



### Sugerencias a la Guía del Plan de Acción del PMUS

En el documento Guía de Plan de Actuación aunque es demasiado resumido y se ciñe al centro de la ciudad, se puede entrever a donde quieren llegar. Reconocen que es un *nuevo replanteamiento* y se justifican planteando una *consulta en profundidad* con la ciudadanía. También sobre estas actuaciones dice "... supone dar un giro definitivo al modelo de movilidad actual..." y nos surge la pregunta ¿Es eso lo que queremos y lo que necesitamos? Y más si parten del análisis de que es una Ciudad "caminable" (60% desplazamientos a pie según PMUS 09 y en interior de rondas  $\frac{3}{4}$  es decir 75%). En lo que sin duda si estamos de acuerdo con el Plan es en que hay que tratarla a la ciudad con "sumo cuidado", planteando ideas y proyectos, de aquí nuestro ofrecimiento para organizar concursos de ideas.

Nos parece muy importante tener presente que la velocidad dentro de la ciudad será de 30 km/h. (excepto en la roda perimetral) y de esta forma podremos actuar con mayor rigor. No se debe tratar de estrangular el tráfico sino darle accesos y salidas a todos los vecinos.

Consideramos de relevante importancia hacer previamente un análisis de la estrategia del planteamiento y de la necesaria funcionalidad del transporte público.

#### 1. UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD URBANA.

Pensamos que el Plan de Acción **carece de una estrategia clara** y fácilmente comprensible para el ciudadano, problema arrastrado del propio PMUS, donde no se establece una estructura jerárquica de circulación que ordene los desplazamientos motorizados (públicos y privados) y no motorizados, priorizando rutas. El COACM-Ab, a través de sus propuestas, planteó una estrategia que podría haber sido más agresiva en cuanto a los ejes que cruzan el centro urbano (C/Rosario y C/ Tesifonte Gallego y Marqués de Molins) para realmente condicionar el acceso rodado al centro. En cualquier caso, esta jerarquización no resulta reconocible en el PMUS y menos en el Plan de Acción.

Si se hace un análisis de cómo quedaría la circulación rodada tras las propuestas presentadas obtenemos que se generan dos anillos menores que comparten la circulación por el eje de las calles Tesifonte Gallego y Marqués de Molins, dividiendo el centro de la ciudad y sin sentar las bases para la pretendida peatonalización de una de las calles más singulares de la ciudad.

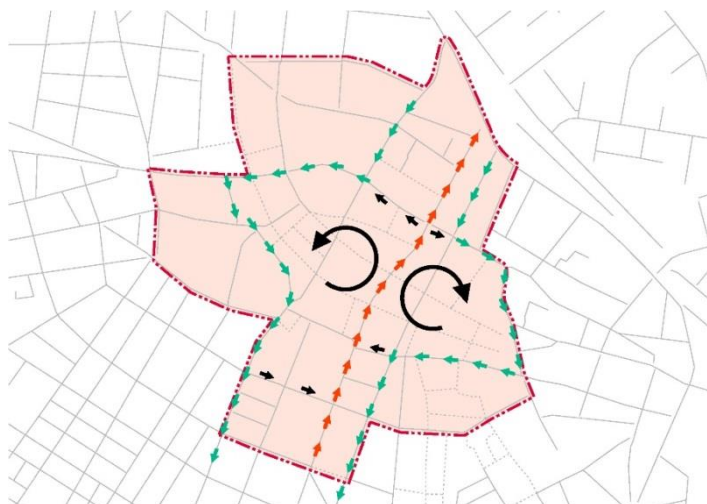


Imagen 1. Esquema de circulación propuesto en el Plan de Acción.



Adicionalmente, y si partimos de la base de que esta calle no será peatonalizada en esta legislatura sino que quedará a expensas del análisis de la movilidad tras el cierre de C/Rosario y C/ Gaona, el modelo de circulación que se obtiene con el Plan de Acción **no incita a la moderación del tráfico** ni disminuye el número de vehículos de la calle "Ancha", ya que se sigue utilizando como recorrido prioritario para atravesar el centro urbano en sentido Sur-Norte, con lo que en ningún caso obtendremos la concienciación ciudadana de cara a asumir un nuevo espacio público para el peatón.

