

Making Arenas Cozy and Sustainable “Diseño de una red peatonal Accesible”



Grupo de Estudios y Alternativas, gea21, S.L.
Abril 2011



1. Introducción

Making Arenas Cozy and Sustainable es un estudio que se incluye dentro del proyecto europeo CIVITAS CATALIST y tiene como objetivo promocionar la movilidad sostenible mediante el diseño de una red peatonal accesible.

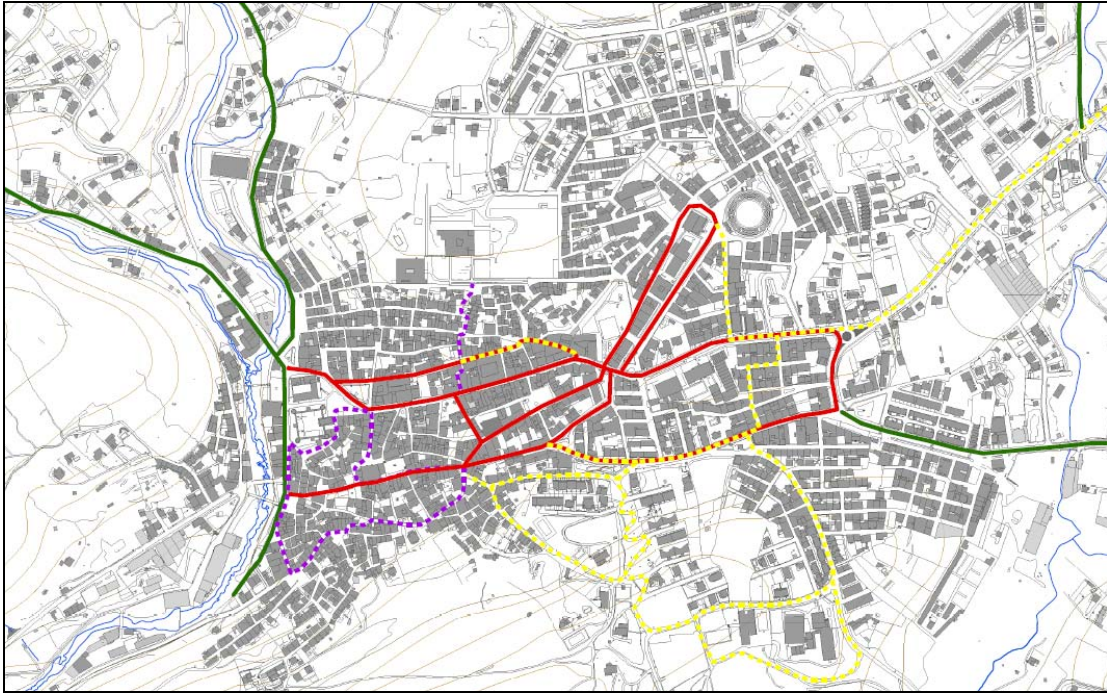
Las diferentes actuaciones municipales han favorecido desde hace tiempo estos planteamientos y la necesidad de modificar el actual modelo de movilidad hacia pautas de una mayor sostenibilidad y la accesibilidad. Así en el 2002 Arenas firma la Carta de Aalborg y comienza la Agenda 21 desarrollando diversos programas de actuación; entre los que la movilidad era un punto clave, recogiendo las siguientes propuestas:

- *Ordenar el tráfico en el municipio mediante:*
 - *la realización del Plan de Movilidad*
 - *y buscar una vía alternativa para el tráfico de Triste de Condesa recuperando la vía principal para el uso y disfrute de la ciudadanía*

- *Reducir el uso del vehículo privado mediante:*
 - *la peatonalización de áreas del casco antiguo*
 - *la habilitación de zonas de aparcamiento alejadas del centro urbano*
 - *y la promoción de la movilidad andando o bicicleta.*

Posteriormente se ha elaborado el Plan de Movilidad Sostenible con la participación de la ciudadanía a través de la Mesa de Movilidad, instrumento esencial en la elaboración del diagnóstico y en la definición de la Estrategia. La red peatonal discurre por el casco urbano incluyendo los itinerarios peatonales propuestos por la Mesa de la Movilidad cuya funcionalidad es diferente:

- Turísticos que conectan los principales monumentos del casco histórico
- Escolares, que se utilizan para acceder a los centros educativos
- Cotidianos, que permiten el acceso a la compra, al ayuntamiento, al centro de salud, etc.
- Y finalmente, los naturales, aquellos que conectan los parajes de mayor calidad ambiental

