BARRERAS ARQUITECTÓNICAS





2020

Asociación de Personas con Diversidad Funcional "PIERRES"



PARA: AYUNTAMIENTODETARAZONA

DE: ASOCIACIÓN DEPERSONASCON DIVERSIDADFUNCIONAL PIERRES

ASUNTO: INFORMEDEBARRERASARQUITECTÓNICAS

INDICE

1.	INTRODUCCIÓN		
2.	PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO	Pág. 5	
3.	BARRIOS MODERNOS	Pág. 7	
	 ♣ Barrio de la Inmaculada ♣ La Milagrosa ♣ Turiaso Este ♣ Eguarás-Teresa Cajal 	Pág. 7 Pág. 9 Pág. 11 Pág. 12	
4.	BARRIOS CASCO HISTORICO P		
	 Centro ciudad Almehora El Cinto San Miguel Ruta turismo accesible 	Pág. 14 Pág. 16 Pág. 19 Pág. 21 Pág. 22	
5.	BARRIOS RURALES		
	Barrio de CunchillosBarrio de Tortoles	Pág. 24 Pág. 25	
6. 7. 8. 9.	PARQUES MOVILIDAD: BUS URBANO Y APARCAMIENTOS ADAPTADOS CONCLUSIONES ANEXO I: PROPUESTA DE TRABAJO ANEXO II: LEGISLACIÓN DE REFERENCIA	Pág. 26 Pág. 29 Pág. 32 Pág. 33 Pág. 34	

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento pretende hacer una radiografía de la realidad en materia de accesibilidad básica en vías y espacios públicos en la localidad de Tarazona. Sabemos que la fisionomía de nuestra ciudad es compleja de cara a la accesibilidad en muchos de sus puntos, pero entendemos que facilitar la deambulación en las principales vías y diseñar itinerarios accesibles a parques y edificios públicos es esencial, no sólo por cumplir la normativa actual sino como señal de compromiso como ciudad moderna, sostenible e inclusiva.

Aludimos aquí a la normativa de referencia donde destacamos la Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU), dicha ley por primera vez reconocía los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad. Se introduce así el concepto de «accesibilidad universal», entendida como la condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas. Esta concepción se fundamenta en los criterios de diseño para todos y autonomía personal, e incorpora una perspectiva de la discapacidad y de las condiciones funcionales de la población mucho más plural. Como Asociación compartimos plenamente lo que dicha ley suscribe: primero que las personas no se pueden agrupar en categorías cerradas de capacidad o incapacidad, sino que han de ser vistas como sujetas a cambios en sus condiciones funcionales por motivos a menudo circunstanciales, tales como la edad, el estado de salud o las consecuencias temporales de accidentes o lesiones. Por otra parte, las personas con grandes limitaciones funcionales o discapacidades es importante que puedan desempeñar un papel más activo en la sociedad y puedan aspirar a un modelo de «vida independiente» basado en recibir los apoyos personales necesarios y modificar el entorno para hacerlo lo más accesible posible.

Para implementar dicha ley en materia de accesibilidad urbanística nos encontramos con 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. En esta orden se ofrecen soluciones muy concretas ante requerimientos como con lo que han de contar los itinerarios peatonales. En principio la aplicación de estas condiciones básicas se realizará en primer lugar en las áreas de nueva urbanización, estos cambios apuntarían a un nuevo concepto de espacio público, más abierto a la diversidad y con una mayor calidad de uso, deberán aplicarse también a cualquier espacio público urbanizado con anterioridad y susceptible de ajustes razonables. En este sentido, resulta imprescindible recurrir a la definición de «ajustes razonables» que contiene la Convención de Naciones Unidas donde se entienden como las modificaciones necesarias (siempre que no impongan una carga desproporcionada) para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio de la igualdad de condiciones y derechos que el resto de ciudadanos. Dichas condiciones básicas se derivan de los principios de igualdad de oportunidades, autonomía personal, accesibilidad universal y diseño para tod@s. Finalmente aludir a que esta norma también afirma que en las áreas ya consolidadas cuando no sea posible el cumplimiento de alguna de dichas condiciones, se plantearán las soluciones alternativas que garanticen la máxima accesibilidad posible, incluyendo aquellas vinculadas a los diversos productos técnicos de apoyo.

2. PRESENTACIÓN DEL ESTUDIO

Como Asociación desde hace años venimos señalando las barreras arquitectónicas de nuestra ciudad en espacios y edificios públicos y privados, realizando campañas de sensibilización entre la ciudadanía y la administración pública. En anteriores estudios hemos presentado simplemente diversos puntos de dificultad a nivel de acceso en nuestras calles principales que podrían ser fácilmente salvables. En esta ocasión hemos realizado un estudio más exhaustivo valorando zona por zona, barrio por barrio... donde hemos hecho selección de las vías principales y espacios más transitados para favorecer itinerarios accesibles en los mismos. Estos itinerarios serían la base para la propuesta de trabajo que se acompaña en el Anexo I.

