

GRUPO TÉCNICO: MOVILIDAD-SEGURIDAD-URBANISMO-INFRAEST.
ASUNTO: FASE FINAL – OBRA REMODELACIÓN C/ CAPITULARES

Febrero-2017

Objetivo:

Analizar desde la experiencia de la gestión de la movilidad, las diferentes cuestiones que se están planteando ante la definición de la Fase Final tras la obra de remodelación de Calle Capitulares

1. ANTECEDENTES

1.1. Cumplimiento del PACH (Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico)

Por su singularidad, riqueza patrimonial, superficie, limitaciones físicas y por tratarse de un Casco Histórico habitado por vecinos de la ciudad con necesidades como cualquier otro barrio de Córdoba, esta zona ha precisado de una regulación especial con el principal objetivo de ordenarla y revalorizarla. El Plan Especial de Protección del Casco Histórico (PEPCH) aprobado el 8 de mayo de 2003, constituye la base de esa regulación.

Alcanzar un equilibrio en la movilidad en el interior del Casco Histórico ha sido uno de los objetivos principales consignados para alcanzar el grado de optimización y revalorización de esta zona, al considerar que el tránsito libre de vehículos a motor constituía un elemento a corregir por los efectos negativos asociados, principalmente de seguridad vial y de contaminación, teniendo como principal objetivo hacer del Casco Histórico un entorno más amigable y habitable. En desarrollo de la encomienda prevista en el articulado del PEPCH, en el año 2007, se aprobó el Plan de Accesibilidad al Conjunto Histórico (PACH). Las directrices de ordenación de las condiciones de tráfico rodado que sirvieron de base para la formulación del PACH están definidas en el artículo 10 del PEPCH, y responden al modelo de “mínimo tráfico y máxima accesibilidad”:

- a) Canalizar el tráfico rodado general en los espacios primarios identificados en el plano de calificación y gestión (AUG), eliminando recorridos transversales del Casco.
- b) Facilitar el acceso restringido de residentes y radicantes, fundamentalmente por espacios medios del plano de calificación y gestión (AUG).
- c) Peatonalizar los espacios libres calificados como preferente o exclusivamente peatonales en el plano de calificación y gestión (AUG).

- d) Limitar la utilización del espacio público como aparcamiento, resolviendo esta necesidad en el interior de las parcelas, ya sea en equipamientos públicos, aparcamientos colectivos o particulares.
- e) Mejorar las condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida o dificultades sensoriales.
- f) Potenciar el transporte público y facilitar la utilización de la bicicleta como modo de transporte urbano.

Según acuerdo plenario (acuerdo 03.04.07/ BOP 04.06.07) “El Plan de Accesibilidad al Conjunto Histórico de Córdoba debe considerarse como Plan Director de Accesibilidad al Conjunto Histórico de Córdoba, debiendo constituirse como un documento de referencia obligatoria en todas la actuaciones que afecten a la movilidad del Conjunto Histórico”. Además se debe “Constituir una Comisión de Seguimiento que estará integrada por los distintos colectivos implicados: Asociaciones de Vecinos, Comerciantes, Carril Bici y Colectivos del Transporte (Taxis, Aucorsa) y que servirá de referencia para la toma de decisiones respecto al tráfico y el transporte público en la ciudad”. Y por último el acuerdo plenario obligara a “realizar revisiones periódicas del documento para adaptarlo a las nuevas circunstancias urbanísticas”

Por ello el PACH no es un documento rígido donde las propuestas concretas que se hicieron desde la consultora, en el momento de redacción del documento, en base al contexto de aquel momento, en cuanto a flujos circulatorios, zonas peatonales, itinerarios peatonales, transporte público, itinerarios para ciclistas, aparcamientos, etc., tengan que cumplir al detalle. Sino que se trata de un documento director que debe ser base para el desarrollo de las actuaciones del CH dirigiéndose ese desarrollo desde la Comisión que el Pleno ordena constituir.

Por tanto todas las actuaciones que desde las distintas delegaciones se han llevado a efecto en el CH desde el 2003 han cumplido estrictamente, lo indicado por el PACHC en cuanto a Objetivos, Criterios Básicos de Intervención y Líneas Estratégicas. Incluida las actuación que se proponen para el entorno de Capitulares

Lo que no se ha cumplido es que desde el 15 de abril de 2009, no se reúne la Comisión de Seguimiento establecida por el Pleno, y que por tanto la toma de decisiones en el desarrollo del PACH, desde esa fecha, no ha ido al órgano competente en la decisión.

Por ello se hace necesario convocar dicha Comisión, a la mayor brevedad posible, para llevar a esta, todo lo que se ha desarrollado hasta la fecha en cuanto al PACH, justificándose el cumplimiento de las directrices del Plan en cada una de las actuaciones llevadas a efecto. Además en el seno de esta Comisión se debería aprobar un cronograma de actuaciones para completar el desarrollo del Plan en toda la extensión del CH, que sirva de guía a todos los servicios municipales implicados.

