

Ruperta Baraya, Valladolid, Quinta Julia, Sector Centro Cívico

- Rampa y escaleras en acceso al Mediquín que carecen de pasamanos y de señalización táctil. Imágenes 310001 y 310002.

- Vado peatonal en entrada al hospital de los Santos Reyes: Un paso de cebrá y pavimento táctil hasta la entrada de hospital, además de reformar las pendientes a la Orden VIV 561/2010 sería lo más acertado. Imagen 310003.

- En el otro lado de la calzada percibimos una papelera adosada a la fachada y una rampa desde un local que invade el itinerario peatonal. Imagen 310004.

- Marquesina: Incumple la señalización reglamentaria del R.D. 1544/2007. Imagen 310005.

- Al otro lado de la calzada: Vado vehicular alterando las pendientes longitudinal y transversal del I.P. Imagen 310006.

- Vado peatonal desde la Iglesia de Santo Domingo a la calle Santo Domingo: el primer vado, realizado conforme al D. 217/2001, tiene una pendiente superior al 10%; en la parte opuesta no existe continuidad: a la derecha hay vehículos, y a la izquierda otro paso de cebrá que acaba en bordillo. Si se quiere seguir hacia la calle Santo Domingo hay que llegar hasta Valdolé y subir por un vado vehicular Imágenes 310007, 310008, 310009 y 310010.

- Vado peatonal en cruce con San Juan de Dios: bordillos a ambos lados sin ningún tipo de pavimento táctil. Imágenes 310011 y 310012.

- Vados vehiculares, en calle San Juan de Dios, invadiendo el itinerario peatonal (muy estrecho) y alterando pendientes. Imágenes 3100013, 310014 y 310015.

- Vado peatonal en cruce de San Juan de Dios a la altura Quinta Julia: En ambos lados existen unos bordillos un poco rebajados. Carece de todo tipo de pavimento táctil. Imágenes 310016 y 310017.

- Vado peatonal en cruce de la calle Quinta Julia a aparcamiento de vehículos: El primero tiene un bordillo rebajado, que carece de pavimento táctil de ningún tipo. En el opuesto existe un pavimento, color gris de botones, en la pendiente, y un pavimento táctil direccional con una gran tapa de arqueta en su recorrido que acaba en la entrada al aparcamiento sin disponer de un bordillo que lo delimite. *Art. 19.5 del D. 217/2001: Si la acera lindera con un jardín o espacio público, dispondrá en ese linde un bordillo entre 10 y 15 metros elevado sobre la misma. Si además separa un espacio de fuerte pendiente, deberá establecerse un elemento protector, con una altura mínima de 1,00 metros, que incluso podrá ser vegetación densa* Imágenes 310018, 310019 y 310022.

- Escaleras que bajan al río desde el aparcamiento: Conforme a los Artículos 15 y 30 de la Orden VIV 561/2010 habría que poner pasamanos reglamentarios, barandillas en la parte derecha de la bajada, y señalización táctil en el comienzo y final de la escalera. Imagen 300020.

- Aparcamientos reservados a personas con movilidad reducida: correctos. Imagen 300021.

- Vado peatonal en cruce de carretera de Valladolid a Ruperta Baraya: El primer vado, con una pendiente de pavimento táctil de botones superior al 10%, no dispone de pavimento táctil; en el opuesto (parafarmacia) el pavimento de botones, que hace de direccional (un metro) no tiene continuidad. Imagen 310023.

- En este entorno: **Existencia de numerosos escalones peligrosos que habría que suprimir con urgencia. Imagen 300024.**

- Calle Valladolid, 2: Existencia en el frente del edificio y en el parque que da a la Quinta Julia de numerosas escaleras y rampas que incumplen prescripciones del los Art. 14 y 15 de la Orden VIV 561. Los elementos de protección al peatón (barandillas) no son los correctos.

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 má 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.*

Imágenes 310025 a 310042.

- Pavimento con resaltes y rejillas con aberturas de 3x3 cm en el itinerario peatonal junto al lateral de la calle Quinta Julia. En el entorno existen otras rejillas con estas mismas características. Imagen 300043.

- Calle Quinta Julia: Itinerario peatonal inferior a 1,80 metros. Imagen 310044.

- Vado peatonal en cruce Quinta Julia: La primera pendiente supera el 10%, carece de cualquier pavimento táctil, y está sin enrasar; el opuesto, sin enrasar con la pendiente, y con una rejilla en el comienzo del paso de peatones, dispone de pavimento táctil que no se limita con bordillo. Imágenes 310045 y 310046.

