



BASES PARA EL
PLAN DE
ACCIÓN DE MOVILIDAD
EN EL
CENTRO HISTÓRICO DE JEREZ

Octubre 2017

Bases para el Plan de acción de movilidad en el Centro Histórico de Jerez

El presente documento pretende establecer las bases de partida para el desarrollo en el Centro Histórico de Jerez de las medidas establecidas en el "Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Jerez de la Frontera". Dicho Plan de Movilidad fue aprobado en la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera de fecha 2 de mayo de 2014, al Particular 105 de su Orden del Día.

1.- Situación actual de la Movilidad en el Centro Histórico de Jerez.

En la actualidad queda patente que el centro histórico de Jerez de la Frontera se ha convertido en un espacio poco poblado que requiere de fórmulas que permitan compatibilizar la accesibilidad y el disfrute del espacio público. La estructura viaria actual no contiene una jerarquía funcional planificada y funciona simplemente según su capacidad de absorción de tráfico rodados. A pesar de todo ello, es una zona atractiva para el visitante. Pero la coyuntura económica actual dificulta la realización de las inversiones necesarias.

Los elementos principales que configuran la red de movilidad son los siguientes:

- Varios rodados
- Varios peatonales
- Espacios libres públicos
- Aparcamientos públicos

Entre los viarios rodados destacan los Viales estructurantes principales, de paso rodado, que dan acceso a las distintas zonas y barrios, y a la mayoría de aparcamientos públicos subterráneos.

Son los que dan soporte al transporte público, y en gran parte, al carril-bici.

Además están los viarios rodados secundarios, de acceso a la trama residencial, y que a la vez son viario de paso para los que buscan aparcamiento en superficie.

Los viales peatonales, en su mayoría son peatonales porque dada su escasa anchura no caben los coches. Sólo algunos (calle Larga), responden a una intención de primar al peatón sobre los coches. No constituyen, por tanto, una red reconocible.

A destacar en esta estructura viaria:

- No tiene una jerarquía regulada:

Todos o casi todos los viales sirven para todo: De paso, de acceso, de itinerarios peatonales, de posibles zonas de aparcamientos en superficie, de recorridos peatonales ligados al paseo, al ocio o al uso comercial.

Los pequeños espacios libres urbanos están normalmente ocupados por vehículos estacionados regular o irregularmente (cuando no están ocupados por mesas y sillas de bares).

Una de las prioridades indiscutibles es la recuperación de la población residente en el Conjunto Histórico, cada vez más mermada, pero que demanda un acceso regulado del vehículo y un entorno adecuado para la vida diaria, y desea vivir en un entorno donde sea posible la coexistencia de su vehículo, o al menos una cierta posibilidad de aproximación motorizada a su casa, con un entorno que recupere el espacio público al servicio de la gente y no de los coches.

A su vez, los visitantes demandan un centro histórico que sea referente de la ciudad: los jerezanos no residentes en el centro vienen a él buscando sus referencias urbanas, y los turistas buscan en el centro la esencia y la imagen identitaria de la ciudad. Para ello es fundamental el establecimiento de itinerarios peatonales que recorran el centro y permitan descubrir y visitar sus atractivos.

La situación económica de la ciudad no deja muchas opciones a la hora de actuar, a la hora de realizar grandes inversiones en el Centro Histórico. No es realista un sistema de transportes públicos de grandes líneas exteriores y lanzaderas internas. No son realistas sistemas de transporte público más allá del autobús urbano convencional y los taxis (no hay opciones para metros y tranvías). No son realistas grandes propuestas de transformaciones radicales de los “acabados” del viario existente: bulevares, grandes intervenciones en los espacios libres públicos, transformaciones de viales en peatonales que conlleven gran inversión en reurbanización, etc.

Por todo lo anterior, las propuestas de Movilidad del Centro Histórico de Jerez deben ser tales que permitan su aplicación paulatina a lo largo del tiempo, dando una serie de pautas de actuación sobre el viario, los espacios libres y la movilidad pública y privada para el futuro, por lo que habría que partir de un consenso ciudadano que mantenga los mismos criterios independientemente del gobierno que esté en la ciudad. Planificación y continuidad, como claves para el éxito.

El ya mencionado “Plan de Movilidad Sostenible de la Ciudad de Jerez de la Frontera” de 2014 es, en cierta medida, desarrollo y actualización del conocido como “Plan de Movilidad” que acompañaba como Anexo al PGOU de Jerez, denominado en realidad “Análisis, diagnóstico y estrategias sobre la movilidad y

accesibilidad en el nuevo Plan General de Jerez de la Frontera". En su análisis ya se decía lo siguiente:

- *La problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la práctica que en la ciudad de Jerez, los desplazamientos peatonales son del orden del 40% del total.*
- *No existe una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento.*

2.- Movilidad en el Centro Histórico de Jerez: PROPUESTAS

Se propone una planificación integral de la movilidad, con el objetivo de limitar la presencia del vehículo privado en el espacio público y retornar éste al ciudadano, creando una red peatonal que prime los desplazamientos y el paseo a pie. Una ciudad a la medida de las personas.

