

Servicio de consultoría para el desarrollo de las iniciativas contempladas en el proyecto de Dinamización de acciones de compra pública innovadora y de prospectiva innovadora en el Ayuntamiento de Alicante para los ejercicios 2022 y 2023.

H3. Estudio de las características técnicas de los problemas a resolver en las dos áreas de interés

Diciembre 2022



Las dos áreas de interés para las cuales se realiza el estudio de las características técnicas de los problemas a resolver son:

RETO 1: Atención a personas mayores

RETO 2: Accesibilidad integral al Castillo de Santa Bárbara

RETO 1. Atención a personas mayores



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

IDOM

Resulta imprescindible acometer propuestas que prevean cómo afrontar los problemas de las personas mayores de 65 años en los **ámbitos de la salud, la movilidad y la socialización.**



Dentro de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI Las Cigarreras), y más en concreto siguiendo la línea de Actuación 11 referente a la Atención Integral a la Tercera Edad, el M. I. Ayuntamiento de Alicante decidió estudiar la situación de las personas mayores de 65 años que viven solas, en la zona EDUSI (Carolinas Bajas, Campoamor, Mercado Central y San Antón), con el objeto de conocer las condiciones familiares, económicas y de vivienda, así como la red social de apoyo con que cuenta este colectivo.

Para el **análisis cualitativo** se realizaron reuniones de trabajo de la Concejalía de Acción Social del Ayuntamiento de Alicante, entrevistas a los profesionales de los Centros de Salud de Santa Faz y Campoamor y a la ONG Cruz Roja y recolección de datos secundarios.

Para el **análisis cuantitativo** se realizaron 403 encuestas personales en domicilio, asistidas por ordenador (CAPI), a personas mayores de 65 años que viven solas en la zona EDUSI de Alicante.

IDOM ha analizado dicho informe para determinar de manera preliminar las características de los problemas a resolver en esta área de interés.

PERFIL

Cualitativo

Cabe diferenciar **dos grandes grupos de edad con necesidades bastante homogéneas**:

1. Los mayores que viven solos de 65 años hasta los 80 años, en la mayoría de casos tienen relaciones sociales con personas de su edad, tienen todas sus capacidades y realizan las tareas cotidianas solos, aunque necesiten de algún servicio puntual, en concreto, en el ámbito de la limpieza en casa e higiene personal, si bien es cierto que necesitan un entorno social de apoyo en ocasiones.
2. A partir de los 80 años ya manifiestan pluripatologías, y en la mayoría de los casos pierden la capacidad de poder salir de manera regular a la calle, muestran dificultades sobre todo relacionadas con la carencia de movilidad (artrosis, rotura de caderas, problemas de rodilla, etc.), lo que hace que necesiten acompañamiento para casi todas las tareas diarias. Se observa que en general sufren dolencias emocionales y psicológicas relacionadas especialmente con el aislamiento.

PROBLEMAS QUE SUFREN

Cualitativo

Los profesionales entrevistados enfatizaron la fuerte **vulnerabilidad social** que los mayores de 80 años tienen debido al aislamiento que sufren a consecuencia de la falta de movilidad y la pérdida de red social, pues muchos de ellos aunque tengan familiares no tienen amigos de su misma edad con los que hablar. Pierden el contacto con el exterior, ya que su casa se convierte en el único lugar seguro donde poder estar.

PROBLEMAS QUE SUFREN

Cualitativo

Las casas donde viven solas las personas mayores de 65 años son antiguas, y por tanto, en la mayoría de los casos, no cuentan con ascensor o presentan muchas **barreras arquitectónicas** como escaleras o escalones sueltos sin rampas y sin barandillas.

Esta situación de poca accesibilidad, unido a que los mayores de 80 años van perdiendo su capacidad para moverse, origina muchos casos de **aislamiento**, entre las personas mayores que viven solas.

Por parte de los profesionales se observa que los mayores tienen un fuerte apego a su vivienda por ser de su propiedad, y por ser el lugar donde han pasado su vida y donde han construido su red social. De hecho, en algunos de los casos cuando la persona mayor tiene dificultades de movilidad, los vecinos los tratan como si fueran familiares, de hecho son los que realizan algún acompañamiento puntual, siendo su único contacto cotidiano.

No obstante, para los mayores de 80 años la red social no es suficiente para que la persona mayor esté bien atendida, ya que necesita un acompañamiento continuado en el tiempo, y no puntual que es lo que ofrece la red social existente (los familiares y vecinos), se ha observado por parte de los profesionales que existe una fuerte **sobrecarga del cuidador/a de la persona mayor**.

Los profesionales que atienden a personas mayores encuentran mucha homogeneidad entre los grupos de personas que viven solas y sus necesidades, pero **desigualdad en relación al acceso a los recursos** para cubrir dichas necesidades.

PROBLEMAS QUE SUFREN

Cualitativo

Así diferencian **tres grupos**:

1. Los que tienen rentas más altas, los cuales pueden costearse servicios de carácter privado
2. Los que tienen pensión no contributiva y pueden acceder por servicios sociales
3. Otro gran grupo de clase media sin atención. Este último grupo que es el mayoritario en los barrios de la EDUSI, queda sin cobertura debido a que no pueden pedir el servicio a domicilio al superar sus ingresos mensuales (aunque sea por muy poco) el mínimo que se exige por parte de servicios sociales.

En muchos casos se abandona el **servicio de “Menjar a casa”** debido a que para muchos mayores es un gasto añadido al mes que no pueden mantener. Los enfermeros y profesionales confirman que **en algunos casos**, los mayores necesitarían este servicio para no perder calidad de vida e incluso reducir los problemas de salud, y **se ven abocados a abandonar este servicio por motivos económicos**.

La mayoría de los mayores o familiares de mayores que van al Centro de Salud para informarse sobre ayudas, **buscan** sobre todo la **ayuda de servicio a domicilio para las actividades básicas de la vida diaria**, ya que si bien la mayoría de los mayores de 65 años que viven solos están acompañados por sus familiares, estos sólo pueden ayudarles en momentos puntuales fuera de su jornada laboral.

PERFIL

Cuantitativo

Edad media de 79 años con predominio femenino (casi 8 de cada 10 son mujeres)

La pensión o la paga por viudedad son los ingresos más habituales

El 84% habitan en una vivienda de su propiedad, mientras que 9,6% viven de alquiler y 4,7% en un inmueble de sus hijos.

Todos cuentan con algún mecanismo de alerta (teléfono fijo o móvil o teleasistencia)

PROBLEMAS QUE SUFREN

Cuantitativo

- ✓ Más de la mitad no pueden realizar todas las tareas de la casa (existe cierto sesgo hombre/mujer)
- ✓ El 21,6% necesitan acompañamiento para trasladarse de un lugar a otro
- ✓ En torno al 17% necesitan siempre ayuda para realizar la compra
- ✓ El 17% necesitan algún tipo de ayuda para preparar la comida:
 - El 8,2% necesitan siempre algún tipo de asistencia para elaborar la comida
 - El 8,8% pueden calentarse los alimentos pero no cocinarlos
- ✓ El 18,2% son bastante dependientes, ya que no efectúan la mayoría de actividades salvo usar el teléfono y calentar la comida.

79-89 años

PROBLEMAS QUE SUFREN

Cuantitativo

- ✓ El 3,8% son totalmente dependientes, puesto que no son capaces de efectuar ninguna de las actividades consultadas:
 - 82-95 años
 - Realizar la compra de la casa,
 - Realizar las tareas de la casa
 - Llamar y contestar por teléfono
 - Trasladarse de un lugar a otro
 - Preparar la comida
 - Manejar su dinero (gastos cotidianos e ir al banco)
- ✓ Más de una cuarta parte de las personas mayores que viven solas tienen problemas para caminar:
 - El 15,4% se valen de un bastón para moverse
 - El 8,7% se desplazan con andador
 - El 2% se desplaza en silla de ruedas.
- ✓ El 46,6% de las viviendas cuenta con barreras arquitectónicas en sus accesos
- ✓ El 18,9% se sienten solos bastante o muchas veces
- ✓ El 29,5% confiesa que no contarían con ninguna ayuda personal si empeorara su situación o el apoyo sería ocasional

Los mayores solicitan asistencia (o atención) y compañía

PROPUESTAS DEL ESTUDIO

PROGRAMAS

- Programa de **atención socio-sanitaria** para el anciano frágil (coordinado por los Centros de Salud)
- Programa de **acompañamiento** puntual para la realización de **trámites administrativos**.
- Programa de **sensibilización e información** a la sociedad sobre las personas mayores vulnerables (incluye formación y dotación de herramientas comunicativas a los familiares para mejorar la comunicación intergeneracional y facilitar el cuidado del anciano entre los familiares)
- Programa de **viviendas adaptadas** a mayores (incluye como propuesta un espacio común en el edificio como lugar de encuentro informal)

PROYECTOS

- Itinerarios seguros** para las personas mayores que viven solas.
- Mejora y ampliación de los **servicios de atención a domicilio** (apoyo y refuerzo al acompañamiento que esté haciendo el cuidador/a para disminuir la sobrecarga)
- Implantación de un **sistema de seguimiento** de la población mayor que vive sola (Call Center, protocolos identificación problemas y alerta en situaciones de riesgo)

ACCIONES

- Campañas de **información a familiares sobre recursos y servicios existentes** en la ciudad.
- Realización de una **base de datos** de personas mayores vulnerables.

