiento. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura mínima de 2,20 m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados.	Artículos 33.2. 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
5	ESCALERAS	
511	Escalera pavimento no cumple valores antideslizantes en seco y en mojado; el valor de resistencia al deslizamiento debe ser mayor o igual a 45 determinado según la norma UNE-ENV 12633:2003.	Artículos 28.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
512	Espacios existentes de altura inferior a 2.20 m bajo las rampas no protegidos.	Artículos 28.7. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
513	Pilotos o indicadores luminosos instalados en la contrahuella, no se encuentran empotrados, sin cejas ni resaltes.	Artículos 28.7. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
514	No cumplimiento de la relación huella o contrahuella mayor a 16 cm.	Artículos 28.7. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
515	Escalera prolongación pasamanos insuficiente < 30 cm.	Artículos 31.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
516	No cumplimiento siguientes especificaciones: 3 escalones como mínimo y 12 como máximo, la anchura mínima libre de paso será de 1.20 m.	Artículos 15.2. 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
517	Rellanos o descansillos no coincidentes ancho de la misma.	Artículos 15.4. 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
518	Escalera no dispone pasamanos ambos lados y con configuración doble (dos barras superiores, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m)	Artículos 30.3. 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
519	Altura de pasamanos incorrecta. Min. 0,95-1,05m altura parte superior	Artículos 30.3. 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
520	Desnivel importante, barandilla diseño potencialmente escalable. No dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura. No cumplimiento	Artículos 30.2. 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
521	Ancho escalera > 4 m, no disposición de barandilla intermedia	Artículos 30.2. 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
522	Señalización de cada escalón y en toda su longitud inexistente. Mi. Banda de 5cm a 3 cm del borde	Artículos 30.2. 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
523	Diámetro pasamanos > 5 cm, no cumplimiento.	Artículos 30.2. 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
6	ASCENSOR	
611	Color de las puertas o al menos de su marco exterior no dispone de contraste cromático con el entorno.	Artículos 28.8. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
612	Las puertas no son parcialmente transparentes, de manera que permitan el contacto visual con el exterior se ve dificultado.	Artículos 28.8. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
613	No señalización adecuada accesibilidad. Indicación en Braille y arábigo en altorrelieve a una altura entre 0.80 y 1.20 m, del número de planta en la jamba derecha en sentido salida de la cabina.	Artículos 28.8. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
614	Existencia de resalto entre cabina y acceso dificulta accesibilidad.	Artículos 16.2. 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
615	No existencia franja de pavimento táctil en el exterior en cada planta.	Artículos 16.9. 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
616	No cumplimiento. En el exterior de la cabina y colindante a las puertas deberá existir un espacio donde pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro mínimo libre de obstáculos, que no invada el itinerario peatonal accesible.	Artículos 16.8. 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
7	RAMPAS	
711	Rampa pavimento no cumple valores antideslizantes en seco y en mojado; el valor de resistencia al deslizamiento debe ser mayor o igual a 45 determinado según la norma UNE-ENV 12633:2003.	Artículos 28.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
712	Rampa sin acompañamiento de una escalera alternativa cercana.	Artículos 28.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
713	La rampa no dispone, en ambos lados, de un zócalo o elemento de protección lateral de 10 cm de altura en sus bordes libres.	Artículos 28.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
714	Tramos de las rampas no tienen una anchura mínima libre de paso de 1.80 m y una longitud máxima, en proyección horizontal, de 9.00 m.	Artículos 28.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
715	Espacios existentes de altura inferior a 2,20 m bajo las rampas no protegidos.	Artículos 28.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
716	Rampa prolongación pasamanos insuficiente < 30 cm.	Artículos 31.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
717	Rellanos o descansillos no coincidentes ancho de la misma 1.80 m	Artículos 14.1. 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
718	Pendiente transversal max. 2%.	Artículos 14.1. 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



ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
719	No cumplimiento. 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.	Artículos 14.3. 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
720	No señalización de la rampa mediante franja de pavimento táctil indicador direccional.	Artículos 14.4. 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
721	Rampa no dispone pasamanos ambos lados y con configuración doble (dos barras superiores, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m)	Artículos 30.3. 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
722	Altura de pasamanos rampa incorrecta. Min. 0,95-1,05m altura parte superior	Artículos 30.2. 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
723	Desnivel importante, barandilla diseño potencialmente escalable. No dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura. No cumplimiento	Artículos 30.2. 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
724	Pendiente longitudinal rampa excesivo. Tramos de longitud < 3,00 m 10% 12% / Tramos de longitud > 3,00 m y < 6,00 m 8% 10% / Tramos de longitud > 6,00 m y < 10,00 m 8%	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
725	Ancho rampa > 4 m, no disposición de barandilla intermedia	Artículos 30.2. 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
726	Diámetro pasamanos > 5 cm, no cumplimiento.	Artículos 30.2. 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
8	SEMAFORIZACION	
811	Ciclo semafórico no ajustado a coeficiente de paso peatonal de 0,5 m/s y 5 segundos más de reacción al inicio de la marcha.	Artículos 29.6. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
812	Semáforo con pulsador sin disposición de señal acústica de cruce.	Artículos 23.2. 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
813	No cumplimiento. Pasos de peatones que se regulen por semáforo, dispondrán de dispositivos sonoros regulados según la intensidad del ruido ambiental. Señalización intermitente o de tipo diferida entre carriles.	Artículos 23.3. 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
814	No señalización acústica diferenciada de las diferentes fases semafóricas.	Artículos 23.5. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
		condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
9	SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN	
911	Inexistencia de señalización indicación itinerario hasta acceso a playa.	Artículos 27.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
912	Localización de elementos señaléticos en fachada por debajo de 2.20 m altura.	Artículos 31.2. 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
913	Señal o poste. Disposición de elemento urbano reduce el espacio libre accesible < 1.50 m. Interrupción del itinerario accesible.	Artículos 10.3. 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
914	Nivel mínimo de iluminación de 20 luxes no cumplimiento.	Artículos 5.2. 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
10	ESTACIONAMIENTO - PMR	
1011	No existencia de reserva de mínimo 6 plazas estacionamiento PMR junto acceso a zona de playa.	Artículos 27.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1012	Edificio público sin existencia de plazas de estacionamiento PMR cercanas.	Artículos 32.2. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1013	Diseño de la plaza de estacionamiento PMR en cordón no cumplimiento zona de aproximación y transferencia, paralela y al mismo nivel que la plaza de aparcamiento de ancho 1.50 m en acera o en calzada. Se admite la disposición de una zona de aproximación y transferencia lateral libre de obstáculos sobre la acera, paralela y de igual longitud que la plaza y de ancho 1,50 m, además de la zona de aproximación y transferencia posterior	Artículos 32.4. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1014	Diseño de la plaza de estacionamiento PMR en perpendicular o diagonal no cumplimiento zona de aproximación y transferencia, paralela y al mismo nivel que la plaza de aparcamiento de ancho 1.50 m.	Artículos 35.3. 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
1015	Zonas de aproximación y transferencia sin disposición de señalización horizontal diferenciada de la señalización de la plaza.	Artículos 32.2. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
11	ESTACIONAMIENTO - VADOS	
1111	Vados vehiculares no diseñado de forma que mantengan alineado el encintado de aceras, para no invadir la zona de la calzada.	Artículos 28.5. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1112	Existencia de pavimento táctil o similar indicador de advertencia direccional en el vado vehicular. Posible confusión para	Artículos 28.5. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

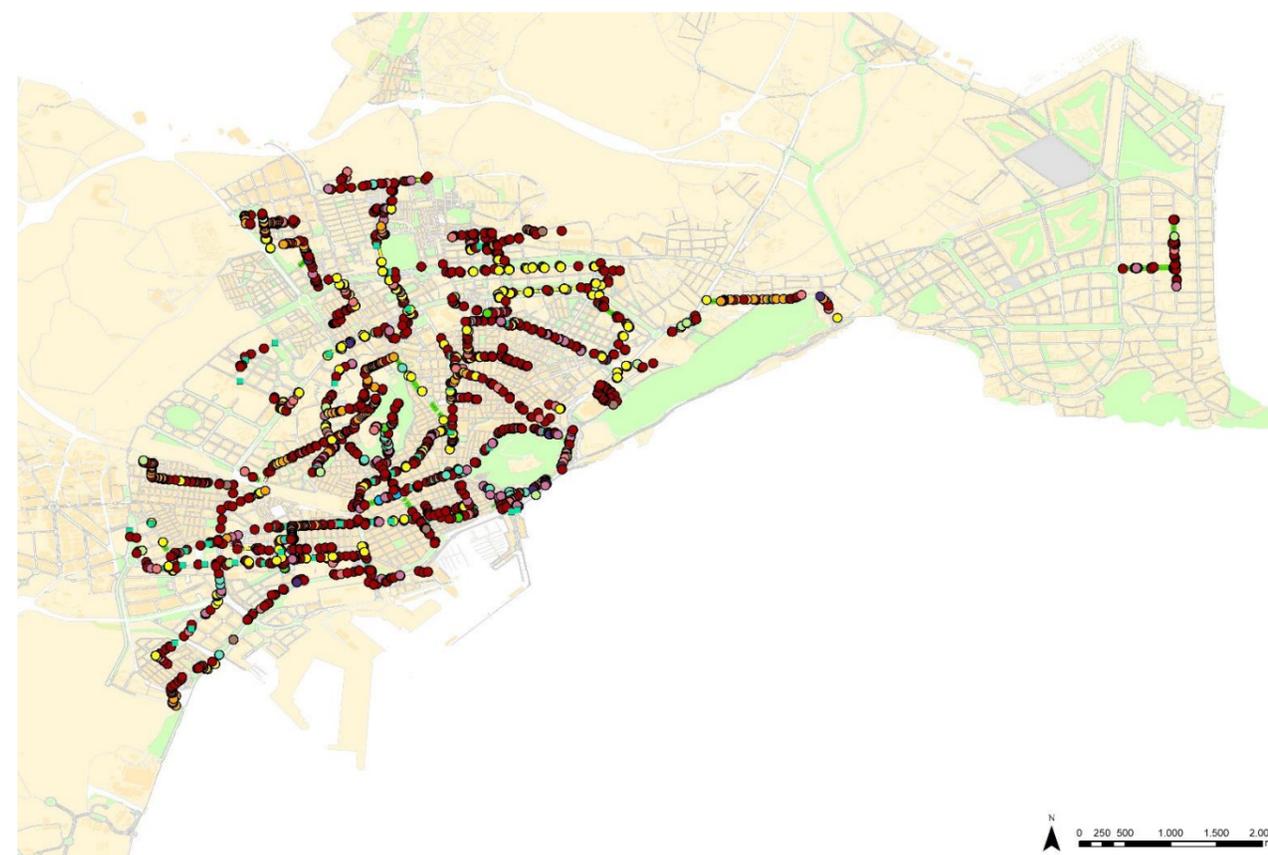
ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
	personas con discapacidad con el vado de uso peatonal.	
1113	Vado vehicular coincidente con vado peatonal.	Artículos 13.2. Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados
1114	Desnivel superior a 20 cm o pendiente longitudinal superior al 8%	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1115	Pendiente transversal superior 2%.	Artículos 5.2. 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
12	TRANSPORTE PÚBLICO	
1211	Parada de transporte público junto a entorno de playa sin señalización del itinerario para personas con discapacidad visual entre la parada y el acceso a la misma. Características del acceso franja guía de color azul de 0,40m de ancho entre parada y acceso a playa.	Artículos 27.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1212	Marquesina. Circunferencia interior menor 150 cm.	Artículos 15. LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
1213	Marquesina. Laterales o distancia con bordillo no suficiente para el paso accesible. Min 90 cm.	ANEXO V. 1. 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 transporte para personas con discapacidad.
1214	Marquesina. No disposición de apoyo isquiático.	Artículos 15. LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
1215	No disposición señalización para personas con discapacidad visual entre la parada y el límite de fachada más próximo.	Artículos 15. LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
1216	No disposición de señalización en pavimento. La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes.	ANEXO V. 1. 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 transporte para personas con discapacidad.
1218	No área libre min. 150 cm a lo largo del espacio de parada.	Artículos 17. LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
1219	No existencia de rampa de acceso desde acera a calzada.	Artículos 17. LEY 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.
1220	Carril bici no dispuesto en calzada, diseño en acera.	Artículos 32.3. DECRETO 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1221	Carril bici en acera disposición no exterior, invasión total o parcial del espacio libre accesible peatonal.	Artículos 38.3. 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

ID	Elemento	Legislación más restrictiva aplicada
1222	Carril bici no invadirán el itinerario peatonal accesible. No cumplimiento	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1223	Intersección peatón-ciclista, prioridad peatón no respetada. La prioridad peatonal quedará claramente identificada en el carril, previamente al cruce	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.
1224	Carril bici. Diferencia cromática zona peatonal no existente.	Anexo III Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, por el que se regula la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos.

2.3 Campañas de inspección y sistema de toma de datos

Para la toma de datos, se realizó en el mes de marzo de 2021 una campaña de toma de datos en campo a lo largo de los itinerarios predefinidos, con la visita a campo y recorrido de los mismos.

En total, se inventariaron 2.153 incidencias donde no se cumplía total o parcialmente la normativa de accesibilidad en vigor a lo largo de los itinerarios.



Puntos inventariados con incidencias por no cumplimiento parcial o total de normativa

2.4 Sistema de proceso de datos

El procesado de los datos recabados en campo se realizó por parte del equipo técnico mediante el tratamiento de los datos geolocalizados y la identificación de cada elemento con punto e imagen. Con dicha información se han elaborado el conjunto de fichas que se presentan en el apartado de Anexos del Plan (Documento 2 y Documento 3).

3 Listado de los itinerarios sobre los que se ha realizado el análisis

El listado y configuración de los itinerarios realizados por Alicante Accesible previo al comienzo del Plan se ajustaron al eje de aceras, así como a la acera que se consideró de mayor grado de necesidad para su adaptación como accesible o su potencial adaptación por la realidad del medio urbano.

En total, para la realización de este Plan se recorrieron cerca de 62,5 km de itinerarios. El listado de itinerarios y su longitud se presentan a continuación:

ID	Nombre itinerario	Longitud itinerario (m)
2502	ADDA AV.DE JIJONA CON ALCALDE ESPAÑA HASTA PZA. PÍO XII POR CREVILLENTE Y POETA ZORRILLA	586
501	AV.CONDE VALLELLANO (Autoridad Portuaria) HASTA FEDERICO MAYO (Gasolinera) CON MARÍA MAZZARELLO POR AV. DE ELCHE	1.567
3704	AV.DENIA CON CABAÑAL HASTA AV.ALBUFERETA CON AV.CONDOMINA	1.889
105	AVDA. NACIONES AVDA. SANTANDER	1.306
101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO	1.531
2001	CALLE PARAGUAY ROTONDA MÉXICO HASTA PASO A NIVEL AUSÓ Y MONZÓ	1.607
104	CALLE TOLEDO - CENTRO COMUNITARIO PLAZA DEL CARMEN HASTA PLAZA DE SANTA MARÍA	467
1901	CALLE VICTOR DE LA SERNA - COLEGIO PEDRO HERRERO HASTA PROFESOR DAVID NOGUERA - COLEGIO GABRIEL MIRÓ	1.310
3301	CEIP GLORIA FUERTES HASTA TRAM CIUDAD JARDÍN	1.307
2801	CENTRO DE FORMACIÓN DE ADULTOS TÓMBOLA HASTA CENTRO DE SALUD LOS ANGELES	1.362
2002	CENTRO SOCIAL "FELICIDAD SANCHEZ" HASTA JUZGADOS DE BENALÚA POR FERNANDO MADROÑAL	1.425
3703	CIUDAD LEON DE NICARAGUA CON PADRE ESPLÁ HASTA PZA. ALCALDE AGATÁNGELO SOLER, 6	1.211
1403	COLEGIO DE BENALÚA HASTA PABELLÓN BABEL	1.282
3102	COLEGIO PÚBLICO VIRGEN DEL REMEDIO EN C/LAS PALMAS HASTA MIRADORES DE JUAN XXIII - PINTOR ASTORZA Y TRIAY I-II	1.444
2101	DEPORTISTA JOAQUÍN BLUME CON AVENIDA DE ELCHE HASTA IES BAHIA DE BABEL POR VICTORIA KENT, CRUCE PUENTE HASTA CALLE SAN GABRIEL, PEDREGUER, MARÍA GUERRERO, RAMÓN GÓMEZ SEMPERE Y PARAGUAY	1.638
1001	DESDE HOSPITAL GENERAL HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR MAESTRO ALONSO Y AVENIDA DE JIJONA.	1.551
3501	DIPUTADO JOAQUÍN FUSTER CON ALONSO CANO HASTA DIP.GARCÍA MIRALLES - POLIDEPORTIVO VÍA PARQUE	880
704	DOCTOR RICO CON FOGUERER JOSÉ RAMÓN GILABERT HASTA AURELIANO IBORRA CON AV. DE ALCOY	1.010
3702	DR.SÁNCHEZ SAN JULIÁN - COLEGIO DE MÉDICOS HASTA PADRE ARRUPÉ - HOSPITAL MEDIMAR.	1.370
601	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS HASTA RAMÓN Y CAJAL POR FEDERICO SOTO	1.148
1501	ESTACIÓN DE RENFE HASTA ESTACIÓN DE AUTOBUSES	926

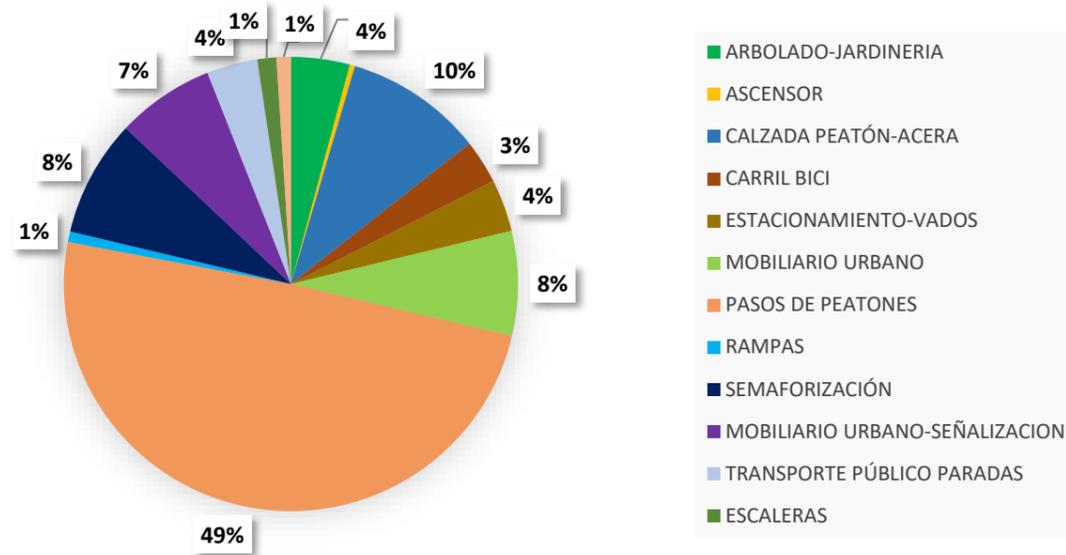
ID	Nombre itinerario	Longitud itinerario (m)
1502	ESTACIÓN DE RENFE HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR BENITO PÉREZ GALDÓS	1.434
2102	ESTACIÓN SAN GABRIEL HASTA FEDERICO MAYO POR AVENIDA DE ELCHE	1.408
902	ESTADIO JOSÉ RICO PÉREZ HASTA CAP.GENERAL GUTIERREZ MELLADO, 6	2.338
1101	GLORIETA RODOLFO LLOPIS HASTA MERCADO CENTRAL POR AVENIDA DE ALCOY Y CALDERÓN	1.808
1201	IES 8 DE MARZO HASTA AV.DR JIMÉNEZ DÍAZ,24	1.655
3002	IES VIRGEN DEL REMEDIO HASTA VICENTE ALEXANDRE CON IGNACIO PÉREZ SARRIÓ - PARQUE LO MORANT	1.424
2901	ISIDORO DE SEVILLA, 1 HASTA COLEGIO PÚBLICO ESPECIAL ANGEL DE LA GUARDA	2.134
2003	JUZGADO BENALÚA HASTA AV.MAISONNAVE CON FEDERICO SOTO	1.345
1401	JUZGADO DE LO SOCIAL HASTA AVENIDA DE ELCHE POR MARIA MAZZARELLO	663
702	MERCADO CALLE TEULADA HASTA PARQUE LO MORANT	1.936
102	MUELLE DE LEVANTE-PZA. PUERTA DEL MAR HASTA PASEÍTO RAMIRO POR JUAN BAUTISTA LAFORA, CERVANTES Y GRAVINA (MUBAG)	1.122
301	PARADA TRAM MERCADO - ESTACIÓN RENFE	1.095
3201	PARQUE LO MORANT HASTA COLEGIO PEDRO DUQUE	1.967
701	PARQUE TOSSAL HASTA PZA. PADRE FONTOVA	1.929
2601	PERIODISTA RODOLFO SALAZAR (BULEVAR DEL PLÁ) HASTA HOSPITAL GENERAL	1.371
401	PLAZA CALVO SOTELO - PZA SANTISIMA FAZ (AYUNTAMIENTO)	817
2302	PLAZA MANILA CON GÓNGORA HASTA PÉREZ VENGUT (JUNTA DISTRITO 2)	1.230
1802	PUERTA DE ALICANTE HASTA OSCAR ESPLÁ POR CATEDRÁTICO SOLER	2.586
901	PZA. DE AMÉRICA HASTA MARQ (PZA.DR.GÓMEZ ULLA)	1.639
703	PZA. SAN BLAS HASTA CALLE TEULADA	1.470
402	PZA.MONTAÑETA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO HASTA RAMBLA MENDEZ NUÑEZ - PROP	804
1701	TOMÁS AZNAR DOMENECH CON GLORIETA DIR.RAQUEL ROYO HASTA AV.ORIHUELA	648
1301	TRAM HOSPITAL HASTA JOSÉ GARCÍA SELLÉS (CENTRO COMERCIAL GRAN VÍA)	1.730
201	TRAM MARQ HASTA TRAM MERCADO	1.086

El trazado de los itinerarios se detalla en el siguiente plano general, con su configuración ajustada según los criterios previamente descritos. Cabe destacar que cada itinerario se dividió en diferentes subtramos para una mejor aproximación y análisis. El criterio para su división siguió la condición del medio, intentando que los tramos acabaran en final de calle o giro del sentido, con un mínimo de 300m por tramo hasta un máximo de 500m dependiendo el caso.

4 Clasificación y tipificación de los problemas detectados en los itinerarios propuestos y soluciones establecidas.

Del total de 2.153 incidencias detectadas, se han identificado un mayor número de incidencias en lo que respecta a pasos peatonales que no cumplen la normativa vigente, seguido de tramos de calzada donde no existe un ancho o sección suficiente para un adecuado espacio libre accesible. Seguidamente, encontraríamos elementos de mobiliario urbano o señalización que dificultan la accesibilidad, así como semáforos sin señalética acústica existente.

Incidencias identificadas accesibilidad en itinerario



Incidencia	Nº incidencias	%
ARBOLADO-JARDINERIA	90	4,2%
ASCENSOR	8	0,4%
CALZADA PEATÓN-ACERA	212	9,8%
CARRIL BICI-ACERA BICI	67	3,1%
ESTACIONAMIENTO-VADOS	80	3,7%
MOBILIARIO URBANO	160	7,4%
PASOS DE PEATONES	1061	49,3%
RAMPAS	16	0,7%
SEMAFORIZACIÓN	179	8,3%
MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION	150	7,0%
TRANSPORTE PÚBLICO PARADAS	78	3,6%
ESCALERAS	29	1,3%
ESTACIONAMIENTO-PMR	22	1,0%
TOTAL GENERAL	2153	100,0%

Para cada una de dichas categorías, se describe a continuación los puntos identificados de manera más reiterada a lo largo de los itinerarios.

4.1 Incidencias detectadas

4.1.1 Incidencia: ARBOLADO-JARDINERIA

Por lo que respecta a los elementos de arbolado y jardinería, la incidencia que mayormente se ha observado a lo largo de los itinerarios es la no cubrición de los alcorques bien mediante elementos o placas o mediante el relleno completo. El grado de relleno debe llegar hasta el límite, con el objetivo de no provocar caídas por diferencia de nivel respecto a la acera. Cabe destacar que es necesario establecer soluciones fijas en aquellos tramos de itinerario donde exista una pendiente importante a lo largo del tramo. La caída de las lluvias junto con el desnivel natural del terreno desplaza la tierra de los alcorques, generando desniveles en el relleno de los mismos.

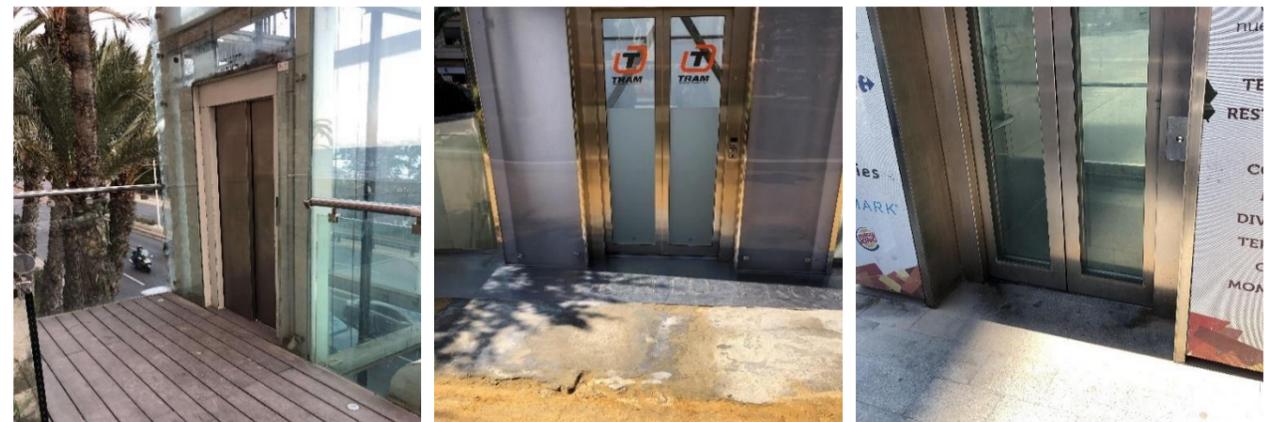
En ciertos puntos se ha detectado invasión del arbolado sobre el espacio libre de acera, con la consiguiente necesidad de su podado o corte. Igualmente, se han identificado ciertos puntos donde el arbolado ha desaparecido, existiendo alcorques vacíos y no adecuadamente rellenos. En estos casos debe considerarse el pavimentado de los alcorques o replantado del arbolado dependiendo el caso.

