



Informe sobre la accesibilidad del paso subterráneo de las  
Grandes Vías

# “VALENCIA”



Instituto para la promoción de la Vida Independiente  
[ipvidaindependiente@gmail.com](mailto:ipvidaindependiente@gmail.com)

## INFORME SOBRE LA ACCESIBILIDAD DEL PASO SUBTERRANEO DE LAS GRANDES VIAS

### ANTECEDENTES

La construcción del Ensanche de Valencia conllevó el que quedara dividida Valencia por el acceso ferroviario a la Estación del Norte, circunstancia que llevaría a que en 1917 se construyera una pasarela peatonal sobre las vías de la estación, que comunicaba las Grandes Vías. En 1962 se construyó un paso subterráneo para vehículos y peatones que comunicaba las Grandes Vías, siendo demolida la pasarela peatonal.

El acceso de peatones, tanto en el paso elevado como en el subterráneo, era y es practicable únicamente mediante escaleras, siendo por tanto inaccesibles a personas con movilidad reducida.

Con objeto garantizar la accesibilidad al medio físico en condiciones tendentes a la igualdad de todas las personas, sean cuales sean sus limitaciones y el carácter permanente o transitorio de éstas, se aprobó la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat Valenciana, de Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y de la Comunicación (en adelante Ley 1/98), que es de aplicación, puesto que debe considerarse obra de espacio urbano consolidado.

## CONSIDERACIONES

Este estudio se realiza a petición de Asociación **SOLCOM**, para la solidaridad comunitaria de las personas con diversidad funcional y la inclusión social, no pretende analizar ni hacer valoraciones sobre cuestiones distintas a las que afectan a la accesibilidad y cumplimiento de la normativa que le afecta.

Una visita en silla de ruedas a los alrededores del subterráneo por ambas partes, puesto que no se puede acceder, permite constatar que el paso subterráneo fue construido con dos pasos peatonales, uno a cada lado del túnel, si bien, la construcción de la Estación de la calle Alicante, de la línea T-2 conllevó la supresión del acceso por la calle Alicante. Por consiguiente el paso peatonal tiene que hacerse obligatoriamente por el acceso de la calle Cuba.



El único paso peatonal subterráneo conecta con uno de los dos vestíbulos, independientes, de la estación de Bailen, el recayente a la entrada de Vila Barberá y G.V. Ramón y Cajal, 1, que no cuenta con acceso mediante ascensor entre la calle y el vestíbulo y este con el andén.



El acceso para personas con movilidad reducida, como en todas las estaciones de Metrovalencia se hace por un solo vestíbulo, encontrándose el ascensor en la esquina de la calle Bailen con Vives Liern.

A lo largo de los años se han venido anunciando diferentes cuestiones relativas a resolver la accesibilidad del paso peatonal para personas con movilidad reducida y ciclistas. Sin ir más lejos este año los medios de comunicación han recogido noticias relativas a la instalación de un ascensor en la calle Cuba para acceder al túnel<sup>1</sup> y negociaciones entre Ayuntamiento de Valencia, FGV y la Dirección General de Obras Públicas para ver quien se haría cargo del mantenimiento del ascensor.

Posteriormente la prensa recogía que los servicios técnicos del Ayuntamiento de Valencia indicaban la inviabilidad de construir rampas de acceso<sup>2</sup>, porque los 75 metros de longitud lo hacía imposible en ese entorno consolidado.

Finalmente el pasado 28 de octubre se anunciaba que la opción del ascensor estaba prácticamente descartada y que se pondría una escalera mecánica en el acceso de la calle Cuba.

