



DOCUMENTO II. – MEMORIA. JUSTIFICATIVA.

ANEXO I.- ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD.

DOCUMENTO DE CONCERTACIÓN
Escalona (Toledo)

AUTOR DEL ENCARGO:
AYUNTAMIENTO DE ESCALONA

Septiembre de 2013

INDICE GENERAL

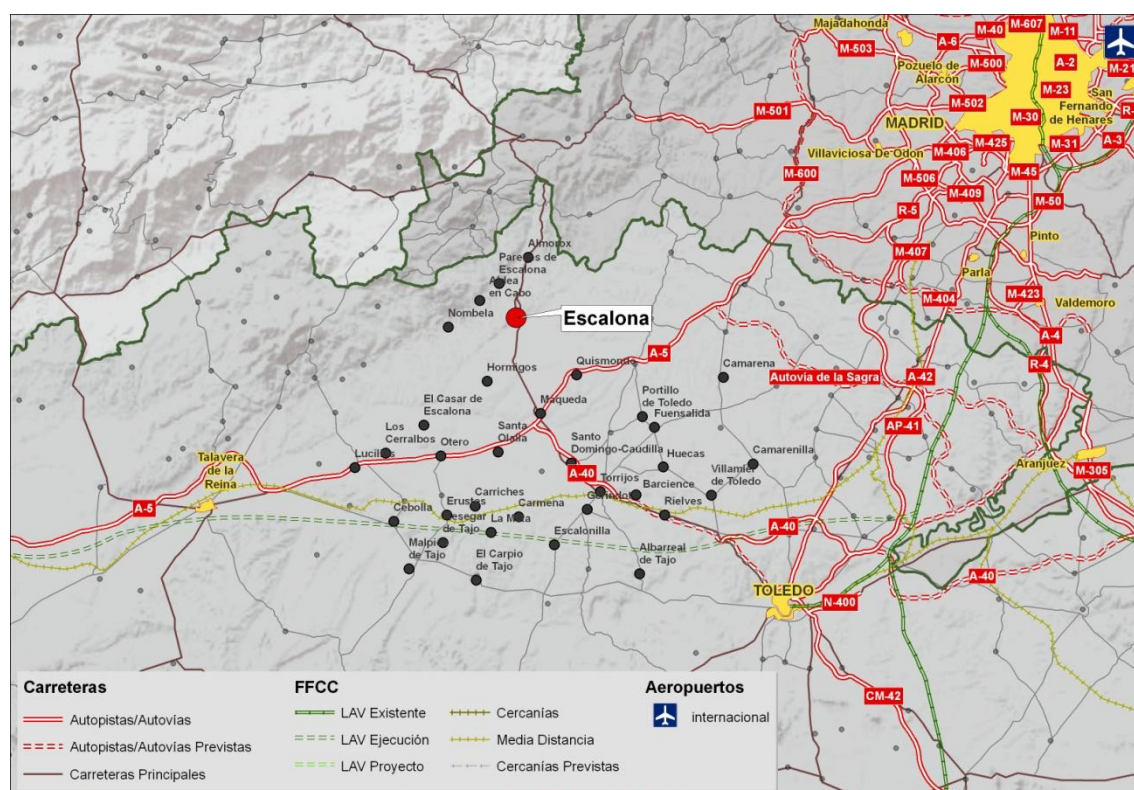
1. Descripción de la accesibilidad, movilidad y transporte del municipio de Escalona.	3
1.1. Contexto territorial y comarcal.	3
1.2. Los núcleos, el acceso a las actividades y reconocimiento viario existente.	11
1.3. Caminos rurales y acceso a las actividades económicas relacionadas con el sector primario.	15
2. Cuantificación de la movilidad en el municipio de Escalona.	16
2.1. Relación entre lugar de residencia y trabajo (RT).	16
2.2. Tiempo empleado en ir al trabajo (TT)	17
2.3. Transporte empleado en ir al trabajo (T).....	18
2.3.1. Vehículo privado.....	19
2.3.2. Transporte público.	21
2.3.3. Movilidad no motorizada.	23
3. Accesibilidad para personas con movilidad reducida a las actividades y al espacio público.	25
Anexo.....	27

1. Descripción de la accesibilidad, movilidad y transporte del municipio de Escalona.

1.1. Contexto territorial y comarcal.

Tal y como se ha descrito en el estudio del territorio del presente documento, Escalona es un municipio de la provincia de Toledo (Castilla La Mancha, España); el municipio se encuentra situado al margen derecho del río Alberche. Forma parte de la comarca de la Torrijos constituida por los municipios de Torrijos, Fuensalida, La Puebla de Montalbán, Méntrida, Cebolla, Camarena, Escalona del, Alberche, Santa Olalla, Santa Cruz de Retamar, Novés, Almorox, Gerindote, Portillo de Toledo, El Casar de Escalona, El Carpio de Tajo, Malpica de Tajo, La Torre de Esteban Hambrán, Quismondo, Escalonilla, Burujón, Santo Domingo-Caudilla, Nombela, La Mata, Villamiel de Toledo, Carmena, Hormigos, Arcicóllar, Rielves, Alcabón, Albarreal de Tajo, Lucillos, Camarenilla, Huecas, Barcience, Montearagón, Maqueda, Domingo Pérez, Los Cerralbos, Otero, Carriches, Erustes, Mesegar de Tajo, Aldea en Cabo, Paredes de Escalona, Illán de Vacas, Hermandad de Torrijos de Suso, Santiurde de Reinosa, Pesquera, San Miguel de Aguayo, Torrijos de Yuso, Reinosa, Las Rozas de Valdearroyo, Valdeolea y Valdeprado del Río.

Linda con los términos municipales de Aldea en Cabo, Paredes de Escalona y Almorox al norte, Santa Cruz del Retamar al este, Quismondo y Maqueda al sur, y Hormigos y Nombela al oeste.



Comarca de la Torrijos. Elaboración: propia.

Todos los municipios de la comarca de la Torrijos se encuentran a distancias menores de 50 minutos en coche de Escalona. Se ubica entre Madrid a 1 h 11 min, Toledo a 1 h 3 min y Talavera de la Reina a 0 h 50 min.

This map illustrates the road network and isochrones in the Madrid region. The isochrones are represented by concentric, shaded areas centered on Madrid, indicating travel time intervals: 0-30 minutes (darkest), 30-40 minutes, 40-50 minutes, 50-60 minutes, and over 60 minutes (lightest). The road network is shown with various line styles and colors: red for major roads (A, M, CM), green for secondary roads (N), and yellow for tertiary roads (B). Key locations labeled include Madrid, Toledo, Escalona, and various towns in the surrounding area. A legend in the bottom left corner defines the isochrone shading.

Isocronas

- 0 - 30'
- 30 - 40'
- 40 - 50'
- 50 - 60'
- > 60'

The map displays the Madrid region with a network of roads and rivers. The Escalona area is highlighted in red, and a red arrow points to it. The map includes labels for various towns and cities, such as Madrid, Alcorcón, Leganes, Getafe, and Escalona. The map also shows the location of the Escalona area relative to the city of Madrid and other surrounding towns.

Documento II.- Memoria Justificativa
Anexo I.- Estudio de tráfico y movilidad

Red viaria (Fuente: Mapa de tráfico 2008)

El trazado de la red infraestructural de conexión de la región cántabra se ve fuertemente condicionado por el relieve y la existencia de barreras topográficas.

La red viaria que conecta y estructura Escalona con el entrono lo conforma el modelo que se describe a continuación:

Autovías

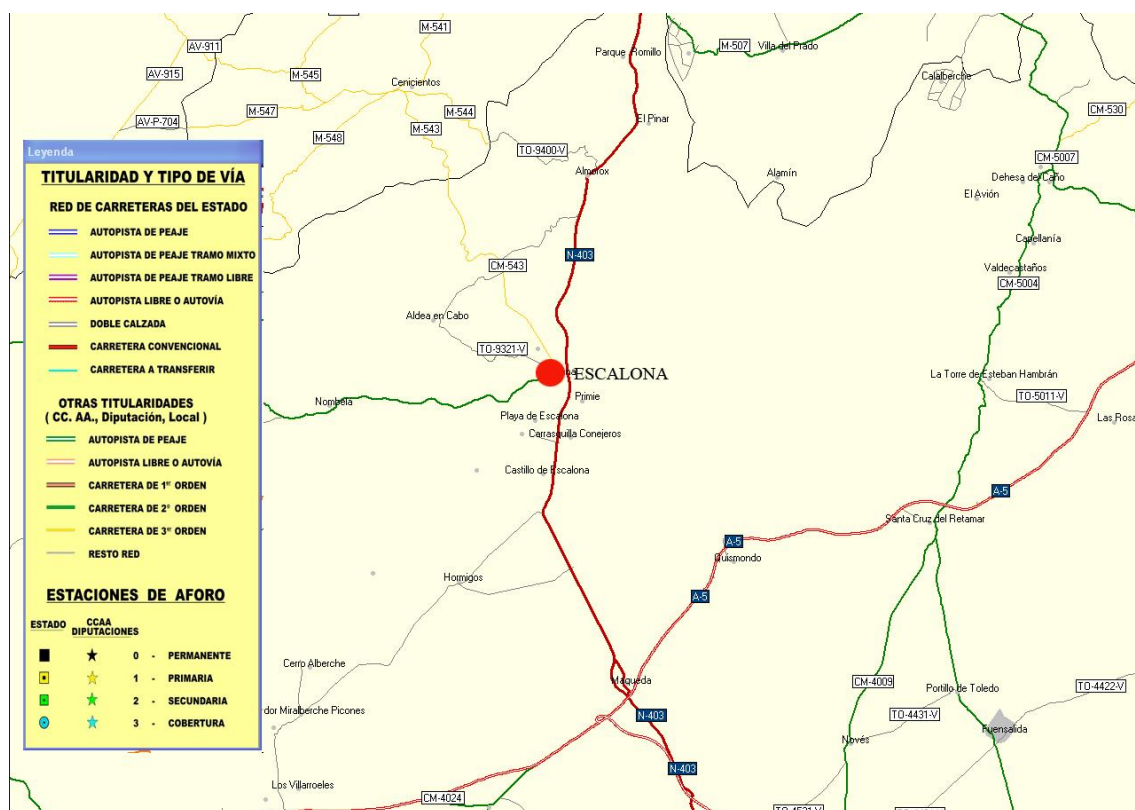
- A-5.