Hemos diferenciado los diferentes barrios, incluyendo los rurales, haciendo una especial parada en el Casco Histórico, con la idea de trazar posteriormente una vía que facilite el acceso a las principales zonas y monumentos de la parte alta de la ciudad, con el objetivo de que las personas con movilidad reducida puedan también tener opción de conocer la belleza de nuestra historia in situ. Para esto hemos contado con el apoyo de Tarazona Monumental con quienes queremos trabajar en un futuro para realizar un mapa accesible que promocione nuestra localidad a este nivel.

También hemos hecho alusión a las opciones de movilidad incluyendo los aparcamientos adaptados y el transporte urbano. Finalmente hemos hecho una especial parada en los diferentes parques ya que los consideramos como zonas privilegiadas de convivencia y encuentro, que se deberían promover y habitar no sólo por niñ@s y jóvenes sino por personas mayores y especialmente las de movilidad reducida.

A su vez hemos pretendido hacer un documento a su vez accesible en visión y comprensión, dando valor a facilidad en la lectura y a lo gráfico, proponiendo iconos que se recogen a final de este apartado y que reflejan zonas de mayor urgencia o prioridades, aquellos en los que sería conveniente y entrarían dentro de rutas accesibles, zonas insalvables y cómo no, aquellos espacios que ya consideramos que merecen un reconocimiento por su accesibilidad. Señalar que no nos hemos podido detener en todos los detalles porque sino el presente estudio hubiera sido interminable, pero sí que hemos subrayado a nivel urbanístico lo más importante.

Sabemos que Tarazona dispone de una fisionomía especialmente bella y compleja de cara a la movilidad; vemos como en las zonas recientemente reformadas o nuevas se va considerando la accesibilidad como criterio claro y entendemos que en las zonas consolidadas las reformas recomendadas y posibles se irán acometiendo poco a poco. Confiamos realmente que ese "ajuste razonable" pueda darse de manera natural y que Tarazona se convierta en un ejemplo de compromiso y responsabilidad social corporativa en esta materia, para que las personas con movilidad reducida que nos habitan (incluyendo aquí también la tercera edad) y

sus acompañantes puedan disfrutar con facilidad de los principales espacios y servicios de los que esta localidad dispone.

Confiamos que este documento aporte claridad y empuje a ello.

GLOSARIOD DE ICONOS

Los iconos utilizados en las diferentes fotografías se corresponden a la siguiente asociación:

	Zona/calle valorada como insalvable
	Barrera propuesta para ser reformada. Propuesta itinerario accesible.
	Zona/calle accesible!!
	Zona prioritaria para acometer obras de accesibilidad.
	Zonas/Calles galardonadas por su accesibilidad.

3. BARRIOS MODERNOS

A la hora de ir definiendo las barreras arquitectónicas de los diferentes barrios hemos tomado como referencia las vías más transitadas, así como los accesos por vía pública a diferentes servicios principales. Al finalizar cada barrio encontramos el mapa correspondientea la propuesta de itinerario accesible, que correspondería básicamente las vías antes nombradas. En base a la normativa serían "itinerarios peatonales accesibles" aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas sin distinción. Si observamos todos los requisitos que estos requieren muy pocas zonas de nuestra ciudad recogen las condiciones necesarias para crear vías verdaderamente cómodas y accesibles para el tránsito en silla de ruedas, pero creemos viable y necesario acometer un mínimo de reformas (al menos en rasantes de aceras y bordillos) que facilitarían ampliamente la de ambulación en según qué puntos. Que la accesibilidad tome protagonismo en la acometida de nuevas obras, así como en la reforma y la peatonalización de otras va a suponer un impulso a la sostenibilidad y la calidad de vida en nuestro entorno claramente.

4 Barrio de la Inmaculada

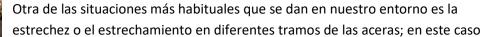
El eje vertebrador del Barrio de la Inmaculada sería la Avenida de Navarra. Desde su comienzo nos encontramos con varias de las realidades que predominan en el resto de la ciudad. La primera

sería que los rebajes de las aceras no se encuentran a cero en prácticamente ningún

tramo, existiendo diferencias de altura entre

ellos, encontrando también bordillos sin rebajar.

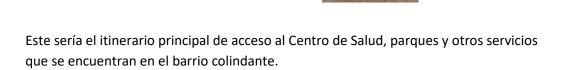


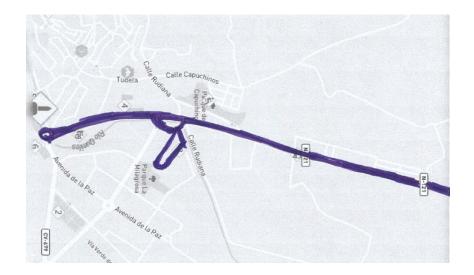


ninguna de las dos aceras de la avenida son completamente accesibles en su itinerario. Bajando por esta vía, en la acera de la derecha encontramos mayor amplitud, pero igualmente hay tramos que complican claramente el recorrido.