### **La ley 1/98 establece:**

- el Consell, a través de la Conselleria de Bienestar Social y de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, actuará como coordinador del cumplimiento de las prescripciones previstas en la presente Ley, por parte de todos los agentes implicados, tanto públicos como privados. (Art 29)
- El cumplimiento de los preceptos de la Ley 1/98 es exigible para la concesión y renovación de las preceptivas licencias y autorizaciones administrativas. (Art 31)

<sup>1</sup> [http://www.cadenaser.com/espana/articulo/estudian-mejorar-paso-inferior-peatones-tunel-grandes-vias/csrsrpor/20140217csrsrnac\\_43/Tes](http://www.cadenaser.com/espana/articulo/estudian-mejorar-paso-inferior-peatones-tunel-grandes-vias/csrsrpor/20140217csrsrnac_43/Tes)

<sup>2</sup> <http://www.levante-emv.com/valencia/2014/10/06/habra-rampas-paso-germanias/1170776.html>

### El Decreto 39/2004 establece:

- Los proyectos y obras de nueva construcción se ajustarán a las condiciones de accesibilidad exigibles al nivel adaptado. **El nivel practicable podrá ser utilizado en proyectos y obras de reforma de espacios urbanos consolidados.**

### La Orden de 9 de junio de 2004, que desarrolla el Decreto 39/2004, establece:

- Los pasos peatonales elevados y subterráneos dentro de un itinerario peatonal deberán cumplir los siguientes requisitos:
  - a) Los pasos de peatones elevados y subterráneos se construirán **complementándose obligatoriamente las escaleras con rampas o ascensores**. Estos elementos de comunicación vertical deben cumplir las especificaciones de los capítulos relativos a escaleras, rampas y ascensores.
  - El diseño y trazado de las rampas en el exterior deberán cumplir los siguientes requisitos:
    - b) **En itinerarios adaptados**, su anchura libre mínima será de 1,80 metros y en practicables de 1,20 metros; **preferiblemente irán acompañadas de una escalera alternativa**.
    - c) No se considerarán rampas, a los efectos de las estipulaciones de este articulado, las superficies con una pendiente inferior al 6%. En itinerarios adaptados, la **pendiente máxima** de las rampas será del 8% y en itinerarios practicables del 10%.

**Una escalera mecánica no deja de ser una escalera**, que es restrictiva y discrimina a personas con movilidad reducida por lo que

se debe complementar con alguno, o los dos elementos de comunicación vertical, rampa y/o ascensor, y no al contrario. A mayor abundamiento, en el artículo siguiente, dedicado a las rampas, afirma que "Art. 8 a) *Las escaleras deberán ir acompañadas de rampas que cumplan las especificaciones del artículo 9, o un sistema alternativo.*", Esta obligación legal se corresponde con lo que acabamos de exponer respecto a los pasos peatonales sobre elevados o subterráneos.

De la información a la que han tenido acceso los autores se desprende que la obra es considerada de reforma de espacio urbano consolidado **para aplicar los parámetros máximos** correspondientes a un nivel de accesibilidad practicable.

**La ley 9/2009, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana, en el artículo 7.1, establece:**

- “Las figuras de planeamiento urbanístico, así como los instrumentos que las desarrollen y **los proyectos de cualquier tipo que implanten o modifiquen viales públicos destinados al tráfico de peatones**, habrán de garantizar la accesibilidad en la utilización de los espacios de uso público y **se sujetarán a lo previsto en la presente ley, en la Ley 1/1998**, de 5 de mayo, de la Generalitat, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, y a aquellas otras normas que reglamentariamente las desarrollen, **no pudiendo en caso contrario ser objeto del trámite de aprobación requerido por la legislación sectorial aplicable.**”

## RECOMENDACIONES y CONCLUSIONES

### Error de partida

- Existe un error que se centra en que los estudios dan como una realidad la accesibilidad de la salida por el vestíbulo de la estación de Bailen recayente al lado de la Calle Dr. Vila Barberá. **No existe en el citado vestíbulo rampa ni ascensor que conecte con el nivel de calle o el andén.**
- Los vestíbulos de la estación de Bailen son independientes (no se encuentran conectados y el acceso mediante ascensor está en la entrada de Vives Liern)

### Sobre la instalación de un ascensor en la calle Cuba:

- Es una solución ajustada a la legislación, por cuanto esta exige que los accesos mediante escalera se complementen con ascensor o rampa.
- No resuelve la accesibilidad universal, por cuanto no existe salida, ni se contempla, mediante rampa o ascensor por el otro lado, ni en el vestíbulo de la estación que conecta con el paso subterráneo.

