

Miranda do Douro, San Esteban

- Vado peatonal final Miranda do Douro en cruce con Burgo de Osma: Pendientes que superan el 10 %, sin pavimento táctil direccional, falta de alineación entre ambos vados, arqueta en la primera imagen, falta de longitud en la embocadura de la segunda. Imágenes 250001 y 250002.
- Pavimento suelto y rejilla con aberturas 3x3 cm. Todo el entrono está con este tipo de rejillas. Imagen 250003.
- Callejón con salida a zona ambulatorio: Rampa y escaleras incumplen prescripciones de los Artículos 14 y 15 de la Orden VIV 561/2010. En el entorno hay rejillas con aberturas 3x3 cm, resalte en pavimento y mobiliario adosado a fachada. Imágenes 250004, 250005 y 250006.
- Vado peatonal en cruce de calzada a la Plaza de San Esteban: Vado con pendientes exageradas. Sin pavimento táctil direccional. El pavimento de la pendiente, que debía ser de botones, está pintado de rojo. Imagen 250007.
- Alcorques con rejillas incorrectas y con resaltes. Imágenes 250008 y 250009.
- Bajada al parque: existencia de resaltes y cantos vivos en el pavimento. La conexión del pavimento con la tierra apisonada tiene un resalte de 7-10 cm , infranqueable en silla de ruedas. No se puede entrar a la zona de juegos por la existencia de un bordillo perimetral. Imágenes 250010, 250011, 250012 y 250013.
- Señal de tráfico, farola y papelera en el itinerario peatonal accesible. Imagen 250014.
- Vado peatonal elevado, reformado recientemente, con peligrosas aberturas desprotegidas de rejillas. Ver Artículo 21 de la Orden VIV 561/2010. Imágenes 250015, 250016, 250018 y 250019.
- Barandilla sobre el puente Duero: Incumple prescripciones de seguridad. Ver Art. 30 de la Orden VIV 561/2010. Imagen 250017.

- Entrada vehicular a paseo del Duero que invade itinerario peatonal. Entre la calzada y comienzo de este vado se crea una balsa importante de agua que cala a los peatones al paso de los vehículos. Imágenes 240001, 250020 y 250021.
- Escaleras en este entorno del Duero que incumplen los preceptos de seguridad peatonal del Art. 15 de la Orden VIV 561/2010. Imágenes 250022 y 250023.
- Elementos de protección en garaje: Escalables, espacios sin protección, aberturas mayores de 10 cm. Ver Art. 30 de la Orden VIV 561/2010. Imagen 250024.
- Depósitos de basura inaccesibles. Imagen 250025.
- Rejilla de grandes dimensiones que cruza el comienzo de la plaza de San Esteban: tiene 3 cm de abertura. Ver Art. 12 de la Orden VIV 561/2010. Imagen 250026.
- Plaza de San Esteban: Rejillas, bancos, rampas para entradas a edificios en el itinerario peatonal. Imagen 250027.
- Entrada a garajes entre plaza y calle de San Esteban con protecciones de desniveles incorrectas. Imágenes 250028, 250029 250042, 250043 y 250044.
- Bordillo que cruza toda la plaza de San Esteban: Tan solo dispone de una pequeña rampa para paso de silla de ruedas. Es imprescindible realizar el rebaje en todo en bordillo con pendiente 6%. Espacio con numerosas caídas de peatones. Imágenes 250030, 250031 y 250032.
- Mobiliario urbano en línea de fachada. Imagen 250033.
- Rampa y escalera en plaza de La Resinera. Insertamos Art. 14, 15 y 30 de la Orden VIV 561 como comprobación del incumplimiento de los preceptos que se indican. Imágenes 250034, 250035, 250036, 250037 250038 y 250039:

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.

Artículo 14. Rampas.

1. *En un itinerario peatonal accesible se consideran rampas los planos inclinados destinados a salvar inclinaciones superiores al 6% o desniveles superiores a 20 cm y que cumplan con las siguientes características:*

a) *Los tramos de rampas tendrán una anchura mínima libre de paso de 1,80 m y una longitud máxima de 10 m.*

b) *La pendiente longitudinal máxima será del 10% para tramos de hasta 3 m de longitud y del 8% para tramos de hasta 10 metros de longitud.*

c) *La pendiente transversal máxima será del 2%.*

d) *Los rellanos situados entre tramos de una rampa tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,80 m cuando exista un cambio de dirección entre los tramos; ó 1,50 m. cuando los tramos se desarrollen en una directriz recta.*

e) *El pavimento cumplirá con las características de diseño e instalación establecidas en el artículo 11.*

2. *Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de rampa. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la rampa, se colocarán barandillas de protección o zócalos. Los pasamanos, barandillas y zócalos cumplirán con los parámetros de diseño y colocación establecidos en el artículo 30.*

3. *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.*

4.- *Se señalarán los extremos de la rampa mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46.*

Artículo 15. Escaleras.

