

1

MANUAL DE VADOS Y PASOS PEATONALES



ESCUELA LIBRE
EDITORIAL



Fundación ONCE



COLECCIÓN
ACCESIBILIDAD

DESARROLLOS
VIA LIBRE, S.L.

Título genera, de la obra: Manuales de Accesibilidad

Próximos títulos (provisionales): Itinerarios Peatonales
Accesibilidad en la Comunicación
Transportes Urbanos
"Viviendas Accesibles
Parques, Jardines y Espacios Naturales
Diseño Accesible
Edificios de uso público
Transportes Interurbanos
Accesibilidad para discapacitados psíquicos
Sistemas de elevación

Director de la Colección: **Rafael de Lorenzo García**

Coordinador de la Colección: Miguel Pereyra Etcheverría

De la Obra General: Desarrollos VÍA LIBRE, S.L.

Director Técnico Antonio Sánchez Lopez, Director Gerente
Coordinador Técnico: Pedro López Pereda, arquitecto
Secretaría: Soledad González Arribas
Diseño: Via Libre

De "Manual de Vados y Pasos Peatonales":

Autores: Pedro López Pereda. arquitecto
Elena Neves Múriz. arquitecto

Equipo redactor, fotografías, ilustraciones y portada:

Pedro Lopez Pereda
Elena Nieves Múriz
Antonio Sánchez López
Alberto Sánchez Navares. delineante

Realización: **GALENAS**

ISBN: 84-88816-60-X

Depósito Legal: M-9594-2000
Edita: Escuela Libre Editorial
C/ Sebastián Herrera, 15
28012 Madrid

© Fundación ONCE

No se permite la reproducción total, o parcial de la obra sin la autorización expresa de la Fundación ONCE

PRESENTACIÓN DE LA COLECCIÓN “ACCESIBILIDAD”

El ejercicio pleno de los derechos ciudadanos está, para las personas con discapacidad, o más globalmente, para las personas con problemas de movilidad, que no necesariamente han de ser discapacitadas, subordinado a la realización de un requisito presupuesto previo: la posibilidad de acceso, de uso y disfrute sin restricciones ni mermas de/ conjunto de los bienes, derechos y servicios que ofrece la sociedad. Muy difícilmente, por poner sólo unos ejemplos elocuentes, una persona sorda puede acceder a los contenidos de un informativo de televisión, con la importancia que la comunicación tiene en estos momentos en nuestro entorno social, si en el desarrollo del programa no se emplea el lenguaje de signos o se utilizan subtítulos.

En otra esfera, una dificultad análoga experimenta la persona con problemas de visión que tiene que desplazarse en ferrocarril metropolitano, si este medio de transporte, fundamental para la comunicación en las grandes ciudades, no dispone de un buen sistema de comunicación acústico y de indicadores en braille. Ello por no hablar del usuario de silla de ruedas que, por no estar adaptados los medios de transporte (ferrocarril, autobús, avión, etc.) o no estar acondicionados los establecimientos hoteleros, verbigracia, tiene que renunciar o ver muy severamente limitadas sus actividades de turismo o de ocio.

Pero estas complicaciones, deplorables en cualquier caso, pueden llegar a resultar de todo punto intolerables cuando comportan un obstáculo serio para acceder a un puesto de trabajo -vía fundamental de integración social- o para recibir la formación adecuada.

En todos estos casos, las barreras, vale decir, el conjunto de obstáculos de distinto tipo que en alguna forma dificultan o impiden la plena participación de los discapacitados en la sociedad, representan objetivamente una limitación para el ejercicio de los derechos más básicos que, en una sociedad democrática avanzada, deben asistir a cualquier ciudadano.

Consciente de este verdadero problema social, y recogiendo el sentir generalizado de/ movimiento asociativo de personas con discapacidad, una parte muy significativa de/ presupuesto y los programas de la Fundación ONCE se dirigen a la promoción de la vida autónoma y a la eliminación de barreras que obstaculizan o impiden la plena participación de los discapacitados en todas las esferas sociales. ya sean éstas de carácter físico, psicosocial o de la comunicación.

Inmediatamente después de la formación y el empleo, el fomento de la accesibilidad, entendida como un valor global del que se benefician todos los ciudadanos, sean o no discapacitados, constituye el segundo gran objetivo de la Fundación ONCE. El esfuerzo en esta materia de la Fundación ONCE, reconocido y valorado por las distintas instancias que trabajan en el sector, queda de manifiesto en el volumen de inversión y en el balance de actuaciones desarrolladas en los últimos años, que, en manera no desdeñable, están contribuyendo a hacer de nuestras

ciudades y pueblos, cada vez en mayor medida, ámbitos de libertad, relación y comunicación para todos.