En la acera izquierda se presentan además de las dificultades por estrechamiento, la existencia de mobiliario urbano.

Las calles aledañas a la principal presentarían la misma situación similar.





🖶 La Milagrosa

En el barrio de la Milagrosa se encontrarían los bloques de viviendas de más reciente construcción junto con numerosos servicios a disposición de la ciudadanía. Este barrio se caracteriza por disponer de amplias avenidas muy transitadas por el tráfico, y con varias calles principales en su interior también.

Bajando por la Avenida de la Ciudad de ´Teruel nos encontramos aceras anchas pero con bordes en los pasos de cebra que no llegan en ningún tramo a la rasante.



Lo mismo ocurre con calles perpendiculares donde destacamos la C/ 1º de Mayo en la que no encontramos pasos de cebras, con amplias alturas en los bordillos y amplio obstáculos de mobiliario urbano en

uno de sus cruces.

Otra vía principal perpendicular a la Avenida sería la C/ La Paz, con accesos a los Juzgados o a la oficina delegada de DGA. En esta vía encontramos diversidad de alturas en los bordillos, con pocos que lleguen a ras de calle.





Para acceder al Centro de Salud tomaríamos como referencia la otra Avenida principal del barrio, la Avda. Reino de Aragón en la que sí encontramos ya algún rebaje completo y con suelo antideslizante, con acceso al parque y a la zona del Centro de Salud.

En el resto de la calle y en las calles colindantes como C/Cipriano Gutiérrez Tapia las aceras siguen con repuntes de diversos tamaños en sus rebajadas.





Finalmente valoramos la Pza. Joaquina Zamora, un importante lugar donde se aglutinan varios servicios esenciales como son el Centro de Salud, el INAEM o el Centro de Atención de la Seguridad Social. Este es un espacio amplio, donde si se cumplirían las condiciones la mayoría de las condiciones necesarias de accesibilidad.

La ruta accesible incluiría las tres principales avenidas del barrio enlazando con el centro de salud y la Avda. de Navarra.



Turiaso Este

Enlazando desde el Barrio de la Milagrosa nos encontramos la vía principal de acceso al centro en la C/ Carrera Zaragoza, donde las aceras son amplias pero disponen de pasos dificultosos, uno especialmente en el que no encontramos ningún tipo de rasante.

Entrando a la zona interior del barrio por la C/Calatayud no encontramos apenas opción de paso de cebra, y con apenas rebajes en los diferentes tramos

de acera.

Las aceras no son especialmente anchas para la amplitud de las calles y muchos tramos se comparten con mobiliario urbano y arboleda. Con un poco de inversión en esta zona podrían diseñarse sin problema itinerarios plenamente accesibles.

Llegando a la C/San Antón nos vemos con un cruce especialmente dificultoso, en el que se encuentran la C/San Antón y la C/Borja, donde de nuevo no encontramos paso de cebra ni rasante en los bordillos.



La C/ San Antón como acceso al Centro Ciudad es transitable en silla de ruedas, con el habitual inconveniente de los cruces sin un rebaje completamente adecuado.

Propuesta de itinerario accesible:





🖶 Barrio de Eguarás, Teresa Cajal

Partiendo de la vía principal, la Calle Teresa Cajal, no encontramos desde la salida en la residencia de Palmerola ninguna acera con rebaje adecuado lo mismo ocurre a lo largo de esta vía principal y calles aledañas, como iremos viendo.





En la zona de las piscinas municipales no hay aparcamiento adaptado y los accesos en coche las aceras son estrechas y se encuentran muy dañadas.

Siguiendo por la C/Teresa Cajal volvemos a señalar los bajantes de las aceras. En las calles perpendiculares la situación se repite. Aquí varias fotos de la C/Ramón y Cajal, calle con varios ejemplos de aceras sin ningún tipo de rebaje, en los escasos pasos de peatones existentes. Los accesos a la C/ Lorca al parque presentan una situación

parecida.



Ruta accesible C/ Teresa Cajal



4. BARRIOS CASCO HISTÓRICO

La idiosincrasia del casco histórico turiasonense comporta amplias dificultades de adaptación en muchas de sus zonas, gran parte de las barreras existentes serían insalvables; pero si sumamos accesibilidad que sí es posible para la ciudadanía que habita (ya que son zonas especialmente pobladas por personas de la tercera edad) junto con el bus urbano ya existente, estas zonas se sentirían más cómodas y más amables de cara a favorecer su habitabilidad y en definitiva su vida.