Autovía del Suroeste (también denominada A-5 / E-90 / Autovía de Extremadura), es una de las seis autovías radiales de España; pasa por tres comunidades autónomas, Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha (provincia de Toledo) y Extremadura (provincias de Cáceres y Badajoz). Forma parte de la ruta que Madrid - Lisboa.

Carretera convencional

- N-403.

Red de Carreteras del Estado parte de Toledo y concluye su trazado en Adanero (Ávila), donde enlaza con la A-6 y con la N-601.



Titularidad y tipo de vía. Fuente: Mapa del tráfico 2008. Ministerio de Fomento.

Carretera 2º orden

- CM-5005
Recorre el municipio en dirección oeste conectando con la N-403 con la CM-5001.

Carretera 3º orden

- CM-543
Recorre el municipio en dirección noroeste conectando con la N-403 con Paredes de Escalona.

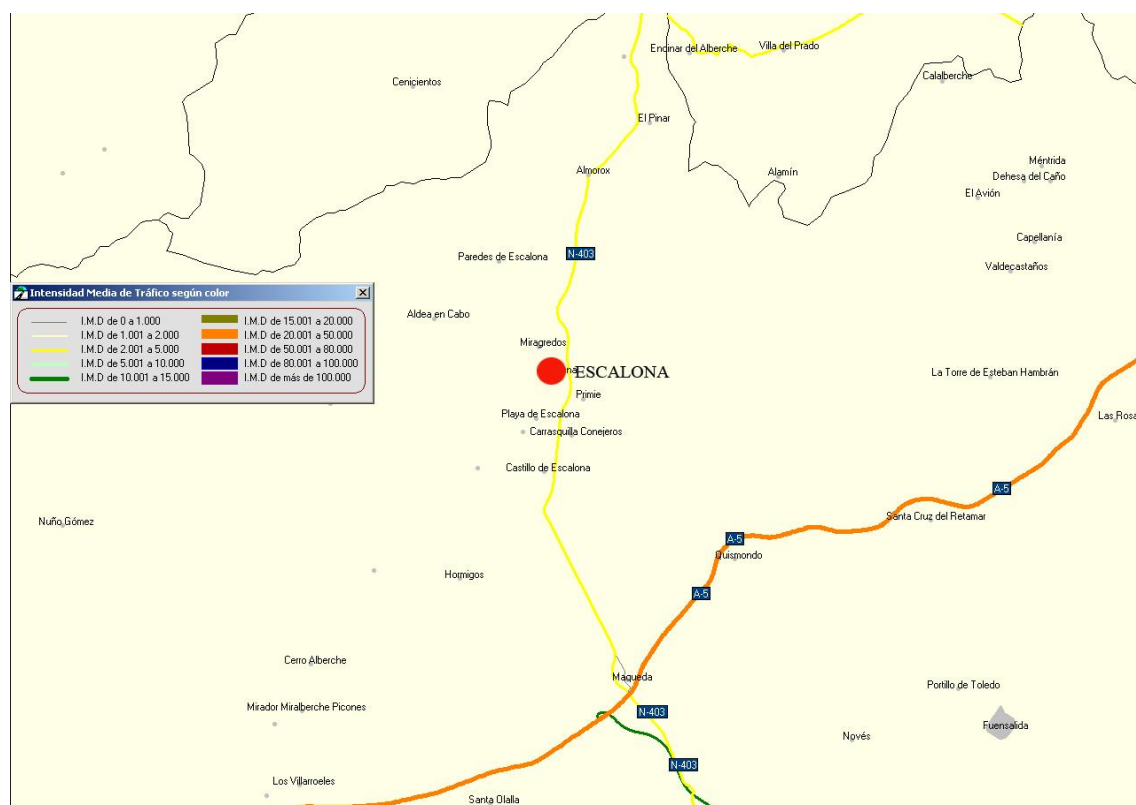
Carretera Local

- TO-9321-V
Recorre el municipio en dirección noroeste conectando con Aldea del Cabo.
- TO-1444-V
Recorre el municipio en dirección sur conectando con Hormigos.

Los indicadores para la movilidad de la red viaria se describen a continuación. Los datos son aportados por el Ministerio de Fomento, mapas del tráfico 2008.

Índice de tráfico (IMD)

A la altura del municipio de Escalona la intensidad de tráfico de la A-5 es media alta (20.001-50.000). La N-403 en su paso por Escalona la intensidad media de tráfico es baja (2.001 – 5.000).



Intensidad Media de tráfico. Fuente: Mapa del tráfico 2008. Ministerio de Fomento.

El tráfico estimado para estas vías se ha estudiado a partir de la capacidad de acogida prevista para el municipio de Escalona. Se estima el crecimiento para el horizonte temporal de desarrollo del POM a 8 años:

$$IMD_i = IMD_0 * (1+C)^i \text{ donde}$$

IMD_T : Intensidad media diaria en el año “i” (horizonte temporal de 8 años)

IMD_0 : Intensidad media diaria en el año “0”

C: Tasa de crecimiento anual. Se ha supuesto en un 3%.

Índice de vehículos pesados (IVP)

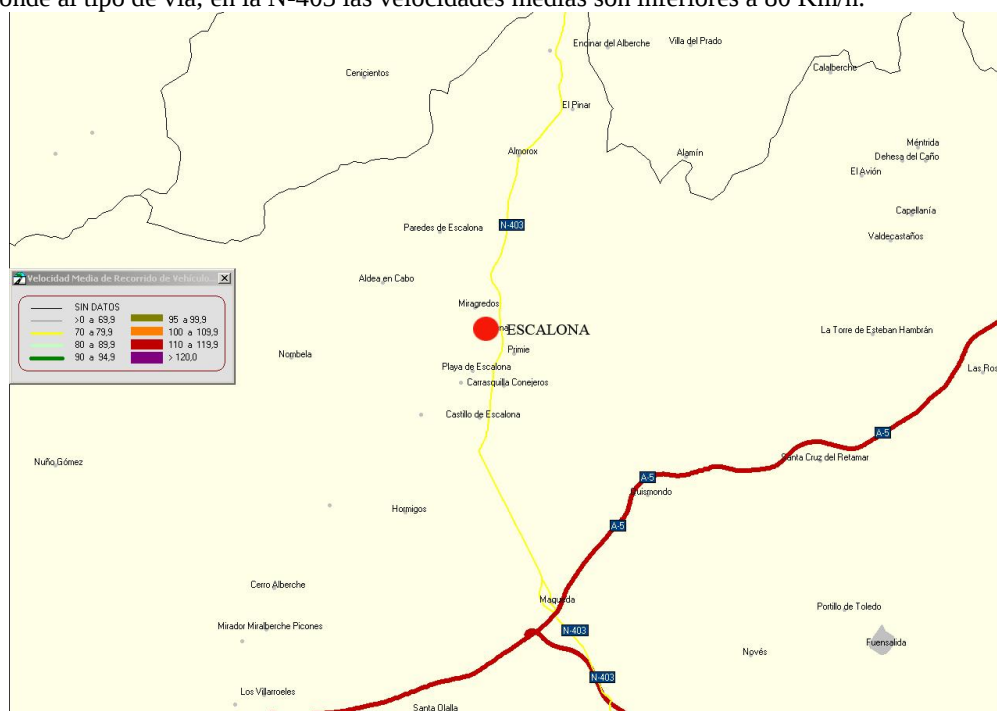
A la altura del municipio de Escalona la afluencia de pesados en la A-5 es alta (con valores entre 2.001 – 10.000). La N-403 en su paso por Escalona cuenta con afluencia media de pesados (201 - 800).



Vehículos pesados. Fuente: Mapa del tráfico 2008. Ministerio de Fomento.

Índice de velocidad (IV)

A la altura del municipio de Escalona la velocidades media en la A-5 está entre 110 - 120 Km/h tal como corresponde al tipo de vía; en la N-403 las velocidades medias son inferiores a 80 Km/h.



Velocidad media de recorrido. Fuente: Mapa del tráfico 2008. Ministerio de Fomento.

