



D'ALEPH

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

URBANISMO COMERCIAL

Barbastro, julio 2005



Índice

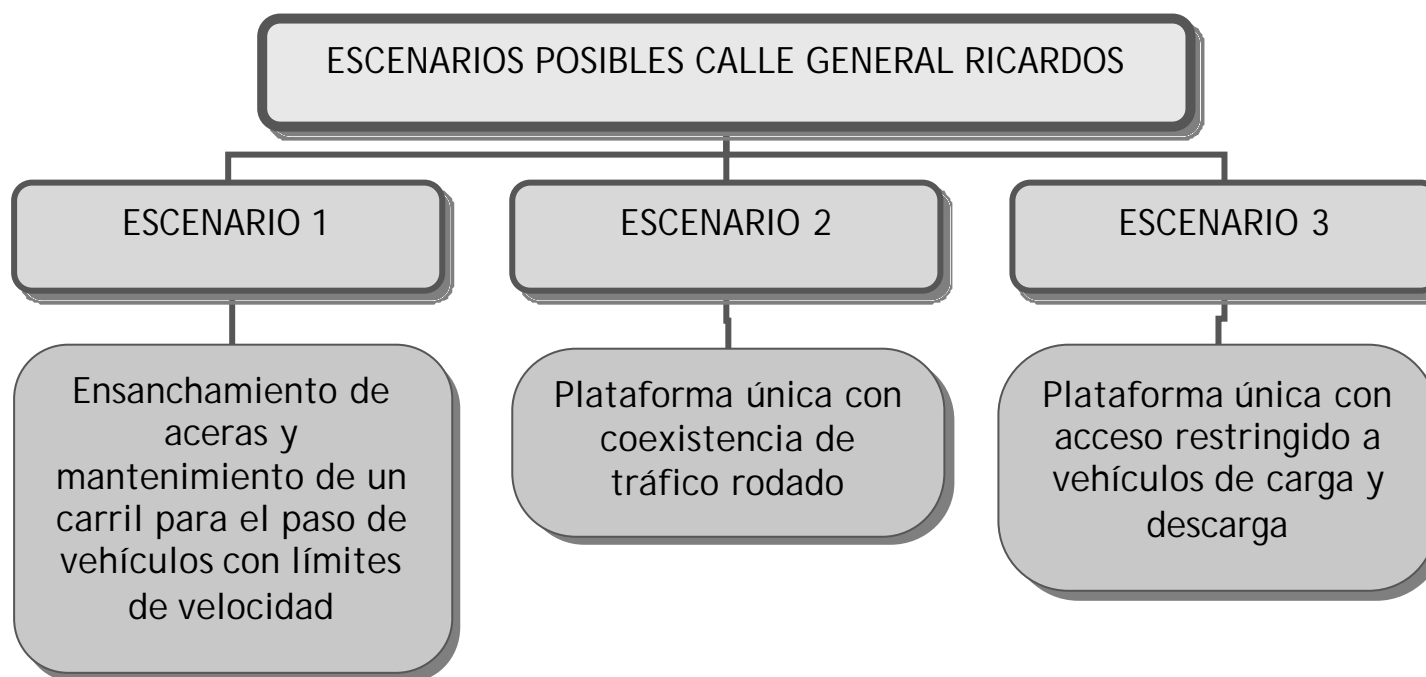
- Introducción..... 3
- Propuestas de diseño de la calle
General Ricardos..... 4
- Propuestas de diseño del Paseo del
Coso..... 11

Las propuestas de diseño realizadas en este apartado se refieren a dos calles clave para el desarrollo de la actividad comercial y que actualmente presentan importantes dificultades a la movilidad de los peatones: la calle General Ricardos y el Paseo del Coso.

En la primera de ellas se presentan tres escenarios posibles, la justificación de cada una de las propuestas, sus características y las condiciones necesarias para su realización.

En el segundo caso se trata de analizar una sola propuesta, la cual creemos más adecuada dada la situación actual en que se encuentra Barbastro y que podría llevarse a cabo conjuntamente con cualquiera de los tres escenarios posibles planteados para la calle General Ricardos.

LA CALLE GENERAL RICARDOS (1)



LA CALLE GENERAL RICARDOS (2)

ESCENARIO 1: Ensanchamiento de aceras y mantenimiento de un carril para el paso de vehículos con límites de velocidad.

¿Por qué un ensanchamiento de aceras?

