

**ANEJO 23**  
**ACCESIBILIDAD PEATONAL Y DE VEHÍCULOS DE**  
**EMERGENCIA. ITINERARIOS**



## ÍNDICE GENERAL

<b>1</b>	<b>ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO .....</b>	<b>5</b>
1.1	NORMATIVA .....	5
1.2	ITINERARIOS PEATONALES .....	6
1.3	ÁREAS DE ESTANCIA.....	6
1.4	ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN .....	6
1.5	CRUCES ENTRE ITINERARIOS PEATONALES E ITINERARIOS VEHICULARES.....	8
1.6	MOBILIARIO URBANO .....	9
1.7	ELEMENTOS VINCULADOS AL TRANSPORTE.....	9
1.8	COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN.....	10
<b>2</b>	<b>ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S. ....</b>	<b>13</b>
2.1	NORMATIVA .....	13
2.2	LOCALIZACIÓN DE HIDRANTES .....	13
2.3	MANIOBRABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE BOMBEROS.....	13
2.4	SEÑALIZACIÓN .....	13
<b>3</b>	<b>APÉNDICES.....</b>	<b>15</b>
3.1	PLANO DE ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO	
3.2	PLANO DE ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S	



## 1 ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO

### 1.1 NORMATIVA

El presente proyecto de urbanización está sujeto al cumplimiento de diversas normas, que inciden de forma directa e indirecta en el ámbito de la accesibilidad, cuya regulación ha avanzado de forma notable en los últimos años en los niveles local, autonómico y estatal.

- En el ámbito estatal, en 2021 se ha aprobado la *Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados* (BOE nº 187, de 6 de agosto de 2021), que entró en vigor el 2 de enero de 2022, siendo de aplicación obligatoria en planes y proyectos que se aprueben definitivamente a partir del 2 de noviembre del mismo año.
- A nivel regional, la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio aprobó en 2019 el *Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos* (DOGV nº 8549, de 16 de mayo de 2019), que desarrolla las condiciones y parámetros de diseño complementarios de las condiciones básicas de accesibilidad establecidas en la normativa de la AGE (en particular, en el Código Técnico de Edificación) y en la Orden Ministerial vigente en esta materia.
- Y por último, a escala local, continua en vigor la "*Ordenanza de Accesibilidad en el medio urbano del municipio de Valencia*" (BOP nº279, de 23 noviembre 2006).

No obstante, la accesibilidad es un concepto que no se puede resolver de forma aislada sino que se relaciona y forma parte de otro concepto más amplio y de alcance global que integra múltiples materias interrelacionadas: el concepto de movilidad.

En este sentido, el Ayuntamiento de Valencia aprobó, por acuerdo de 25 de abril de 2019 (BOP nº94, de 17 de mayo de 2019), la primera "*Ordenanza de Movilidad*" del municipio, que deroga la Ordenanza de Circulación de 2010.

Esta Ordenanza de Movilidad tiene por objeto armonizar los distintos usos de las vías y los espacios urbanos, incluidos el peatonal, el de circulación de los diferentes vehículos, el estacionamiento, el transporte de personas, la distribución de mercancías, y las diferentes necesidades de uso del espacio público relacionadas con la movilidad, garantizando la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad diversa, utilizando como criterio básico la prioridad escalonada entre los diferentes usos y desplazamientos, en función de la vulnerabilidad de las personas usuarias y los menores impactos ambientales generados, para garantizar la seguridad y la salud de las personas, la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente.

La Disposición Final Quinta de la Ordenanza aclara su título competencial y amparo normativo, señalando de forma expresa en su apartado 3 que, en todo lo no regulado en la misma, se aplicarán las normas de ámbito estatal y autonómico vigentes, entre ellas las referidas a los derechos de las personas con discapacidad o diversidad funcional y accesibilidad en el medio. Y en lo relativo a la relación con otras ordenanzas municipales indica que la regulación contenida en la Ordenanza de Movilidad se complementa con las demás ordenanzas y reglamentos municipales, en todo lo relacionado con la materia objeto de la misma y en especial con la citada Ordenanza de Accesibilidad (b) y con la Ordenanza Municipal de Parques y Jardines (d).