PROPUESTAS DEL ESTUDIO. PROGRAMAS

PROGRAMA DE ATENCIÓN SOCIO-SANITARIA PARA EL ANCIANO FRÁGIL

82 años y más

Implementación de un programa de atención donde los profesionales, tanto sanitarios como trabajadores sociales, tengan recursos (personal) para una dedicación exclusiva hacia este grupo de población.

Este programa debería de estar **coordinado por los Centros de Salud**, ya que son los que conocen las realidades de los barrios y podrían:

- realizar un **seguimiento** de los casos que se dan en su área
- **planificar** la atención de cada uno de los servicios que existen
- **cubrir el acompañamiento** del anciano frágil durante la mayor parte del tiempo

PROGRAMA DE ACOMPAÑAMIENTO PUNTUAL PARA LA REALIZACIÓN DE TRÁMITES ADMINISTRATIVOS

70-82 años

En estas edades las personas continúan realizando pequeñas tareas diarias, pero al ser una población mayor, también comienzan a tener problemas para realizar gestiones administrativas, sobre todo los trámites a través de las nuevas tecnologías.

La **brecha digital** en las personas mayores es un factor que afecta a la hora de efectuar cualquier trámite, así que un acompañamiento para la realización de estas actividades facilitaría su vida cotidiana, a la vez que se sentirían más activos.

PROPUESTAS DEL ESTUDIO. PROGRAMAS

PROGRAMA DE SENSIBILIZACIÓN E INFORMACIÓN SOBRE LAS PERSONAS MAYORES DE 65 AÑOS QUE VIVEN SOLAS

A los familiares y a la sociedad en general

- **Informar y sensibilizar sobre las necesidades y la fuerte vulnerabilidad** que sufren las personas mayores de 65 años que viven solas, especialmente las que superan los 80 años de edad.

En el plano familiar

- Informar de los **recursos existentes** (*)
- **Formar y dotar de herramientas comunicativas** para mejorar la comunicación intergeneracional y facilitar el cuidado del anciano entre los familiares.

(*) Acción: campaña en medios de comunicación locales y redes sociales, para solicitar una mayor implicación familiar, así como que conozcan los recursos que se prestan a nivel de ciudad, y en cada barrio

En el plano de la sociedad

- **Reconocimiento social de la figura del voluntariado**, a través de unos premios que se podrían canalizar por medio de las entidades que trabajan en ese sentido (por ejemplo Cruz Roja) podría ser una forma de sensibilizar a la sociedad.

PROPUESTAS DEL ESTUDIO . PROGRAMAS

PROGRAMA DE VIVIENDAS ADAPTADAS A MAYORES

Mayores de 75 años

El estudio realizado evidencia que las características de la vivienda influyen considerablemente en el aislamiento de las personas mayores que viven solas.

Plan de Creación y Adaptación de viviendas dentro de la trama urbana. Los edificios podrían tener:

- un espacio común que fuera lugar de encuentro informal,
- disponer de teléfono o botón de emergencias
- y estar adaptados totalmente (sin barreras arquitectónicas)

PROPUESTAS DEL ESTUDIO. PROYECTOS

ITINERARIOS SEGUROS PARA LAS PERSONAS MAYORES QUE VIVEN SOLAS

Generar itinerarios con señalética y recorridos seguros para posibilitar que las personas mayores que viven solas, y sobre todo los que ya superan los 80 años de edad, puedan:

- acceder a diferentes servicios del barrio de manera cómoda y segura
- realizar compras
- dar un paseo
- mantener la actividad diaria en el exterior
- mejorar su vida cotidiana, aún sin tener acompañamiento

PROYECTO DE MEJORA Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ATENCIÓN A DOMICILIO (acompañamiento)

- Ampliar el servicio a domicilio a los mayores que se ven afectados por el aislamiento.
- Dar **apoyo y refuerzo al acompañamiento** que esté haciendo el cuidador/a de la persona mayor, y con ello **solucionar, en parte**, la problemática detectada en el estudio relativa a la **sobrecarga** que están teniendo los **cuidadores** de las personas mayores

PROPUESTAS DEL ESTUDIO . PROYECTOS

PROYECTO DE IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA POBLACIÓN MAYOR QUE VIVE SOLA

Proyecto destinado únicamente a personas mayores de 75 años en situación de vulnerabilidad, que se desarrollaría de forma diferenciada según edades:

75-82 años

- Seguimiento mediante **llamadas telefónicas periódicas** que podrían ser completadas, en caso de ser necesario, mediante visitas personales.
- Estos seguimientos estarían centralizados a través de un soporte telefónico, tipo **Call Center**, en el que se implementara un **protocolo de preguntas que identificarán las problemáticas** que pudieran encontrarse.
- El protocolo debería contemplar también las **rotaciones en los horarios y días de llamada**, y **alertar** si es necesario de posibles **situaciones de riesgo** a los Centros Sociales más próximos, a la Policía de barrio o a los Servicios Sanitarios, según el caso.

Mayores de 82 años

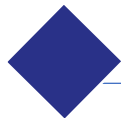
- Sería necesario implementar **visitas personales**, ya que la comunicación mediante teléfono sería más complicada.

Una de las **acciones previas** sería censar a las personas de estas edades que viven solas, con el objeto de tenerlos registrados en una **base de datos** y poder implementar las estrategias de información y seguimiento que fueran necesarias.



El Castillo de Santa Bárbara es un espacio urbano que ejerce como referente geográfico en la ciudad de Alicante. Para un mayor aprovechamiento ciudadano requiere **mejoras de accesibilidad integral**





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. 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"**. IDOM ha analizado dicho informe para determinar de manera preliminar las características de los problemas a resolver en esta área de interés.

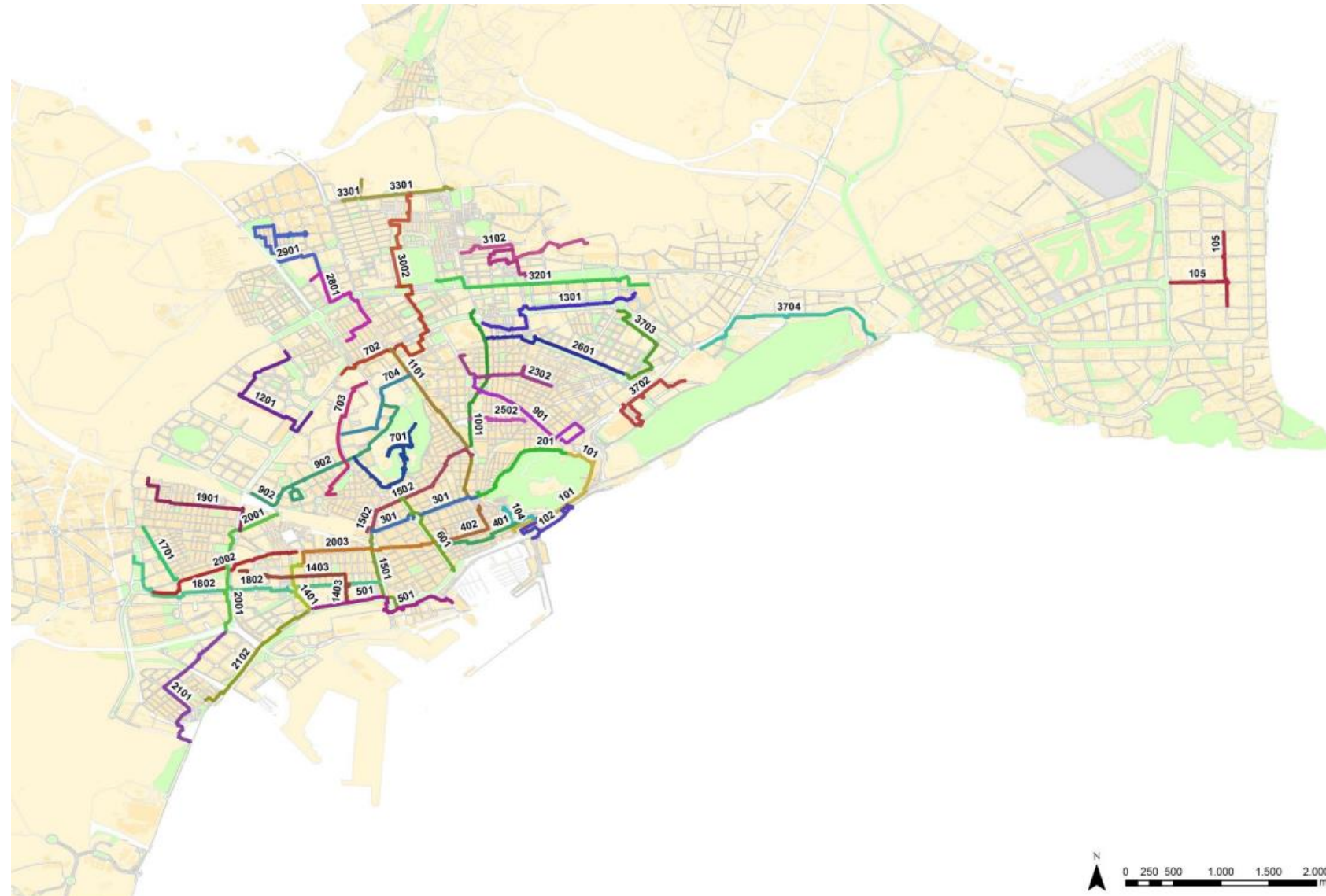
A la hora de evaluar la adecuación de los itinerarios accesibles definidos para la ciudad de Alicante, se ha partido de lo establecido en la normativa en vigor a fecha de 2021 y de aplicación sectorial para la evaluación de la accesibilidad en el medio urbano y la edificación. El estudio en detalle de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

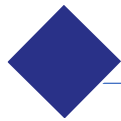
1 - CALZADA PEATÓN-ACERA
2 - ARBOLADO-JARDINERAS
3 - PASO PEATONES
4 - MOBILIARIO URBANO
5 - ESCALERAS
6 - ASCENSOR
7 - RAMPAS
8 - SEMAFORIZACION
9 - SEÑALIZACIÓN E ILUMINACIÓN
10 - ESTACIONAMIENTO - PMR
11 - ESTACIONAMIENTO - VADOS
12 - TRANSPORTE PÚBLICO
OTRAS OPCIONES NO CONTEMPLADAS
ITINERARIO ADECUADO - NO PUNTOS INACCESIBLES RELEVANTES DETECTADOS



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. Para la realización del **Plan se recorrieron cerca de 62,5 km de itinerarios.**

En total, se inventariaron **2.153 incidencias** (julio 2021) donde no se cumplía total o parcialmente la normativa de accesibilidad en vigor a lo largo de los itinerarios.