En línea con las propuestas presentadas en su día por el COACM-Ab, la ronda interior resulta compatible con los tres ejes a peatonalizar planteados en el Plan de Acción, estableciendo un recorrido alternativo y claro, que permite distribuir el tráfico de entrada y salida al centro de forma homogénea. Los vehículos que pretendan acceder al centro deberán seguir el anillo perimetral y penetrar al interior desde el punto más próximo a su destino, restringiendo el cruce transversal (C/ Tesifonte Gallego y Marqués de Molins) o longitudinal (C/ Tinte) del mismo.

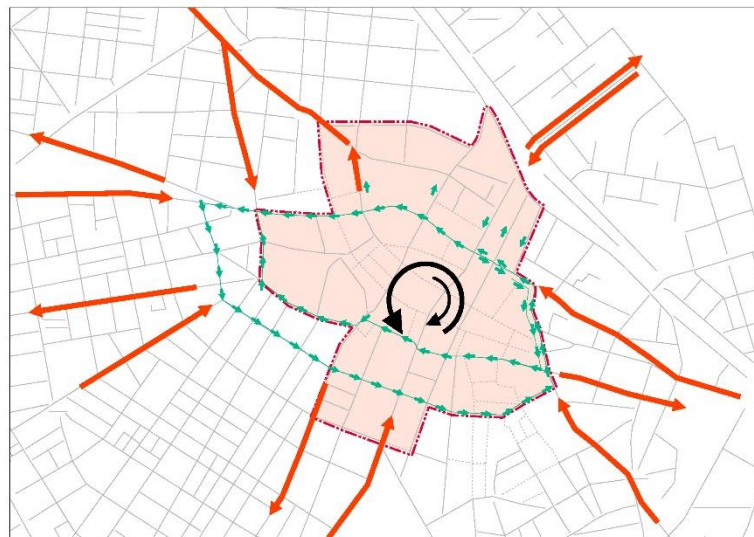


Imagen 2. Esquema de circulación partiendo de la propuesta del COACM-Ab. Las líneas naranjas configuran los puntos prioritarios de entrada y salida al centro.

Idealmente, este esquema debería funcionar en ambos sentidos, pero no en todas las secciones viarias se pueden incluir dos carriles, por lo que la circulación en sentido horario debería cerrarse utilizando las calles San Sebastián y Pablo Medina hasta el Paseo de la Libertad. En este punto final se plantea un problema. Según indica el Plan de Acción, se puede interpretar que la calzada izquierda en sentido salida del AAC se eliminaría por lo que habría que realizar el enlace entre la calle Carcelén y la calzada derecha del Paseo de la Libertad, lo que implicaría cruzar el bulevar actual garantizando la posibilidad de giro de los autobuses respetando el arbolado existente..