Al tratarse de una actuación de urbanización de nueva planta, el diseño de la misma debe cumplir el nivel de accesibilidad "*adaptado*". (Art. 5 de la Ordenanza de Accesibilidad)

## 1.2 ITINERARIOS PEATONALES

Se consideran itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso y circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas. Discurren de manera colindante a la línea de fachada o referencia edificada a nivel de suelo y cuando carece de ella, se facilita la orientación y encaminamiento mediante una franja-guía longitudinal.

Se cumplen las anchuras mínimas de la banda libre peatonal de 1,80 m de ancho y una altura de 3 metros libres de obstáculos, incluyendo los ocasionales o eventuales. La anchura en los cambios de dirección permite inscribir un círculo de 1'50 metros de diámetro.

La pendiente longitudinal en todo el recorrido no supera el 6%, y la transversal es igual o menor al 2%.

El bordillo de las aceras carece de aristas vivas y su altura libre no supera los 0,12 m. No hay peldaños aislados. El desnivel de acceso a los pasos de peatones se resuelve mediante rampa y se garantiza la continuidad de los itinerarios peatonales accesibles en los desniveles y en los puntos de cruce con el itinerario vehicular.

## 1.3 ÁREAS DE ESTANCIA

Las plazas, parques, jardines (exceptuándose las zonas ajardinadas) y áreas de descanso poseen una altura libre de paso no inferior a 2,20m, carecen de escalones aislados y su pavimentación reúne las características definidas para los itinerarios accesibles.

Las zonas ajardinadas colindantes con el itinerario peatonal accesible que no se sitúan a un nivel superior, disponen de un bordillo perimetral de altura mínima de 5 cm en su lado adyacente al itinerario peatonal.

La delimitación de espacios se realiza con elementos rígidos y estables, sin cables o cuerdas. El recinto de cierre del área de socialización canina consiste en un zócalo de muro de fábrica de hormigón de 0,40 m, con malla de simple torsión hasta 2 m de altura.

Los parques infantiles están protegidos mediante vallado y vegetación. El pavimento de los sectores de juego es drenante, amortiguador de caídas y diverso en colores y formas para diferenciar las distintas áreas de juego. Asimismo se dispone pavimento firme para permitir la deambulación a todos los juegos.

Los elementos de juego cumplen con lo establecido en su reglamentación específica y al menos uno de cada cuatro unidades o fracción es accesible, para que los usuarios con movilidad reducida puedan utilizarlos de manera autónoma. Junto a los elementos de juego y de ejercicio que cuentan con criterios de accesibilidad universal, existen espacios libres de obstáculos donde puede inscribirse un círculo de 1,5 m de diámetro, sin ser coincidentes con el ámbito de paso del itinerario peatonal accesible

Se dispone de áreas de descanso con bancos accesibles en intervalos no superiores a 50 m.

En los itinerarios peatonales accesibles de los parques y jardines se dispondrá de información para la orientación y localización de los accesos, las instalaciones, las actividades y servicios disponibles, de acuerdo con las normas de señalética del Ayuntamiento de Valencia.

## 1.4 ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

Se consideran elementos de urbanización las piezas, partes y objetos reconocibles individualmente que componen el espacio público urbanizado y que se materializan las previsiones de la ordenación vigente. En relación a este proyecto de urbanización, afectan a pavimentos, rejillas, tapas de instalaciones, alcorques, vados, rampas y vegetación, entre otros elementos descritos en la normativa.

Los elementos de urbanización no originan obstáculos que impidan la libertad de movimientos de las personas con limitaciones y movilidad reducida.

Los bordillos de las aceras cumplen con la altura máxima de 12 cm del Decreto 65/2019.