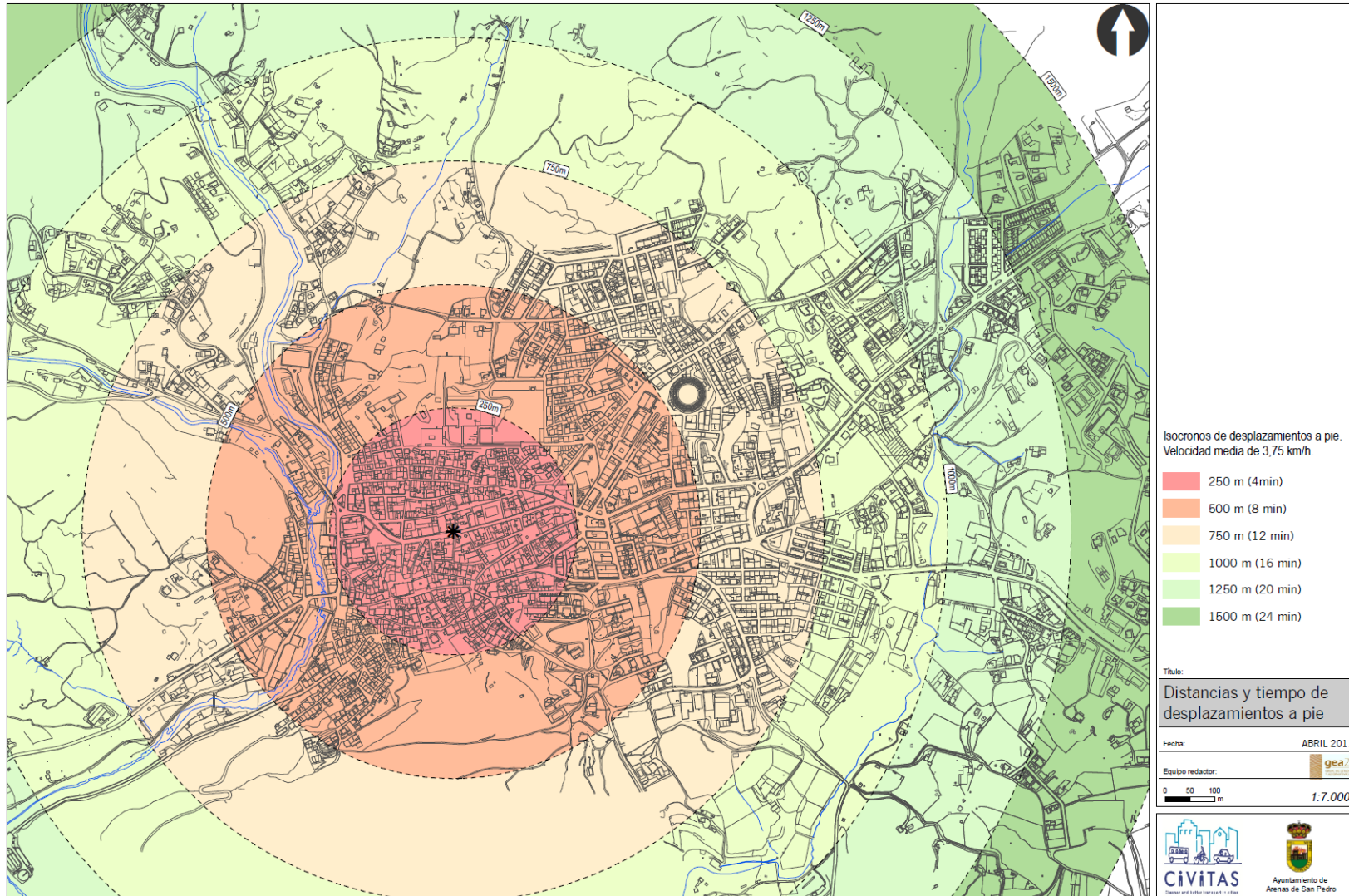


Red peatonal - Función-

- cotidiana
- - - escolar
- . . . turístico
- naturaleza

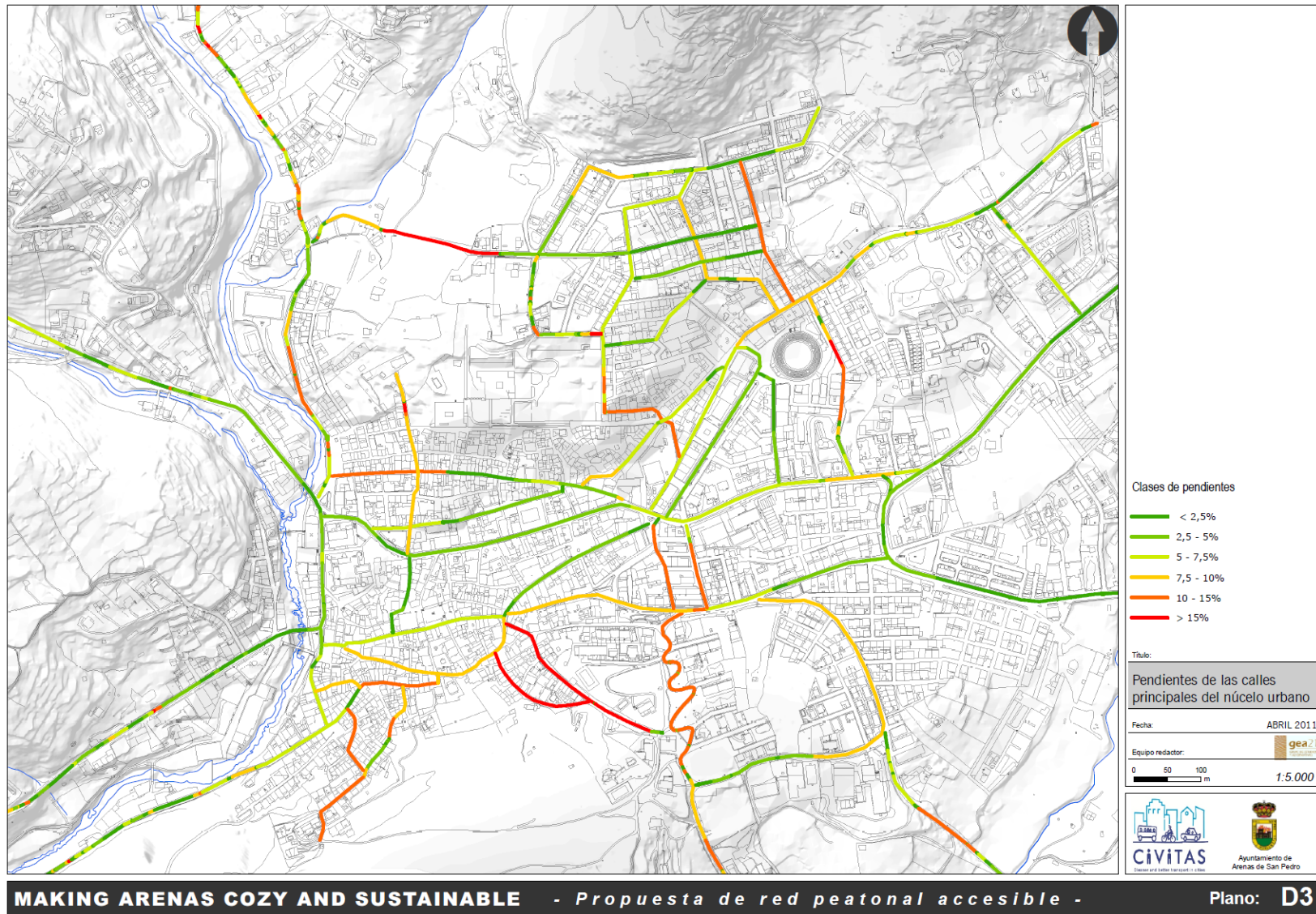
El proyecto propone mejoras a este esquema ciudadano, conectando y haciendo accesibles los diferentes itinerarios, conformando una verdadera red peatonal accesible. Este estudio analiza exhaustivamente la red mediante la elaboración de un Inventario, señalándose el grado de accesibilidad y la posibilidad de intervención futura.

El **diagnóstico** ha permitido analizar el grado de accesibilidad peatonal. Arenas cuenta con determinantes favorables a la accesibilidad andando, los equipamientos, servicios, residencias y edificaciones se encuentran en el radio peatonal (250 – 500 m, o 10 minutos). Sin embargo, el casco urbano tiene diferencias de altitud considerables, que afectan a la movilidad peatonal. Las mayores pendientes alcanzan entre el 15 y 20% en los barrios del Chancal, La Nava, Los Resecos o los nuevos desarrollos de Fray Luís de León, donde también se ubica centros educativos. La climatología favorece la marcha a pie con temperaturas suaves en invierno y veranos no demasiado calurosos, excepto en las horas centrales del día cuando los viandantes rechazan salir a pasear.



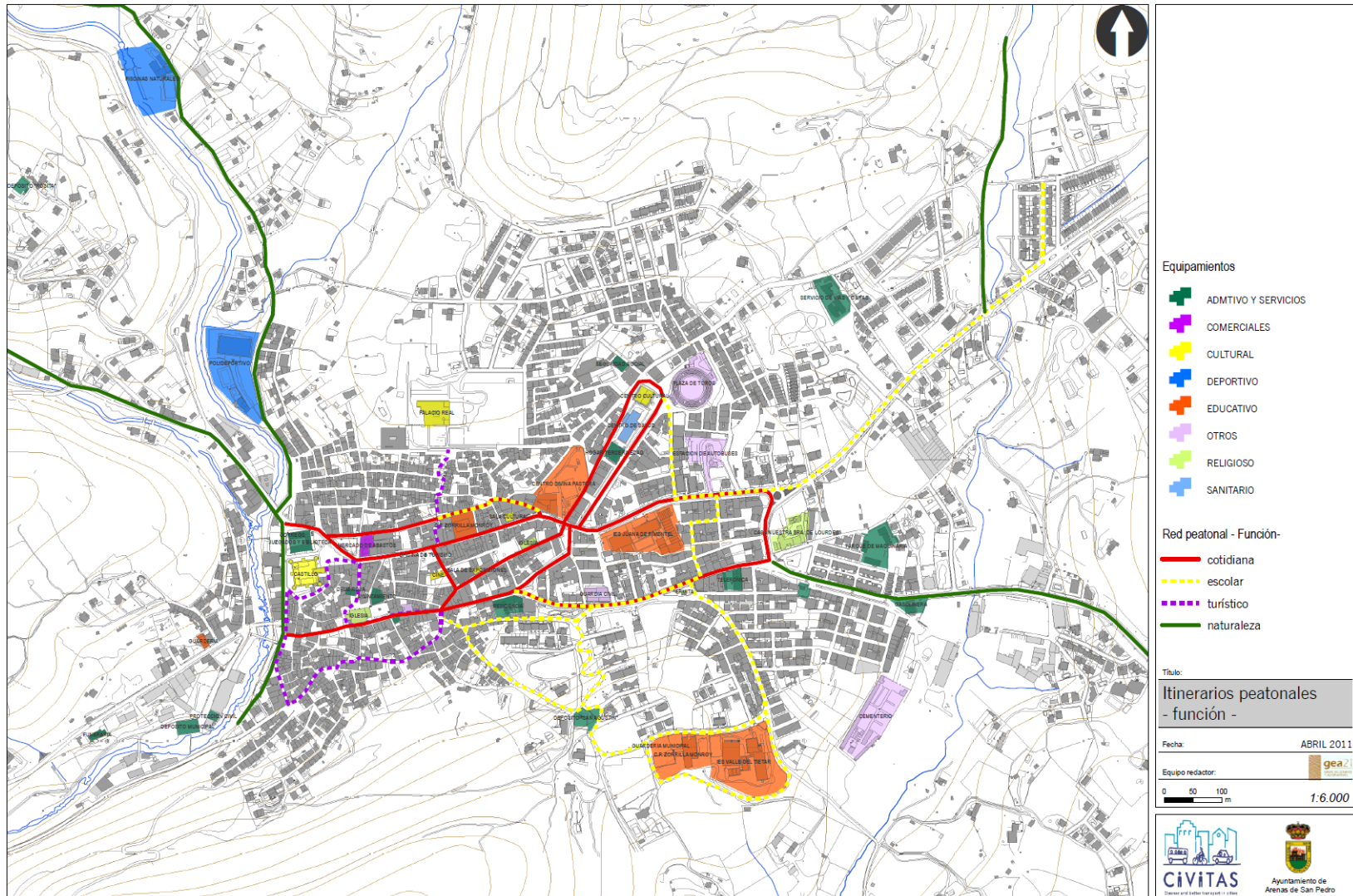
MAKING ARENAS COZY AND SUSTAINABLE - Propuesta de red peatonal accesible -

