Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 4 3 Fax 967 21 4 8 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

PROPUESTAS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Albacete es una ciudad de tamaño medio de la que se valora muy positivamente su centro al no haberse despoblado. Se sigue residiendo en él y no se ha convertido en una zona exclusiva de compras y ocio. Es una ciudad abarcable a pie dentro del área delimitada por la antigua Circunvalación, donde más del 60% de los desplazamientos se hacen a pie.

Aunque se han creado algunos barrios dormitorios en la periferia y el automóvil tiene cierta presencia, todavía no lo es como en las grandes ciudades. Tiene una personalidad que debemos mantener, así como el carácter de nuestras calles, por lo que no se debe permitir que se hagan intervenciones de carácter global.

En el avance redactado para el **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** se plantea, como solución para la zona centro de nuestra ciudad, la peatonalización de un gran número de calles con acceso únicamente del tráfico motorizado público y del autorizado.

Normalmente la peatonalización se asocia al cierre de las calles al tráfico motorizado privado. Se viene utilizando desde hace mucho tiempo para resolver los problemas de congestión circulatoria, de contaminación, de ruido y de seguridad.

Y tras las distintas formas de peatonalización se pueden encontrar distintos tipos de centros urbanos peatonalizados. Se pueden encontrar centros históricos para el turista, para el comprador, para las administraciones y para el ocio nocturno.

Lo que es más difícil es encontrar ejemplos de centros peatonalizados para vivir, donde convivan la vivienda con el comercio y las oficinas, los pequeños talleres con los monumentos y los parques, donde se pueda vivir, comprar, trabajar y pasear o jugar. En resumidas cuentas, lo que caracteriza en la actualidad el centro urbano de Albacete.

Las consecuencias de las peatonalizaciones han sido tanto positivas como negativas. Entre las positivas se encuentran la disminución del ruido, la contaminación y los accidentes. Entre las negativas sobresalen los cambios producidos en los usos del suelo, destacando el alejamiento del uso residencial, la modificación de las tipologías comerciales y el traslado de los problemas del tráfico desde el centro peatonalizado hacia su periferia.

En el caso concreto de la ciudad de Albacete, la peatonalización realizada hasta el momento ha originado una proliferación de las zonas de ocio y el aumento de las terrazas asociadas a

ellas, lo que se ha traducido en la transformación de las zonas peatonales en las más ruidosas de la ciudad.

En otro orden de cosas, hay que destacar la invasión de la vía pública por parte de los locales de ocio mediante estas terrazas, a menudo totalmente cerradas aunque sea con estructuras desmontables. Las calles, en realidad, han dejado de ser públicas.

Parece en este momento que sería más conveniente analizar el tráfico en los centros de las ciudades de otra forma, con una perspectiva más amplia del uso del automóvil en la ciudad. Se trata de emplear estrategias de **moderación del tráfico**, es decir, de reducción del número y la velocidad de los automóviles. Como siempre, la principal herramienta de esta transformación es la sensibilización de la sociedad, la información y la formación para lograr la disuasión en el uso del automóvil y la promoción de medios alternativos como los peatones, los ciclistas y el transporte colectivo.

En lugar de utilizar la peatonalización tal y como se venía haciendo en el pasado, hoy se propone emplear otras herramientas. Por un lado la creación de una trama de **itinerarios peatonales** por donde se pueda andar pero compatibilizados con el tráfico rodado mientras sea posible. Por otro lado la **reducción de la velocidad del tráfico**.

Ambas medidas están estrechamente relacionadas, pues la protección del peatón implica directamente moderar la velocidad del tráfico, para garantizar la seguridad y comodidad de los itinerarios peatonales.

La utilización de técnicas destinadas a conseguir la reducción de la velocidad de los vehículos es cada vez más importante porque esta velocidad aparece cada vez con más claridad como uno de los factores más perjudiciales en relación a la habitabilidad. Son técnicas que se conocen como **calmado de tráfico**.

La reducción de la velocidad de circulación a 30 km/h en los centros urbanos y la creación de áreas de coexistencia de tráficos, con velocidades máximas de 20 km/h, es un camino que ha dado ya muy buenos resultados en otros países.

Diseño de calles

En el avance redactado para el PMUS se plantean fundamentalmente dos soluciones para el diseño de las calles que no parecen tener en cuenta el reparto de la sección transversal de cada una de ellas. Por un lado la plataforma única y en el otro extremo la creación de vías segregadas.

Se adopta la solución de plataforma única para definir calles de prioridad peatonal. Son calles pavimentadas en un solo nivel, con un funcionamiento ambiguo. Permiten con facilidad el paso de los peatones al carril de tráfico rodado y la de los vehículos al carril peatonal, no siendo esto admisible ni seguro puesto que se trata de calles donde cada uno tiene su espacio. En

ocasiones se separan estos carriles mediante una hilera de bolardos que en realidad hacen la misma función que una acera elevada, pero generan mayor impacto visual y a menudo se convierten en obstáculos. Las aceras elevadas proporcionarían una imagen más personal, menos dura y más agradable, y todavía más agradable si se pudiera incorporar arbolado.

