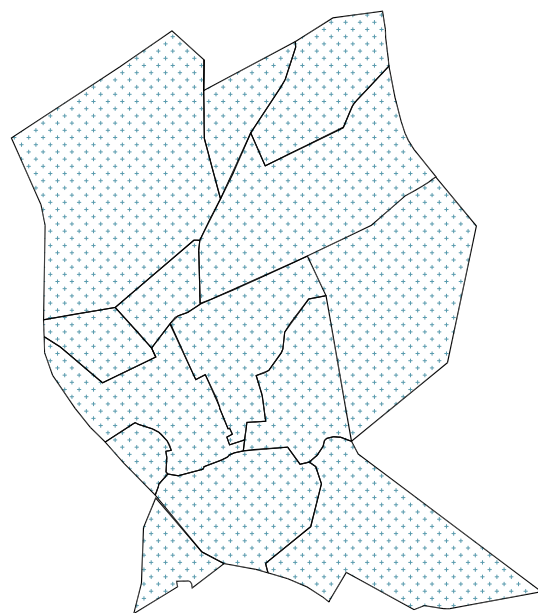


MEMORIA



ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO



**AYUNTAMIENTO DE
MOLINA DE SEGURA**

JULIO 2019

CONCEJALÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Nº expediente: 000/806/2019-1068

MARÍA DOLORES JIMÉNEZ MARTÍNEZ
Arquitecta colegiada COAMU Nº 1537

**ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE
MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO**

ÍNDICE DE LA MEMORIA

- 1. INTRODUCCIÓN, AGENTES Y DESCRIPCIÓN DEL ENCARGO**
- 2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO**
- 3. DEFINICIÓN METODOLÓGICA DEL TRABAJO**
- 4. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL CONJUNTO DE ACERAS**
- 5. CONCLUSIONES**
- 6. ANEJO 1: CATÁLOGO DE PAVIMENTOS. ANÁLISIS Y SUGERENCIAS DE USO.**
- 7. ANEJO 2: MODELOS DE FICHA DE ANÁLISIS Y LEYENDA**

1. INTRODUCCION, AGENTES Y DESCRIPCIÓN DEL ENCARGO

El Ayuntamiento de Molina de Segura, a través de su Concejalía de Participación Ciudadana, como resultado del proceso participativo de 2017, encarga la realización de un estudio sobre la situación de las aceras del casco urbano y propuestas de mejora para las mismas.

El **objeto del contrato** es la asistencia técnica para la realización de un “**ESTUDIO SOBRE EL GRADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS DEL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO**”.

Los **agentes** que forman parte de este contrato son:

Promotor:

EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO DE MOLINA DE
SEGURA

C.I.F: P3002700G

DOMICILIO: DIRECCIÓN DEL AYUNTAMIENTO

Arquitecta:

MARÍA DOLORES JIMÉNEZ MARTÍNEZ

D.N.I: 44385464H

DOMICILIO: Plaza de los Patos 8, 3^odcha, 30003, Murcia

Nº col. COAMU: 1537

El **ámbito de actuación** es el casco urbano de Molina de Segura, organizado en 14 barrios: El Panderón, San José y Los Ángeles, San Antonio, San Miguel, El Carmen, La Molineta, San Roque, La Ermita, El Castillo, Centro, Sagrado Corazón, Punta del Lugar, Santa Bárbara, El Sifón y Fátima. No incluye pedanías, diputaciones, urbanizaciones, aldeas o cualquier área fuera de esta delimitación.

INTRODUCCIÓN:

En la actualidad parte de la pérdida de habitabilidad y calidad de vida de nuestras ciudades es debida a la intervención prioritaria en la ampliación de las estructuras necesarias para el automóvil.

Sin embargo, se ha de prestar especial atención al desarrollo, sustitución y mejora de infraestructuras peatonales, tanto existentes como de nueva creación, que mejoran la vida social de su población al poder desarrollar plenamente su capacidad de relacionarse.

Especial atención hay que prestar a un amplio sector de la población compuesto por las personas mayores, niños, aquellas con algún tipo de discapacidad y todas las que, por diferentes motivos, tienen dificultades en su relación con el entorno y que ven condicionada su forma de vida en nuestras ciudades en función del estado de los recorridos peatonales, que inciden directamente en el bienestar, no sólo en estas personas, sino en el conjunto de la población.