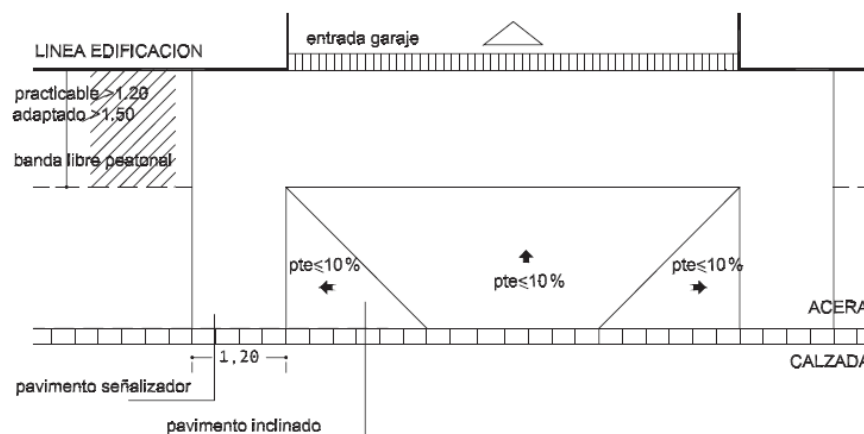
Los pavimentos de los itinerarios peatonales son duros, antideslizantes y sin resaltes, y en ellos se enrasarán las rejillas, registros y otros de naturaleza análoga. Se utilizan bandas de textura y color diferenciado para señalar los accesos a otros itinerarios.

En los itinerarios peatonales accesibles también se admite la utilización de pavimentos blandos con una compactación superior al 90%, que permiten el tránsito de peatones de forma estable y segura, sin originar hundimientos ni estancamientos de aguas, manteniendo la máxima adecuación con el resto de características enumeradas en el párrafo anterior.

Las rejillas, tapas de instalaciones y alcorques ubicados en las zonas de uso peatonal están colocados preferentemente de manera que no invadan el itinerario peatonal accesible. Las rejillas y tapas de instalación se colocarán enrasadas con el pavimento circundante y son no deslizantes.

Los alcorques se protegen mediante rejillas, material compacto drenante no deformable o con otros elementos similares, enrasados con el pavimento circundante. Cuando se utilizan bordillos o elementos delimitadores elevados sobre el plano del pavimento circundante, deberá ser fácilmente detectable, con una altura mínima de 15 cm y nunca invadirán el ancho mínimo libre del itinerario peatonal accesible.

La ordenación propuesta no incluye vados vehiculares, que en su caso, corresponderá resolver cuando se edifiquen las parcelas de resultado. No obstante, dichos vados se diseñarán de forma que mantengan alineado el encintado de las aceras y en ellos no se colocará pavimento táctil de advertencia ni direccional, en la zona de acera, para que las personas con discapacidad visual no lo confundan con el vado de uso peatonal.



El bordillo será de 4 cm de pinto, con bisel visto. El desarrollo máximo de la rampa de acceso será de 120 cm, sin invadir la banda libre peatonal. No alterarán las condiciones de los itinerarios peatonales accesibles que atraviesen y no coincidirán en ningún caso con los vados de uso peatonal.

La ordenación propuesta no incluye rampas (se consideran como tales las superficies con una pendiente superior al 6%) ni escaleras.