C. LOZANO

C. LOZANO / C. ORO

C. PADRE ROMANO

C. FERIA

En cuanto a la creación de vías segregadas parece responder fundamentalmente a la introducción en la ciudad de la bicicleta, para lo cual se propone la realización de una red de carril *bici*. Sin embargo, dentro del área delimitada por la antigua Circunvalación, esta red, dada la escala de la ciudad y la velocidad a la que se circula en sus calles, parece innecesaria. En esta zona es más razonable la bicicleta en coexistencia con el resto del tráfico rodado en la calzada, sobre todo tras aplicar las medidas de amortiguación de velocidad del tráfico mencionadas anteriormente, creando vías segregadas para bicicletas en la Circunvalación y la periferia enlazando con vías verdes.

La bicicleta en coexistencia en calzada permite llegar a cualquier parte de la ciudad sin tener que limitarse a unos recorridos impuestos por el carril *bici*, siempre con el respeto del conductor hacia el ciclista y hacia las normas de circulación, lo que nos vuelve a llevar a las técnicas de

sensibilización social y educación vial. Para incentivar este medio de transporte se necesitarían, además, medidas para facilitar la utilización de bicicleta en los diversos tipos de edificaciones y el aparcamiento en destino, todas ellas ya contempladas en el avance del PMUS.

C. PARRA. Carril bici con reparto similar en la sección transversal que la calzada.
Sería mejor la bici en coexistencia en calzada, pues es un viario con baja velocidad.

Solución propuesta. Definición de la jerarquía viaria.

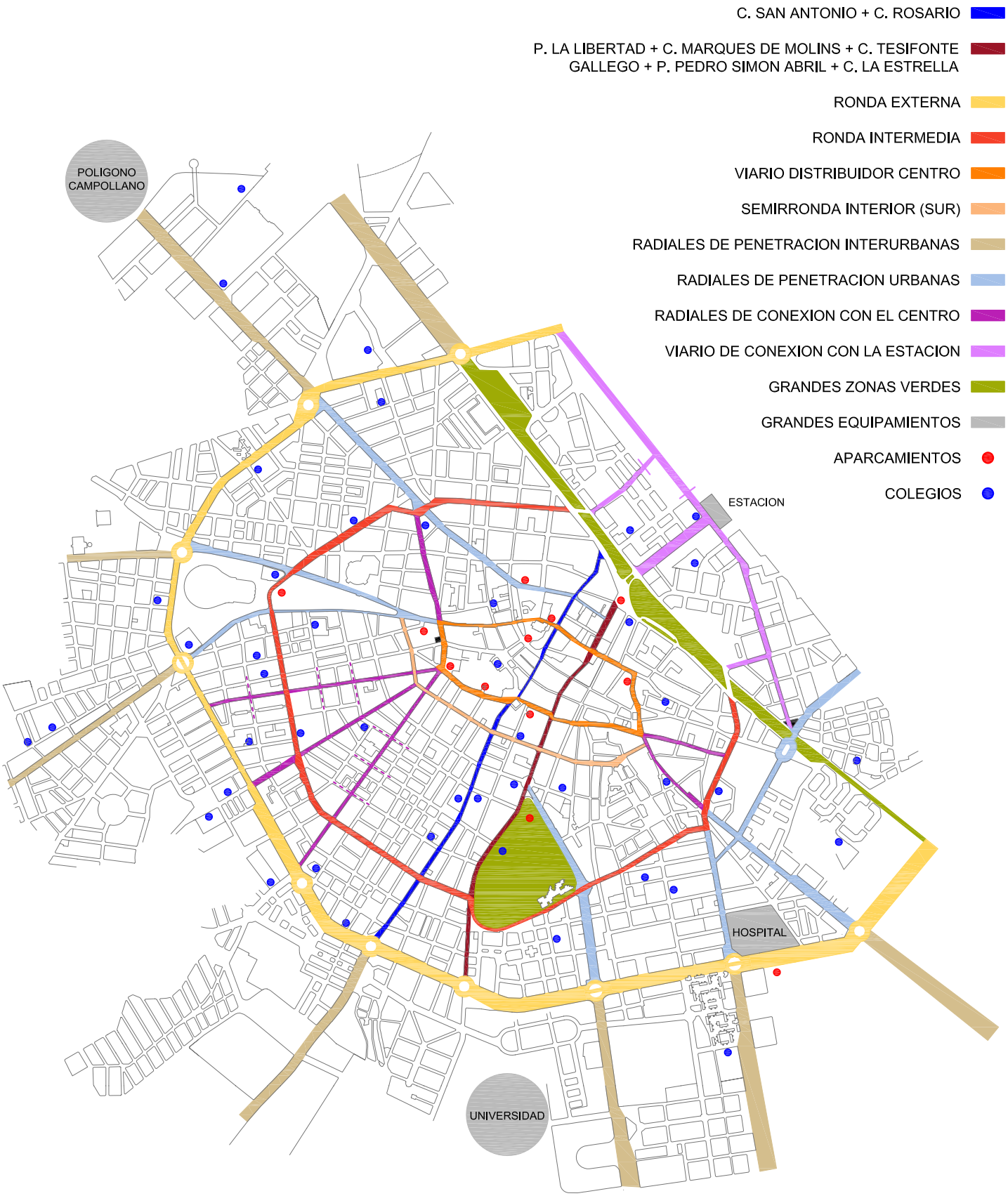
Una buena definición de la jerarquía viaria de la ciudad contribuiría a disminuir el tráfico “de paso” por el centro. La solución planteada pasaría por mejorar los itinerarios alternativos y crear recorridos disuasorios (que permitan entrar en el centro pero resulten de difícil salida por lo que, a menos que sea imprescindible, no se optará por ellos), conseguir una distribución homogénea del tráfico evitando puntos conflictivos, y llegar a tener un esquema claro del funcionamiento del viario en la ciudad.