En el documento de movilidad Anexo al **PGOU** de Jerez ya se consideraban, entre otros, los siguientes objetivos:

- *Potenciar los modos de Transporte Colectivo, dando prioridad a la accesibilidad de los residentes.*
- *Potenciar los modos no motorizados: peatón y bicicleta, para mejorar la convivencia de los ciudadanos.*
- *Diseñar una política integral de aparcamientos que priorice a los residentes y garantice distancias peatonales en relación con los servicios y actividades del centro.*

- *Implicar a los habitantes en las medidas a tomar, incorporando sugerencias y visiones ciudadanas que ayuden a la implementación de los nuevos criterios.*

También se consideraba que "en el Área Central debe evitarse la peligrosa permisividad del transporte motorizado, introduciendo restricciones al automóvil", señalándose los siguientes puntos de atención para el diseño de los criterios de intervención:

- *Reforzar las funciones estanciales del espacio público a costa del tráfico motorizado, recuperando las relaciones entre edificios de las calles.*

- *Reintroducir usos multifuncionales en el espacio público incorporando actividades variadas y temporales a pequeña escala y recuperando los barrios como unidad urbana.*

- *Recualificar la imagen urbana del Centro Histórico mediante actuaciones de mejora de la accesibilidad.*

- *Restricción radical del tránsito de vehículos en el interior del Área Central de Jerez, pero permitiendo el acceso a residentes.*

Asimismo se priorizaban las siguientes estrategias respecto al peatón:

- *Establecer un sistema continuo de itinerarios peatonales que fomenten la unidad peatonal en el Centro Histórico de Jerez.*

- *Garantizar los recorridos peatonales antes y después del transporte público, en distancias cortas, directas y seguras.*

- *Promover la plataforma única (pavimentación continua de fachada a fachada sin bordillos), recuperando la calle como espacio de estancia.*

En cuanto a la mejora de la accesibilidad se destacaban los siguientes criterios:

- *Potenciar el transporte público.*
- *Fomentar el tránsito peatonal de residentes y visitantes, como principal medio de desplazamiento.*
- *Vincular la peatonalización con la recuperación del espacio urbano y la conservación del Conjunto Histórico.*
- *Declarar todo el casco urbano como "Zona 20" sólo para residentes y vehículos autorizados, con sistemas de control. Diseñar los viales para que sean atractivos para el tránsito peatonal e incómodos para los vehículos.*
- *Planificar infraestructuras exteriores al Centro Histórico destinadas al estacionamiento de vehículos para visitantes y residentes, conectados ambos con itinerarios peatonales preferentes. Suprimir algunas plazas como espacios de aparcamiento, recuperando esos espacios urbanos para la ciudadanía.*
- *Organizar el tráfico en el Centro Histórico mediante sentidos únicos de circulación.*

Para la mejora de la movilidad, la restricción del tráfico privado en el Área Central (léase Conjunto Histórico), y la mejora de los desplazamientos peatonales estos eran algunos de los criterios establecidos:

- Reconocer el Conjunto Histórico como área de protección impermeable al tráfico externo (sólo residentes), ofreciendo aparcamientos disuasorios.
- Establecer criterios uniformes de reurbanización del viario que favorezcan los recorridos peatonales.
- Diseñar una red peatonal continua, parte del sistema de espacios públicos, conectada con los nodos de intercambio de transporte y con los barrios. El carácter peatonal que deben asumir los espacios públicos del Centro debe estar relacionado con su papel en el pasado como lugares de encuentro. El incremento de atracción de dichos espacios deberá hacerse compatible con el carácter de barrio central, tomando como ejemplo cómo ha evolucionado el eje Arenal-Lancería-Larga, antes y después de su transformación.
- Conseguir un conjunto de espacios públicos y calles al servicio de la convivencia ciudadana. Espacios con calidad multifuncional, donde puedan suceder cosas no planificadas.
- Potenciar la accesibilidad interior: que los vecinos tengan todo en su barrio a distancia peatonal.
- Intercambiadores de transporte: optimizar el Intercambiador Lineal del Centro, desde El Mamelón hasta la plaza de El Arenal, agrupando todo el eje urbano de prioridad peatonal y transporte colectivo del Área Central de Jerez; potenciar el intercambiador de segundo orden de El Alcázar, como puerta de acceso sur al Área Central.
- Redactar un Plan Municipal de Aparcamientos para Residentes, que incluya la búsqueda para ellos de nuevos aparcamientos, y

darles facilidades para que utilicen los aparcamientos públicos cercanos ya existentes.