Se ha detectado acabados de bordillo en zonas de parque en canto vivo. Dichas situaciones deben evitarse en todos los casos por seguridad del entorno urbano.



4.1.2 Incidencia: ASCENSOR

Por lo que respecta a los ascensores identificados en los itinerarios, localizados mayormente junto a pasarelas o como acceso a estacionamientos subterráneos o estaciones, se ha detectado una falta generalizada de pavimento táctil en el suelo así como algunos elementos de señalética braille. Cabe destacar el caso del ascensor de acceso a la estación de tranvía de Luceros, con un diseño difícilmente inaccesible por el escalón existente, así como la terraza que conforma el acceso al mismo.



4.1.3 Incidencia: CALZADA PEATÓN-ACERA

Las principales incidencias en el caso de las aceras de Alicante se han dado por el no cumplimiento del pavimento existente a la normativa de resbaladividad en vigor junto con la estrechez de algunos tramos. Ciertos tramos de itinerario presentan unas secciones por debajo de lo recomendado por normativa (1.80m) o por debajo de un mínimo de 1,20m en tramos puntuales. Ciertas zonas de Alicante presentan aceras continuadas de una estrechez que difícilmente permite su utilización de manera accesible.

En algunos puntos se han detectado igualmente pequeños desperfectos en la pavimentación, si bien en menor grado. De igual manera, la diferencia de tonalidad entre los pavimentos se encuentra presente de manera notable en ciertas zonas de la ciudad, así como la no señalización de los puntos de encuentro de las plataformas peatonales con la alineación de fachadas perpendiculares.



4.1.4 Incidencia: ACERAS-BICI

En lo referente a las aceras bici que cruzan o son parte de los itinerarios analizados, como incidencias mayormente observadas encontramos la ocupación parcial del itinerario por parte de las aceras bici o la falta de señalización mediante punteado de su condición de espacio compartido. De forma general se ha detectado la falta de una diferenciación en el pavimento de las aceras bici que permita su contraste y detección tanto por coloración como por textura. A este respecto, se debe considerar un ajuste de la pavimentación de una parte importante de las aceras bici de Alicante, con un tratamiento superficial colorado que se vaya aplicando de manera progresiva.

Por otro lado, el diseño de los carriles bici en Alicante se ha desarrollado mayormente en acera como acera-bici, con algunos tramos segregados y en calzada. Es este último tipo de diseño el que debiera ir adaptándose de manera general en los futuros carriles bici así como en la reconversión de los existentes dependiendo cada caso.



4.1.5 Incidencia: ESTACIONAMIENTO-VADOS

Los accesos a los estacionamientos o garajes se encuentran en su mayoría encintados y correctamente diseñados a lo largo de los itinerarios. Como incidencias detectadas en algunos casos, cabe destacar algunos puntos donde no se ha realizado el encintado y se corta el trazado continuado de la acera así como ciertos puntos donde las pendientes transversales del vado son excesivas y por encima del 2%. Igualmente, se han detectado ciertos vados que son coincidentes con pasos peatonales, si bien en casos puntuales.

Si que se ha detectado de manera generalizada en todos los itinerarios la **no adopción del adecuado pavimento táctil que señalice el retranqueo de la fachada** provocado por el vado.



4.1.6 Incidencia: PASOS DE PEATONES

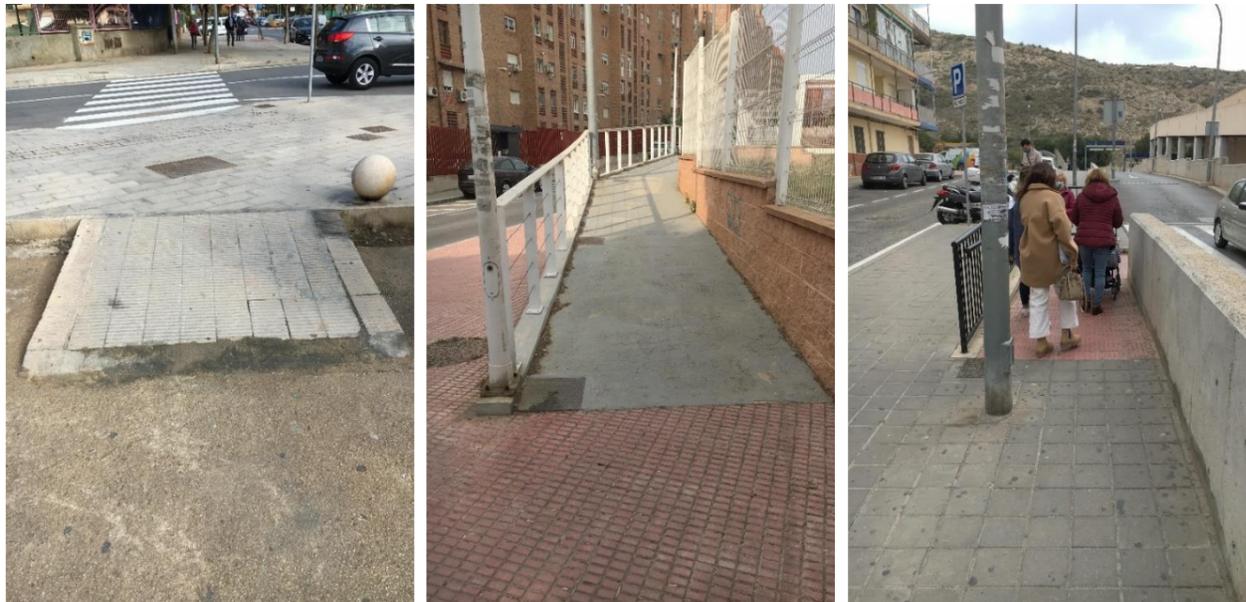
Las incidencias más detectadas en el análisis del medio urbano ha sido la no adaptación de los pasos peatonales existentes a la normativa de accesibilidad en vigor. En un grado importante, los pavimentos punteados utilizados cubren un área superior a la necesaria o no se ha utilizado pavimento direccional, utilizando para la misma función pavimento de tipo punteado. Estos diseños dan como resultado la ineficacia de los pasos peatonales para su uso por las personas con discapacidad visual por no dar correctamente la información y generar, en algunos casos, total desinformación de la situación del medio urbano. Esto es especialmente preocupante en el caso de las islas o en cruces en curva, donde nos puede conocer hacia donde está el paso, con el consiguiente riesgo.

Otro de los puntos detectados ha sido el incorrecto enrasado del vado peatonal y la calzada rodada, no cumpliendo las condiciones de pendiente según normativa. El enrasado se ha generado mediante el relleno mediante alquitrán de la diferencia o, en ciertos casos, con diferencia de nivel apreciable entre el vado y la calzada que hace el paso con vado reducido igualmente inaccesible. En algunos puntos se ha detectado una falta de vado y la total inaccesibilidad del paso, si bien su presencia es reducida.



4.1.7 Incidencia: RAMPAS

Las incidencias detectadas en las rampas han sido principalmente la no adecuación a la pendiente según normativa así como la falta de pasamanos y señalética en pavimento. En ciertas rampas se ha identificado igualmente la falta de barandillas o el uso de barandillas escalables. Además, en ciertos puntos se han identificado rampas o desniveles con barandillas que no llegan hasta el final del desnivel, con el potencial peligro que ello conlleva de caída. Igualmente, en ciertos casos existen escalones que dificultan la utilidad de la rampa.



4.1.8 Incidencia: SEMAFORIZACIÓN

Una parte importante de los semáforos de Alicante se encuentran ya en la actualidad con sistemas de señalética acústica correctamente instalado y en funcionamiento. Sin embargo, durante los trabajos de

campo se detectaron cierto número de semáforos que actualmente no disponen de dispositivos de señalización acústica de cruce.



4.1.9 Incidencia: MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION

La colocación de postes y señales a lo largo de los itinerarios, en especial en lo que se refiere al alumbrado, genera unos estrechamientos en muchos casos excesivos que hacen del continuo de acera amplio un espacio completamente inaccesible. A lo largo de los itinerarios se ha detectado de manera general y con importante incidencia en ciertas zonas:

- Los postes de alumbrado se encuentran colocados en el centro de la acera o bien cerca del bordillo perimetral, pero en aceras de 1,5 m de ancho, generando estrechamientos en algunos casos excesivos y que hacen la acera inaccesible.
- Las señales de tráfico y ciertos semáforos se encuentran colocados de manera que dificultan el cruce adecuado en ciertos pasos peatonales, así como reduciendo el ancho libre en algunos tramos de acera.
- La presencia de bolardos en los pasos peatonales es importante, en especial en ciertas zonas. Si bien la ordenanza de Alicante permite su utilización, no se encuentran adecuadamente situados y dejando el espacio libre necesario de 1.80m establecido por la Orden Ministerial. En muchos casos su ancho es menor o su colocación en el medio del vado peatonal hace del paso peatonal parcialmente inaccesible.
- Las papeleras y otros elementos de señalización, como postes o señalética varia, se encuentran en algunos casos incorrectamente localizados, reduciendo el ancho libre de manera considerable. De igual manera, el diseño de los mismos resulta, en especial los contenedores, poco accesibles por la altura de la boca de acceso.

Por otro lado, en lo referente a los bancos y mobiliario urbano, cabe destacar la falta de bancos detectada en algunos itinerarios, no encontrándose áreas de bancos cada 50m fácilmente accesibles. Por otro lado, y de manera generalizada, no se han detectado ningún apoyo isquiático en los grupos de bancos

detectados. Su colocación generalizada en Alicante debe ser parte de la mejora progresiva de los espacios de reunión descanso en acera, así como en parques.

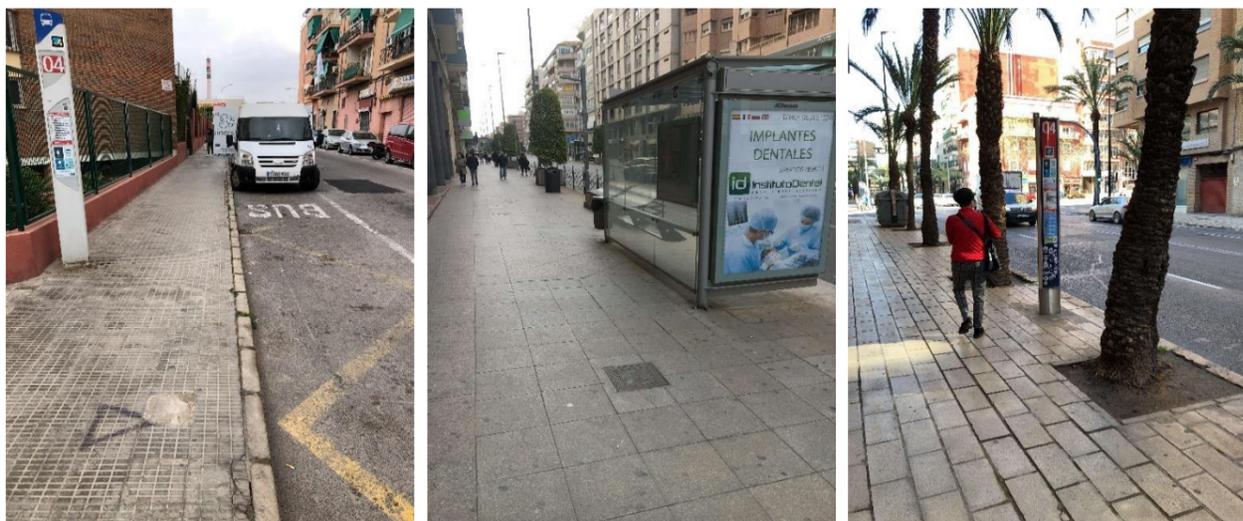


4.1.10 Incidencia: TRANSPORTE PÚBLICO PARADAS

En lo que respecta a las paradas, como principal incidencia cabe destacar la falta de pavimento táctil en un aparte importante de las paradas de autobús existentes. En cuanto al diseño de las marquesinas, estas disponen en su mayoría de apoyos isquiáticos y se adaptan a la normativa en cuanto a espacios libres laterales y de acceso.

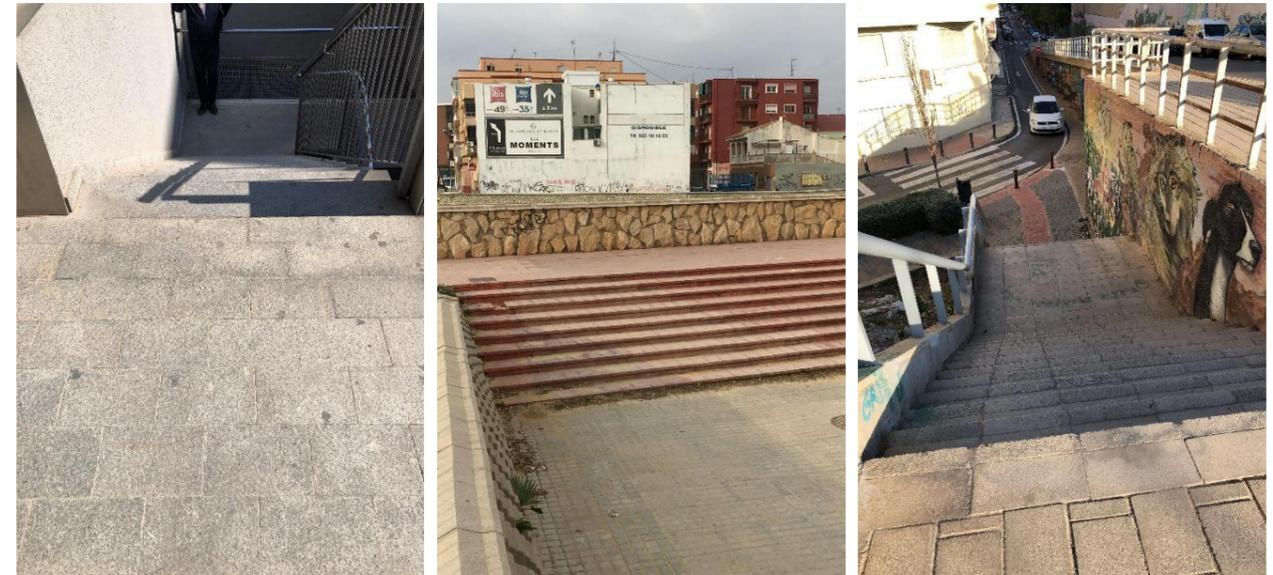
Sin embargo, ciertas paradas, en especial a lo largo del eje de Perez Galdós así como de Alfonso X el Sabio y Av. Catedrático Soler presentan un importante número de elementos, como árboles, señales o postes, que dificultan el acceso a la parada y, consecuentemente, al autobús de manera accesible. Esto se ha detectado con especial gravedad en las dos últimas avenidas, donde el grado de accesibilidad es dificultoso para cualquier tipo de usuario o usuaria.

En el caso de las paradas de taxi, se ha detectado la falta de rampas de acceso a las paradas en algunos casos, con la dificultad de acceso desde la acera a los vehículos para los potenciales usuarios y usuarias.



4.1.11 Incidencia: ESCALERAS

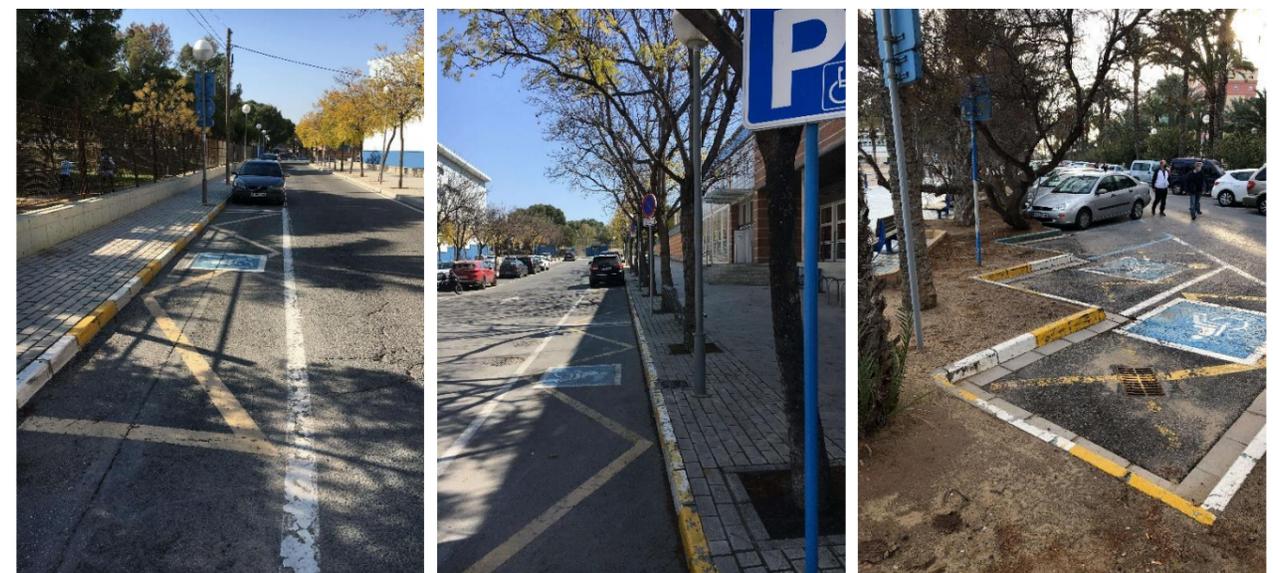
Las escaleras identificadas a lo largo de los itinerarios presentan como incidencias principales la falta de señalética horizontal adecuada de manera generalizada. Puntualmente, algunas escaleras no disponen de los pasamanos adecuados a ambos lados o cada 4m en el caso de escaleras de mayor amplitud.



4.1.12 Incidencia: ESTACIONAMIENTO-PMR

Algunos de los estacionamientos de PMR detectados en los itinerarios no disponen de rampas cercanas o presentan un diseño donde la transferencia de la Persona con Movilidad Reducida de su vehículo a la calzada resulta dificultoso o el punto de acceso a la acera se encuentra a una distancia excesiva.

Esto resulta especialmente relevante en espacios cercanos a las playas y zonas de recreo de Alicante, donde los itinerarios entre las plazas de estacionamiento y las playas no se encuentran correctamente ejecutados.



4.2 Análisis por itinerario

A continuación se ha realizado un análisis por itinerario, estableciéndose los siguientes puntos a destacar en el análisis:

- Número total de incidencias detectadas en el itinerario
- Número total de incidencias de tipo CALZADA PEATÓN-ACERA
- Número total de incidencias de tipo PASOS DE PEATONES
- Número total de incidencias de tipo ESTACIONAMIENTO-VADOS
- Número total de incidencias de tipo MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION
- Número total de incidencias de tipo SEMAFORIZACIÓN

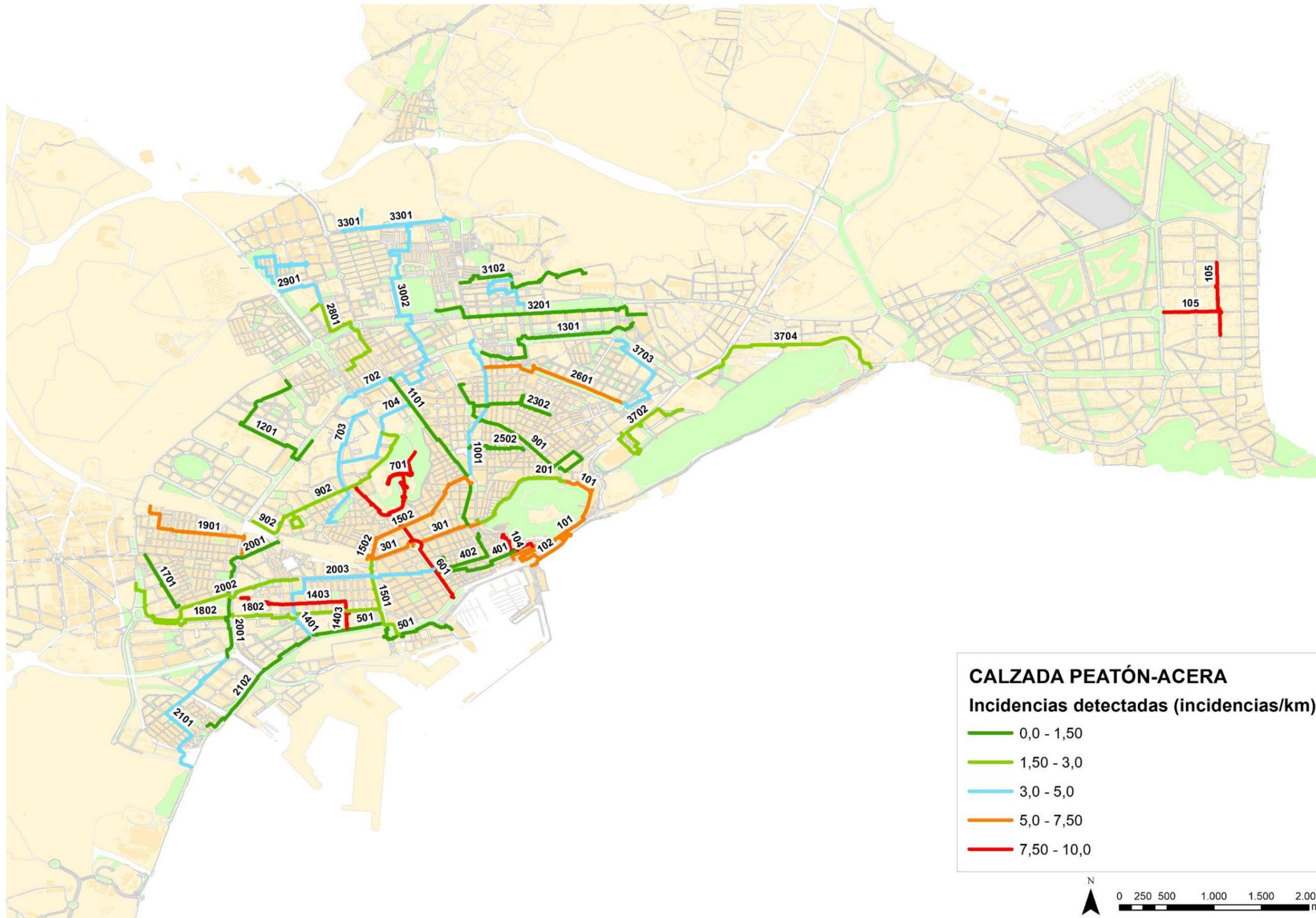
El resto de las incidencias se han tratado de manera particularizada por su baja incidencia en el análisis realizado por itinerario, no pudiendo tratarse como elemento que caracterice la condición del total del tramo o itinerario. El análisis por itinerario muestra la densidad de incidencias por km de itinerario para cada una de las incidencias previamente comentadas por considerarse el indicador más relevante para visualizar la incidencia por itinerario.

Los datos en tabla por itinerario se muestran a continuación, con los correspondientes planos descriptivos en los apartados siguientes.