Así mismo y dado el valor que tiene esta parte de la ciudad como patrimonio, para ser conservado y visitado, por su valor turístico y por su historia, el dotar de vías accesibles en las principales zonas visitadas supondría un atractivo especial para la población con movilidad reducida, dotando a nuestra localidad también de un sello de responsabilidad y compromiso con estos colectivos. Considerando también esta parte patrimonial hemos elaborado esta propuesta coordinándonos con Tarazona Monumental con el propósito en un futuro de realizar un plano turístico con este itinerario mas accesible, es una de las tareas que dejamos pendientes próximas etapas, ya que interesaría ir avanzando primero en los diferentes accesos, incluyendo tambien a su vez facilitar la información sensorial necesaria.

Centro ciudad

El Centro de la ciudad es un espacio de encuentro donde conviven bellas zonas monumentales, con servicios y espacios de vivienda, ocio y comercio. Varios de estos espacios se han rehabilitado recientemente, ganando no sólo en belleza estética sino y especialmente

en peatonalización y accesibilidad.

Partiendo de la Plaza San Francisco, punto de desembocadura de tres de los barrios modernos, encontramos cruces donde se aprecian diferencias evidentes entre los más antiguos y aquellos

que han sido restaurados recientemente. El acceso a la zona de estancia/parque San Francisco es posible por uno de los laterales aunque el rebaje no llegue a estar a cero.





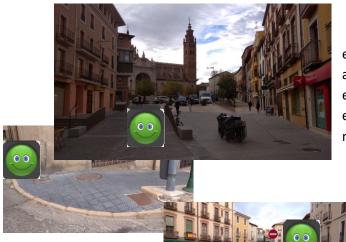
Un buen ejemplo de bordillos adecuadamente rebajados, estaría al principio de la C/Paco Martínez Soria donde se encuentran puntos en los que las aceras se estrechan, siendo totalmente inviables, en esta vía y en la vía

paralela. En esta Calle también encontramos un área de estancia dedicada a la figura del gran actor turiasonense que dispone de rampa de acceso.





En el Paseo de la Constitución encontramos el tramo de itinerario peatonal perfecto, siendo también la única vía viable en silla de ruedas para acceder a la Plaza de la Aseo o el parque de Pradiel.



Llegando a la Plaza de Seo nos encontramos con uno de los espacios actualizados en los que se ha cuidado especialmente la accesibilidad, aun encontramos pequeños resaltes y algo de mobiliario urbano que rompe el paso.

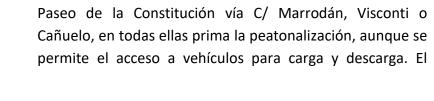


El acceso a Pza. de Toros Vieja podría realizarse por la zona peatonal del paseo aunque la calle Virgen del Rio también resultaría accesible en este tramo, encontrándonos con las típicasdel empedrado que rodea inevitablemente todo el perímetro de la plaza. En esta área encontramos también una vía de acceso insalvable con aceras especialmente estrechas como es la C/ Laureles. .



Este mismo empedrado lo encontramos en la placeta de Nuestra Señora, zona en la que ya aparece la idiosincrasia del casco histórico turiasonense, con empedrado, desnivel y

escaleras. Los accesos a la Plaza España serían a través del



tránsito en sillas de ruedas por estas calles se facilitaría en los laterales ya que el adoquinado del resto de la vía resulta de cierta incomodidad.

Al llegar a la Pza. España este inconveniente se resuelve con el nuevo pavimento liso que facilita enormemente el acceso. La reforma de esta Plaza ha supuesto una ganancia a la hora de generar un espacio peatonalizado y accesible. Desde aquí enlazamos se enlaza con los principales barrios históricos de la ciudad.



🚣 Almehora

Comenzamos por el barrio de la Almehora, la via de acceso principal sería la Cuesta La Rudiana, valoramos como uno de los importantes ya que es una vía ancha que podría acondicionarse fácilmente, en ella nos volvemos a encontrar las aceras con repuntes y algún estrechamiento en la parte alta que dificultaría la deambulación en silla de ruedas.



Arriba nos encontramos con un cruce complejo, A un lado la C/Tudela, sin rebajes en el paso de

cebra y con un estrechamiento importante a la altura de la mitad, debido a los pivotes de

protección que hay colocados, siendo mas recomendable en este tramo la colocación de resaltes y la limitación de velocidad.



El cruce sigue siendo complejo hacia C/Teatro, donde las aceras son estrechas, sin rebajes y la calzada está bastante concurrida por el paso de vehículos.

El acceso a Pza. Almehora podría darse por la C/Capuchinos esta también debería hacerse por la calzada ya que las aceras son muy estrechas y con amplios bordillos



La zona de Capuchinos tiene un formato similar al de barrio rural, donde las casas están a pie de calle, las calles son plenamente accesibles, excepto en la calle principal con acera estrecha y sin rebajes. Este tipo de calles se podrían corresponder con lo definido en la normativa como

plataformas únicas de uso mixto, donde la acera y la calzada estarán a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal en ellas.



