

Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de Utebo 2018-2024

Fase II: Propuestas para la mejora de la movilidad - RESUMEN EJECUTIVO -

[EXP – CON/02/2016]



Versión: febrero 2018

Dirección del Proyecto

Juan Ortiz (CTAZ)

Jorge Elía (CTAZ)

Coordinación del Proyecto

Miguel Marco (Fundación CIRCE)

Equipo de trabajo

Beatriz Gimeno (Fundación CIRCE)

Felipe Del Busto (Fundación CIRCE)

Sofía Civeira (CTAZ)

Diego Chueca (Inteligencia Colectiva)

RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento contiene el resultado de la segunda fase de la formulación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura (PMUS) 2018-2024 de Utebo. El PMUS y las propuestas de actuación presentadas a continuación son producto del trabajo realizado durante la primera fase de diagnóstico, incluyendo el proceso de participación puesto en marcha y la revisión del estado de avance del PMUS 2011.

El refuerzo de la movilidad en Utebo pasa por adoptar un enfoque de visión integral del municipio, que aborde las cuestiones derivadas del diagnóstico en cuanto a vertebración, accesibilidad y potenciación del uso de espacios. Desde esta perspectiva, la movilidad debe ser entendida con distintos alcances, tomando en consideración tanto las necesidades globales del municipio, como las particularidades específicas de sus principales áreas urbanas. Las tres zonas principales que, debido a las características morfológicas del municipio, pueden analizarse de forma diferenciada son: 1) La zona sur que se define a partir de las vías ferroviarias y los polígonos al oeste del municipio (centro-ensanche), 2) La zona norte, más allá de las vías ferroviarias (Casco Viejo), y 3) El barrio de Malpica, funcionalmente aislado en el extremo oeste del municipio.

A continuación, se presentan de forma integrada las líneas estratégicas propuestas para el conjunto del municipio y cada una de las tres zonas referidas. Seguidamente, se analizan en detalle las distintas medidas propuestas una por una, atendiendo a su naturaleza.

I. Movilidad a nivel municipal

Una de las principales demandas ciudadanas y de las necesidades de mejora para avanzar hacia una movilidad segura y sostenible, se vincula al desarrollo de un modelo de transporte público más eficiente y accesible, que permita una gradual transición desde el vehículo privado, y potencie la actual oferta de medios de transporte público.



Figura 1. Ortofoto aérea Utebo

Las propuestas incluidas en el PMUS, por lo tanto, han buscado aumentar y racionalizar la oferta de transporte público, por un lado, y aportar soluciones que se adapten a las necesidades especiales de colectivos concretos.

El aumento de la oferta de transporte público comprende tres medidas principales: el establecimiento de una línea de autobús circular que comunica las distintas zonas del municipio, y que se conecta con Monzalbarba y Casetas (propuesta TP1), la creación de un servicio de taxi adaptado, con itinerarios semi-regulados que permita la movilidad urbana de personas mayores y con discapacidad (TP3), y la conexión de la urbanización Setabia con el municipio (TP4) a partir de la línea transversal 700 propuesta por el CTAZ en su directiva 1:TP.D3. En el diseño de los recorridos y paradas de estas nuevas líneas, se ha tenido en cuenta la conectividad con los medios ya existentes para potenciar la intermodalidad y la eficiencia en el transporte (TP2).

Durante los últimos años, el Ayuntamiento y el Consorcio de Transportes de Zaragoza, han avanzado mucho en la búsqueda de soluciones para integrar tarifas y compatibilidades entre los distintos medios de transporte público ofrecidos. No obstante, es todavía posible mejorar este aspecto, tanto en relación al establecimiento de tarifas combinadas y medios de pago compatibles (PT1), como en lo que se refiere a dar visibilidad y mayor uso a los sistemas de información de frecuencias, horarios y combinaciones (PT2).

La movilidad privada, a nivel general, debe avanzar progresivamente a un modelo más sostenible, seguro y saludable, en el que el vehículo privado pierda protagonismo en favor de la movilidad no motorizada. En este ámbito de acción, el PMUS propone una serie de medidas para potenciar la movilidad peatonal y ciclista, que se refieren específicamente en las zonas afectadas. De forma general, no obstante, se ha desarrollado un reajuste en la red de plazas de aparcamiento disponibles, con los objetivos de no reducir la capacidad de aparcamiento (Ap1) y, a la vez, potenciar las medidas de pacificación propuestas (Ap2).