Código itinerario	Tipo incidencia - elemento												Total incidencias	
	ARBOL-JARDINERIA	ASCENSOR	CALZADA-ACERA	CARRIL BICI-ACERA BICI	VADO ESTACIONAMIENT	MOBILAIRO URBANO	PASOS PEATONALES	RAMPAS	SEMAFOROS	SEÑALIZACIÓN	PARADAS TP	ESCALERAS		PMR
101	7	3	10		13	5	24	3		2		4	1	72
102	1	2	6		1	2	11	1	1		4		1	30
104			4				1	2				4		11
105	6		12		1	6	32						1	58
201			3	3		3	21	2			3	2		37
301	5	3	7	3			24				3	6		51
401	2		1		1		14				3			21
402			1		1	1	20		2					25
501			2	2	1	3	25				1			34
601	6		11	2	2	1	18				2	1		43
701	3		15		4	4	36	1	1		1	6	2	73
702	6		9	4	1	2	43	1	17		3		1	87
703	2		5	10	3	5	22		8	2	4		2	63
704	4		4	1		3	11		2	20				45
901	3				4	5	30		5	1				48

Código itinerario	Tipo incidencia - elemento												Total incidencias	
	ARBOL-JARDINERIA	ASCENSOR	CALZADA-ACERA	CARRIL BICI-ACERA BICI	VADO ESTACIONAMIENT	MOBILAIRO URBANO	PASOS PEATONALES	RAMPAS	SEMAFOROS	SEÑALIZACIÓN	PARADAS TP	ESCALERAS		PMR
902	3		7	1	3	6	38		2	17			1	78
1001	1		5	3	2	2	27		10	5	2			57
1101	5		2		1	1	4		10		1	1		25
1201			2	1	3	4	12		4	1	2			29
1301	1		2	3	1	1	27		11					46
1401	1		2		1	2	17		3	1				27
1403	2		11		2	7	23		4		1			50
1501			2	4		3	9	1	3	1	1		1	25
1502	8		8		2	5	47		8	1	4			83
1701	1								2		1			4
1802	1		5	6	2	7	47		8		11		3	90
1901			9		2	5	33		1	12			1	63
2001			2	1		3	17		6	3		2		34
2002			3	1	3	3	15	1	1	1	4			32
2003	1		5	1	1	3	27		2	16	7			63
2101			8		2	8	25	1	4	5	3			56
2102			2	5	2	5	19		4	1	1	1		40
2302	2					3	30		8		1			44
2502					1		6		2					9
2601	3		7	2		1	41		6	1	2		1	64
2801	2		3	2	2	5	28	1	5	2	1		1	52
2901			8		4	10	28		2	32	4		1	89
3002	3		6	1	1	5	30		5	4	1			56
3102			1		2	6	21		1	6				37
3201				4		2	33		11					50
3301	7		4		5	2	16				1	1		36
3501			4		3	5	25		7	1	2		1	48
3702			4			5	35		3	2	1	1	1	52
3703	2		5	4		2	20	1	7					41
3704	2		5	3	3	9	29	1	3	13	3		3	74

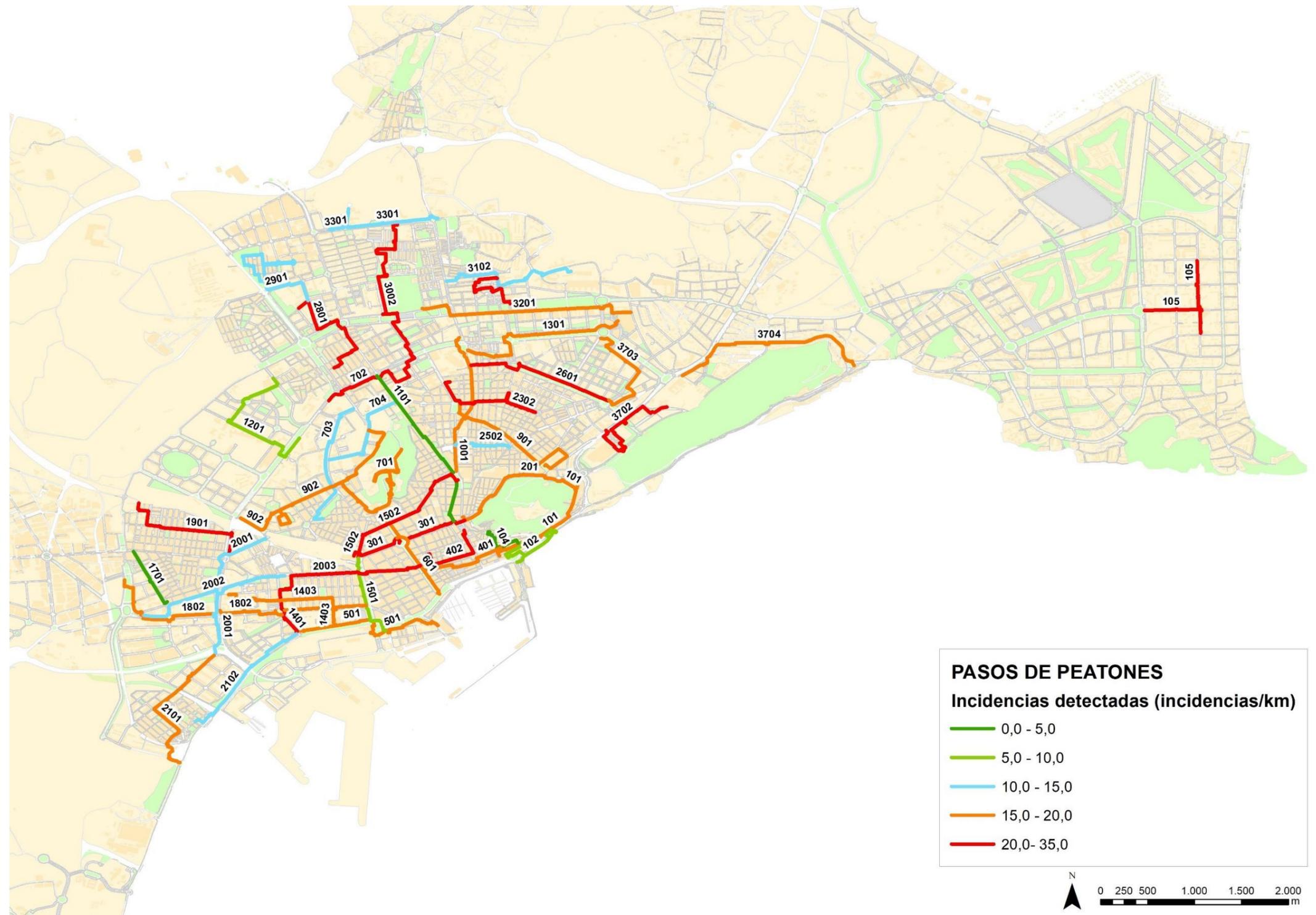
4.2.2 Número total de incidencias de tipo CALZADA PEATÓN-ACERA



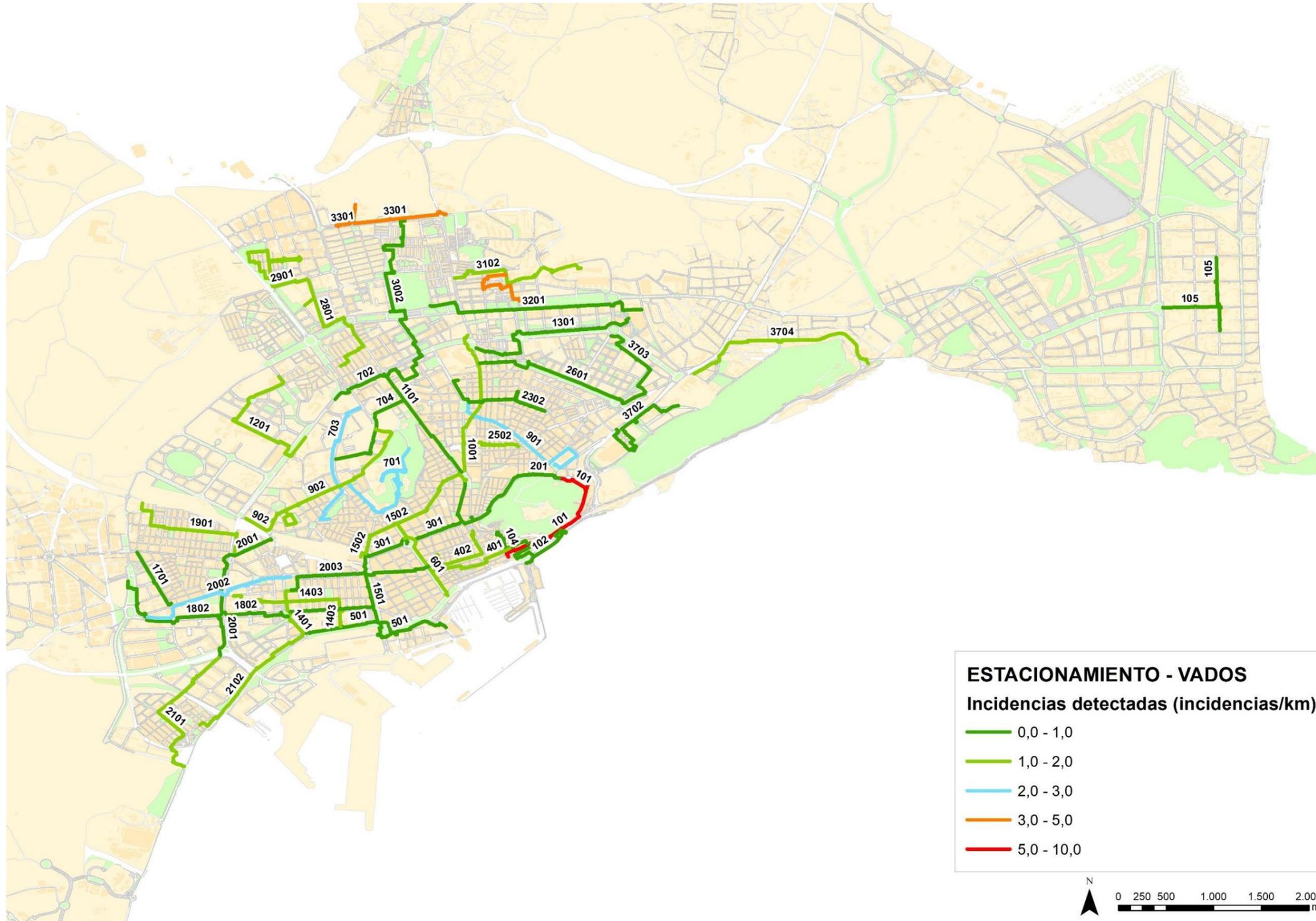
Las incidencias en base al incorrecto pavimento o la excesiva estrechez de las aceras se han detectado especialmente en la zona de Cabo Huertas así como el entorno de Juzgados y Castillo de San Fernando, así como en el entorno de Luceros.

4.2.3 Número total de incidencias de tipo PASOS DE PEATONES

El no cumplimiento de la normativa en lo referente a los pasos peatonales se ha identificado de forma generalizada en la ciudad de Alicante. Sin embargo, por mayor presencia de dichas incidencias, cabe destacar la zona norte de Alicante así como las zonas de Plaza Mar y La Florida, así como Cabo Huertas.



4.2.4 Número total de incidencias de tipo ESTACIONAMIENTO-VADOS

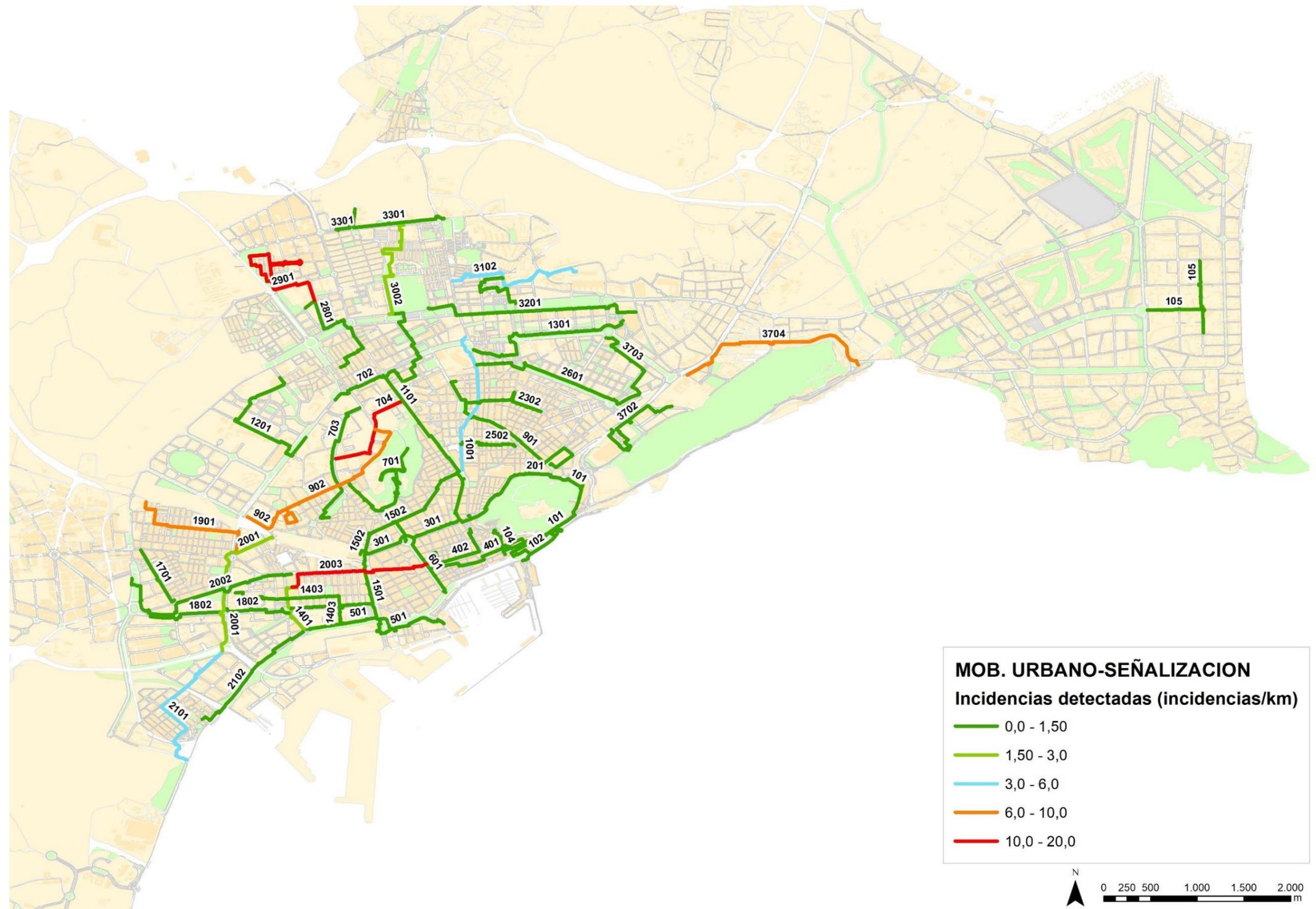


En el caso de los estacionamientos y acceso a los parkings, la incidencia se ha observado especialmente importante en el itinerario a lo largo de Virgen del Socoro, así como en Alicante Norte. En el resto de la ciudad la incidencia detectada ha sido mínima.

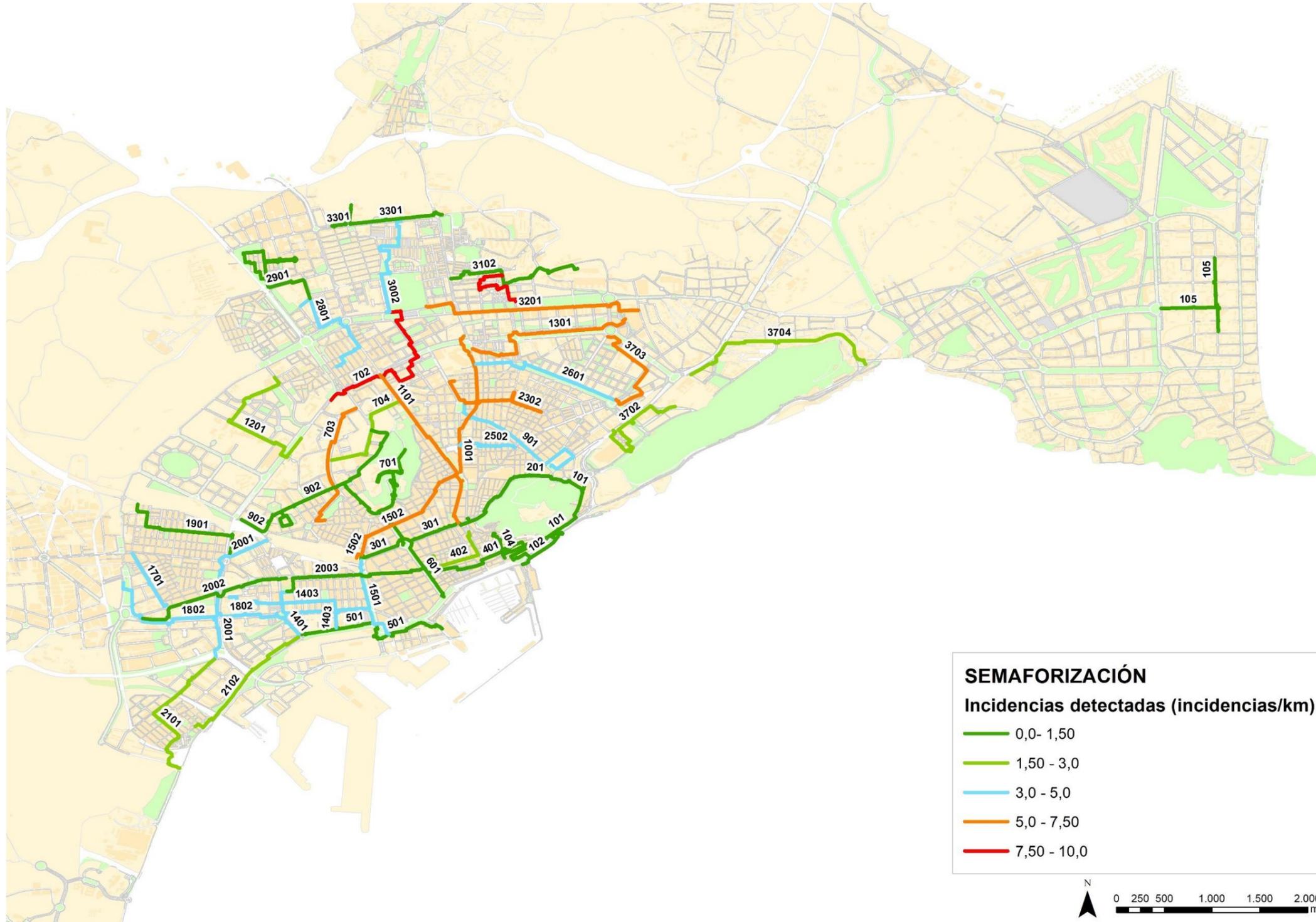
4.2.5 Número total de incidencias de tipo MOBILIARIO URBANO-SEÑALIZACION

Los problemas con la localización de la señalización y su afección al ancho libre de las aceras son especialmente importantes en la zona de La Florida así como en la Zona de Divina Pastora o Castillo de San Fernando, así como en la zona de San Antón.

En el resto de los itinerarios, la incidencia detectada es menor o se da de forma puntual en ciertos tramos.



4.2.6 Número total de incidencias de tipo SEMAFORIZACIÓN



SEMAFORIZACIÓN
Incidencias detectadas (incidencias/km)

- 0,0- 1,50
- 1,50 - 3,0
- 3,0 - 5,0
- 5,0 - 7,50
- 7,50 - 10,0



En lo referente a la señalización acústica de los semáforos, se ha detectado un mayor grado de incidencias en la zona de Los Ángeles, así como Carolinas Altas y zona Gran Vía.

En el resto de los itinerarios, la incidencia es menor o de carácter más puntual.

4.3 Diagnóstico del análisis realizado de los itinerarios

Como resultado del análisis, se puede realizar la siguiente puntos principales de diagnóstico para cada uno de los elementos analizados, así como una diagnóstico general de los itinerarios estudiados y de la ciudad de Alicante.

4.3.1 Diagnóstico. Arbolado-Jardinería

- La falta de cubrición de los alcorques es un continuo identificado a lo largo de los itinerarios, así como en el resto de la ciudad de Alicante de manera general. Se debe garantizar que las aceras son espacios continuos libres de potenciales áreas de caída o encharcamiento. Alicante debe avanzar hacia unos diseños urbanos en lo referente al arbolado que priorizan soluciones de alcorques cubiertos en cualquier caso.
- El mantenimiento y podado de los árboles se realiza de manera adecuada en el mayor de casos, manteniéndose el espacio libre a lo largo de los itinerarios a excepción de en algunos puntos concretos.

4.3.2 Diagnóstico. Ascensores

- La señalética horizontal resulta en la mayoría de los casos observados deficiente, sin la adecuada señalética o, si existe, no cumple adecuadamente la normativa en vigor. Igualmente, la disposición de pavimentos direccionales resulta prácticamente inexistente. La disposición de otros elementos visuales en los ascensores en vía pública resulta dispar, si bien con un grado de cumplimiento mayor que lo anteriormente mencionado.



4.3.3 Diagnóstico. Calzada-Acera

- Las aceras de Alicante y en ciertos itinerarios se han identificado como excesivamente estrechas, con una importancia del vehículo privado y el tráfico rodado que es preferencial en muchos casos a la disposición de unas aceras amplias y adecuadas para el paso tanto de las personas con distintos grados de discapacidad como para el resto de la ciudadanía. De igual manera, en ciertos puntos se ha identificado como la disposición en batería del estacionamiento reduce en muchos casos la anchura efectiva por debajo de lo considerado como mínimamente accesible de 1,20m en tramos cortos.
- La disposición de pavimentos resbaladizos o con ciertos resaltes es bastante presente en ciertos itinerarios y zonas de la ciudad, incluso en entornos de gran afluencia peatonal y de centralidad.
- La disposición de ciertos elementos en la acera en el medio de la misma u ocupando en exceso la misma desde la línea de fachada reduce en algunos casos el ancho libre a lo largo de los itinerarios.

4.3.4 Diagnóstico. Carriles bici-Acera bici

- La disposición de los carriles bici en acera en la mayor parte de la ciudad de Alicante genera en ciertos casos conflictos entre peatones y ciclistas por la compartición del espacio. La utilización de la calzada rodada para su implementación resulta la solución menos utilizada, siendo necesario su consideración en el diseño actual de ciertos puntos de la red ciclista.
- De manera generalizada la condición de adecuar el pavimento ciclista de manera diferenciada respecto al resto del pavimento, tanto en color como en textura, es poco utilizada en el caso de las aceras bici. En espacios compartidos o diseño en acera de los carriles bici debe señalizarse visualmente y mediante texturización de la sección de acera bici su condición. En la actualidad, únicamente se hace uso de señalización lineal continua o discontinua con pintura sobre superficies existentes.

4.3.5 Diagnóstico. Vados-Estacionamientos

- Los estacionamientos y los accesos a los mismos desde los viales resultan en su mayoría adecuados en los itinerarios estudiados. El encintado de la acera es mayormente conseguido a excepción de algunos puntos concretos.
- Las pendientes de la acera son, igualmente, mayormente adecuadas, siendo su incumplimiento por pendiente excesiva identificado en algunos casos concretos a lo largo de los itinerarios.
- De manera generalizada, sin embargo, no se dispone de pavimento táctil direccional que identifique la no continuidad de la fachada, siendo necesario su modificación e implementación a lo largo de la ciudad de Alicante.

4.3.6 Diagnóstico. Mobiliario urbano

- De manera general, el mobiliario urbano en la ciudad de Alicante resulta accesible a excepción de en tramos concretos o puntuales, donde no existe espacio suficiente en laterales o ciertos elementos como fuentes no se encuentran adaptados a la normativa.
- Si bien el mobiliario existente resulta mayormente adecuado, se ha detectado una baja presencia de zonas de descanso o zonas de banco en ciertas zonas de la ciudad y a lo largo de algunos itinerarios.

4.3.7 Diagnósis. Pasos peatonales

- Los pasos peatonales identificados a lo largo de los itinerarios se encuentran, en gran parte, no adaptados a los estándares marcados por la normativa estatal y autonómica de accesibilidad. Si bien las pendientes y vados se encuentran en un mayor grado adaptados, no es así en el caso de los pavimentos y su disposición.
- La disposición de pavimentación táctil y, especialmente, de pavimentos direccionales resulta escasa. Los pasos peatonales que se han ido adaptando se encuentran diseñados mediante pavimento táctil con colocación general, sin seguir los patrones de diseño establecidos en la normativa en vigor. Igualmente, los pavimentos direccionales resultan prácticamente nulos, viéndose ejecutados mediante pavimento táctil de iguales características que el colocado en el vado. Esta manera de diseñar el paso peatonal da como consecuencia su inaccesibilidad para las personas con dificultades visuales, pues la información respecto a donde deben dirigirse resulta confusa y, en consecuencia, sin utilidad para dicho colectivo.
- Se han identificado igualmente pasos peatonales completamente inaccesibles, con bordillo continuo y sin vado. Dicha situación, cabe decir, se ha observado de manera puntual, siendo la gran mayoría de pasos existentes parcialmente adaptados (si bien no accesibles según normativa).
- La disposición de bolardos en mitad de los pasos peatonales dificulta la accesibilidad en muchos casos, así como presentar un obstáculo peligroso para las personas con dificultades visuales. Debe respetarse el ancho libre de 1,80m.



4.3.8 Diagnósis. Rampas

- Respecto a las rampas, se ha identificado como patrón común la falta de pasamanos en alguno de los lados de la rampa así como la inexistencia en la gran mayoría de casos de pavimentos táctiles en la llegada y salida de las rampas.

4.3.9 Diagnósis. Semáforos

- Se han detectado un número significativo de semáforos sin disposición de señalética acústica. Su localización resulta variada a lo largo de la ciudad de Alicante, si bien cabe destacar la importante presencia de semáforos ya adaptados, señal del proceso de adaptación de la semaforización en la que se encuentra inmersa la ciudad.

4.3.10 Diagnósis. Señalización urbana

- La colocación de la señalización urbana y elementos urbanos en general resulta variada, si bien en ciertas zonas de la ciudad se ha detectado una importante presencia de alumbrado, señalética y otros elementos que reducen el ancho libre de las aceras y, en ciertos casos, hacen del medio peatonal prácticamente inaccesible.
- La colocación del alumbrado, en especial en calles adaptación de antiguas vías de alta capacidad absorbidas por el tejido urbano, se da en el centro del acera en muchos casos. Esto, junto a aceras de sección mayormente del entorno de 1,50m, hacen que los anchos libres accesibles en muchas de estas vías se reduzcan a escasos 70 cm.
- De igual manera, los bolardos colocados en una parte importante de los pasos peatonales de Alicante dificultan, en ciertos casos, la accesibilidad del propio paso, no dejando un ancho libre mínimo de 1,80m según estipula la normativa.

4.3.11 Diagnósis. Paradas transporte público

- Si bien las marquesinas de autobús y tranvía resultan accesibles en cuanto a sus características de mobiliario y diseño, no se observa la misma situación en cuanto al entorno de aproximación a las paradas. En muchos casos se han observado elementos como árboles, señalética u otros elementos que dificultan el acceso a las paradas, en especial de bus. Esto se puede ver de manera importante en los ejes de Alfonso X el Sabio, Perez Galdós o Av. Catedrático Soler.
- En cuanto a la disposición de pavimento táctil en las paradas de bus, se ha observado poca presencia de manera general. Se debe potenciar la transformación de dichas paradas con su adecuación a la normativa de accesibilidad en el ámbito del transporte urbano colectivo.
- Respecto al tranvía, cabe destacar el diseño inaccesible que presenta el eje a lo largo de la Calle Baronía de Polop. La colocación del pavimento direccional con un diseño totalmente distinto a la ejecución de las barandillas existentes en los pasos peatonales genera situaciones especialmente peligrosas de caída en un punto de potencial peligrosidad.