En el entorno del Castillo de Santa Barbara se analizaron los itinerarios:

- 101
- 102
- 104
- 201

En total, los tramos analizados alrededor del Castillo ascienden a 4.200m.

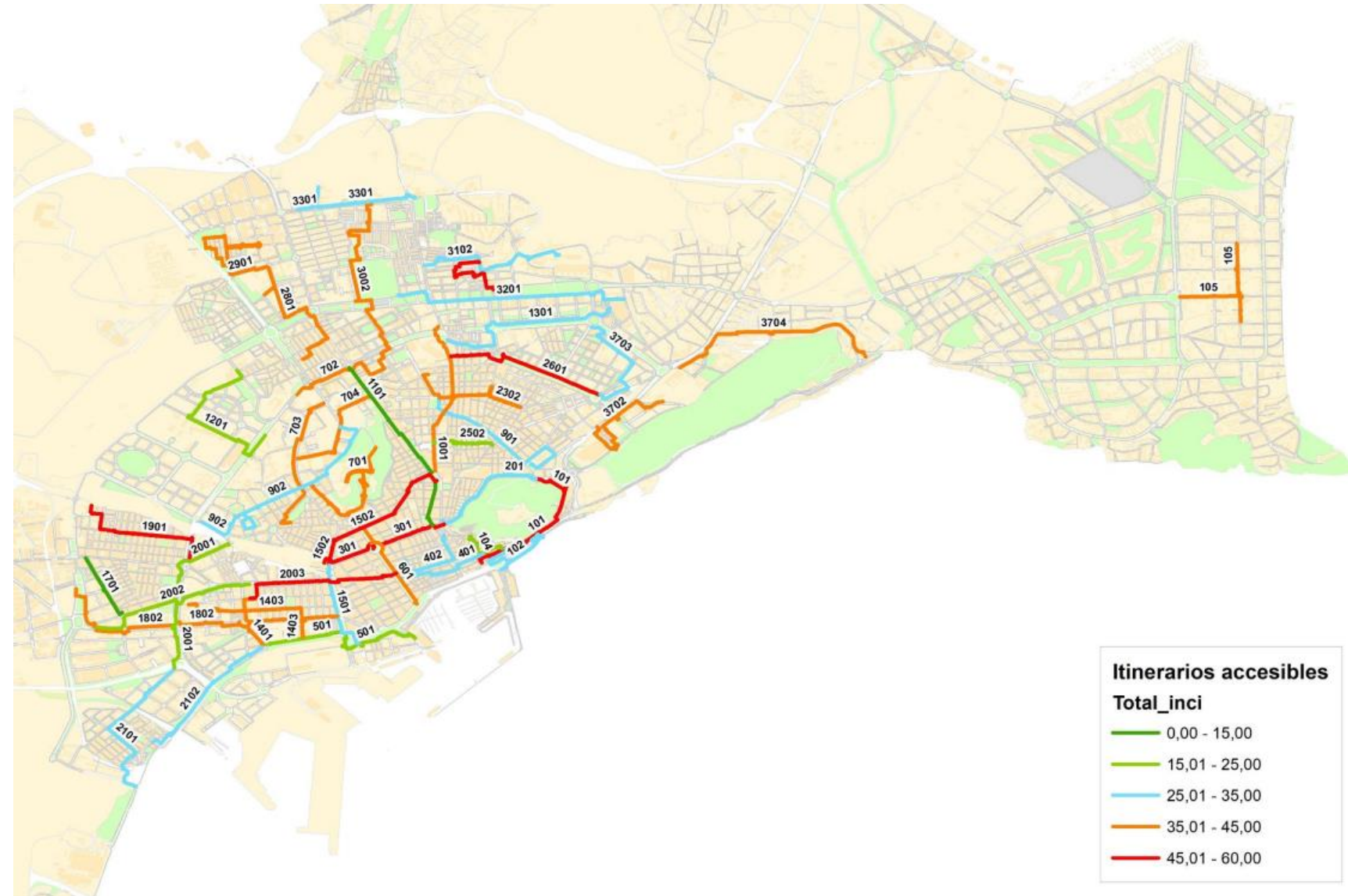
El total de incidencias detectadas en estos cuatro tramos ascienden a fecha de julio 2021 a **150 incidencias** de diversa índole.

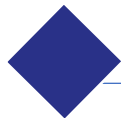


Código itinerario	Tipo incidencia - elemento													Total incidencias
	ARBOL-JARDINERIA	ASCENSOR	CALZADA-ACERA	CARRIL BICI-ACERA BICI	VADO ESTACIONAMIENT	MOBILAIRO URBABO	PASOS PEATONALES	RAMPAS	SEMIÁFOROS	SEÑALIZACIÓN	PARADAS TP	ESCALERAS	PMR	
101	7	3	10		13	5	24	3		2		4	1	72
102	1	2	6		1	2	11	1	1		4		1	30
104			4				1	2				4		11
201			3	3		3	21	2			3	2		37



En el entorno del Castillo de Santa Barbara el resultado final de incidencias resultó importante, siendo el **tramo 101** a lo largo de “AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO” el que presentaba un **mayor grado de inaccesibilidad**.





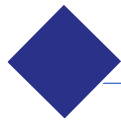
El diagnóstico general del Plan recoge los siguientes puntos:

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.
- 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.

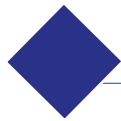
Ascensores

- 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.



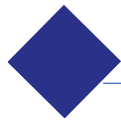
Calzada-Acera

- 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



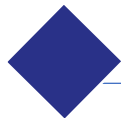
Carriles bici-Acera bici

- 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.



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.



Mobiliario urbano

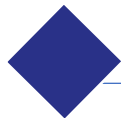
- De manera general, el mobiliario urbano en la ciudad de Alicante resulta accesible a excepción de en tramos concretos o puntuales, donde no existe espacio suficiente en laterales o ciertos elementos como fuentes no se encuentran adaptados a la normativa.
- Si bien el mobiliario existente resulta mayormente 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.

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.

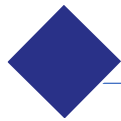
Semáforos

- 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.
- Respecto a los tiempos semafóricos observados, se han identificado puntualmente tiempos de paso ajustados, si bien en la mayor parte de los itinerarios se cumplen los tiempos semafóricos y de paso según norma.



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 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 y supone un obstáculo peligroso para las personas con dificultades visuales. Debe respetarse el ancho libre de 1,80m.

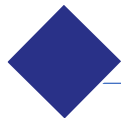


Señalización urbana

- 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 de la 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.

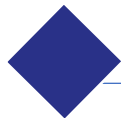
Escaleras

- 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.



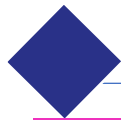
Paradas transporte público

- 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. De igual manera, se deberá garantizar en la mejora de la parada una altura adecuada de bordillo, de manera que la rampa de acceso desde el autobús pueda acometer su llegada al nivel de acera sin problemas, garantizando un correcto embarque de personas usuarias en silla de ruedas.
- 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.



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 señalizadas mediante la pintura según los manuales de diseños existentes, siendo su identificación realizada de manera más simplificada, sin cebreados o espacios de transferencia dibujados.