Hay que tener en cuenta que la calidad de vida en las ciudades está determinada principalmente por el nivel de comunicabilidad, en cuanto a facilidad para relacionarse, en términos de seguridad, comodidad y tiempos de viaje y por las condiciones sociales -bienestar, trabajo, sanidad, cultura, ocio- y medioambientales, principalmente espacios libres, comunicación, ruido, limpieza, calidad del agua, etc.

ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO

El buen estado de las aceras, su accesibilidad, la eliminación de desperfectos y su equiparación en calidad entre los diferentes barrios creará un entorno urbano amable, cómodo y seguro que favorecerá y recuperará al peatón como protagonista de la ciudad.

El objetivo último es, pues, conseguir una ciudad mejor para vivir, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pensando en todos, de modo que tanto los que residen, trabajan, estudian, se divierten y se relacionan con ella, como los que la visitan, puedan hacerlos mejor y con mayor calidad.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

En la actualidad existen multitud de situaciones, calidades, grado de conservación y grado de funcionalidad de las aceras del casco urbano de Molina de Segura.

El conocimiento preciso del estado de cada uno de los tramos de acera es imprescindible para poder realizar de forma eficaz un plan de renovación y /o sustitución de las mismas, de forma que se pueda actuar en primer lugar en las que se encuentren en peor estado y en las que forman parte de recorridos habituales por parte de los peatones en la ciudad.

El resultado del análisis genera un documento capaz de interaccionar con el del Plan Especial de Accesibilidad y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Molina de Segura, permitiendo realizar actuaciones más eficaces mediante la planificación específica, que acometan de forma global los aspectos que favorecen y recuperan la figura del peatón como protagonista de la ciudad, frente a la agresión suscitada por el crecimiento del uso del vehículo privado.

El elemento imprescindible para crear un entorno urbano agradable, cómodo, seguro, fácilmente entendible, que dé respuesta a la gran diversidad de necesidades de todos los peatones en su tránsito por la ciudad es una **red de recorridos peatonales de calidad**.

Para conseguirlo se han de valorar multitud de factores que influyen en dicha calidad, que se convertirán en los **objetivos de análisis del estudio**:

- buen aspecto visual de los pavimentos
- ausencia de desperfectos que puedan resultar peligrosos
- pavimentos no resbaladizos
- horizontalidad de las aceras
- buena resolución de puntos singulares como vados y esquinas
- elementos de mobiliario urbano o de señalización que no impidan el paso
- aceras accesibles a todas las personas independientemente de su grado de movilidad
- aceras de anchura suficiente en toda su longitud
- conexión adecuada entre los diferentes tramos
- soluciones específicas en calles demasiado estrechas y / o inclinadas
- equiparación en calidad entre distintas zonas del casco urbano
- no priorización del tráfico rodado
- supervisión de la influencia del estacionamiento de vehículos en la calidad del recorrido peatonal
- normalización y estandarización de todos los detalles, diseños y soluciones que cumplan con todos los parámetros de la accesibilidad.

3. DEFINICIÓN METODOLÓGICA DEL TRABAJO

3.1 METODOLOGÍA GENERAL

Para llegar a generar un documento con información acerca del estado del estado de situación de las aceras en el casco urbano de Molina de segura se ha seguido el siguiente proceso:

- Efectuar un reconocimiento previo de las aceras de la ciudad, destinado a conocer cuáles son los principales problemas que les afectan y que interfieren en el buen uso de las aceras.
- Establecer contacto con las instituciones y entidades implicadas en el proceso, con el objeto de recabar la documentación necesaria (planos, normativa vigente, antecedentes previos, realizaciones efectuadas, proyectos, propuestas, etc.).
- Entrar en contacto con colectivos afectados (asociaciones vecinales, personal del área de Participación Ciudadana donde se recogen las quejas y sugerencias de los ciudadanos,...) con el fin de conseguir la mejor información de primera mano en cuanto a la experiencia de recorrer las aceras del casco urbano .
- Establecer un listado claro de los problemas y carencias de las aceras detectados por los diferentes colectivos y por la propia apreciación de los miembros del equipo redactor, incidiendo en los más repetitivos y representativos, con el fin de centrar el estudio en ellos. Consensuar los elementos de análisis con dichos colectivos implicados.
- Proponer soluciones posibles y viables en cada una de las situaciones, procurando obtener un conjunto coherente de respuestas, que permitan una situación final lo más homogénea en cuanto a la calidad de las aceras en todo el conjunto de calles del casco urbano.
- Generar un documento final de fácil consulta e identificación, que permita su interacción con el Plan de Accesibilidad y con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de forma que puedan fijarse las actuaciones con una prioridad objetiva para el mejor aprovechamiento por parte de los peatones.