Red de itinerarios peatonales en el Plan de Movilidad:

- *El esquema de la red peatonal está constituido por: Los itinerarios peatonales + Las calles de uso peatonal + Los espacios de centralidad urbana de carácter estancial (parques, plazas y espacios libres).*
- *En las calles de los itinerarios peatonales se dan dos tipos de tratamiento: calles con acera y calzada, y calles con plataforma única (20 km/h).*
- *Las calles de uso exclusivamente peatonal serán también de plataforma única.*
- *Los espacios de centralidad urbana de carácter estancial estarán libres de coches, y deberán tener un entorno peatonal adecuado.*
- *Se identifican cuatro subsistemas peatonales en Jerez: El sistema radial de aproximación al Centro; los corredores con destino a grandes equipamientos; los conectores transversales entre barrios; y los corredores de conexión con el territorio y los itinerarios paisajísticos.*

Se definieron dos ámbitos constituyentes del Área Central de Jerez:

- *El Centro Histórico (Intramuros).*
- *La Primera Corona Urbana (CH extramuros y Picadueñas).*

En cuanto a la accesibilidad del Centro Histórico, las propuestas del Anexo de Movilidad al PGOU eran:

- *Las estrategias para el Centro Histórico influyen en toda la ciudad.*
- *Rehabilitar edificios es importante, pero es sólo una parte de la mejora de la vida de los residentes, que precisan un entorno con calidad urbana.*
- *El esfuerzo ha de ser conjunto entre Administraciones y agentes privados, potenciando actividades que mantengan un "centro vivo", buscando alternativas a la competencia de los centros comerciales de la periferia, en el funcionamiento "a pie" de la ciudad histórica, con calidad ambiental, con menos coches, con más espacio para el peatón, que utiliza calles y plazas como zona de estancia.*
- *Potenciar las actividades culturales y el turismo cultural, y el conocimiento del Centro Histórico.*
- *Limitar el acceso a vehículos, pero permitiendo el acceso a residentes, hoteles, carga y descarga bien programada. Todo el Centro como Zona 30:*

1.- Es preciso un sistema de control de accesos, comenzando por el perímetro formado las calles Porvera, Ancha, Muro, Ronda del Caracol, Puerta de Rota, San Blas, San Ildefonso, Espíritu Santo, Cuesta de Encarnación, Cazorra, Ciegos, Manuel María González, San Agustín, Lancería, Santa María y Honda. Los actuales aparcamientos de rotación (O.R.A.) serían para residentes.

2.- En un periodo de cuatro años, delimitar un segundo nivel para definir la corona de limitación de accesos apoyado sobre los equipamientos de transferencia modal: Plaza de la Constitución , Comienzo de la Ronda del Caracol, Alcázar, Ronda de San Telmo, Estación de Autobuses-Madre de Dios, Estación de Renfe, encuentro Nuestra Sra. de la Paz con Arcos, Plaza del Caballo.

3.- Plan de Aparcamientos específico para residentes del Centro Histórico.

- Establecer áreas de prioridad peatonal, "Centro amable peatonal", de paseo, compra y encuentro, en línea con los "centros comerciales abiertos", en los bordes exteriores del Centro, con intercambio de transporte: Mamelón, Arenal, Muro-Ronda Caracol, Cuatro Caminos. Y la peatonalización progresiva de la zona entre la estación de Renfe y el Centro Histórico.

Lo esencial de las **propuestas** del presente documento de Bases para el Plan de Acción de Movilidad en el Centro Histórico de Jerez es rechazar la idea de que cualquier calle de la ciudad puede ser usada por el tráfico de paso sin restricciones, proponiendo un nuevo sistema basado en una jerarquía viaria planificada y racional que se distribuya en los siguientes elementos:

Las **vías básicas**, que canalizarán el tráfico de paso y el transporte público y servirán de acceso a una serie de zonas o barrios ligados a la movilidad rodada exclusiva de los habitantes.

Las **vías interiores**, que estructurarán el tráfico rodado de estos barrios. Estarán cerradas al tráfico de paso aunque abiertas, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga.

Las **vías peatonales**, que completarán las vías interiores de los barrios. Apoyándose en las vías básicas constituirán la denominada red peatonal del centro histórico.

Si habitualmente, y así es en la actualidad en Jerez, hay un régimen general de circulación para toda la ciudad, con la implantación de de esta propuesta habría dos: el que rige en las vías básicas donde el vehículo debe poder circular con garantías de continuidad, ocupando un lugar preferente, y el régimen de aquellas zonas donde la prioridad en todo el espacio público es para el peatón y el resto de móviles deben adaptarse a él. Este el segundo elemento clave: la primacía del peatón. Esta primacía es la base que da sentido a todo el conjunto de intervenciones con las que se perfilará la propuesta: las vías interiores, cuyo futuro debe ser el de de sección única para una accesibilidad universal, con especial atención a la seguridad debido a la limitación de velocidad a 10 km/h, y un desarrollo del potencial para incrementar la habitabilidad y el confort en el espacio público.

Elementos que configurarán esta red de movilidad:

- Red de vías básicas
- Red básica rodada-peatonal
- Espacios libres públicos
- Aparcamientos públicos

Toda esta propuesta, encaminada a estructurar la movilidad de una manera ordenada y planificada, permite la implantación de una **red peatonal**.

Dicha red conectará el centro histórico con el resto de la ciudad y, por otra parte, permitirá el uso y disfrute de forma racional de su interior (especialmente el intramuros) de manera que nodos de

comunicación, equipamientos, zonas comerciales y espacios públicos queden al alcance del ciudadano que se desplaza a pie. De este modo, se garantiza una buena accesibilidad a los servicios y actividades cotidianas, se acerca el centro y sus atractivos patrimoniales al visitante y, sobre todo, se posibilita la regeneración del tejido residencial y económico.