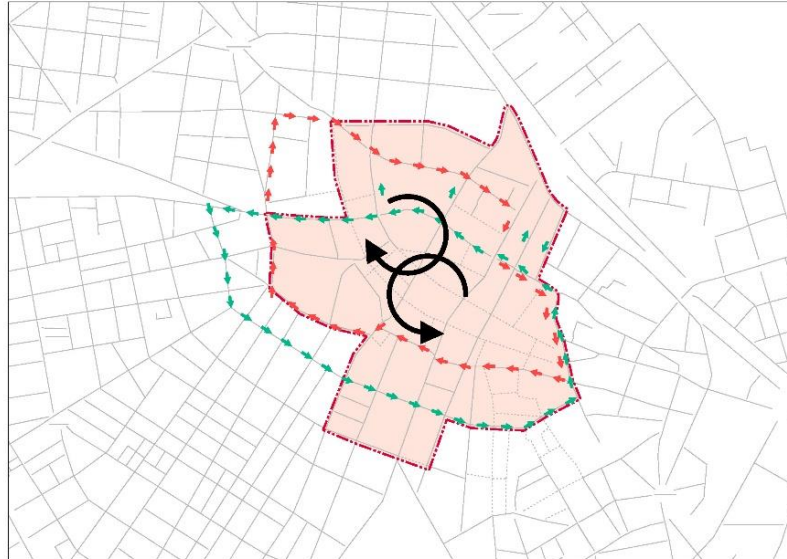


Imagen 3. Esquema de circulación con dos anillos interiores cada uno con un sentido de circulación.

## 2. LA FUNCIONALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

El Plan de Acción no incorpora **una revisión del trazado de las rutas de autobús existentes**, sino que asume las líneas de transporte público existentes y la posición de “intercambiador” de la plaza del Altozano. No es posible plantear una peatonalización del centro urbano sin **replantearse las formas de acceso** al mismo. Establecer un nodo de comunicaciones a modo de intercambiador que incluya autobuses urbanos, bicicletas públicas y taxis sin duda es fundamental para dar servicio a la ciudad, ahora bien **la ubicación elegida en la plaza del Altozano, ¿es la adecuada?, ¿resulta suficiente?** En nuestra opinión la localización actual no presta servicio a la totalidad de la zona peatonalizada o AAC, ya que se sitúa en el límite norte de ésta.

La creación de un anillo perimetral en torno al AAC por el que circulen todas **las líneas de autobús en un sentido u otro** con distintos puntos de parada podría ser una posible solución. Por un lado, no se necesitarían tres puntos de parada en un mismo ámbito, como ocurre actualmente en el Altozano, ya que con una única marquesina en cada localización se podría atender a todos los autobuses, prestando un servicio más cómodo para el usuario, que no tendría que desplazarse de parada para cambiar la línea. Por otro, se podrían configurar líneas radiales de ida y vuelta que siempre rodeen el AAC favoreciendo la conexión entre las distintas líneas de la ciudad. La propuesta pasaría de un sistema que atraviesa el centro a otro que lo rodea.

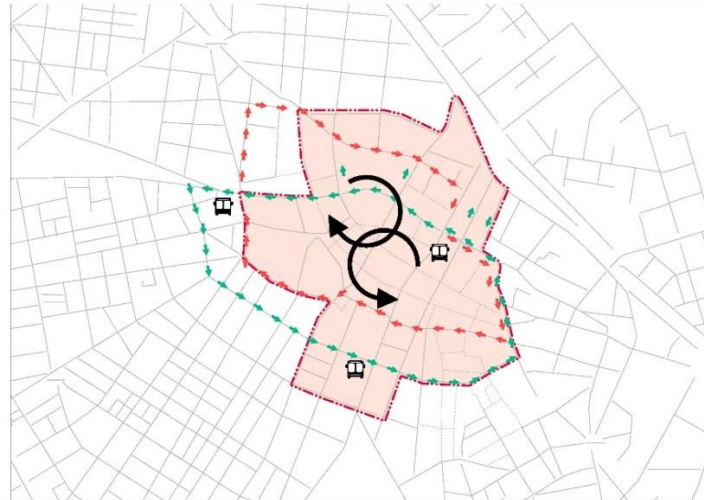


Imagen 4. Esquema del funcionamiento de las líneas de autobús en la actualidad y con la propuesta de ronda interior.

De esta manera, las rutas sólo se modifican a su paso por el interior del AAC, con lo que volvemos a disminuir el volumen de tráfico en los ejes principales de cruce. La pacificación del tráfico en el interior provocará una circulación más lenta por lo que los recorridos alternativos, pese a cubrir una distancia mayor, pueden resultar igual de rápidos o más.

