

DIAGNOSIS

y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN /ESPACIO PÚBLICO/

El propósito de la presente exposición es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente

ACCESO PRINCIPAL AL CENTRO DE CONIL: CALLE CARRERA

PRINCIPALES NORMAS DE DISEÑO. Se crean dos itinerarios principales diferenciados. Por un lado de la Avenida un bulevard para peatones y por el lado opuesto el carril bici en los dos sentidos en el tramo de calle que tiene sección suficiente. El carril bici además está separado de la zona peatonal del mismo lado a través del vial auxiliar y la zona de aparcamientos.



3. TRANSICIÓN A CALLE PLATAFORMA ÚNICA

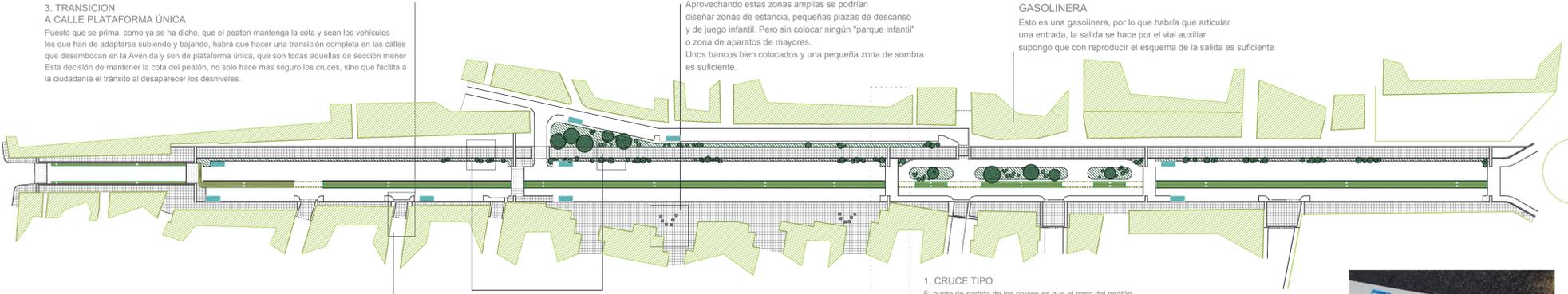
Puesto que se prima, como ya se ha dicho, que el peaton mantenga la cota y sean los vehículos los que han de adaptarse subiéndolo y bajándolo, habrá que hacer una transición completa en las calles que desembocan en la Avenida y son de plataforma única, que son todas aquellas de sección menor. Esta decisión de mantener la cota del peatón, no solo hace más seguro los cruces, sino que facilita a la ciudadanía el tránsito al desaparecer los desniveles.

ZONAS DE ESTANCIA

Aprovechando estas zonas amplias se podrían diseñar zonas de estancia, pequeñas plazas de descanso y de juego infantil. Pero sin colocar ningún "parque infantil" o zona de aparatos de mayores. Unos bancos bien colocados y una pequeña zona de sombra es suficiente.

GASOLINERA

Esto es una gasolinera, por lo que habría que articular una entrada, la salida se hace por el vial auxiliar supongo que con reproducir el esquema de la salida es suficiente



2. BULEVAR

Además de los expuesto en anteriores apartados, hay que reseñar que las bandas que limitan el bulevard, además de servir para guiar el camino de las personas con visión reducida, sirven para delimitar la zona de la acera que NO puede ser invadida con terrazas de bares, elementos expositores de tiendas o mobiliario urbano como bancos, farolas, etc. De hecho en el caso del bulevard, se dispone de una franja entre la banda de aparcamientos y el propio bulevard, que además de poderse odapar con vegetación, es donde deben ubicarse las instalaciones.

1. CRUCE TIPO

El punto de partida de los cruces es que el paso del peatón va a cota de la propia acera, siendo el vehículo (coches, bicis, VMP...) los que suben y bajan. De este modo el propio paso de peatones sirve de reductor de velocidad. Para reforzar visualmente este tipo de cruce, es el pavimento de la acera el que cruza y continúa y el asfalto el que se corta. Las bandas de textura y color diferenciados cambian su dimensión al llegar a los cruces, de modo que se reconozca el mismo, igualmente al llegar a las esquinas. Se propone colocar una señalética en los pasos de peatones de la avenida (los que cruzan de un lado al otro) del tipo diseñado para el colectivo con algún tipo del trastorno del Autismo (TEA), ya que facilitan el cruce no solo a las personas de este colectivo sino a la infancia y a personas con a necesidades especiales