Aparte de lo anterior, sería imprescindible mejorar la red de transporte público de manera que fuera más competitivo frente al privado. Fuera de la ronda de Circunvalación (ronda externa) habría que crear una serie de parkings públicos y gratuitos, en superficie, sin obra, conectados con las líneas de autobuses.

Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM

DEMARCACIÓN DE ALBACETE

C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org



E: 1/20000

C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 4 3 Fax 967 21 4 8 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

En esta propuesta la jerarquía viaria de la ciudad se estructura en un sistema de rondas junto a otros viarios de carácter lineal como son las radiales de penetración (interurbanas y urbanas), radiales de conexión con el centro, el Paseo de la Cuba y las calles Rosario y Ancha que, por pasar directamente por el centro y conectar el norte con el sur de la ciudad, son de fácil referencia en el esquema viario.

Potenciar las rondas concéntricas ayuda a definir la jerarquía viaria de la ciudad. Actualmente no funcionan como tal al existir discontinuidades, bien porque físicamente no tienen continuidad (como ocurre en el extremo oeste de la ronda externa o Circunvalación), porque la continuidad se produce con una vía de diferente jerarquía (como ocurre en extremo contrario de esta misma ronda), o bien porque los sentidos de circulación actuales no permiten recorrerlas en su totalidad, como es el caso de la ronda intermedia.

Lo que se propone es prolongar la ronda externa en sus extremos enlazando con el Paseo de la Cuba, así como realizar cambios en los sentidos de circulación de la ronda intermedia de manera que pueda recorrerse en su totalidad tanto en una dirección como en la contraria, evitando recorridos alternativos en algunos tramos de la misma que generan puntos conflictivos.

También es importante mejorar el funcionamiento del viario distribuidor centro, aumentando las alternativas de circulación por el centro de la ciudad y evitando los movimientos de paso por la calle del Rosario y la calle Ancha.

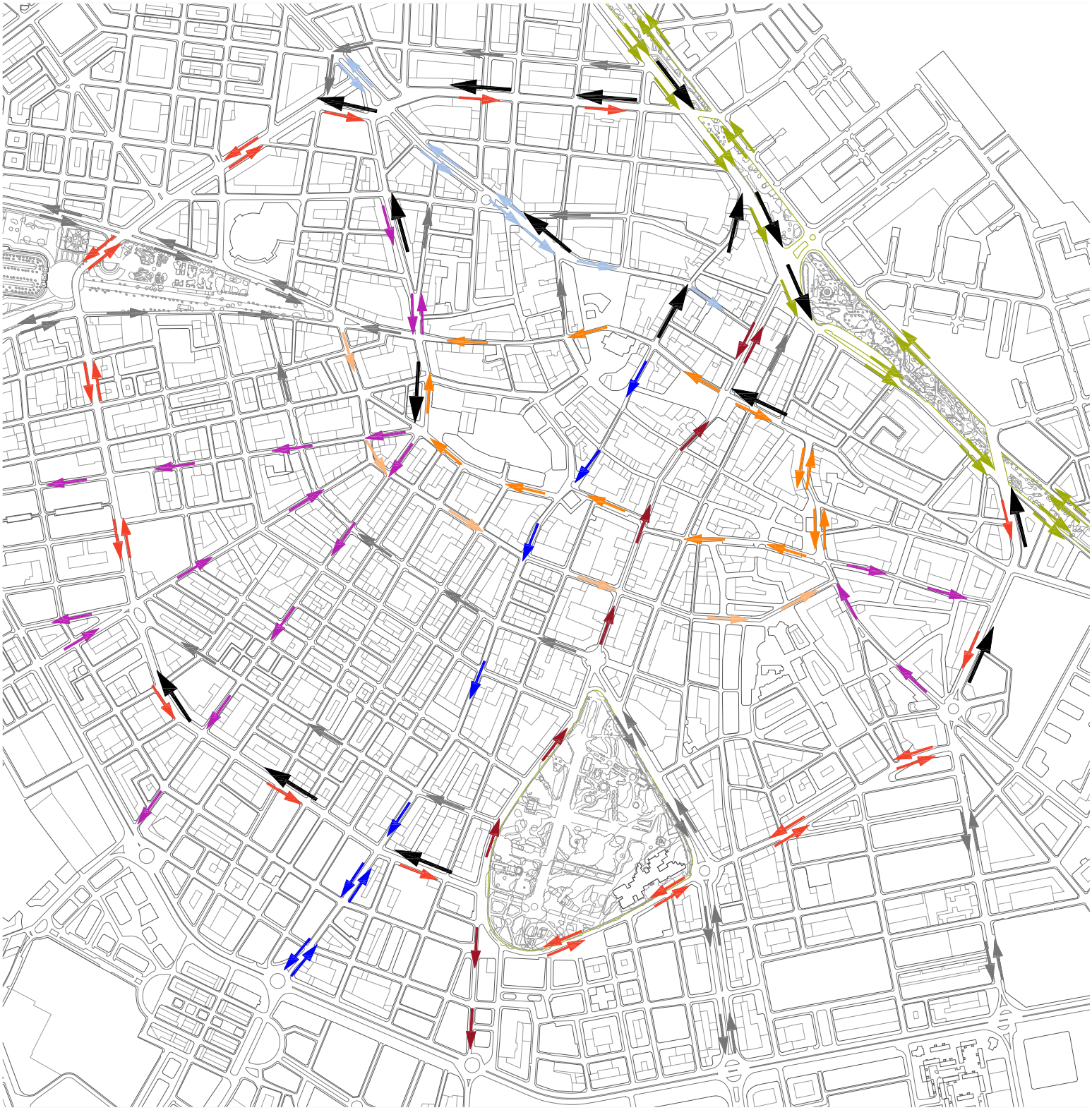
La calle de los Baños es una vía que ayuda a estructurar la jerarquía viaria, tanto por su relación directa con el centro, como por ser una vía por la cual se puede realizar directamente el paso norte-sur de la ciudad.