### Sobre la instalación de rampa en el acceso de la calle Cuba:

- Los servicios técnicos del Ayuntamiento de Valencia han señalado la inviabilidad de esta solución, pero además si se ejecutara habría que dar solución por el otro lado, donde se presentan los problemas apuntados en el punto que trataba sobre el ascensor.

- Es de lamentar el que cuando se trata de obras de remodelación se apliquen sistemáticamente los parámetros máximos que contempla la legislación, en este caso el proyecto de instalación de rampas contempla una pendiente del 10 % y una anchura de 1,20 m, cuando las medidas para que fuera accesible contemplan una pendiente del 8% y una anchura de 1,80 m. Los parámetros de la obra deben de ser lo más ajustados al nivel de accesible, un 1 % de inclinación alivia el esfuerzo para superarla y una anchura de 1,80 m permite el cruce de dos sillas de ruedas, cuestión imposible con una anchura de 1,20. El mismo celo que debe poner la dirección de obra, cuando se aplican parámetros máximos, deben poner las **autoridades y funcionarios responsables** de los visados y conforme de la obra ejecutada.

## **Sobre la instalación de escalera mecánica como elemento de accesibilidad:**

- Una escalera mecánica es, como su nombre indica, una escalera y por consiguiente deberá ser complementada con una rampa o un ascensor.
- En varios medios se hacía alusión a las reticencias que mostraba la administración a la instalación de un ascensor, fundamentada en la perpetración de actos de vandalismo. Ese mismo argumento reza para las escaleras mecánicas.
- La instalación de escaleras mecánicas en espacios abiertos o a nivel de calle no se ajustan a criterios de eficiencia, por cuanto en toda la red de Metrovalencia ninguna salida de estación suburbana cuenta con una escalera mecánica que llega a nivel de calle a cielo abierto.
- La normativa convierte a la rampa y ascensor en elementos obligatorios y por tanto hace que se ponga en cuestión la



construcción o reforma de cualquier acceso peatonal que no cuente con rampas o ascensores<sup>3</sup>.

## **Sobre la instalación de una pasarela sobre las vías de la estación.**

- La instalación de una pasarela peatonal no ha sido contemplada, o al menos no se tiene conocimiento de propuesta alguna por parte de las administraciones implicadas, si bien existen propuestas en ese sentido.
- Existe una previsión de soterrar la estación y liberar la playa de vías, mientras se ejecute el cajón ferroviario será necesaria la instalación de un paso superior, para los vehículos, sobre las vías ya que durante la ejecución de aquél se mantendrá en explotación el servicio de cercanías y de larga distancia en ancho convencional que seguirán accediendo a la actual estación. En esa situación el paso peatonal existente también desaparecerá y será precisa la instalación de una pasarela, que por obligación tendrá que ser accesible para todas las personas.
- El acceso en rampa a la pasarela debería ser de directriz recta, pues la rampa en curva supone una disminución sensible en la autonomía y comodidad de las personas usuarias de silla de ruedas que las utilizan. La pasarela sobre las vías de la estación de Sagunto da testimonio de la dificultad mencionada.

<sup>3</sup> <http://www.diarioinformacion.com/alicante/2011/06/19/pasarela-apta-discapitados/1140157.html>



## PROPUESTA DE SOLUCIONES

De mantenerse el compromiso de resolver la accesibilidad peatonal del paso subterráneo, se proponen las siguientes consideraciones:

- Instalar un ascensor junto a la entrada de la calle Cuba y otro en la de Ramón y Cajal.
- Si se quiere que la salida sea a través del vestíbulo de la Estación de Bailen, recayente a Ramón y Cajal, es preciso dotar de ascensor al vestíbulo para poder salir a la calle y tener en cuenta que el ascensor deberá estar operativo las 24 horas. Con esta solución no se puede acceder al andén, puesto que el ascensor que conecta con el andén está en la entrada de Vives Liern y será preciso desplazarse desde la salida del vestuario de Dr. Vila Barberá o Ramón y Cajal, 1.
- Considerar instalar un ascensor que conecte el vestíbulo de Dr. Vila Barberá con el andén de la estación de Bailen.
- Construir una pasarela peatonal sobre las vías, teniendo en cuenta que dado que, en algún momento, se realizará el soterramiento de las vías es necesario que la administración