En consecuencia, con esta red se favorece la sensación de proximidad y, a la vez, se reduce la dependencia de la movilidad motorizada por parte de la población.

Los itinerarios peatonales se configuran como conjuntos articulados de tramos de vías e intersecciones en los que el peatón tiene prioridad, de manera que pueda circular de manera cómoda, segura y continua. Estas vías conectan las principales partes del centro, articulando una trama funcional que permite la continuidad de la ciudad hacia el resto del ámbito urbano.

Los itinerarios a pie son recorridos que tienen unas exigencias ambientales y de diseño específicas que varían según se trate de vías segregadas del resto de modos de transporte (las “calles peatonales” tradicionales) o de vías que comparten el espacio con otras redes de movilidad (la “red básica rodada-peatonal” de esta propuesta). La configuración de la propuesta de red peatonal de este estudio se basa en determinar cuales son los principales ejes que, por una parte, den continuidad a la trama urbana existente y, por otra, sean coherentes con el modelo de áreas de movilidad exclusiva para residentes.

El tejido urbano compacto que caracteriza al centro histórico de Jerez favorece la movilidad y la accesibilidad a pie, ya que su trama urbana, apoyada en unas condiciones topográficas

favorables, facilita la relación de proximidad entre el centro y el resto de la ciudad.

Esta trama de **ejes peatonales principales** (RED BÁSICA RODADA-PEATONAL) articula el conjunto de barrios asegurando las conexiones entre los grandes generadores de desplazamientos, de manera que los recorridos a pie puedan producirse en condiciones adecuadas.

Elementos que inciden en la red de itinerarios peatonales:

- Red básica rodada-peatonal
- Red básica peatonal
- Espacios libres públicos
- Aparcamientos públicos

Los **itinerarios peatonales** propuestos dentro del esquema:

- Resuelven los grandes flujos de peatones, conectando las áreas generadoras entre sí y con la periferia. Especialmente importante en este sentido es la conexión peatonal con las estaciones y paradas de transporte público, así como con los centros de trabajo, escuelas, comercio, ocio, centros culturales, etc.
- Moderan el tráfico facilitando el traspaso de viajes motorizados a viajes a pie. Son un elemento dinamizador y embrión del conjunto de redes de movilidad.

Configuran una red atractiva que, superando la idea de las calles peatonales, resulta ser un instrumento a la larga de mucho más calado para modificar las pautas de movilidad del municipio.

En su **concepto, trazado y diseño**, los itinerarios peatonales en el esquema propuesto tienen que cumplir una serie de criterios, y deben ser:

- **Continuos** con las zonas y las calles peatonales existentes y con los puntos de interés de los peatones.

Accesibles a los equipamientos, a las zonas verdes, a los espacios de estancia, a las áreas comerciales y a las paradas de transporte público.

Confortables y adecuados con calidad ambiental (ruido y contaminación mínimos, con zonas de sombra y protección frente a la lluvia), amplios, bien pavimentados, de pendientes moderadas (menores de 6%) y equipados con mobiliario urbano (arbolado viario, bancos, alumbrado público, etc.).

Seguros tanto con respecto a los vehículos (separación de calzada, cruces preferentes, etc.) como frente a posibles comportamientos antisociales (itinerarios auto vigilados, ausencia de lugares ocultos, iluminación, etc.). Los cruces de las calles de la red básica deben ser fáciles, seguros y sin provocar excesivas demoras.

Atractivos, bien por atravesar zonas de actividad y animación, bien por las vistas y panoramas que proporcionan, bien por el ritmo y la secuencia de hitos, monumentos, etc. Han de condicionar un espacio claro y visible, con áreas de descanso y bien señalizado.

La configuración de un esquema como el que se propone permitiría conectar los principales generadores de movilidad a pie: acceso a equipamientos, a las áreas de interés patrimonial, a las

zonas comerciales y de ocio y a las conexiones con el transporte público.

La liberación del espacio público (con la limitación de la circulación del vehículo de paso) posibilita la apropiación del espacio público por la ciudadanía, no tan sólo por la pura circulación, sino por la combinación de dos funciones, la movilidad y la estancia. El peatón puede ocupar, de nuevo, la ciudad entera: el territorio entero se hace accesible y seguro a todos los ciudadanos, también a los que tienen movilidad reducida.

En las **vías interiores** o vías exclusivas para residentes, la compatibilidad entre modos de transporte permite que la sección de la calle sea única. En ellas y en las calles peatonales los peatones recuperan este espacio para la relación, la socialización, el ocio, el paseo, etc. En cambio, en la red básica, los peatones han de desplazarse exclusivamente por los espacios reservados para su modo de desplazamiento, es decir, principalmente por las aceras, paseos y bulevares.