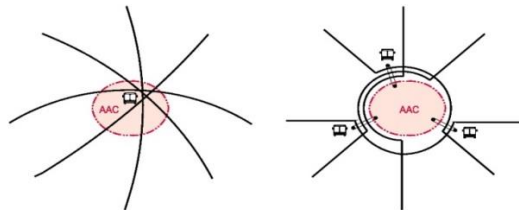


Imagen 5. Propuesta de distribución de intercambiadores de transporte público.

### ESTUDIO DE LAS PROPUESTAS PLANTEADAS EN EL AAC.-

En general en cuanto a las medidas para ralentizar el tráfico rodado, surge el debate en si son o no necesarias ya que nuestra ciudad no tiene un problema real de densidad e intensidad de tráfico, tampoco de exceso de velocidad del mismo ya que la propia trama viaria con su estrechez y trazado (morfología), lo impiden.

En particular, los viales con rasante única con un tráfico razonable nos parece adecuada, pero el aumento de este tráfico requerirá ciertas defensas. Nos parece importante estudiar detenidamente soluciones en cada caso para resolver el problema que crean las vías con la única rasante a la hora de garantizar la total evacuación de agua de pluviales.

Menos aparcamientos en el centro, también parece adecuado en la medida que los aparcamientos públicos existentes sean capaces de absorber las plazas que se quiten y habrá que explicarlo muy bien para evitar un rechazo frontal. Para ello consideramos muy importante una campaña de implantación por fases que persigan la concienciación, es decir durante un periodo de tiempo razonable (1-2 meses) se debería de enviar a los infractores desinformados tan solo unas



comunicaciones indicándoles que a partir de una fecha será multado y el importe. Pensamos que el objetivo que debe perseguirse en el AAC es que usar el coche sea cada vez más incómodo, pero no prohibirlo, se trata de una labor de concienciación forzada, pero no de erradicación.

Aunque nada se dice sobre los ciclistas como usuarios de estas nuevas calles de uso restringido, en coherencia con lo expresado en otro momento cuando nos pronunciamos sobre el carril bici, nos parece fundamental que salvo en las vías de circunvalación, en el resto se debería de abogar por la convivencia, y en particular en las calles afectadas por la restricción horaria, donde quizá simplemente bastará con permitir el paso de bicicletas, estableciendo como límite de velocidad a los ciclistas que en ningún caso sobrepasen la velocidad del flujo de peatones e incluso establecer restricciones de paso en determinados momentos como días de compras navideñas. Así mismo controlar la circulación pegada a fachada. Esto requiere un control estricto de circulación y la aplicación de las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento.

Se sobreentiende que las calles de uso en horario restringido estará permitido la circulación de todo tipo de transporte público incluidos los taxis que, seguramente por olvido, no son citados en todas las propuestas.

Por todo lo dicho y llegados a este punto pensamos que no procede una "enmienda a la totalidad", entre otras cosas por los retrasos que conllevaría, sino aportar nuestras opiniones puntuales y pormenorizadas sobre lo propuesto, con el fin de corregir y mejorar las soluciones. Estamos convencidos de que se hace necesaria la realización de **Concursos de Ideas** para optar a las soluciones más adecuadas. Entrando en materia nuestras opiniones son:

#### PRIMERA ACTUACIÓN

##### 1.1.- **Calle del Rosario** entre Martínez Villena y Tinte:

- Se valora como positivo que la restricción al tráfico sea en horario diurno únicamente.
- En su primer tramo habría que estudiar su inserción con la plaza de la Constitución así como el cruce con la calle Concepción y con la calle Mayor. También habría que analizar la integración de la plaza de la Virgen en el conjunto (Concursos de ideas).
- Límites de velocidad para ciclistas en la calzada, proponiendo una velocidad máxima igual a la del flujo de los peatones o de 20 km/h.
- El itinerario alternativo por el Callejón de las Portadas (actuación 1.4). Se entiende como estrategia para evitar C/Rosario, de entrada un poco forzado y con dificultad de los giros de inicio y final; resolver rasantes y encuentro con C/ Albarderos y esta con túnel de Villacerrada en Plaza Mayor.
- Se sobreentiende permitido el acceso a taxis con destino en esta calle.