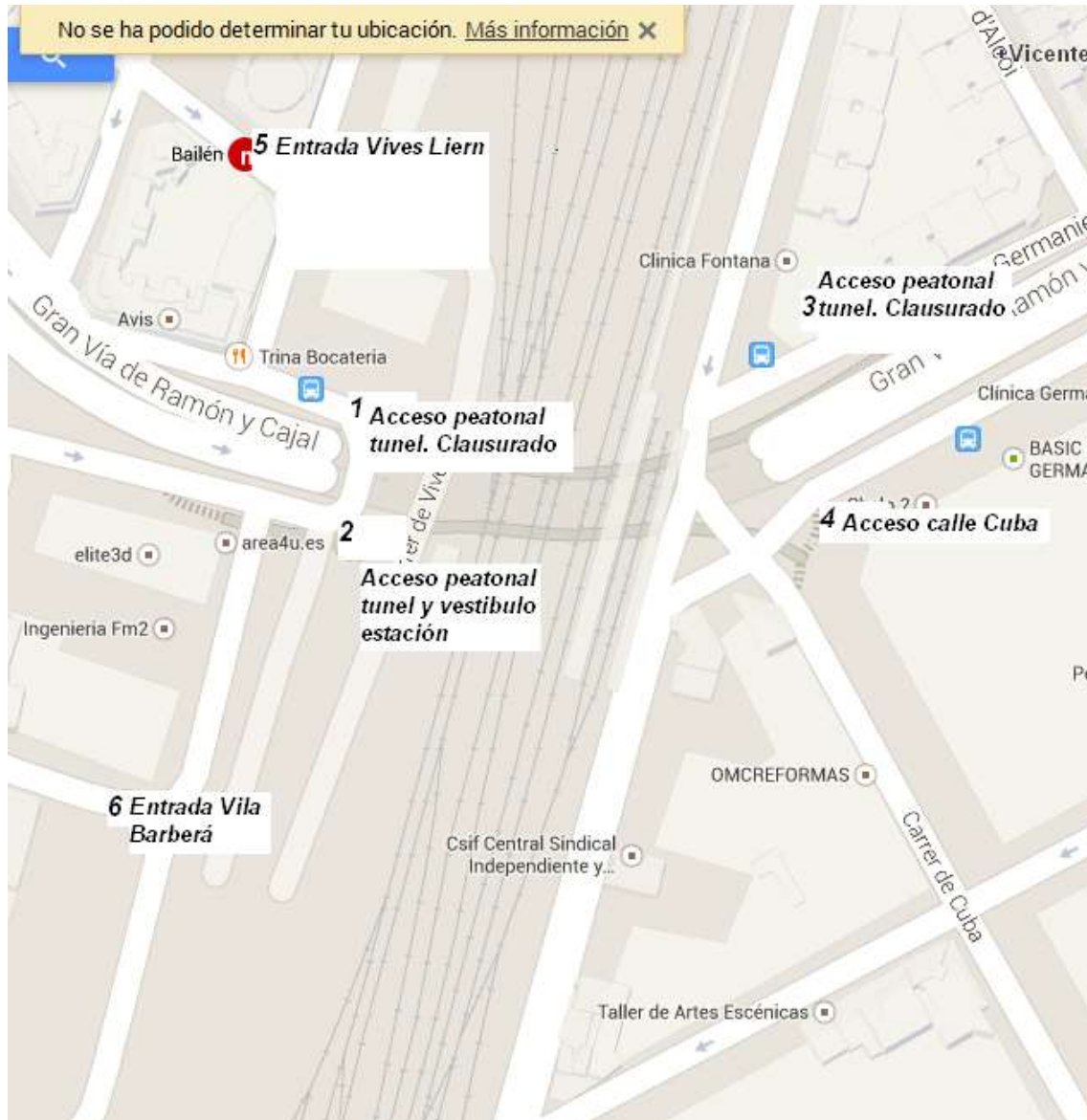


central, a través del Ministerio de Urbanismo y Transporte, participe en la elaboración del proyecto técnico para que la pasarela esté operativa durante todo el tiempo que se mantenga el previsible paso elevado para vehículos.

