

Solución de intersecciones totalmente accesibles.

En los últimos años, se ha consolidado la construcción de pasos peatonales mediante la elevación del pavimento de la calzada. En este artículo se pretende explicar el objetivo fundamental del paso peatonal, ya que en numerosas ocasiones se diseñan con escasa o nula coherencia y se describen las actuaciones llevadas a cabo en la calle Albacete (Almansa).
Cristóbal Rafael Román Bustos. Ingeniero Técnico de Obras Públicas.

Desde la aparición del vehículo a motor en las ciudades, el diseño urbano ha sido pensado para mejorar y facilitar su circulación. Calzadas, aparcamientos e infraestructuras especiales ocupan ingentes cantidades de suelo, representando un porcentaje significativo.

En lo referente a los pasos de peatones, es costumbre que el vehículo discurra al mismo nivel, obligando al peatón a cambiar de cota para salvar el bordillo y cruzar la calle.

Todavía podemos encontrar numerosos pasos peatonales sin rebajes en las aceras, por lo que el obstáculo se convierte en infranqueable para algunas personas. En este sentido, cabe recordar que los rebajes no tienen como único usuario la persona con silla de ruedas, sino que a éstas hay que sumar las personas con movilidad reducida, las personas mayores y los carros de bebés. Por tanto, hablamos de un número considerable de ciudadanos a los que les estamos dificultando su autonomía.

Con el uso del badén en la calzada, se busca facilitar el tránsito peatonal en la ciudad. No se trata de reconvertir todos los pasos en elevados, sino de establecer itinerarios peatonales, con este tipo de solución, y zonas donde se mantengan los pasos actuales con ace-

ras rebajadas. Un estudio de movilidad global es aconsejable antes de actuar.

El paso peatonal con calzada elevada hay que ejecutarlo correctamente y, por tanto, la persona que hace uso de él no debe encontrar escalones o situaciones insalvables. Es frecuente ver badenes que no finalizan en la parte superior del bordillo, diseñados para dejar pasar las aguas de lluvia, pero que generan nuevas interferencias a los viandantes. Para solucionar el drenaje superficial hay alternativas más ingeniosas, una de las cuales se detalla a continuación.

Estado actual de la calle Albacete:

La calle Albacete de Almansa ofrece numerosos y diversos comercios de barrio. Asimismo, existe un colegio público en las proximidades, que junto a la densidad de población en la zona, provocan una elevada movilidad peatonal. Por tanto, es muy superior el número de personas andando frente a las que eligen el coche.

La anchura media entre fachadas es de 12,5 metros, con la siguiente división antes de la actuación: aceras de 1,5 metros, aparcamientos no regulados junto a los bordillos, y calzada de doble sentido de circulación.

A causa del deterioro de las calzadas y aceras, y a la vez cumplir con la legislación autonómica en materia de accesibilidad, por parte del Ayuntamiento de Almansa se licita la redacción del Proyecto y la Dirección Facultativa de las obras de urbanización, en forma de concurso de ideas.

Distribución de espacios:

La empresa adjudicataria propuso dar un único sentido de circulación, con el fin de mantener los aparcamientos en ambos lados. De esta forma, se consiguen aceras de 2 metros de ancho medio, con aparcamientos de 2,2 metros y calzada de 4 metros.

Se consideró que representaba la mejor forma de conjugar movimientos peatonales y motorizados, dando con ello suficiente anchura a cada uno de los usos.

Elevación de la calzada en las intersecciones:

Para convertir la calle en itinerario peatonal principal del casco urbano, se optó por elevar la calzada a la altura de las aceras. Se introduce una novedad, debido a que se levanta toda la superficie del cruce de la calle Albacete con sus ortogonales.

Aproximadamente cinco metros antes de la intersección, se lleva a

ACCESIBILIDAD

cabo la elevación de la calzada en los cuatro accesos al cruce, mediante rampa construida para los vehículos del 10%, y con ello se salva la altura del bordillo con suavidad.

La superficie más alta se resolvió con pavimento de adoquín, asentado sobre lecho de gravín y solera

de hormigón. En este sentido, la disposición de los adoquines ha favorecido crear las franjas de la señalización horizontal con adoquín blanco, proyectando el área restante de color gris oscuro.

