

ANEJO 6

ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Siguiendo las prescripciones técnicas presentes en el pliego, se ha realizado un análisis de movilidad y accesibilidad de todo el entorno de cara al correcto diseño de las secciones de viarios urbanos tanto en las calles adyacentes a la plaza como en la prolongación de las mismas en el interior de la Plaza de Salamero.

Para la redacción del presente apartado de la memoria se ha seguido lo establecido en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

El primer y segundo objetivos desarrollados en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares para la Licitación del Contrato de Servicios para la Redacción del Proyecto de Obras de “Urbanización de la Plaza Salamero” hacen referencia a la adecuación de la plaza de Salamero y calles adyacentes, así como el predominio de la circulación peatonal y uso estancial. Además, el citado Pliego hace referencia al “Estudio de Mejora de la escena urbana en el entorno de la plaza Salamero”, documento que servirá de referencia para el diseño del proyecto.

A partir de los resultados de los aforos estudiados en el “Estudio de Mejora de la escena urbana en el entorno de la plaza de Salamero”, se detallan una serie de conclusiones entre las que destacan:

- “La pacificación de todo el ámbito reducido mediante plataforma única con velocidad máxima permitida de 20 km/h (y acceso al AR limitado sólo a residentes, carga y descarga, emergencias y taxis en servicio) es compatible con el funcionamiento correcto de tráfico en las vías perimetrales”
- “La creación de una plataforma única en AR se urbanizará en principio de manera que se evite en general el uso de bolardos. Ello permitirá a los residentes un uso más versátil de la circulación en el área (resolviéndose con facilidad mediante paradas inferiores a 2 minutos situaciones puntuales de atención a enfermos, traslado de muebles y otras incidencias particulares)”

Se genera una plataforma única en todo el ámbito de urbanización, reproduciendo con ella a nivel de pavimento terminado las mismas rasantes (aproximadamente) que se disponen actualmente en las aceras. La zona ocupada por calzadas se elevará para lograr la única plataforma, asegurando una correcta evacuación de agua de escorrentía.

Según lo establecido en el anteriormente mencionado estudio, se procederá a la instalación de un sistema de cámaras con lector de matrículas en todos los puntos de acceso y salida al ámbito estricto.

Por tanto, se puede destacar que en el proyecto predomina el uso de la circulación peatonal, reduciendo el tránsito de automóviles. Se reordena el tráfico en el interior de la plaza y sus alrededores de la siguiente forma:

- El acceso a la Plaza de Salamero se realiza a través de la Calle Morería. Además, se prevé una zona de acceso de emergencia junto a la rampa de entrada al aparcamiento ubicada en el límite Suroeste del área de intervención.
- El acceso a la Calle Teniente Coronel Valenzuela y el Coso se produce desde la Calle Morería, la cual se compone de dos tipos de secciones: La zona ubicado al Oeste contiene un vial con dos sentidos hasta la rampa de salida del aparcamiento soterrado. Desde la rampa de salida, el vial contiene únicamente

un carril en sentido Oeste-Este, el cual facilita el acceso a la Calle Teniente Coronel Valenzuela, el acceso a los garajes existentes en dicha calle y el acceso a la Calle del Coso finalmente.

- La Calle Azoque invierte su dirección, convirtiéndose en vía de salida desde la Plaza de Salamero.
- Desde la Calle Cinco de Marzo se prevé, según lo planteado en el “Estudio de Mejora de la escena urbana en el entorno de la plaza Salamero”, el acceso solamente para residentes y taxis, con salida hacia la Plaza de Salamero. Se permite el acceso al vado ubicado en Plaza de Salamero 5, así como la salida de este flujo de vehículos por la calle de Azoque.

Frente a la situación actual, donde la Plaza de Salamero era una isla peatonal rodeada de viales destinados al vehículo, el tráfico rodado sólo se incluye en los extremos Norte y Sur de la Plaza. Se suprime el tránsito de vehículos en los extremos Este y Oeste, salvo los vehículos de emergencia tales como bomberos o ambulancias. De este modo, la plaza se extiende hasta ambos límites.

El peatón podrá moverse libremente por todo el ámbito de la plaza, convirtiéndose en el actual protagonista del presente proyecto.

En los viales perimetrales se aseguran aceras frente a las fachadas perimetrales con anchuras libres superiores a lo estipulado en la Orden VIV/561/2010 (>1,80m).

En cuanto a la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, se genera una urbanización totalmente accesible en una única plataforma continua que sigue las rasantes actuales, con pendientes inferiores, tanto transversales como longitudinales, a las contempladas por la normativa vigente, sin existir escalones, discontinuidades de pavimento, obstáculos, fondos de saco, espacios no accesibles o espacios no transitables en toda la urbanización.