Plano: D1b



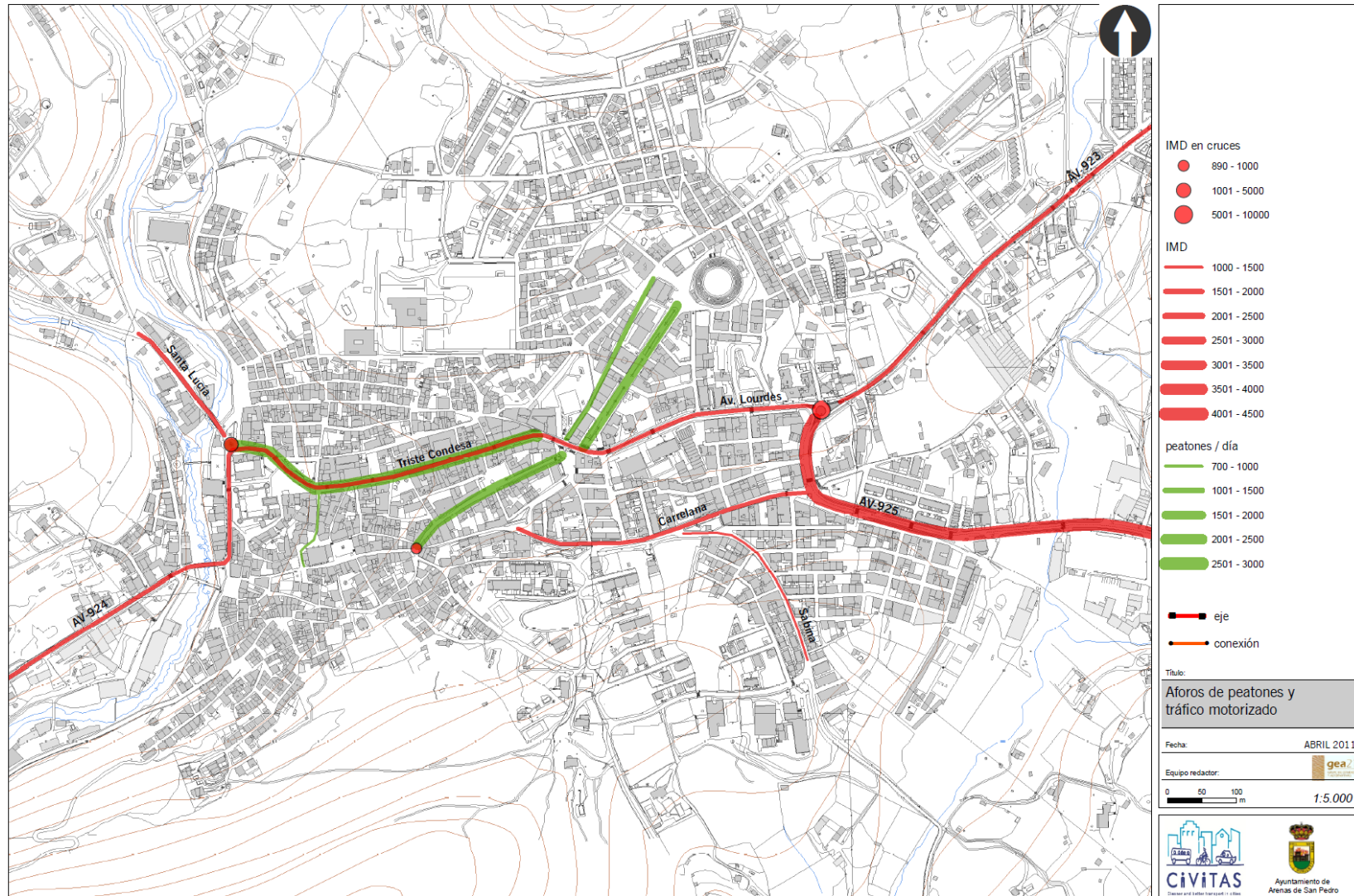
Hay que tener en cuenta que la marcha a pie es la principal forma de desplazamiento en la movilidad interna. En los viajes al trabajo de menos de 10 minutos, el 47,35% se hacen andando, aunque el coche continua teniendo una gran presencia (46,52%). El acceso al centro de estudios es algo diferente, entre los estudiantes de más 16 años andar es el modo de desplazamiento fundamental (79,9%), pero sorprende que el 13% de viajes se realizan en coche, encontrándose tan cerca el origen y el destino del desplazamiento.

A pesar de que en Arenas existe una importante tasa de motorización que alcanza los 454 turismos/1.000 hab. existe una parte de la población que no pueden conducir. Los menores de 18 años (14,84%), una parte importante de las personas mayores de 65 años (23,49%), y las personas con discapacidad. Para estos colectivos contar con un entorno peatonal accesible es un aspecto esencial para su desplazamiento cotidiano.



MAKING ARENAS COZY AND SUSTAINABLE - Propuesta de red peatonal accesible -

Plano: D6a



MAKING ARENAS COZY AND SUSTAINABLE - Propuesta de red peatonal accesible -

Plano: D5

Sin embargo, a pesar de que existen puntos del espacio público donde se han aplicado los criterios de accesibilidad, el espacio peatonal es inaccesible en su conjunto. Las aceras son incómodas, estrechas e insuficientes y presentan en muchos casos un mal estado de conservación. Los coches invaden frecuentemente el espacio peatonal para estacionar e impiden un tránsito libre de obstáculos a los viandantes.



La configuración de las intersecciones así como el número de pasos peatonales es insuficiente y en las calles principales normalmente existe un exceso del retranqueo de los itinerarios.

No hay una señalización clara y coherente del régimen de velocidad y prioridad de las calles del casco urbano, de modo que la cultura del calmado de tráfico que favorece andar está poco consolidada, la velocidad en algunos tramos es inadecuada y supone una exposición innecesaria al riesgo de atropello por parte de los peatones.



2. Objetivos

Los objetivos fundamentales para mejorar las condiciones de los viandantes se centran en:

- Mejora de la movilidad, de la seguridad vial y de la habitabilidad urbana, incrementando el protagonismo de los peatones, y reduciendo el uso del automóvil en los desplazamientos a corta distancia, contribuyendo a calmar el tráfico y mejorando la seguridad vial en general.

- Mejorar la calidad ambiental y de urbanización del espacio público

- Mejora de la calidad de vida y de la salud pública de la ciudadanía. Caminar es una actividad física suave que realizada regularmente tiene beneficios importantes sobre la salud individual, evitando el sedentarismo.

3. Criterios

Para mejorar la accesibilidad es necesario aplicar una serie de criterios básicos entre los que se encuentran:

* Establecer una clara jerarquización del viario en la zona urbana que ayude a modular las velocidades al menos con 3 niveles:

- Vías principales, con aceras bien dimensionadas que permitan la comodidad peatonal, disponiendo el arbolado y el mobiliario urbano de forma adecuada.

- Vías colectoras, donde se mantiene el acerado, con limitación a 30 km/h.

- Vías locales o calles de coexistencia, donde no hay diferenciación de cota entre acera – calzada, y los viandantes comparten el resto del espacio con otros usuarios, pero teniendo siempre preferencia.

- Vías peatonales, se trata de calles de prioridad peatonal donde se restringe el acceso de los vehículos a motor. Se puede autorizar el acceso de residentes, carga y descarga etc.

* Gestionar el aparcamiento y de la circulación que permiten reducir el tráfico en las zonas sensibles o de alta calidad estancial (áreas residenciales, cascos históricos o entornos de los centros educativos).

4. Estrategia para la promoción de la movilidad peatonal accesible

Una estrategia que permita la promoción de la movilidad peatonal, debe hacer especial hincapié en la promoción de la accesibilidad universal para todo el conjunto de la población. La Estrategia debe centrarse en las líneas fuerza que se señalan a continuación.

- Fortalecer el protagonismo de los desplazamientos peatonales, incrementando su participación en la movilidad general, y optimizando la calidad de los propios viajes. Para ello, se deberán mejorar las infraestructuras para los viandantes, de tal forma que ayuden a clarificar la imagen peatonal de las calles.

- Dignificar el espacio destinado a la movilidad peatonal. dotando a las infraestructuras peatonales de un diseño atractivo, donde toda la ciudadanía desee estar, pasear, hacerse ver. Para ello hay que asignar los espacios peatonales de las dimensiones adecuadas a las funciones que debe desempeñar, introduciendo los criterios de accesibilidad que le permitan cumplir la normativa de accesibilidad correspondiente.

- Formalizar la infraestructura peatonal mediante una red de itinerarios. que permita acceder andando de forma segura a la mayor parte del casco urbano, y a los principales centros atractores (trabajo, comercios, centros educativos, sanitarios y culturales, etc.).

- Identificar y preparar el desarrollo de los espacios peatonales en los barrios, mediante la generación de espacios públicos de calidad como puntos de referencia simbólica en el barrio, fomentando el sentimiento de proximidad, incluyendo la diversidad de actividades de todo tipo (comerciales, dotacionales, productivas o de esparcimiento) que permitan generar entre los ciudadanos un sentimiento de pertenencia al entorno más cercano.

- Definir las áreas de prioridad peatonal que otorguen un nuevo papel a los viandantes y a las personas con discapacidad. Se incluyen en esta denominación aquellas calles de uso peatonal en las que se permite el paso de automóviles, siempre que estos se desplacen a velocidades compatibles con el tránsito y la estancia de los peatones.

- y mejorar la comodidad y seguridad en las intersecciones y/o cruces logrando la continuidad de los itinerarios, e incrementando la permeabilidad transversal

5. Programas de Mejora Peatonal y Supresión de Barreras Urbanísticas

La mejora de la movilidad peatonal y la supresión de barreras requieren de programas que pongan bases sólidas para su ejecución futura. Por un lado, es necesario calmar el tráfico para que el entorno urbano deje de constituir un espacio de disuasión al paseo y a la estancia, y por otro, se debe garantizar la seguridad y comodidad de los viandantes en itinerarios concretos, caracterizados por su gran afluencia peatonal y por conectar los principales centros atractores de viajes. La puesta en marcha de estos programas requiere de una programación y priorización de las actuaciones principales que se detallan a continuación.