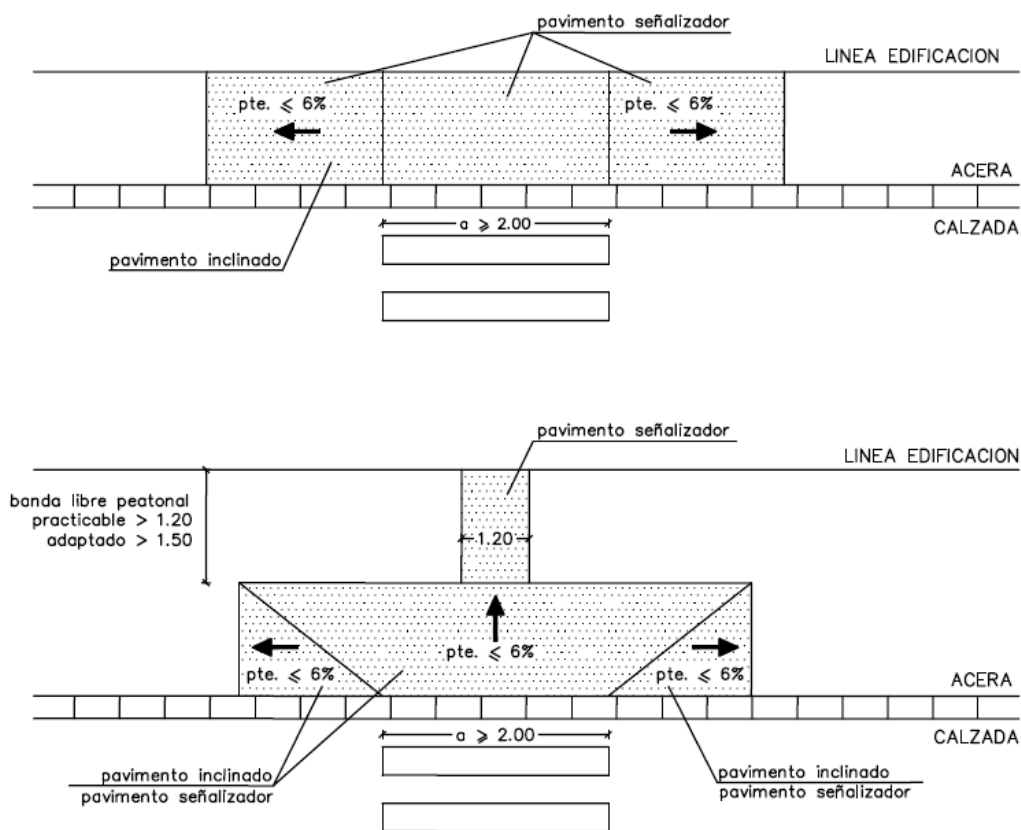
En cuanto a la vegetación, los árboles, arbustos, plantas ornamentales o elementos vegetales no obstaculizan el ámbito de paso peatonal del itinerario peatonal accesible, ni el campo visual de las personas en relación con las señales de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos y otros elementos permitiendo a su vez el correcto alumbrado público.

## 1.5 CRUCES ENTRE ITINERARIOS PEATONALES E ITINERARIOS VEHICULARES

El diseño de los puntos de cruce entre itinerarios peatonales e itinerarios vehiculares cumplen las condiciones fijadas en la normativa.

Los vados peatonales no se disponen en ángulo o chaflán sino que se ubican en perpendicular al sentido del tránsito vehicular para evitar que las personas con ceguera o con dificultades visuales crucen la calle en diagonal. La localización de los vados de peatones será tal que permita, en todo caso, que la persona que se desplace perpendicular a la línea de encuentro vado-calzada encuentre al otro lado de la calzada el vado opuesto, es decir, que ambos vados estén alineados perpendicularmente a la línea de encuentro vado-calzada.

La anchura mínima de paso del plano principal del vado, desde el que se accede a la calzada, es superior a 2,00 m y la calzada está enrasada o con un resalte inferior a 4 mm. Se han diseñado de forma que cuando los niveles a comunicar se han de enlazar por uno o varios planos inclinados, su pendiente sea, como máximo, del 6%.



El área correspondiente al vado de peatones cuenta con pavimento podotáctil de botones homologado que ha de presentar un color con fuerte contraste en relación con aquellos correspondientes a las áreas adyacentes de acera y calzada, siguiendo lo especificado en el apartado 1.8.

En los vados que no ocupan la superficie completa de la acera, se colocará, en el eje del vado, una franja de 120 cm de ancho que deberá extenderse sin interrupción desde la línea de fachada, ajardinamiento o parte más externa del itinerario peatonal hasta el inicio del vado.