Elementos que inciden en la red de vías interiores:

- Red de vías básicas
- Red básica rodada-peatonal
- Red interior
- Espacios libres públicos
- Aparcamientos públicos

El espacio público generado tras la implantación de esta propuesta mejora cualitativamente para el uso peatonal, y se convierte en un espacio disponible para acoger nuevos usos y funciones de la vida ciudadana: la estancia, el juego, el ocio, las fiestas populares, etc. La calle recobra su papel como sitio de

intercambio y relación. Se reducen la contaminación y el ruido y se posibilita la introducción de nuevos conceptos en el diseño urbano orientados a mejorar las condiciones de confort lumínico, acústico y térmico, incrementando de forma notable las posibilidades de desarrollo económico del Centro a partir de hacer más atractivo, por habitable, su uso comercial y terciario. Se contribuye así a estructurar el Centro Histórico por barrios, se limita el tráfico cautivo de paso por vías no aptas para ello, y se reserva el movimiento rodado de los barrios sólo a los residentes.

CÓMO HACERLO

Los objetivos serían diferentes en función de las posibilidades presupuestarias, que serían las que marcarían el horizonte temporal, diferenciando entre los objetivos a corto o medio plazo y los objetivos a largo plazo.

La transformación urbana mediante la propuesta que se plantea entendemos que consigue mejoras inmediatas en la calidad de vida de los ciudadanos. La implantación de la red peatonal hace que se estructure la ciudad a la medida de las personas y no a la de los vehículos mientras que la eliminación del vehículo de paso reduce el volumen de tráfico en las calles interiores de las áreas exclusivas de tráfico rodado para residentes y aumenta el uso de estas por parte de las personas en poco tiempo, consiguiendo reducciones significativas en la contaminación, ruido y sensación de inseguridad, recuperando de esta manera el espacio para la estancia y disfrute de los vecinos. No obstante, los grandes cambios en favor de la movilidad sostenible se producen en un plazo más largo, cuando se consiguen modificar los hábitos sociales de movilidad. Esto exige un esfuerzo continuo de seguimiento, corrección y educación.

La implantación de la propuesta puede plantearse en distintas **fases:**

- La primera fase contemplaría la reorganización de las redes de movilidad. Esto significa la instalación de sistemas de control de acceso, cambios de sentido y la regulación del aparcamiento dentro del ámbito.
- A continuación se debe ir implantando la rehabilitación del espacio público, dando prioridad a aquellas calles que formen parte de lo que se ha denominado “red básica rodada-peatonal” y todo ello respondiendo a unas pautas de diseño preestablecidas que eviten la dispersión y la confusión en la percepción de la imagen del conjunto.
- Por último, una la tercera fase debería contemplar a grandes rasgos la dotación de aparcamientos para residentes fuera de calzada.

ESTUDIOS DEL INTRAMUROS

Ante la presentación del presente documento de Bases para el Plan de Acción de Movilidad en el Centro Histórico de Jerez, y para ayudar a concretar las propuestas, se están llevando a cabo varias iniciativas por parte de técnicos de la Delegación de Urbanismo:

a) FICHAS de análisis y diagnóstico del viario público intramuros:

Se está realizando por parte de varios equipos un análisis y un diagnóstico detallado y actualizado de todas las calles y espacios públicos del intramuros, en los que podremos apoyarnos para establecer las medidas a tomar, y tener en cuenta a la hora de priorizar la toma de decisiones.

b) EJES de intramuros:

Se ha realizado un análisis previo, resaltando en un plano los principales monumentos y equipamientos del Conjunto Histórico Artístico. A partir de ellos y de los viarios existentes, se han señalado una serie de Ejes principales de movilidad a priorizar en las actuaciones. Estos ejes a potenciar, además de favorecer la movilidad de los residentes, también tienen el carácter de ejes turísticos principales, a modo de propuesta de rutas turísticas recomendables:

1- Eje perimetral – muralla. Ruta inmediatamente exterior al intramuros, en contacto con la muralla: Puerta de Rota, Ronda del Caracol, Muro, Ancha, Porvera, Larga, Arenal, Armas, Alameda Vieja

2.- Ejes directores NE-SO:

- Postigo Chancillería, Chancillería, San Juan, Liebre, Plaza Mercado, San Blas.
- Puerta Sevilla, Tornería, Plateros, José Luis Díez, Arroyo, hasta Puerta del Arroyo.

3.- Ejes directores NO-SE:

- Puerta Real, Consistorio, Plateros, Francos, Plaza San Juan, Puerta Santiago.
- Alameda Vieja, Rosa, Encarnación, Arroyo, Espíritu Santo, San Ildefonso, San Blas, Plaza Mercado, Cordobeses, Postigo de la Merced

4.- Ejes de segundo orden:

- Puerta Sevilla, Tornería, Plaza Rivero, Plaza San Marcos, Plaza Compañía.
- Plaza del Arroyo, Barranco, Plaza Belén, Cabezas, salida a Plaza Mercado.

5.- Ejes de tercer orden:

- Plateros, Juana de Dios Lacoste, Santa María de Gracia, Plaza Orbaneja.

6.- Ejes de extramuros:

- San Miguel – Barja – Empedrada; Corredera – Angustias – Diego Fernández Herrera; Santa María – Arcos; Lealas – Ponce – Pozo Olivar – Pizarro; Santiago - Taxdirt.

c) Propuestas de intervención:

Se han rescatado propuestas preexistentes de ordenación urbana, destacando entre ellas las de reurbanización del eje director NE-SO, en el que se recogen intervenciones a ambos lados de la Puerta del Arroyo, la propia reordenación de la Plaza del Arroyo y la Plaza de la Encarnación, y el reestudio de la calle José Luis Díez en el entorno del Ambulatorio.