Este esfuerzo de la Fundación ONCE, centrado estos años en el desarrollo de actuaciones concretas, en la realización, en colaboración con el IMSERSO y las Corporaciones Locales, de cientos de planes y programas de accesibilidad o en la puesta en marcha y consolidación del Programa "Eurotaxi", pues la situación de nuestro país en esta materia nos lo exigía apremiantemente, se ve hoy completado, desde la esfera de la reflexión y el pensamiento que supone una nueva línea editorial especializada, con la aparición de la colección "Accesibilidad".

Esta nueva Colección que la Fundación ONCE pone al servicio de todos los interesados en estas cuestiones -que lo reitero una vez más no son sólo las personas con discapacidad, sino toda la ciudadanía- nace con la vocación decidida de ser una vía de expresión y de difusión de todo lo valioso, acertado e innovador que en materia de accesibilidad y eliminación de barreras se diga o se haga en España, en Europa o, por qué no, en el mundo. Queremos que esta nueva Colección sirva para dar a conocer y estimular la realización de trabajos, estudios o documentos, ya sean de carácter técnico, divulgativo, de investigación o sensibilización, que contribuyan a extender el valor de la accesibilidad entre todas las instancias sociales.

Los sucesivos títulos que aparezcan en esta nueva Colección irán tanto en la dirección de ofrecer soluciones técnicas y constructivas para que los arquitectos, ingenieros y urbanistas puedan proyectar edificios y ciudades libres de barreras como colecciones de prácticas modélicas, realizadas ya o en curso, que permitan extender a otros ámbitos y lugares propuestas y actuaciones dignas de ejemplo. Es decir, la Colección "Accesibilidad" será un cauce plural, en los enfoques y en los intereses. abierto a la creciente inquietud que esta materia despierta en la sociedad.

Nada, en definitiva, de lo que ayude a mejorar la accesibilidad, entendida en sentido lato, será ajeno a las inquietudes de esta nueva Colección que la Fundación ONCE, fiel a sus designios de favorecer la normalización social de las personas con discapacidad, pone hoy al alcance de todos cuantos creen que las barreras no sólo limitan las posibilidades vitales de los discapacitados, sino que son elementos indeseables que hacen del espacio humano un ámbito mezquino, impropio para desarrollar una vida digna de tal nombre.



Rafael de Lorenzo
Vicepresidente Ejecutivo
Fundación ONCE

ÍNDICE

PRELIMINARES. DEFINICIONES GENERALES

1.	ITINERARIO PEATONAL	11
2.	BANDA LIBRE PEATONAL	11
3.	PLATAFORMA ÚNICA PEATONAL	11
4.	PLATAFORMA ÚNICA MIXTA	11
5.	DIFERENCIAS DE NIVEL	11
5.1.	Resalte	11
5.2.	Cambio de nivel	12
5.3.	Diferencias de nivel	12
6.	RIGOLA	12

CAPÍTULO 1. FRANJAS SEÑALIZADORAS

1.1.	DEFINICIÓN Y GENERALIDADES	17
1.2.	REQUISITOS DIMENSIONALES	20
1.3.	REQUISITOS DE DISEÑO	21

CAPÍTULO 2. VADOS PEATONALES

2.1.	DEFINICIÓN	25
2.2.	REGULACIÓN DE PARÁMETROS	26
2.3.	CLASIFICACIÓN	27
2.3.1.	Vado de resalte	27
2.3.2.	Vado de cambio de nivel	29
2.3.3.	Vado de ruptura de nivel	30
2.3.4.	Vado de tres rampas	31
2.3.5.	Vado de dos rampas	33
2.3.6.	Vado de una rampa	34
2.3.7.	Vados en esquina	35
2.3.8.	Otros tipos de vado	37
2.4.	REQUISITOS DE DISEÑO	40

CAPÍTULO 3. PASOS PEATONALES

3.1.	DEFINICIÓN	45
3.2.	REGULACIÓN DE PARÁMETROS	47
3.3.	CLASIFICACIÓN	48
3.3.1.	Pasos peatonales no regulados por semáforos	48
3.3.2.	Pasos peatonales regulados por semáforos	48
3.3.3.	Pasos peatonales elevados y subterráneos	50
3.4.	REQUISITOS DE DISEÑO	50