La movilidad ciclista, ya desarrollada en el PMUS anterior, se ha reforzado con ampliaciones en zonas deficitarias, y se ha dotado de una red de 'aparcabicis' (Apb1), que favorezcan la preferencia por este sostenible medio de transporte intra-urbano. En una segunda fase, se propone habilitar espacios para aparcabicis de seguridad en áreas comerciales y de especial atracción, como mecanismo para dar confianza a los usuarios (Apb2). Por último, con el objetivo de vertebrar el municipio con conexiones blandas con su entorno, se proponen itinerarios de conexión en bicicleta que favorezcan el uso lúdico y deportivo de este medio de transporte (CBic1, CBic2, CBic3).

La movilidad urbana sostenible depende, en buena medida, de la involucración de la ciudadanía y de la participación activa de los ciudadanos. La vocación medioambiental y sostenible de los utebanos ha quedado demostrada a lo largo de los últimos años, posiblemente como consecuencia de su característica pirámide sociodemográfica. Con el objetivo de potenciar esta vocación, y de facilitar la transición paulatina a modelos de mayor bienestar ciudadano, se proponen distintas medidas, algunas de las cuales ya están (o han estado) en marcha, con resultados positivos (Ed1, Ed2, Ed3, Ed4, Ed5, Ed6).

II. Área central – Ensanche

El área situada entre las vías ferroviarias y la nacional N232a concentra la mayor parte de la actividad económica del municipio, el mayor número de residentes, y casi todos los servicios y equipamientos. Esta zona, que puede considerarse el ‘corazón’ del municipio, debe entenderse como el área de mayor atracción interna y externa, por lo que hay que buscar la consolidación la actividad comercial y económica, así como el uso ciudadano de los espacios públicos.

El espacio central de esta zona, llamada la ‘almendra central’, se vertebraba a partir de la Avenida Zaragoza y su extensa oferta comercial y lúdica. La mayor parte de



Figura 2. Área central- Ensanche

las calles adenañas, que no comparten el carácter comercial, se caracterizan por sus barreras a la accesibilidad y su uso puramente residencial. Con el objetivo de extender el potencial comercial y lúdico de la Av. Zaragoza, y de resolver las importantes deficiencias en accesibilidad, se propone la pacificación en plataforma única de algunas calles comprendidas entre la Av. Navarra y la Av. Zaragoza, y la regulación del tráfico interior para reducir al máximo el tránsito de vehículos por el área comercial (Pac1). En esta misma línea, con el objetivo de reforzar el éxito derivado de la peatonalización de un tramo de la Av. Zaragoza, se propone la extensión de dicha peatonalización hasta la pl. Teruel, generando una amplia área abierta a la actividad comercial, lúdica y de restauración (Pea1). En una fase posterior, esta extensión podría continuarse hasta la pl. Zaragoza, vertebrando los principales espacios de ocio de la zona (Pea2).

El área peatonal alrededor de la plaza de la Constitución se ha convertido en un espacio de reunión y constante uso ciudadano, especialmente por familias y escolares, así como en el núcleo institucional del municipio. Este espacio se une con la Av. Zaragoza a través de un pequeño tramo de calzada, y con el mayor centro escolar del municipio y las principales instalaciones deportivas municipales a través de la calle de Las Fuentes. La vertebración de la plaza Constitución con estas dos áreas a través de medidas básicas de pacificación del tráfico rodado hasta el parking del polideportivo (Pac4), hasta la Av. Zaragoza (Pac3), limitando la velocidad de circulación de vehículos, constituyen medidas esenciales para generar un espacio seguro e interconectado, que permita la clasificación de itinerarios peatonales dirigidos a familias, escolares y usuarios de las zonas deportivas, con suficientes garantías de seguridad. Con estas medidas, los principales centros atractores de la zona quedan conectados por recorridos seguros que reducen el riesgo de siniestros, mejoran sustancialmente la accesibilidad para colectivos vulnerables, y potencian el uso de los espacios urbanos.