##### 1.2.- **Calle del Tinte** entre Tesifonte Gallego y Rosario:

- Quizás la propuesta más clara y adecuada a las necesidades. Es importante a la hora de ejecutar la rasante única estudiar el grave problema topográfico de la evacuación de agua de pluviales en el encuentro de las calles Tinte y Tesifonte Gallego, donde históricamente han existido problemas.
- Se sobreentiende que las bicis irán por la calzada (zona de tráfico rodado)

##### 1.3.- **Calle Marqués de Villares** entre Octavio Cuartero y Tinte

- Adecuada la rasante única.
- Es una respuesta al esquema actual de tráfico y obvia la visión de conjunto. No se debería restringir el acceso al tráfico rodado dada la existencia de un parking público en ese tramo (Centro Comercial Calle Ancha y garajes de vecinos con numerosas plazas) y no ser una calle en la que habitualmente haya demasiado tráfico.





#### 1.4, 1.5 y 1.6.- **Ver 1.1**

1.7.- C/San Antón (antes de M. Villena).- Explicar más el por qué. La acera más complicada es la derecha según tráfico (paso "elevado"). Se plantea la duda si sería más adecuado cambiarle la dirección y de esta forma se daría prioridad al cruce Pablo Medina y Carcelén con San Antón

#### SEGUNDA ACTUACIÓN

##### 2.1.- C/ Salamanca

- Si se le cambiara la dirección podría ser la alternativa de salida del itinerario Sur-Norte.

##### 2.2.- Calle San Agustín entre Altozano y Gaona:

- Adecuar la plaza existente delante del Gran Hotel e integrarla en zona Altozano con rasante única. No utilizar la plaza del Altozano como intercambiador de autobuses. (Concursos de ideas).

- Estudiar la doble sentido para facilitar cierre de anillo propuesto.

##### 2.3.- Calle San Agustín:

- Mantener doble sentido. (Un único sentido solo el tramo propuesto eliminaría para siempre la alternativa de crear un recorrido que evite a la calle ancha como itinerario Sur-Norte)

##### 2.5.- Paseo de la Libertad:

- No nos queda claro cuál es la calzada que se propone eliminar, pero de todas formas entendemos que se deben mantener ambos sentidos aun con rasante única. Ha sido desde su primer trazado (Paseo del Progreso) un bulevar y deberíamos mantenerlo.

- También existen opiniones contrarias donde se considera acertada la propuesta ya que podría generar un espacio público arbolado y de gran calidad junto a dos de los edificios más emblemáticos de la ciudad. Esto, unido a la rasante única y disminución de carriles frente al Museo Municipal en la calle Martínez Villena, generaría un espacio continuo entre la Plaza del Altozano y el Paseo de la Libertad, donde se pueden proponer actividades de distintos tipo independientes unas de otras.

#### TERCERA ACTUACIÓN

##### 3.1.- Teodoro Camino.

- Se han olvidado del último tramo
- Se echa de menos alguna mención sobre si tendrá arbolado, mobiliario urbano...
- Un solo sentido
- Podría ser el contrario y girar por Tinte hacia Carretas para seguir por San Agustín.

##### 3.2.- San José de Calasanz.

- Ver cómo se entronca con el primer tramo de esta misma calle (CCM) y el cruce con Teodoro Camino.



### 3.3.- Dionisio Guardiola.

- En lo que se refiere a carga y descarga en C/ Jesús Nazareno no habrá ninguna modificación de emplazamiento.

## CUARTA ACTUACIÓN

### 4.1.- Martínez Villena.- 1º tramo

- La ampliación propuesta de la acera del Museo se debería estudiar a la vez con el conjunto del resto de las actuaciones en el Altozano, tratándolo como un espacio único.

### 4.2.- Martínez Villena.- 2º tramo

- La "transformación" del aparcamiento delante del Museo Cuchillería y la solución de conjunto con el espacio de acceso a la escalinata de la Catedral para obtener la *sensación* de una "Gran Plaza" sin duda debe de ser objeto de un Concurso de Ideas.