Adquiere relevancia la conexión con la estación de ferrocarril, muy importante en materia de movilidad al constituir un punto imprescindible para iniciar trayectos de mayor escala (provinciales, nacionales,…). Se plantea mejorar al máximo su conexión con la ciudad manteniendo la que hasta hoy es su principal vía de acceso, la Avenida de la Estación, y planteando alternativas como son la conexión con la ronda intermedia en sus dos extremos, la conexión con la ronda externa por el oeste y la conexión con el Paseo de la Cuba por el este.

Con las propuestas anteriores se consigue un solo sentido de circulación en cada lado del Paseo de la Cuba, eliminando los tramos donde había doble sentido de circulación. También se elimina la rotonda Puente de Madera, de manera que la conexión de la ronda intermedia con la estación se realiza directamente, facilitando al mismo tiempo la continuidad del Paseo de la Cuba.

A continuación se detallan algunas de las medidas necesarias para materializar esta solución, que además se reflejan gráficamente en el siguiente esquema:

Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org



CAMBIOS DE SENTIDO PROPUESTO:

RONDA INTERMEDIA: AVDA RAMON Y CAJAL
C. POZO
C. ARQUITECTO VANDELVIRA
C. ALCALDE CONANGLA

EJE ROSARIO: C. SAN ANTONIO

VIARIO DISTRIBUIDOR CENTRO: C. SAN AGUSTIN
C. BAÑOS

PASEO DE LA CUBA: C. ARQUITECTO FERNANDEZ - AVDA RAMON Y CAJAL
C. SAN ANTONIO - PASEO LA LIBERTAD
PASEO LA LIBERTAD - C. SALAMANCA

RADIALES DE CONEXION CON EL CENTRO: C. BAÑOS

RADIALES DE PENETRACION URBANAS: C. PABLO MEDINA

E: 1/10000

C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

Ronda externa o antigua Circunvalación

Prolongación de la ronda externa por ambos extremos enlazando con el Paseo de la Cuba. Por un extremo, a través de la avenida Cronista Mateo y Sotos hasta unirse con la prolongación propuesta de la calle Vicente Aleixandre, y por el otro mediante la creación de un nuevo viario que conecte la calle San Pedro (final del Paseo de la Cuba) con la calle Almansa.

Ronda intermedia

Se propone un carril para cada sentido en la Avenida Ramón y Cajal, calle Pozo, calle Arquitecto Vandelvira y calle Alcalde Conangla para conseguir continuidad en toda la ronda intermedia, devolviendo su jerarquía original (distribuidora de tráficos locales) a las calles Arquitecto Fernández y María Marín. Se destina un espacio para la carga y descarga en la zona de aparcamiento, de manera que no se interrumpa la circulación.

Con esta medida el actual sistema de doble sentido de circulación pasa a un único sentido para los dos carriles existentes en el tramo del Paseo de la Cuba entre la calle Arquitecto Fernández y la Avenida Ramón y Cajal.

Eje Rosario

Cambio de sentido de circulación de la calle San Antonio hacia el Paseo de la Cuba, evitando los movimientos de paso por la calle del Rosario. Al igual que la medida anterior, se reconvierte a un solo sentido de circulación el tramo del Paseo de la Cuba entre la calle San Antonio y el Paseo la Libertad.

Viario distribuidor centro

Doble sentido de circulación en la calle San Agustín (entre el Paseo de la Libertad y la calle Salamanca), que junto a la semirronda interior sur (calle Dionisio Guardiola) cerraría lo que podría funcionar como otra ronda. Esta medida reconvierte a un solo sentido de circulación el último tramo que quedaba de doble sentido en el Paseo de la Cuba, entre el Paseo la Libertad y la calle Salamanca.

Se propone la misma medida, un carril para cada sentido, en la calle Baños (entre la calle de la Caba y la calle de la Feria), permitiendo enlazar la zona norte con la zona sur de la ciudad. Un edificio que sobresale en la esquina formada por la calle Baños y la calle Cristóbal Pérez Pastor impide que este paso sea posible al reducirse la calzada en este punto.

Radiales de conexión con el centro

Doble sentido de circulación en el resto de la calle Baños, permitiendo conectar con la rotonda de la Avenida Isabel la Católica directamente, y a partir de esta poder tomar varias direcciones posibles (a diferencia de la situación actual por la calle San Sebastián que al llegar a la Avenida Isabel la Católica obliga a recorrerla hasta la siguiente rotonda debido a existencia de una mediana central en la vía).

C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 4 3 Fax 967 21 4 8 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

Radiales de penetración urbanas

Un carril para cada sentido de circulación en la calle Pablo Medina (entre las calles Padre Romano y Zapateros), de manera que desde la calle Padre Romano se pueda incorporar el tráfico a la calle Pablo Medina en dirección a la Avenida Isabel la Católica sin tener que continuar hasta la calle Iris para posteriormente girar hacia Isabel la Católica.