3.2 METODOLOGÍA ESPECÍFICA

Se elaboran una serie de documentos previos y clasificaciones según diferentes parámetros que permitan el análisis de forma lo más homogénea y objetiva posible a la hora de evaluar la situación específica de cada tramo de acera. Hay que tener en cuenta que las situaciones son muy numerosas y diversas, por lo que estos criterios serán fundamentales a la hora de establecer una valoración lo más equitativa posible, que haga posible la comparación y clasificación entre las diferentes zonas.

3.2.1 Zonificación

Se utiliza en el estudio la clasificación por barrios propuesta en las bases del contrato, de forma que haga más abarcable el trabajo. La documentación de análisis se presenta en un tomo por cada uno de los barrios, que incluye el plano de diagnóstico de ese mismo barrio.

Además de este análisis por barrios, se genera un documento final: un plano que recoge una clasificación de cada tramo de acera analizada.

Esto implica que calles muy largas aparecen en distintos barrios, teniendo que buscar cada parte de la calle en el barrio que le corresponda. Si quiere verse en su conjunto es necesario consultar el Plano General de Diagnóstico.

Las Fichas de Análisis y Diagnóstico de cada uno de los tramos de calle, una por cada uno de ellos (1418 tramos de calle analizados, la ficha recoge los dos lados de la calle, es decir el número de tramos de acera analizados es aproximadamente el doble 2836), se encuentran clasificadas por barrios y presentadas el tomo que le corresponde, con el siguiente reparto:

1. El Panderón: 42 tramos de calle
2. San José y los Ángeles: 116 tramos de calle
3. San Antonio: 229 tramos de calle
4. San Miguel: 172 tramos de calle
5. El Carmen: 121 tramos de calle
6. La Molineta: 105 tramos de calle
7. San Roque: 65 tramos de calle
8. La Ermita: 18 tramos de calle
9. El Castillo: 30 tramos de calle
10. Centro: 52 tramos de calle
11. Sagrado Corazón: 132 tramos de calle
12. Punta del lugar: 31 tramos de calle
13. Santa Bárbara: 18 tramos de calle
14. El Sifón y Fátima: 287 tramos de calle

3.2.2 Criterios de evaluación

Con el fin de evaluar con los mismos criterios todos los tramos analizados se ha redactado una Ficha de Análisis, que sirve como base para redactar después la Ficha de Análisis y Diagnóstico de cada uno de los tramos. Se ha utilizado para recabar la información de una intensa toma de datos in situ del estado de cada uno de los tramos de acera del casco urbano.

Para interpretar estas fichas, se ha redactado también una leyenda común, que unifica los criterios y que presenta los códigos y criterios evaluados, adjuntándose en cada uno de los catorce tomos de fichas (uno por cada barrio).

En esta **Ficha de Análisis** (se adjunta como anejo a la memoria) se recogen los valores reconocidos sobre el terreno, para cada uno de los cuales se ha establecido una clasificación que aparece en la ficha y que han sido los siguientes:

- Tipo de pavimento (7 tipos de pavimento)
- Estado de conservación general del pavimento (A, B ó C)
- Ancho del tramo de acera en metros

ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO

- Existencia de alguno de estos elementos singulares: farolas, bancos, vados, árboles, esquinas rebajadas, esquinas rebajadas con cambio en el pavimento, horizontalidad de las acetas, esquinas libres de coches, vehículos aparcados, resbaladidad del pavimento, presencia de señales de tráfico que resulten un obstáculo, bolardos, contenedores de basura o postes de electricidad aérea.

Además, se añade en la propia ficha un texto breve donde especificar algún otro detalle que sea necesario reseñar y una propuesta de mejora.

Estas propuestas de mejora se han establecido de forma similar para conflictos similares, buscando lo homogeneidad de la situación final.

En cuanto a los tipos de pavimento, dada la importancia de este criterio de evaluación, se ha redactado un anejo a esta memoria con su clasificación, descripción y recomendaciones.