La plaza de la Almehora tampoco reúne las condiciones de accesibilidad básicas y subiendo se puede acceder a las Cillas por la cuesta lateral pero el paso de cebra existente más arriba se encuentra rodeado de barreras arquitectónicas



Ya en las Cilla Baja y la Cilla Altas y calles aledañas nos encontramos zonas transitables sin aceras hasta llegar a Plaza España.



Saliendo a la calle Mayor nos encontramos de nuevo ceras estrechas sin rebajar, situación que continua por Plaza Herradores y C/Carmen, siendo estos espacios difíciles de salvar por la estrechez de sus calles y el tránsito mas continuado de Vehículos.

Calles aledañas a la C/Carmen vuelve a repetirse el formato rural sin acera, la dificultad en esta zona sería que es una zona llena de desniveles.



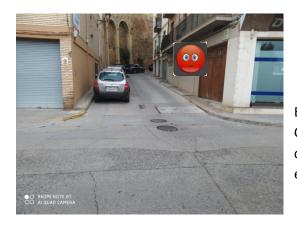
La propuesta de itinerario accesible, recoge en esta ocasión las calles altas ya que por su idiosincrasia son accesibles ya en la actualidad.



L El Cinto

Es uno de los barrios más complejos a la hora de tratar la accesibilidad. La parte más moderna dispone de una vía amplia, la C/ Fueros de Aragón; la subida es accesible únicamente por la parte izquierda estrechándose ampliamente en varios tramos en la parte de arriba, además no existiría posibilidad de cruce alguno durante todo el trayecto.





El accesomás directo al interior del barrio por la C/ Beatriz de Silva tampoco es posible por disponer de aceras especialmente altas y estrechas.

Si queremos llegar hasta el crucifijo la deambulación en silla de ruedas fuera de la calzada es no es posible en una amplia par te del tramo.



La fisionomía del interior del barrio es especialmente

dificultosa, sus cuestas, escaleras y empedrado dificultan el acceso a pie/silla de ruedas, y subiendo en vehículo no encontramos aparcamientos reservados.



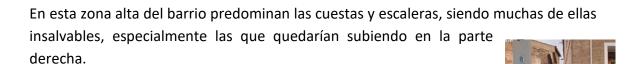
El acceso la calle San Juan nos encontramos con cuestas, aceras muy estrechas y adoquinado irregular. El acceso por el resto de calles (Rúa alta y baja, C/Conde) la dificultad estaría en el ascenso y el empedrado. Habilitar un ascenso con un espacio de pavimento liso en estas calles favorecería enormemente la



accesibilidad, siempre respetando la coherencia estética del entorno.

En la plaza de la Cárcel Vieja continuamos con el empedrado, este es un empedrado antiguo, de belleza y valor, por ello entendemos que las obras que puedan realizarse habrán de acometerse teniendo en cuenta varios criterios, no solo los de accesibilidad, sino también aquellos relacionados con la introducción de mejoras que puedan ser necesarias en el abastecimiento de la población

que habita y van por el subsuelo, y aquellos criterios de conservación de patrimonio prioritarios.

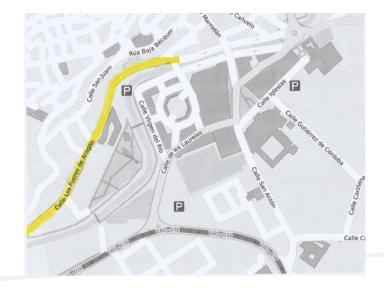


El ascenso hacia San Miguel podría hacerse por la C/Ancha San Bernardo, por donde también se accedería al mirador de la Concepción, considerando esta ruta la más accesible y que desarrollamos en el apartado que corresponde al finalizar este apartado.



El otro ascenso posible por la C/ San Atilano es menos recomendable por lo abrupto del adoquinado y el espacio más estrecho de convivencia con el tránsito de coches.

Ruta accesible por la parte baja del barrio, C/Fueros de Aragón.



San Miguel

Otro de los barrios de mas difícil acceso sería el barrio de San Miguel, debido a la pendiente y la estrechez de la C/ Mayor y la C/ San Atilano solamente accesible con vehículo, aquí el autobús urbano supone un apoyo imprescindible para las personas con dificultades de movilidad y personas de la tercera edad, que no disponen de

vehículo propio.

Dentro del propio barrio nos encontramos con las dificultades propias del Casco Histórico, aceras estrechas y sin rebajes, en todo el barrio la situación es la misma (Plaza puerto pequeño y calle Moncayo)

Como vía o espacio principal nos encontramos con el Puerto Grande, donde



entendemos que la deambulación en silla de ruedas sería por la calzada(el Puerto).También hay muchas calles también donde las aceras no están

presentes, Calle Cuartéles



Este formato sería el adecuado, valorando positivamente la acometida de las obras en Calle Larga, donde los espacios de aceras son sustituidos por pavimento de diferente color cono plena accesibilidad en todo el espacio.