Red de grandes infraestructuras:

Red de ferrocarril

Línea de Alta Velocidad

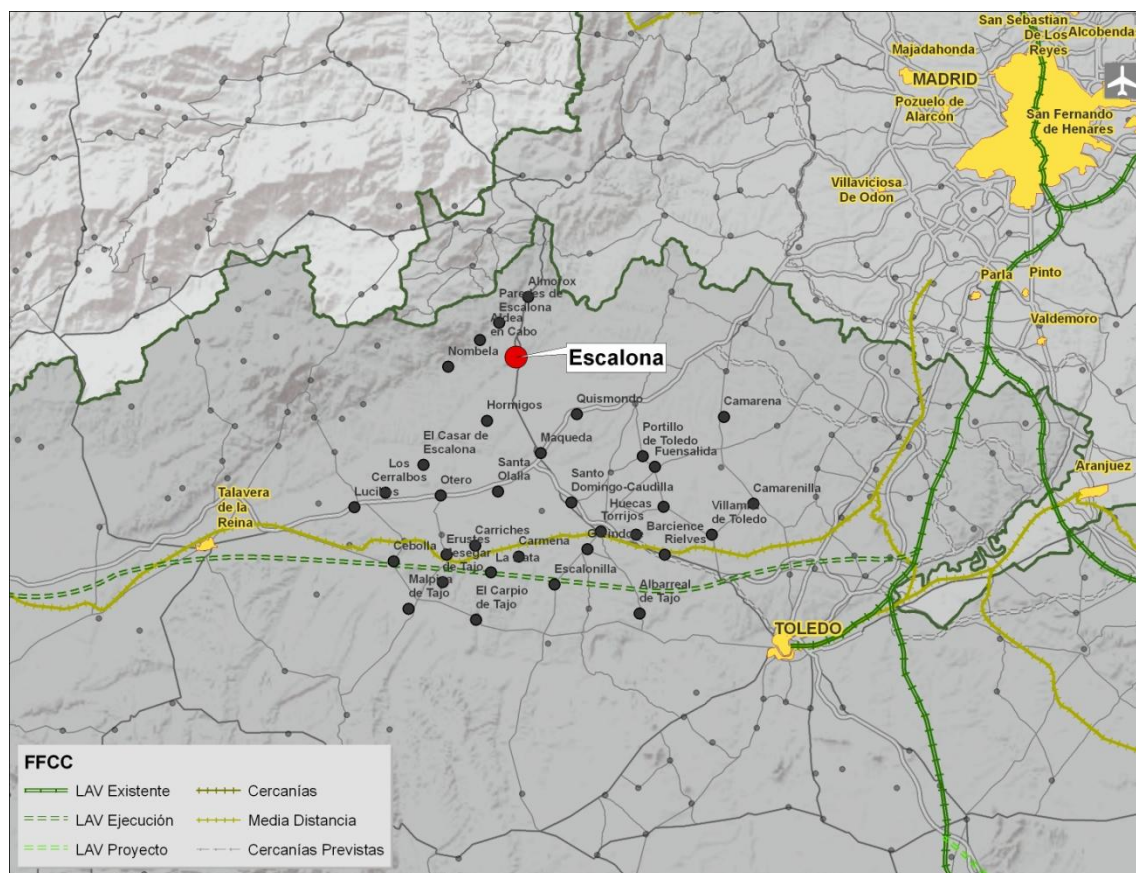
Escalona se comunica con la Alta Velocidad a través de las estaciones de:

- Toledo, a una distancia aproximada de 56,5Km y un tiempo estimado de 1h 3min.
- Madrid a una distancia aproximada de 91,8 Km y un tiempo estimado de 1h 8min.

Línea ferroviaria convencional

El municipio de Escalona no cuenta con transporte ferroviario. La línea Madrid-Lisboa es la más cercana con parada en Torrijos a una distancia aproximada de 16,5 y un tiempo estimado de 0h 28min.

(Rutas. Fuente: MOCI 2010)



Red de Ferrocarril. Elaboración: propia.

Red de aeropuertos

El sistema aeroportuario que con influencia en el municipio de Escalona está formado por:

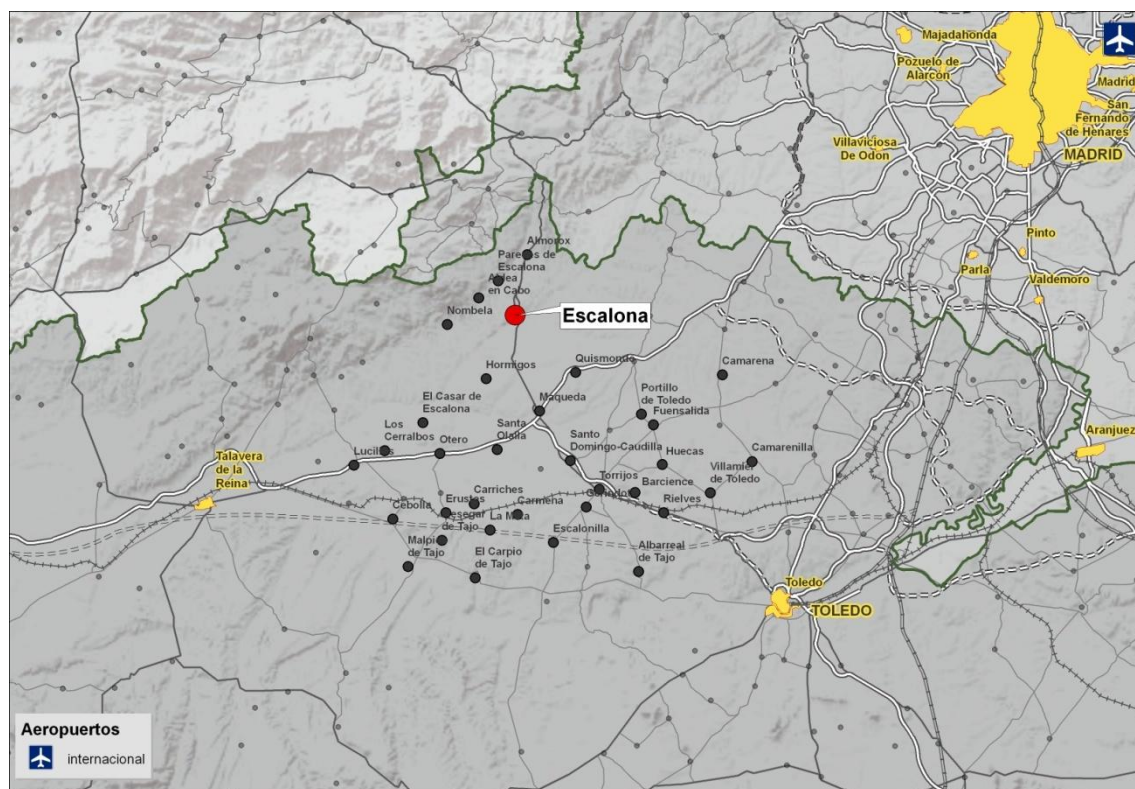
- Aeropuerto de Madrid-Barajas es un aeropuerto internacional situado en el municipio de Paracuellos de Jarama. Es el primer aeropuerto español por tráfico de pasajeros, carga aérea y operaciones, así como el cuarto de Europa por número de pasajeros y décimo del mundo.
- La ruta calculada marca una distancia aproximada de 106 km, 1h 14 minutos de Escalona.

(Rutas. Fuente: MOCI 2010)

En 2009, los aeropuertos gestionaron:

Aeropuertos	PASAJEROS		OPERACIONES		CARGA	
	Total	% Inc 2009 s/2008	Total	% Inc 2009 s/2008	Total	% Inc 2009 s/2008
MADRID-BARAJAS	48.270.581	-5,1%	435.179	-7,4%	302.799.588	-8,0%

Aeropuerto. Fuente: AENA.



Red de Aeropuertos / Puertos. Elaboración: Propia.

1.2. Los núcleos, el acceso a las actividades y reconocimiento viario existente.

El municipio de Escalona ha crecido como un conjunto de urbanizaciones dispersas. Lo forman el núcleo de Escalona y las urbanizaciones residenciales entorno a la ribera del Alberche: Urbanización Villarta de Escalona, Urbanización Vega de Escalona, Urbanización Castillos de Escalona, Urbanización Prime, Urbanización Riberas del Alberche y la Urbanización Almorjuelo.



Infraestructuras. Elaboración: propia.

La infraestructura viaria estructurante y de accesos.

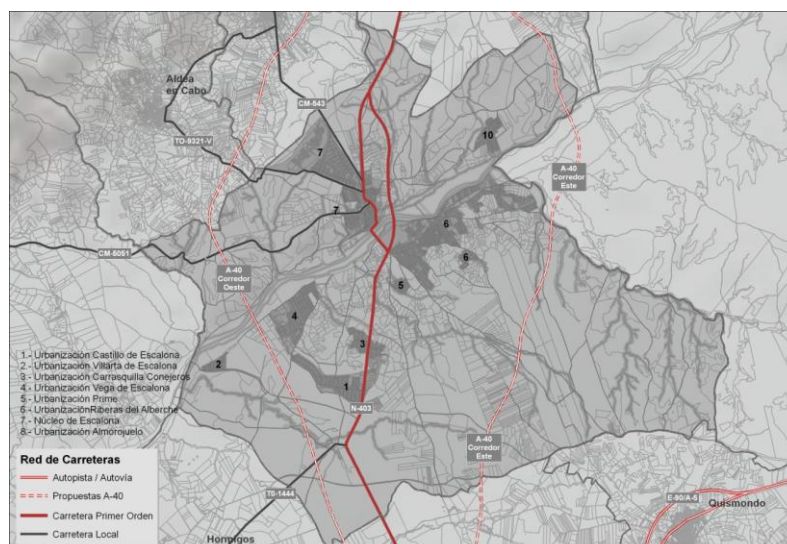
Tal y como vimos anteriormente, el conjunto de carreteras que estructuran el municipio de Escalona es la red de carreteras autonómicas formadas por:

- N-403. Carretera convencional de la red de Carreteras del Estado parte de Toledo y concluye su trazado en Adanero (Ávila), donde enlaza con la A-6 y con la N-601.
- CM-5005. Carretera de 2º orden que recorre el municipio en dirección oeste conectando con la N-403 con la CM-5001.
- CM-543. Carretera 3º orden, recorre el municipio en dirección noroeste conectando con la N-403 con Paredes de Escalona.
- TO-9321-V. Carretera Local, recorre el municipio en dirección noroeste conectando con Aldea del Cabo.
- TO-1444-V. Carretera Local, recorre el municipio en dirección sur conectando con Hormigos.

Las propuestas de trazados de la A-40

La A-40 es una autovía en construcción prevista que comience su recorrido en la Autovía A-6, a la altura de Adanero, y finalice en Teruel, comunicando así de forma directa el sur de Castilla y León, Castilla-La Mancha y Aragón sin tener que pasar por Madrid.

El municipio de Escalona se ve afectado por su trazado; se plantean distintas propuestas tal y como se muestra en el gráfico a continuación bajo los nombres de corredor centro (sobre el trazado existente de la A-403), corredor este y corredor oeste.