## QUINTA ACTUACIÓN

### 5.1.- Tesifonte Gallego y Marqués de Molins

- Abogamos por debatir el modelo de calle con mayor profundidad y aportamos el de compartida o de coexistencia. (Ver anexo)  
- Debe ser objeto de un Concurso de Ideas

### 5.2.- Altozano.-

- Enlaza con la 4.1  
- Debe ser objeto de un Concurso de Ideas

## RESUMEN

- *Entendemos que el Área de Actuación del Centro, AAC, que solo se limita al centro de la ciudad, no tiene en cuenta las conexiones con el resto de la ciudad y se echa de menos el análisis de los sentidos de la circulación, que parece que se olvida del resto del PMUS focalizando todo al centro de la ciudad.*
- *En general las calles en las que se modifican las calzadas y aceras pasan a ser de rasante única y se restringe el acceso en horario diurno en algunas. Lo que parece que es una simple remodelación de la calles del centro eliminando algunas plazas de aparcamiento, en realidad supondrá una transformación importante de los hábitos de la ciudad que solo se valorarán positivamente si en realidad se embellece la ciudad haciéndola más amable, si cabe, sin crear o trasladar los problemas puntuales del tráfico. Faltarían referencias a secciones de calle, arbolado, mobiliario urbano y pavimentos.*
- *Se echa de menos un plano completo de la ciudad con el resultado final, donde queden reflejados los itinerarios Norte-Sur (Paseo de la Cuba-Parque) y sobre todo el Sur-Norte que esquiven el centro peatonal sin salir al borde de la ciudad. De aquí nuestras propuestas presentadas en su día y las contenidas en este documento.*

Se plantea a modo de Anexo unas reflexiones sobre las calles "compartidas" o de "coexistencia" para abundar sobre conceptos básicos y de posible aplicación a nuestra ciudad. Así mismo otro Anexo sobre la ciudad de Pontevedra, como ejemplo de actuación en una ciudad asimilable a Albacete.



### ANEXO 1.- VIARIO DE COEXISTENCIA.

Exceptuando los ejes de la C/ Rosario y C/ Gaona, el resto de actuaciones propuestas incorporan la ejecución de viarios de coexistencia con rasante única. Albacete ya cuenta con algunos viarios de este tipo (Rosario, Gaona o Nueva) que, en realidad, están funcionando como vías segregadas delimitadas con interminables filas de bolardos, que no invitan al peatón a invadir el espacio del coche, pese a que las aceras resultan totalmente insuficientes. Esta segregación viene motivada tanto por la presencia de los citados bolardos, como por la velocidad de los vehículos que circulan por ella, la cual no siempre se encuentra adaptada a la vía.

Los viarios de coexistencia deben permitir la variedad de usos a través de un espacio peatonal continuo que permita la autonomía en los desplazamientos y la seguridad en su utilización, eliminando barreras urbanísticas. El vehículo no debe arrinconar al peatón en el borde de la calle, ni el peatón debe impedir el paso controlado de vehículos de carga y descarga o residentes. En este sentido, el Plan de Acción plantea una ocupación controlada de la calzada reduciendo el número de carriles y eliminando líneas de aparcamiento, a favor del aumento del espacio destinado al peatón. Ahora bien, este nuevo reparto de uso más equilibrado debemos procurar un espacio urbano seguro y de calidad, que realmente mejore la imagen de la ciudad y configure ámbitos que inciten a la permanencia. **Debemos caminar hacia la idea de las calles “habitación”** y no hacia las calles “pasillo”. La imagen que se muestra a continuación, plantea una apropiación controlada de la calzada en la que el tráfico rodado pierde presencia en la ciudad frente a la aparición de espacios de estancia para los peatones.



Imagen 6. Ocupación de la calzada.