Viario de conexión con la estación

Prolongación de la calle Federico García Lorca hacia el Paseo de la Cuba por el oeste (un solar al final de esta calle impide que esta prolongación sea recta) y por el este hacia la ronda externa.

Como parte de la definición de la jerarquía viaria se proponen en esta solución varios rangos de calles:

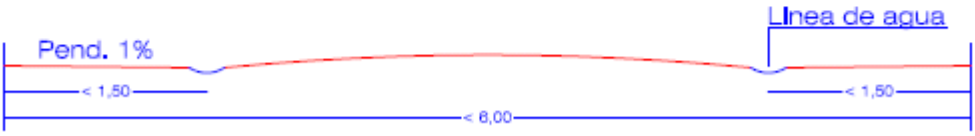
1- Peatonales: Se mantienen las actuales y se proponen algunas otras. Por ejemplo en el ensanche se deberían agrupar las manzanas (mallas de 3x3) y hacer peatonales intermedias. Podrían entrar el transporte público y los vehículos autorizados. Diseño de la sección transversal en plataforma única. Habría que realizar un estudio de los pavimentos, utilizándose aquellos que contribuyan a amortiguar el ruido.

2- Calles 20-30: Calles de tráfico lento, con aceras elevadas para los peatones. Tráfico rodado, coches y bicicletas, compartiendo la calzada. Un único sentido de circulación con uno o dos carriles de tráfico rodado. Un carril de estacionamiento cuando sea posible con espacio reservado para carga y descarga. Estas calles serían la mayoría de las interiores a la ronda externa o Circunvalación, excepto las de la ronda intermedia, la Avenida de España, el Paseo de la Cuba y algunas otras, que serían de rango 3. El sentido de las direcciones sería alternativo.

   Excepcionalmente (calles semipeatonales), en calles o tramos de calles de ancho inferior a 6 metros donde las aceras no pudieran tener 1,5 metros de anchura, se sugiere un modelo de plataforma única donde la diferenciación entre la zona peatonal y el carril de tráfico rodado se resuelve sin necesidad de bolardos. Se sugieren al menos dos tipos de sección para la resolución de estás vías, cumpliendo ambas las necesarias condiciones de accesibilidad y seguridad. La velocidad máxima del tráfico sería 20 km/h.

SECCIÓN TIPO 1

SECCIÓN TIPO 2



3- Calles 30: Pertenecerían a este rango las calles de la ronda intermedia, la Avenida de España, el Paseo de la Cuba y algunas otras muy concretas. La velocidad máxima del tráfico será de 30 km/h, y el diseño de la sección transversal contemplaría aceras elevadas, carril de estacionamiento con espacio de reserva para carga y descarga, doble sentido de circulación, tráfico rodado en coexistencia en calzada y excepcionalmente, carril *bici* (Avenida de España, Paseo de la Cuba…)

4- Calles 40: Pertenecen a este rango las calles de la ronda externa o antigua circunvalación. La velocidad máxima del tráfico será de 40 km/h, y el diseño de la sección transversal contempla aceras elevadas, carril de estacionamiento con espacio de reserva para carga y descarga, carril *bici* y doble sentido de circulación.

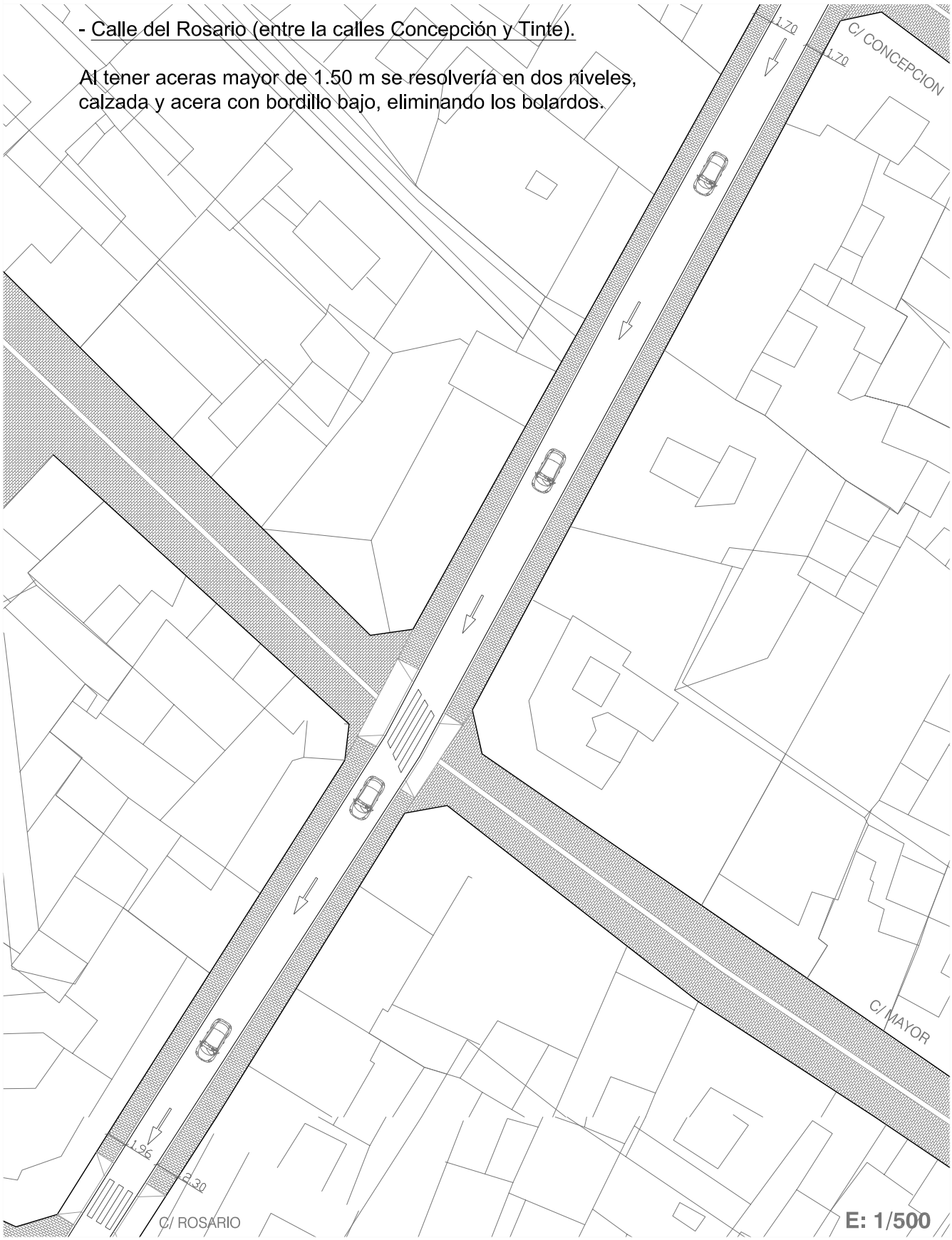
Otra medida a tomar será la sincronización de los horarios de carga y descarga, no permitiéndose en horario de entrada y salida de los colegios.

Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

Tres situaciones de las descritas anteriormente se han estudiado pormenorizadamente:

- Calle del Rosario (entre la calles Concepción y Tinte).

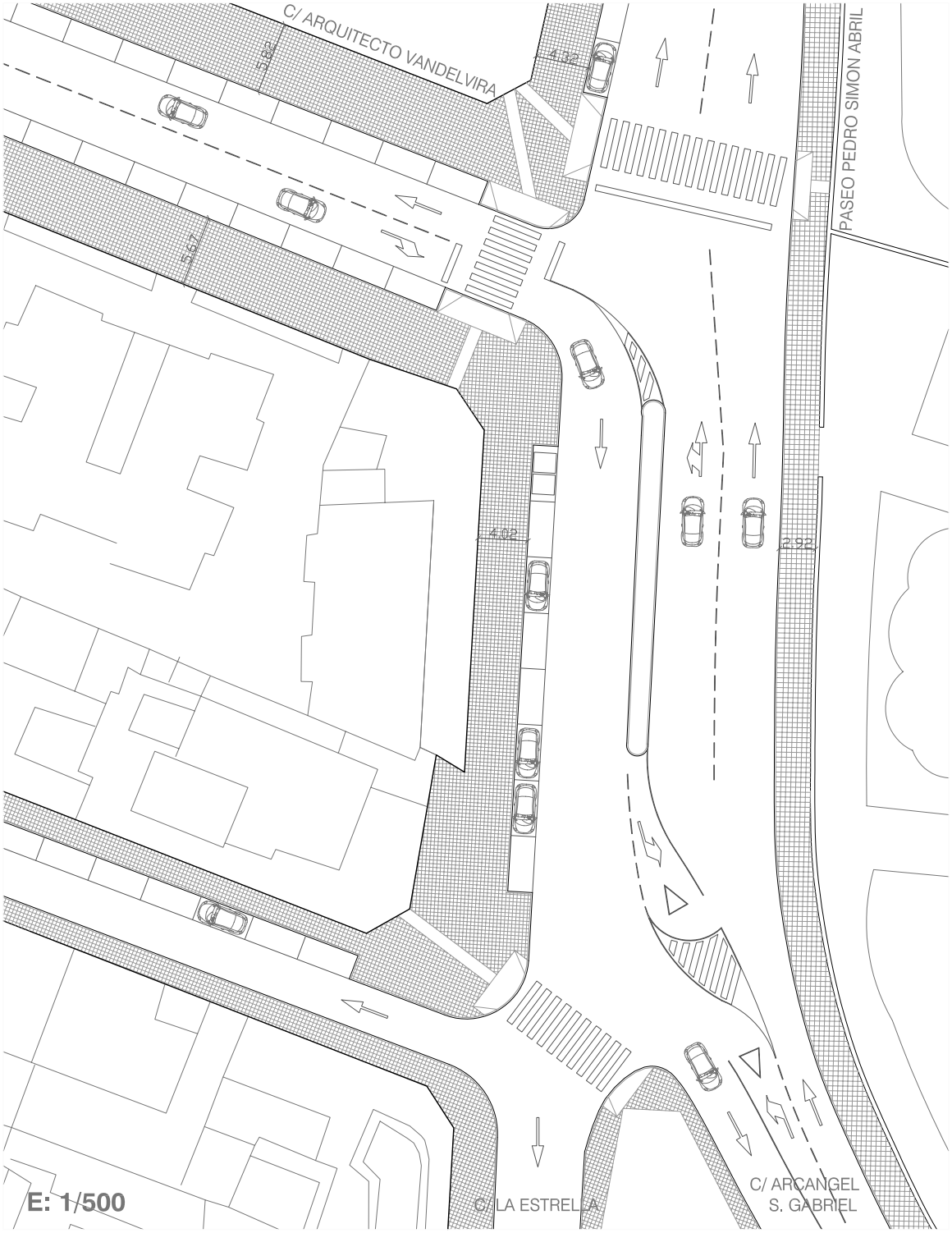
Al tener aceras mayor de 1.50 m se resolvería en dos niveles, calzada y acera con bordillo bajo, eliminando los bolardos.



Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

- Encuentro de la calle Arquitecto Vandelvira con el Paseo Pedro Simón Abril.

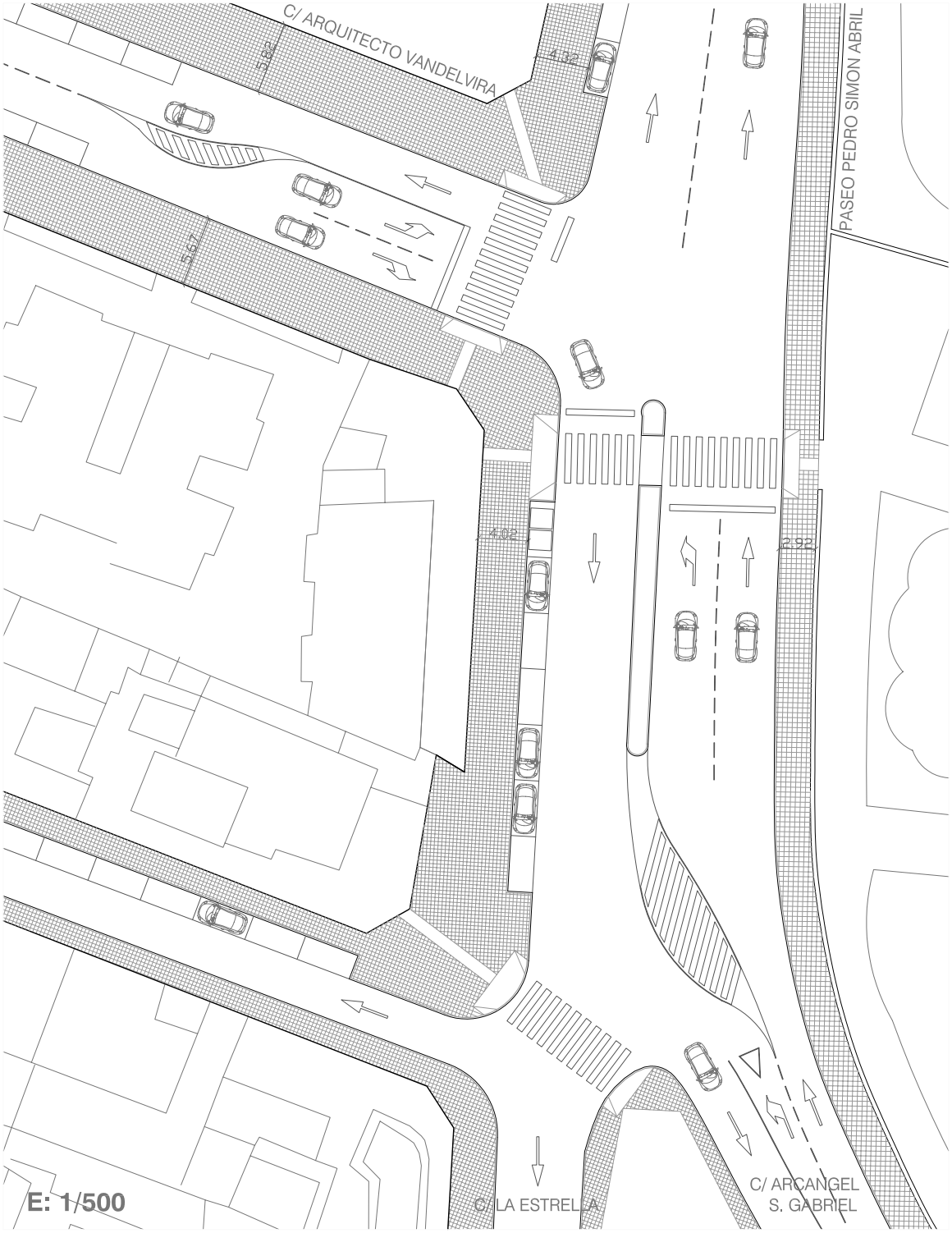
Al inicio de la calle Arquitecto Vandelvira habría dos carriles (actuales), uno de salida girando a la derecha hacia calle La Estrella / calle Arcángel San Gabriel, pudiendo girar posteriormente al pasar la mediana del Paseo Pedro Simón Abril hacia la calle Tesifonte Gallego, y otro de entrada desde la calle Arcángel San Gabriel.



Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

- Otra posible solución del encuentro anterior.