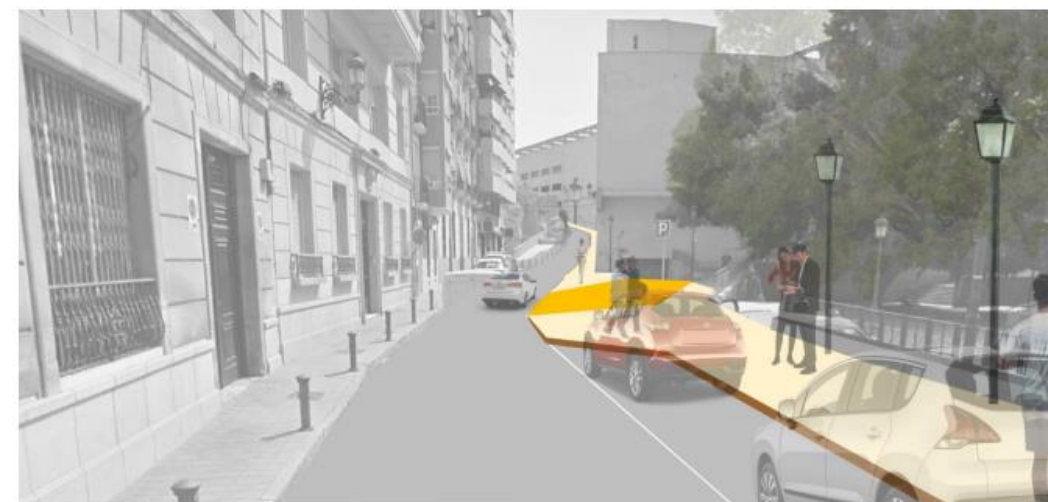


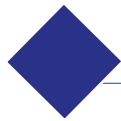
Propuestas concretas entorno Castillo Santa Bárbara

Mejora calle Virgen del Socorro



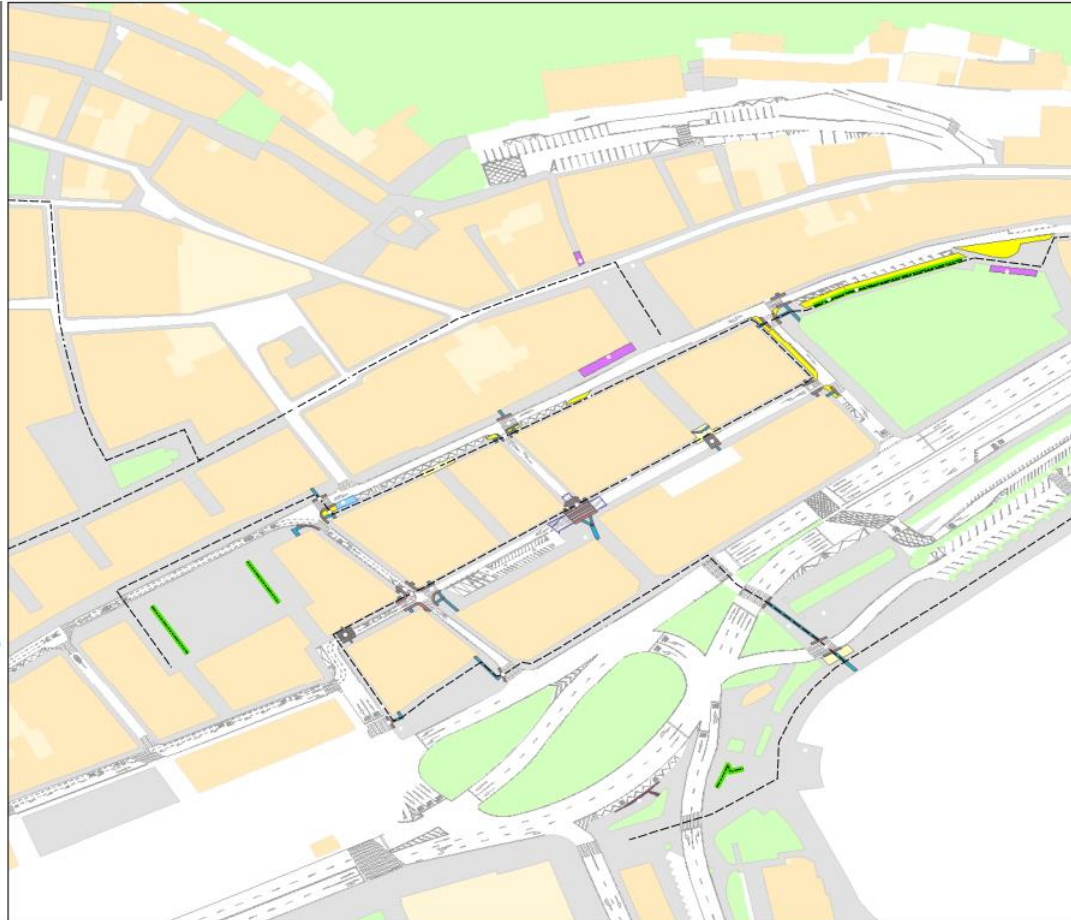
Mejora Plaza Paseito Ramiro



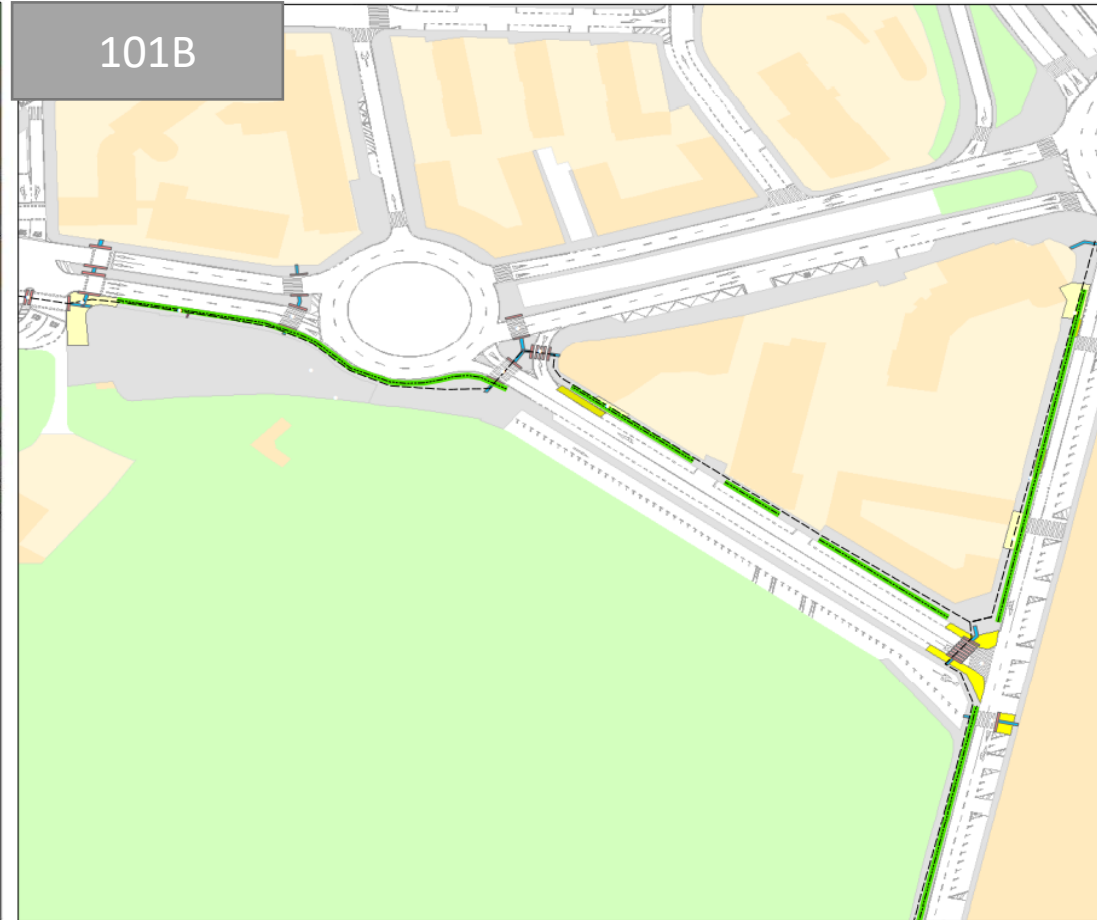


Propuestas Itinerario 101

101A

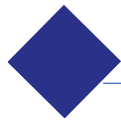


101B



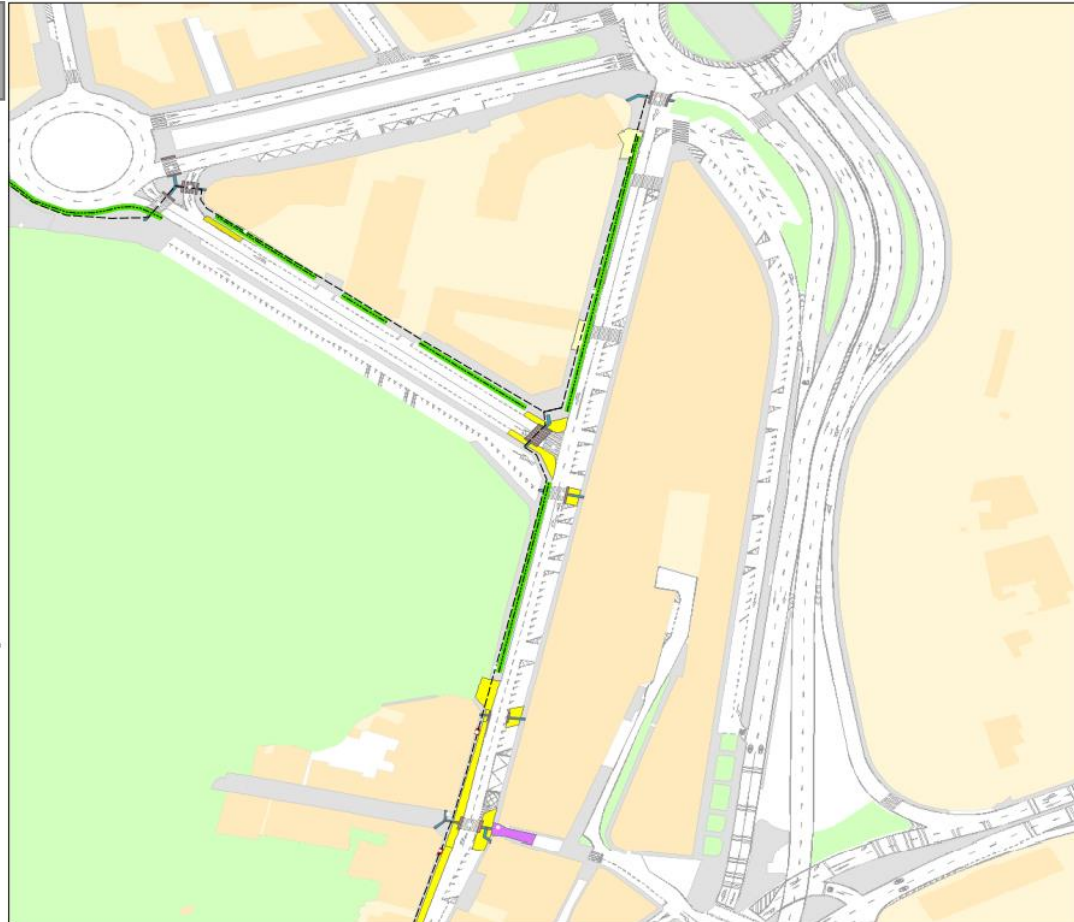
- Elementos propuestos**
- Adaptación para de peatones
 - Barbacana
 - Cebreado
 - Cruces podotáctiles
 - Pavimento táctil lineal
 - Pavimento táctil lineal fichado
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Incremento calzada peatón-acera
 - Reconstrucción total/parcial acera existente
 - Modificación pendiente acera
 - Adaptar acceso vado a garaje
 - Creación zona peatonal
 - Creación plataforma mixta
 - Cruce diseño en plataforma elevada
 - Creación vado
 - Modificación carril bici
 - Propuesta colocación bancos con incremento acera
 - Colocación de valla o protección por altura existente
 - Adaptación zona terraza
 - Creación-adaptación PMR
 - Creación/modificación escalera existente
 - Creación/modificación rampa existente
 - Desplazamiento señalización
 - Desplazamiento alumbrado a calzada o zona cercana
 - Desplazamiento papelería
 - Colocación pavimento táctil en paradas bus
 - Mejora accesibilidad parada de taxi
 - Alcorques sin cubrición detectados
 - Nivel iluminación por debajo 20 luxes detectado
- Espacio urbano existente**
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Aceras
 - Edificaciones
 - Manzanas
 - Zonas verdes