4. BANDAS CAMBIO TEXTURA Y COLOR PARA PERSONAS DE VISIÓN REDUCIDA

Están representadas con líneas moradas en el dibujo. Normalmente las personas que usan bastón suelen llevarlo por la pared. La representante de la ONCE nos dijo que muchas veces, entre las terrazas, los obstáculos que se hallan pegados a la pared, etc. estas personas encuentran muchas dificultades para poder seguir los itinerarios, y que ella en Conil, por ejemplo, en las calles del centro, las peatonales les enseña a ir por el centro de la calle empujando la línea del alcantarillado. Por ese motivo hemos diseñado unos itinerarios que no van pegados a la pared, así además como las alineaciones son tan complejas evitamos que estas personas tengan que ir haciendo zig zags por toda la calle y no dependan de que haya fachadas o no, así se emplea la misma solución en espacios abiertos. Esto además sirve para personas con problemas cognitivos y otro tipo de necesidades especiales, que siguiendo la línea de color pueden ir guiándose o incluso podríamos diferenciar por colores si son itinerarios para llegar al colegio, y ya metemos también el tema de caminos escolares, etc.

TIPO 2
RODADURA /CARRIL VMP + ACERA
Calles: Ronda de circunavaliación interna, y las calles de acceso. Nueva recogida en el PGOU pero que no se ha ejecutado.

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS GLOBALES:

En esta solución la zona de carril bici y VMP va anexa al carril de rodadura, y la peatonal a diferente cota protegida de la circulación de vehículos. Donde el ancho mayor o igual a 16,5 se podrá incluir una banda de aparcamientos. En la elección del pavimento, etc remitimos a las recomendaciones para viales tipo 1.

SOBRE EL CARRIL BICI:

Podrá ser usado por las bicicletas y los VMP. El problema principal es que la población hace un uso masivo de ellos. Se propone por ello diferenciar el pavimento, ya sea con color, con diseño diferente, etc. Por otro lado y mientras se universaliza el uso de bicis o VMP, se podría colocar un elemento de protección para evitar que se invada este carril por vehículos estacionados.

PENDIENTES

Alguno de los viales dentro de esta categoría tienen bastante pendiente, por lo que compartir los carriles entre vehículos motorizados y no motorizados no es posible. Por eso es importante esta segregación de espacio de circulación.

La separación entre el carril bici y la zona peatonal se hará mediante la banda destinada a los servicios y mobiliario, que tendrá una cota superior a la del propio carril.

SOBRE LOS ITINERARIOS PEATONALES:

CRUCES

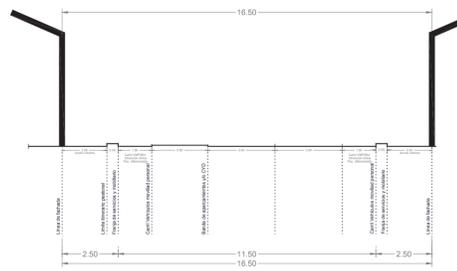
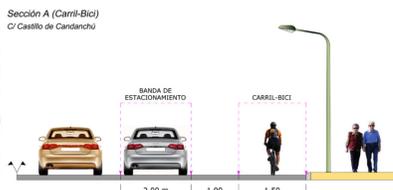
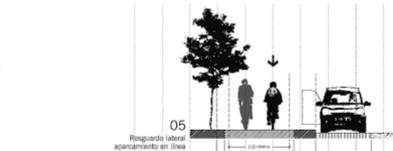
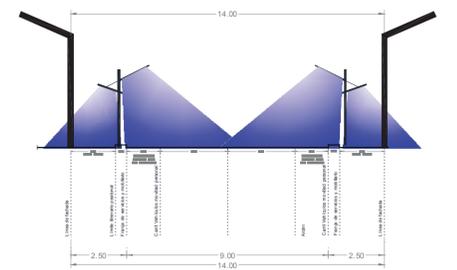
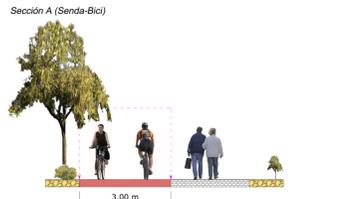
Particularidades: Se recomienda situar banda rugosa pegada a la banda servicios.

VADOS

No se deprimirá la cota del pavimento en los viales de este tipo, cada propietario debe resolver el acceso sin modificar la cota. Por otro lado, se recomienda en los vados nuevos que se obligue a la colocación de una señal luminica que se encienda cuando se proceda a la apertura de la puerta de este modo los usuarios sabrán que han de estar atentos por la posible salida o entrada de vehículo. Se tendrá especial atención en elegir un modelo que no sea estridente ya que esto crea ansiedad y desorientacionen colectivos como personas con Alzheimer o demencia.