1.2. Justificación de descarte del planteamiento inicial que se hizo antes del comienzo de las obras en verano de 2016.

En el comienzo de las obras de remodelación, desde la Delegación de Movilidad, se contempló la posibilidad de que Capitulares tuviera doble sentido de circulación en un carril reversible que estuviera controlado por semáforos en ambos extremos de la vía.

Ello se contempló con un doble objetivo:

- Acortar el recorrido de las líneas de AUCORSA que van de Alfaro a Diario Córdoba y por tanto aumentar su velocidad comercial.
- Permitir la salida vecinal al norte.

Tras el análisis técnico más detallado de esta propuesta y su modelización, se comprobó que esta opción no era válida y que en todo caso solo se podía contemplar un sentido de circulación en Capitulares. Las causas técnicas de esta decisión fueron:

- Los tiempos de despeje semafóricos en ambos laterales (tiempo necesario para que la vía quede libre antes de dar el sentido contrario), debido a la longitud de la vía son muy alto. Esto provocaría colas en ambos laterales insostenibles.
- Cualquier incidente en la vía o entorno (simplemente que exista una cola en Alfonso XIII con Carbonell y Morand), provocaría un colapso total de la circulación.
- El dar tráfico en doble sentido hace aun más insegura la vía para el peatón confinando a este al paso estricto por los pasos de peatones que se establezcan, perdiéndose incluso la filosofía de semipeatonal de la vía, ya que se hace obligatorio el peatón pierda su prioridad, ya que la vía habría que despejarla antes de poder dar el sentido contrario.

2. ANÁLISIS DE ZONA SOBRE ESCENARIO DE PEATONALIZACIÓN DE C/ CAPITULARES

2.1. Configuración Final del Espacio

El diseño final de la calle en **plataforma única** define una sección viaria donde los recorridos peatonales no cuentan con el tradicional encauzamiento de un acerado diferenciado y pasos transversales señalizados, todo ello en convivencia con dos nudos circulatorios de gran importancia para la zona como son Alfaro – San Pablo – Alfonso XIII y Claudio Marcelo – Diario Córdoba. Durante la Fase II de la obra se ha tenido la oportunidad de observar el comportamiento de estos nudos, realizando las correspondientes **correcciones para mejorar la seguridad vial** en el espacio de convivencia generado en ambos.

2.2. Ventajas y Limitaciones de la Peatonalización:

Las **ventajas** objetivas de una PEATONALIZACIÓN de Calle Capitulares serían:

- Sostenibilidad del espacio público
- Accesibilidad y seguridad vial completa para la movilidad peatonal.
- Puesta en valor de la zona monumental proyectada Templo Romano-Orive
- Posibilidades de otros usos del espacio asociados al punto anterior o relacionados con la actividad municipal.

Esta lleva aparejadas una serie de **limitaciones** que afectan, principalmente, a la distribución circulatoria de la zona en su salida Norte hacia Pza. Colón. La solución durante la Fase II ha sido resuelta a través de Calle María Cristina, la cual ha perdido su carácter peatonal de los últimos años (para el que fue remodelada) y con una conexión con Calle Carbonell y Morand que no es directa. La regulación de este cruce ha presentado situaciones no deseables, tanto para los vehículos como para los peatones que transitan en Calle Alfonso XIII.

2.3. Factores de Corrección

Ante la concentración circulatoria en esta zona, se contemplan las siguientes premisas:

- 1) En línea al trabajo que desde el año 2012 se lleva desarrollando desde el Departamento de Movilidad en la sectorización del Casco Histórico con las Áreas de Circulación Restringida (A.CI.RE) y la nueva configuración resultante tras la puesta en funcionamiento de la restricción de acceso en Puerta del Rincón, se ha visto conveniente, desde la experiencia adquirida y la demanda recibida por los residentes de estas zonas, la **redefinición de esa sectorización completando en su totalidad el Casco Histórico y optimizando el número de entradas/salidas para dar más versatilidad a las personas cuyo destino en coche a la zona está claramente justificado** (según regulación ACIRE).
- 2) Establecer **líneas de actuación que hagan efectiva la restricción de tráfico** asociada a las ACIRE en ámbitos aún no resueltos: colegios, carga y descarga.

Todo ello, **con la finalidad de optimizar la redistribución del tráfico rodado y hacerlo compatible, desde la seguridad vial y la sostenibilidad**, tanto en el posible escenario de peatonalización de Calle Capitulares como de cualquier actuación similar que en el futuro se contemple en el Casco Histórico, bajo las directrices del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico.

Tomando como referencia lo indicado en el punto 1º, se considera una buena oportunidad llevar a efecto una reordenación de tráfico en ACIRE 3, habilitando Calle Duque de Hornachuelos como nueva entrada a la zona (cambio de sentido del eje Compañía-JuanValera-Angel Saavedra-Barroso-Pineda) y sustituyendo la actual entrada por Calle Valladares como salida de la zona. Con esta actuación se conseguiría:

- Ofrecer a los vecinos de esta zona 3 entradas alternativas (Caño-San Miguel; Alfaros; San Pablo) en sustitución de la actual que es únicamente por Valladares.
- Ofrecer una salida Norte (hacia Paseo de la Victoria) a una zona de amplio viario a través de Valladares-Tesoro-Trinidad, manteniendo la salida sur (hacia Cruz del Rastro) por C/Sevilla-Tendillas-Claudio Marcelo

De esta forma se reduciría la carga de tráfico en la manzana de Claudio Marcelo procedente de esta zona y que en la actualidad utiliza la salida hacia Pza. Colón por Calle María Cristina.