4.3.12 Diagnósis. Escaleras

- Las escaleras en el ámbito urbano de Alicante se caracterizan en su mayor parte por la falta de señalización en pavimento, así como la falta de pasamanos en algunas de ellas, especialmente del segundo pasamanos o la disposición de uno intermedio en escaleras de más de 4m de ancho.
- Ciertas escaleras no cumplen las características de altura de tabica, con escalones dispuestos con alturas excesivas que pueden generar cierta peligrosidad de caída para personas con capacidad visual reducida.

4.3.13 Diagnóstico. Estacionamiento PMR

- En lo referente a los estacionamientos PMR, aquellos que se han identificado a lo largo de los itinerarios presentan un diseño mayormente en cordón, cercanos a pasos peatonales y con señalización horizontal y vertical mayormente presente.
- Sin embargo, algunos estacionamientos se han identificado en localizaciones alejadas de vados accesibles o, si bien cerca de pasos peatonales, dichos pasos no cuentan con un vado adecuado que permita la transferencia de calzada rodada a acera de manera cómoda y adecuada.

Por otro lado, la señalización horizontal de los trazados y espacios libres a dejar en las plazas PMR no se encuentran mayormente señalizados mediante la pintura según los manuales de diseños existentes, siendo su identificación realizada de manera más simplificada, sin cebreados o espacios de transferencia dibujados.

4.4 Conclusiones del Plan

De manera general, la ciudad de Alicante presenta una situación de partida mejorable si bien parcialmente accesible, en especial en ciertas zonas de desarrollo más actual o que han desarrollado mejoras urbanas en los últimos años. Sin embargo, la mejora de la accesibilidad del medio urbano alicantino resulta necesaria, en especial en lo referente a los pasos peatonales y a la sección de ciertos tramos de aceras.

La ciudad de Alicante debe apostar por un modelo urbano que fomente espacios urbanos accesibles de manera universal e inclusivos. Dentro de las posibilidades del territorio y orografía de cada entorno, se **deben ejecutar diseños que tengan en mente al ciudadano en la peor de sus situaciones psicomotrices o perceptivas.**

Las posibilidades de transformación del medio urbano para la consecución de la accesibilidad universal resultan infinitas, si bien los razonamientos y soluciones a adoptar deben tener en cuenta al peatón en detrimento, siempre, del espacio vehicular. Nuestras ciudades y sociedades mediterráneas viven un proceso de transformación continuado en la actualidad y con una proyección creciente en la recuperación de los espacios urbanos. **La accesibilidad universal debe entenderse como un punto más de la ciudad sostenible** que debemos alcanzar y su consecución debe estar basada en la reducción de los espacios reservados al vehículo privado y su transformación y recuperación para el disfrute de la ciudadanía.



5 Propuestas de intervención

5.1 Clasificación y tipificación de las soluciones aplicables para dotar de accesibilidad universal a los itinerarios analizados.

Las soluciones a adoptar se han basado en un criterio de máxima accesibilidad así como la valoración del entorno y la realidad urbana de cada caso. Como estrategias seguidas a la hora de establecer las diferentes soluciones urbanas cabe destacar las siguientes:

- Se ha respetado en cualquier caso los entornos históricos existentes, con soluciones urbanas que no generen una afección sobre la calidad del paisaje urbano existente.
- Toda solución se ha planteado teniendo como principal protagonista al peatón. A este respecto, las soluciones no buscan en ningún caso reducir el espacio peatonal, incrementando el mismo siempre que se pueda y sea necesario en detrimento del espacio dedicado al vehículo motorizado.
- Los pasos peatonales con vados adecuados pero sin disposición del correcto pavimento táctil se han identificado en todos los casos. Por tanto, se han identificado dichos pasos como a mejorar o adaptar a la normativa en vigor.
- En caso de imposibilidad de mejora de pasos peatonales, se han propuesto soluciones de plataformas continuas o compartidas dependiendo el caso.
- Se han valorado mejoras en las paradas de transporte público, en especial las referidas al transporte rodado.
- Se ha intentado respetar el arbolado existente, no eliminado innecesariamente el mismo o proponiendo cambio de localización del mismo.
- Se han propuesto nuevos pasos peatonales en caso de identificar tramos importantes de viario sin posibilidad de cruce accesible.
- Se han propuesto mejoras en los estacionamientos de PMR identificados en base al cumplimiento de la norma autonómica, proponiendo la adopción de soluciones en batería siempre que se pueda por su mayor grado de accesibilidad.
- En caso de necesidad de cambio en señalización o iluminación, se ha propuesto su colocación fuera del entorno de acera accesible, desplazando su colocación a las áreas de estacionamiento siempre que sea posible.
- Toda propuesta se ha hecho dentro del dominio público actual o planificado, no planteándose soluciones que tengan como consecuencia intervención en zona privada o de índole similar.

5.1.1 Propuestas y soluciones generales a considerar

El detalle de las soluciones y propuestas establecidas para cada uno de los itinerarios, así como para los puntos e incidencias identificados como no accesibles se pueden consultar en más detalle en las fichas correspondientes de los Documentos 2 y 3 del Plan. La descripción gráfica en dichas fichas es de carácter conceptual, siendo necesario su detallado en los futuros desarrollos necesarios de las soluciones. Como conjunto de propuestas a realizar de manera generalizada tanto a lo largo de los itinerarios accesibles como, de manera progresiva, en el resto de la ciudad de Alicante se debe considerar:

1. Colocación de bancos isquiáticos a lo largo de todos los itinerarios accesibles, así como a lo largo de la ciudad de Alicante. A este respecto, el ayuntamiento ha comenzado su implantación puntual en la ciudad. Debe potenciarse su despliegue, focalizándose en zonas cercanas a plazas, centros de salud y zonas escolares. Paralelamente, se debe adaptar los contenedores existentes de residuos para mayor accesibilidad, siguiendo el modelo que ya está adoptando el Ayuntamiento de Alicante en la actualidad, así como garantizar el alineado de papeleras y otros elementos urbanos de manera que se garantiza una línea libre de paso conforme a normativa.
2. Adaptación generalizada de los pasos peatonales de la ciudad de Alicante, con su modificación y ajuste a la reglamentación y normativa en vigor en cuanto. Se deben modificar una gran parte de los pavimentos táctiles, así como los pavimentos direccionales, con la modificación de las pendientes existentes en algunos casos. Se debe garantizar un paso libre de obstáculos de 1,80m, debiéndose eliminar o modificar en caso de existir elementos en medio del paso, como bolardos o similares.
3. Adaptación de las paradas de autobús, con la implementación de pavimento táctil y eliminación de obstáculos, así como rampas en paradas de taxi. Se debe mejorar la accesibilidad a lo largo de la infraestructura tranviaria, en especial en ciertas estaciones en lo referente a pavimentos y existencia de obstáculos en los pasos.
4. Plan de cubrición de alcorques en la ciudad. De manera progresiva se deben ir mejorando los alcorques de la ciudad de Alicante, realizando la cubrición de los mismos mediante terriza, adoquines o placas metálicas. Paralelamente, evitar los cantos vivos a la hora de ejecutar bordillos perimetrales en zonas verdes.
5. Mejora de la pavimentación y señalización de las aceras bici. Se debe mejorar la señalética y el contraste de las aceras bici de Alicante, con el pintado de las superficies y la realización de tratamientos superficiales que garantizan una diferenciación de textura y color. Este contraste debe conseguirse especialmente en los entornos de cruce con pasos de peatones.
6. Adaptación de la señalización en los vados de garajes, con la necesaria disposición de pavimento táctil identificativo. A este respecto, se propone aprovechar el procedimiento de obtención de placa de vado para pedir la necesaria adaptación del mismo para la concesión de la placa. Dicha condición puede añadirse al procedimiento administrativo correspondiente de licencia, siendo necesario adjuntar memoria de existencia de pavimento direccional correspondiente y, en caso de no existir, el proyecto correspondiente de su implementación.
7. Tender a la uniformidad de los pavimentos en la ciudad de Alicante en cuanto a las tonalidades y colores, intentando que sea lo más homogénea posible. De igual manera, diseñar las intersecciones entre zonas peatonales y plataformas compartidas con zonas rodadas o aceras de manera que se visualice la diferencia, mediante la colocación de pavimento direccional señalizando el límite.



5.1.2 Propuestas concretas-detalladas

A continuación se presentan algunas de las propuestas de mayor relevancia establecidas por el Plan en lo referente a creación de nuevos espacios urbanos de calidad, accesibles y atractivos para el uso ciudadano en una transformación progresiva que se debe hacer del medio urbano para su recuperación hacia la ciudadanía.

Mejora Calle María Auxiliadora y Camino Cruz de Piedra

En un entorno característico del barrio de Vistahermosa, se propone la peatonalización de la calle María Auxiliadora. Se propone la creación de una plataforma continua respetando el arbolado actual y mejorando los vados peatonales en el cruce con Salvador García Muñoz.



En el mismo entorno, se propone la transformación en plataforma compartida de la calle Camino Cruz de Piedra, desde la Glorieta de Periodista Clara R.Forner hasta Calle Buque Stanbrook, junto con la transformación en plataforma compartida del Camino de las Cigarreras. El objetivo es dotar al enclave de un mayor ancho de libre accesible, con la eliminación del estacionamiento y la creación de una zona arbolada a uno de los lados. El acceso sería para los vecinos únicamente, realizándose el acceso libre rodado desde la calle Buque Stanbrook.



Mejora entorno Juzgados de Alicante

El entorno de Juzgados de Alicante presenta en la actualidad un diseño urbano poco accesible y sin permeabilidad entre ambos lados de la acera por la inaccesibilidad de los pasos y vados. Es por ello que se propone la reurbanización del entorno con el traslado a la Calle Santa Maria Mazzarelo de todos aquellos estacionamientos reservados existentes. El estacionamiento de motos pasaría a Calle de los Doscientos. De manera paralela, se recomienda la mejora de la plaza de Juzgados, compatibilizando la intervención propuesta con la necesaria intervención en la plaza por la autoridad competente, de manera que se consiga el máximo nivel de accesibilidad posible a la misma.



Mejora entorno Conservatorio Alicante

El acceso al Conservatorio de Música de Alicante resulta angosto y con un importante número de desperfectos en la acera, así como un ancho de sección reducida. Es por ello que se propone la transformación en plataforma compartida del tramo de acceso a los equipamientos educativos, con una mejora general del entorno.

Junto con la creación de la plataforma compartida, se propone la mejora de la acera actual de conexión con Monte Tossal mediante el ensanchado de la acera actual y la creación de un “balcón” continuo con barandilla. De esta manera, se eliminaría la terriza actual utilizada por los vehículos para el estacionamiento informal y se generaría un espacio amplio y accesible, con la posibilidad de colocar bancos o mobiliario urbano.



Mejora entrada Castillo San Fernando

La entrada al Castillo de San Fernando es en la actualidad totalmente inaccesible y en la práctica un estacionamiento a pies de la fortaleza. Se propone la mejora del entorno mediante la creación de una plaza accesible, con la mejora del paso peatonal existente y la mejor conexión con el Parque del Doctor Rico.



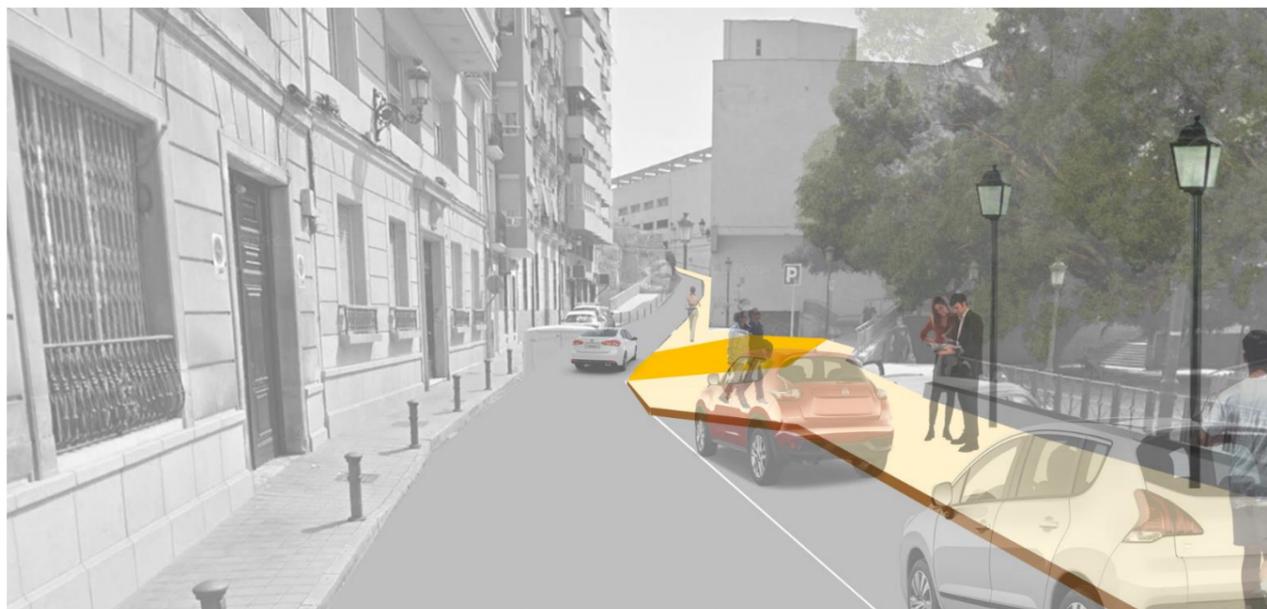
Mejora calle Virgen del Socorro

Este tramo de vial de conexión con la fachada litoral de Alicante resulta de los más angostos e inaccesibles del conjunto de itinerarios analizados en el Plan. La configuración estrecha de la acera, junto con los diferentes elementos urbanos y los accesos a los garajes, hacen prácticamente la totalidad del tramo inaccesible. Es por ello que se propone la eliminación del estacionamiento en uno de los lados con la ampliación de la acera así como la transformación en plataforma compartida del tramo junto a la Calle Virgen del Socorro posteriormente. La acera existente en el lado este junto al mar, se debe mejorar si bien se ha priorizado la mejora del lado oeste por su mejor conectividad y consecución de una continuidad del itinerario accesible.



Mejora Plaza Paseito Ramiro

El entorno de la Plaza Paseito Ramiro, acceso al casco histórico de Alicante desde el norte, resulta en la actualidad una carrera de obstáculos entre estrecheces de la acera y elementos urbanos colocados de manera irregular en dicho tramo. Es por ello que se propone la remodelación del tramo de vial con la transformación en cordón del estacionamiento y el ensanchamiento de acera, junto con la remodelación del acceso al parking existente.



Creación de nuevas áreas de descanso y bancos accesibles

A lo largo de los itinerarios analizados, se han ido observando la necesidad de colocación de un mayor número de conjunto de bancos, en especial en ciertas zonas específicas de los tramos analizados.

Es por ello que se propone la creación de nuevas zonas de bancos, pero, al mismo tiempo, la creación de nuevos entornos urbanos de pequeña escala pero de calidad, dónde se fomente la reunión de los vecinos y la mejora de la vida urbana.

La estrategia seguida ha sido la sustitución puntual del estacionamiento por plataformas de bancos, cuyo diseño puede ser desde un incremento puntual de la acera existente hasta la colocación de elementos urbanos de mayor complejidad, dotando a la ciudad de Alicante de una nueva forma de hacer ciudad: accesible e inclusiva, ganando espacio ciudadano frente al vehículo privado.

Mediante las intervenciones puntuales y de poca escala se pueden conseguir grandes beneficios de calidad urbana, así como mejorar la accesibilidad puntual del medio urbano. Dichos nuevos puntos de reunión deberán contar con un mínimo de 2-3 bancos así como apoyos isquiáticos.



6 Estimación de los costes de las intervenciones por itinerario

De acuerdo al conjunto de propuestas para cada uno de los itinerarios analizados dentro del Plan de Accesibilidad, el total de coste estimado por el Plan para el desarrollo del total de las propuestas es de **5.334.500 €**, distribuidos por cada uno de los itinerarios según la siguiente tabla. Los costes se han estimado en base a la base de precios del Instituto Valenciano de la Edificación, incluyéndose los costes de mano de obra e indirectos.

ID	Nombre itinerario	Coste estimado €
101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO	366.150
102	MUELLE DE LEVANTE-PZA. PUERTA DEL MAR HASTA PASEÍTO RAMIRO POR JUAN BAUTISTA LAFORA, CERVANTES Y GRAVINA (MUBAG)	98.700
104	CALLE TOLEDO - CENTRO COMUNITARIO PLAZA DEL CARMEN HASTA PLAZA DE SANTA MARÍA	11.800
105	AVDA. NACIONES AVDA. SANTANDER	207.250
201	TRAM MARQ HASTA TRAM MERCADO	63.900
301	PARADA TRAM MERCADO - ESTACIÓN RENFE	89.200
401	PLAZA CALVO SOTELO - PZA SANTISIMA FAZ (AYUNTAMIENTO)	65.000
402	PZA.MONTAÑETA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO HASTA RAMBLA MENDEZ NUÑEZ - PROP	26.250
501	AV.CONDE VALLELLANO (Autoridad Portuaria) HASTA FEDERICO MAYO (Gasolinera) CON MARÍA MAZZARELLO POR AV. DE ELCHE	65.000
601	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS HASTA RAMÓN Y CAJAL POR FEDERICO SOTO	121.050
701	PARQUE TOSSAL HASTA PZA. PADRE FONTOVA	236.150
702	MERCADO CALLE TEULADA HASTA PARQUE LO MORANT	155.600
703	PZA. SAN BLAS HASTA CALLE TEULADA	141.650
704	DOCTOR RICO CON FOGUERER JOSÉ RAMÓN GILABERT HASTA AURELIANO IBORRA CON AV. DE ALCOY	113.100
901	PZA. DE AMÉRICA HASTA MARQ (PZA.DR.GÓMEZ ULLA)	105.750
902	ESTADIO JOSÉ RICO PÉREZ HASTA CAP.GENERAL GUTIERREZ MELLADO, 6	189.700
1001	DESDE HOSPITAL GENERAL HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR MAESTRO ALONSO Y AVENIDA DE JIJONA.	149.350
1101	GLORIETA RODOLFO LLOPIS HASTA MERCADO CENTRAL POR AVENIDA DE ALCOY Y CALDERÓN	62.600
1201	IES 8 DE MARZO HASTA AV.DR JIMÉNEZ DÍAZ,24	47.150
1301	TRAM HOSPITAL HASTA JOSÉ GARCÍA SELLÉS (CENTRO COMERCIAL GRAN VÍA)	71.850
1401	JUZGADO DE LO SOCIAL HASTA AVENIDA DE ELCHE POR MARIA MAZZARELLO	51.450
1403	COLEGIO DE BENALÚA HASTA PABELLÓN BABEL	136.050
1501	ESTACIÓN DE RENFE HASTA ESTACIÓN DE AUTOBUSES	47.150
1502	ESTACIÓN DE RENFE HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR BENITO PÉREZ GALDÓS	164.500

ID	Nombre itinerario	Coste estimado €
1701	TOMÁS AZNAR DOMENECH CON GLORIETA DIR.RAQUEL ROYO HASTA AV.ORIHUELA	8.200
1802	PUERTA DE ALICANTE HASTA OSCAR ESPLÁ POR CATEDRÁTICO SOLER	172.100
1901	CALLE VICTOR DE LA SERNA - COLEGIO PEDRO HERRERO HASTA PROFESOR DAVID NOGUERA - COLEGIO GABRIEL MIRÓ	144.300
2001	CALLE PARAGUAY ROTONDA MÉXICO HASTA PASO A NIVEL AUSÓ Y MONZÓ	60.050
2002	CENTRO SOCIAL "FELICIDAD SANCHEZ" HASTA JUZGADOS DE BENALÚA POR FERNANDO MADROÑAL	53.250
2003	JUZGADO BENALÚA HASTA AV.MAISONNAVE CON FEDERICO SOTO	104.250
2101	DEPORTISTA JOAQUÍN BLUME CON AVENIDA DE ELCHE HASTA IES BAHIA DE BABEL POR VICTORIA KENT, CRUCE PUENTE HASTA CALLE SAN GABRIEL, PEDREGUER, MARÍA GUERRERO, RAMÓN GÓMEZ SEMPERE Y PARAGUAY	132.550
2102	ESTACIÓN SAN GABRIEL HASTA FEDERICO MAYO POR AVENIDA DE ELCHE	117.450
2302	PLAZA MANILA CON GÓNGORA HASTA PÉREZ VENGUT (JUNTA DISTRITO 2)	51.450
2502	ADDA AV.DE JIJONA CON ALCALDE ESPAÑA HASTA PZA. PÍO XII POR CREVILLENTE Y POETA ZORRILLA	7.500
2601	PERIODISTA RODOLFO SALAZAR (BULEVAR DEL PLÁ) HASTA HOSPITAL GENERAL	122.400
2801	CENTRO DE FORMACIÓN DE ADULTOS TÓMBOLA HASTA CENTRO DE SALUD LOS ANGELES	124.750
2901	ISIDORO DE SEVILLA, 1 HASTA COLEGIO PÚBLICO ESPECIAL ANGEL DE LA GUARDA	205.950
3002	IES VIRGEN DEL REMEDIO HASTA VICENTE ALEXANDRE CON IGNACIO PÉREZ SARRIÓ - PARQUE LO MORANT	115.650
3102	COLEGIO PÚBLICO VIRGEN DEL REMEDIO EN C/LAS PALMAS HASTA MIRADORES DE JUAN XXIII - PINTOR ASTORZA Y TRIAY I-II	54.450
3201	PARQUE LO MORANT HASTA COLEGIO PEDRO DUQUE	75.750
3301	CEIP GLORIA FUERTES HASTA TRAM CIUDAD JARDÍN	82.800
3501	DIPUTADO JOAQUÍN FUSTER CON ALONSO CANO HASTA DIP.GARCÍA MIRALLES - POLIDEPORTIVO VÍA PARQUE	98.650
3702	DR.SÁNCHEZ SAN JULIÁN - COLEGIO DE MÉDICOS HASTA PADRE ARRUPE - HOSPITAL MEDIMAR.	127.900
3703	CIUDAD LEON DE NICARAGUA CON PADRE ESPLÁ HASTA PZA. ALCALDE AGATÁNGELO SOLER, 6	479.000
3704	AV.DENIA CON CABAÑAL HASTA AV.ALBUFFERETA CON AV.CONDOMINA	209.750
Coste total Plan		5.334.500

Para cada uno de los tramos en los que se ha dividido cada uno de los itinerarios, el desglose de coste estimado se presenta a continuación. El detalle por tramo puede encontrarse en la ficha correspondiente en el Documento 2 del Plan.

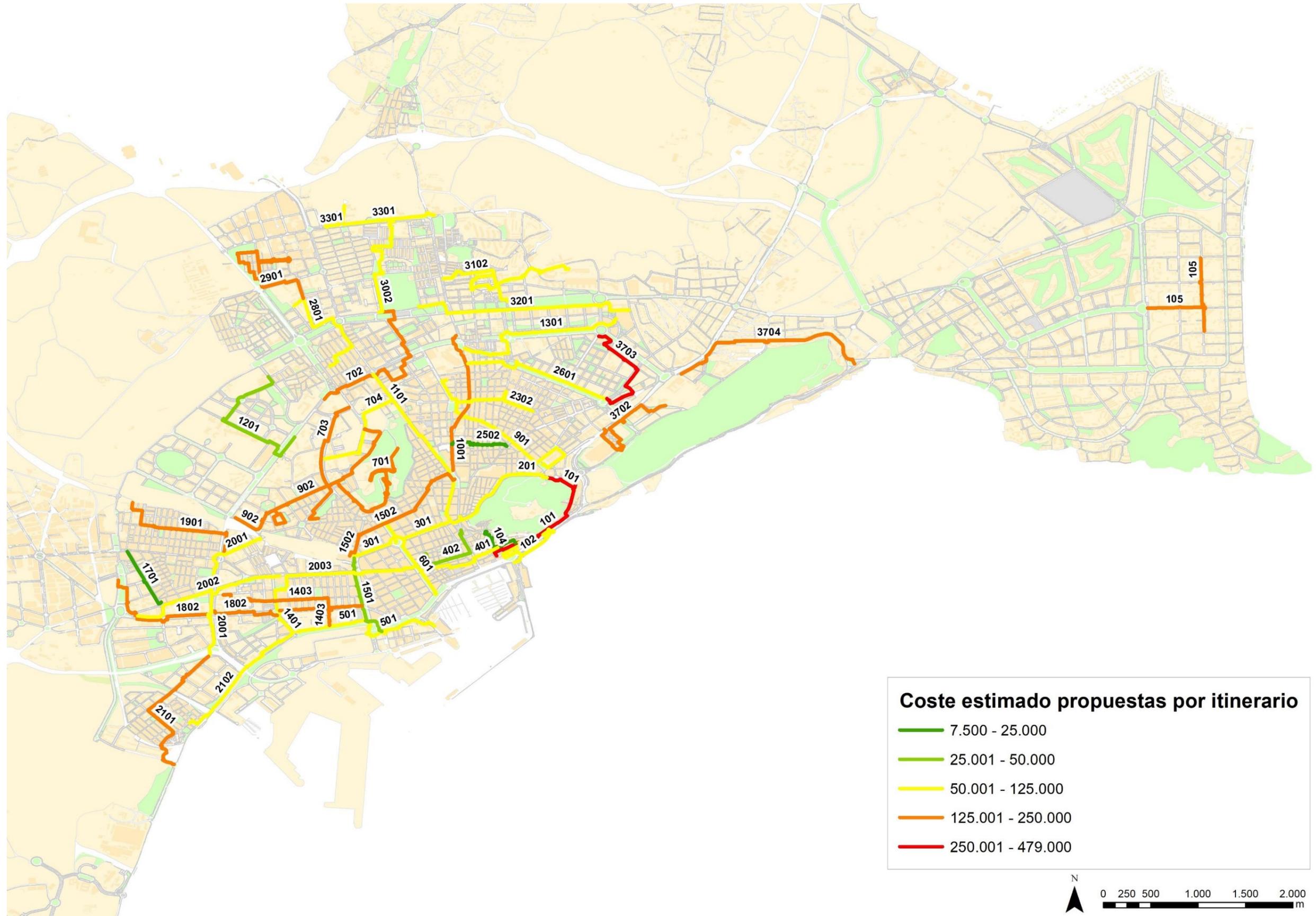
Los precios son de carácter aproximado y estimado. La definición en detalle de los costes en cada caso concreto se definirá en los correspondientes proyectos ejecutivos derivados de la ejecución del Plan.



ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo	ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo	ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo
1001	1001A	17.300	2001	2001A	4.100	3501	3501A	29.100
1001	1001B	66.000	2001	2001B	20.800	3501	3501B	10.100
1001	1001C	59.750	2001	2001D	4.000	3501	3501C	25.500
1001	1001D	6.300	2001	2001E	31.150	3501	3501D	33.950
101	101A	47.950	2002	2002A	8.250	3702	3702A	6.050
101	101B	45.250	2002	2002B	2.600	3702	3702B	33.000
101	101C	61.450	2002	2002C	34.000	3702	3702C	9.700
101	101D	48.600	2002	2002D	8.400	3702	3702D	79.150
101	101E	93.800	2003	2003A	56.850	3703	3703A	23.400
101	101F	69.100	2003	2003B	26.250	3703	3703B	418.550
102	102A	7.850	2003	2003C	21.150	3703	3703C	16.800
102	102B	8.700	201	201A	17.250	3703	3703D	20.250
102	102C	1.800	201	201B	26.100	3704	3704A	53.250
102	102D	80.350	201	201C	20.550	3704	3704B	77.150
104	104A	3.100	2101	2101A	10.700	3704	3704C	25.100
104	104B	5.150	2101	2101B	42.500	3704	3704D	52.150
104	104C	3.550	2101	2101C	32.000	3704	3704E	2.100
105	105A	46.850	2101	2101D	10.000	401	401A	6.500
105	105B	92.350	2101	2101E	9.100	401	401B	37.700
105	105B	800	2101	2101F	28.250	401	401C	20.800
105	105C	39.750	2102	2102A	38.300	402	402A	13.700
105	105D	27.500	2102	2102B	48.250	402	402B	6.250
1101	1101A	13.300	2102	2102C	30.900	402	402C	6.300
1101	1101B	8.100	2302	2302A	17.600	501	501A	5.000
1101	1101C	25.300	2302	2302B	14.300	501	501B	13.800
1101	1101D	14.400	2302	2302C	8.250	501	501C	6.000
1101	1101E	1.500	2302	2302D	11.300	501	501D	40.200
1201	1201A	15.850	2502	2502B	7.500	601	601A	18.700
1201	1201B	9.800	2601	2601A	67.200	601	601B	34.900
1201	1201C	4.600	2601	2601B	13.950	601	601C	28.050
1201	1201D	16.900	2601	2601C	27.050	601	601D	8.200
1301	1301A	29.500	2601	2601D	14.200	601	601E	6.800
1301	1301B	11.700	2801	2801A	13.950	601	601F	24.400
1301	1301C	7.100	2801	2801B	75.550	701	701A	95.300
1301	1301D	15.600	2801	2801C	9.900	701	701B	20.000

ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo	ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo	ID Itinerario	Tramo	Coste estimado propuestas en tramo
1301	1301E	7.950	2801	2801D	9.150	701	701C	4.100
1401	1401A	39.750	2801	2801E	16.200	701	701D	69.150
1401	1401B	11.700	2901	2901A	37.500	701	701E	27.550
1403	1403A	31.900	2901	2901B	45.200	701	701F	20.050
1403	1403B	56.000	2901	2901C	5.850	702	702A	52.850
1403	1403C	6.800	2901	2901D	63.750	702	702B	23.550
1403	1403D	22.150	2901	2901E	8.000	702	702C	27.350
1403	1403E	19.200	2901	2901F	45.650	702	702D	38.050
1501	1501A	19.250	3002	3002A	59.900	702	702E	13.800
1501	1501B	15.900	3002	3002B	9.650	703	703A	39.900
1501	1501C	12.000	3002	3002C	46.100	703	703B	22.350
1502	1502A	22.600	301	301A	24.700	703	703C	35.600
1502	1502B	21.650	301	301B	22.200	703	703D	31.300
1502	1502C	41.000	301	301C	22.400	703	703E	12.500
1502	1502D	50.400	301	301D	9.200	704	704A	33.650
1502	1502E	28.850	301	301E	10.700	704	704B	66.550
1701	1701A	2.600	3102	3102A	12.350	704	704C	12.900
1701	1701B	5.600	3102	3102B	11.300	901	901A	47.400
1802	1802A	7.950	3102	3102C	15.600	901	901B	9.200
1802	1802B	21.650	3102	3102D	15.200	901	901C	16.250
1802	1802C	23.700	3201	3201A	30.950	901	901D	4.800
1802	1802D	10.300	3201	3201B	5.100	901	901E	28.100
1802	1802E	9.100	3201	3201C	20.900	902	902A	17.200
1802	1802F	57.850	3201	3201D	11.800	902	902B	7.700
1802	1802G	12.900	3201	3201E	7.000	902	902C	32.850
1802	1802H	24.350	3301	3301A	26.500	902	902D	44.050
1802	1802I	4.300	3301	3301B	18.100	902	902E	14.900
1901	1901A	11.900	3301	3301C	38.200	902	902F	40.000
1901	1901B	52.550				902	902G	33.000
1901	1901C	29.750						
1901	1901D	48.200						
1901	1901E	1.900						

Analizando los costes estimados, se puede observar como los itinerarios con mayor necesidad presupuestaria se encuentran localizados en la zona cercana a los castillos de Santa Barbara y San Fernando, el barrio de San Gabriel, Divina Pastora y Vistahermosa.



7 Plan de Fases propuesto

7.1 Criterios de priorización

Para la priorización de los itinerarios, se ha establecido un criterio de ponderación en base a una puntuación máxima de 5 puntos. A mayor cercanía a dicha puntuación, mayor grado de prioridad se ha considerado tiene dicho itinerario para ser mejorado por su peor condición de accesibilidad.

Los criterios utilizados para la definición de las fases de implementación se han basado en:

- Nº de equipamientos en el itinerario: se han contabilizado los principales equipamientos públicos en la proximidad de cada itinerario.
- Densidad población dentro del itinerario (sección censales tránsito del itinerario): en base a la densidad poblacional estimada por sección censal del INE para el año 2020.
- Nº puntos identificados acera estrecha o pasos peatonales sin vado existente por km de itinerario: datos obtenidos de la toma de datos realizada.
- Nº total de puntos no cumplimiento accesibilidad por km de itinerario: datos obtenidos de la toma de datos realizada.
- Coste propuestas: se ha considerado una mayor valoración a menor coste estimado de ejecutar las propuestas.

Los criterios así como la ponderación utilizada para priorizar los itinerarios analizados se establece en la siguiente tabla.

		Valoración de necesidad de intervención					Peso
		1	2	3	4	5	
1	Nº de equipamientos en el itinerario	< 10	10-15	15-20	20-25	25-30	15%
2	Densidad población dentro del itinerario (sección censales tránsito del itinerario)	0-75 hab/Ha	75-150 hab/Ha	150-250 hab/Ha	250-300 hab/Ha	300-450 hab/Ha	25%
3	Nº puntos identificados acera estrecha o pasos peatonales sin vado existente por km de itinerario	0 - 5	5-12	12-20	20-30	30-40	25%
4	Nº total de puntos no cumplimiento accesibilidad por km de itinerario	0 - 15	15 - 25	25 - 35	35 - 45	45 - 60	20%
5	Coste propuestas €	250.001 - 479.000	125.001 - 250.000	50.001 - 125.000	25.001 - 50.000	7.500 - 25.000	15%
							100%

Para cada uno de los tramos dentro de los itinerarios, se ha priorizado la cantidad de puntos identificados en dicho tramo, tomando como un segundo criterio el coste de la intervención, puntuando mayor a menor coste identificado. La ponderación utilizada se presenta en la siguiente tabla, con un máximo a conseguir de 5 puntos:

		Valoración de necesidad de intervención					Peso
		1	2	3	4	5	
A	Nº total de puntos no cumplimiento accesibilidad por km de itinerario	0 - 8	8 - 15	15 - 20	20 - 30	30 - 40	70%
B	Coste propuestas	100.001 - 479.000	50.001 - 100.000	15.001 - 50.000	5.001 - 15.000	500 - 5.000	30%
							100%

En base a dichos criterios, la puntuación de cada uno de los itinerarios y sus tramos se presenta a continuación. El tono de color rojo simboliza mayor grado de inaccesibilidad mientras verde significa menor grado de necesidad.

ID	Nombre itinerario								Valoración final
101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO								3,35
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	2,7	2,3	2,7	1,7	2			
102	MUELLE DE LEVANTE-PZA. PUERTA DEL MAR HASTA PASEÍTO RAMIRO POR JUAN BAUTISTA LAFORA, CERVANTES Y GRAVINA (MUBAG)								2,35
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	3,4	3,8	2					
104	CALLE TOLEDO - CENTRO COMUNITARIO PLAZA DEL CARMEN HASTA PLAZA DE SANTA MARÍA								1,85
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,8	3,1	3,8						
105	AVDA. NACIONES AVDA. SANTANDER								3,1
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,4	2,6	3,8	2,7	2,7				
201	TRAM MARQ HASTA TRAM MERCADO								2,9
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,7	2,7						
301	PARADA TRAM MERCADO - ESTACIÓN RENFE								3,9
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	3	2,7	3,1	3,4				
401	PLAZA CALVO SOTELO - PZA SANTISIMA FAZ (AYUNTAMIENTO)								2,5

ID	Nombre itinerario								Valoración final
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	2,4	2,7						
402	PZA.MONTAÑETA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO HASTA RAMBLA MENDEZ NUÑEZ - PROP								2,9
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,4	3,1	3,1						
501	AV.CONDE VALLELLANO (Autoridad Portuaria) HASTA FEDERICO MAYO (Gasolinera) CON MARÍA MAZZARELLO POR AV. DE ELCHE								3,1
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	3,4	3,1	2,7					
601	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS HASTA RAMÓN Y CAJAL POR FEDERICO SOTO								3,45
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,4	2,7	2,4	3,1	3,1	2,7			
701	PARQUE TOSSAL HASTA PZA. PADRE FONTOVA								3,5
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,6	2,4	3,8	2,6	2,7	2,7			
702	MERCADO CALLE TEULADA HASTA PARQUE LO MORANT								3,75
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,6	3	3,3	3	3,1				
703	PZA. SAN BLAS HASTA CALLE TEULADA								3,5
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	2,7	2,4	3,3	3,1				
704	DOCTOR RICO CON FOGUERER JOSÉ RAMÓN GILABERT HASTA AURELIANO IBORRA CON AV. DE ALCOY								2,65
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,6	3,1						
901	PZA. DE AMÉRICA HASTA MARQ (PZA.DR.GÓMEZ ULLA)								4,15
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,1	2,7	3,8	2,4				
902	ESTADIO JOSÉ RICO PÉREZ HASTA CAP.GENERAL GUTIERREZ MELLADO, 6								3,9
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	3,1	2,7	2,7	3,4	3	2,7		
1001	DESDE HOSPITAL GENERAL HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR MAESTRO ALONSO Y AVENIDA DE JIJONA.								4,1
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	2,3	2,3	3,4					
1101	GLORIETA RODOLFO LLOPIS HASTA MERCADO CENTRAL POR AVENIDA DE ALCOY Y CALDERÓN								3,05
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	

ID	Nombre itinerario								Valoración final
	3,4	3,1	2,4	3,1	3,8				
1201	IES 8 DE MARZO HASTA AV.DR JIMÉNEZ DÍAZ,24								2,75
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	3,1	3,8	2,7					
1301	TRAM HOSPITAL HASTA JOSÉ GARCÍA SELLES (CENTRO COMERCIAL GRAN VÍA)								3,65
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,1	3,4	2,7	3,1				
1401	JUZGADO DE LO SOCIAL HASTA AVENIDA DE ELCHE POR MARIA MAZZARELLO								2,95
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,4							
1403	COLEGIO DE BENALÚA HASTA PABELLÓN BABEL								3,75
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,3	3,1	2,7	2,4				
1501	ESTACIÓN DE RENFE HASTA ESTACIÓN DE AUTOBUSES								2,4
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,4	3,1						
1502	ESTACIÓN DE RENFE HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR BENITO PÉREZ GALDÓS								4,25
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	3	3,3	2,3	3				
1701	TOMÁS AZNAR DOMENECH CON GLORIETA DIR.RAQUEL ROYO HASTA AV.ORIHUELA								2,1
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,8	3,1							
1802	PUERTA DE ALICANTE HASTA OSCAR ESPLÁ POR CATEDRÁTICO SOLER								3,8
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H/I	
	3,1	2,7	2,7	3,4	3,1	2,6	3,4	3/3,8	
1901	CALLE VICTOR DE LA SERNA - COLEGIO PEDRO HERRERO HASTA PROFESOR DAVID NOGUERA - COLEGIO GABRIEL MIRÓ								4
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	2,6	2,7	3,3	3,8				
2001	CALLE PARAGUAY ROTONDA MÉXICO HASTA PASO A NIVEL AUSÓ Y MONZÓ								3
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,8	3	3,8	2,7					
2002	CENTRO SOCIAL "FELICIDAD SANCHEZ" HASTA JUZGADOS DE BENALÚA POR FERNANDO MADROÑAL								2,35
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	3,8	3	3,1					



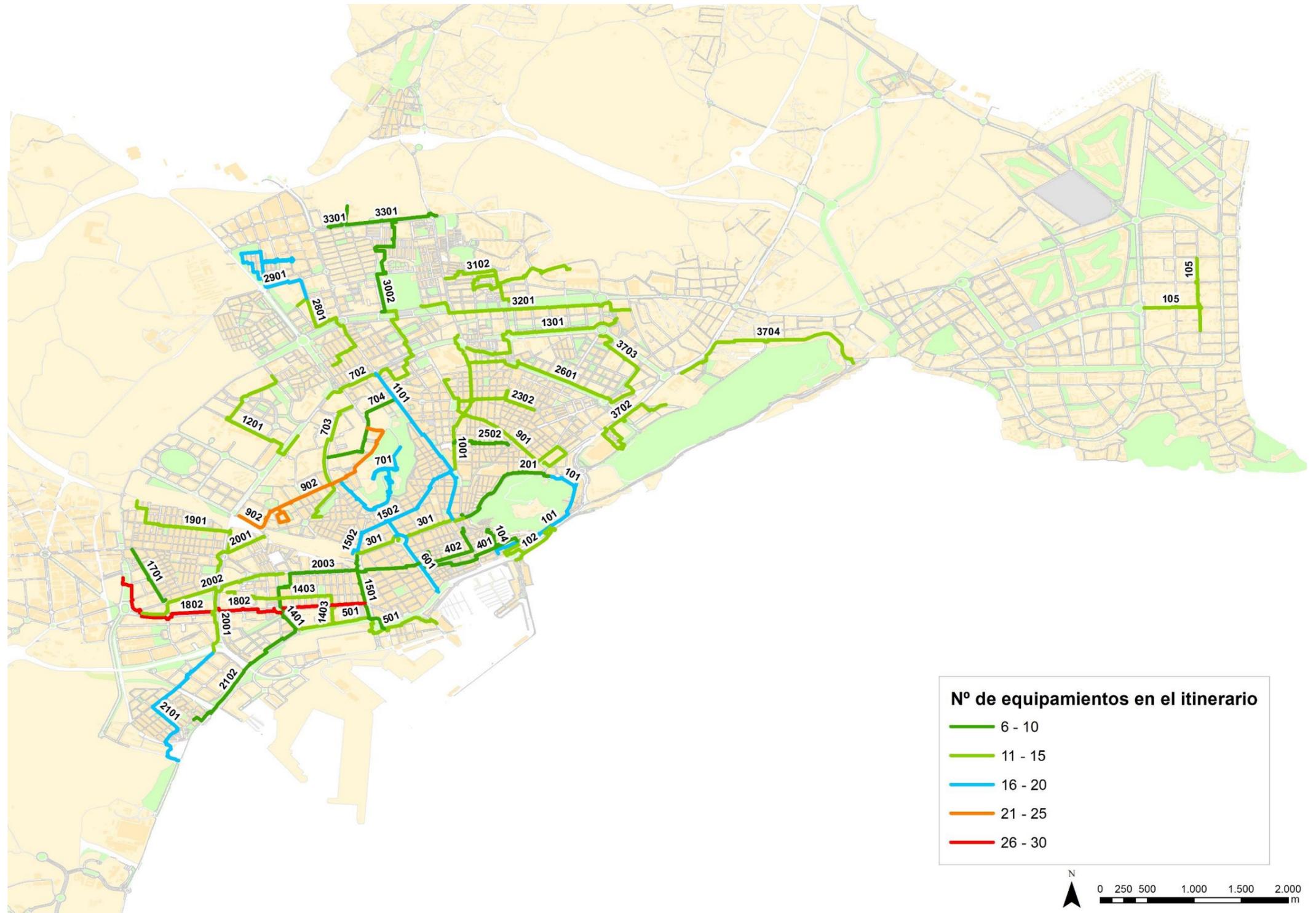
ID	Nombre itinerario								Valoración final
2003	JUZGADO BENALÚA HASTA AV.MAISONNAVE CON FEDERICO SOTO								3,85
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,9	3	2,7						
2101	DEPORTISTA JOAQUÍN BLUME CON AVENIDA DE ELCHE HASTA IES BAHIA DE BABEL POR VICTORIA KENT, CRUCE PUENTE HASTA CALLE SAN GABRIEL, PEDREGUER, MARÍA GUERRERO, RAMÓN GÓMEZ SEMPERE Y PARAGUAY								3,5
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	3	2,7	3,1	3,4	2,4			
2102	ESTACIÓN SAN GABRIEL HASTA FEDERICO MAYO POR AVENIDA DE ELCHE								3,15
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,7	3						
2302	PLAZA MANILA CON GÓNGORA HASTA PÉREZ VENGTUT (JUNTA DISTRITO 2)								3,95
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,1	3,4	3,4					
2502	ADDA AV.DE JIJONA CON ALCALDE ESPAÑA HASTA PZA. PÍO XII POR CREVILLENTE Y POETA ZORRILLA								2,85
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,4								
2601	PERIODISTA RODOLFO SALAZAR (BULEVAR DEL PLÁ) HASTA HOSPITAL GENERAL								4,25
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,9	3,4	2,7	3,1					
2801	CENTRO DE FORMACIÓN DE ADULTOS TÓMBOLA HASTA CENTRO DE SALUD LOS ANGELES								4,15
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,1	2,6	3,1	3,4	2,7				
2901	ISIDORO DE SEVILLA, 1 HASTA COLEGIO PÚBLICO ESPECIAL ANGEL DE LA GUARDA								3,5
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	3,3	3,1	2,6	3,1	3			
3002	IES VIRGEN DEL REMEDIO HASTA VICENTE ALEXANDRE CON IGNACIO PÉREZ SARRIÓ - PARQUE LO MORANT								3,85
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,6	3,4	3,3						
3102	COLEGIO PÚBLICO VIRGEN DEL REMEDIO EN C/LAS PALMAS HASTA MIRADORES DE JUAN XXIII - PINTOR ASTORZA Y TRIAY I-II								3,3

ID	Nombre itinerario								Valoración final
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,4	3,1	2,4	2,7					
3201	PARQUE LO MORANT HASTA COLEGIO PEDRO DUQUE								3,9
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,1	3	3,4	3,1				
3301	CEIP GLORIA FUERTES HASTA TRAM CIUDAD JARDÍN								2,65
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,7	2,7	2,7						
3501	DIPUTADO JOAQUÍN FUSTER CON ALONSO CANO HASTA DIP.GARCÍA MIRALLES - POLIDEPORTIVO VÍA PARQUE								3,5
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3	3,1	2,7	3					
3702	DR.SÁNCHEZ SAN JULIÁN - COLEGIO DE MÉDICOS HASTA PADRE ARRUPE - HOSPITAL MEDIMAR.								3,1
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	3,4	2,7	3,4	2,6					
3703	CIUDAD LEON DE NICARAGUA CON PADRE ESPLÁ HASTA PZA. ALCALDE AGATÁNGELO SOLER, 6								2,75
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,4	1,3	2,7	3					
3704	AV.DENIA CON CABAÑAL HASTA AV.ALBUFFERETA CON AV.CONDOMINA								3,25
Tramo	A	B	C	D	E	F	G	H	
	2,6	2,6	3	2,3	3,8				

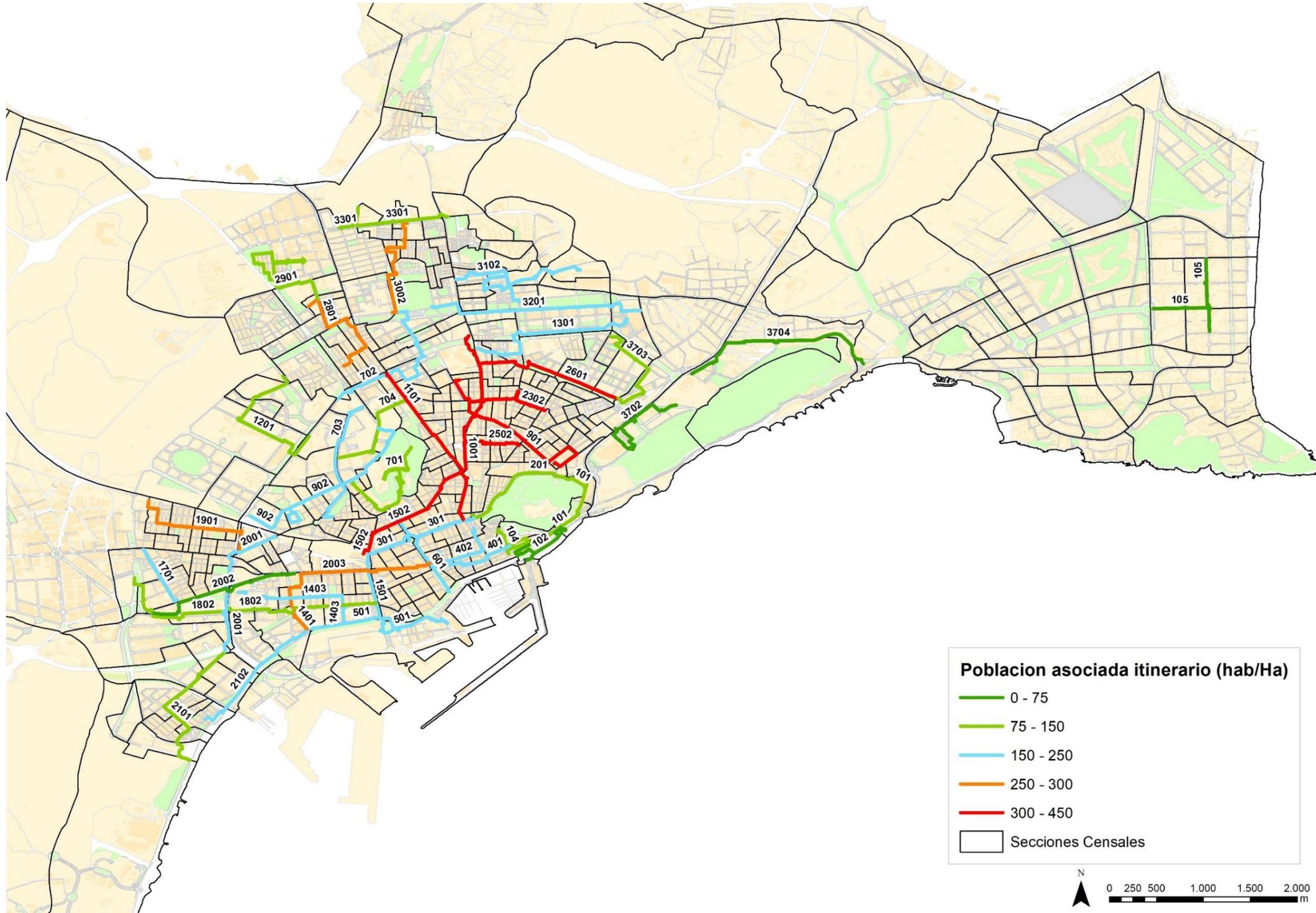
La puntuación obtenida por cada uno de los itinerarios por categoría y el resultado final se presentan en los siguientes apartados.

7.1.1 N° de equipamientos en el itinerario

La distribución de los equipamientos se caracteriza por una mayor concentración en la zona suroeste de Alicante así como la zona Centro, con una menor proporción de equipamientos en el resto de los itinerarios analizados.