- La rampa que baja al aparcamiento en esta zona debería disponer de pasamanos reglamentarios y elementos de protección adecuados en ambos lados. Imagen 310047.

- Esta acera, conforme al Artículo 19.5 del D. 217/2001, debería disponer de un bordillo entre 10 y 15 cm en el linde derecho. Para el cumplimiento del segundo precepto del citado artículo habría que esperar hasta que la vegetación alcanzase la altura de un metro. Imagen 310048.

- Vado peatonal en cruce carretera de Valladolid a Estación de Autobuses: Vemos en la primera imagen que el pavimento táctil direccional del primer vado queda cortado, sin llegar a línea de fachada, por la existencia de unas grandes tapas de arqueta; a continuación, podemos ver la solución adoptada por la J.C. y L. , responsable junto con el Ayuntamiento de esta urbanización, en el paso del carril bici: En vez de cortar con pavimento direccional el carril, se han limitado a poner, después de realizada la obra, unas tiras de cemento sobre el carril para dar continuidad al mismo. Estas tiras, por supuesto, por acción de la climatología tardarán muy poco en desaparecer. El pavimento táctil direccional del vado opuesto desemboca en un descampado con desnivel sin limitar con el bordillo reglamentario. Imágenes 310049, 310050, 310051, 310052 y 310053.

- Estación de Autobuses: Por su interés general, saliéndonos, en parte, de las barreras urbanísticas hacemos referencia a las barreras encontradas en acceso a la estación y a sus instalaciones interiores. Después de acceder por el vado peatonal, realizado según prescripciones del D. 217/2001 (no vigente en estas formaciones de vados peatonales) nos adentramos en el interior del aparcamiento flanqueado por dos aceras con bordillos en su comienzo que obligan a seguir por la calzada. En el acceso al interior dispone de una rampa con franja de pavimento táctil de botones, pero carente de pavimento táctil direccional hasta la puerta de entrada. En el interior comprobamos la existencia de este pavimento direccional que recorre las principales instalaciones.

En cuanto a los aseos adaptados para discapacitados: El anterior existente, situado al lado de la cafetería, no está adaptado para usuarios en silla de ruedas. La llave de esta cafetería la tiene el concesionario, pero unas puertas de 60 cm impiden solicitarla. El realizado actualmente (que también sirve de cambiador de bebés) tampoco se puede usar por personas en silla de ruedas; el espacio limitado en interior, sobre todo en el acceso al inodoro, impide su uso. Destacamos, también, que la señalización del aseo apenas es perceptible no corresponde con la señalización reglamentaria.

Sabiendo que el aseo no se puede usar por personas en silla de ruedas, pero sí por otras con movilidad reducida, los usuarios deben atenerse a diferentes horarios: la llave del contiguo a cafetería la proporciona el concesionario, y como es normal tiene unos horarios de apertura y cierre, y algún día cierra permanente. El aseo realizado recientemente también está cerrado, y la llave está disponible en la ventanilla de ALSA, pero esta empresa también tiene unos unos horarios de despacho de billetes, así que suerte al que tenga que usar estos aseos. Imágenes 300054 a 300068.

- Vados peatonales en la zona: Por no mostrarnos repetitivos les mostramos en las imágenes diferentes vados peatonales, todos realizados según el D. 217/2001, y con las mismas singularidades que el que hemos detallado anteriormente. En alguna imagen se puede comprobar la falta de bordillo delimitador en las aceras, grave en las mismas que salen de parque, marquesina sin señalizar... En su día esta urbanización fue motivo de queja por incumplimiento de varias prescripciones, la contestación de la Administración fue que el Proyecto de ejecución se había realizado anterior a la entrada en vigor de la Orden VIV 561/2010... Las autoridades municipales no quisieron continuar con la reclamación. Imágenes 310069 a 310094.

Reclamación de esta situación al Ayuntamiento.

DIGO:

Como persona legitimada para presentar el presente escrito de denuncia por vulneración de las leyes de accesibilidad, más abajo indicadas, les comunico las incidencias en materia de accesibilidad y barreras arquitectónicas observadas en la urbanización del Sector Centro Cívico a través del Plan Regional de Actuación de Urbanización (PRAU) de este municipio de Aranda de Duero y que recientemente han sido recibidas de la Junta de Castilla y León, con el visto bueno, dado por las autoridades y responsables técnicos municipales:

Comprueben estos hechos y exijan, si procede, las responsabilidades que hubiere lugar, así como el cumplimiento de la legalidad vigente de accesibilidad y supresión de barreras.