Esta apropiación por parte del peatón viene acompañada de medidas de calmando de tráfico, que no se focalicen únicamente en la ejecución de pasos de peatones sobre elevados o lomos en calzada. La ejecución de calzadas sinuosas o con estrechamientos puntuales permite reducir la velocidad de paso de los vehículos generando espacios urbanos más interesantes y seguros.

La imagen siguiente, incluye distintos ejemplos que incitan a la reducción de la velocidad bien por estrechamiento de la vía, por aparición de giros que impiden el recorrido longitudinal o por calzadas sinuosas (Chicane).



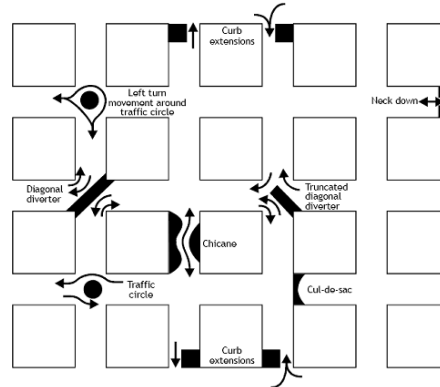


Imagen 7. Modelos de calmado de tráfico para priorizar la movilidad peatonal.

En el caso de la ciudad de Albacete, anchos de viario como los de la C/ Nueva no permiten ejecutar este tipo de medidas, pero en las actuaciones que se van a desarrollar en calles como Teodoro Camino, Tinte, Dionisio Guardiola, Marqués de Villores, etc. se deben plantear este tipo de modelos. Los desvíos de trayectoria a través de los ensanchamientos de aceras a un lado u otro de la zona reservada a vehículos (Imagen 8) o los cambios en la distribución de la línea de aparcamiento obligan a la reducción en la velocidad de paso (Imagen 9).



Imagen 9. Desvío de trayectoria cambiando la posición de la línea de aparcamiento.



Para obtener este modelo de espacio público, que defina una imagen moderna de la ciudad, debemos recurrir a proyectos posteriores que desarrollen el Plan de Acción, si bien es fundamental que estos proyectos sean abordados desde diferentes propuestas, a través de concursos destinados a técnicos cualificados, evaluadas por jurados de prestigio capaces de valorar ideas contemporáneas e innovadoras.

En conclusión, creemos que todas las opiniones van en la línea de una ausencia total de estrategia global y hasta ahora las opiniones que han surgido parecen avalar la idea de rondas y ejes radiales que el Colegio propuso para el PMUS. Deberíamos hacernos la pregunta de "peatonalizar ¿cuándo? y ¿cómo?" sin embargo, consideramos que dado el retraso que lleva Albacete en este proceso de modernización del centro de la ciudad, ahora toca ser más comprometidos. Las pruebas y evaluaciones con actuaciones no permanentes llegan tarde para el centro de la ciudad (aunque deberían iniciarse ya en otros ámbitos del entorno). Sobre el centro se ha debatido mucho y ahora hay que dar un paso decidido, por supuesto sustentado en una estrategia clara con unos objetivos bien definidos, que a día de hoy no parecen quedar recogidos en ninguno de los documentos elaborados por el Ayuntamiento.

La idea de hacer calles más seguras para todas las personas (jóvenes y adultas) a través de la pregunta ¿debemos encerrarnos a nuestros niños en casa para que no les pase nada o debemos ocuparnos de que fuera no pueda pasarles nada?, entendiendo a los niños como los individuos más vulnerables.