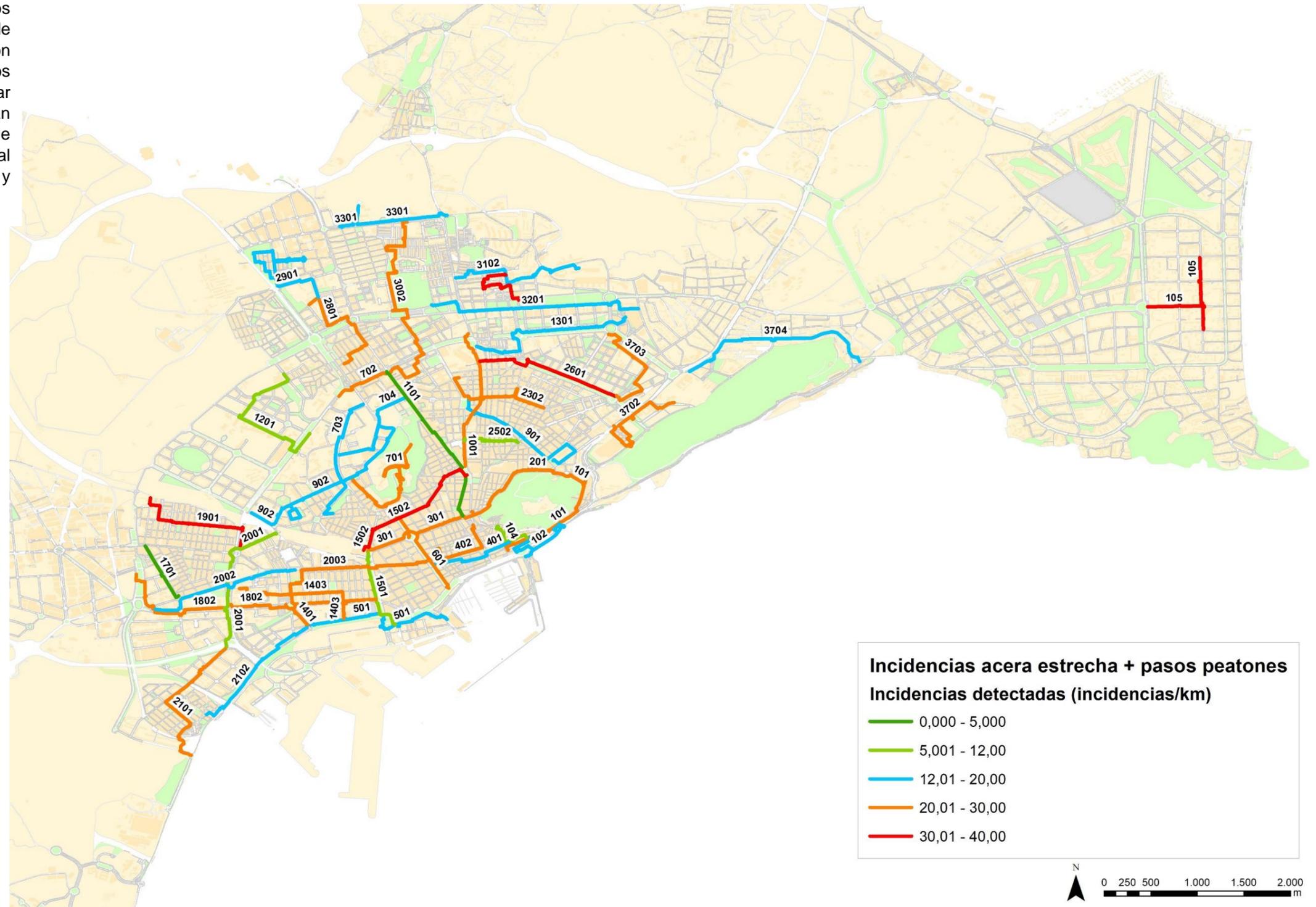
7.1.2 Densidad población dentro del itinerario (sección censales tránsito del itinerario)



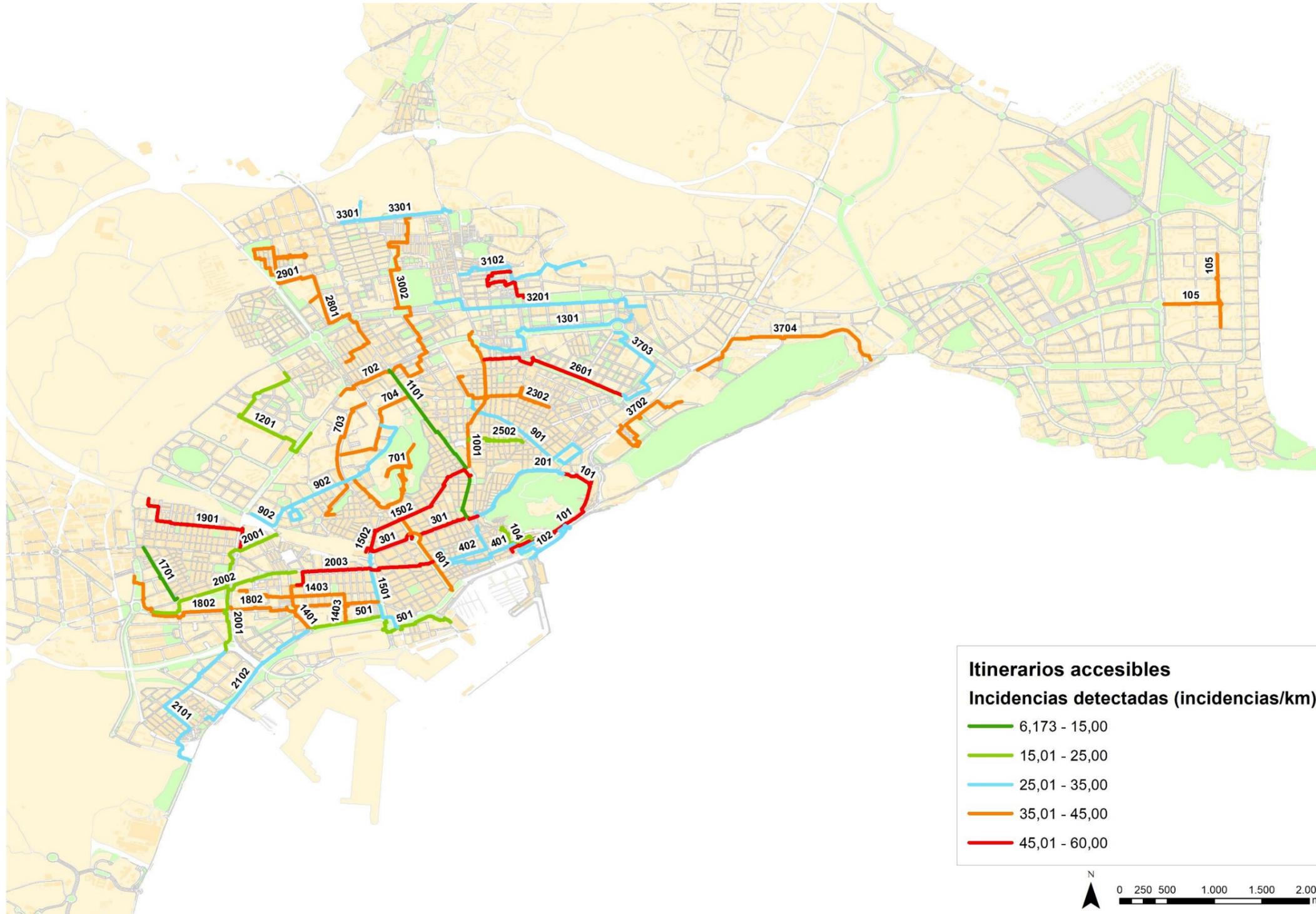
La densidad de población se concentra mayormente a lo largo de los barrios de Campoamor y Carolinas Altas, así como a lo largo de la Av. Perez Galdós. El resto de Alicante presenta densidades de población más reducidas por la configuración del tejido urbano.

7.1.3 Nº puntos identificados acera estrecha o pasos peatonales sin vado existente por km de itinerario

Tomando en consideración los puntos que mayor grado de inaccesibilidad producen, como son las aceras estrechas y los pasos peatonales, se puede observar como ciertos itinerarios presentan una mayor proporción de incidencias al respecto, en especial en Florida Alta, Av. Perez Galdós y Zona Cabo Huertas.



7.1.4 Nº total de puntos no cumplimiento accesibilidad por km de itinerario

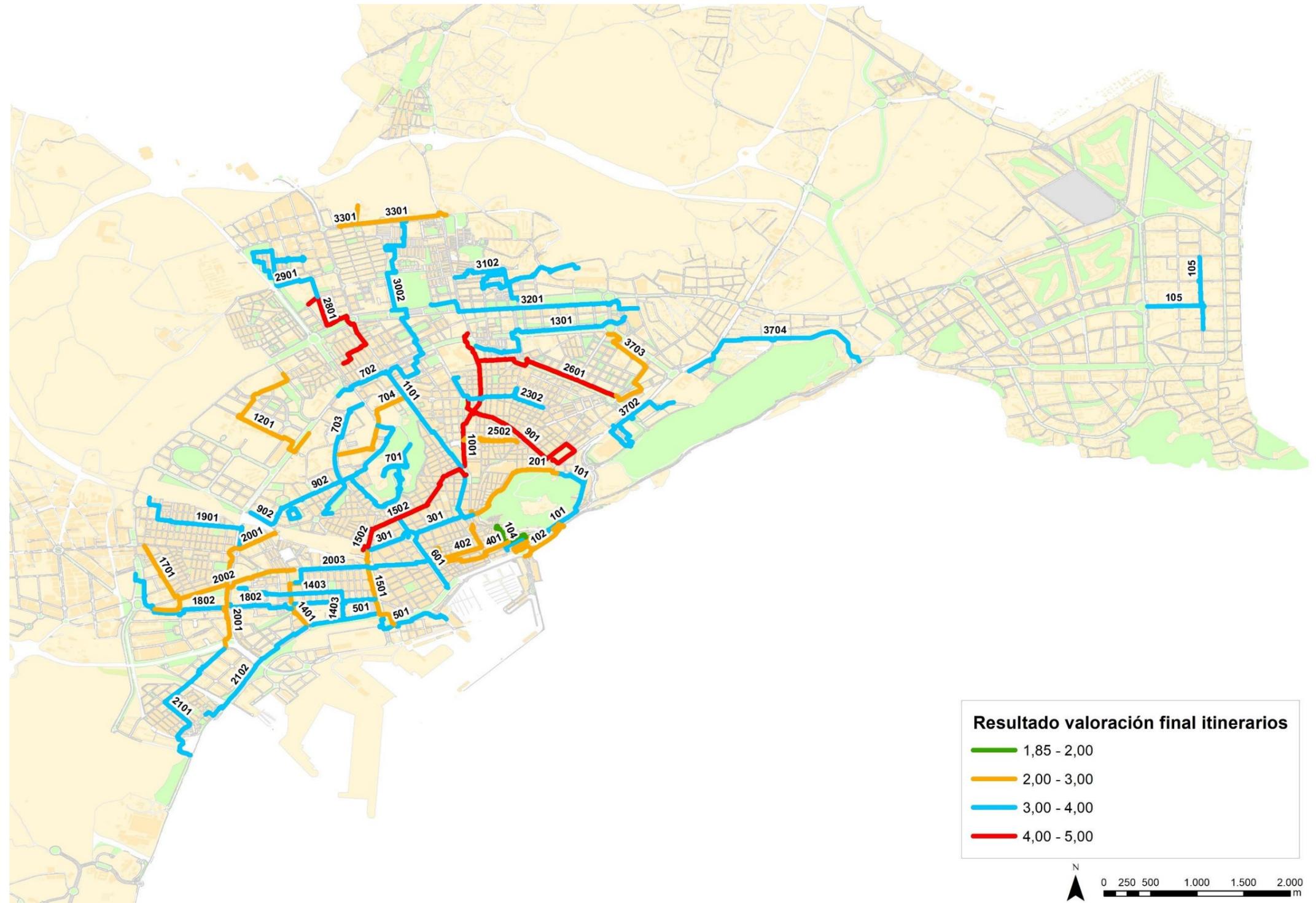


Por itinerarios, la zona de la Florida, así como el Castillo de Santa Barbara o Alicante Norte presentan el mayor número de incidencias en términos de número por km, así como la zona de Perez Galdós y Luceros.

Dichos valores son recogidos en su conjunto, siendo necesario diferenciar el grado o nivel de gravedad de la incidencia según se desgrana a continuación por cada concepto concreto.

7.1.5 Puntuación final por itinerario

En base a la ponderación previamente definida, los itinerarios de Alicante que presentan una mayor puntuación y, por ende, una mayor necesidad de intervención y mejora son los comprendidos a lo largo de la Av. Pérez Galdós, Av. de Jijona, zona Hospital General o Av. de Novelda.



7.2 Propuesta de Plan de Fases

En base a dicha priorización y al desarrollo progresivo de las propuestas, se han establecido un total de 4 fases de desarrollo del Plan, agrupándose los itinerarios dentro de dichas fases en función de la necesidad identificada de intervención. Los itinerarios clasificados dentro de la Fase 1 correspondería con la de mayor prioridad, siendo la Fase 4 la de menor prioridad. La agrupación se ha realizado considerando aquellos itinerarios con puntuación según los siguientes rangos de puntuación:

- Fase 1: puntuación de 3,9 a 5
- Fase 2: puntuación de 3,5 a 3,9
- Fase 3: puntuación de 3 a 3,5
- Fase 4: puntuación de 2 a 3

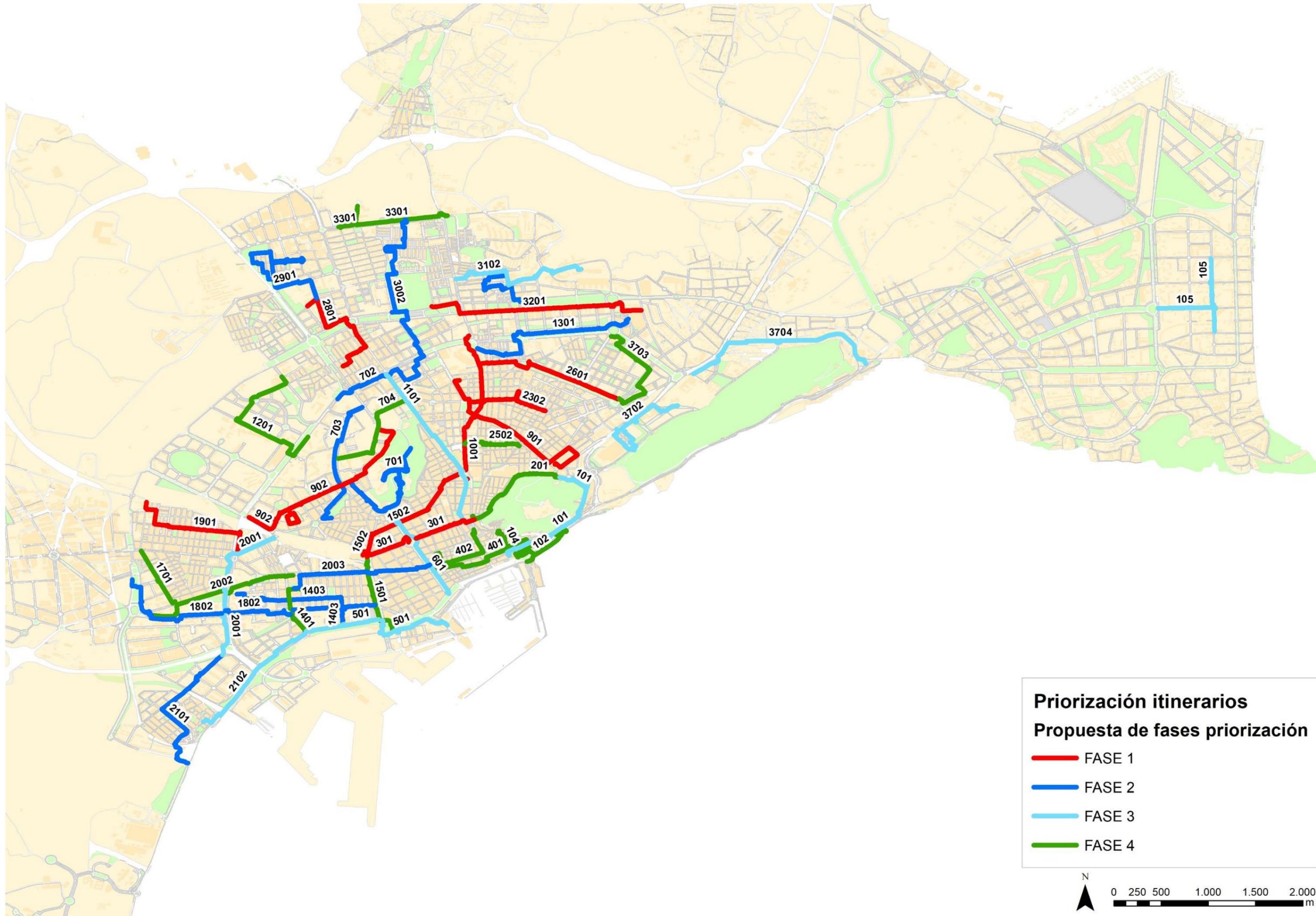
La inversión estimado para cada una de las fases de acuerdo a la clasificación realizada de cada uno de los itinerarios se distribuiría de la siguiente manera:

Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Total
1.217.150 €	1.570.450 €	1.391.650	1.155.250 €	5.334.500 €

Como se puede observar, se propone la mayor inversión en el periodo de la Fase 2, si bien la distribución de la inversión se realizaría de manera progresiva y según rangos similares para cada una de las fases propuestas. El listado de la clasificación de los itinerarios se presenta a continuación.

ID	Nombre itinerario	Fase a realizar intervenciones
101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO	FASE 3
102	MUELLE DE LEVANTE-PZA. PUERTA DEL MAR HASTA PASEÍTO RAMIRO POR JUAN BAUTISTA LAFORA, CERVANTES Y GRAVINA (MUBAG)	FASE 4
104	CALLE TOLEDO - CENTRO COMUNITARIO PLAZA DEL CARMEN HASTA PLAZA DE SANTA MARÍA	FASE 4
105	AVDA. NACIONES AVDA. SANTANDER	FASE 3
201	TRAM MARQ HASTA TRAM MERCADO	FASE 4
301	PARADA TRAM MERCADO - ESTACIÓN RENFE	FASE 1
401	PLAZA CALVO SOTELO - PZA SANTISIMA FAZ (AYUNTAMIENTO)	FASE 4
402	PZA.MONTAÑETA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO HASTA RAMBLA MENDEZ NUÑEZ - PROP	FASE 4
501	AV.CONDE VALLELLANO (Autoridad Portuaria) HASTA FEDERICO MAYO (Gasolinera) CON MARÍA MAZZARELLO POR AV. DE ELCHE	FASE 3
601	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS HASTA RAMÓN Y CAJAL POR FEDERICO SOTO	FASE 3
701	PARQUE TOSSAL HASTA PZA. PADRE FONTOVA	FASE 2
702	MERCADO CALLE TEULADA HASTA PARQUE LO MORANT	FASE 2
703	PZA. SAN BLAS HASTA CALLE TEULADA	FASE 2
704	DOCTOR RICO CON FOGUERER JOSÉ RAMÓN GILABERT HASTA AURELIANO IBORRA CON AV. DE ALCOY	FASE 4

ID	Nombre itinerario	Fase a realizar intervenciones
901	PZA. DE AMÉRICA HASTA MARQ (PZA.DR.GÓMEZ ULLA)	FASE 1
902	ESTADIO JOSÉ RICO PÉREZ HASTA CAP.GENERAL GUTIERREZ MELLADO, 6	FASE 1
1001	DESDE HOSPITAL GENERAL HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR MAESTRO ALONSO Y AVENIDA DE JIJONA.	FASE 1
1101	GLORIETA RODOLFO LLOPIS HASTA MERCADO CENTRAL POR AVENIDA DE ALCOY Y CALDERÓN	FASE 3
1201	IES 8 DE MARZO HASTA AV.DR JIMÉNEZ DÍAZ,24	FASE 4
1301	TRAM HOSPITAL HASTA JOSÉ GARCÍA SELLÉS (CENTRO COMERCIAL GRAN VÍA)	FASE 2
1401	JUZGADO DE LO SOCIAL HASTA AVENIDA DE ELCHE POR MARIA MAZZARELLO	FASE 4
1403	COLEGIO DE BENALÚA HASTA PABELLÓN BABEL	FASE 2
1501	ESTACIÓN DE RENFE HASTA ESTACIÓN DE AUTOBUSES	FASE 4
1502	ESTACIÓN DE RENFE HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR BENITO PÉREZ GALDÓS	FASE 1
1701	TOMÁS AZNAR DOMENECH CON GLORIETA DIR.RAQUEL ROYO HASTA AV.ORIHUELA	FASE 4
1802	PUERTA DE ALICANTE HASTA OSCAR ESPLÁ POR CATEDRÁTICO SOLER	FASE 2
1901	CALLE VICTOR DE LA SERNA - COLEGIO PEDRO HERRERO HASTA PROFESOR DAVID NOGUERA - COLEGIO GABRIEL MIRÓ	FASE 1
2001	CALLE PARAGUAY ROTONDA MÉXICO HASTA PASO A NIVEL AUSÓ Y MONZÓ	FASE 3
2002	CENTRO SOCIAL "FELICIDAD SANCHEZ" HASTA JUZGADOS DE BENALÚA POR FERNANDO MADROÑAL	FASE 4
2003	JUZGADO BENALÚA HASTA AV.MAISONNAVE CON FEDERICO SOTO	FASE 2
2101	DEPORTISTA JOAQUÍN BLUME CON AVENIDA DE ELCHE HASTA IES BAHIA DE BABEL POR VICTORIA KENT, CRUCE PUENTE HASTA CALLE SAN GABRIEL, PEDREGUER, MARÍA GUERRERO, RAMÓN GÓMEZ SEMPERE Y PARAGUAY	FASE 2
2102	ESTACIÓN SAN GABRIEL HASTA FEDERICO MAYO POR AVENIDA DE ELCHE	FASE 3
2302	PLAZA MANILA CON GÓNGORA HASTA PÉREZ VENGUT (JUNTA DISTRITO 2)	FASE 1
2502	ADDA AV.DE JIJONA CON ALCALDE ESPAÑA HASTA PZA. PÍO XII POR CREVILLENTE Y POETA ZORRILLA	FASE 4
2601	PERIODISTA RODOLFO SALAZAR (BULEVAR DEL PLÁ) HASTA HOSPITAL GENERAL	FASE 1
2801	CENTRO DE FORMACIÓN DE ADULTOS TÓMBOLA HASTA CENTRO DE SALUD LOS ANGELES	FASE 1
2901	ISIDORO DE SEVILLA, 1 HASTA COLEGIO PÚBLICO ESPECIAL ANGEL DE LA GUARDA	FASE 2
3002	IES VIRGEN DEL REMEDIO HASTA VICENTE ALEXANDRE CON IGNACIO PÉREZ SARRIÓ - PARQUE LO MORANT	FASE 2
3102	COLEGIO PÚBLICO VIRGEN DEL REMEDIO EN C/LAS PALMAS HASTA MIRADORES DE JUAN XXIII - PINTOR ASTORZA Y TRIAY I-II	FASE 3
3201	PARQUE LO MORANT HASTA COLEGIO PEDRO DUQUE	FASE 1
3301	CEIP GLORIA FUERTES HASTA TRAM CIUDAD JARDÍN	FASE 4
3501	DIPUTADO JOAQUÍN FUSTER CON ALONSO CANO HASTA DIP.GARCÍA MIRALLES - POLIDEPORTIVO VÍA PARQUE	FASE 2
3702	DR.SÁNCHEZ SAN JULIÁN - COLEGIO DE MÉDICOS HASTA PADRE ARRUPE - HOSPITAL MEDIMAR.	FASE 3
3703	CIUDAD LEON DE NICARAGUA CON PADRE ESPLÁ HASTA PZA. ALCALDE AGATÁNGELO SOLER, 6	FASE 4
3704	AV.DENIA CON CABAÑAL HASTA AV.ALBUFERETA CON AV.CONDOMINA	FASE 3



7.3 Detalle por itinerario

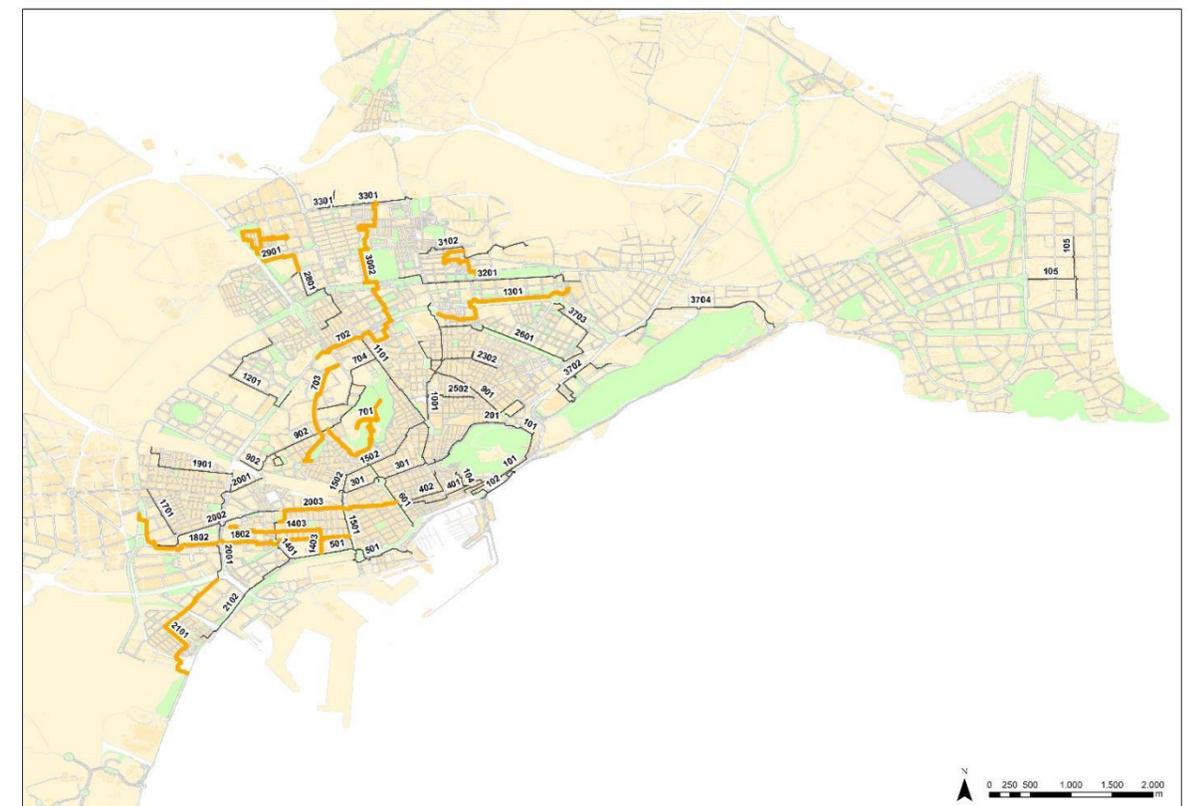
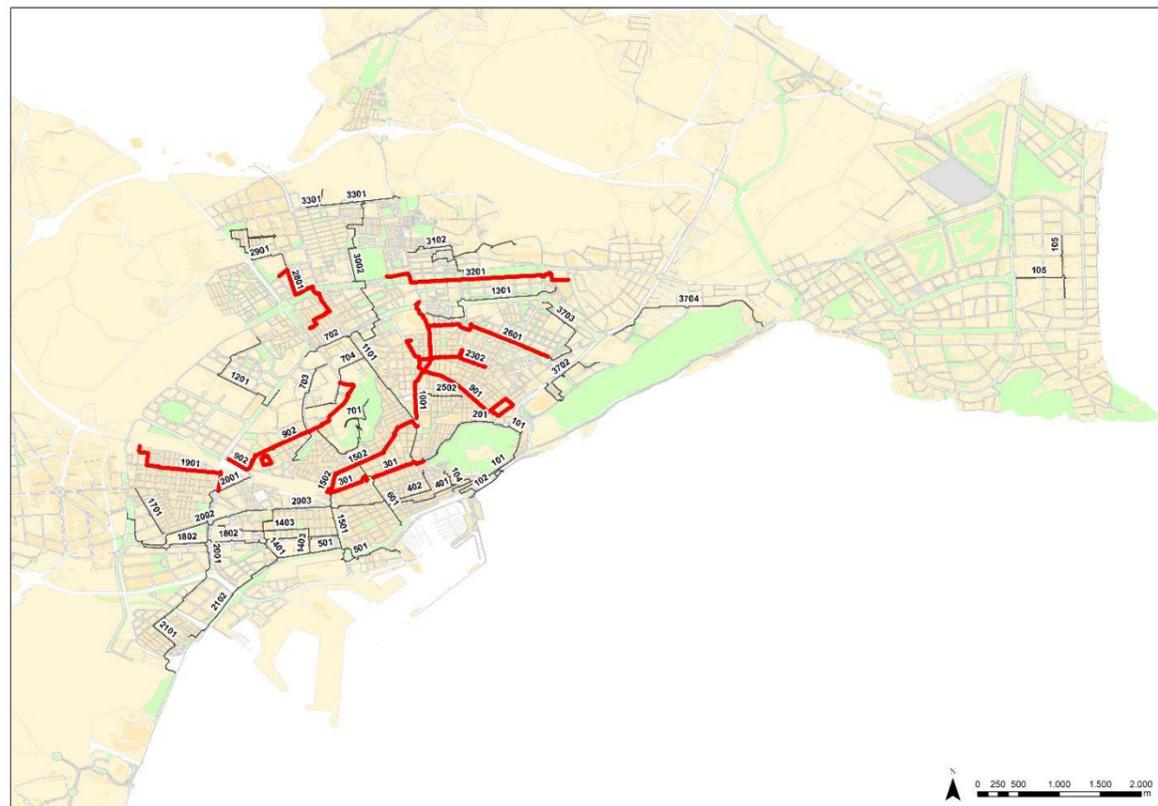
A continuación se detalla cada itinerario por fase, coste estimado asociado en euros e identificación de la localización.