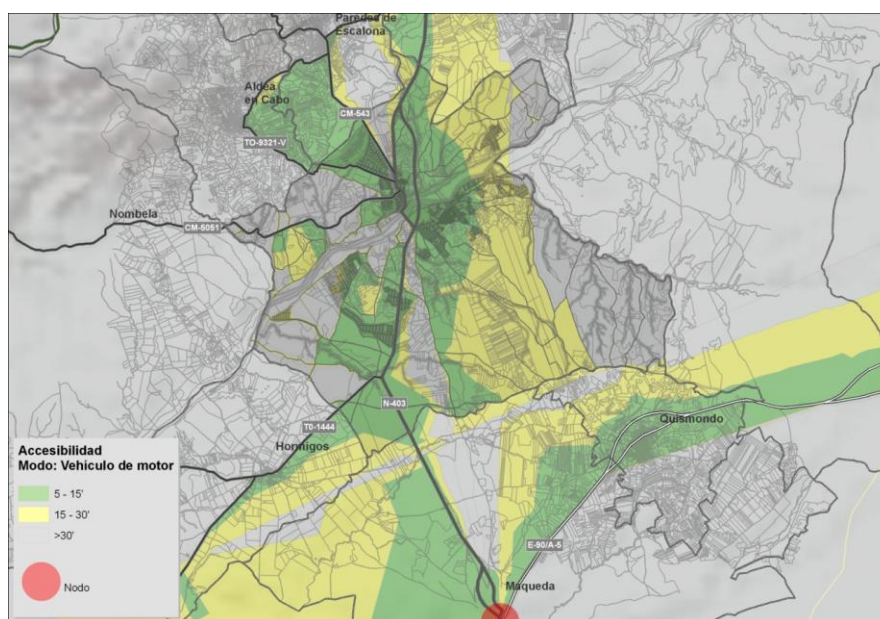


A-40. Fuente: Ministerio de Fomento. Elaboración: propia.

Nodos de acceso y la accesibilidad.

El principal acceso al municipio se encuentra en la A-5 en el PK 74-Nodo 1 en el término municipal de Maqueda.

Bajo la hipótesis de desplazamiento en vehículo privado sin la existencia de ningún tipo de barrera o impedimento en la red y velocidades pensadas desde la seguridad vial, la accesibilidad con a los distintos núcleos de Escalona desde los accesos existentes es de tiempos entre 5 - 30 minutos.



Accesibilidad existente. Elaboración: propia.

Nodo 1

El principal acceso al municipio se encuentra en la A-5 en el PK 74-Nodo 1 en el término municipal de Maqueda.



Nodo 1. Fuente: VisorIGN.

Calidad de la urbanización: La calidad de la urbanización es buena.

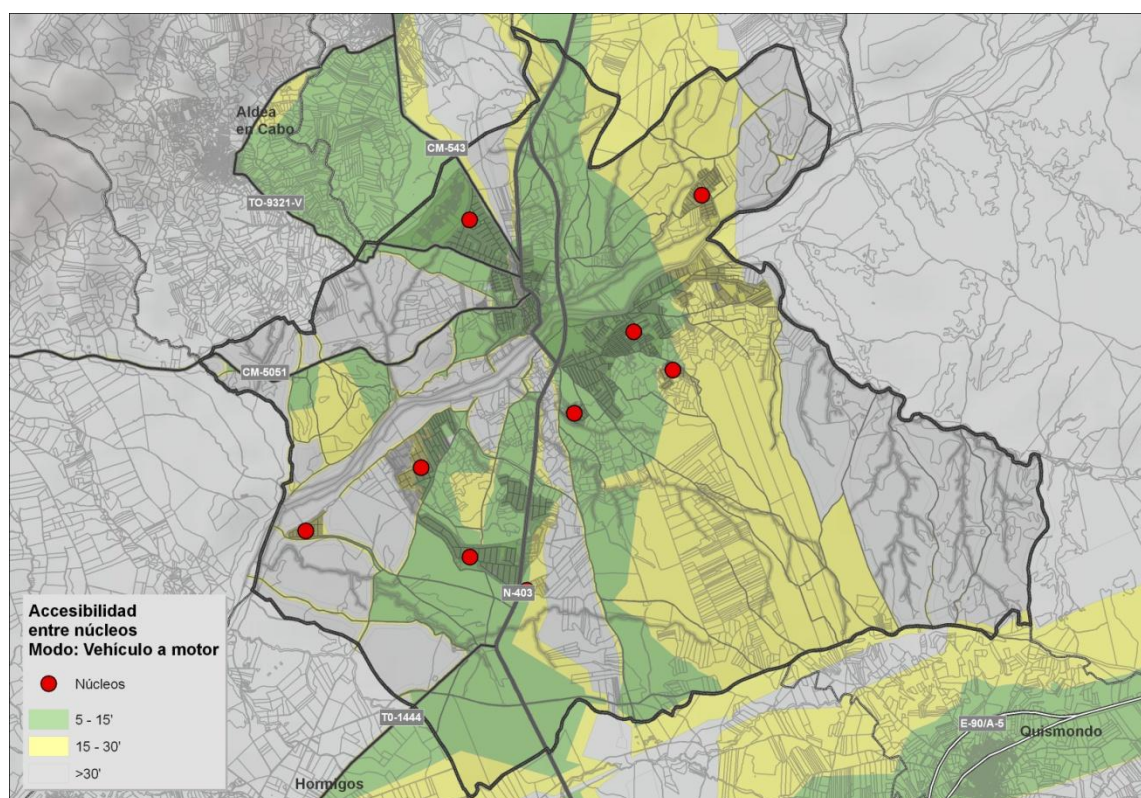
Cumplimiento de Normativa de accesibilidad: La accesibilidad es exclusivamente para vehículo rodado en ningún caso peatonal por las características de las vías a las que da acceso.

La red entre núcleos.

Conectividad en vehículos a motor:

El parámetro más importante que define la red entre núcleos es la accesibilidad y conectividad entre los mismos. La conectividad es en vehículo a motor fundamentalmente.

La red viaria de Escalona define la estructura general del mismo adaptada tanto al contexto donde se encuentra como al uso al que da servicio. La propuesta se apoya en la red existente y descrita, colmatando lo existente sin perder la esencia de la estructura que lo caracteriza.

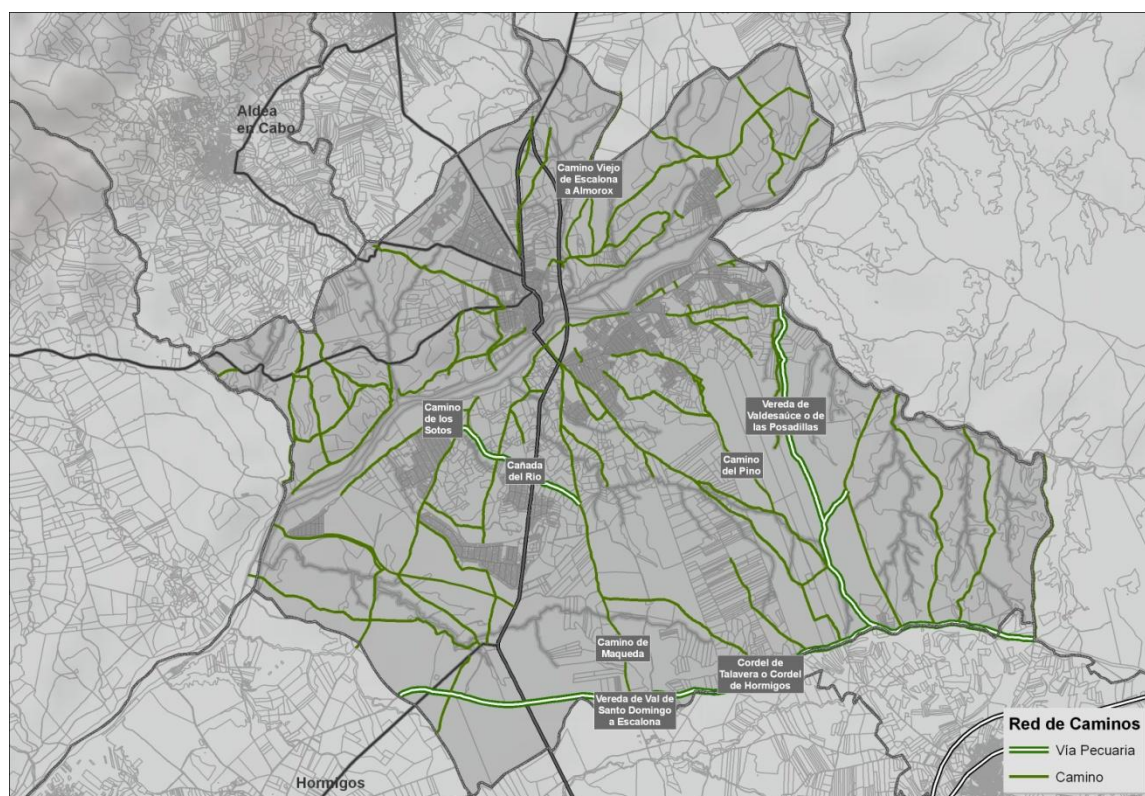


Accesibilidad de la red entre núcleos en vehículo privado. Elaboración: propia.

1.3. Caminos rurales y acceso a las actividades económicas relacionadas con el sector primario.

Multitud de caminos y postas recorren gran parte del territorio y que facilitan la comunicación de intrazonas entre los núcleos y las distintas explotaciones primarias.

La relevancia de los caminos rurales es cualitativa y determinante al dotar al termino municipal de Escalona de una extensa red de itinerarios aptos para el tráfico rodado que garantiza una alta permeabilidad y accesibilidad del todo el territorio, considerando el transporte privado, sea o no motorizado.



Red de Caminos. Elaboración: Propia.

La estructura de caminos está integrada en el desarrollo y actividad de Escalona. Cuenta con:

- Trazado del Camino de Santiago (camino de Sureste y camino de Levante).
- Paseo Peatonal por el río Alberche.
- Ruta turística de los Castillos de Toledo a lo largo del trazado de la N-403.