Para garantizar que las medidas anteriores sean factibles y no generen dificultades en el tráfico rodado, se ha diseñado un modelo de circulación inspirado en el modelo de supermanzana desarrollado por BCNEcología en diversas ciudades españolas. La clave de este modelo consiste en desarrollar un itinerario perimetral de doble sentido a través de la zona pacificada en plataforma única, que permita el acceso y salida a la misma en vehículo desde el exterior, limitando al máximo el tráfico en su interior.

Esta medida se ha desarrollado generando un itinerario circular a través de la Av. Navarra, Av. Buenos Aires, Av. Puerto Rico y Pº de los Prados (SM1). Dentro de área comprendida entre estas calles, se han redefinido los sentidos de circulación para minimizar la necesidad de transitar por estas calles, garantizando a la vez la posibilidad de acceder a las mismas a residentes, comercios y colectivos especiales (SM3). La implantación de este modelo permite, por otro lado, dejar la C/ Ruiz Picasso con un único sentido de circulación (S-N), estableciendo una calle semi-pacificada, al objeto de dar seguridad y libertad de movimiento a los distintos centros escolares presentes (SM2). Finalmente, el PMUS propone una red de potenciales áreas de aparcamiento disuasorio alrededor de esta zona, para favorecer que los ciudadanos combinen la movilidad motorizada con la peatonal, y para garantizar que los residentes y visitantes de la zona dispongan de opciones de aparcamiento cercanas.

El área central de Utebo recoge los principales puntos de acceso con el entorno y, sin duda, los más intensos en tráfico.

La N232a constituye una arteria esencial para la comunicación del municipio con Zaragoza y las poblaciones cercanas, pero también un foco de congestión, incidentes y conflictos en movilidad. Las medidas propuestas en este ámbito tienen como objetivo aliviar la carga de vehículos de algunos puntos saturados, derivar el tráfico de forma racional, favorecer un entorno más compatible con otros medios de transporte, y generar alternativas de circulación que eviten el colapso en eventuales situaciones de sobrecarga.

La reciente zona comercial a la entrada del municipio desde Zaragoza, que da acceso a la Av. Puerto Rico, requiere de una rotonda que permita no solo la entrada sino también la salida sin necesidad de transitar por el centro del municipio (Inf1). Esta infraestructura, que ya ha sido propuesta, está pendiente de aprobación definitiva. En la misma línea, una rotonda en el cruce entre la C/ Holanda y la N232a permitiría una alternativa al tráfico proveniente de las áreas residenciales y polígonos de la zona oeste, así como una alternativa de tráfico para entrar al municipio desde Casetas y para salir del polígono por la C/ Dinamarca (Inf2). Esta medida se combina con la mejora del cruce entre la C/ Holanda y la C/ Miguel Servet, generando una rotonda que conecta con el nuevo vial que enlaza con el camino de las canteras (Inf3 y Inf4).

En una fase posterior del PMUS, se propone completar la mejora de la conexión con la N232a, habilitando una gran rotonda en lugar del actual puente de enlace entre la Av. Navarra, el Centro Comercial y la N232a, mejorando sustancialmente la circulación y reduciendo el riesgo de siniestros y congestión (Inf5).

Como medida complementaria, se propone crear una rotonda en la salida hacia Garrapinillos, que permita una entrada alternativa al Centro Comercial, evitar que los vehículos provenientes

o con destino a Garrapinillos tengan que llegar hasta la rotonda, y dar una salida segura a algunas naves industriales de la zona (Inf6).

Por último, se propone continuar la iniciativa prevista en el Plan de Ordenación Urbana con relación a la extensión de la C/ Miguel Servet hasta la rotonda que da acceso a la Av. Buenos Aires, puesto que supondría una excelente alternativa de circulación y permitiría el tránsito rápido y eficiente desde el oeste hacia el este (Inf7).

En cuanto a la red ciclista, las propuestas para esta zona incluyen un carril bici de doble sentido que conecte la Av. Zaragoza con el carril bici de la C/ de las Fuentes (Cic2), y otro que transite por la Av. Buenos Aires (Cic6), C/ Ruiz Picasso (Cic7) y Pº de los prados (Cic8), de forma que los ciudadanos puedan transportarse en bici a las principales áreas atractoras del municipio.