General Ricardos es una calle estrecha con prioridad absoluta de vehículos. Su diseño deja, por otro lado, un espacio de peatones insuficiente, con aceras de entre 1 y 2 metros de anchura. El ancho mínimo de una calle se considera de 2,25 m de acera libres (sin contar obstáculos o mobiliario urbano), para permitir el paso de al menos 3 personas caminando al mismo tiempo por el mismo lugar. Por tanto, ensanchar las aceras de esta calle supone una mejora importantísima en la movilidad y comodidad de peatones, elementos fundamentales para el fomento del comercio.

¿Por qué limitar la velocidad a los vehículos?

La primera reacción ante la propuesta de reducir la velocidad de circulación suele ser la de temer un incremento de la congestión. Sin embargo, la experiencia muestra que la máxima capacidad de las vías urbanas se obtiene con velocidades de circulación situadas entre 30 y 60 km/h, alcanzando su máximo alrededor de los 45 km/h. Por otra parte, las ciudades muestran una circulación discontinua derivadas de las intersecciones con otras vías o con flujos peatonales. Por tanto, se calcula que la máxima capacidad de las zonas reguladas por semáforos se obtiene con velocidades de entre los 14 y los 16 km/h.

Pero si las repercusiones para la capacidad de las vías no son significativas, las repercusiones para la calidad de vida de las ciudades derivadas de la reducción de las velocidades de circulación son enormes, especialmente en lo que respecta a la reducción del peligro y del riesgo de la circulación para peatones: "Una velocidad de 50 km/h incrementa el riesgo de muerte casi 8 veces en comparación con la de 30 km/h y 2,6 veces en comparación con la de 40 km/h"

(Pasanen y Salmivaara, 1993, p.308).

LA CALLE GENERAL RICARDOS (3)

ESCENARIO 1: Ensanchamiento de aceras y mantenimiento de un carril para el paso de vehículos con límites de velocidad.

CARACTERÍSTICAS Y MEDIDAS RECOMENDADAS

Reducción de calzada a 4 metros y ensanchamiento de aceras. Puesto que el ancho de las calles es irregular en General Ricardos, se pueden reservar en los espacios más amplios algunas zonas de carga y descarga. Además, sería más adecuado diseñar esta plataforma

Por otra parte, se pondrían elementos urbanísticos para moderar la velocidad de los vehículos, como la implantación de lomos (pasos de peatones a la altura de las aceras) o de un "área 30" (zona o calle de limitación de la velocidad a 30 km/h y se fuerza su cumplimiento mediante un diseño apropiado). La zona de influencia de un lomo es de unos 40-60 metros, es decir que es recomendable instalar una secuencia de dispositivos de este u otro tipo cada 50 metros si se quiere mantener la reducción de la velocidad en itinerarios largos. Por otro lado, la morfología de la calle General Ricardos, con escasos tramos rectos y barreras visuales, favorecen actualmente la disminución de la velocidad de los vehículos.

CONDICIONES NECESARIAS PARA SU REALIZACIÓN

4. Redistribución de las plazas de aparcamiento eliminadas con la puesta en práctica de las medidas propuestas.
5. Organización de las operaciones de carga y descarga.
6. Acciones de señalización muy claras respecto a las reformas realizadas.

LA CALLE GENERAL RICARDOS (4)

ESCENARIO 2: Plataforma única con coexistencia de tráfico rodado.

JUSTIFICACIÓN

¿Por qué una plataforma única?

Se trata en este caso de aumentar el espacio destinado a peatones, resultado de la retirada parcial del automóvil en favor del paseo a pie. Esto resulta tanto más relevante cuando se trata, como en el caso de General Ricardos, de una de las arterias principales de la ciudad de Barbastro a nivel comercial y, por tanto, con un gran flujo de visitantes. La implantación de esta plataforma contribuye claramente a recuperar nuevas formas de movilidad, más cómodas y seguras, que fomenten el paseo y el uso del espacio urbano. Por otra parte, introduce una mejor integración formal con el entorno.

¿Por qué permitir el tráfico rodado?

El mantenimiento de la diversidad y la interacción entre usos (y tipos de movilidad), su coexistencia en distintos grados, reduciendo la segregación total a los casos imprescindibles, puede resultar una buena manera de generar una sensibilidad social gradual y positiva hacia la peatonalización de General Ricardos. Por otra parte, aunque esta interacción y coexistencia plantean limitaciones recíprocas en todos los usos y funciones sin que ninguno pueda realizarse a plena satisfacción, este enfoque presenta ventajas innegables en cuanto a la preservación de la riqueza de las relaciones urbanas e incluso a la atenuación de algunos aspectos de la inseguridad ciudadana.