2. Cuantificación de la movilidad en el municipio de Escalona.

La disposición espacial de las actividades es uno de los principales determinantes de la movilidad. La movilidad bien obligada (estudios / trabajos) bien no obligada (ocio / recreo) muestra la vida del municipio de Escalona.

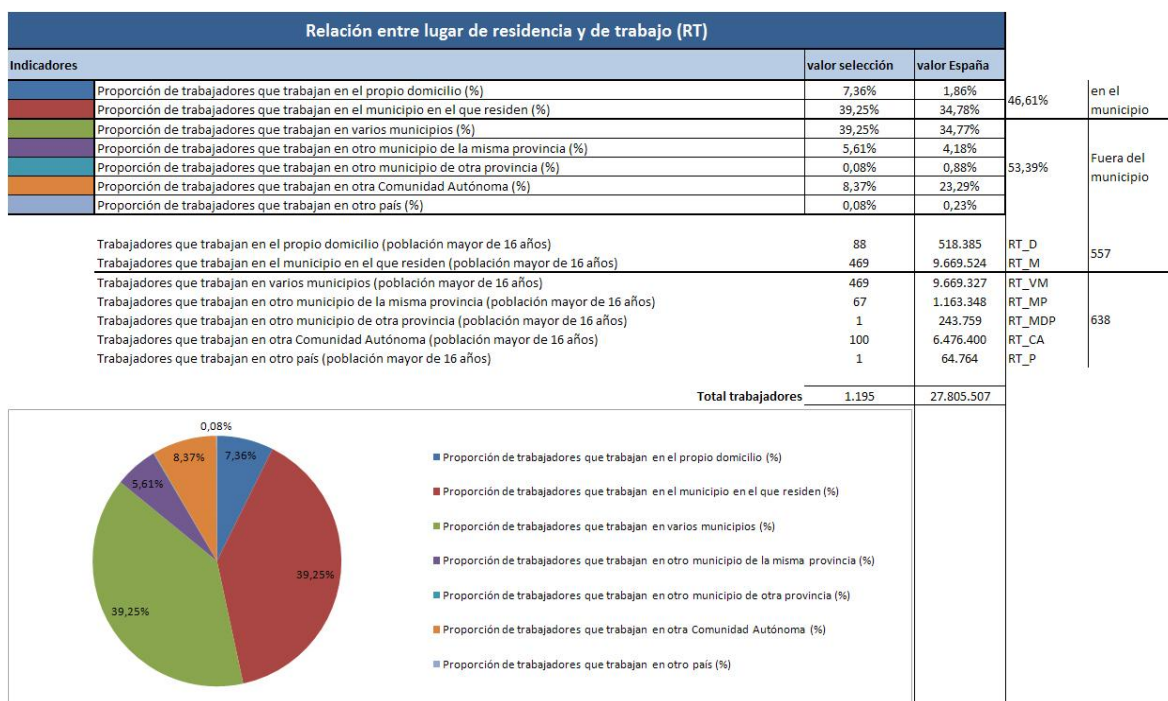
Los datos que se aportan para la movilidad de Escalona son los publicados por el Instituto Nacional de Estadística.

2.1. Relación entre lugar de residencia y trabajo (RT).

La relación residencia trabajo muestra la capacidad que tiene el municipio de generar actividad; se manifiesta en la capacidad de atracción de desplazamientos y de retención de los mismos en el conjunto urbano.

Los datos resumen del muestreo son:

- Proporción de trabajadores en el municipio: 46,61%
- Proporción de trabajadores que lo hacen fuera del municipio: 53,39%.



2.2. Tiempo empleado en ir al trabajo (TT)

La proximidad del lugar de trabajo, el tiempo empleado en llegar al mismo y la calidad en el desplazamiento muestra la calidad de vida de los residentes del municipio.

Los datos resumen para este indicador son:

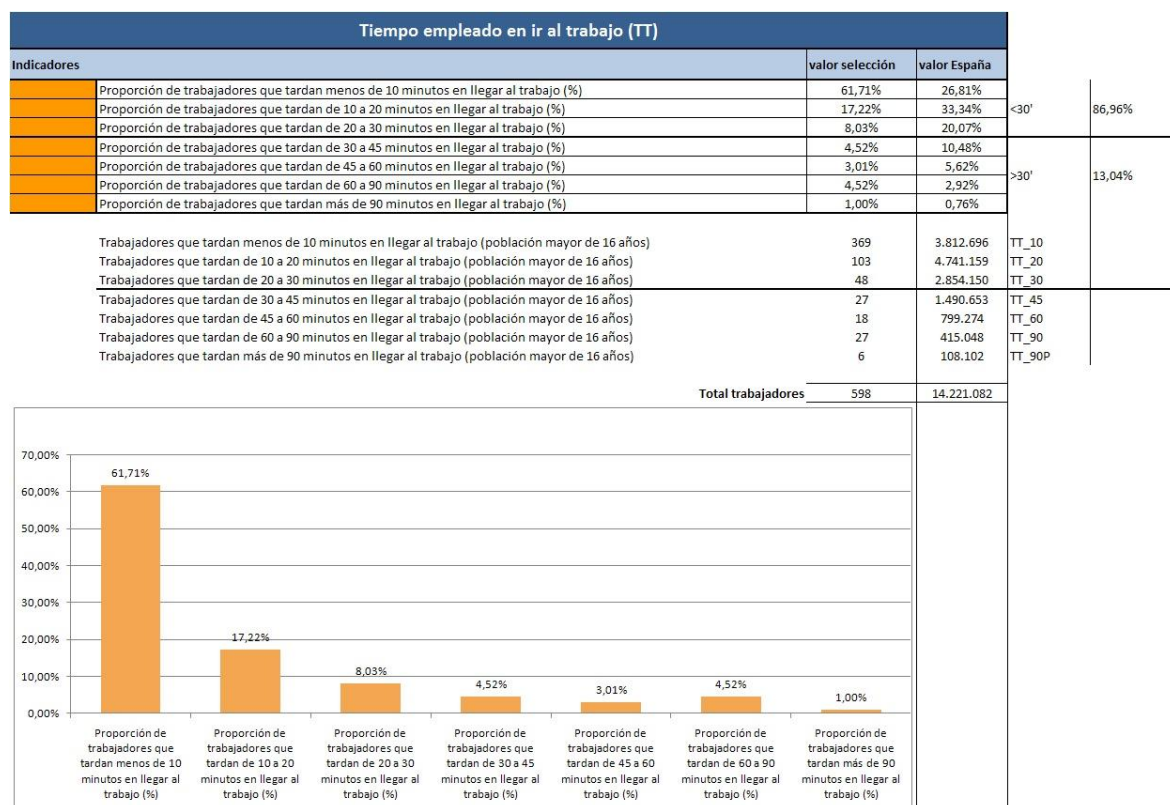
- Proporción de trabajadores que tardan menos de 30 minutos: 86,96%.
- Proporción de trabajadores que tardan más de 30 minutos: 13,04%.

La relación distancia recorrida, velocidad media por modo de transporte en un tiempo de 30 minutos se recoge a continuación:

Modo / Velocidad media / Distancia recorrida / Tiempo empleado			
Modo	Velocidad media (Km/h)	Tiempo (min)	Distancia (Km)
Vehículo privado	70	30	35
Transporte público	50	30	25
Bicicleta	12	30	6
Peatón	5	20	2

Recorridos. Fuente: Elaboración propia.

El tiempo medio consumido en ir al trabajo oscila entre menos de 10 minutos y 30 minutos en la mayor parte de los viajes.



Tiempo empleado en ir al trabajo. Fuente: INE 2009.

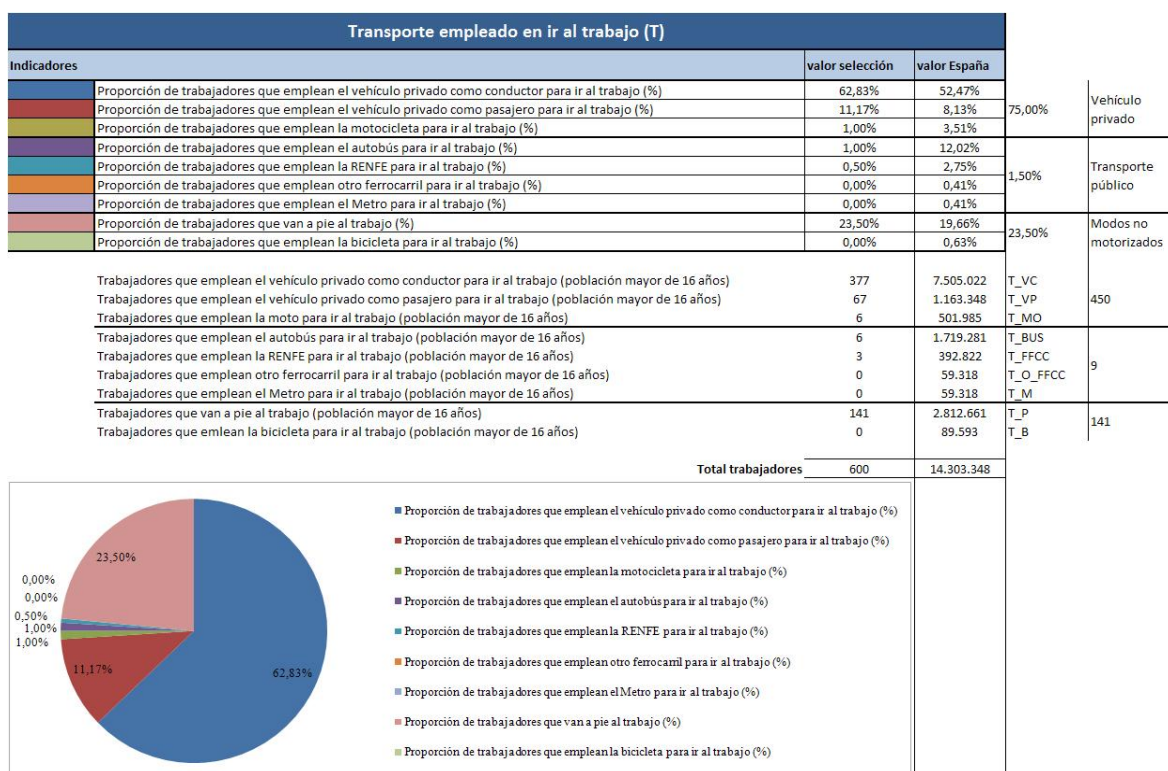
2.3. Transporte empleado en ir al trabajo (T)

El modo de transporte usado en ir al trabajo es el indicador más significativo sobre el modelo de movilidad que define a la sociedad de Escalona. Un desarrollo sostenible del municipio contará con la coherencia en el uso de los modos de transporte.