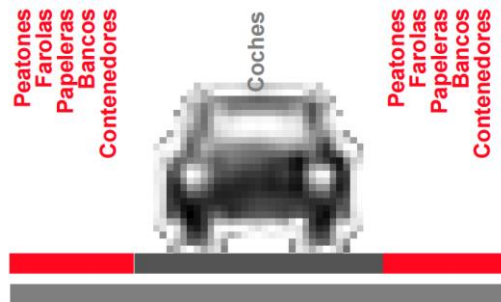


## Anexo 2.- MOVILIDAD INFANTIL -PONTEVEDRA.-

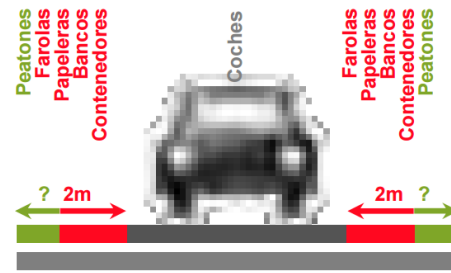
Como en otras muchas ciudades el coche fue en Pontevedra el protagonista absoluto sin que nadie prestara atención a la movilidad peatonal. Sin embargo, hace unos años se inició una profunda transformación urbana para conseguir más espacio para los peatones.

Con este objetivo se fomentaron las zonas de coexistencia con prioridad peatonal, se limitó la velocidad a 30km/h en toda la ciudad y se utilizaron fórmulas de reducción de velocidad como la generalización de los pasos elevados.

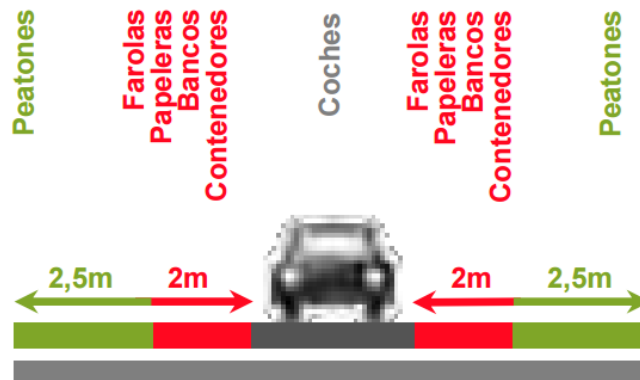
Esquemas gráficos sobre los usos de habituales de las calles y la sección ideal que se debería perseguir



El resto de los usos  
tienen que conformarse con la otra mitad



El mobiliario urbano necesita unos 2 m de ancho



El espacio para la circulación peatonal,  
nunca inferior a 2,5m libres



Con un enfoque distinto al de otras ciudades, Pontevedra se transformó bajo la inspiración de “La ciudad de los niños” del pedagogo Francesco Tonucci a través de la estrategia de una PUESTA EN MARCHA DEL CAMINO ESCOLAR. Se buscaba la “responsabilidad compartida” (involucrando a padres, profesores y voluntarios) y el afianzamiento de la movilidad ciclista en el núcleo urbano con el objetivo de incrementar el uso de la bicicleta y por tanto minimizar uso del vehículo privado.

¿Qué se pretendía fomentar?:

- La autonomía personal de los niños ofreciéndoles un espacio propio para relacionarse entre ellos
- Modelos alternativos de movilidad sostenible desde la infancia (uso de la bicicleta).
- Los hábitos saludables
- La cohesión social, los niños son parte de la ciudad y ésta cuida de ellos.
- La fluidez del tráfico en horas punta.
- La seguridad vial

Para ello se marcaron las siguientes líneas de actuación:

- Conexión de la red de vías ciclistas y corredores naturales con las zonas de coexistencia del interior urbano, y áreas peatonales.
- Medidas de calmado de tráfico y compatibilización en las zonas de coexistencia y áreas peatonales.
  - Señalización y advertencia en cruces y en zonas de cambio de uso
  - Estrechamiento de carriles para la moderación del tráfico
  - Implantación de resaltos en la calzada
  - Uso peatonal y de bicicletas para áreas peatonales con anchura mínima: aceras, y zonas peatonales donde el uso puede ser plenamente compatible (nuevo código de circulación)

Lo fundamental: una ciudad humanizada, pensada para los peatones y segura para todos.

*El contenido de este anexo ha sido extractado del documento que se puede encontrar en la siguiente dirección:*

[http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/pontevedra-movilidad-ciudad-ninos\\_tcm7-234428.pdf](http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/pontevedra-movilidad-ciudad-ninos_tcm7-234428.pdf)