1. *Las escaleras que sirvan de alternativa de paso a una rampa situada en el itinerario peatonal accesible, deberán ubicarse colindantes o próximas a ésta.*

2. *Los tramos de escaleras cumplirán las siguientes especificaciones:*

a) *Tendrán 3 escalones como mínimo y 12 como máximo.*

b) *La anchura mínima libre de paso será de 1,20 m.*

c) *Su directriz será preferentemente recta.*

3. *Los escalones tendrán las siguientes características:*

a) Una huella mínima de 30 cm y una contrahuella máxima de 16 cm. En todo caso la huella H y la contrahuella C cumplirán la relación siguiente: $54 \text{ cm} \leq 2C + H \leq 70 \text{ cm}$.

b) No se admitirán sin pieza de contrahuella o con discontinuidades en la huella.

c) En una misma escalera, las huellas y contrahuellas de todos ellos serán iguales.

d) El ángulo formado por la huella y contrahuella será mayor o igual a 75° y menor o igual a 90° .

e) No se admitirá bocel.

f) Cada escalón se señalará en toda su longitud con una banda de 5 cm de anchura y enrasada en la huella y situada a 3 cm del borde, que contrastará en textura y color con el pavimento del escalón.

4. Los rellanos situados entre tramos de una escalera tendrán el mismo ancho que esta, y una profundidad mínima de 1,20 m.

5. El pavimento reunirá las características de diseño e instalación establecidas en el artículo 11.

6. Se colocarán pasamanos a ambos lados de cada tramo de escalera. Serán continuos en todo su recorrido y se prolongarán 30 cm más allá del final de cada tramo. En caso de existir desniveles laterales a uno o ambos lados de la escalera se colocarán barandillas de protección. Los pasamanos y barandillas cumplirán con los parámetros de diseño y colocación definidos en el artículo 30.

7. Se señalarán los extremos de la escalera mediante el uso de una franja de pavimento táctil indicador direccional colocada en sentido transversal a la marcha, siguiendo los parámetros establecidos en el artículo 46.

Artículo 30. Elementos de protección al peatón.

1. Se consideran elementos de protección al peatón las barandillas, los pasamanos, las vallas y los zócalos.

2. Se utilizarán barandillas para evitar el riesgo de caídas junto a los desniveles con una diferencia de cota de más de 0,55 m, con las siguientes características:

a) Tendrán una altura mínima de 0,90 m, cuando la diferencia de cota que protejan sea menor de 6 m, y de 1,10 m en los demás casos. La altura se medirá verticalmente desde el nivel del suelo. En el caso de escaleras, la altura de las barandillas se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.

b) No serán escalables, por lo que no dispondrán de puntos de apoyo entre los 0,20 m y 0,70 m de altura.

c) *Las aberturas y espacios libres entre elementos verticales no superarán los 10 cm.*

d) *Serán estables, rígidas y estarán fuertemente fijadas.*

3. *Los pasamanos se diseñarán con el siguiente criterio:*

a) *Tendrán una sección de diseño ergonómico con un ancho de agarre ente 4,5 cm y 5 cm de diámetro. En ningún caso dispondrán de cantos vivos.*

b) *Estarán separados del paramento vertical al menos 4 cm, el sistema de sujeción será firme y no deberá interferir el paso continuo de la mano en todo su desarrollo.*

c) *Se instalarán pasamanos dobles cuya altura de colocación estará comprendida, en el pasamanos superior, entre 0,95 y 1,05 m, y en el inferior entre 0,65 y 0,75 m. En el caso de las rampas, la altura de los pasamanos se medirá desde cualquier punto del plano inclinado, y en el caso de las escaleras, se medirá desde la línea inclinada definida por los vértices de los peldaños hasta el límite superior de las mismas.*

d) *Cuando una rampa o escalera fija tenga un ancho superior a 4,00 m, dispondrá de un pasamanos doble central.*

4. *Las vallas utilizadas en la señalización y protección de obras u otras alteraciones temporales de las áreas de uso peatonal serán estables y ocuparán todo el espacio a proteger de forma continua. Tendrán una altura mínima de 0,90 m y sus bases de apoyo en ningún caso podrán invadir el itinerario peatonal accesible. Su color deberá contrastar con el entorno y facilitar su identificación, disponiendo de una baliza luminosa que permita identificarlas en horas nocturnas.*

- Plaza de aparcamiento reservado en calle de San Esteban: Sin señalización vertical, sin acceso directo a itinerario peatonal. Imagen 250045.

- Bolardos que además de incumplir la configuración del Art. 29 de la Orden VIV 561/2010 están invadiendo el itinerario peatonal, cuyo estado se encuentra muy deteriorado por baldosas sueltas y cantos vivos. Imagen 250046.

CONCLUSIÓN:

Como prioridades en esta parte de la calle, que corresponde a Allenduedero, habría que reformar los vados peatonales del cruce con Burgo de Osma y el anterior que cruza hacia el callejón. Especial atención

merece dar solución al encharcamiento de agua en el comienzo del puente y adaptar a la normativa rampas y escaleras existentes. La ubicación correcta del mobiliario urbano y de los depósitos de basura es otro problema a resolver.