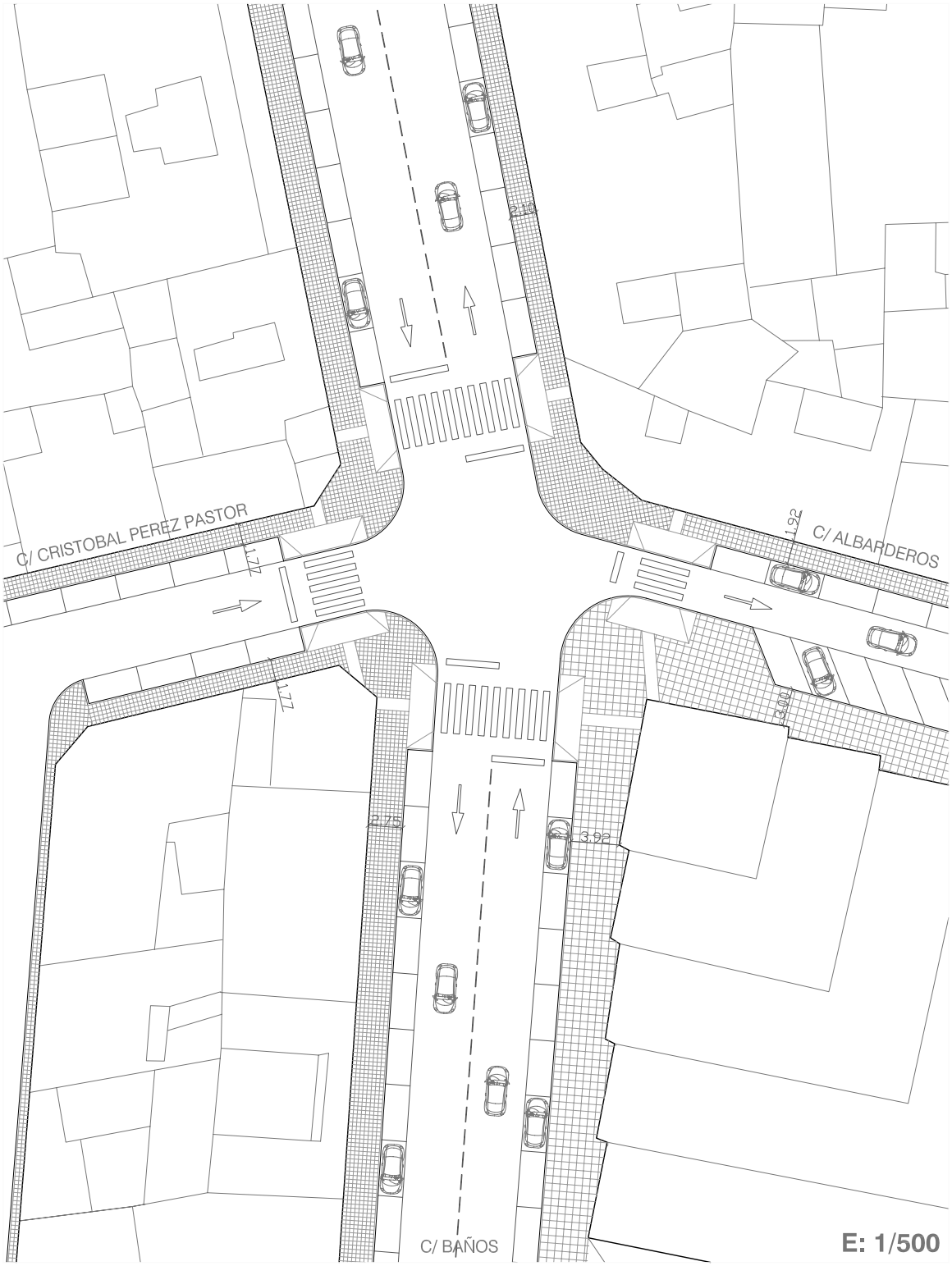
Al inicio de la calle Arquitecto Vandelvira habría tres carriles, dos de salida de la calle y uno de entrada, y en el Paseo Pedro Simón Abril, se desplaza el paso de peatones junto a la entrada al Parque Abelardo Sánchez, con dos carriles para un sentido y otro para el contrario. Se regularía con semáforos los carriles del centro de los descritos anteriormente, sincronizando la entrada y salida a la calle Arquitecto Vandelvira.



Colegio Oficial de Arquitectos de Castilla La Mancha COACM
DEMARCACIÓN DE ALBACETE
C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

- Encuentro de la calle Baños con las calles Cristóbal Pérez Pastor y Albarderos

Sería la forma en que se resolvería este encuentro en el caso de no existir el edificio que impide la doble circulación en la calle Baños.



C/ Martínez Villena, 7 Tf. 967 21 16 43 Fax 967 21 48 90 coacmab@arquinex.es www.coacm.org

Son ejemplos puntuales de soluciones que permitirían materializar la propuesta general. En los dos primeros la intervención sobre lo existente es mínima, un cambio del tipo de plataforma en la calle del Rosario, y cambios en el sentido de la circulación en el encuentro de Arquitecto Vandelvira con el Paseo de Simón Abril, pero sin modificar las dimensiones actuales de aceras y calzadas.

Evidentemente, una intervención más profunda en el diseño del reparto de la sección transversal de las calles, la incorporación de arbolado e incluso en algún caso el retranqueo de la línea de edificación (como ocurre en el tercer ejemplo presentado), mejoraría notablemente la habitabilidad del centro urbano y su imagen.

Por último, señalar que es necesario además pensar en una transformación que atienda no solo al centro sino también a la ciudad nueva, pues el uno no vive sin la otra y viceversa. Por ello, no se pueden olvidar otras medidas como reestudiar los modelos de sección de las calles en las zonas de nueva creación o prever la posibilidad de que en el futuro la ronda externa se pueda cerrar más allá de las vías del tren, creando conexiones con la autovía y organizando la ciudad que podría surgir en esa zona.