El estudio final de los criterios de evaluación proporciona una clasificación en una categoría general A, B, C que queda recogida en el **Plano General de Diagnóstico del Estado de las Aceras de Molina de Segura**.

4. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL CONJUNTO DE ACERAS

El estudio pormenorizado in situ de las aceras del casco urbano de Molina de Segura, nos proporciona una información detallada, pero también unas líneas generales que se repiten y que se pueden resumir en una serie de elementos característicos:

- Los barrios más antiguos y céntricos tienen calles estrechas, muchas de ellas además con una elevada pendiente. La presencia masiva de vehículos estacionados no favorece el tránsito peatonal en esta zona, precisamente en la que más recorridos peatonales se efectúan y dónde más personas mayores habitan y transitan. Es urgente una reorganización del tráfico rodado que permita: un ancho de acera suficiente, unas transiciones accesibles y unos cruces libres de vehículos. En estas zonas, la multiplicidad de puntos singulares hace recomendable la utilización de adoquines de hormigón como pavimento (por su flexibilidad de colocación y resolución y por su baja resbaladidad), pero no sólo sustituyendo el pavimento, sino aprovechando la ocasión para mejorar el resto de elementos que componen la acera. Muchas veces será necesario recurrir a soluciones de aceras enrasadas con el pavimento y/o a la eliminación de plazas de aparcamiento.
- Los barrios exteriores, más nuevos, presentan aceras en buen estado general, con anchos generosos y accesibilidad correcta, con mejor integración de los vehículos estacionados. En muchos casos se ha utilizado el pavimento de baldosas de hormigón de 40x40cm, demasiado lisas y que con el tiempo se volverán resbaladizas. Es necesario la supervisión en el tiempo y con el uso.
- Los barrios con situaciones intermedias tienen también situaciones intermedias: pavimentos nuevos o viejos, aceras anchas o estrechas, calles con pendiente o sin ella.... El análisis en estos casos refleja estas diferencias dentro de los mismos barrios, que generan desigualdad y que deberían unificarse en sus soluciones. Existe en estas zonas por lo general mucho pavimento de terrazo

ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO

para exteriores en forma de pastillas, que siempre resulta muy resbaladizo con el tiempo, por lo que se recomienda en todo caso su sustitución o al menos su tratamiento superficial en las zonas en que se encuentre en mejor estado.

-

En cuanto a las **soluciones específicas en las aceras** se han observado también una serie de situaciones que se repiten y que requieren mención específica:

- **Calles estrechas con aparcamiento alterno:** presentan aceras muy estrechas en general, lo que impide realizar de forma correcta los rebajes necesarios en las esquinas y en los vados, perdiendo los tramos toda horizontalidad y continuidad en el tránsito. Se observa incluso como la zona habitual de circulación de los peatones es la calzada, apartándose cuando se acerca un vehículo. Esta perversión del orden necesita un estudio en detalle y unas soluciones específicas, así como reordenar el tráfico rodado y peatonal para que no haya tantas interferencias entre ambos.
- El **aparcamiento de vehículos** en estas calles, que reduce más allá de lo razonable el ancho de las aceras, debe limitarse con elementos físicos en las esquinas, impidiendo el bloqueo del tránsito peatonal en las mismas.
- Se han ejecutado **vados peatonales** en bastantes aceras, incluso en algunas que el pavimento requiere sustitución, al menos se han mejorado esos vados. Sin embargo, algunos de estos rebajes no cumplen las características adecuadas según la normativa existente para estos casos. En bastantes casos no disponen de pavimento de textura diferenciada para aviso de personas ciegas ni de la dimensión necesaria.
- Los **vados de acceso de vehículos a garajes** se encuentran resueltos en muchísimas ocasiones de forma incorrecta. En unos casos se ejecutan únicamente con los bordillos (en este caso no afecta al uso peatonal de las aceras) y en otros tienen muchísima pendiente al salvar demasiada altura en aceras estrechas. Estos vados sí son muy conflictivos en muchas aceras, sobre todo de la zona centro, y es necesaria su supervisión y mejora.
- Existen en los barrios más nuevos zonas con **el pavimento en mal estado debido a obras y solares**, en este caso a la falta de uso actual o a la duración de las obras. En estos casos, supervisar que no se extienda en el tiempo más allá de lo necesario, arreglando algunos tramos que llevan así muchos años.
- **Solares que sirven como aparcamiento de vehículos:** si esta situación se admite y prolonga en el tiempo, se deben ejecutar unos vados de acceso, que por una parte evite el destrozo del pavimento existente y por otra garantice el paso peatonal por esas aceras.
- **Farolas y señales que impiden el paso**, sobre todo en aceras estrechas, que hacen imposible que personas con movilidad reducida, que lleven un carrito de bebé o de la compra, etc. puedan utilizarlas de forma continuada. Es necesario recolocar dichos elementos para que no molesten.
- Otros elementos como bolardos, contenedores de basuras, mobiliario urbano diverso y postes de madera deber reordenarse en los lugares en los que sean obstáculo para el paso accesible de peatones, con comodidad.