Si se asumiera la modificación propuesta para ACIRE 3, los flujos circulatorios resultantes que, antes de la obra, contaban con la salida hacia Pza. Colón por Claudio Marcelo-Alfonso XIII-

Carbonell y Morand y que **ahora demandarían esa salida, serían solamente los procedentes de la propia Calle Claudio Marcelo y los procedentes de Pedro López, Compás de San Francisco-Huerto San Pedro el Real-Fernando Colón-Tundidores.**

2.4. Riesgos e Inconvenientes de la No Peatonalización de Capitulares y María Cristina.

Ante el planteamiento de que la configuración del escenario a definir debe dar respuesta a ambos flujos en similares circunstancias a antes de la obra, es preciso describir los siguientes riesgos:

- 1) Abrir al tráfico Calle Capitulares sentido hacia Alfonso XIII conllevaría no sólo el tráfico rodado de residentes del sector Pedro López-Compás de San Francisco sino el comercial de la propia Claudio Marcelo. **Carecemos de un sistema de gestión que permita filtrar a ese nivel**, al no estar inventariados los vehículos comerciales de la ciudad, a lo que hay que añadir una **necesaria regulación semafórica complementaria en el nudo San Pablo-Alfaros** que repercutiría en los tiempos de verde en ambos ejes y las consecuencias de colas asociadas a los semáforos en rojo.

Además esta apertura al tráfico conlleva un **grave peligro de seguridad vial en la convivencia peatón – coche**, debido a la configuración del espacio y al no respeto por parte de los conductores de la Prioridad Peatonal en este.

Por otra parte, en la Fase II de la obra de Calle Capitulares se ha detectado el **acceso irregular de vehículos procedentes de Realejo-Gutiérrez de los Ríos hacia Calle Pedro López** (restringido con señal de tráfico), con el aporte de tráfico que eso conlleva al nudo de Diario de Córdoba y que repercutiría negativamente en la restricción de tráfico que se quiere llevar a efecto en Capitulares.

- 2) Mantener el tráfico rodado en Calle María Cristina, haciendo definitiva la medida provisional establecida para la Fase II, supondría la “despeatonalización” de una calle como consecuencia de la peatonalización de otra. Las debilidades observadas en el tiempo de adopción de esta medida (vía no preparada para cierto tráfico rodado y la dificultad del cruce con Alfonso XIII) se mantendrían para la tipología de vehículos comerciales que hacen uso de Calle Claudio Marcelo.

Ante estos dos riesgos, **retomando la idea de redefinir la sectorización del Casco Histórico, optimizar el número de entradas/salidas** y distribuyendo los flujos circulatorios de forma equilibrada y sostenible, se ha considerado que **para el caso del sector Pedro López-Compás de San Francisco cuentan con un recorrido alternativo por Diario Córdoba-Maese Luis-Corredera-San Pedro-La Palma-Realejo-San Pablo (disponen de autorización ACIRE de acceso por ese punto)-Alfonso XIII, el cual, tiene asociado parámetros de tiempo y distancia similares a recorridos habilitados a residentes en otros sectores del Casco Histórico.** Recorrido alternativo hacia el Norte que no podemos ofrecer, en cambio, en otras zonas (ACIRE 1, 2) que están abocadas al sur.

Se plantea un nuevo **Factor de Corrección** como complemento a esta medida, que **consistiría en cerrar el acceso a Calle Pedro López desde Calle Gutiérrez de los Ríos con la finalidad de hacer efectiva la restricción de paso por la primera, en un punto de estrechamiento tal donde se desaconseja el giro y circulación de vehículos.** Dando como resultado que Calle Pedro López quedaría en fondo de saco con entrada/salida desde C/Rodríguez Marín, ofertando 3 entradas alternativas (Caño-San Miguel; Alfaros; San Pablo) frente a la única actual y manteniendo los dos recorridos de salida actuales. Quedaría pendiente, en una siguiente Fase, analizar la sectorización de la zona Realejo-Gutiérrez de los Ríos-San Pedro bajo los mismos argumentos establecidos para el resto de ACIREs ya consolidadas.

En cuanto al tráfico, eminentemente comercial y de servicios de Calle Claudio Marcelo debería ser canalizado por el eje que es compatible con su tipología, es decir, salida sur por Diario Córdoba-San Fernando, no entendiendo que deba equipararse la versatilidad de las alternativas de entrada/salida comentadas para este caso.

3. CONCLUSIONES

- Propuesta de peatonalización tanto de Capitulares como María Cristina.
- Redistribución de los flujos circulatorios siguiendo criterios que pueden extrapolarse a futuras actuaciones de similar naturaleza, tanto en la zona ACIRE 3, como en Pedro López.
- Avanzar en los criterios de restricción circulatoria y que corrijan las cargas de tráfico aún no resueltas: colegios y carga y descarga.