Ruta turismo accesible

Como ruta de turismo accesible proponemos un itinerario con visión compartida con lo propuesto por la Fundación Tarazona Monumental para grupos concertados. Accediendo al barrio de San Miguel desde la C/ Crucifijo, y entrando al mismo por la C/Virgen del Moncayo, y la C/Laguna nos encontramos con una hermosa visión de la muralla y llegamos al puerto pequeño.



Desde ahí a través de la C/ Carretas se podría establecer un pequeño recorrido accesible hacia C/Ancha San Bernardo y el mirador de la Concepción. Esta calle también

comunicaría con Pza.de la Cárcel Vieja. El otro acceso por la C/San Atilano es mucho más complejo ya que el empedrado, aunque es de reciente restauración, es bastante abrupto, siendo además un espacio

con más tránsito de vehículos.

Ya en la Plaza de la Cárcel Vieja bajaríamos por el Palacio Episcopal hacia la C/ San Juan girando hacia la Rúa Baja y llegar así a la Pza.de los Corderos donde sería conveniente establecer una rampa (de laminas de madera) en las primeras escaleras de acceso al lateral de Palacio (Rúa alta de Bequer) y hasta el espacio que comunica con las casas colgantes. La bajada se podría realizar por la C/ Judería y llegar así a la Pza.del Ayuntamiento.

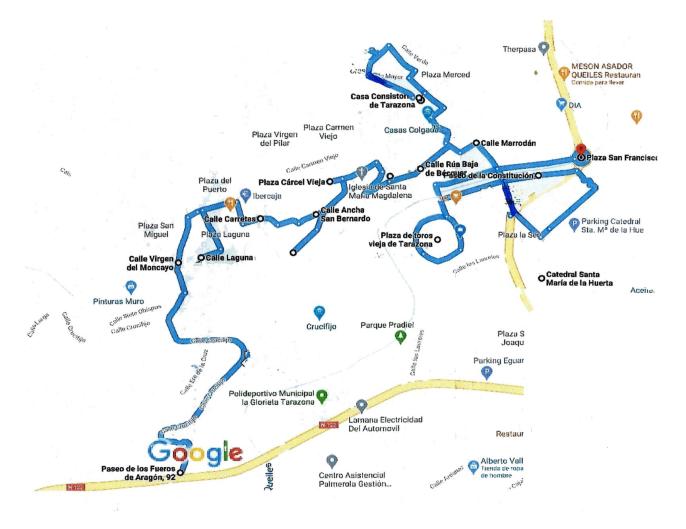


Desde aquí el descenso es más sencillo por la C/Marrodán cruzando el Pº Constitución que comunica con la Pza.de Toros Vieja o La Catedral a través de la Pza. La Seo. En esta Pza.se sitúa La Catedral, uno de los espacios turísticos más

emblemáticos de nuestra ciudad, junto con el futuro punto de información turística sin barreras, que armoniza con el entorno restaurado a su alrededor, el cuál reúne belleza, coherencia y accesibilidad.



Propuesta de Ruta Turística Accesible.



5. BARRIOS RURALES

En Tarazona existen dos barrios rurales con una fisionomía parecida, las zonas con aceras son estrechas sin rebajes adecuados, una persona en silla de ruedas no tiene otra alternativa que circular por la calzada. Señalar que como en el Casco histórico turiasonense, en muchas de sus calles vehículos y peatones comparten espacio, teniendo estos últimos prioridad lo que facilita el tránsito en silla de ruedas. En estos espacios hemos considerado el acceso a las áreas centrales o recreativas.

Barrio de Cunchillos

En las vías públicas de los barrios rurales se da la misma problemática respecto a las aceras, con mobiliario urbano que también dificulta el paso, o bajantes que no se corresponden.

Para llegar al Teleclub y zona de recreo se sortean diferentes obstáculos, aceras estrechas con



Las calles interiores mayoritariamente no disponen de aceras, como insalvable encontramos el acceso a la iglesia.

Barrio de Tortoles



La plaza zona de la plaza, como espacio de convivencia común, sería de construcción mas moderna es plenamente accesible y aunque el adoquinado no es del todo liso es suficientemente suave. El acceso al pequeño parque en silla de ruedas habría de realizarse por la calzada.



1. PARQUES

Hacemos mención especial a parques y jardines de nuestra ciudad ya que consideramos que son espacios que deberían ser especialmente accesibles para tod@s, recuperándose como espacios de convivencia intergeneracional. Aquí no hemos medido todas los requisitos que plantea la normativa, simplemente hemos valorado las condiciones de acceso y movimiento interno en estos espacios en general. En este sentido señalar que afortunadamente salvo pequeñas dificultades y algunas rasantes internas, la posibilidad de deambulación para personas con movilidad reducida en ellos es muy amplia.