III. Área Casco Viejo

La propuesta de movilidad para la zona norte del municipio, está alineada con las propuestas anteriores puesto que tienen como objetivo favorecer la vertebración y la comunicación de esta zona, actualmente limitadas por las vías ferroviarias. Por otro lado, esta zona incluye el Casco Viejo del municipio, que comporta unas circunstancias y necesidades muy concretas que deben ser incorporadas a la estrategia de movilidad. Concretamente, las distintas medidas

propuestas buscan favorecer la revitalización del Casco Viejo, favoreciendo el uso de sus espacios centrales como áreas lúdicas y comerciales, potenciando la comunicación no motorizada con el área sur del municipio.

La revitalización de las áreas centrales del Casco Viejo, implica dos actuaciones referidas al tráfico, con el objetivo de favorecer el uso de las calles exteriores del paseo. Para acceder a la



Figura 3. Casco viejo

zona este del Casco Viejo, se propone habilitar el uso en doble sentido de las C/ Clara Campoamor y C/ Albacete (CV1), tras finalizar las obras de acondicionamiento de la C/ Albacete (Inf9). Por el lado oeste, se propone el uso de la Ronda de Toledo desarrollando el acceso desde la misma al Casco Viejo por la calle Huerta Alta (Inf10), disponiendo un itinerario de sentido único en el tramo C/ Calvo Sotelo, Aragón y Arboleda, para facilitar entrada y salida de zona norte del Casco (CV2).

Las propuestas anteriores pueden combinarse con medidas mínimas de pacificación del tráfico rodado en el Paseo del Berbegal, limitando la velocidad máxima para los vehículos. En una fase posterior, si las medidas de difusión del tráfico han tenido el éxito previsto y el tráfico por el paseo del Berbegal se reduce significativamente, podrían contemplarse medidas para un mayor grado de pacificación de este último. La recuperación de este espacio central, desincentivando el uso motorizado del mismo, permitirá la afluencia de peatones, familias y niños, así como la movilidad segura de personas mayores.

La Ronda Toledo, que circunvala parte del Casco Viejo se presenta, por tanto, como la medida esencial para dirigir el tráfico por la zona de forma rápida y eficiente. La conexión de dicha vía con el camino de la Estación y el consiguiente cierre de la misma, es una prioridad (Inf8). Una vez finalizada, en segunda fase, podría valorarse la viabilidad de la adaptación del último tramo de la C/ Clara Campoamor, actualmente de sentido único, para que pase a tener doble sentido y facilite la circulación alrededor del Casco Viejo.

Los cambios propuestos tienen muy poca afectación a la actual disposición de plazas de aparcamiento en la zona, aunque es interesante valorar la posibilidad de crear bolsas de aparcamiento alrededor de todo el Casco Viejo, que permita el estacionamiento cercano a residentes y visitantes, y reduzca la necesidad de usar el paseo del Berbegal (Ap3).

La comunicación no motorizada del Casco Viejo con el centro del municipio se reduce al túnel que da acceso a la Plaza de la Constitución. Esta circunstancia es especialmente limitante para los usuarios de bici, y para los peatones que se desplazan desde el oeste del Casco Viejo hacia el oeste del centro (zonas deportivas o instituto, por ejemplo). La encuesta ciudadana no deja dudas sobre esta problemática y la consiguiente necesidad de abrir el uso para bicicletas de la pasarela que comunica las dos zonas deportivas municipales. Se propone, por tanto, la adaptación de esta pasarela, de forma que se potencie una alternativa de comunicación en bici (Pas1 y Pas2), y se alivie la problemática de uso compartido del túnel (Tun1).

Por último, la estación de tren dispone de un andén en la parte norte del municipio, comunicado con el Casco Viejo y con carril bici que, sin embargo, no puede utilizarse como punto de entrada y salida de la estación. Esta circunstancia reduce la conveniencia del uso del cercanías entre los residentes del Casco Viejo, a la vez que supone un problema serio de accesibilidad para el colectivo de discapacitados que, al regresar desde Zaragoza, se ven obligados a pasar por un túnel bajo las vías con escaleras, a coger un ascensor con frecuentes averías, o a bajar en la siguiente parada (Casetas).