Los datos resumen para este indicador son:

- Proporción de trabajadores que usan el vehículo privado: 75,00%.
- Proporción de trabajadores que usan el transporte público: 1,50%.
- Proporción de trabajadores que usan los modos no motorizados: 23,50%.

En relación al indicador citado parece que la movilidad interna (por razones de trabajo) se realiza básicamente a través del uso de vehículo privado, el cual predomina frente a cualquier otro tipo de movilidad saludable.

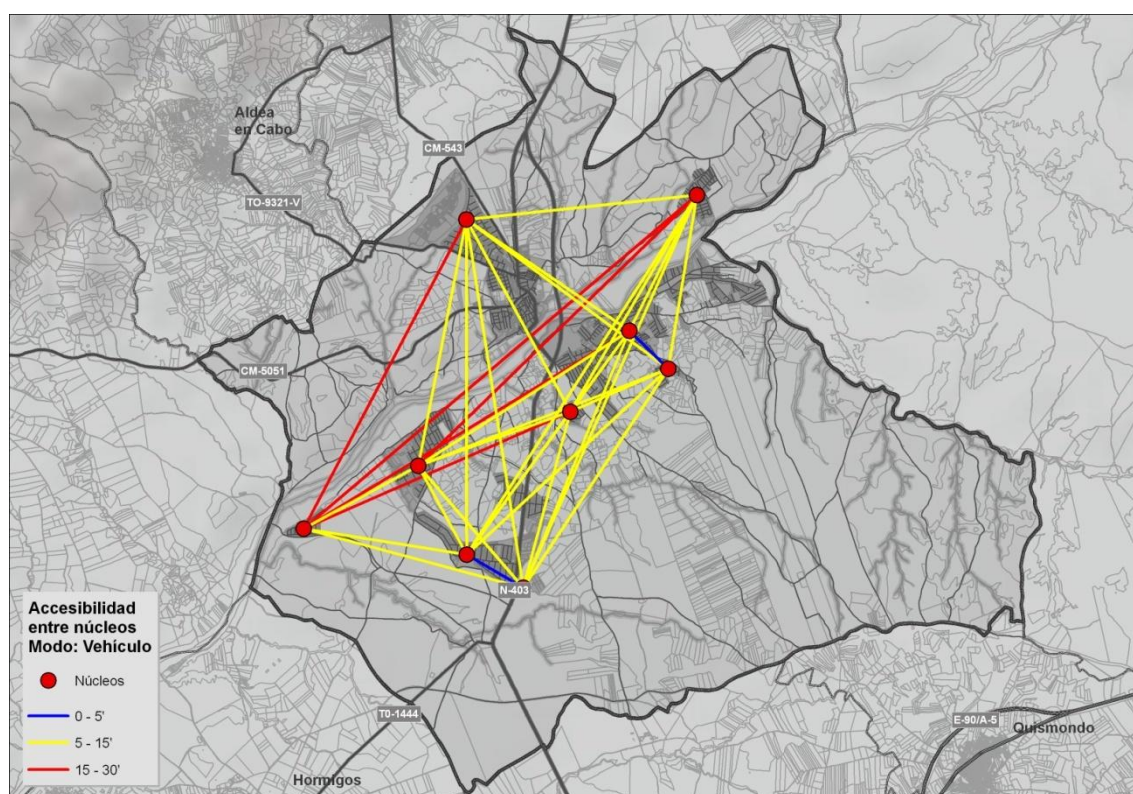


2.3.1. Vehículo privado

La movilidad motorizada de Escalona supone por:

Motivo Laboral (Fuente: INE 2009): 75,00% en vehículo privado. El 48,96% con actividades realizadas en el mismo municipio; de estos el 7,73% trabajan en el mismo domicilio. El 51,04% realiza actividades laborales exteriores al municipio; de las cuales un 8,79% es la proporción de trabajadores que desarrollan su actividad laboral en otra Comunidad Autónoma.

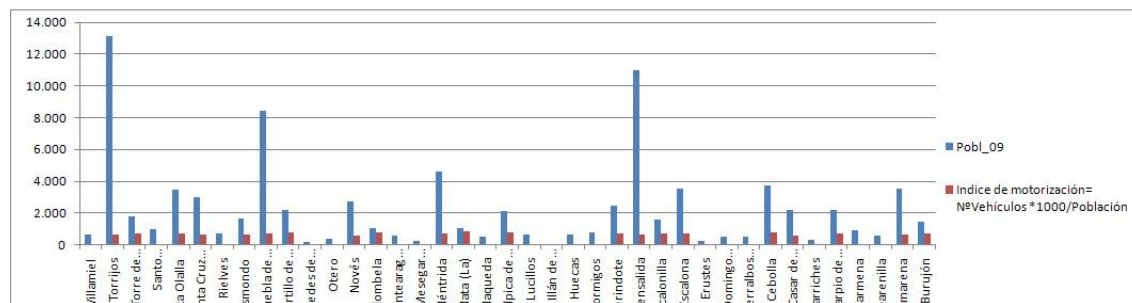
Tal y como ya se vio en el análisis de la red y se adjunta en el gráfico matriz origen destino (OD), la conexión entre núcleos en vehículo privado es de menos de 30 minutos. Esto hace del vehículo privado un modo muy competitivo en los desplazamientos internos entre núcleos así como en los desplazamientos interurbanos.



Matriz OD modo vehículo privado. Fuente: Elaboración propia.

El parque de vehículos de Escalona es muy similar al conjunto de la comarca de Torrijos a la que pertenece. Los datos aportados por el CAIXA para el 2009 son los siguientes:

Parque de vehículos a motor											
Torrijos	Municipios	Pobl_09	Índice de motorización= NºVehículos *1000/Población	Turismos	Motocicletas	Ciclomotores	Camiones	Autobuses	Tractores/ industriales	Otros	Total
	Villamiel	675									
	Torrijos	13.117	660	8.660	5.886	1.633	1.141	452	39	81	569
	Torre de Esteban	1.775	744	1.320	828	281	211	58	0	12	141
	Santo Domingo-Caudilla	994									
	Santa Olalla	3.465	707	2.451	1.535	527	389	99	1	20	269
	Santa Cruz del Retamar	2.972	651	1.935	1.257	368	310	105	22	20	163
	Rielves	738									
	Quismondo	1.689	629	1.062	690	235	137	44	0	5	88
	Puebla de Montalbán (La)	8.431	726	6.122	3.767	1.479	876	268	18	73	517
	Portillo de Toledo	2.211	819	1.810	1.139	405	266	88	0	30	148
	Paredes de Escalona	168									
	Otero	350									
	Novés	2.712	610	1.653	1.111	312	230	66	0	24	140
	Nombela	1.035	786	813	446	259	108	34	2	1	71
	Montearagón	575									
	Mesegar de Tajo	253									
	Méntrida	4.599	706	3.245	2.087	597	561	220	0	24	317
	Mata (La)	1.053	835	879	545	180	154	44	0	15	95
	Maqueda	548									
	Malpica de Tajo	2.153	760	1.636	998	340	298	77	0	38	183
	Lucillos	671									
	Illán de Vacas	5									
	Huecas	630									
	Hormigos	767									
	Gerindote	2.439	726	1.771	1.123	380	268	67	0	10	191
	Fuensalida	10.967	664	7.287	4.891	1.476	920	304	2	63	551
	Escalonilla	1.621	737	1.195	734	274	187	45	1	2	139
	Escalona	3.521	701	2.469	1.484	572	413	131	6	14	262
	Erustes	255									
	Domingo Pérez	542									
	Cerralbos (Los)	514									
	Cebolla	3.768	753	2.837	1.613	809	415	104	0	11	300
	Casar de Escalona (El)	2.179	611	1.332	865	279	188	69	0	1	118
	Carriches	313									
	Carpio de Tajo (El)	2.202	737	1.622	1.009	320	293	85	0	5	203
	Carmena	889									
	Camarenilla	613									
	Camarena	3.520	666	2.345	1.518	518	309	103	0	19	187
	Burujón	1.455	718	1.045	680	236	129	35	0	19	75
	Barcience	578									
	Arcicóllar	786									
	Almorox	2.410	779	1.878	1.053	502	323	94	0	12	217
	Aldea en Cabo	226									
	Alcabón	754									
	Albarreal de Tajo	718									