Las marcas viales rectangulares del paso de peatones se ajustarán a lo dispuesto en el reglamento general de circulación y serán antideslizantes y reflectantes.

Se han dispuesto sumideros para evitar que se produzcan encharcamientos en los pasos peatonales, permitiendo el tránsito de forma segura.

Se instala señalización horizontal y vertical de prioridad peatonal de aviso a los vehículos y de límite de velocidad, comprensible y visible desde diferentes ubicaciones.

## 1.6 MOBILIARIO URBANO

Los elementos urbanos de uso público, tales como fuentes, papeleras, bancos u otros análogos, se ubican de forma que puedan ser accesibles por todos los ciudadanos, especialmente para aquellos que tengan su movilidad reducida, y que no constituyan obstáculos para el tránsito. Son fácilmente detectables por contraste de color con su entorno y no presentan superficies que puedan producir deslumbramientos. Estos elementos, a excepción de mesas y fuentes, carecen, entre 0,40 y 2,20 m de altura, de salientes que vuelen más de 15 cm y que presenten riesgo de impacto.

Las fuentes de agua disponen de mecanismos de accionamiento situados a una altura comprendida entre 0,80 y 0,90 m y no existen obstáculos o bordes para acceder a ellos. La zona de aproximación a la fuente es horizontal.

Los elementos de iluminación aportan el nivel establecido en la reglamentación específica. De forma específica, en las áreas de estancia, de acuerdo con el Decreto 65/2019, el nivel mínimo de iluminación a nivel del suelo será de 50 luxes.

## 1.7 ELEMENTOS VINCULADOS AL TRANSPORTE

La dotación de aparcamientos debe cumplir el estándar mínimo fijado por el ROGTU (vigente en el momento de aprobación del planeamiento), que indica que por cada 100 m<sup>2</sup> o fracción de edificabilidad residencial se exigirán como mínimo, 1 plaza de aparcamiento privada y 0,5 plazas de aparcamiento de uso público en red viaria, es decir el número de plazas de aparcamiento localizadas en espacios públicos anejos al viario será como mínimo equivalente a 1 plaza por cada 200 metros cuadrados de techo potencialmente edificable.

Dicho esto, teniendo en cuenta las tablas resumen de magnitudes de la Propuesta de Rectificación de Errores del Plan de reforma Interior del Ámbito A.4-3 "Parque y Maestranza de Artillería, el mínimo de plazas públicas determinado para el conjunto del ámbito es:

$$155.551 \text{ m}^2 \text{ de edificabilidad} \times 1 \text{ plaza}/200 \text{ m}^2 = 778 \text{ plazas}$$

Teniendo en cuenta sólo la nueva superficie edificable:

$$89.788 \text{ m}^2 \text{ de edificabilidad} \times 1 \text{ plaza}/200 \text{ m}^2 = 449 \text{ plazas}$$

No obstante, el artículo 131.3 del ROGTU determina que este estándar es de aplicación en suelo urbanizable siempre que se trate de zonas de nuevo desarrollo, mientras que en entorno urbano, como es este caso, se aplicará cuando sea compatible con la consolidación y red viaria existentes.

Asimismo, de acuerdo con informe del Servicio de Asesoramiento Urbanístico y Programación del Ayuntamiento de Valencia, respecto a la disminución del número de plazas de aparcamiento se asume que, en el caso del "Parque y Maestranza de Artillería" es consecuencia de la disposición del arbolado de alineación y que esta disminución se ve compensada por la mejora medioambiental que supone la nueva ubicación y tipología del arbolado de alineación y por una mayor disponibilidad de espacio libre peatonal en las aceras perimetrales. Todo ello supone además una mejora de las condiciones de accesibilidad y seguridad vial en los accesos a los equipamientos públicos, en especial a los de carácter docente y/o asistencial.