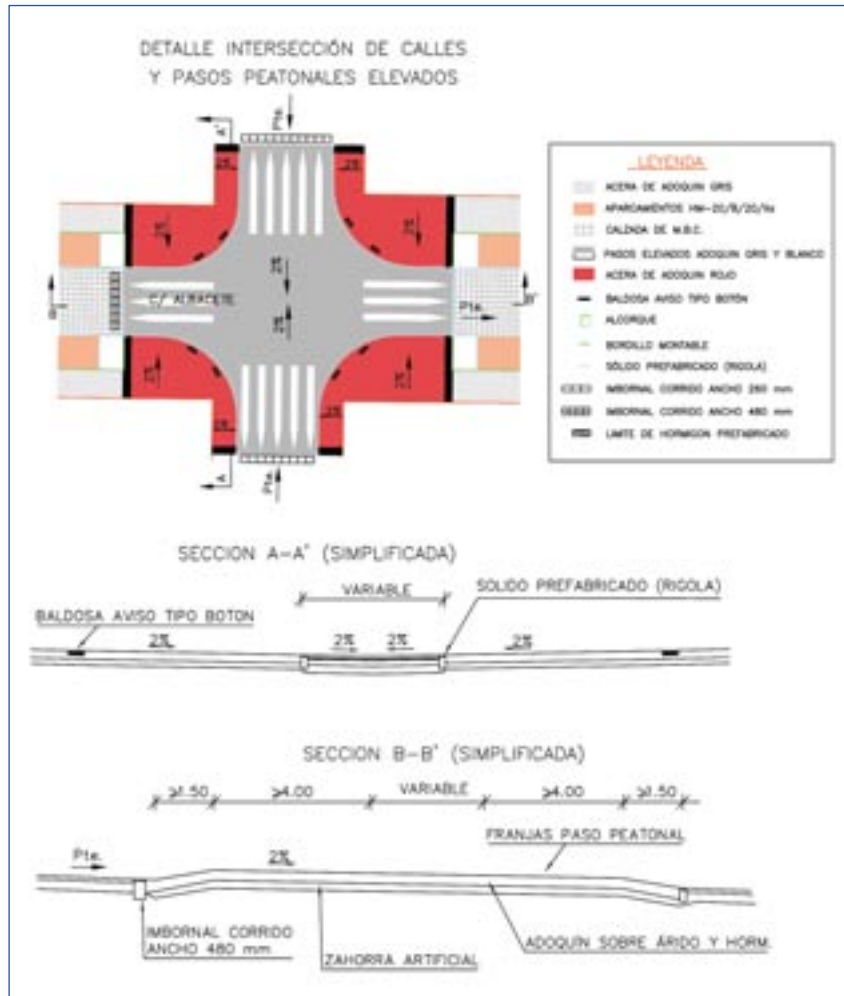
Con esta solución, todos los movimientos de las personas que van

andando mejoran significativamente, gracias a la eliminación de los cambios de nivel y a la señalización horizontal y vertical.

En las esquinas, los pavimentos de las aceras son de adoquín rojo para diferenciarlo de la calzada, con franjas de aviso para personas con deficiencia visual.

El drenaje superficial se ha resuelto con la incorporación de sistema de recogida separativo. En la calzada, al comienzo de las rampas de las intersecciones, se han dispuesto imbornales corridos, apoyados por imbornales unitarios en el resto de la urbanización.

Por último, se ha completado la esquina con la presencia de limitadores de espacios para obstaculizar el aparcamiento incontrolado, localizados fuera de los trayectos de las personas. ■



| DATOS TÉCNICOS | |
|--|--|
| Promotor: | Ayuntamiento de Almansa (Albacete). |
| Redacción del Proyecto y Dirección Facultativa: | Ramón J. Matarredona Nebot (I.C.C.P.) y Cristóbal R. Román Bustos (I.T.O.P.). Civil Mateng, S.L. (Valencia). |
| Empresa Constructora: | Saico, S.A. Intagua de Construcciones y Servicios. |