P1. Programa de Calmado de Tráfico

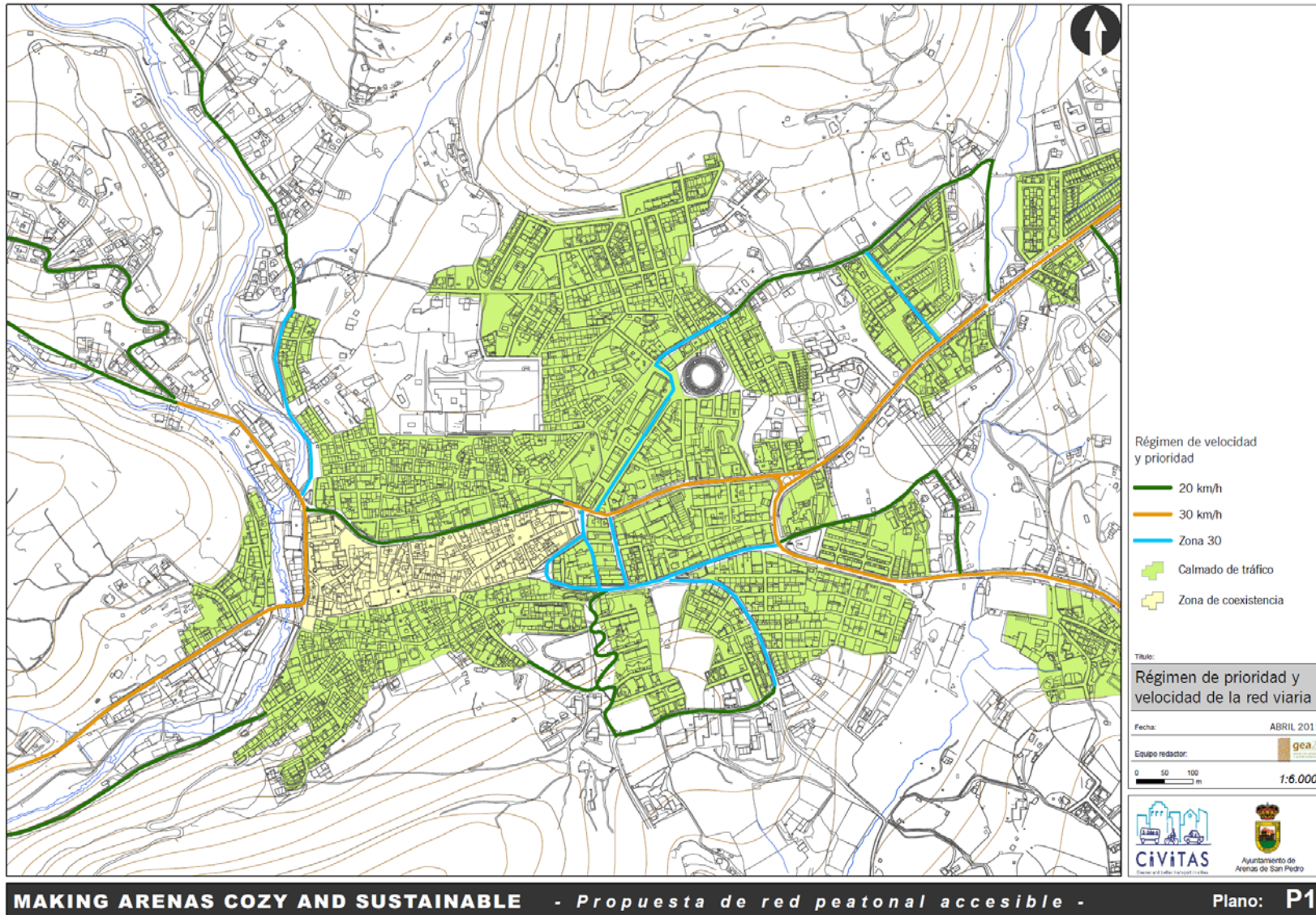
Conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica. La utilización de estas medidas tiene por objeto mejorar la calidad de vida de las áreas residenciales al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad y comodidad de los espacios públicos. Es una condición imprescindible si se desea mejorar la movilidad de los peatones y hacer desaparecer las barreras que actualmente padecen las personas con discapacidad.

P2. Limitación de la velocidad en el casco urbano

La velocidad máxima en el conjunto del casco urbano deberá limitarse a 30 km/h. Esta medida afecta también a las carreteras y travesías que transcurren por este ámbito y que son a su vez las que soportan el mayor intensidad de vehículos, y por donde se canaliza el tráfico de paso. En algunos tramos se propone reducir la velocidad incluso a 20 km/h adaptándose a las circunstancias que así lo requiera. Este es el caso de espacios con una mayor calidad estancial, de entornos con elevados tránsitos de peatones, la presencia de grupos especialmente vulnerables o a la existencia de una sección muy reducida en el espacio peatonal actual.

P3. Implantación de Zonas 30

Se propone en todas las calles colectoras, donde debido al paso necesario de vehículos no es conveniente definir las como "calles residenciales", pero donde existe prioridad peatona. El diseño de calles en estas zonas será homogéneo y reconocible con mínima diferencia entre la cota de la acera y de la calzada (entre 4 y 8 cm), lo que mejora la comodidad de los peatones a la hora de cruzar la calle en cualquier punto. El ámbito de actuación abarcaría las calles del casco urbano: Paseo de Pintor Martínez Vázquez, Carrellana, Sabina, Cristo y María Ana Mogas.



P4. Calles Residenciales” o Zonas de Coexistencia

Corresponde a la señal S28 según el Reglamento General Circulación, y abarca aquellas calles residenciales que no cumplan su función como vías principales o colectoras para el tráfico motorizado o aquellas que debido a que cuentan con una anchura limitada, no permiten otra sección que la “plataforma única”, de modo que los coches deben adaptar la velocidad a la trama urbana. Cuentan con limitación de velocidad a 20 km/h, y están acondicionadas y destinadas en primer lugar a los peatones, así como a la realización de otras actividades como el juego y deporte.





P5. Zonas peatonales

Contribuyen a dar cohesión y calidad a un espacio concreto de la ciudad convirtiendo la calle en la prolongación de las edificaciones. La actividad comercial se ve directamente beneficiada y se revaloriza su entorno urbano al disponer de una zona tranquila donde poder realizar la visita del centro histórico, acceder a los espacios de restauración y/o comprar. En definitiva constituye un elemento fundamental de dinamización económica. En esta área podrán acceder vehículos de residentes, carga y descarga, servicios de urgencia, etc.

El ámbito de actuación abarcaría la zona comprendida entre la calle Triste Condesa, Carretera de Candeleda, Juan de Austria, Bernardo Chinarro, Santísima Trinidad y el tramo de la calle de Carrellana que enlaza con la Plaza de España.

P6. Mejora de la calidad de las áreas estanciales (plazas, parques, jardines, etc)

Que forman parte de las redes y los itinerarios peatonales, ayudan a mejorar la calidad de los mismos y a hacer más atractiva la marcha a pie. De esta manera, se convierte el caminar en una forma que supera el mero desplazamiento, a una forma de convivir en la ciudad.

Síntesis de los nuevos regimenes de velocidad y prioridad de acuerdo al Reglamento General de Circulación			
Concepto	Velocidad máxima	Señalización requerida	Regulación
Calle peatonal	No reglamentada. Se suele establecer la de 10 km/h o circulación al paso de las personas		R-100 (circulación prohibida) R-102 (Entrada prohibida a vehículos de motor) Suelen incorporarse excepciones para carga y descarga
Calle residencial	20 km/h		S-28. Calle residencial. Indica las zonas de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones y en las que se aplican las normas especiales de circulación siguientes: La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 km/h y los conductores deben conceder prioridad a los peatones. Los vehículos no pueden estacionarse más que en los lugares designados por señales o por marcas. Los peatones pueden utilizar toda la zona de circulación. Los juegos y los deportes están autorizados en ella. Los peatones no deben estorbar inútilmente a los conductores de vehículos. S-29 Fin de calle residencial
Zona 30	30 km/h		S-30. Zona30. Indica la zona de circulación especialmente acondicionada que está destinada en primer lugar a los peatones. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 30 km por hora. Los peatones tienen prioridad. S-31. Fin de Zona30. Indica que se aplican de nuevo las normas generales de circulación.
Velocidad máxima de 30 km/h	30 km/h		R-301 Velocidad máxima. Prohibición de circular a velocidad superior, en km por hora, a la indicada en la señal (30 km/h). Obliga desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal "Fin de limitación de velocidad", de "Fin de prohibiciones" u otra de "Velocidad máxima".

6. Diseño de itinerarios peatonales

Este estudio contempla el diseño de los itinerarios peatonales avanzando en aspectos de detalle, y especificando la tipología de intervención en calles concretas que ayudan a mejorar la accesibilidad aplicando las herramientas que salven las barreras que actualmente tiene el casco urbano de Arenas para la movilidad no motorizada, haciendo más atractivo el espacio público para los desplazamientos peatonales. Para ello se realizarán las siguientes intervenciones:

6.1. Intervenciones en los tramos de los itinerarios peatonales

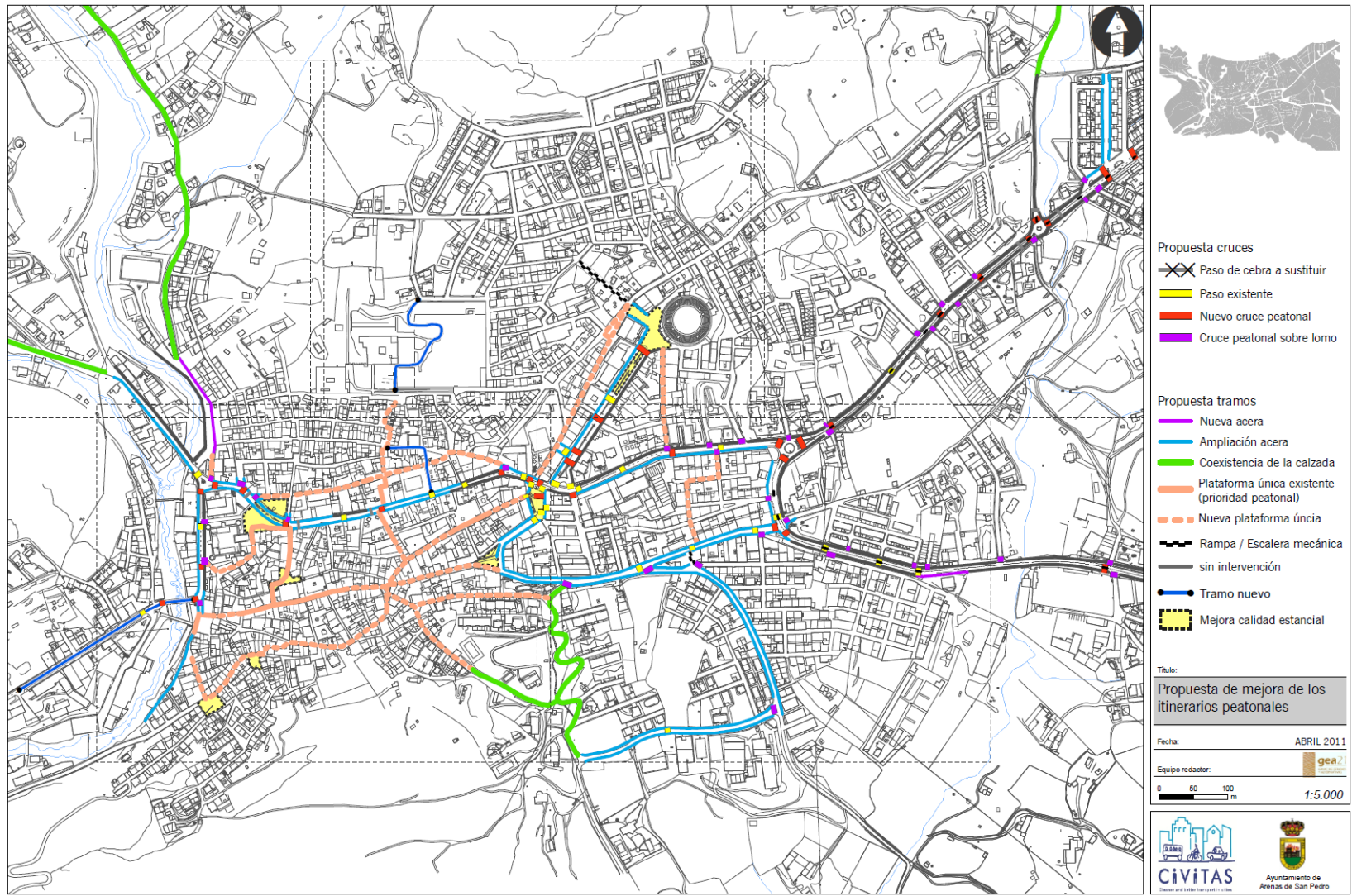
Estos itinerarios deben ser accesibles a cualquier persona para lo cual se ha de tener en cuenta la anchura mínima de paso libre de cualquier obstáculo. La propuesta en los itinerarios de la red peatonal distingue tres formas de intervención tipo, que dependen de las características específicas de cada calle, del régimen de velocidad fijada y de la prioridad asignada así como, de la función predominante de cada uno de los itinerarios peatonales. Las intervenciones tipo se centran en:

Ampliación de las aceras. De acuerdo a los criterios de accesibilidad recogidos en la normativa de accesibilidad autonómica (1,20 m)¹ y en la OM VIV/561/2010 por la que se desarrollo el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados que fija un nuevo ancho de 1,80 m. La ampliación del ancho de la acera es necesaria en las calles Triste Condesa, Avenida de Lourdes (borde sur), Paseo Pintor Martínez Vázquez (borde oeste), calle Carrellana, Av. Constitución (borde oeste), calle Sabina, calle Fray Luís de León y en la acera del borde oeste de la Carretera de Candeleda. La longitud de la acera en la que seria necesario ampliar su anchura asciende a unos 4.750 m.

Plataformas únicas donde la acera y la calzada estarán a la misma cota, y el peatón cuenta con prioridad. La longitud de las calles afectadas asciende a 2.580 m.

Coexistencia en la calzada en aquellos itinerarios más periféricos de acceso a la naturaleza, donde el tránsito motorizado y la velocidad del mismo es muy bajo. Esta será la propuesta para el Camino al Pantano, Camino del Santuario, Camino Ceavientos, cuesta de San Agustín y un tramo de la calle Cuesta Vieja. La longitud de las calles donde se aplicará la coexistencia de calzada comprende unos 2.820 m.

¹ Según Decreto 217/2011 de 30 agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Accesibilidad y Supresión de Barreras de Castilla y León.



- Propuesta cruces
- ✕ Paso de zebra a sustituir
 - Paso existente
 - Nuevo cruce peatonal
 - Cruce peatonal sobre lomo

- Propuesta tramos
- Nueva acera
 - Ampliación acera
 - Coexistencia de la calzada
 - Plataforma única existente (prioridad peatonal)
 - Nueva plataforma única
 - Rampa / Escalera mecánica
 - sin intervención
 - Tramo nuevo
 - Mejora calidad estancial

Título:
Propuesta de mejora de los itinerarios peatonales

Fecha: ABRIL 2011

Equipo redactor: gea2i

0 50 100 m 1:5.000

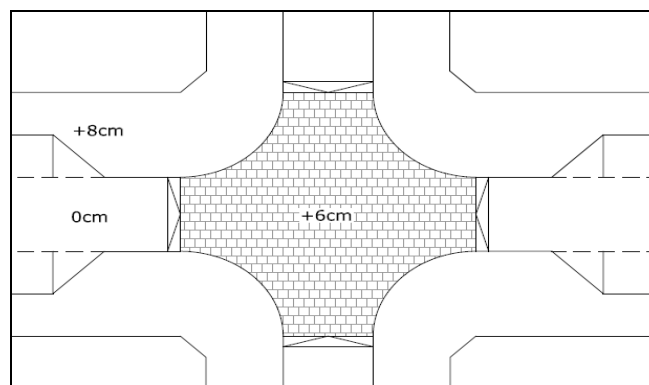


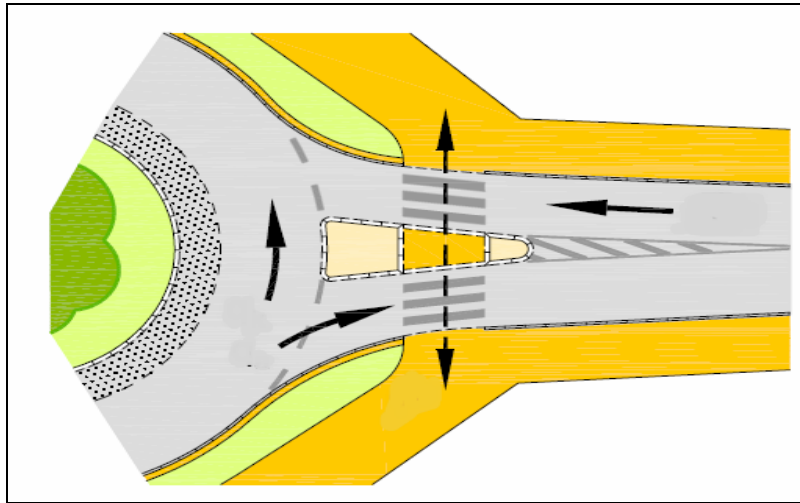
MAKING ARENAS COZY AND SUSTAINABLE - Propuesta de red peatonal accesible - Plano: P2

6.2. Intervenciones en los cruces

Tiene como objetivo garantizar la accesibilidad, la seguridad vial así como la comodidad en el desplazamiento peatonal (itinerarios directos, sin rodeos, etc.). Mientras que en la mayoría de las calles del casco urbano el problema fundamental es la accesibilidad, en las calles principales es el propio diseño de las intersecciones que dificulta el acceso debido a la existencia de retranqueos excesivos, de velocidades elevadas o de insuficientes pasos peatonales). Por tanto, las intervenciones propuestas se particularizan en cada uno de los espacios donde aparece la problemática (régimen de velocidad y prioridad o jerarquía de la calle) y se pueden categorizar de la siguiente manera:

Categorías de actuaciones en cruces				
Jerarquía		Calle residencial	Calle colectora (ZONA 30)	Calle principal
Calle residencial	(Plataforma única)	Ningún tipo de intervención, preferencia de la derecha	"Puertas de acceso", lomo, acera continua	
	Sección convencional	Cruce sobreelevado (meseta), preferencia de la derecha		
Calles colectoras (ZONA 30)		Ningún tipo de intervención, con excepciones paso de cebra	Cruce sobreelevado (meseta), miniglorietas, preferencia de la derecha.	"Puertas de acceso", lomo
Calles principales		Paso de cebra, paso peatonal sin prioridad. En ambos casos preferiblemente con refugio		Paso de cebra, paso peatonal sin prioridad. En ambos casos con refugio





Ej. Paso peatonal con refugio en una glorieta

En total la propuesta recoge 93 puntos de intervención con la finalidad de mejorar el cruce peatonal. En seis puntos se propone sustituir el paso peatonal existente para situarlo en el itinerario de continuidad más directo de los desplazamientos peatonales. En 32 ocasiones se crean nuevos pasos peatonales que den continuidad a los itinerarios peatonales y/o mejorar la permeabilidad transversal. En 38 puntos se plantean crear “puertas de acceso” mediante la instalación de “lomos” o “aceras continuas”. Y en los 17 puntos restantes se interviene mediante la creación de refugios que colaboran a simplificar el paso peatonal.