En consecuencia, el proyecto de urbanización contempla en viario una superficie en torno a los 1150 metros cuadrados de aparcamiento, obteniéndose un total de 112 plazas para coches (en cordón y en batería oblicua), 12 para motos y 24 para bicicletas.

PROYECTO DE URBANIZACIÓN DEL "PARQUE CENTRAL DE ARTILLERÍA" DE VALENCIA						
LOCALIZACIÓN		Cuantificación de estacionamientos				
CALLES	ACERAS	Coches			Motos	Bicicletas
		Aparcamiento en línea	Aparcamiento en batería	Reserva para personas con movilidad reducida		
CALLE V01	Acera Norte		38			12
	Acera Sur					12
	Acera Oeste	15		1	3	
	<b>Total Calle V01</b>	<b>15</b>	<b>38</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>24</b>
CALLE V02	Acera Este			1		
	<b>Total Calle V02</b>			<b>1</b>		
CALLE V03	Acera Norte	20		1	6	
	<b>Total Calle V03</b>	<b>20</b>		<b>1</b>	<b>6</b>	
CALLE V04	Acera Norte	9			3	
	<b>Total Calle V04</b>	<b>9</b>			<b>3</b>	
CALLE Mossen Ferrer	Acera Sur	27				
	<b>Total C/ Mossen Ferrer</b>	<b>27</b>				
CALLE San Vicente Martir	Acera Oeste					12
	<b>Total C/ Mossen Ferrer</b>					<b>12</b>
<b>TOTALES</b>		<b>71</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>36</b>
			<b>112</b>			
				<b>160</b>		

Tal como establece la normativa, en las zonas que se creen para estacionamiento de vehículos ligeros, el número de plazas reservadas para personas con movilidad reducida será, al menos, de una por cada 40 o fracción en aparcamientos de hasta 280 vehículos, reservándose una nueva plaza por cada 100 o fracción en que se rebase esta previsión. Por lo tanto, dado que el Proyecto cuenta con 112 plazas para estacionamiento de coches, se han reservado 3 plazas de este tipo, tal como se indica en la tabla anterior.

Estas plazas tienen unas dimensiones mínimas de 5,00 por 2,20 m en cordón. Disponen de una zona libre de obstáculos para aproximación y transferencia posterior, a la que se accede a través de una rampa, cuyo ancho es igual al de la plaza y su longitud es, de al menos, 3 m. Sobre la acera lateral también existe una zona sin obstáculos, de igual longitud que la plaza, con su zona de aproximación y transferencia y un ancho de 1,50 m.

Se han situado en proximidad a los accesos peatonales y a las zonas de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares, garantizando el acceso desde la zona de transferencia hasta el itinerario peatonal accesible de forma autónoma, exenta de obstáculos y segura. Se señalizan con el símbolo internacional de accesibilidad y la prohibición de aparcar en ellas a personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.

Asimismo se ha previsto la disposición de 36 plazas para aparcamiento de bicicletas distribuidas en tres grupos de doce unidades cada uno, dos grupos localizados en la Calle V01, en proximidad a áreas de estancia y el tercero, en la acera de la calle Mossen Ferrer, cercano a la Casa Feliu.

## 1.8 COMUNICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN.

Se señala el itinerario peatonal de manera que disponga de la información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés, a través de un sistema de señales, rótulos e indicadores, distribuidos de manera sistematizada, instalados y diseñados para garantizar una fácil comprensión en todo momento. Los niveles de iluminación para el cálculo de la instalación de alumbrado público cumplen las prescripciones de la normativa de accesibilidad.

Los rótulos, carteles y paneles informativos serán estandarizados. La información seguirá pautas de lectura fácil, siendo concisa y sencilla, y acompañando, cuando sea necesario, los textos con pictogramas u otros recursos gráficos. Serán visibles en el entorno en que se sitúen, colocándose en lugares bien iluminados a cualquier hora, evitando sombras, reflejos y deslumbramientos así como obstáculos que dificulten la aproximación.