RESULTADOS PREVISTOS :

La red peatonal como base de este esquema permite configurar un modelo de movilidad sostenible, facilitando la movilidad a pie dentro de la ciudad para alcanzar los siguientes resultados:

RESULTADOS

DESCRIPCIÓN

ESPACIO PÚBLICO:

Se incrementa la oferta destinada a peatones.

ACCESIBILIDAD:

Se garantiza una accesibilidad a pie a los equipamientos existentes y a los previstos de toda la población (especialmente a las personas con movilidad reducida).

INTEGRACIÓN DE REDES

Se otorga al desplazamiento a pie un papel protagonista en la movilidad local restringiendo el acceso del tránsito de paso en los interiores de las supermanzanas.

PROXIMIDAD:

Se acercan los espacios verdes y de estancia a los ciudadanos.

CONFORTABILIDAD

SEGURIDAD:

Se diseña un urbanismo de calidad, sin Y barreras arquitectónicas que favorece un entorno más tranquilo y seguro, reduciendo el riesgo de accidentes.

CALIDAD

AMBIENTAL:

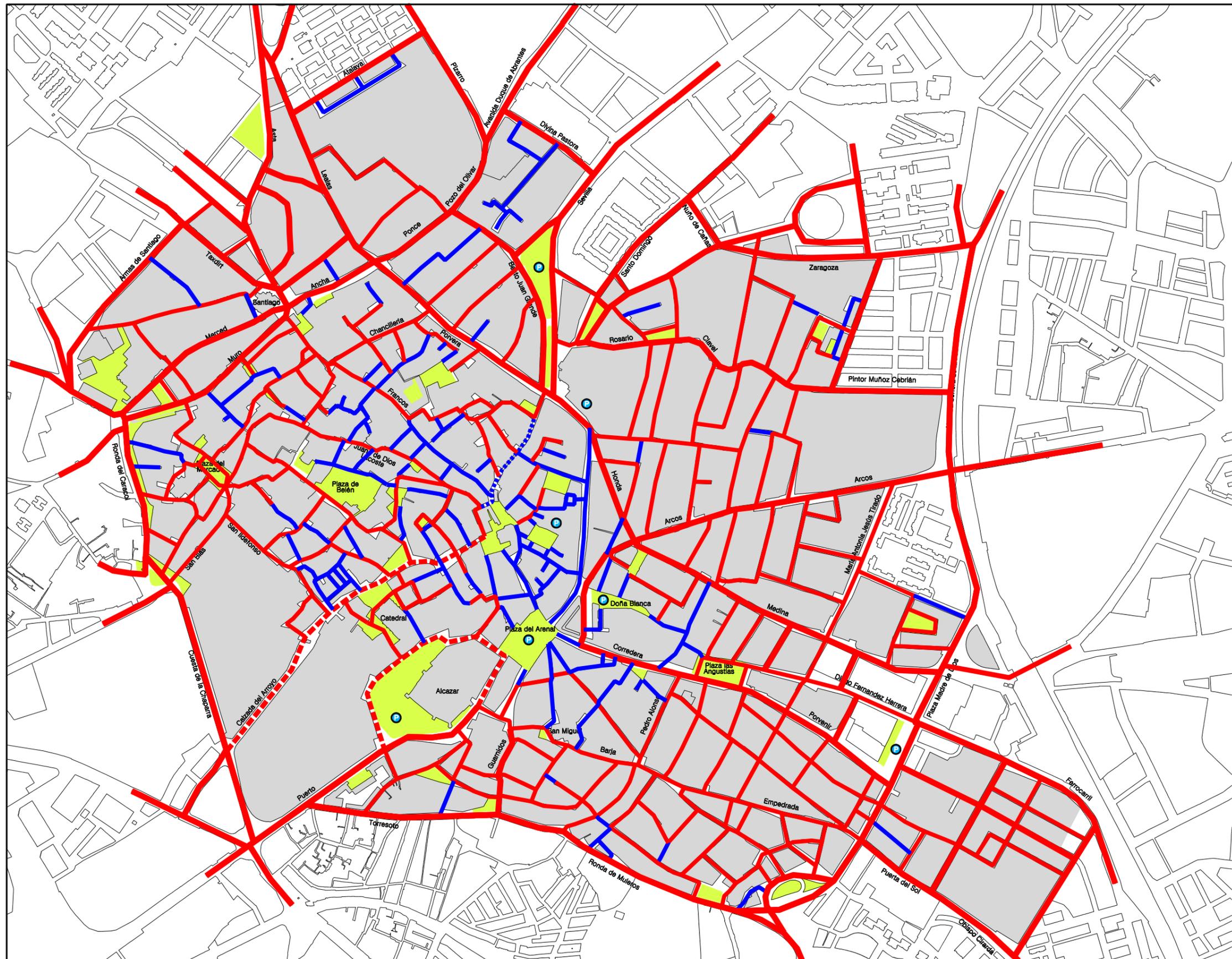
Se mejora la calidad ambiental urbana: aumenta la tranquilidad por la ausencia de coches y se reducen las emisiones contaminantes y el ruido.