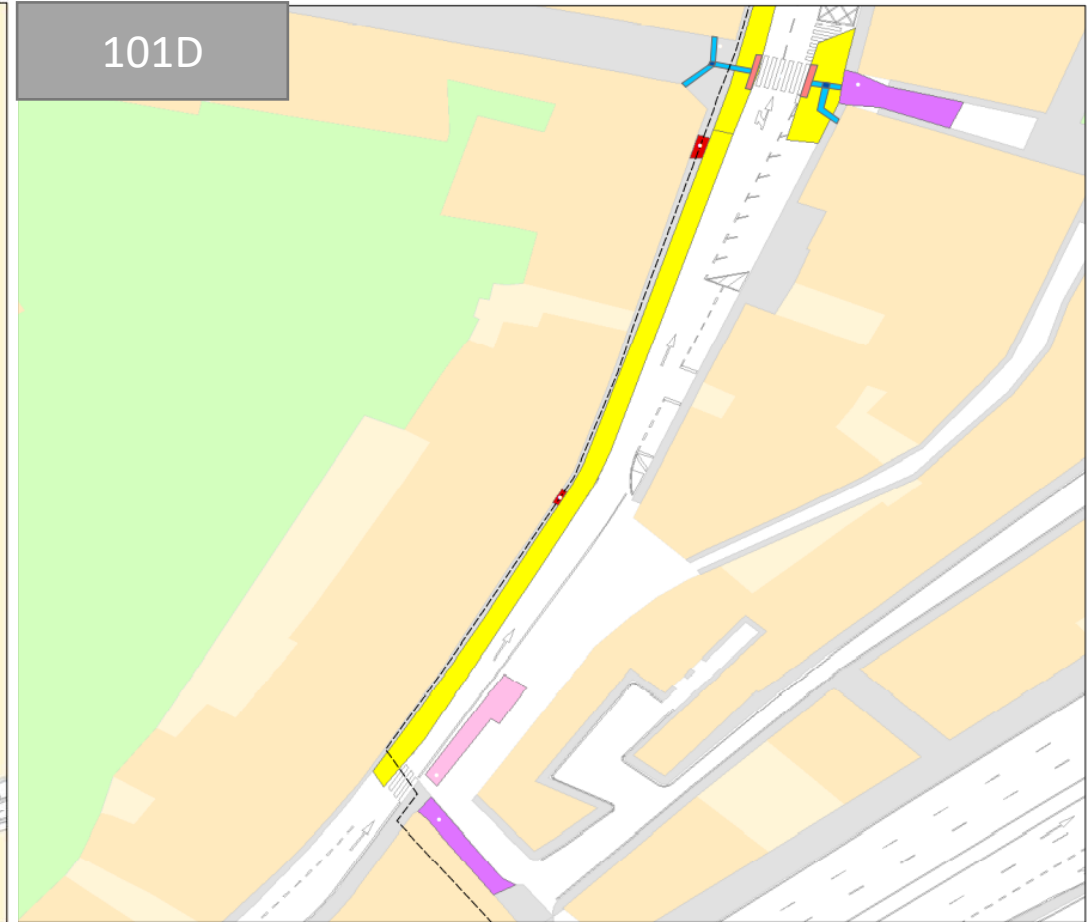


Propuestas Itinerario 101

101C

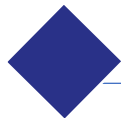


101D

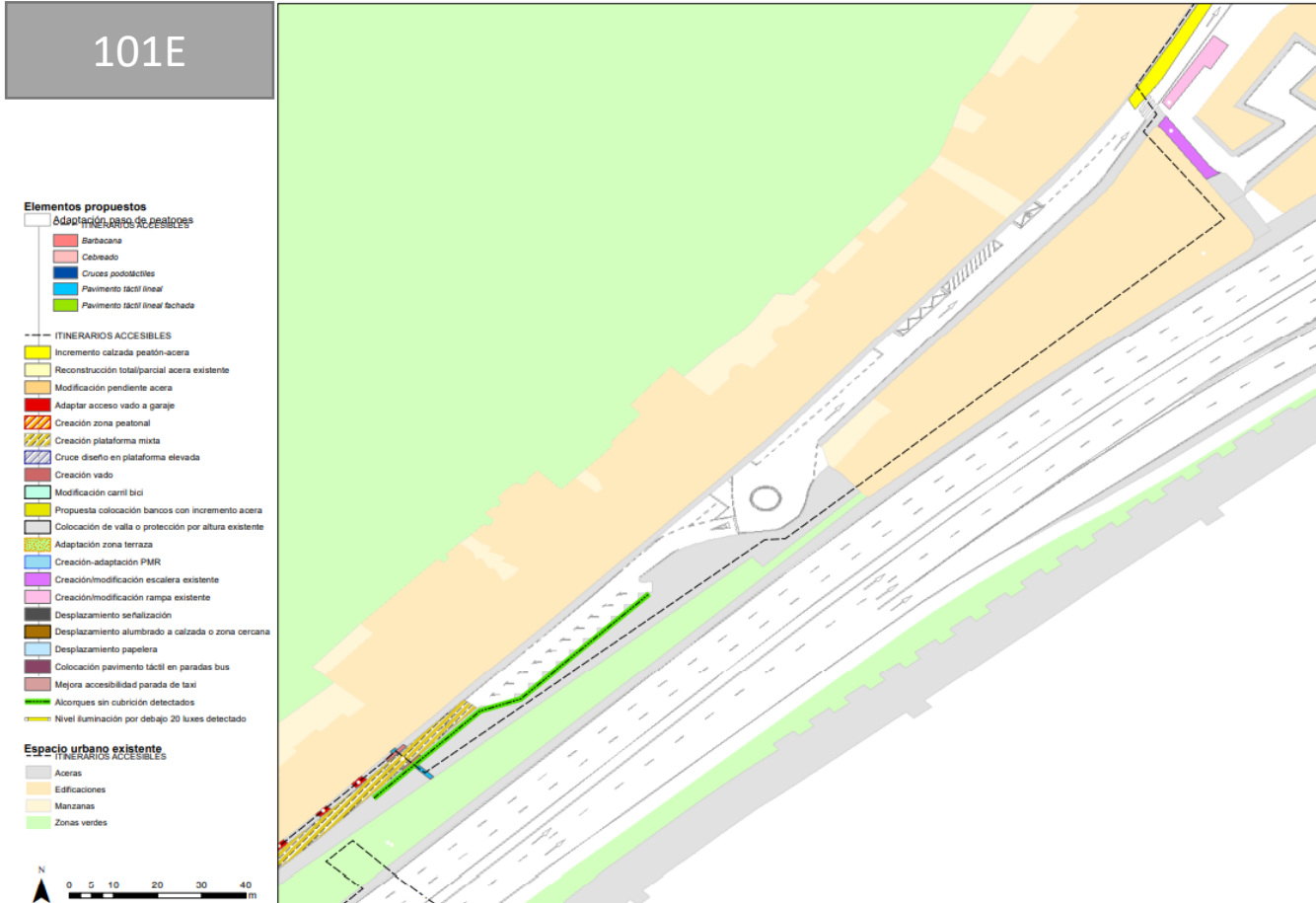


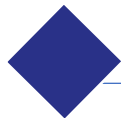
- Elementos propuestos**
- Adaptación paso de peatones
 - Barbacana
 - Cebreado
 - Cruces podotáctiles
 - Pavimento táctil lineal
 - Pavimento táctil lineal fachada
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Incremento calzada peatón-acera
 - Reconstrucción total/parcial acera existente
 - Modificación pendiente acera
 - Adaptar acceso vado a garaje
 - Creación zona peatonal
 - Creación plataforma mixta
 - Cruce diseño en plataforma elevada
 - Creación vado
 - Modificación carril bici
 - Propuesta colocación bancos con incremento acera
 - Colocación de valla o protección por altura existente
 - Adaptación zona terraza
 - Creación-adaptación PMR
 - Creación/modificación escalera existente
 - Creación/modificación rampa existente
 - Desplazamiento señalización
 - Desplazamiento alumbrado a calzada o zona cercana
 - Desplazamiento papelería
 - Colocación pavimento táctil en paradas bus
 - Mejora accesibilidad parada de taxi
 - Alcorques sin cubiertas detectados
 - Nivel iluminación por debajo 20 luxes detectado
- Espacio urbano existente**
- ITINERARIOS ACCESIBLES
- Aceras
 - Edificaciones
 - Manzanas
 - Zonas verdes