6.3. Mejora de la permeabilidad de calles sin prioridad peatonal

En las calles principales existen escasas posibilidades para realizar el cruce de la calzada con suficientes condiciones de seguridad, y es éste uno de los principales problemas para la movilidad peatonal cotidiana. Teniendo en cuenta estas circunstancias y tratando de llegar a una solución de consenso se propone la aplicación de 4 fórmulas que mejoren la permeabilidad transversal de las calles:

- Realizar una reforma integral de la configuración de la calle.
- Introducir medidas de calzado de tráfico para impedir velocidades elevadas.
- Aplicar limitación de la velocidad de la calle a 30 km/h o a velocidades inferiores.
- Implantar refugios o medianas “pisables” para facilitar el cruce peatonal en dos etapas.

6.4. Mejora de la seguridad y comodidad del espacio peatonal del casco histórico.

La extensión de zonas de prioridad peatonal o exclusivamente peatonal, así como el diseño de plataformas únicas en todo el centro histórico debe ser una constante de las políticas de movilidad. En este sentido, se deben buscar fórmulas para evitar el estacionamiento dentro del casco histórico para visitantes y ofrecer aparcamiento "disuasorio" en las entradas al mismo, de modo que se reduce notablemente el tráfico actualmente existente que se dedica a buscar aparcamiento.

6.5. Posible introducción del transporte vertical.

En sus diversas modalidades de ascensores o escaleras y rampas mecánicas permiten la continuidad de los desplazamientos peatonales, evitando una exigencia física fuerte a las personas que se desplazan.



Hay numerosos ejemplos integrados en cascos históricos, en donde a la funcionalidad del mecanismo que se pueda instalar hace falta unir las exigencias de integración patrimonial y estética. Las escaleras mecánicas para el acceso al casco histórico de Toledo o los ascensores de acceso al casco de Pamplona a través de la muralla son ejemplos de esa posible fusión de lo funcional con lo patrimonial y estético.

6.6. Mejora de la seguridad y comodidad en itinerarios escolares

Los itinerarios utilizados por los escolares cuentan con deficiencias importantes en el estado de las aceras y en la seguridad del cruce; por esta razón se acondicionarán para favorecer un camino escolar seguro y autónomo de los niños hasta sus centros educativos. Además, se ha realizado una propuesta específica para mejorar el camino escolar a los centros educativos situados en la calle Fray Luís de León.



C/José Cochicoa



6.7. Mejora de la accesibilidad a los centros atractores

Durante los periodos vacacionales y fines de semana de buen tiempo se producen aglomeraciones puntuales en la utilización del espacio publico: espectáculos taurinos, competiciones deportivas, mercadillo, recitales y otros actos culturales, atraen no solo a los residentes en Arenas de San Pedro sino a vecinos de otras poblaciones cuyo única modo de acceso es el automóvil privado. Este tipo de situaciones genera problemas de capacidad de estacionamiento e incluso de seguridad de evacuación. Durante estos días, especialmente en verano deben aplicarse medidas de gestión del estacionamiento con la instalación provisional de aparcamientos disuasorios y apoyados con el autobús lanzadera.

7. Programación de las actuaciones propuestas

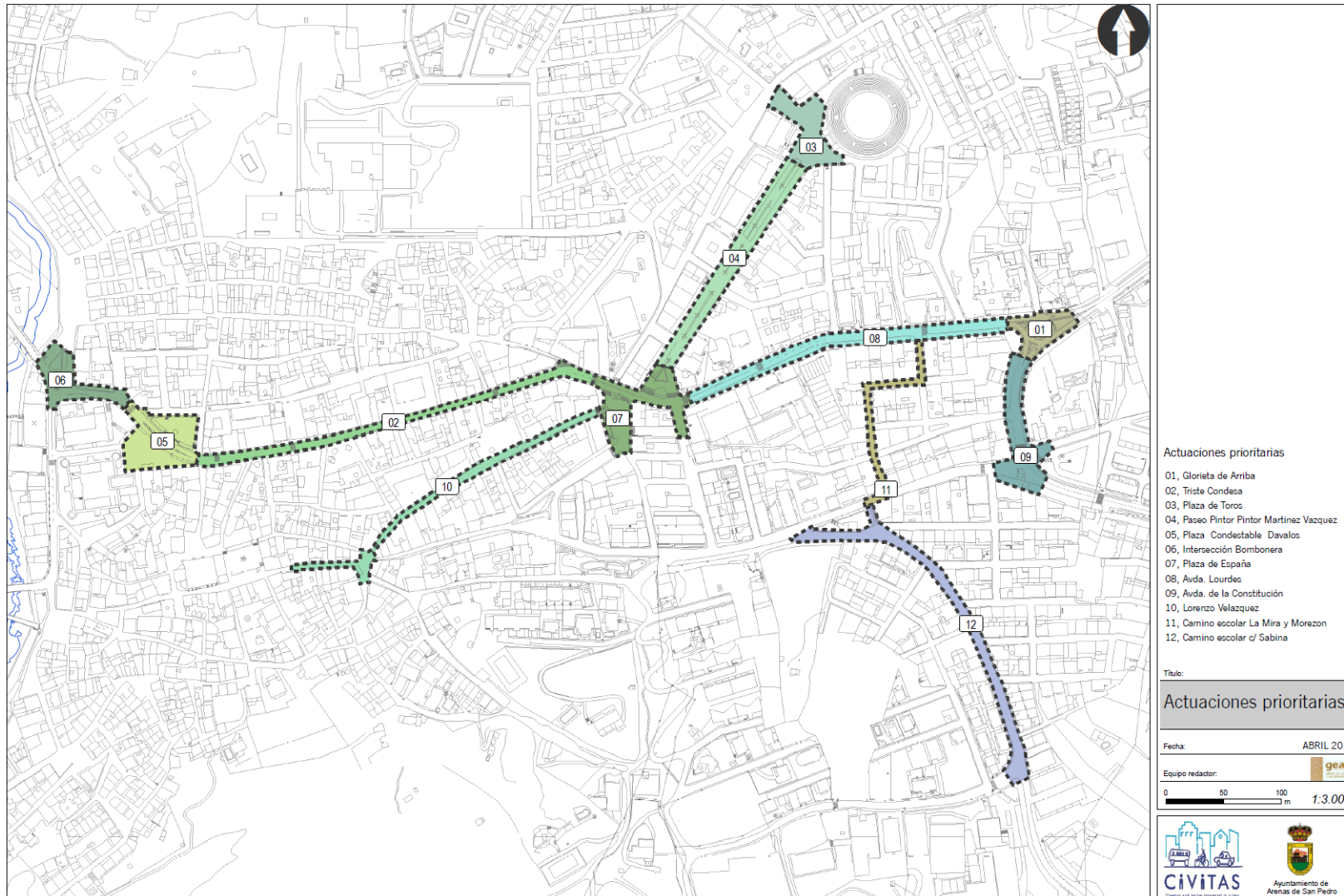
La propuesta de mejora de la red peatonal accesible debe contar con una programación y priorización de cada una de las actuaciones que permita ir ejecutando las diferentes medidas asociadas. No hay que olvidar lo difícil que es llevar a cabo una propuesta de este tipo debido a la escasez de recursos económicos, y más en el momento de crisis financiera por la que se está atravesando. Es conveniente que cada una de las actuaciones fuera acompañada del consiguiente proceso de información – participación donde los vecinos conocieran los objetivos y lo que se va a hacer, evitando de esta forma el rechazo inicial.

La elección de las actuaciones prioritarias debe tener en cuenta una serie de premisas:

- No tiene sentido garantizar la accesibilidad en los cruces si las aceras no cuentan con una anchura suficiente. Es preferible ejecutar las medidas a un mismo tiempo y de forma coordinada. Si se amplía la anchura de las aceras, hay que rebajar los bordillos a la vez para garantizar la completa accesibilidad peatonal.
- Si por motivos económicos o de oportunidad política no fuera posible la ejecución de algunas actuaciones de mayor envergadura (ampliación acera, plataforma única, etc.) es preferible resolver la accesibilidad de las aceras con medidas “provisionales”. Por ejemplo construyendo una pequeña rampa de hormigón que resuelva el obstáculo y faciliten la accesibilidad.
- Se debe dar preferencia a intervenciones que tengan carácter estratégico para potenciar los desplazamientos andando, que incidan en la calidad estancial y que potencien la proyección turística de la ciudad.
- Se tiene que dar preferencia a proyectos que unan unos itinerarios peatonales con otros que tengan alta calidad y que ayuden a hacer más atractiva la marcha a pie.
- Hay que dar prioridad a proyectos que supongan una mejora sustancial de la seguridad vial y de la reducción del efecto barrera del viario.
- Y por último, se debe dar prioridad a aquellos proyectos que coincidan con los ejes que concentren el mayor volumen de tránsito peatonal.

Desde el equipo redactor se han aplicado estos criterios y se han detectado 12 intervenciones prioritarias que se describen y justifican a continuación.