ESTUDIO SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LAS ACERAS EN EL CASCO URBANO DE MOLINA DE SEGURA Y PROPUESTAS DE ACONDICIONAMIENTO

- Los **tipos de pavimento**: una de las principales características para su evaluación ha sido su resbaladidad, ahora y con el tiempo, para determinar si es necesario arreglos puntuales o si directamente se recomienda su sustitución. Debido a la multitud de situaciones se ha redactado un anejo específico con el análisis de los tipos de pavimento.

5. CONCLUSIONES

El estudio pormenorizado y análisis de resultados nos ofrece una imagen general del estado de las aceras del casco urbano de Molina de Segura.

Se observa el esfuerzo en la renovación de tramos de acera más conflictivos, sobre todo en la zona del centro urbano, y se espera que este documento sirva para continuar esta labor, empezando por las zonas que más beneficios reporten a la población, realizando un estudio conjunto con el Plan de Movilidad Sostenible.

Es necesario remarcar la necesidad de realizar un estudio conjunto del tráfico rodado y el peatonal, de forma que queden ambos solucionados sin perjudicarse.

En general, existen muchísimas calles con aceras en buen estado, que únicamente requieren, si acaso, arreglos puntuales, mejora de la limpieza u otras soluciones fáciles de llevar a cabo, y que mejorarían mucho la calidad general del conjunto con pequeñas actuaciones.

A su vez, existen zonas muy degradadas que suponen un agravio comparativo con otras áreas del casco urbano y que, aunque no tan transitadas, no por ello merecen ser olvidadas.

Para las situaciones específicas se proponen soluciones en el análisis y en las Fichas de cada tramo, así como en el catálogo de pavimentos.

En general, se debe buscar que todos los tramos tengan ancho suficiente, no sean resbaladizas y no tengan obstáculos que impidan el paso.

El tema específico de los pavimentos resbaladizos nos hace recomendar la solución de adoquines prefabricados de hormigón como mejor solución y en caso contrario, que se exija siempre una justificación de dicha resbaladidad por parte del fabricante no solo en el momento de la colocación sino asegurándola en el tiempo.

La valoración general puede verse de forma global en el plano de diagnóstico, que aunque refleja muchas zonas por mejorar, también muestra la buena salud general de las aceras, por lo que anima a lograr los mismos estándares de calidad en toda la red de aceras del casco urbano de Molina de Segura.

Molina de Segura, julio de 2019

María Dolores Jiménez Martínez,
Arquitecta colegiada num. 1537 COAMU

6. ANEJO 1: CATÁLOGO DE PAVIMENTOS



DESCRIPCIÓN

Se trata de un tipo de pavimento realizado con adoquines prefabricados de hormigón, que pueden tener diferentes tamaños (10x20, 20x20, 20x30cm), colores (los más habituales rojos, anaranjados y grises), texturas (liso o rugoso, con “puntos”) y disposición.

Algunas ventajas de este tipo de pavimento son:

Mantenimiento económico, Resistente, Baja deformabilidad, Facilidad en las reparaciones (incluso con reutilización de las mismas piezas, lo que facilita la apertura y cierre de zanjas o de regulación de asientos puntuales o de piezas rotas), Facilidad de montaje, Larga durabilidad (la duración de vida admitida para un pavimento de adoquines de hormigón, bien colocado, es de 25 o más años). No resbaladizo.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Se ha observado que este pavimento es el que mejor resuelve las situaciones complejas que se pueden encontrar en un centro urbano: aceras estrechas, vados numerosos, esquinas, cruces, escalones, rampas, elementos de mobiliario urbano o arbolado.