ACCESIBILIDAD EN EL SECTOR CENTRO CÍVICO

1.º Pavimento táctil

En la ciudad de Aranda de Duero, con anterioridad a la urbanización del Sector Cívico, ya existían, al menos, ocho tipos de pavimento táctil colocados en los vados

peatonales: uno, realizado con piezas troncocónicas, en color rojo, de gran tamaño, que sirve a la vez de pavimento táctil direccional y de advertencia (baldosas de 40x40 con seis filas de botones); otro, del mismo tipo y uso que el anterior, pero con piezas troncocónicas de menor tamaño (baldosas de 40x40 con ocho filas de botones); otro de las mismas características formado por baldosas de 30x30 con seis filas de botones; otro de advertencia formado por baldosas de 30x30 con filas de siete botones; un quinto, cuyo uso es direccional formado por baldosas en color rojo con acanaladuras (baldosas de 30x30 con trece acanaladuras interiores); otro, colocado en los dos vados del puente viejo del Duero, color crema, para uso direccional (baldosas de 30x30 con acanaladuras); otro, colocado en vados peatonales de la calles Miranda do Douro y Jardines de don Diego, que hace las veces de pavimento táctil de advertencia (botones) pero que son simples baldosas de la acera que se pintaron de color rojo, no sé con que fin; y un octavo, colocado recientemente en la glorieta de Rosales, que tiene la particularidad de tener dos tipos de baldosas: de 30x30 con seis botones y de 40x40 con seis botones.

La colocación de este pavimento táctil (tipo y forma) está realizada, cuando no carece de él, a buen juicio del técnico de turno, la mayoría de las veces de forma errónea, y sin seguir el estricto cumplimiento de la Norma.

Con la urbanización de esos sectores se suman otros cuatro nuevos tipos de pavimento táctil a los existentes: uno de advertencia con baldosas formadas por piezas troncocónicas (baldosas de 30x30 con seis filas de botones, al que sigue otro direccional formado por baldosas de 30x30 con doce acanaladuras interiores (estos situados en la última fase de urbanización; y otros dos, que se han colocado en la primera fase: el de advertencia formado por baldosas de 30x30 con siete filas de botones, y el direccional formado por baldosas de 30x30 con cinco acanaladuras interiores. Todos ellos en color gris.

Tampoco en esta urbanización reciente se han tenido en cuenta las prescripciones técnicas que manda la *Orden VIV 561/2010*: se han realizado los vados siguiendo, en la mayoría de las ocasiones, las directrices del R.D. 217/2001, dejando pendientes superiores al 10% y no enrasando completamente el encuentro con la calzada.

La diversidad de pavimento táctil hace que pueda ser más un problema que una ayuda a los discapacitados visuales, por la confusión que puede crearles.

Literalmente el artículo 20, punto 5, del *Decreto 217/2001 de 30 de agosto*, dice: «Cada Ayuntamiento acordará un único criterio respecto a la simbología, color y textura del pavimento táctil, oídas las asociaciones de discapacitados afectadas».

No creo que ninguna asociación de discapacitados pueda dar el visto bueno a esta situación que carece de toda lógica y eficacia

Si antes ya se había creado una situación de peligro para discapacitados visuales, con esta nueva urbanización se ha aumentado considerablemente.

En cuanto a la colocación del pavimento táctil en vados peatonales, en este municipio no se ha seguido hasta estos últimos dos años ninguna norma oficial: no se han tenido en cuenta ni dimensión de embocaduras ni pendientes ni enrasado con la calzada; las obras consistían en efectuar un rebaje en la acera, la mayoría de las veces sin pavimento táctil de ningún tipo. Últimamente, exceptuando la aportación de pavimento táctil direccional, se está procediendo a realizar estos vados conforme al *Real Decreto 217/2001*, ya desfasado en este aspecto, pues su formación debe realizarse según las prescripciones técnicas de la *Orden VIV 561/2010*. (Un informe solicitado a la Junta de Castilla y León, a petición del que suscribe, aclara esta afirmación).

Tampoco en esta urbanización del Sector Cívico se han tenido en cuenta las prescripciones técnicas que manda la *Orden VIV 561/2010*: se han realizado los vados siguiendo, en la mayoría de las ocasiones, las directrices del *R.D. 217/2001*, dejando pendientes superiores al 10% y no enrasando completamente el encuentro con la calzada.