Intervenciones prioritarias en la Propuesta de Red Peatonal Accesible		
Lugar / Zona	Problemas detectados	Intervención propuesta
Glorieta de Arriba	Falta de pasos peatonales en la intersección, acera sin continuidad en un punto, aceras sin rebaje	Implantación de nuevos pasos peatonales con refugios, nueva alineación de los bordillos para modificar las dimensiones geométricas
Triste Condesa	Aceras estrechas, falta de calidad estancial en el eje vertebrador de la ciudad con mucho tránsito peatonal, falta de posibilidades de cruce transversal.	Reforma integral de la calle, plataforma única, ampliación de las aceras, nueva calzada de 5,00 m de ancho
Plaza de Toros	Espacio degradado y ocupado de forma incontrolada por los coches aparcados frente de la plaza de toros, espacio muy concurrido durante eventos espectáculos.	Reforma integral del espacio, nuevo pavimento peatonal, arbolado, mobiliario urbano, nueva alineación de los bordillos
Paseo Pintor Martínez Vázquez	Aceras estrechas, excesiva oferta de aparcamiento, falta de cruces peatonales, coches aparcados que dificultan el cruce andando, zona de alto tránsito peatonal, múltiples centros atractores de viajes	Ampliación de las aceras, nueva ordenación de las plazas de aparcamiento, configuración de un bulvar
Plaza Condestable Dávalos	Falta de calidad estancial en proximidad del Castillo, efecto barrera de la calle Triste Condesa, aceras estrechas, falta de conectividad con los jardines en frente.	Reordenación de la zona, plataforma única de la calzada, parcialmente nuevo pavimento, uniendo en el futuro la plaza del Castillo con los Jardines del Mercado
Intersección Bombonera	Falta de pasos peatonales en la intersección, acera sin continuidad en un punto, aceras sin rebaje.	Nuevos pasos peatonales, ampliación de las aceras, rebaje de bordillos en vado peatonal
Plaza de España	Falta de calidad estancial, aceras, estrechas, espacio excesivo dedicado tráfico motorizado, falta de cruces peatonales, ausencia de seguridad vial	Reforma integral del espacio, nuevo pavimento peatonal, arbolado, mobiliario urbano, nueva alineación de los bordillos. En el futuro se daría continuidad entre la Pl. España y la Av. Pintor Martínez Vázquez
Avda. Lourdes	Entrada de la ciudad para los visitantes, oferta excesiva de aparcamientos, acera estrecha en el borde sur, efecto barrera	Ampliación de las aceras, nueva ordenación de las plazas de aparcamiento (en línea en vez de batería), nuevos pasos peatonales, reducción de velocidad
Avda. de la Constitución	Entrada de la ciudad para los visitantes, oferta excesiva de aparcamientos, acera estrecha en el borde oeste, efecto barrera, invasión paso peatonal	Ampliación de las aceras, nueva ordenación de las plazas de aparcamiento, nuevos pasos peatonales
Lorenzo Velázquez	Calle con muchos restaurantes, bares y pequeño comercio, alto tránsito peatonal, aceras estrechas y bordillos sin rebajar.	Reforma integral de la calle, plataforma única
Camino escolar hasta Fray Luis de León	Camino escolar importante, aceras insuficientes, falta de seguridad peatonal. Problemas en la calle La Mira y Morezon En la calle Sabina es el itinerario escolar para muchos alumnos , falta seguridad vial, mucho trafico en hora punta. Problemas accesibilidad y seguridad Fray Luis León, trafico entradas/salidas centro educativo	En las calles Mira y Morezon se propone reforma integral de la calle, plataforma única- en la calle Sabina y en Fray Luis de León se propone ampliación de aceras, elementos constructivos de calmado de trafico



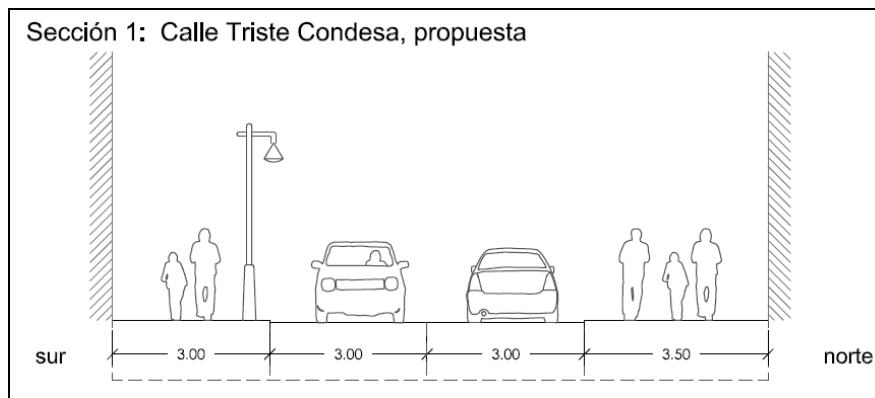
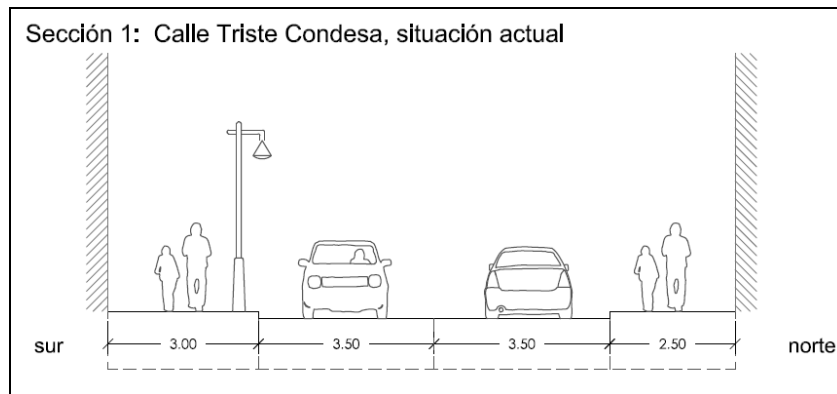
MAKING ARENAS COZY AND SUSTAINABLE - Propuesta de red peatonal accesible - Plano: **P3**

8. Propuesta en planta de algunas actuaciones prioritarias

Para conocer con mayor detalle las propuestas prioritarias y su potencialidad en la transformación del espacio público, se ha realizado una aproximación detallada del trazado en planta para las actuaciones principales. Estas son las calles Triste Condesa, Avenida de Lourdes, Paseo Pintor Martínez Vázquez y la Avenida de la Constitución. Son calles que no siempre presentan una sección homogénea y debido a la existencia de complicados cruces, la ilustración de la propuesta mediante secciones quedaría muy limitada, por lo que no se describe completamente la propuesta de actuación.

8.1. Eje de la calle Triste Condesa

Esta calle no cumple los requisitos de accesibilidad o son insuficientes teniendo en cuenta la demanda peatonal existente. Se trata de la principal travesía para el tráfico de paso de dirección este – oeste, y a corto plazo no existen alternativas razonables para trasladar parte del tráfico motorizado por otra vía. La sección completa varía a lo largo del eje, entre 12 m en el extremo este con aceras de hasta 3 m, y los 9,40 m en el tramo medio con aceras de 1,20 m, donde apenas dos personas pueden andar en paralelo, reduciéndose puntualmente hasta sólo 7 m en el tramo delante del Castillo.

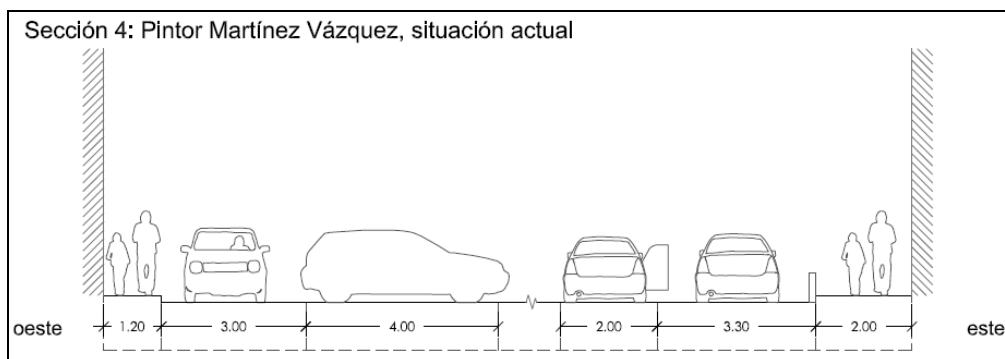


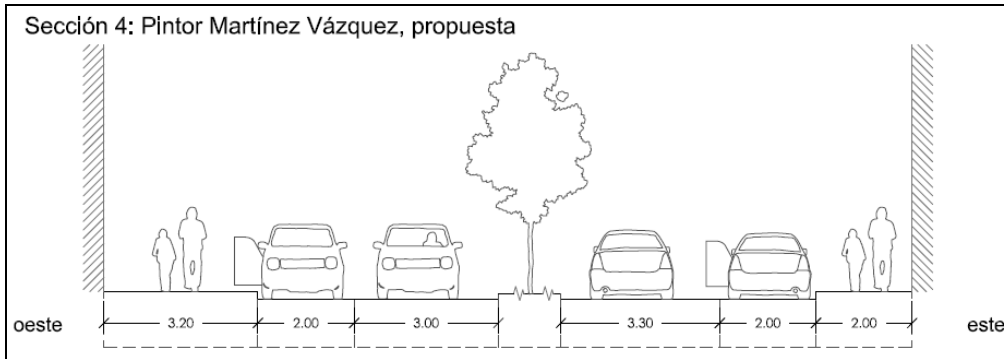


8.2. Paseo Pintor Martínez Vázquez

Es una calle céntrica con muchas actividades urbanas donde parte del espacio público está ocupado por el estacionamiento. La reforma integral de esta calle tiene como objetivo reconvertirla hacia un escenario de calmado de tráfico donde no solo desciende la velocidad de los vehículos sino también su presencia en el escenario urbano, mientras que paralelamente se incrementa notablemente el espacio peatonal (estancial y aceras.)