Con el objeto de identificar el acceso y posibilidades de uso de espacios, instalaciones y servicios, se señalizan permanentemente con el Símbolo de accesibilidad para la movilidad las plazas de aparcamiento reservadas, y de considerarse necesario, los itinerarios peatonales accesibles de acceso a ellas.

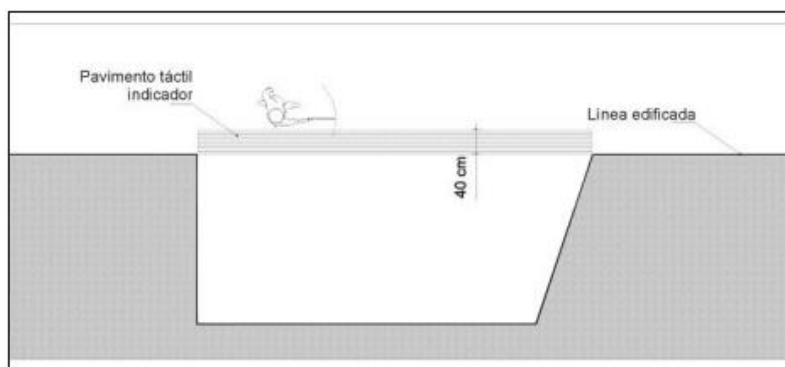
En las zonas de uso peatonal se usa pavimento táctil indicador para orientar, dirigir y advertir, permitiendo una fácil detección y recepción de información mediante el pie o bastones de personas con discapacidad visual, sin que constituya peligro para el tránsito peatonal en su conjunto. Este pavimento contrasta, tanto cromáticamente como en textura, de modo suficiente con el suelo circundante y se utilizan dos tipos, de acuerdo con su finalidad:

- a) Pavimento táctil indicador direccional, para señalar encaminamiento o guía, así como proximidad a elementos para el cambio de nivel, constituido por piezas o materiales con un acabado superficial de acanaladuras rectas y paralelas, con altura de 4 mm.
- b) Pavimento táctil indicador de advertencia, para señalar proximidad a puntos de peligro o puntos de decisión, constituido por piezas o materiales con botones sin aristas vivas, de forma troncocónica, cúpula truncada o funcionalmente equivalente cuya altura será de 4 mm. El pavimento se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha.

Usos del pavimento señalizador en el proyecto:

- Para facilitar la orientación y el encaminamiento de los itinerarios peatonales accesibles situados en zonas abiertas, o para dar continuidad a los mismos cuando éstos no puedan quedar delimitados por la línea de fachada o referencia edificada a nivel del suelo.

Su desarrollo se señala mediante una franja-guía longitudinal de pavimento táctil indicador direccional de 40 cm de anchura comprendida en el itinerario peatonal accesible.



- Para indicar proximidad a elementos de cambio de nivel, como rampas complementarias a un itinerario peatonal accesible.

Previo a su inicio y en ambos extremos, se colocan franjas de pavimento táctil indicador de tipo direccional, en sentido transversal al tránsito peatonal. El ancho de dichas franjas coincide con el de la rampa y su fondo será de entre 80 y 120 cm.

- En vados peatonales para:
  - a) Advertir sobre la proximidad de la calzada en los puntos de cruce entre el itinerario peatonal y el itinerario vehicular.

Se coloca sobre el ancho de paso que se determine, en función de las características y uso del vado respetando en todo caso un mínimo de 1,80 m, una franja de entre 60 y 120 cm de fondo de pavimento táctil indicador de advertencia a lo largo de la línea de encuentro entre el vado y la calzada. Dicha franja se podrá separar de la calzada entre 10 y 30 cm.
  - b) Facilitar la localización del paso peatonal se dispondrá una franja-guía de pavimento táctil indicador direccional, de una anchura comprendida entre 80 y 120 cm entre la línea de fachada o elemento que delimite físicamente el itinerario peatonal accesible y el centro de la franja de advertencia del vado.