Artículo 23 del *R.D.217/2001*:

- « a) Se señalarán con pavimento táctil en toda su superficie.
- b) Partirá del vado una franja señalizadora entre 0,90 y 1,20 metros de ancha con el mismo material, situada en el eje del vado y se prolongará hasta la línea de edificación más próxima ...».

Artículo 46, punto 3 de la Orden *VIV 561/2010*:

«Los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular situados a distinto nivel se señalarán de la siguiente forma:

- a) Se dispondrá una franja de pavimento táctil indicador direccional de una anchura de 0,80 m entre la línea de la fachada o elemento direccional que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo y el comienzo del Vado peatonal. Dicha franja se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera y estará alineada con la correspondiente franja señalizadora ubicada al lado opuesto de la calzada.
- b) Para advertir sobre la proximidad de la calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular, se colocará sobre el vado una franja de 0,60 m de fondo de pavimento táctil indicador de botones a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada».

2.º Plazas de aparcamiento reservadas para personas con movilidad reducida

Son correctas las dimensiones que se han dado a estas plazas de aparcamiento, incluso tienen todas una zona de acercamiento, común para cada dos plazas; también están provistas de la señalización vertical obligatoria, pero falta completar la pintura el Símbolo Internacional de Accesibilidad existente en el suelo, pues carece del fondo azul reglamentario.

Artículo 43, punto 2 de la *Orden VIV 561/2010*:

«El diseño, estilo, forma y proporción del Símbolo Internacional de Accesibilidad se corresponderá con lo indicado por la Norma Internacional ISO 7000, que regula una figura en color blanco sobre fondo azul Pantone Reflex Blue».

3.º Parques y jardines.

Se ha comprobado la existencia de varias áreas de descanso ajardinadas que contienen grava suelta en el suelo, incluso llega hasta la acera colindante con el correspondiente peligro de resbalamiento.

Artículo 7, punto 2 de la *Orden VIV 561/2010*:

«En estos itinerarios peatonales accesibles se admitirá la utilización de tierras apisonadas con una compactación superior al 90 del proctor modificado, que permitan el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin ocasionar hundimientos ni estancamientos de aguas. Queda prohibida la utilización de tierras sueltas, grava o arena».

También hemos podido verificar la inexistencia de un bordillo separador entre las aceras y los jardines y otros espacios públicos, cuya ausencia puede ocasionar accidentes a personas con discapacidad visual.

Artículo 19, punto 5 del *R.D. 217/2001*:

«Si la acera lindara con un jardín o espacio público, dispondrá en ese linde de un bordillo entre 0,10 y 0,15 metros elevado sobre la misma. Si además separa un espacio con fuerte pendiente, deberá establecerse un elemento protector, con una altura mínima de 1,00 metros, que incluso podrá ser vegetación densa».

Aranda de Duero, 7 de septiembre de 2015

- Vado peatonal en cruce con Simón de Colonia: Realizado también en la urbanización anterior, la pendiente ocupa todo el itinerario peatonal. Imagen 310095.

- Bolardos en Simón de Colonia, no reglamentarios, que impiden el paso de vehículos, pero obstaculizan y reducen el paso de peatones. Imagen 310096.

- Simón de Colonia: Vista general del itinerario peatonal, donde se aprecia la insuficiencia de paso, pendientes que alteran el itinerario peatonal y elemento urbano adosado a fachada (papelera). Imagen 310097.

- Ruperta Baraya: Vado peatonal y vehicular al mismo tiempo que está alterando las pendientes longitudinales. El de la margen derecha sirve de paso a aparcamiento, y como podemos visualizar la dirección por esta orilla se hace imposible por la existencia de vehículos; la pendiente del opuesto ocupa parte del itinerario peatonal, alterando las pendientes y sin pavimento táctil direccional, que da a un descampado sin limitación con bordillo. Imágenes 310098, 310099 y 310100
- Otro vado vehicular en el lado opuesto de Ruperta Baraya que ocupa todo en paso peatonal y altera pendientes. Imágenes 310101 y 310102.
- Vista del que debía ser paso peatonal, enfrente de la iglesia de Santo Domingo, ocupado totalmente por vehículos. Imágenes 310103 y 310104.