LA CALLE GENERAL RICARDOS (5)

ESCENARIO 2: Plataforma única con coexistencia de tráfico rodado.

CARACTERÍSTICAS Y MEDIDAS RECOMENDADAS

Los principales elementos que caracterizan a una plataforma única de coexistencia de tráficos son:

- (1) La supresión de las diferencias de nivel entre espacios peatonales y calzadas: pavimento a cota uniforme o con leves desniveles.
- (2) Utilización de la pavimentación de materiales y texturas que favorezcan la distinción visual de las funciones.
- (3) Sistemática disposición de elementos de disuasión del tráfico, incluyendo la adecuada señalización de entrada en los tramos de coexistencia.
- (4) Protección de áreas estanciales (o áreas de descanso para peatones) y entradas a edificios y garajes mediante bolardos o elementos de disuasión.
- (5) Empleo, en lo posible, del mobiliario urbano como elementos de definición de áreas ambientales y de disuasión del tráfico rodado y del aparcamiento. Este tipo de plataformas se proyecta fundamentalmente para el tráfico lento, con el fin de acentuar el carácter estancial frente al circulatorio. Básicamente, se trata de diferenciar las zonas destinadas a peatones y a vehículos mediante la pavimentación y la utilización de bolardos u otros elementos de restricción de vehículos. Esta coexistencia puede ser también temporal, durante determinados horarios o en días concretos. Por ello, en esta opción sería interesante fomentar la multifuncionalidad, la flexibilidad en el diseño. Por otra parte, esta reforma puede convertirse en un paso previo a la peatonalización total de la calle en un futuro, cuando ésta sea posible. Además, la implantación de una plataforma única exige, en el caso de General Ricardos, el diseño de un sistema de drenaje o la introducción de pequeños desniveles entre el espacio de peatones y el de vehículo con el fin de evitar posibles inundaciones.

CONDICIONES NECESARIAS PARA SU REALIZACIÓN

1. Necesidad de desarrollar una nueva accesibilidad al núcleo histórico de Barbastro que, previamente a las actuaciones propuestas, permita reducir el tráfico por General Ricardos.
2. Construcción de un aparcamiento (buenas posibilidades en la Av. de la Merced), con accesos peatonales que desemboquen en la calle General Ricardos.
3. Fomento de itinerarios de tráfico alternativos. por la Avenida de la Merced.

LA CALLE GENERAL RICARDOS (6)

ESCENARIO 3: Plataforma única con acceso restringido de vehículos de carga y descarga.

JUSTIFICACIÓN

¿Por qué una plataforma única exclusiva para peatones, con la excepción de un acceso restringido de carga y descarga?

Esta opción constituye la situación ideal desde el punto de vista comercial en términos de comodidad y seguridad para los y las peatones. La disminución del riesgo de la circulación en vehículo y el aumento del espacio destinado a peatones se reflejan, además, en el florecimiento del resto de las funciones urbanas que puede acoger la calle (el paseo, la relación entre personas, la estancia y el descanso, etc.) y, por tanto, en el fomento de la convivencia y la revitalización de la sociabilidad del espacio público.

Por otra parte, puesto que se trata de una calle de importante concentración comercial, es necesario mantener ciertos horarios del día en que se permita el acceso de vehículos de carga y descarga. De lo contrario, nos encontraríamos con un fuerte desincentivo en el sector para mantener su establecimiento por la incomodidad que supone la prohibición del acceso.

LA CALLE GENERAL RICARDOS (7)

ESCENARIO 3: Plataforma única con acceso restringido de vehículos de carga y descarga.

CARACTERÍSTICAS Y MEDIDAS RECOMENDADAS

La diferencia entre esta opción y la anterior es que, en este caso, se trata de un espacio destinado absolutamente a peatones, y está prohibido el paso de vehículos que no sean de carga y descarga. En este último caso, no obstante, se trataría de definir un horario concreto para permitir el acceso de vehículos con mercaderías. En este caso, se puede mantener una pavimentación homogénea, que contribuirá sin lugar a dudas a la integración del espacio urbanístico y a su utilización por parte de los peatones. Para evitar posibles inundaciones (además de los casos anteriormente comentados en el escenario 2), suele ser conveniente diseñar unas bandas de protección de la edificación (no aceras) de entre 50 y 75 cm de anchura.