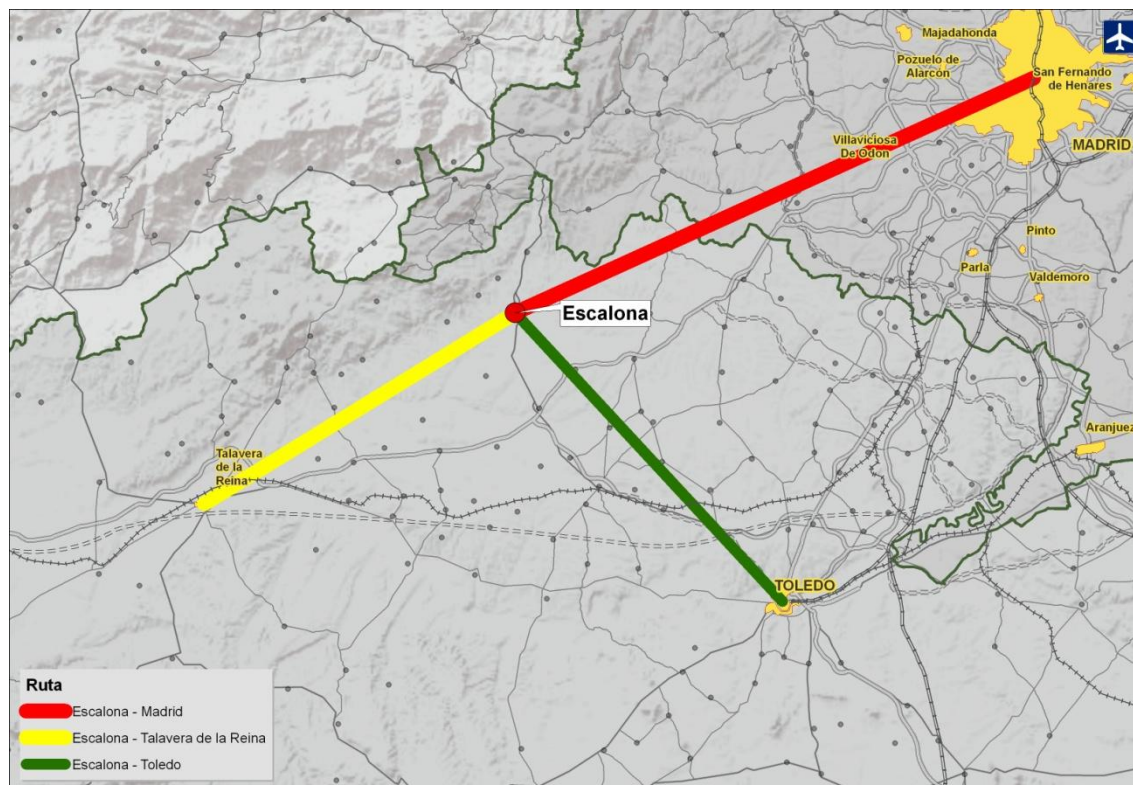
Anuario Económico ICANE 2009. Fuente: Elaboración propia.

2.3.2. Transporte público.

Motivo laboral (Fuente: INE 2009): 1,50%.

Interurbano

Escalona cuenta con servicio interurbano de autobuses a las principales ciudades que la circundan, Madrid, Toledo y Talavera de la reina.



Transporte público interurbano. Fuente: Elaboración propia.

Madrid – Escalona. CEVESA es la empresa que opera.

Escalona - Madrid				Madrid - Escalona			
L-S	D	F		L-V	S	D	F
Media				Media			
6:25	4:30			4:30			
Nº viajes / día				Nº viajes / día			
2	2	1		3	1	1	1
Nº viajes / semana				Nº viajes / semana			
13				17			

Talavera de la Reina – Escalona SEPULVEDANA es la empresa que opera.

Escalona - Talavera de la Reina				Talavera de la Reina - Escalona			
L-V	D	F		L-V	D	F	
Media				Media			
4:07				5:45			
Nº viajes / día				Nº viajes / día			
3	0	0		3	0	0	
Nº viajes / semana				Nº viajes / semana			
15				15			

Frecuencias de autobuses Talavera - Escalona.

Fuente: <http://www.ayto-escalona.com/servicios/transporte.php>.

Elaboración: propia

Toledo– Escalona

Escalona - Toledo			Toledo - Escalona		
L-V	S	D	L-V	S	D
Media			Media		
7:55			4:00		
Nº viajes / día			Nº viajes / día		
2	1	0	2	1	0
Nº viajes / semana			Nº viajes / semana		
11			11		

Frecuencias de autobuses Toledo - Escalona.

Fuente: <http://www.ayto-escalona.com/servicios/transporte.php>.

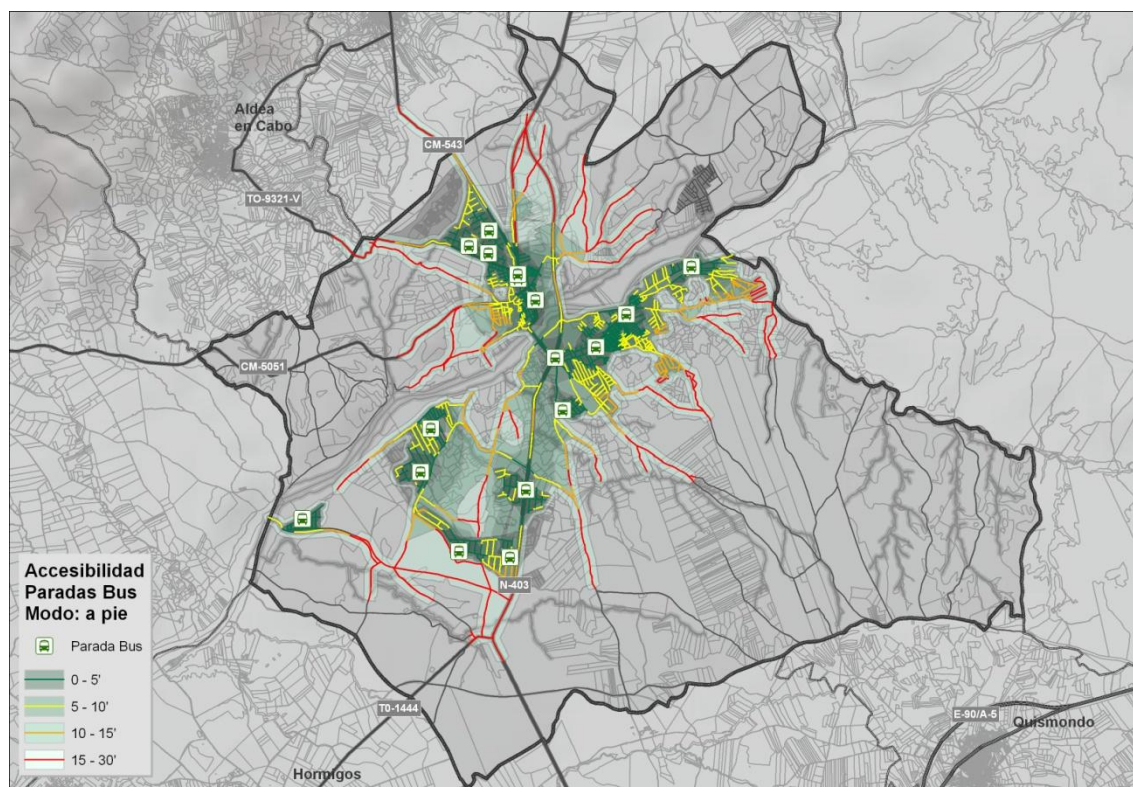
Elaboración: propia

Urbano

El servicio de autobús urbano de Escalona se cubre con dos líneas:

- Línea 1: Trayecto Villarta- Centro urbano – Miragredos – Centro Urbano.
- Línea 2: Trayecto Almorjuelo – Centro Urbano.

La disposición de las paradas a en cada uno de los núcleos se muestra en el gráfico.



Movilidad por motivos laborales. Fuente: <http://www.ayto-escalona.com/servicios/transporte.php>

2.3.3. Movilidad no motorizada.

Bicicleta

Escalona tiene un alto potencial para desarrollar e incrementar la movilidad ciclista, por tiempos de recorrido y red de caminos, aunque no se localizan actuaciones de relevancia.

Motivo laboral (Fuentes: INE 2009): 0,0%.

La disposición dispersa de los núcleos que conforman Escalona junto a la orografía del lugar dificulta cualquier modo alternativo al vehículo privado. El estudio de la red del municipio en matriz origen destino (OD) con desplazamientos en bicicleta nos permite apreciar cierto potencial de este modo en la conexión entre los núcleos del municipio.



Matriz OD modo bicicleta. Fuente: Elaboración propia.

Peatón

Escalona presenta una alta capacidad para su peatonalización.

Motivo laboral (Fuente: INE 2009): 17,00%.

El estudio de la red del municipio en matriz origen destino (OD) con desplazamientos peatonales revela la dificultad de hacer del modo peatonal el modo que protagonice la relación entre núcleos; este tiene su importancia en los desplazamientos en los núcleos por las dimensiones de los mismos. Por otro lado la calidad paisajística de la ribera del municipio y la infraestructura existente de caminos hace del modo peatonal una alternativa muy interesante con carácter turístico y lúdico.