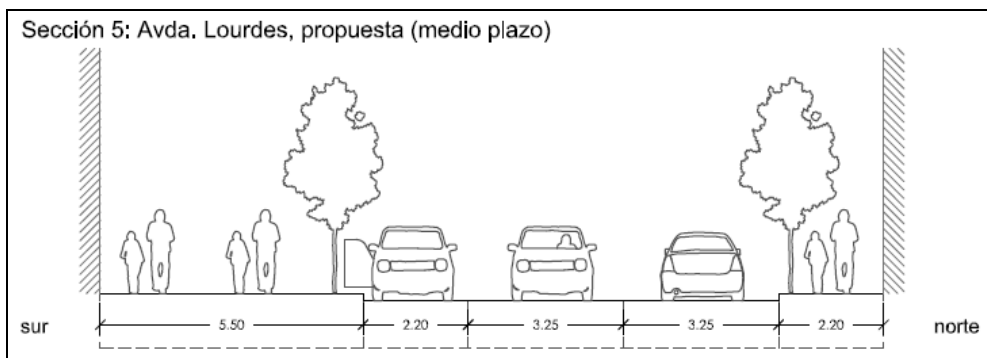
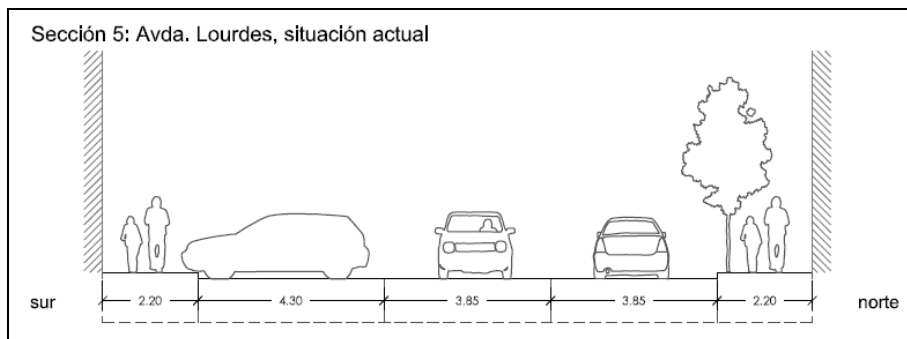
Dado que se ha actuado recientemente sobre la acera del borde este de la calle, en una primera etapa la intervención futura deberá ampliar la acera del lado opuesto. La propuesta de alineación de las bandas de aparcamiento en línea, anexas a las aceras, permitiría prescindir de bolardos y recuperar una mediana ajardinada.

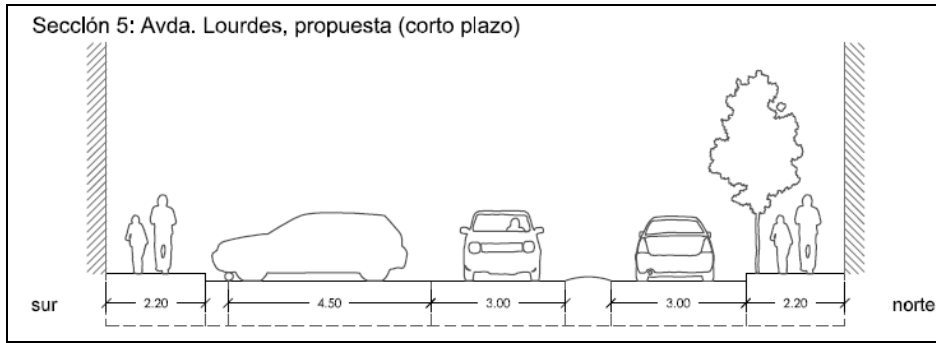




8.3. Avenida de Lourdes

Presenta una sección típica de una carretera que atraviesa un núcleo urbano, con una calzada sobredimensionada (7,70 – 8 m). Asimismo, existe una oferta importante de aparcamientos en batería, y aunque las aceras cuentan con una dimensión adecuada de 2,20 m, esta no es suficiente para mejorar el tráfico peatonal. La acera del borde norte presenta una franja de arbolado. En el lado de la calle que tiene aparcamiento se localiza actividad comercial en los bajos de las edificaciones. Desde el punto de vista de la movilidad peatonal la anchura de ambas aceras es insuficiente, teniendo en cuenta la demanda actual y sobre todo la demanda potencial en un futuro.

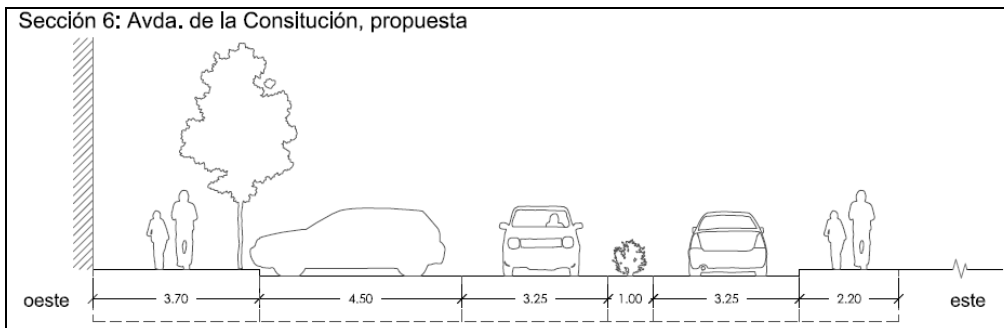
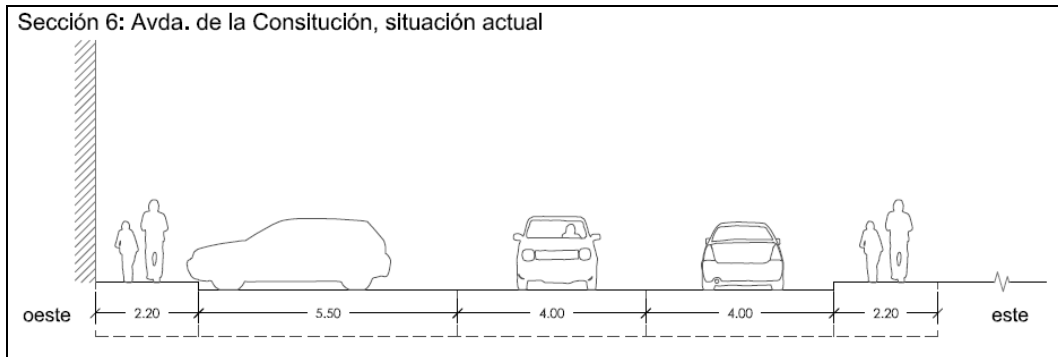




8.4. Eje Glorieta de Arriba- Avenida de la Constitución

Es el nudo entre dos importantes ejes de la red peatonal, pero donde no existen pasos peatonales en la intersección. Las dimensiones geométricas permiten velocidades elevadas de los vehículos y complica aún más el cruce peatonal así como la implantación de pasos peatonales.

Por tanto, a medio plazo conviene reformar integralmente la rotonda, mientras que a corto plazo es imprescindible habilitar pasos peatonales aprovechando las isletas existentes. Para garantizar una velocidad reducida quizás sea necesario colocar "almohadas" delante de los pasos peatonales, tal y como se expresa en la ilustración.



9. Normativa

Cambios para adecuar la **normativa** existente a la las propuestas de mejorar peatonal accesible. Se propone la modificación de la Ordenanza Municipal (2010) y se introducen modificaciones que incluya la mejora de la calidad estancial del espacio público. Para ello se crea un artículo nuevo dentro del Título Primero sobre *Circulación Urbana*, describiendo los *Nuevos regímenes de velocidad y prioridad en las calles*, de acuerdo a lo recogido en el Reglamento General de Circulación.

También se recogen cambios en las Normas Subsidiarias de planeamiento municipal donde se deberían incluir las condiciones de la nueva reglamentación sobre accesibilidad en espacios públicos urbanizados tal y como se recoge en la Orden Ministerial de VIV/561/2010 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 y otras normas estatales del 2010.

10. Valoración económica de la propuesta

Finalmente el estudio recoge la valoración económica de la propuesta, donde se estima el coste de ejecución. Este es fundamental para decidir la programación de los itinerarios y evaluar las necesidades anuales que se dedican a los proyectos constructivos. En esta estimación se incluyen los proyectos urbanísticos integrales donde se procede a la reurbanización completa del área, las actuaciones en los ejes prioritarios y las intervenciones en las conexiones principales.

Las actuaciones en los ejes prioritarios y en las conexiones principales tienen un presupuesto aproximado de unos 2.920.065 euros. En el caso de que el consistorio tenga disponibilidad económica se han incluido 12 proyectos urbanísticos integrales que requieren un coste de 7.526.500 euros. La ventaja de estas actuaciones es que pueden realizarse de forma aislada de acuerdo con la disponibilidad económica municipal.

El presupuesto en la ejecución de las actuaciones puede constituir en ocasiones un factor que disuada la intervención a favor de la mejora de la accesibilidad en los itinerarios peatonales. Sin embargo, hay muchas actuaciones que pueden aplicarse de forma provisional mediante señalización, pintura e instalación de mobiliario urbano (macetas, elementos de separación, etc.) que permitan adjudicar a un espacio la funcionalidad peatonal que le corresponde.