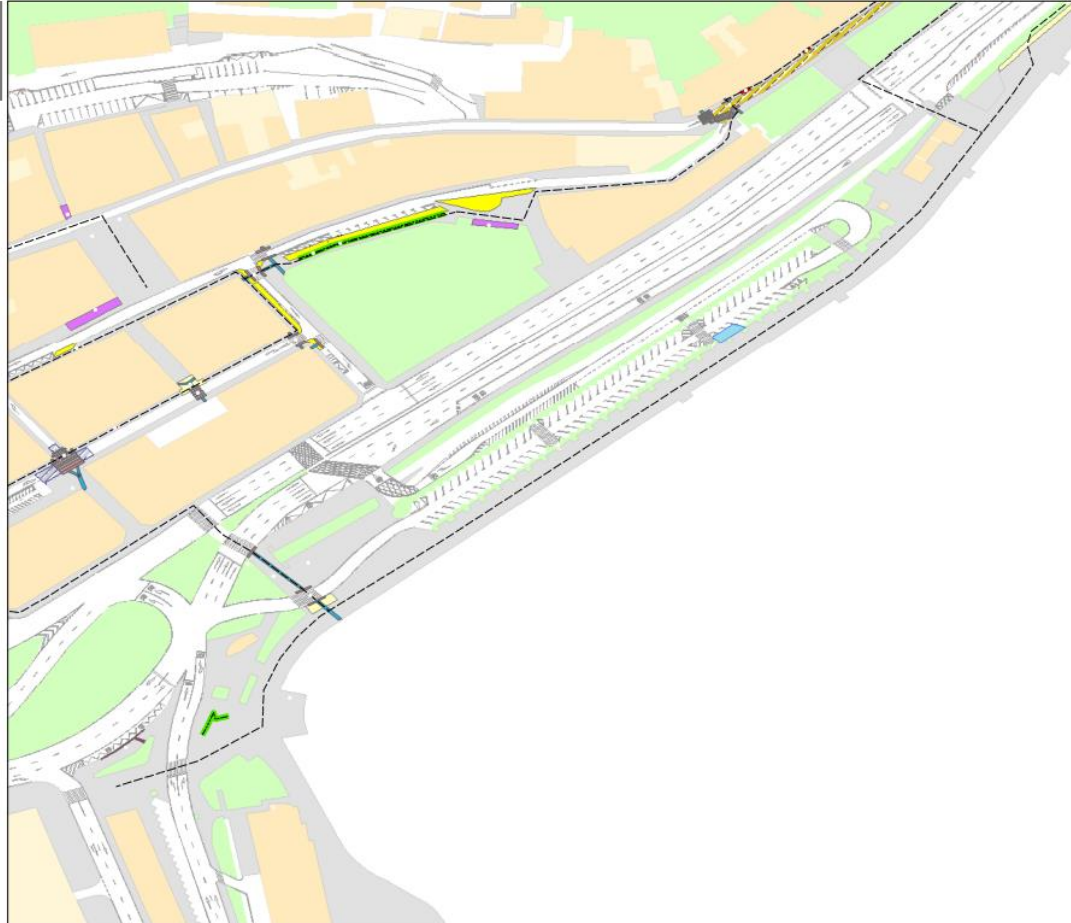
Propuestas Itinerario 101



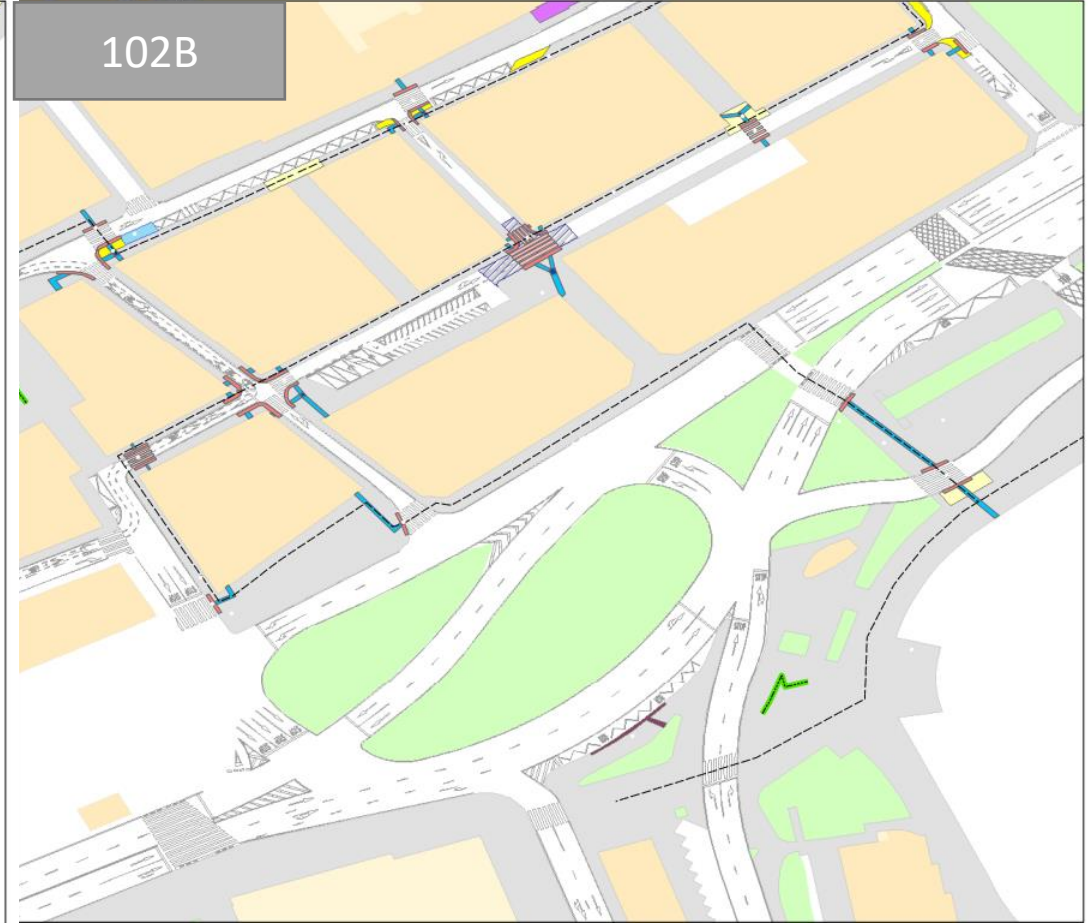


Propuestas Itinerario 102

102A

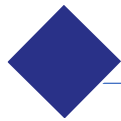


102B

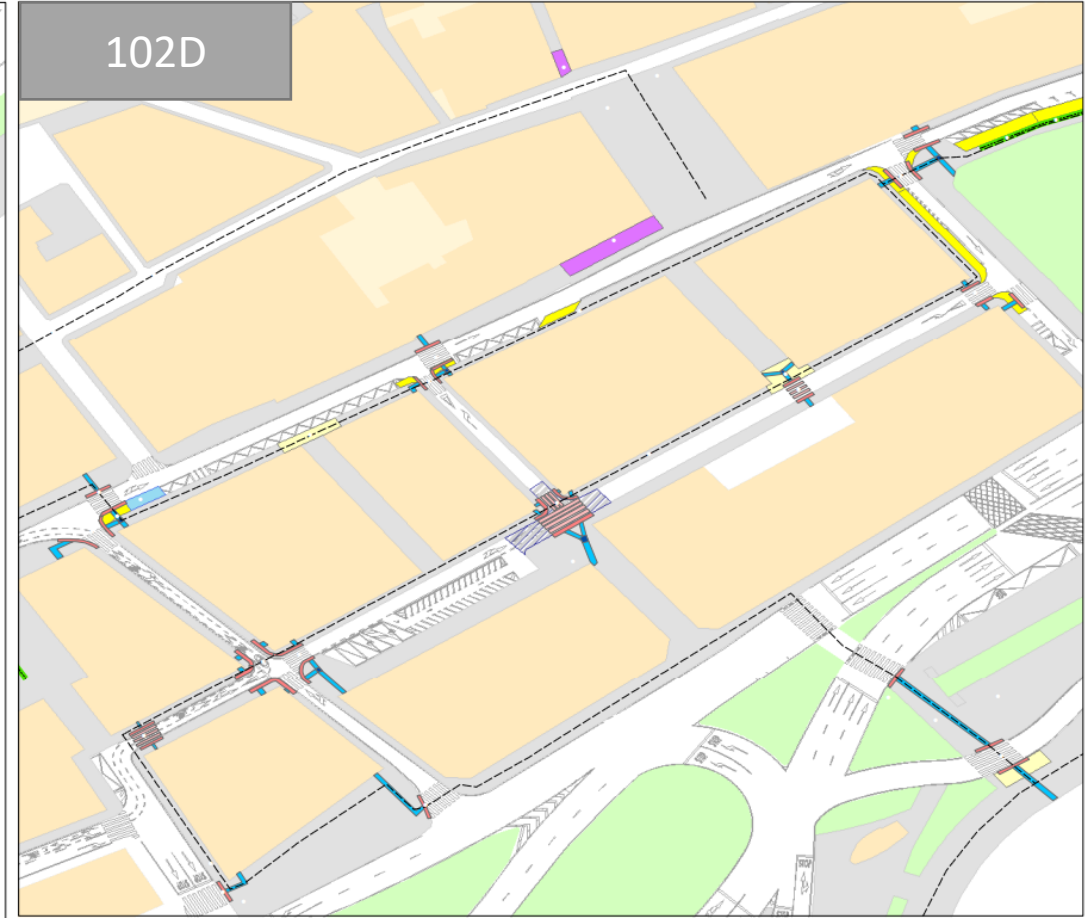
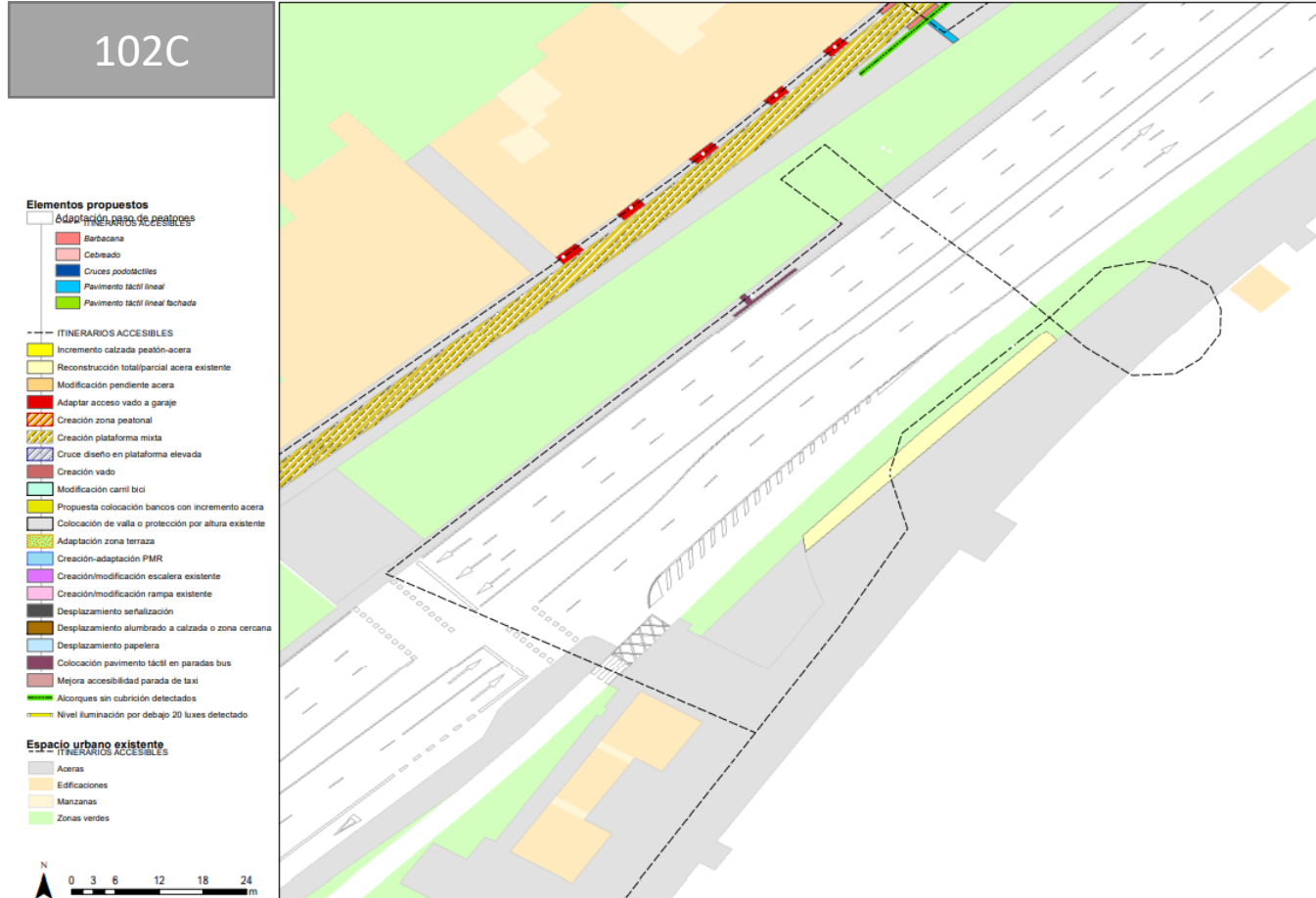


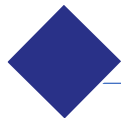
- Elementos propuestos**
- Adaptación para de peatones
 - Barbacana
 - Cebreado
 - Cruces podotáctiles
 - Pavimento táctil lineal
 - Pavimento táctil lineal fichado
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Incremento calzada peatón-acera
 - Reconstrucción total/parcial acera existente
 - Modificación pendiente acera
 - Adaptar acceso vado a garaje
 - Creación zona peatonal
 - Creación plataforma mixta
 - Cruce diseño en plataforma elevada
 - Creación vado
 - Modificación carril bici
 - Propuesta colocación bancos con incremento acera
 - Colocación de valla o protección por altura existente
 - Adaptación zona terraza
 - Creación-adaptación PMR
 - Creación/modificación escalera existente
 - Creación/modificación rampa existente
 - Desplazamiento señalización
 - Desplazamiento alumbrado a calzada o zona cercana
 - Desplazamiento papelería
 - Colocación pavimento táctil en paradas bus
 - Mejora accesibilidad parada de taxi
 - Alcorques sin cubrión detectados
 - Nivel iluminación por debajo 20 luxes detectado
- Espacio urbano existente**
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Aceras
 - Edificaciones
 - Manzanas
 - Zonas verdes