4 La Rudiana

A pesar del deterioro de algunas zonas (grandes socavones en el empedrado), el parque de la Rudiana sería uno de los mas accesibles al disponer de rampas de acceso y contar con el ascensor que facilitaría por completo la entrada por la parte alta del mismo.





🚣 Pradiel

El parque de Pradiel es el más amplio de nuestra ciudad contando con largos paseos y varias zonas

Contamos con la entrada principal que es plenamente accesible con

adaptadas en el primer puente que comunica ambos lados.





El acceso por la zona de las piscinas municipales si que contaría con varios obstáculos (aceras estrechas, mobiliario urbano...) y la rampa de las escaleras que comunican ambos lados cuenta con una pendiente mucho más elevada.

🖶 Parque de La Estación

Otro de los parques centrales sería el parque de la Estación, con bella arboleda y amplios espacios para transcurrir entre ellos.

Los accesos principales cuentan con escaleras, escalones o pequeñas rasantes. Hemos valorado

de estos accesos ya que sería

viable y sencillo.



Parque de La Milagrosa



🖶 Parque Ronda La Faceda

Es el parque de más reciente creación, los obstáculos a salvar serían los diferentes bordillos que delimitan las diversas zonas. Los accesos al parque están bastante ajustados.



2. MOVILIDAD: BUS URBANO Y APARCAMIENTOS ADAPTADOS

Otra de las cuestiones especialmente importante a valorar es el tema de la movilidad con vehículos, ya que es la manera en la que se pueden compensar las dificultades de accesibilidad en muchos de nuestros puntos.

En Tarazona contamos con un **autobús urbano** que conecta las diferentes zonas pasando por el centro. Este servicio tendría un especial valor social, ya que es un apoyo esencial para aquellas personas con movilidad reducida (incluida tercera edad), permitiendo a su vez que determinadas zonas de nuestra ciudad (como San Miguel) sean plenamente accesibles.

Aquí la dificultad la encontraríamos en las diferentes paradas ya que casi ninguna de ellas cumple con los requisitos de accesibilidad necesarios, destacando alguna de ellas por la inexistencia incluso de acera donde apearse (C/ Calatayud).



En cuanto a los **aparcamientos** para personas con movilidad reducida consideramos que se han incrementado suficientemente en los últimos años. Sabemos que en zonas como el Casco Antiguo la falta de disponibilidad de estacionamiento dificulta el que estas áreas sean habitadas por personas con movilidad reducida. Esto se puede suplir en parte con el bus urbano, pero valoramos que de cara a promocionar estos espacios sería conveniente habilitar lugares de estacionamiento delimitados, así como encontrar soluciones factibles a esta problemática de la zona. Igualmente consideramos que serían beneficiosas campañas en pro de un desplazamiento sostenible (a pie, en bici...) entre la población que puede hacerlo, junto con campañas de responsabilidad en el uso de aparcamientos accesibles, para que estos sean solamente utilizados por las personas que lo necesitan.



Nuestra ciudad dispone de más de cuarenta plazas de aparcamiento públicas.

Señalar que la mayoría de los aparcamientos públicos centrales responden a objetivos estratégicos como son el Ayuntamiento, Centro de Salud, Hogar Doz, CEIP



Moncayo, zona comercial, Polideportivo o Cementerio. Estos son apropiados en número y situación, solo necesitando en algunos puntos algo de mantenimiento.



Como caso aparte a señalar estaría el caso del acceso a Servicios Sociales de Base, ya que el lugar comporta amplias dificultades de accesibilidad, solo dispone de una plaza de aparcamiento para

personas con movilidad reducida y esta se encuentra además con un amplio desnivel antes de la puerta de entrada.

Otros de los puntos estratégicos para encontrar aparcamientos serían los monumentos o lugares de especial valor turístico. Destacamos en este sentido aparcamiento próximo a la Catedral.





También habría aparcamientos en la zona alrededor de la Plaza de Toros Vieja. En esta zona encontramos los dos modelos de aparcamiento adaptado que coexisten, aquellos plenamente accesibles que cuentan con espacio de descarga para la silla de ruedas y con rebajes plenos en los bordillos colindantes y aquellos que no, como los que vemos en la C/Virgen del Río.

En el resto de espacios de interés turístico monumental como puede ser el Palacio Episcopal, la Plaza de los Corderos o la Plaza de la Cárcel Vieja, no encontramos aparcamientos adaptados. Estos serían uno de los espacios esenciales para regular el aparcamiento en esta zona, que se podría complementar creando espacios en los pequeños solares existentes en desuso. Además en esta zona es esencial necesario ordenar los aparcamientos, contenedores y mobiliar urbano para poder facilitar el tránsito y el descanso de las personas.