Por su pequeño tamaño las discontinuidades se pueden resolver con piezas completas, mejorando el acabado y la durabilidad de las aceras.

El movimiento relativos entre las piezas permite un mejor ajuste a los requerimientos sin provocar desperfectos graves

Puede utilizarse tanto para tránsito peatonal como de vehículos, por lo que la situación enrasada entre aceras y calzada se puede realizar con el mismo pavimento, algo muy útil en calles estrechas.

En zonas con tránsito de vehículos es importante incidir en una correcta compactación previa del terreno, para evitar asientos y desperfectos.



DESCRIPCIÓN

El hormigón impreso es un pavimento continuo con la superficie pigmentada y tiene un bajo relieve, grabado mientras está fresco mediante moldes de neopreno que simulan las piezas y texturas más variadas. Permite hacer pavimentos resistentes, vistosos y duraderos. Al ser impermeable, soporta el ataque de ácidos y manchas de grasa y aceite, además puede utilizarse en zonas muy castigadas por el tránsito, como aceras, parques, rampas, recintos feriales, etc. Tiene un mantenimiento prácticamente nulo.

Las ventajas son varias, pero las que se destacan son: la impermeabilidad, la resistencia a los rayos UV, la resistencia a los cambios repentinos de temperatura helada/deshielo, longitud, el tiempo de ejecución reducido, la diversidad de los tipos de formas y colores y la singularidad del diseño, porque cada trabajo de hormigón impreso es único.

Sólo está presente en zonas muy concretas del casco urbano.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

La superficie grabada puede acumular suciedad con facilidad, por lo que los colores claros pueden suponer un incremento del mantenimiento en ese sentido. Con el tiempo puede resultar pulido y resbaladizo en zonas de mucho tránsito.



DESCRIPCIÓN

Pavimento formado por piezas prefabricadas de hormigón, de 40x40cm. Fundamentalmente hay dos colores (rojo y blanco) y dos tipos de acabado (liso y rugoso “piel de naranja”).

Las piezas lisas (aunque usaba muy frecuentemente) resultan resbaladizas en relativamente poco tiempo, ya que las piezas se pulen en exceso con el uso. Este problema se puede subsanar con cierta facilidad aplicando tratamientos superficiales.

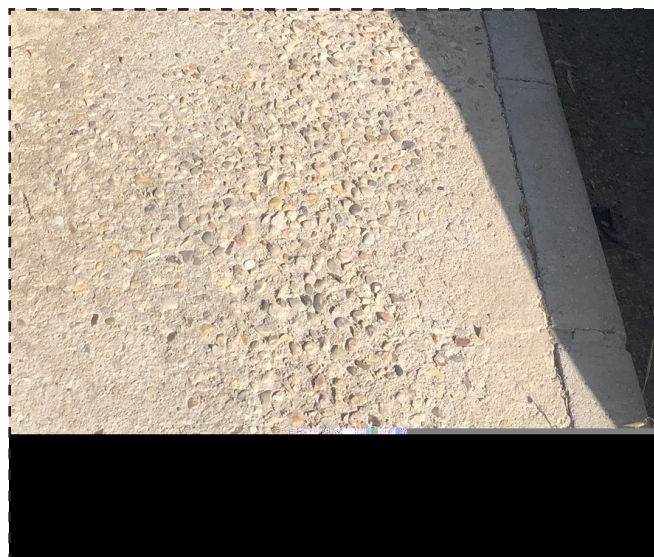
Las piezas rugosas “piel de naranja”, no resultan resbaladizas, por lo que tal y como se ha observado en algunas calles, se recomienda su uso generalizado (y no solo en las zonas rebajadas de los cruces y/o vados). Como inconveniente, resulta más sucia que la lisa, lo cual complica el mantenimiento, sobre todo en las piezas de color blanco.

El tamaño grande de las piezas obliga a partirlas para adaptar la acera a geometrías inclinadas en cruces y esquinas, por lo que no se recomienda su uso en estas zonas, ya que se observa que son los puntos débiles de este tipo de pavimento.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

En las zonas en que ya está colocado este pavimento y se encuentre pulido y/o resbaladizo con piezas sin desperfectos, con un buen estado de conservación en general, se recomienda tratamiento antideslizante superficial. Está presente en muchas zonas del centro urbano.