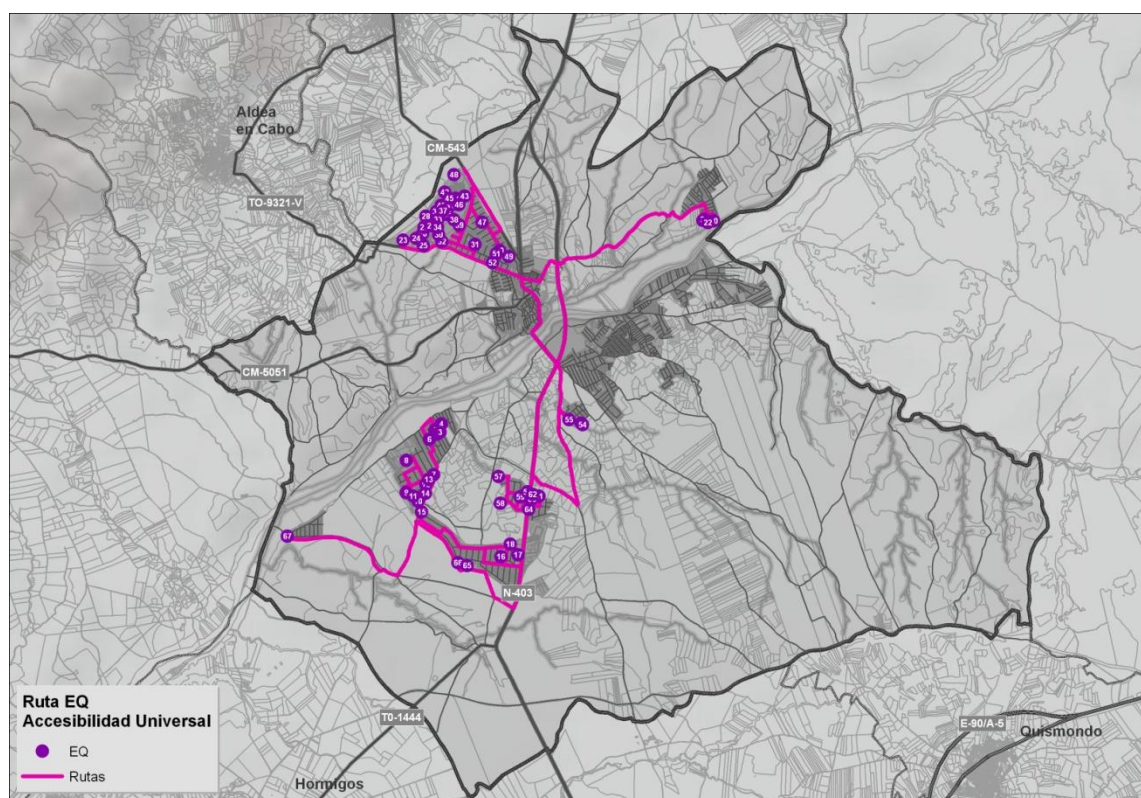
Matriz OD modo peatonal. Fuente: Elaboración propia.

3. Accesibilidad para personas con movilidad reducida a las actividades y al espacio público.

Los equipamientos se ordenan sobre una base dispersa; no están ordenados con un criterio estructurante claro.

No existe en el municipio un programa de eliminación de barreras arquitectónicas como tal. En las zonas de construcción más reciente, se han urbanizado siguiendo criterios de accesibilidad. En la estructura viaria hay tramos que no cumplen las condiciones de accesibilidad. Se propone la redefinición de los mismos así como que todo el presente documento se redactará siguiendo las especificaciones de 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 y Ley 1/1994, de 24 de mayo, de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas de Castilla-La Mancha, así como en el Decreto 158/1997, de 2 de diciembre, de Eliminación de Barreras Arquitectónicas.

La selección de rutas de acceso a todo el conjunto de dotaciones y espacios libres del municipio de Escalona tendrá que cumplir las determinaciones de accesibilidad dando acceso a todo el conjunto de dotaciones y espacios libres del municipio.



Rutas Propuestas para Red de Equipamientos. Elaboración: propia.

La tabla siguiente resume las determinaciones de la ley de accesibilidad:

Determinaciones	Nivel de accesibilidad	Pendientes			
		Pendientes		Anchura libre	Altura
		Longitudinal	Transversal		
U.1.1.1. ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES	Accesible	< 6% 6 - 8% - > 10m 8 - 10% - 3 - 10m 10 - 12% - < 3m	< 2%	> 1,50 m Círculo de 1,50m de diámetro en los cambios de dirección. No incluye ninguna escalera ni escalón aislado.	> 2,10m
U.1.1.2. ITINERARIOS MIXTOS ACCESIBLES (PEATONAL Y VEHÍCULOS)	Accesible	< 8%	< 2%	> 4,00 m Círculo de 6,50m de diámetro en los cambios de dirección. No incluye ninguna escalera ni escalón aislado.	> 3,0m

Determinaciones	Nivel de accesibilidad	Elementos de urbanización y mobiliario		
		Árboles	Pavimentos	Elementos de urbanización y mobiliario
U.1.1.1. ITINERARIOS PEATONALES ACCESIBLES	Accesible	Cubiertos los alcorques con rejillas y otros elementos enrasados con el pavimento circundante.	Pavimento: duro, antideslizante y sin relieves diferentes a los propios del grabado de las piezas. Varía su textura y color en las esquinas, paradas de autobús, en las zonas del itinerario donde se ubique el mobiliario urbano u otros posibles obstáculos. Se recomienda una textura lisa para el espacio libre peatonal y una rugosa para los espacios con obstáculos. En parques y jardines, se admite un pavimento de tierras compactadas con un 90% PM (Próctor modificado). Se coloca un pavimento con textura diferenciada para detectar pasos de peatones. Las rejillas y registros: Enrasados con el pavimento circundante. Las aberturas de las rejillas situadas en itinerarios peatonales tienen una dimensión que permite la inscripción de un círculo de 2 cm de diámetro como máximo. La disposición del enrejado se hace de manera que no puedan tropezar personas que utilicen bastón o silla de ruedas.	Los elementos de urbanización y mobiliario que forman parte de este itinerario son accesibles.
U.1.1.2. ITINERARIOS MIXTOS ACCESIBLES (PEATONAL Y VEHÍCULOS)	Accesible	Cubiertos los alcorques con rejillas y otros elementos enrasados con el pavimento circundante.	Pavimento: duro, antideslizante y sin relieves diferentes a los propios del grabado de las piezas. Varía su textura y color en las esquinas, paradas de autobús, en las zonas del itinerario donde se ubique el mobiliario urbano u otros posibles obstáculos. Se recomienda una textura lisa para el espacio libre peatonal y una rugosa para los espacios con obstáculos. En parques y jardines, se admite un pavimento de tierras compactadas con un 90% PM (Próctor modificado). Se coloca un pavimento con textura diferenciada para detectar pasos de peatones. Las rejillas y registros: Enrasados con el pavimento circundante. Las aberturas de las rejillas situadas en itinerarios peatonales tienen una dimensión que permite la inscripción de un círculo de 2 cm de diámetro como máximo. La disposición del enrejado se hace de manera que no puedan tropezar personas que utilicen bastón o silla de ruedas.	Los elementos de urbanización y mobiliario que forman parte de este itinerario son accesibles.

Determinaciones Ley Accesibilidad. Elaboración: propia

Anexo.

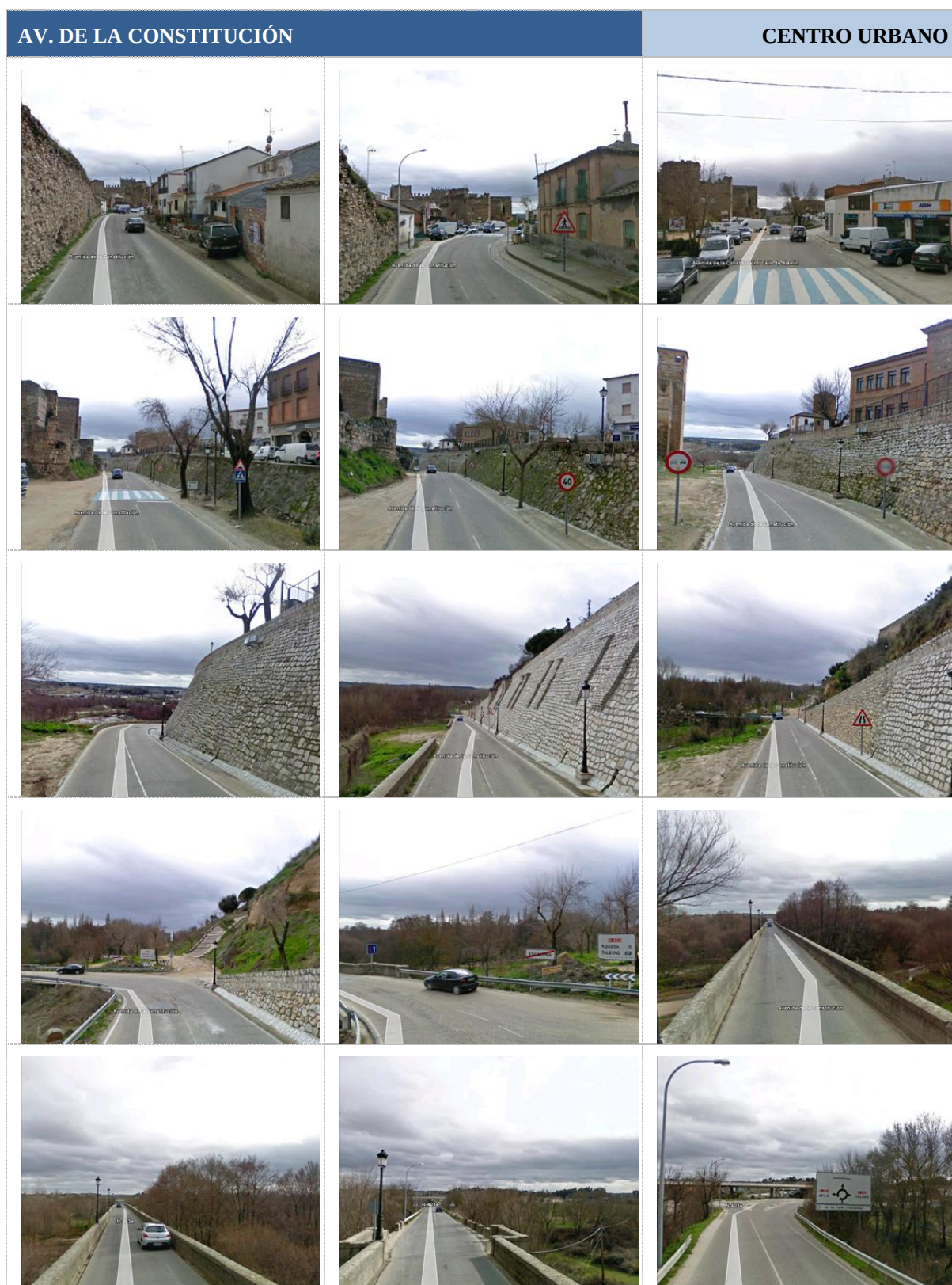
Centro Urbano. Av. de la Constitución.



AV. DE LA CONSTITUCIÓN

CENTRO URBANO





AV. DE LA CONSTITUCIÓN	CENTRO URBANO
	