COHESIÓN

Se favorecen las relaciones sociales y la convivencia ciudadana, fomentando el contacto humano y potenciando la vida comercial y lúdica de los barrios.

Las **condiciones de accesibilidad** que proporcionan las nuevas propuestas (red de vías básicas rodadas-peatonales y vías interiores de los barrios de uso exclusivo rodado para residentes) son las siguientes:

<u>CONCEPTOS</u>	Red de <u>VÍAS BÁSICAS</u>	Red de <u>VÍAS INTERIORES</u>
VELOCIDAD MÁXIMA	50 km/h	10 km/h
RED VIARIA	Circulación del vehículo de paso y el transporte público de superficie	Vehículo de paso, prohibido. Permitido: vehículos residentes, CyD, emergencias, taxis, bicicletas
Diseño de la red de VIAJES A PIE (Seguridad y continuidad)	Señalización Pasos de peatones elevados Ampliación de aceras (>2,5 m) Vados rebajados Diseños homogéneos para cada tipo de vial Pendientes suaves (< 6%)	Señalización Plataforma única Vados rebajados Mobiliario urbano Bolardos móviles Pendientes suaves (< 6%)
ITINERARIOS PEATONALES	Recorridos mixtos (solapamiento con red básica)	Red peatonal y recorridos temáticos
APARCAMIENTO	Regulación del aparcamiento en superficie	Prohibición de aparcamiento
USOS	Circulación de vehículos motorizados y circulación del peatón por los espacios asignados	Circulación del peatón, el vehículo del residente, el taxi, la CyD, los servicios y emergencias. Espacio para el juego y el ocio Espacio para el mercado Espacio para la fiesta