CONDICIONES NECESARIAS PARA SU REALIZACIÓN

1. Necesidad de desarrollar una nueva accesibilidad al núcleo histórico de Barbastro que, previamente a las actuaciones propuestas, permita reducir el tráfico por General Ricardos.
2. Como en el caso anterior, la construcción de un aparcamiento en las Escuelas de la Merced, contribuiría a la descongestión de vehículos y facilitaría la accesibilidad a la zona reformada.
3. Además del aparcamiento, en este caso será necesario llevar a cabo el proyecto de creación de la circunvalación.

EL PASEO DEL COSO (1)

Peatonalización parcial del Paseo del Coso y cambio de sentido de la calle Academia Cerbuna.

JUSTIFICACIÓN

¿Por qué peatonalizar el Paseo?

El Paseo del Coso es un área muy frecuentada en Barbastró, especialmente por la significativa oferta complementaria (bares con terraza) situada en medio del Paseo en verano y por la cercanía a la estación de Autobuses de Barbastró. Por otro lado, se está construyendo actualmente un hotel en la esquina de las calles Academia Cerbuna y San Ramón. Sin embargo, los laterales del Paseo son muy incómodos y arriesgados para peatones, pues sus aceras tan estrechas obligan con frecuencia a caminar por la calzada. Por todo ello, y por la significativa oferta comercial existente, resulta muy interesante crear un espacio que garantice la comodidad y seguridad de peatones. La mayor comodidad para caminar por los laterales, por otra parte, puede tener un claro impacto en la revitalización del comercio en el Paseo del Coso, hecho que sería muy beneficioso y necesario en esta zona, dada su tendencia actual al cierre de establecimientos.

¿Por qué se propone una peatonalización parcial?

El Paseo del Coso constituye uno de los accesos más importantes en la actualidad para entrar al casco antiguo de la ciudad. Si bien la apertura viaria entre las calles Fonz y Escuelas que se está realizando actualmente contribuirán a descongestionar en parte el tráfico rodado del Paseo, creemos necesario, al menos por ahora, mantener cierta accesibilidad al centro y margen de maniobra para los y las conductoras.

¿Por qué cambiar de sentido la calle Academia Cerbuna?

Esta acción está ligada a las reformas propuestas de la calle General Ricardos, pues pueden contribuir a descongestionar en cierta medida el tráfico hacia esta última y, a la vez, mantener un acceso al centro de la ciudad y la movilidad en vehículo. El cambio de sentido de la calle Academia Cerbuna conecta uno de los accesos al centro de la ciudad (por el Paseo del Coso) con el Ayuntamiento, la plaza Constitución y los

EL PASEO DEL COSO (2)

Peatonalización parcial del Paseo del Coso y cambio de sentido de la calle Academia Cerbuna.

CARACTERÍSTICAS Y MEDIDAS RECOMENDADAS

Peatonalización de la calzada de dirección Plaza Aragón

Esta acción implica cerrar completamente el acceso a vehículos y nivelar la calle mediante una plataforma única que medirá unos 6 metros de ancho. A su vez, será interesante abrir accesos al paseo central por sus laterales, con el mismo sistema creado para los accesos actuales (rampas). De esta manera se fomenta la "permeabilidad" del paseo central con los laterales y se estimula el paseo cómodo y seguro en una zona más amplia.

Ensanchamiento de acera en calle de dirección General Ricardos

Se propone un ensanchamiento parcial de la acera (solo en ciertas zonas), combinado con algunos espacios destinados a la carga y descarga. En este caso, se eliminaría la posibilidad de aparcar y, por tanto, sería necesario redistribuir las plazas de aparcamiento hacia otros espacios cercanos.

Cambio de sentido de la calle Academia Cerbuna

El cambio de sentido de esta calle exige especialmente una señalización clara y precisa, que facilite la rápida adaptación de peatones (por cuestiones de seguridad) v de conductores/as.





daleph.bcn@daleph.com

Tel.: 932 188 882 Fax: 932 187 273
Comte d'Urgell, 143, 5è
08036 Barcelona

daleph.mad@daleph.com

Tel.: 914 355 755 Fax: 914 315 336
Moncatelar, 1
28043 Madrid

daleph.svq@daleph.com

Tel.: 954 237 799 Fax: 954 238 120
Avda. de la Palmera. Glorieta Plus Ultra, 2
41012 Sevilla