La franja-guía se colocará transversal al tráfico peatonal que discurre por la acera, y alineada con la correspondiente franja-guía ubicada al lado opuesto de la calzada.

Se coloca una banda de pavimento direccional, en los accesos a los Itinerarios peatonales definidos por el planeamiento, en continuidad con los edificios y muros existentes.
- Cuando el trazado de pasos de peatones no sea perpendicular a las aceras y la distancia a recorrer sea superior a 8,00 m, se señalarán mediante franjas-guía de pavimento táctil indicador de entre 20 y 40 cm de ancho, de materiales acordes con la normativa que corresponda, otorgando seguridad al resto de usuarios del espacio.
- Para señalar cruces o puntos de decisión, así como cambios de dirección en los itinerarios peatonales accesibles, situados en zonas abiertas donde haya franjas-guía, se utilizará el siguiente pavimento:
  - a) Piezas de pavimento táctil indicador de advertencia que conformen un paralelogramo de entre 80 y 120 cm de lado, en el espacio de intersección que resulta del cruce de dos o más franjas-guía, o en el correspondiente a cambios de dirección de la franja-guía cuando formen un ángulo mayor o igual a 45° respecto del eje del sentido de la marcha.
  - b) Piezas en inglete de pavimento táctil indicador direccional en cambios de dirección de la franja-guía que formen un ángulo menor de 45° respecto del eje del sentido de la marcha, y de su mismo ancho.

De acuerdo con el art. 17 de las Ordenanzas, las zonas ajardinadas de las aceras colindantes con el itinerario peatonal pero que no se sitúan sobre el mismo, dispondrán de un bordillo perimetral de altura mínima de 5 centímetros en sus lados adyacentes a la banda de paso peatonal. Se conducirá ellas mediante pavimento direccional.

## **2 ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S.**

### **2.1 NORMATIVA**

El presente Proyecto de Urbanización está sujeto al cumplimiento de la "Ordenanza Municipal de protección" del municipio de Valencia aprobada definitivamente por Acuerdo Plenario de 27 de Octubre de 1995" (BOP 21 noviembre 1995) y cuya modificación fue aprobada el 28 de septiembre de 2007 (BOP 9 de noviembre de 2007).

### **2.2 LOCALIZACIÓN DE HIDRANTES**

Los hidrantes se sitúan en lugares fácilmente accesibles, fuera del espacio destinado a circulación y estacionamiento de vehículos, debidamente señalizados conforme a la norma UNE 23.033 y distribuidos de manera que la distancia entre ellos, medida por espacios públicos, no es superior a 200 metros.

Considerando los hidrantes existentes y los definidos en el Proyecto, se dispone de hidrantes a menos de 100 metros de la salida de los edificios previstos por el planeamiento, medida la distancia en recorrido real.

### **2.3 MANIOBRABILIDAD DE LOS VEHÍCULOS DE BOMBEROS**

Los vehículos de emergencia del Servicio de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento (S.P.E.I.S) disponen de recorridos de maniobra de ancho mínimo de 5 metros, libre de obstáculos, con radios de giro adaptados a las condiciones del vehículo tipo del S.P.E.I.S (IVECO ALP 320L).

### **2.4 SEÑALIZACIÓN**

Se indica mediante señalización tanto horizontal como vertical, las zonas con prohibición de parada y estacionamiento para garantizar en todo momento el acceso de vehículos de emergencia a las fachadas de los edificios.



### **3 APÉNDICES**

Los apéndices de este Anejo tienen como objeto formalizar y complementar a nivel gráfico lo especificado en cada uno de los apartados:

#### **3.1 PLANO DE ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO**

Plano correspondiente al Apartado 1:

**AN 23** ACCESIBILIDAD EN EL MEDIO URBANO Esc 1/1000 (Plano 1 de 2)

#### **3.2 PLANO DE ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S**

El plano correspondiente al Apartado 2:

**AN 23** ACCESIBILIDAD DE VEHÍCULOS DEL S.P.E.I.S Esc 1/500 (Plano 2 de 2)