Fase 1

301	PARADA TRAM MERCADO - ESTACIÓN RENFE	FASE 1	89.200
901	PZA. DE AMÉRICA HASTA MARQ (PZA.DR.GÓMEZ ULLA)	FASE 1	105.750
902	ESTADIO JOSÉ RICO PÉREZ HASTA CAP.GENERAL GUTIERREZ MELLADO, 6	FASE 1	189.700
1001	DESDE HOSPITAL GENERAL HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR MAESTRO ALONSO Y AVENIDA DE JIJONA.	FASE 1	149.350
1502	ESTACIÓN DE RENFE HASTA PLAZA DE ESPAÑA POR BENITO PÉREZ GALDÓS	FASE 1	164.500
1901	CALLE VICTOR DE LA SERNA - COLEGIO PEDRO HERRERO HASTA PROFESOR DAVID NOGUERA - COLEGIO GABRIEL MIRÓ	FASE 1	144.300
2302	PLAZA MANILA CON GÓNGORA HASTA PÉREZ VENGTUT (JUNTA DISTRITO 2)	FASE 1	51.450
2601	PERIODISTA RODOLFO SALAZAR (BULEVAR DEL PLÁ) HASTA HOSPITAL GENERAL	FASE 1	122.400
2801	CENTRO DE FORMACIÓN DE ADULTOS TÓMBOLA HASTA CENTRO DE SALUD LOS ANGELES	FASE 1	124.750
3201	PARQUE LO MORANT HASTA COLEGIO PEDRO DUQUE	FASE 1	75.750

Fase 2

701	PARQUE TOSSAL HASTA PZA. PADRE FONTOVA	FASE 2	236.150
702	MERCADO CALLE TEULADA HASTA PARQUE LO MORANT	FASE 2	155.600
703	PZA. SAN BLAS HASTA CALLE TEULADA	FASE 2	141.650
1301	TRAM HOSPITAL HASTA JOSÉ GARCÍA SELLÉS (CENTRO COMERCIAL GRAN VÍA)	FASE 2	71.850
1403	COLEGIO DE BENALÚA HASTA PABELLÓN BABEL	FASE 2	136.050
1802	PUERTA DE ALICANTE HASTA OSCAR ESPLÁ POR CATEDRÁTICO SOLER	FASE 2	172.100
2003	JUZGADO BENALÚA HASTA AV.MAISONNAVE CON FEDERICO SOTO	FASE 2	104.250
2101	DEPORTISTA JOAQUÍN BLUME CON AVENIDA DE ELCHE HASTA IES BAHIA DE BABEL POR VICTORIA KENT, CRUCE PUENTE HASTA CALLE SAN GABRIEL, PEDREGUER, MARÍA GUERRERO, RAMÓN GÓMEZ SEMPERE Y PARAGUAY	FASE 2	132.550
2901	ISIDORO DE SEVILLA, 1 HASTA COLEGIO PÚBLICO ESPECIAL ANGEL DE LA GUARDA	FASE 2	205.950
3002	IES VIRGEN DEL REMEDIO HASTA VICENTE ALEXANDRE CON IGNACIO PÉREZ SARRIÓ - PARQUE LO MORANT	FASE 2	115.650
3501	DIPUTADO JOAQUÍN FUSTER CON ALONSO CANO HASTA DIP.GARCÍA MIRALLES - POLIDEPORTIVO VÍA PARQUE	FASE 2	98.650

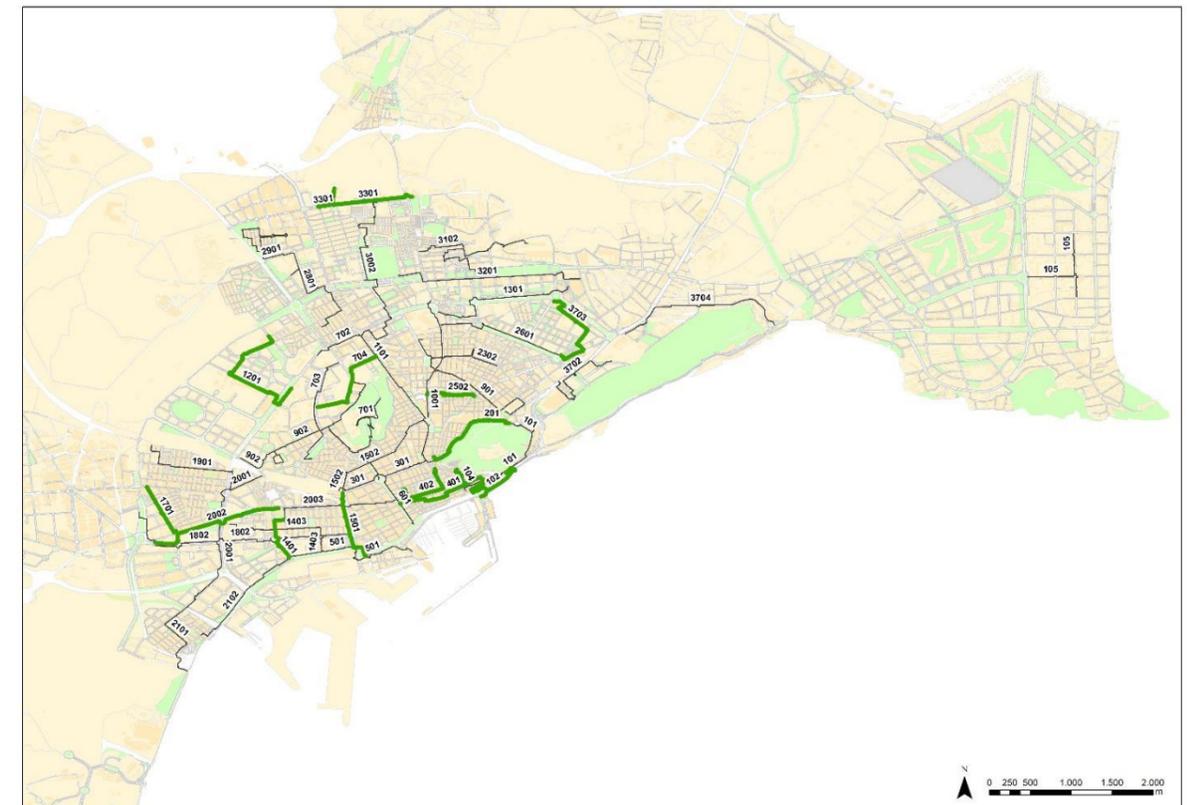
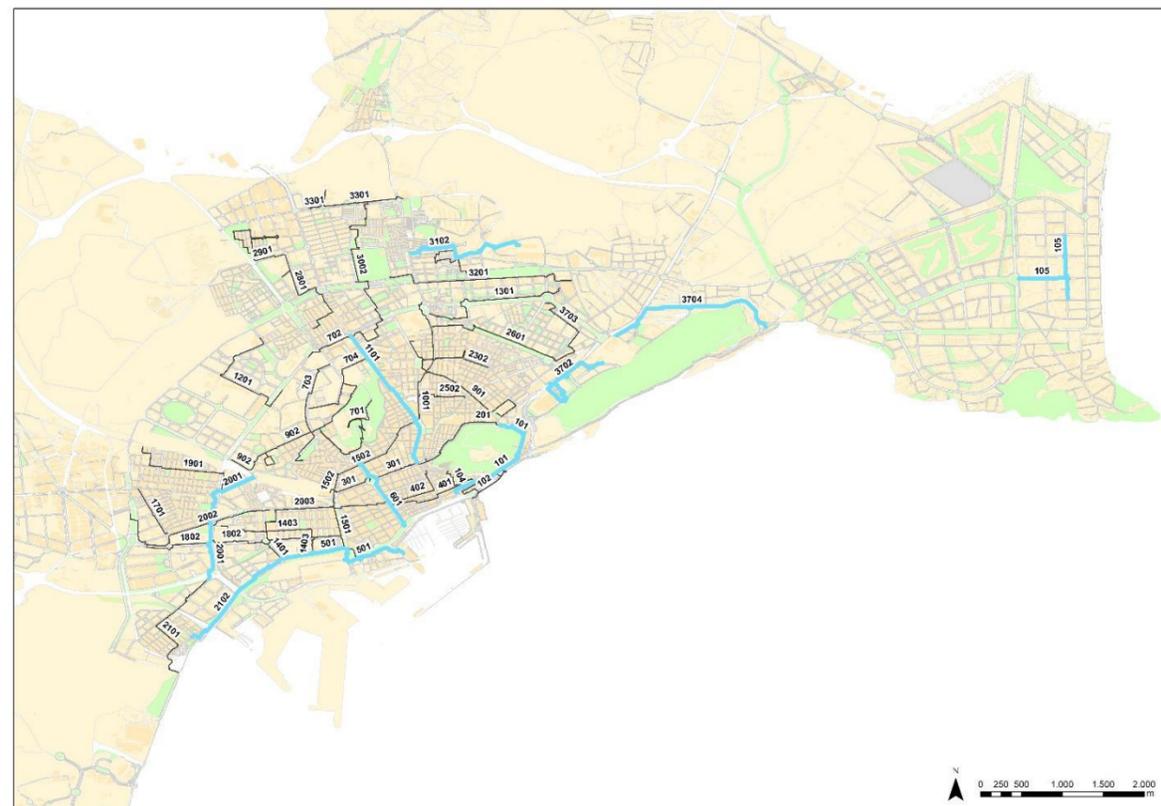


Fase 3

101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO	FASE 3	366.150
105	AVDA. NACIONES AVDA. SANTANDER	FASE 3	207.250
501	AV.CONDE VALLELLANO (Autoridad Portuaria) HASTA FEDERICO MAYO (Gasolinera) CON MARÍA MAZZARELLO POR AV. DE ELCHE	FASE 3	65.000
601	ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS HASTA RAMÓN Y CAJAL POR FEDERICO SOTO	FASE 3	121.050
1101	GLORIETA RODOLFO LLOPIS HASTA MERCADO CENTRAL POR AVENIDA DE ALCOY Y CALDERÓN	FASE 3	62.600
2001	CALLE PARAGUAY ROTONDA MÉXICO HASTA PASO A NIVEL AUSÓ Y MONZÓ	FASE 3	60.050
2102	ESTACIÓN SAN GABRIEL HASTA FEDERICO MAYO POR AVENIDA DE ELCHE	FASE 3	117.450
3102	COLEGIO PÚBLICO VIRGEN DEL REMEDIO EN C/LAS PALMAS HASTA MIRADORES DE JUAN XXIII - PINTOR ASTORZA Y TRIAY I-II	FASE 3	54.450
3702	DR.SÁNCHEZ SAN JULIÁN - COLEGIO DE MÉDICOS HASTA PADRE ARRUPE - HOSPITAL MEDIMAR.	FASE 3	127.900
3704	AV.DENIA CON CABAÑAL HASTA AV.ALBUFFERETA CON AV.CONDOMINA	FASE 3	209.750

Fase 4

102	MUELLE DE LEVANTE-PZA. PUERTA DEL MAR HASTA PASEÍTO RAMIRO POR JUAN BAUTISTA LAFORA, CERVANTES Y GRAVINA (MUBAG)	FASE 4	98.700
104	CALLE TOLEDO - CENTRO COMUNITARIO PLAZA DEL CARMEN HASTA PLAZA DE SANTA MARÍA	FASE 4	11.800
201	TRAM MARQ HASTA TRAM MERCADO	FASE 4	63.900
401	PLAZA CALVO SOTELO - PZA SANTISIMA FAZ (AYUNTAMIENTO)	FASE 4	65.000
402	PZA.MONTAÑETA SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO HASTA RAMBLA MENDEZ NUÑEZ - PROP	FASE 4	26.250
704	DOCTOR RICO CON FOGUERER JOSÉ RAMÓN GILABERT HASTA AURELIANO IBORRA CON AV. DE ALCOY	FASE 4	113.100
1201	IES 8 DE MARZO HASTA AV.DR JIMÉNEZ DÍAZ,24	FASE 4	47.150
1401	JUZGADO DE LO SOCIAL HASTA AVENIDA DE ELCHE POR MARIA MAZZARELLO	FASE 4	51.450
1501	ESTACIÓN DE RENFE HASTA ESTACIÓN DE AUTOBUSES	FASE 4	47.150
1701	TOMÁS AZNAR DOMENECH CON GLORIETA DIR.RAQUEL ROYO HASTA AV.ORIHUELA	FASE 4	8.200
2002	CENTRO SOCIAL "FELICIDAD SANCHEZ" HASTA JUZGADOS DE BENALÚA POR FERNANDO MADROÑAL	FASE 4	53.250
2502	ADDA AV.DE JIJONA CON ALCALDE ESPAÑA HASTA PZA. PÍO XII POR CREVILLENTE Y POETA ZORRILLA	FASE 4	7.500
3301	CEIP GLORIA FUERTES HASTA TRAM CIUDAD JARDÍN	FASE 4	82.800
3703	CIUDAD LEON DE NICARAGUA CON PADRE ESPLÁ HASTA PZA. ALCALDE AGATÁNGELO SOLER, 6	FASE 4	479.000



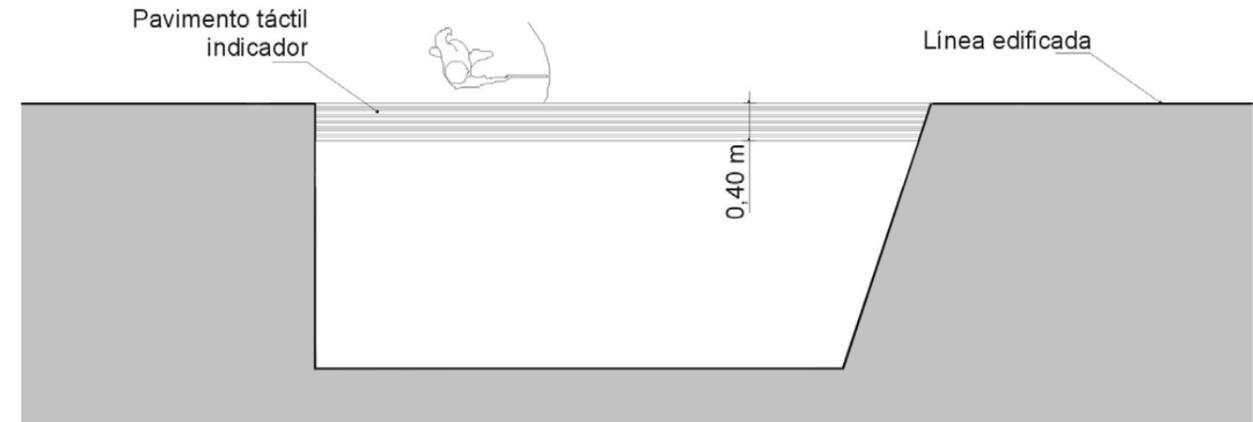
ANEXOS I

ESTÁNDARES DE DISEÑO A UTILIZAR EN LAS FUTURAS ADAPTACIONES DEL MEDIO URBANO

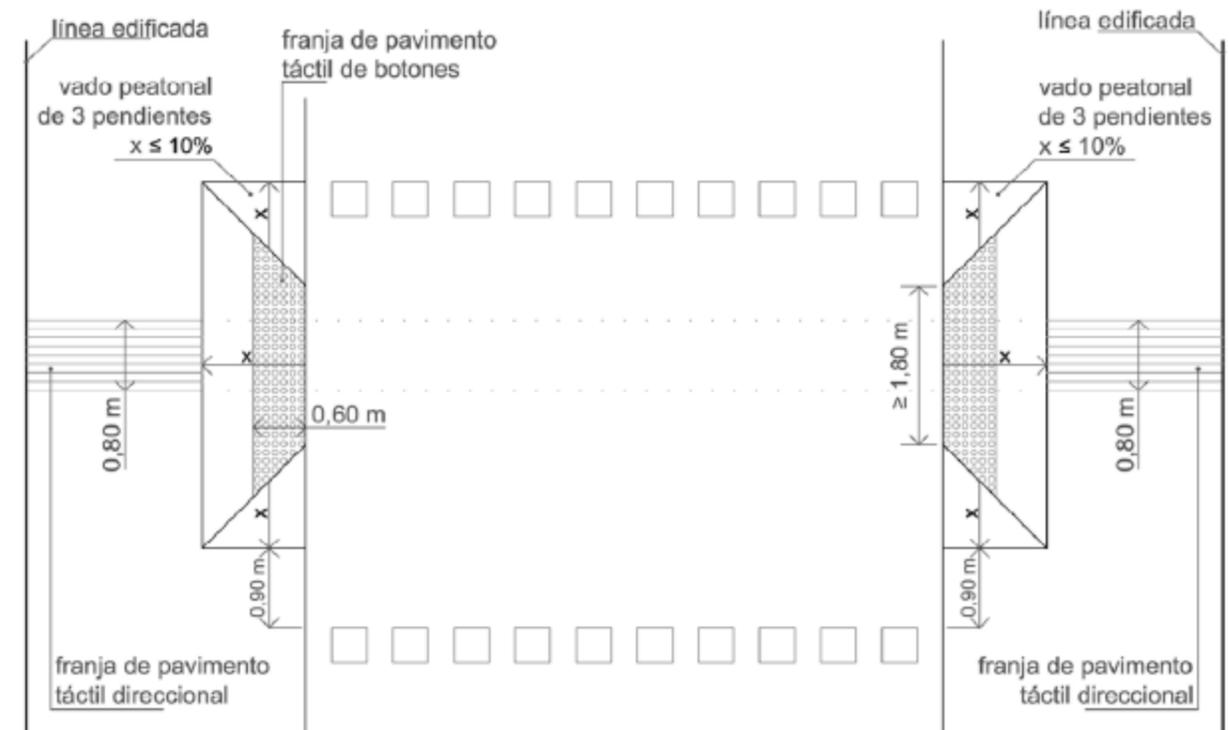
De acuerdo con lo establecido en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados; **los diseños de los pasos peatonales deben realizarse en base a los siguientes criterios y esquemas.** Para mayor detalle, se puede consultar el Artículo 46 de la Orden. A continuación se presentan algunos ejemplos de diseño de pasos peatonales que se adecuan a la normativa vigente así como de pavimento táctil.



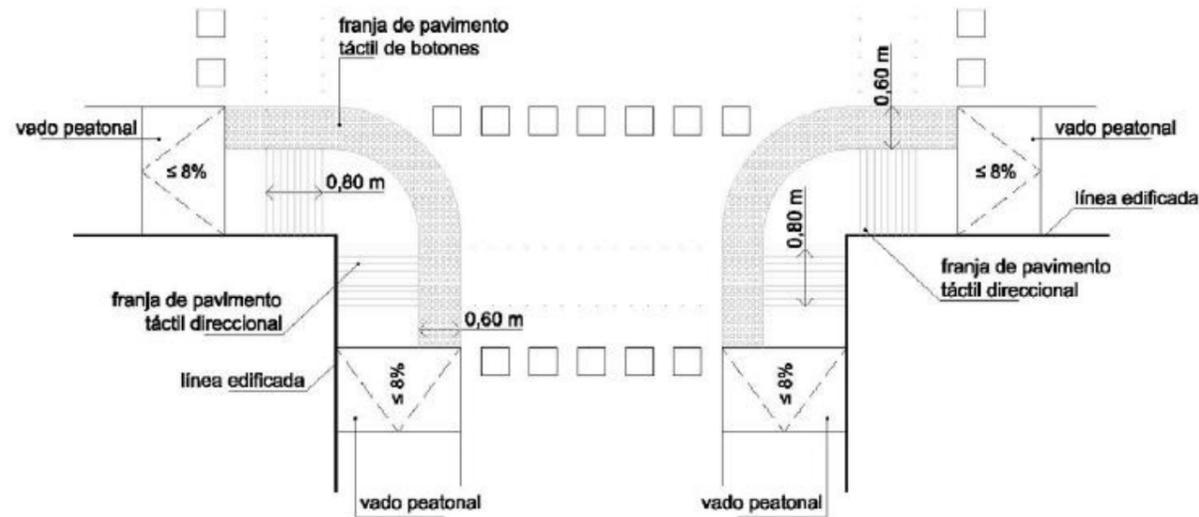
Franja de pavimento táctil indicador direccional que da continuidad a la línea edificada



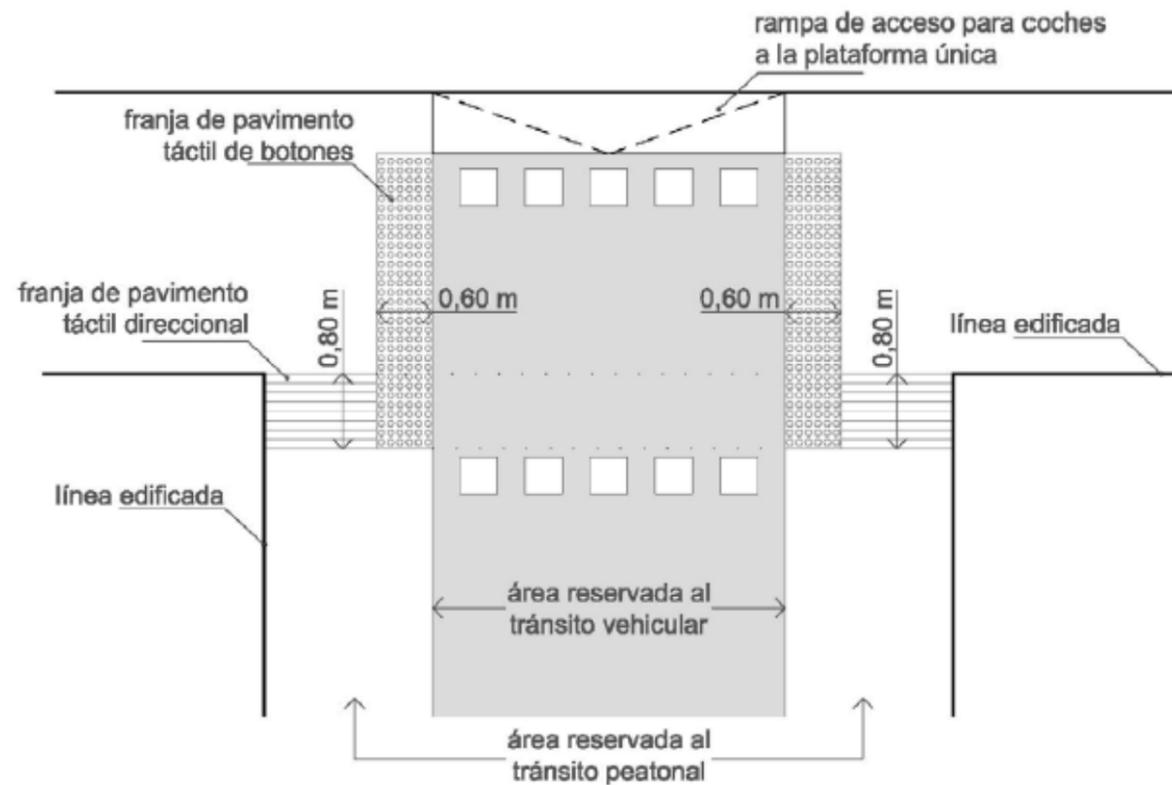
Cruce a distinto nivel: ejemplo de aplicación de la señalización táctil en vados de tres planos inclinados