CAPÍTULO 4.	ISLETAS
4.1. DEFINICIÓN .....	.55
4.2. REGULACIÓN DE PARÁMETROS .....	.55
4.3. REQUISITOS DE DISEÑO .....	.57
CAPÍTULO 5.	VADOS PARA VEHÍCULOS
5.1. DEFINICIÓN .....	.61
5.2. REGULACIÓN DE PARÁMETROS .....	.61
5.3. REQUISITOS DE DISEÑO .....	.62
CAPÍTULO 6.	SONORIZACIÓN DE SEMÁFOROS
6.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES .....	.68
6.2. CARACTERÍSTICAS DEL MANDO A DISTANCIA .....	.68
6.3. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DEL SISTEMA .....	.69
CAPÍTULO 7.	LEGISLACIONES AUTONÓMICAS (ANTERIORES AL 01/2000)
7.1. ANDALUCÍA .....	.73
7.2. ARAGÓN .....	.75
7.3. ASTURIAS .....	.76
7.4. BALEARES .....	.77
7.5. CANARIAS .....	.80
7.6. CANTABRIA .....	.83
7.7. CASTILLA – LEÓN .....	.84
7.8. CASTILLA – LA MANCHA .....	.84
7.9. CATALUÑA .....	.85
7.10. COMUNIDAD VALENCIANA .....	.86
7.11. EXTREMADURA .....	.88
7.12. GALICIA .....	.92
7.13. MADRID .....	.93
7.14. MURCIA .....	.95
7.15. NAVARRA .....	.96
7.16. PAÍS VASCO .....	.99
7.17. LA RIOJA .....	.101
ANEXO: LISTADO DE NORMATIVA AUTONÓMICA Y ESTATAL DE ACCESIBILIDAD (ANTERIOR AL 01/2000) .....	.103
ÍNDICE DE TÉRMINOS .....	.113

Definiciones Generales

ITINERARIO PEATONAL

1.

Recorrido destinado al tránsito de peatones que permite acceder a la edificación y a los diferentes espacios de uso público.

BANDA LIBRE PEATONAL

2.

Es la zona libre de obstáculos de un itinerario peatonal que se utiliza para la circulación de peatones. Generalmente, se trata de la franja de acera contigua a la alineación que se encuentra libre de salientes de fachada, de mobiliario urbano o de cualquier tipo de obstáculo que interfiera el tránsito peatonal. (Figura 1 y foto 1)

PLATAFORMA UNICA PEATONAL

3.

Calle destinada únicamente al tránsito de peatones, en la que los vehículos sólo pueden circular de forma ocasional para acceso a aparcamientos privados, para carga y descarga y en situaciones de emergencia.

PLATAFORMA ÚNICA MIXTA

4.

Calle en la que la circulación de vehículos y el tránsito peatonal se producen en el mismo plano, no existiendo diferencia de nivel entre aceras y calzadas. La circulación se organiza mediante cambios de color y textura en los pavimentos, colocación de mobiliario urbano. etc.

DIFERENCIAS DE NIVEL

5.

En el medio urbano, nos referimos a las discontinuidades que se producen en los planos que conforman los itinerarios peatonales y que, en general, se han de resolver mediante planos inclinados de pendiente adecuada que absorban la diferencias de cota. Se pueden clasificar de la siguiente forma:

5.1. RESALTE

Diferencia de nivel Igual o Inferior a 3 cm. Se resuelve con planos inclinados de pendiente no superior al 25%.

5.2. CAMBIO DE NIVEL

Diferencia de nivel comprendida entre 3 y 15 cm. El caso más frecuente se produce entre aceras y calzadas del viario urbano, y se resuelven mediante los diferentes tipos de vado.

5.3. RUPTURA DE NIVEL

Diferencia de nivel superior a 15 cm. Se resuelven mediante rampas.

RIGOLA

6.

Faja de adoquines, losetas u otro material en forma de canaleta que se coloca, generalmente junto al encintado de las aceras, para conducir el agua de lluvia. (Fotos 2 y 3)

Cuando la rigola se sitúa en el encuentro de un vado peatonal y la calzada, su morfología no puede suponer una barrera para los peatones, utilicen o no silla de ruedas.

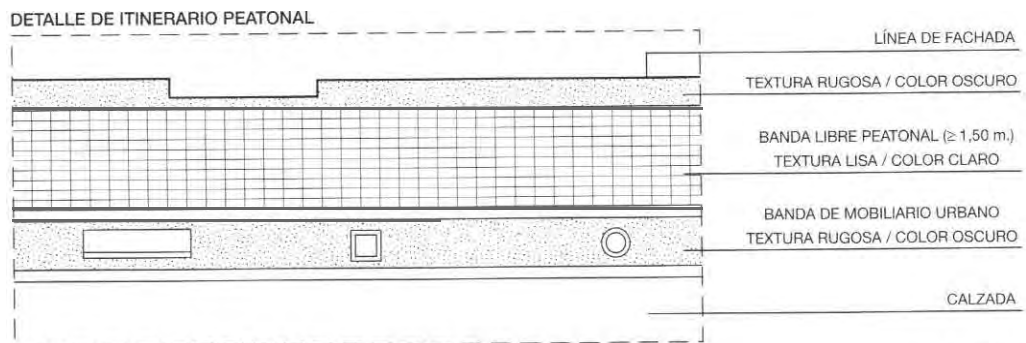


Figura 1

DETALLE DE ITINERARIO PEATONAL



Foto 1



Foto 2: Plataforma única mixta con dos rigolas limitando la franja de tráfico rodado



Foto 3: Itinerario peatonal con rigola separando la banda libre de la franja que contiene el mobiliario urbano