Si, por el contrario, existen piezas rotas, vados excesivos y piezas pulidas, se recomienda directamente la sustitución por otro pavimento que se adapte mejor a las discontinuidades y no resbale. Si está colocado en calles con pendiente excesiva, se recomienda también la sustitución.



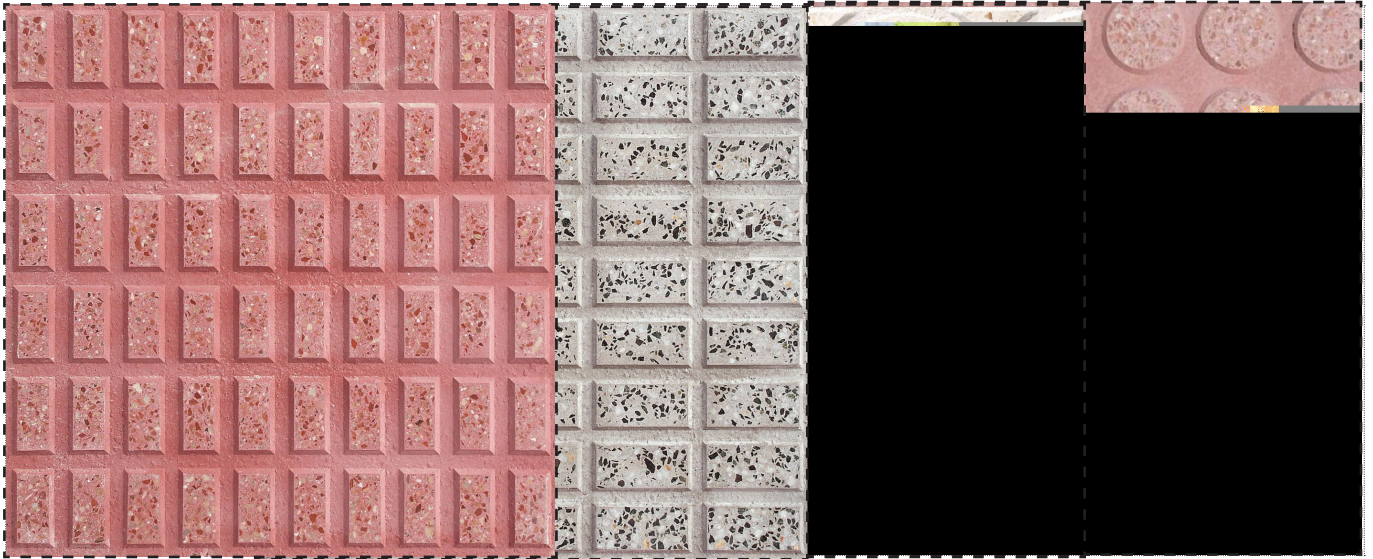
DESCRIPCIÓN

En general se recogen aquí diferentes soluciones, en su mayoría provisionales, que tienen un pavimento continuo en las aceras.

La mayor parte son superficies de hormigón de color gris, aunque existe alguna superficie puntual de asfalto.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Se tratan en la actualidad de soluciones provisionales, por lo que se recomienda sustituir por otro tipo de pavimento.



DESCRIPCIÓN

Pavimento formado por baldosas de 40x40cm, en su mayoría de color rojizo aunque también existen en color gris, que se encuentra muy extendido en las aceras del núcleo urbano. Se trata de un terrazo con relieve en forma de pastillas (círculos en casos puntuales), con la cara superior pulida.

El principal inconveniente de este suelo es que acaba siendo resbaladizo en todos los casos, por lo que con el tiempo tiene que ser tratado superficialmente o sustituido.

OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

Debido a sus problemas de resbaladividad este tipo de pavimento se ha clasificado en el estudio como tipo "B", incluso en el caso de que se encuentre en perfecto estado en la actualidad.

Si además tiene desperfectos se ha clasificado como "C", ya que no merece la pena hacer arreglos sino que se recomienda su sustitución por un pavimento que resuelva los problemas de resbaladividad de forma más duradera y que requiera menos supervisión y mantenimiento.