En esta zona de Casco histórico solo encontraríamos un aparcamiento para personas con movilidad reducida en el barrio de San Miguel (Pza. del Puerto), yya bajando atravesamos el Cinto, para encontrar varios en la zona baja, ya en la C/ Fueros de Aragón; estos aparcamientos responden a necesidades y demandas de vecin@s de la zona que es importante atender.



Entre los diferenteslos barrios destacaría el de Teresa Cajal con nueve plazas de aparcamiento, cuatro de ellas en el aparcamiento central de La Faceda.



En el resto de barrios modernos hay plazas de aparcamiento próximas al centro (rotonda de la Avda. Navarra, Avda. Estación, Avda. La Paz), que también serían de interés para acceder al comercio y a zonas principales del centro.

3. CONCLUSIONES

Como conclusiones generales reflejamos las siguientes:

- ❖ La fisionomía de Tarazona reúne unas condiciones claramente complejas de cara a su promover la accesibilidad.
- Esta dificultad se manifiesta de manera clara en su Casco histórico, con empinadas cuestas, escaleras, empedrado y calles estrechas. Entendemos este espacio también de gran valor patrimonial e histórico y entendemos que las obras que en un futuro puedan acometerse buscarán ese entendimiento entre todos los intereses y prioridades dentro del marco de "ajustes razonables" propuesto. Mejorar la accesibilidad y la movilidad en estos barrios supone promocionar la habitabilidad y mejorar las condiciones de las personas que ya los habitan. La propuesta de una Ruta Turística Accesible también nos parece esencial de cara a promocionar y rehabilitar estas zonas.
- ❖ Los barrios modernos reúnen mejores condiciones y facilidades para generar itinerarios accesibles, pero aun así en ellos la mayoría de los bordillos tienen algún resalte, muchas de las aceras son estrechas y también aparecen dificultades claras en algunos cruces. El diseño de itinerarios accesibles sería una propuestapara que, de cara a futuras inversiones, se pueda ir valorando como es más convenientes desarrollarlos (si acometiendo pequeñas obras, como son el rebaje de aceras o se realizará una remodelación mas general).
- Señalar que en los últimos años las obras acometidas han tenido un claro propósito accesible, lo cual es importante reconocer. Aun así estas zonas todavía se reducen a espacios muy concretos y reducidos de nuestra ciudad.
- Finalmente de cara a la movilidad en nuestra ciudad, consideramos el autobús urbano como un servicio esencial para las personas con dificultades de desplazamiento, aunque deberían revisarse varias de sus paradas que no reúnen las condiciones mínimas de accesibilidad. En cuanto a las plazas de aparcamientos adaptados estas recogen las demandas y necesidades del colectivo de nuestra ciudad, sólo dándose algunas situaciones en las que mejorar su mantenimiento.

Esperamos que este primer estudio contribuya a la accesibilidad y sostenibilidad del espacio que habitamos y que Tarazona pueda convertirse en un referente a este nivel en los próximos años.

ASOCIACION DE PERSONAS CON DIVERSIDAD FUNCIONAL "PIERRES"

ANEXO I: PROPUESTA DE TRABAJO

El objeto del presente estudio damos a conocer la situación actual en materia de accesibilidad básica en vías y espacio públicos en la localidad de Tarazona, con el objeto de mejorar en lo posible la situación actual, teniendo en cuenta la dificultad técnica de aplicación de medidas correctoras al 100 % en innumerables puntos de la ciudad debido a su fisonomía y trazado de los viales existentes.

Para que el presente estudio cumpla con su objetivo es necesario un compromiso de la administración local claro. A continuación aludimos a lospuntos que nos parecen fundamentales:

- Establecer una comisión de trabajo desde la cual dirimir las prioridades de actuación, valorar las soluciones en puntos críticos...etc y que pueda dar seguimiento a los avances y compromisos que vayan desarrollando.
- Elaborar un Plan General de Itinerarios Accesibles (a edificios, espacios públicos
 y servicios esenciales), en el que se incluyan los compromisos a adquiridos, los
 plazos de ejecución y las prioridades.
- Aprobación en el Pleno Municipal de estas actuaciones y compromiso con dotación económica.

La Asociación por su parte va a seguir reconociendo y trabajando por la accesibilidad en nuestra ciudad y nos ofrecemos a apoyar cualquier iniciativa que se realice en este sentido.

ANEXO II: LEGISLACIÓN DE REFERENCIA

Estatal:

- Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- Ley 39/2006, de 14 de diciembre, de Promoción de la Autonomía Personal y Atención a las personas en situación de dependencia.
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones
- 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.

Aragón:

- Ley 3/1997, de 7 de abril, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.
- Decreto 19/1999, de 9 de febrero, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación, modificado por Decreto 108/2000, de 29 de mayo