Valencia, 10 de noviembre de 2014

Estudio Coordinado y Dirigido por

**Vicente Valero Sanchis**  
*Experto en Accesibilidad*



**Plano del emplazamiento de los accesos peatonales al túnel de la Gran Vía Germanías y los accesos a los vestíbulos de la Estación de Bailen.**



**Acceso al paso peatonal, lado Vives Liern**

En la foto se observa que el acceso peatonal se encuentra clausurado, al haber desaparecido la salida a la Calle Alicante – G. V. Germanías.



**Acceso al paso peatonal en servicio**

Vista del acceso peatonal al túnel por el lado de Ramón y Cajal, que conecta peatonalmente con el vestíbulo de la Estación de Bailen que no es accesible.



**Acceso peatonal a paso subterráneo por la calle Cuba**

Imagen del acceso al paso subterráneo del túnel de Germanías mediante escaleras. Es este el acceso el que está en estudio para hacerlo accesible.



**Acceso peatonal a paso subterráneo por la calle Cuba**

Vista desde el interior del acceso al paso subterráneo del túnel de Germanías. Es este el acceso el que está en estudio para hacerlo accesible.



**Entrada al vestíbulo de la Estación de Bailen y al paso peatonal.**

Vista del acceso a la estación desde la entrada peatonal al paso subterráneo. (Vista desde el paso subterráneo.)



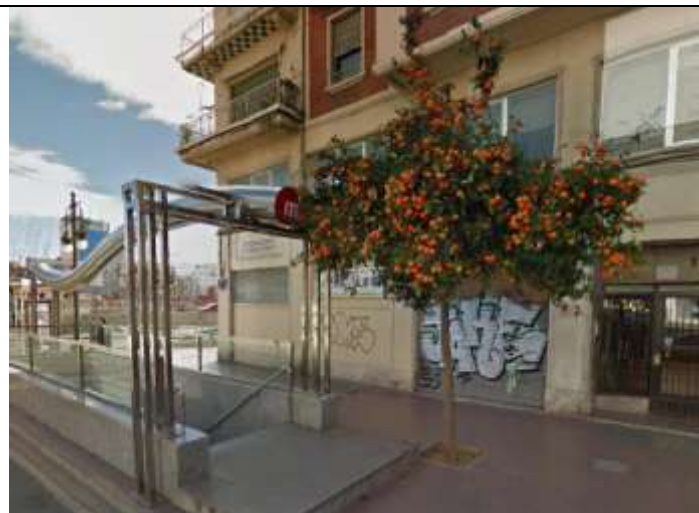
**Paso peatonal subterráneo visto desde el vestíbulo de la estación.**

Foto del acceso al paso peatonal subterráneo desde el vestíbulo de la estación, a la derecha de las ciclistas están las escaleras de acceso al túnel desde la calle.



**Entrada a la Estación situada en la calle Vila Barberá**

En la foto se observa el acceso al vestíbulo recayente a esta entrada, que conecta con el paso de peatonal del túnel a través del vestíbulo.



**Entrada a la Estación situada en G. V. Ramón y Cajal**

En la foto se observa el acceso al vestíbulo recayente a esta entrada, que conecta con el paso de peatonal del túnel a través del vestíbulo.

	
<p><b>Entrada a la Estación situada en la calle Vives Liern</b></p> <p>Foto del acceso al vestíbulo recayente a esta entrada, que cuenta con ascensor hasta el vestíbulo y otro que conecta con el andén.</p>	<p><b>Pasarela peatonal sobre las vías de la estación del Norte</b></p> <p>En la foto se observa la pasarela peatonal de 1917, que fue demolida cuando se inauguró, en 1962, el túnel que comunicaba las Grandes Vías.</p>