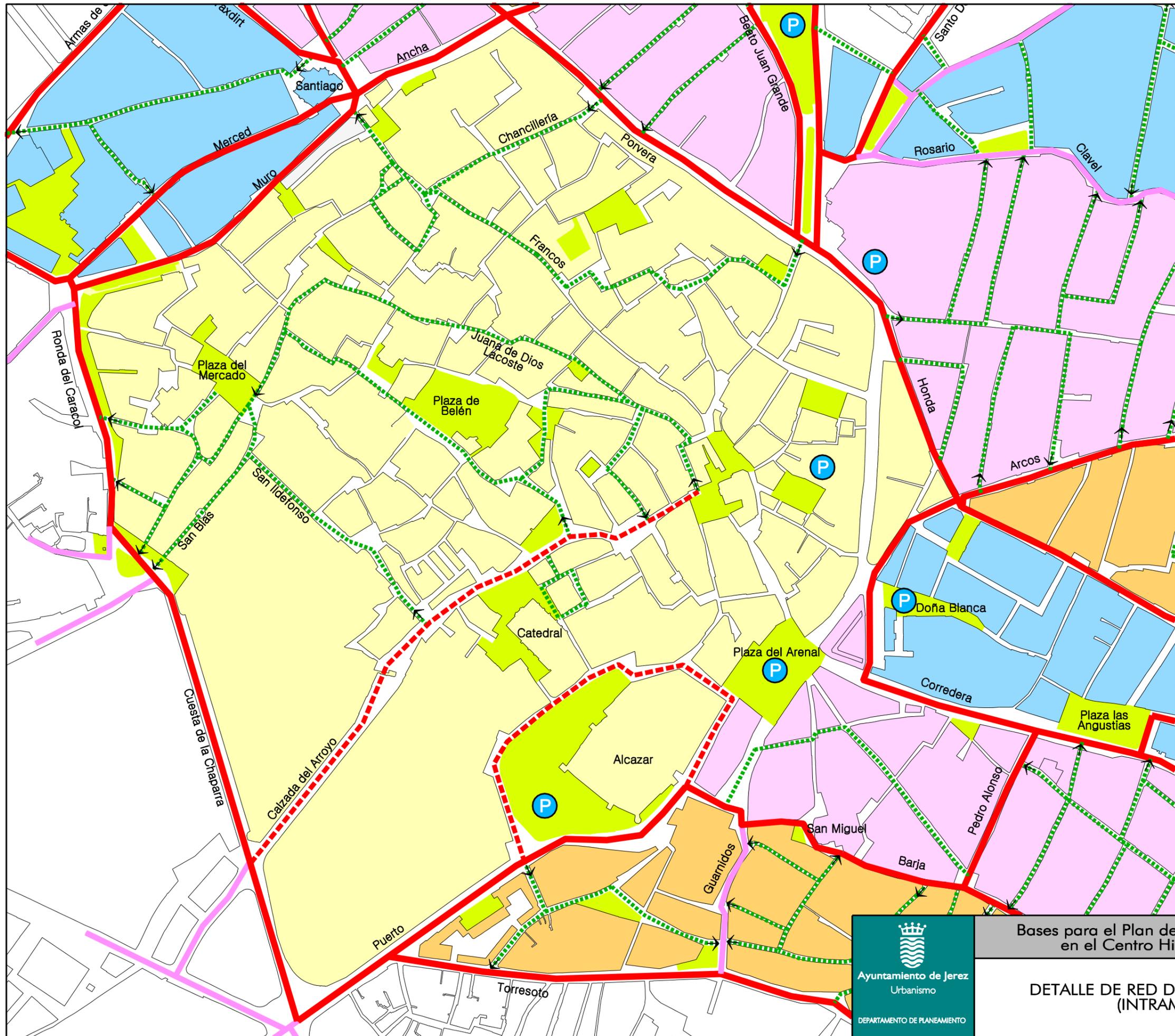


VIARIOS RODADOS

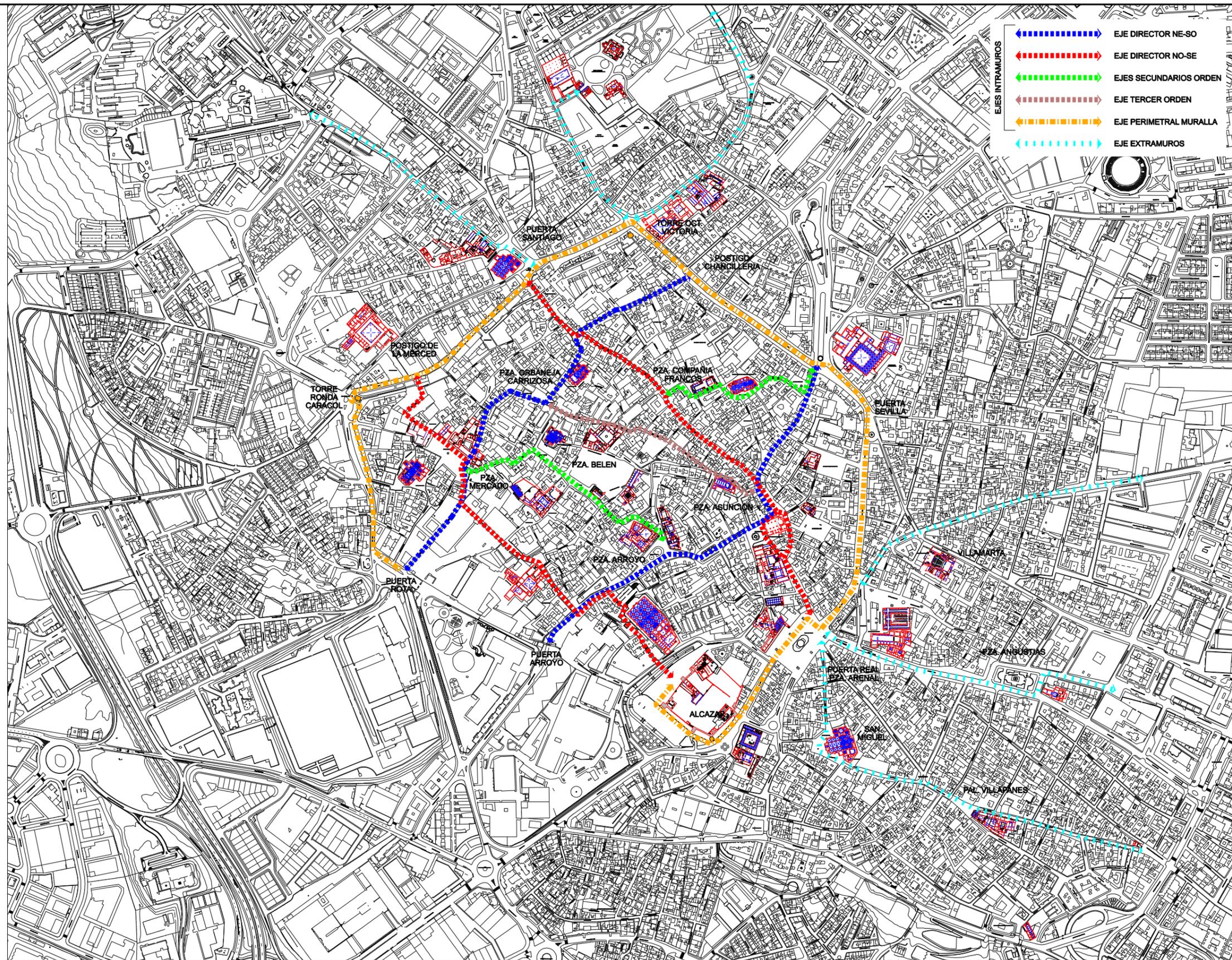
VIARIOS PEATONALES

ESPACIOS LIBRES PUBLICOS

APARCAMIENTOS PUBLICOS



- RED DE VIAS BASICAS
- RED BASICA RODADA-PEATONAL
- RED BASICA INTRAMUROS
- RED INTERIOR
- ESPACIOS LIBRES PUBLICOS
- APARCAMIENTOS PUBLICOS



-  EJE DIRECTOR NE-SO
-  EJE DIRECTOR NO-SE
-  EJES SECUNDARIOS ORDEN
-  EJE TERCER ORDEN
-  EJE PERIMETRAL MURALLA
-  EJE EXTRAMUROS