7. ANEJO 2: MODELO DE FICHA DE ANÁLISIS Y LEYENDA

CALLE: nombre de la calle

ACERA PARES	TRAMO N°	n	TRAMO N°	n	ACERA IMPARES
<p>n+n</p> <p>TIPO DE PAVIMENTO</p> <p>A</p> <p>ESTADO DEL PAVIMENTO</p> <p>ANCHO ACERA (m): n.nn</p> <p>F - B - V - A - E - EE AH - EL - CA - PR ST - CB - BL - PE</p> <p>ELEMENTOS SINGULARES</p>	<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Descripción y elementos reseñables</p>		<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>Descripción y elementos reseñables</p>		<p>n+n</p> <p>TIPO DE PAVIMENTO</p> <p>A</p> <p>ESTADO DEL PAVIMENTO</p> <p>ANCHO ACERA (m): n.nn - n.nn</p> <p>F - B - V - A - E - EE AH - EL - CA - PR ST - CB - BL - PE</p> <p>ELEMENTOS SINGULARES</p>



MODELO DE FICHAS DE ANÁLISIS DE TRAMOS DE CALLES

ACERA PARES	TRAMO N°	N°	TRAMO N°	N°	ACERA IMPARES
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">N°</div> TIPO DE PAVIMENTO	DESCRIPCIÓN Descripción general del tipo de pavimento y estado del mismo, presencia de árboles, mobiliario urbano, desperfectos, singularidades, etc	DESCRIPCIÓN Descripción general del tipo de pavimento y estado del mismo, presencia de árboles, mobiliario urbano, desperfectos, singularidades, etc	DESCRIPCIÓN Descripción general del tipo de pavimento y estado del mismo, presencia de árboles, mobiliario urbano, desperfectos, singularidades, etc	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">N°</div> TIPO DE PAVIMENTO	
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;">X</div> ESTADO DEL PAVIMENTO				<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;">X</div> ESTADO DEL PAVIMENTO	
ANCHO ACERA (m):	PROPUESTA DE MEJORA Escribir aquí las propuestas concretas de mejora de este tramo de calle	PROPUESTA DE MEJORA Escribir aquí las propuestas concretas de mejora de este tramo de calle	PROPUESTA DE MEJORA Escribir aquí las propuestas concretas de mejora de este tramo de calle	ANCHO ACERA (m):	
<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px; display: inline-block;">F</div> B - V - A - E - EE AH - EL - CA - PR ST - CB - BL - PE				<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px; display: inline-block;">F</div> B - V - A - E - EE AH - EL - CA - PR ST - CB - BL - PE	
ELEMENTOS SINGULARES				ELEMENTOS SINGULARES	

LEYENDA

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">N°-C</div> TIPO DE PAVIMENTO	
1-C ADOQUÍN HORMIGÓN PREFABRICADO C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco, Rp=rojo con relieve)	5-C PAVIMENTO CONTINUO C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco, N=negro)
2-C HORMIGÓN IMPRESO C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=imita baldosas, M=imita madera, A=amarillo)	6-C TERRAZO EXTERIOR RELIEVE RECTÁNGULOS C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco)
3-C BALDOSAS HORMIGÓN PREFABRICADO 40x40cm C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco, Gpd=gris punta de diamante)	7-C TERRAZO EXTERIOR RELIEVE ONDAS C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco)
	8-C TERRAZO EXTERIOR RELIEVE CÍRCULOS C=COLOR (R=rojo, GR=gris, B=blanco)

<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 40px; height: 40px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin: 0 auto;">X</div> ESTADO DEL PAVIMENTO	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;">A</div> EN PERFECTO ESTADO
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-bottom: 10px;">B</div> CON ALGUNOS DESPERFECTOS
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 30px; height: 30px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;">C</div> EN MAL ESTADO

<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 2px; display: inline-block;">F</div> B - V - A - E - EE AH - EL - CA - PR ST - CB - BL - PE		
ELEMENTOS SINGULARES: Los elementos marcados con un círculo están presentes en el tramo descrito		
F FAROLAS B BANCOS V VADOS A ÁRBOLES E ESQUINAS ACCESIBLES EE ESQUINAS ACCESIBLES CON PAVIMENTO DIFERENCIADO	AH ACERA HORIZONTAL (sección transversal) EL ESQUINAS LIBRES DE COCHES (formación de la acera) CA COCHES APARCADOS PR PAVIMENTO RESBALADIZO	ST SEÑALES DE TRÁFICO (que molestan) CB CONTENEDORES BASURA (sobre la acera) BL BOLARDOS (sobre la acera) PE POSTE ELECTRICIDAD (sobre la acera)