PAVIMENTOS

Además de las recomendaciones señaladas en el tipo 1, se tendrá especial atención en la elección del pavimento en aquellas calles con fuerte pendiente, tanto en las zonas peatonales como en el carril bici. Esta precaución se extenderá a la pintura empleada en los pasos de peatones, por o que se recomienda señalar solo los dos extremos del paso para evitar que usuarios resbalen o que los VMP deslicen y puedan provocar una caída del usuario del VMP o un atropello o caída a un peatón.



Estado actual de tramo de carril bici en el municipio.

TIPO 3

RODADURA (30) COMPARTIDO VMP + ACERA
Calles: Camino de Chiclana, Rosa de los Vientos y Vendimiadores
Las recomendaciones son las mismas que para tipo 1 y 2

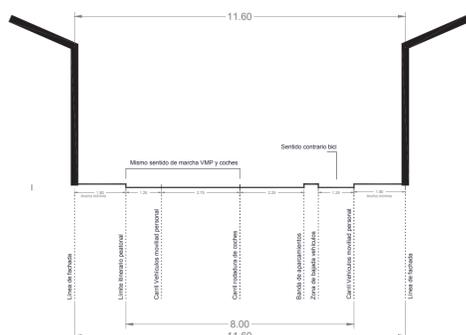
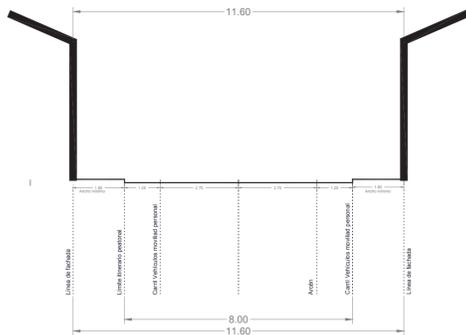
DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS GLOBALES:

La calle Chiclana es una de las entradas al CH de Conil desembocando cerca del Ayuntamiento. Junto a vendimiadores son ambas de un solo sentido con aparcamientos en uno o los dos lados según sección de la calle. Sin embargo las aceras de ambos lados son muy estrechas lo que dificulta la accesibilidad.

Es una zona con mucho comercio y servicios, por lo que el tránsito peatonal es elevado. En los acerados aparecen bolardos y elementos bajos que no son adecuados para el tránsito de personas con problemas de visión.

La calle Rosa de los Vientos, tiene muy alta densidad de tráfico ya que es otro de los accesos principales al centro de la ciudad. Es de doble sentido y en donde la sección lo permite tiene bandas de aparcamiento. En relación a la elección del pavimento, mobiliario, luminarias, etc nos remitimos a las recomendaciones realizadas para los viales de tipo 1 y 2, a continuación pondremos las particularidades

*LAS RECOMENDACIONES SON LAS MISMAS QUE PARA EL TIPO 1 Y 2.



TIPO 4
P. ÚNICA (20) C/ PROT. PUNTUALES
Calles: Parte de Camino de Chiclana y Pascual Junquera
Solución de plataforma única, está ejecutada casi toda la reforma.

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS GLOBALES:

esta es una calle que entra en el centro histórico y sale de él, la antigua carretera que venía de Chiclana. Se propone hacer toda la zona interior del CH como zona 20. Todo el plataforma única, que ya se está llevando a cabo.

Se hacen las siguientes propuestas: Algunos puntos por el elevado tráfico que hay, para ser una calle de CH, se protegen actualmente con bolardos, pero no se considera una solución acertada de cara a algunos colectivos. Por ello se propone seguir las reglas de diseño para emplear elementos mas adecuados. En donde haya espacio y sea oportuno se puede optar por colocar mobiliario urbano o señalética (paneles de información por ejemplo)

En relación a la ocupación del espacio público por terrazas, carteles y exposición de productos comerciales, se estudiará en cada punto las restricciones ya que no son calles de uso exclusivo peatonal y el hecho de invadir las zonas pegadas a fachada hace que las personas tengan que circular por el centro de la calle.

Se proponen dos soluciones:

opción 1: Declarar toda la calle de prioridad peatonal, de modo que las personas puedan circular libremente por cualquier zona de la calle, para reforzar esto el pavimento no debería ser diferenciado ni se debería encintar la zona destinada a rodadura.

opción 2: Obligar a dejar libre como mínimo 1,25 junto a fachada teniendo que poner por ejemplo la terraza o los carteles a partir de esa distancia. Esta segunda opción solo será posible en los puntos donde la sección de la calle sea lo suficientemente ancha.