Propuestas Itinerario 102

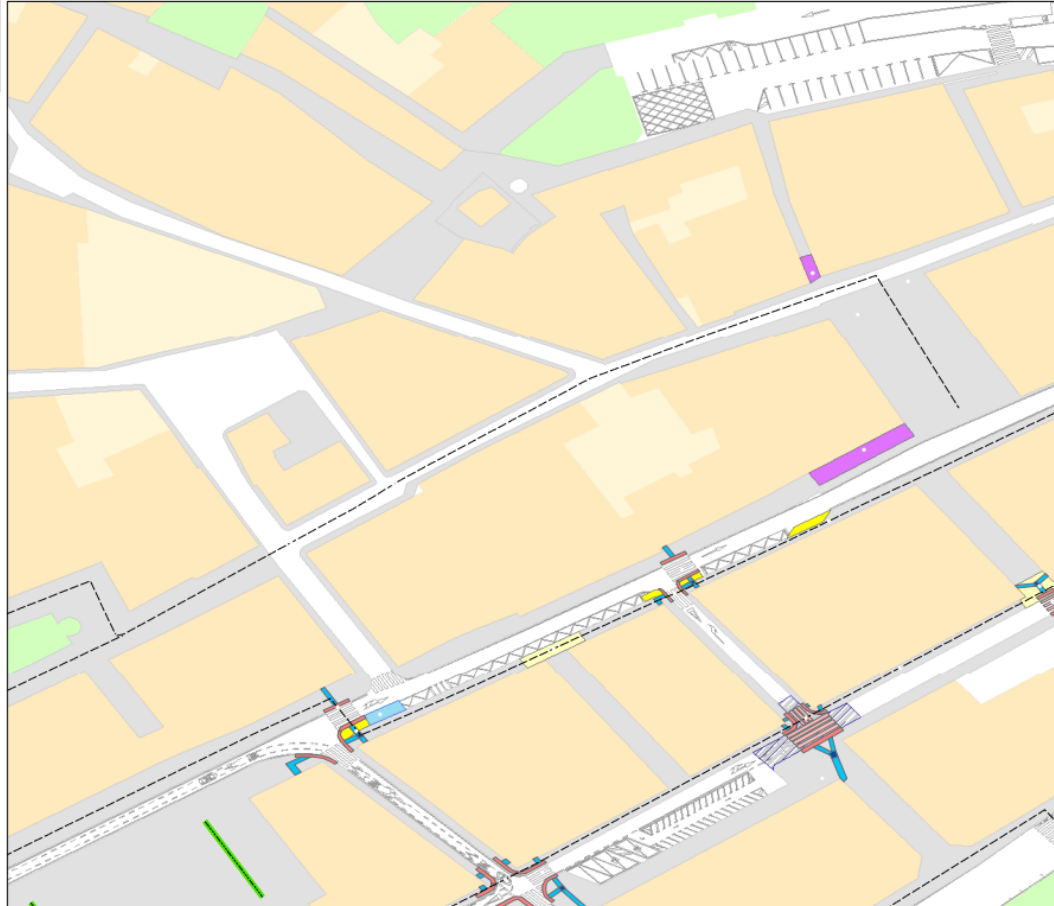


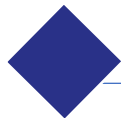


Propuestas Itinerario 104

104B

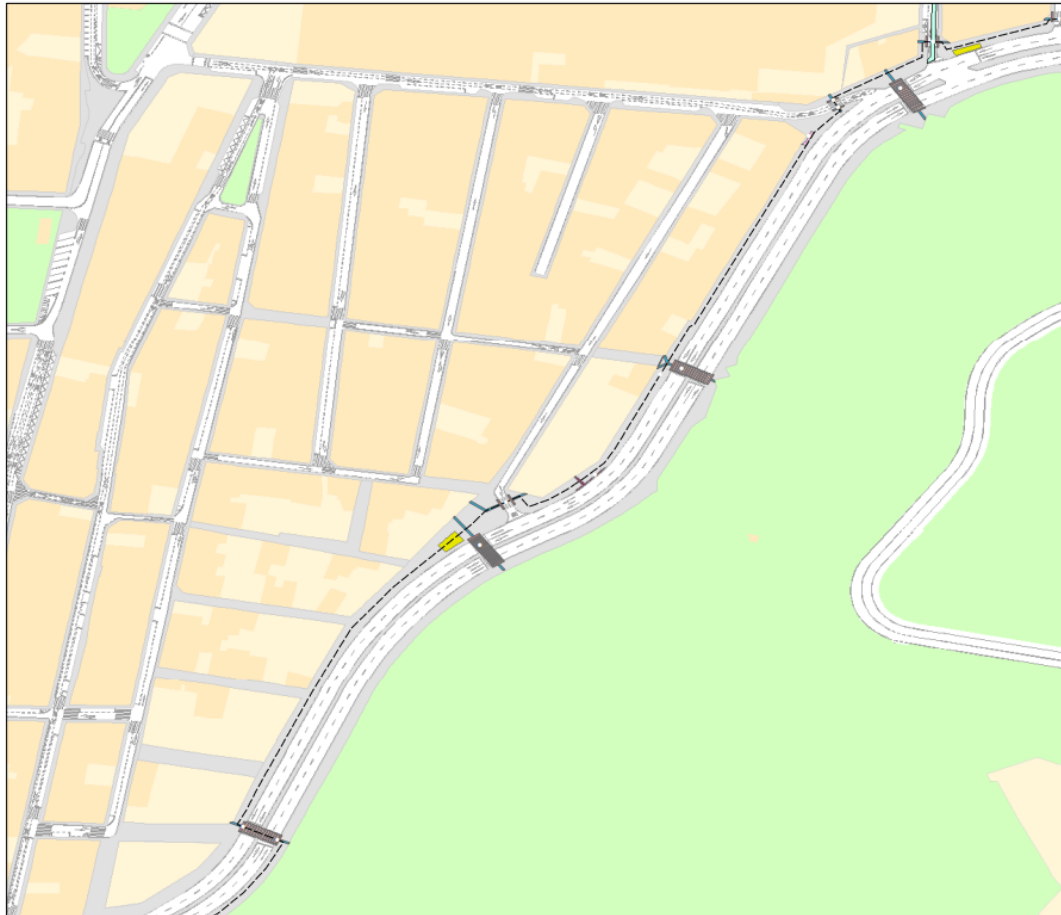
- Elementos propuestos**
- Adaptación para peatones
 - ITINERARIOS ACCESIBLES
 - Barbacana
 - Cebreado
 - Cruces podotáctiles
 - Pavimento táctil lineal
 - Pavimento táctil lineal fachada
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Incremento calzada peatón-acera
 - Reconstrucción total/parcial acera existente
 - Modificación pendiente acera
 - Adaptar acceso vado a garaje
 - Creación zona peatonal
 - Creación plataforma mixta
 - Cruce diseño en plataforma elevada
 - Creación vado
 - Modificación carril bici
 - Propuesta colocación bancos con incremento acera
 - Colocación de valla o protección por altura existente
 - Adaptación zona terraza
 - Creación/adaptación PMR
 - Creación/modificación escalera existente
 - Creación/modificación rampa existente
 - Desplazamiento señalización
 - Desplazamiento alumbrado a calzada o zona cercana
 - Desplazamiento papelería
 - Colocación pavimento táctil en paradas bus
 - Mejora accesibilidad parada de taxi
 - Alcorques sin cubierta detectados
 - Nivel iluminación por debajo 20 luxes detectado
- Espacio urbano existente**
- ITINERARIOS ACCESIBLES
 - Aceras
 - Edificaciones
 - Manzanas
 - Zonas verdes

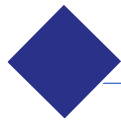




Propuestas Itinerario 201

201A

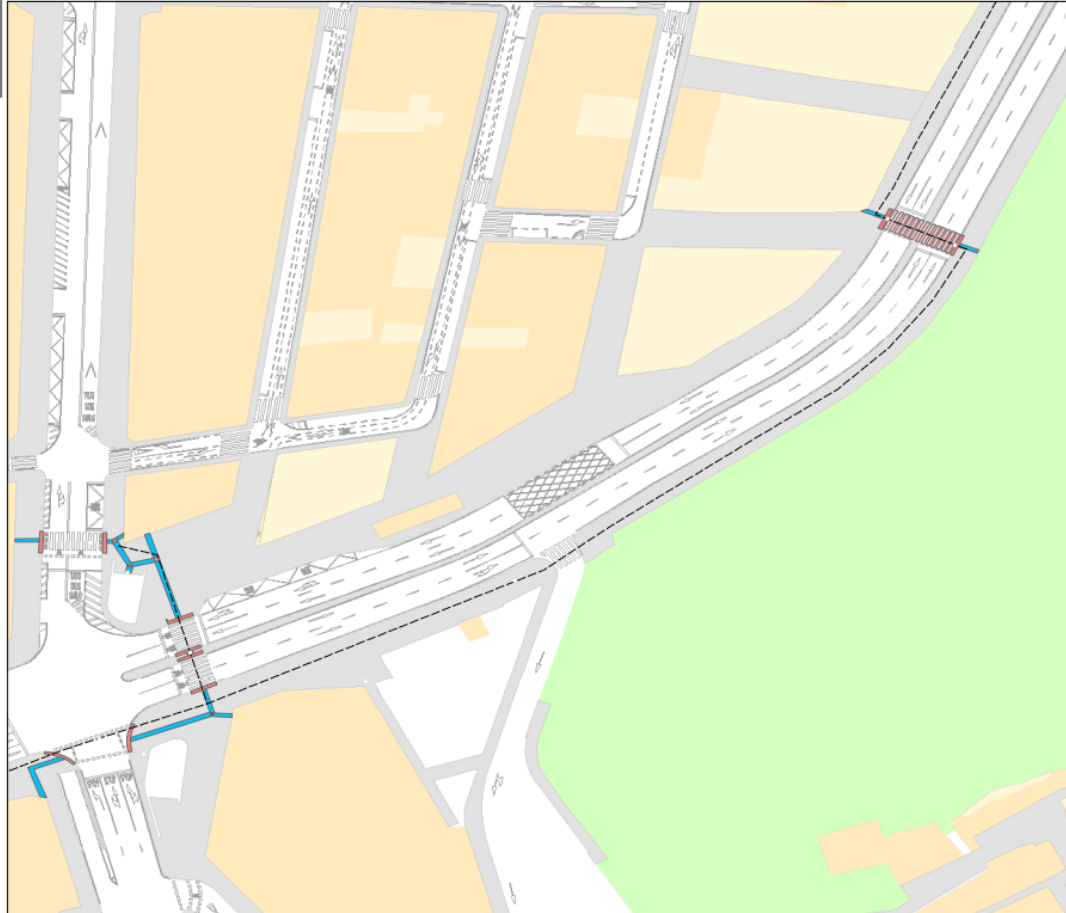


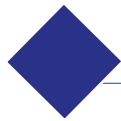


Propuestas Itinerario 201

201C

- Elementos propuestos**
- Barbacana
 - Cebreado
 - Cruces podotáctiles
 - Pavimento táctil lineal
 - Pavimento táctil lineal fichado
- ITINERARIOS ACCESIBLES**
- Incremento calzada peatón-acera
 - Reconstrucción total/parcial acera existente
 - Modificación pendiente acera
 - Adaptar acceso vado a garaje
 - Creación zona peatonal
 - Creación plataforma mixta
 - Cruce diseño en plataforma elevada
 - Creación vado
 - Modificación carril bici
 - Propuesta colocación bancos con incremento acera
 - Colocación de valla o protección por altura existente
 - Adaptación zona terraza
 - Creación-adaptación PMR
 - Creación/modificación escalera existente
 - Creación/modificación rampa existente
 - Desplazamiento señalización
 - Desplazamiento alumbrado a calzada o zona cercana
 - Desplazamiento papelería
 - Colocación pavimento táctil en paradas bus
 - Mejora accesibilidad parada de taxi
 - Alcorques sin cubrición detectados
 - Nivel iluminación por debajo 20 luxes detectado
- Espacio urbano existente**
- ITINERARIOS ACCESIBLES
 - Aceras
 - Edificaciones
 - Manzanas
 - Zonas verdes





El total de tramos alrededor del Castillo de Santa Bárbara se deberán mejorar en las **fases 3 y 4** del Plan, con un presupuesto aproximado de **540.550 € para el total de 4 tramos.**

101	AYUNTAMIENTO HASTA TRAM MARQ POR PASEÍTO RAMIRO Y VIRGEN DEL SOCORRO	FASE 3	366.150
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