CONCLUSIÓN

Como actuaciones más urgentes se proponen las siguientes:

- Actualizar a la normativa vigente la escalera y rampa de bajada al Mediquín.
- Suprimir bordillos en los pasos de la calle Santo Domingo y San Juan de Dios y realizar el vado conforme a la Orden VIV 561/2010.
- Suprimir los desniveles de la zona de Ruperta de Baraya al lado de la parafarmacia.
- Adecentar aparcamientos de vehículos en Ruperta Baraya dejando paso para peatones.
- Las rampas y escaleras en la calle Valladolid, tanto en el frente como en el parque ofrecen mucho peligro, Habría que adaptarlas y cumplir la normativa de la VIV 561/2010.
- En cuanto a la urbanización del Centro Cívico, realizada hace cinco años, y no reclamadas las deficiencias con la debida fuerza por parte del Ayuntamiento, es difícil que se pueda realizar las reformas necesarias si no es con cargo a las arcas municipales. Como medidas urgentes sería la de disponer en las zonas en que la acera no está urbanizada (calles, parques y jardines) de un bordillo protector, que además de servir de guía a personas con discapacidad visual, hiciera la función de contención de grava y arena

que sale de estos parques y jardines, y que puede ser causa de resbalamiento de los peatones.

Santo Domingo y adyacentes, Rosales, calles

Santo Domingo

- Vado peatonal en cruce con la calle Santo Domingo: La existencia de un bordillo te obliga forzosamente a dirigirte por Santo Domingo hasta la calle Valdolé. Imagen 310105.
- En este tramo de Santo Domingo el itinerario peatonal es correcto. Imagen 310106.
- Vado peatonal en cruce con la calle Valdolé: Bordillos en las dos aceras nos impide continuar. En silla de ruedas hay que cruzar por vados vehiculares para acceder al otro lado. Imagen 310107.
- Después de Valdolé, la calle de Santo Domingo ya no ofrece el mismo pavimento que al comienzo: Faltan baldosas, el pavimento presenta irregularidades y existen entradas de vehículos que ocupan el paso peatonal. Imagen 310108.
- Fin de paso por la acera: Hasta este vado vehicular hemos podido llegar, de mala manera, por la calle de Santo Domingo; si queremos proseguir hay que hacerlo por la calzada. Imágenes 310109 y 310115
- Cruce a Simón de Colonia: Bordillo, vados vehiculares con pendientes muy pronunciadas, y aparcamiento hacen imposible acceder a esta calle. Imágenes 310110 y 310111.
- Vado peatonal en cruce de Simón de Colonia: Si se pretende ir por la calzada hasta llegar a un vado peatonal desde donde acceder a la acera, este vado peatonal lo va a impedir totalmente. Imágenes 310112 y 310113.
- Cruce peatonal que sale de callejón de Simón de Colonia: Con bordillos. Imagen 310114.
- Vados vehiculares insalvables en silla de ruedas: Es preferible seguir por la calzada. Imágenes 319116 y 310117.
- Cruce peatonal en calle D. Julián y D. Romero: Bordillos. Es una aventura intentar acceder por la acera. Imágenes 310118, 310119 y 310120.

- Pavimento de las aceras: No es solo un hecho puntual la desolación que produce ver el estado en que se encuentra el pavimento en esta foto, lo difícil es encontrar pavimento en buen estado. Imagen 310021.
 - Entrada al Centro Conde de Aranda: Cantos vivos, resaltes y bordillos en el pavimento. Se hace difícil la entrada y llegada a este centro. Imagen 310122.
 - Cruce peatonal en calle E Cid: Bordillos. Imagen 310123.
 - Cruce margen izquierdo a calle El Cid desde Conde de Aranda: Bordillos, alcorques, señales...Imagen 310124.
 - Cruce margen derecho a calle el Cid desde Conde de Aranda. Bordillos, alcorque, alcantarillas. Imagen 310125.
 - Depósitos de basura demasiado accesibles: Invaden parte de itinerario peatonal. Es necesario contactar con la empresa que realiza la recogida de residuos para que no se produzcan estos hechos. Imagen 310126.
 - Cruce peatonal en Sandoval y Rojas: Bordillos difíciles de superar, incluso para personas en buen estado físico. Imágenes 310127,31028, 310129 y 310130.
 - Vados vehiculares: Alguno de los vados vehiculares existentes que hacen imposible el tránsito de peatones. Imágenes 310131 y 310132.
- Aparcamiento reservado sin señal vertical y sin acceso directo a la acera. Imagen 310133.
- Vado peatonal en cruce calle Rosales: La pendiente ocupa todo el itinerario peatonal, está sin enrasar y con cantos vivos en el encuentro con la calzada. Imagen 310134.

CONCLUSIÓN.

Cualquier persona que pase por esta calle llegaría a la misma conclusión: es necesario reurbanizar toda la calle y adyacentes. No hay nada que se salve.