Se propone que el andén norte se abra a los viajeros como punto de entrada y salida a través de una marquesina y un torno de control (And1), habilitando su uso por personas mayores y discapacitados mediante el rebajado de la rampa de acceso (And2). Estas medidas solucionan un problema acuciante, a la vez que suponen un estímulo al uso del cercanías y, por tanto, a la movilidad sostenible.

IV. Área Malpica

El barrio de Malpica es relativamente pequeño con relación al resto de municipio. No obstante, su relativo aislamiento físico y funcional implica una serie de necesidades concretas en cuanto a seguridad vial, vertebración y accesibilidad.

En primer lugar, la presencia de instalaciones deportivas y escolares en la C/ Astún aconseja un cambio en el sentido de la circulación, que permita un único sentido, aumentando



Figura 4. Barrio de Malpica

considerablemente la

seguridad. Este cambio se extiende a la C/ Rosalía de Castro, estableciéndose una arteria principal de sentido oeste-este (MT1), que se complementa con una arteria paralela en sentido opuesto en el tramo de las calles Candanchú, Cerler, Collarada y Severo Ochoa (MT2).

Estas actuaciones se complementan con nuevos badenes elevados en pasos de peatones de varios tramos de la C/ Dinamarca, que facilitan el tránsito para colectivos vulnerables, y reducen el riesgo de accidentes al obligar a limitar la velocidad de los vehículos (Mal1).

La inexistente red ciclista en Malpica supone una barrera tanto para la vertebración con el resto del municipio, como para el uso de este medio dentro del barrio. Se propone, en consecuencia, la creación de un carril bici de doble sentido a través de la C/ Astún y C/ Rosalía de Castro (Cic3), que conecte con otro nuevo carril perpendicular en la C/ Alberti (Cic4). Desde este último tramo, se conecta directamente con la C/ Francia y el carril bici que va al centro de Utebo a través de la Calle de las Fuentes, por lo que se propone que se habilite un carril bici por la C/ Francia hasta el carril bici de la Calle de las Fuentes (Cic2), y un paso de peatones y ciclistas con semáforo en el cruce de la C/ Francia con la N232a (Mal2).

La vertebración con poblaciones del entorno (Garrapinillos y Casetas) resulta compleja y queda sujeta a las actuaciones previstas en el Plan General de Ordenación Urbana. No obstante, el camino de Garrapinillos puede conectar directamente con el itinerario ciclista propuesto si se permite el paso de las bicis en contra-dirección por un pequeño tramo de la C/ Formigal. Para dotar a esta actuación de mayor seguridad, se propone el marcado/pintado en la calzada de un carril habilitado para bicis durante este tramo en contra-dirección (Cic5).

V. Seguimiento, priorización y valoración económica

Con la definición de las medidas de actuación del PMUS 2018-2024, se presenta una priorización para su implementación en el corto (1 – 2 años), medio (3 – 4 años) y largo (5 – 6 años) plazo de aquellas definidas como Fase 1, además de un segundo grupo de medidas proyectadas en Fase 2. Esta priorización tiene en cuenta si existen actuaciones dependientes, como es el caso de la construcción del carril bici en las calles Astún y Rosalía de Castro (Cic3) que depende del cambio de sentido de estas mismas calles (MT1), pero que puede ser implementada al mismo tiempo o posteriormente. De manera complementaria a esta programación temporal, se proponen una serie de indicadores que permitan comprobar el éxito de las actuaciones. Los indicadores se dividen en tres bloques: generales, de movilidad y de participación ciudadana.

Finalmente, se presenta una valoración económica preliminar dividida en 2 presupuestos. El primero presenta rangos de coste para cada una de las actuaciones incluidas en el PMUS, mientras que el segundo agrupa las medidas según su localización. Es decir, presenta la valoración económica de una intervención integral que permita obtener ahorros al comparar con el valor de cada actuación por separado. Retomando el ejemplo anterior, las acciones Cic3 y MT1 pueden ser realizadas al mismo tiempo junto con las demás actuaciones proyectadas en Malpica para obtener una reducción en el coste final de las obras.