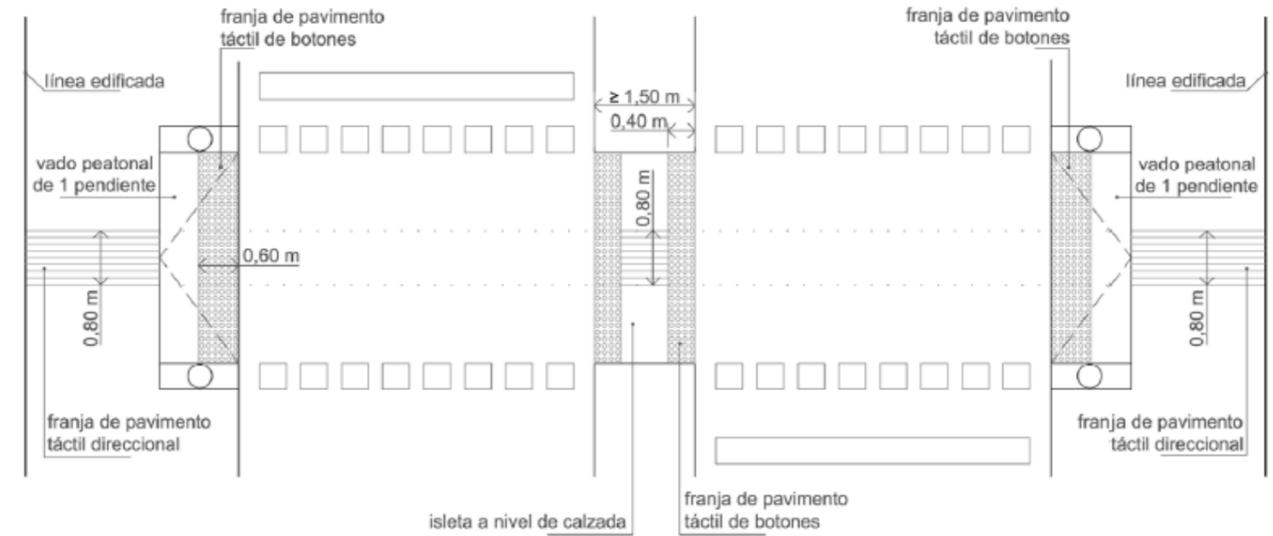
Cruce a distinto nivel: ejemplo de aplicación de la señalización táctil en esquinas donde la acera se rebaja al nivel de la calzada



Cruce al mismo nivel: ejemplo de aplicación de la señalización táctil

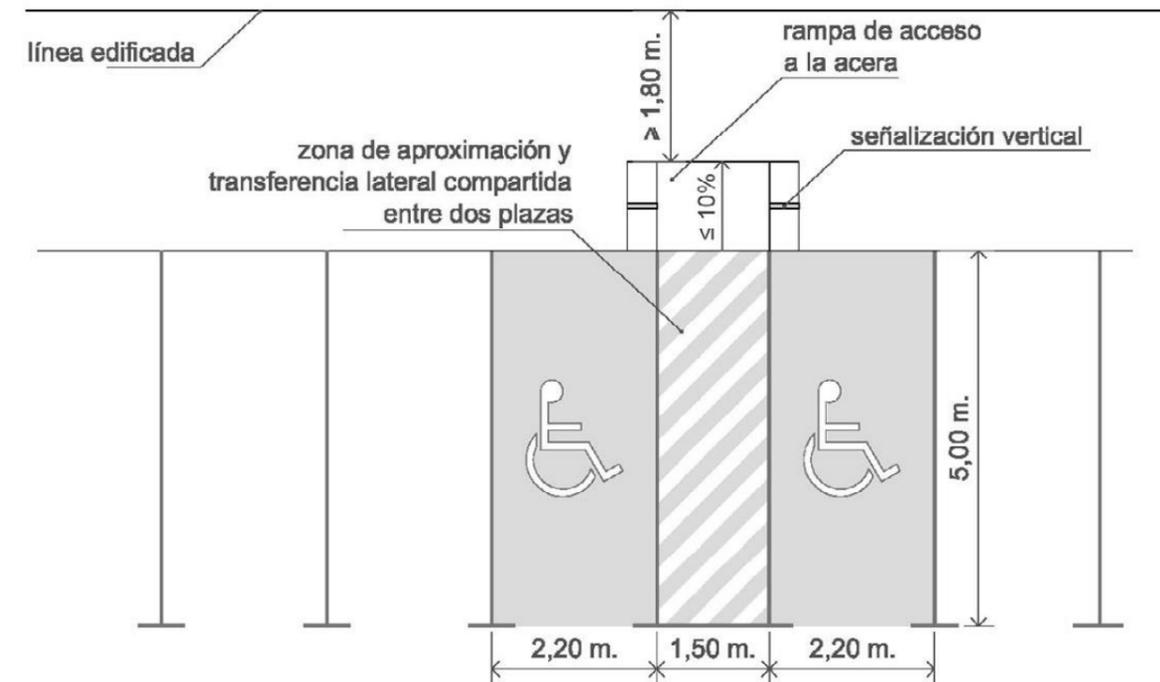


Cruce con isleta al mismo nivel de la calzada: ejemplo de aplicación de la señalización táctil

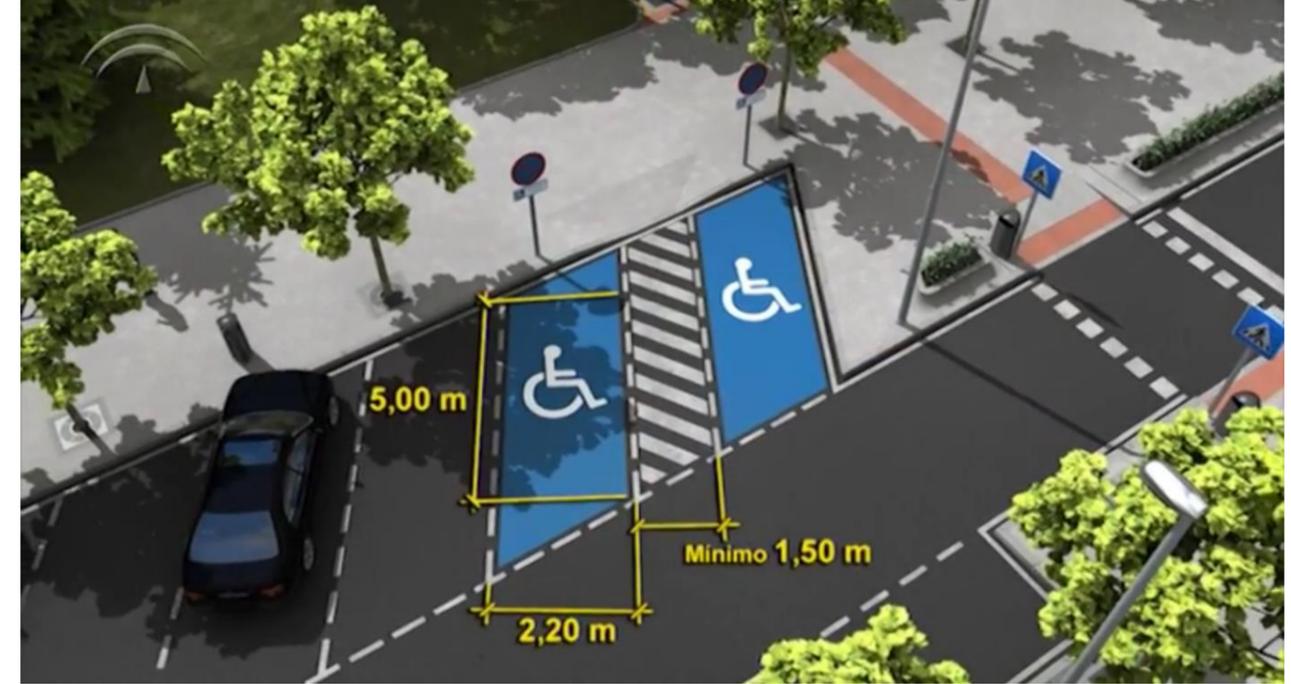
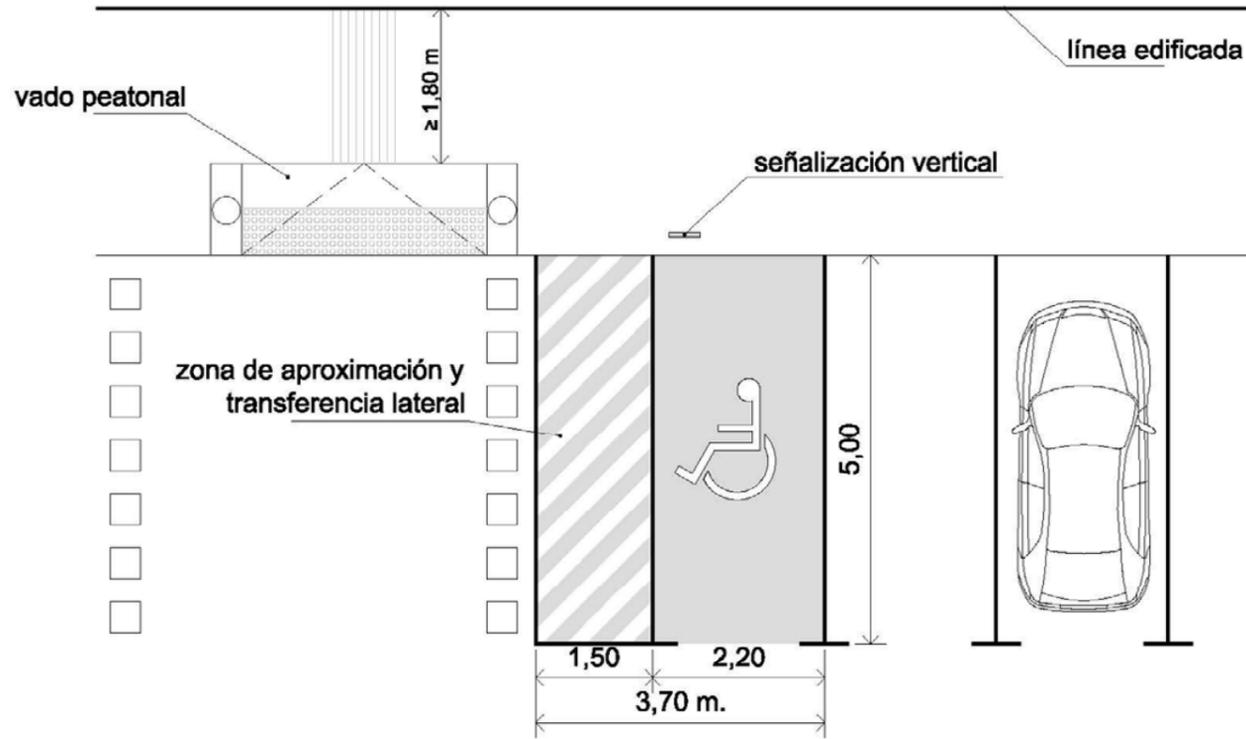


Respecto al **diseño de las plazas PRM**, estas deben intentar localizarse junto a pasos de peatones con el diseño adecuado cuando se sitúen junto a paso de peatones así como, en caso de no ser así, la disposición de las rampas correspondientes como establece la norma. Para mayor detalle, se puede consultar el Artículo 35 de la Orden VIV/561/2010. La señalización del cebreado debe adoptarse como criterio en la adaptación de estacionamientos para PMR.

Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en perpendicular a la acera y con acceso compartido

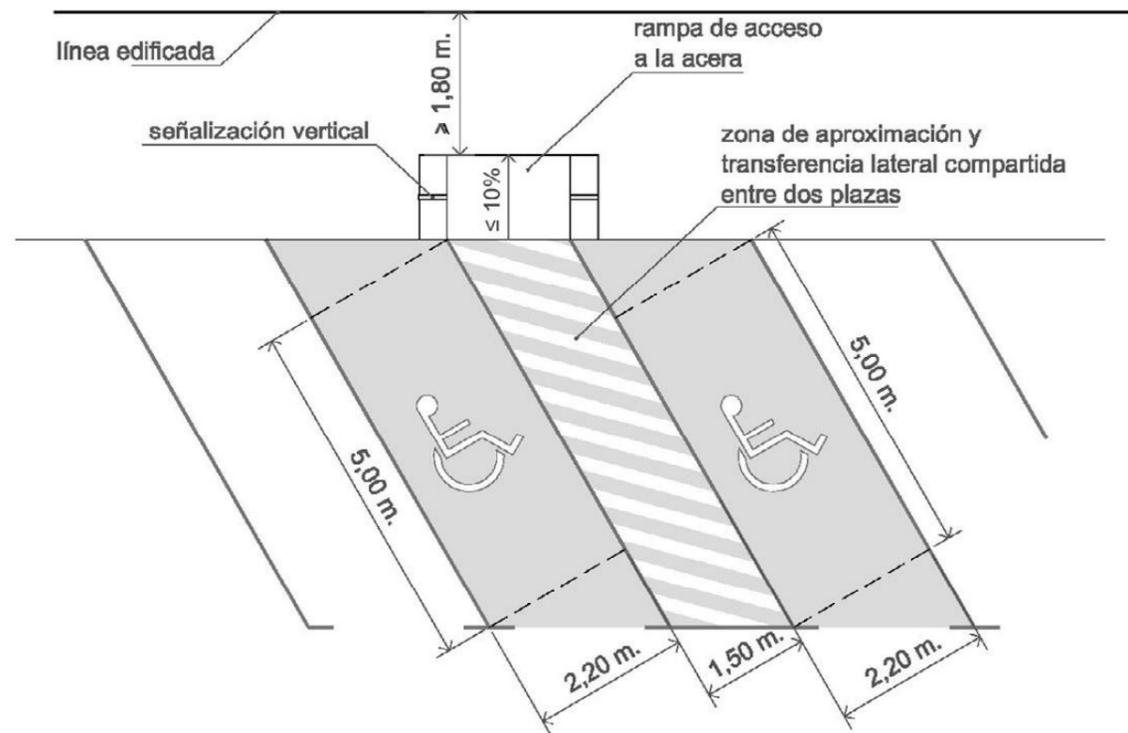


Plaza de aparcamiento reservada con acceso desde paso de peatones

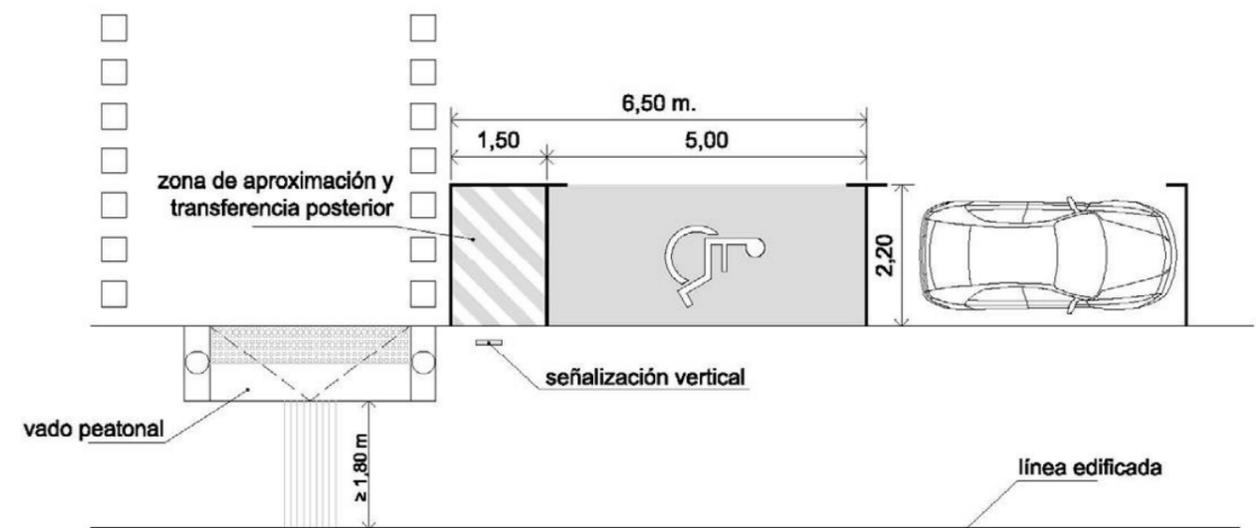


© Entorno Accesible 2014

Plazas de aparcamiento reservadas dispuestas en diagonal a la acera y con acceso compartido



Plaza de aparcamiento en línea con acceso desde paso de peatones



A este último diseño, cabría considerar una adaptación de la norma con una rampa en paralelo a la acera si es posible según las condiciones del medio urbano:

ESTÁNDARES DE DISEÑO A UTILIZAR EN LA INFRAESTRUCTURA CICLISTA

A la hora de diseñar los carriles bici, estos deben ser siempre configurados de manera que sean segregados y, si es posible, en calzada.

En el caso de disponerse los carriles bici en acera en plataformas con la amplitud necesaria, estos deben diseñarse de manera que sean fácilmente distinguibles visualmente y táctilmente del resto del pavimento. A continuación se presentan una serie de diseños posibles en base a buenas prácticas realizadas en otros puntos de España para la adaptación de la infraestructura existente en acera:

Ejemplos de carriles bici segregados en calzada

- Ancho recomendado unidireccional: 1,5m
- Ancho recomendado bidireccional: 2-2,5m
- Señalización de los pasos mediante señalización horizontal. Resto trazado en calzada segregado no necesario pintura.



© Entorno Accesible 2014



© Entorno Accesible 2014



Ejemplo carril bici segregado Barcelona



Ejemplo carril bici segregado València



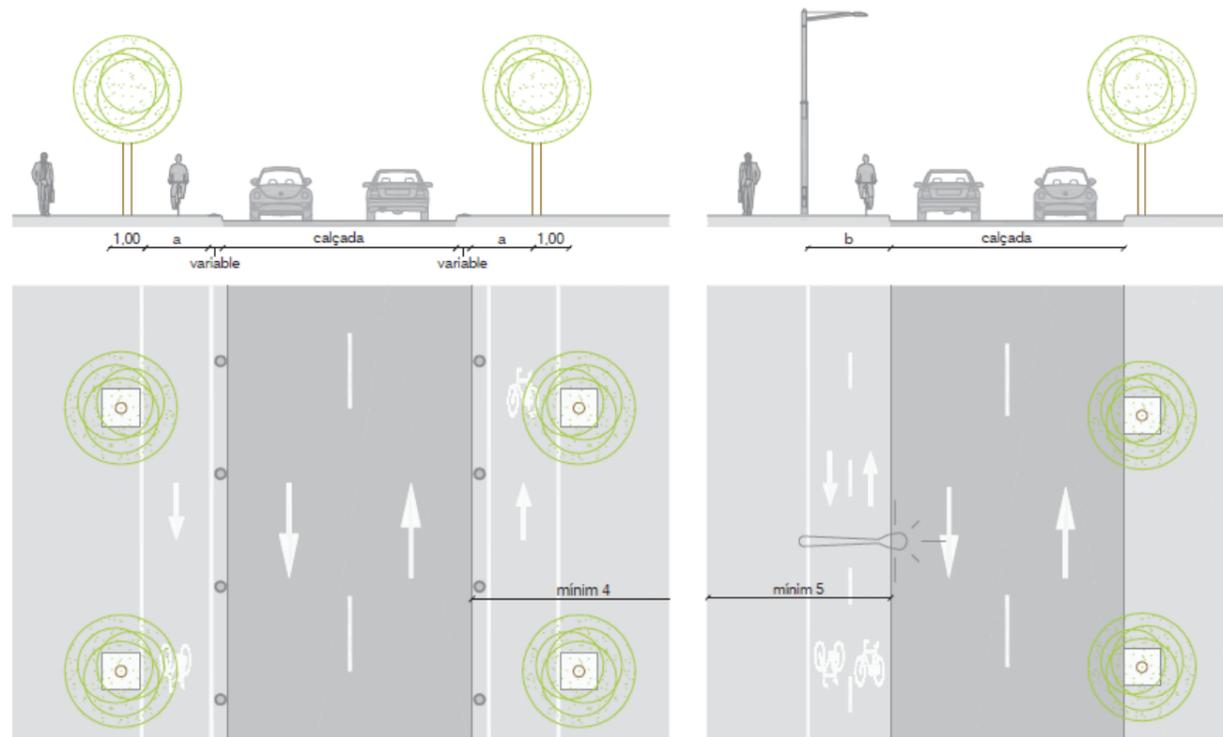
Ejemplo de señalización de cruce SanJorge (Navarra)



Ejemplo de señalización de cruce Barcelona

Ejemplos de carriles bici en acera y posible diseño

- Ancho recomendado unidireccional: 1,5m
- Ancho recomendado bidireccional: 2-2,5m
- Señalización diferenciada en el total del tramo tanto en textura como en coloración.
- Su uso tiende a reducirse, debiendo ser siempre la segunda opción después de considerar otras opciones segregadas en calzada si posible.



Ejemplo carril bici a nivel de acera en Madrid



Carril bici en acera zona Barcelona



Ejemplo carril bici en acera en Málaga



Ejemplo carril bici en acera en Granada

Quadre 2 - Amplades de les voreres bici.

	Monodireccional (a)	Bidireccional (b)
Amplada mínima	1,50 m	2 m
Amplada recomanada	1,75 m	2,25 m

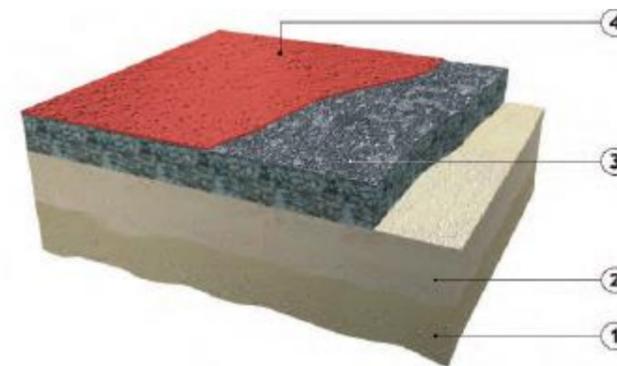


Ejemplo de diseño en acera. Guía de Diseño Urbano. Fuente: IDOM

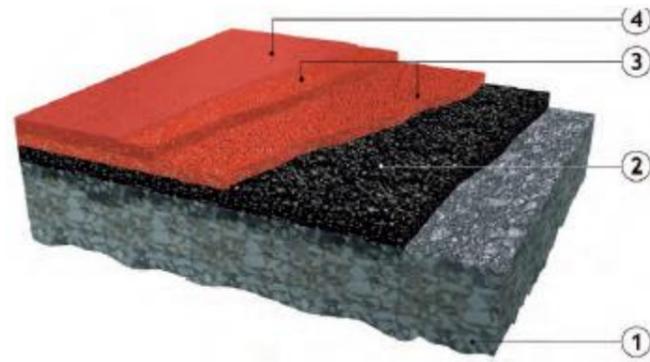
Quadre 3 - Longituds màximes de trams amb rampes amb pendents > 5%.

Inclinació longitudinal	Longitud màxima
5-6 %	240 m
6-7 %	120 m
7-8 %	90 m
8-9 %	60 m
9-10 %	30 m
> 10 %	15 m

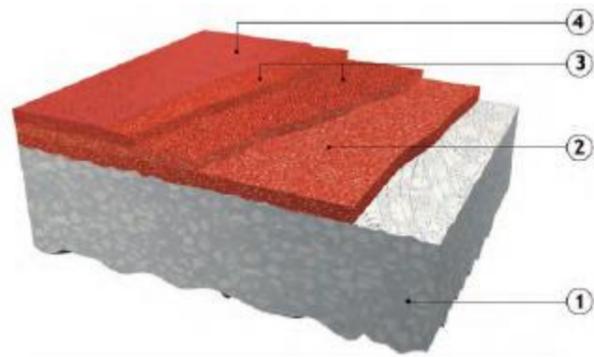
Tipos de tratamiento superficial a utilizar en carriles bici segregados (acera y/o calzada) en zonas a señalizar.



Tratamiento superficial liso para pavimentos de hormigón en exterior o interior, obtenido mediante la aplicación de una primera capa epoxi y una segunda de pintura de resinas acrílico-epoxi, vía agua. Indicado para viales de parques, jardines y paseos. Espesor aproximado: 200 micras.



Revestimiento rugoso especial para carril bici sobre soportes de aglomerado asfáltico. Otras aplicaciones: viales de parques, jardines, parkings y zonas de tráfico ligeros a baja velocidad tanto en interior como exterior. Se trata de un sistema multicapas: la primera de mortero sintético para regularizar el soporte, dos capas de mortero acrílico y una capa de sellado con pintura acrílica. **Espesor aproximado: 2 mm.**



Revestimiento rugoso especial para carril bici sobre soportes de hormigón. Otras aplicaciones: viales de parques, jardines, parkings y zonas de tráfico ligeros a baja velocidad tanto en interior como exterior. Se trata de un sistema multicapas: la primera de mortero epoxi que garantiza la adherencia al soporte, dos capas de mortero acrílico y una capa de sellado con pintura acrílica. **Espesor aproximado: 2 mm.**



Ayuntamiento de Alicante
Concejalía de Transporte y Accesibilidad