



Borrador de la proposta de reordenación de la circulación y los espacios públicos en los barrios de El Carme, El Pilar y Mercat

22-Junio-2017

1 – OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE LA ACTUACIÓN

1.1 - LOS OBJETIVOS

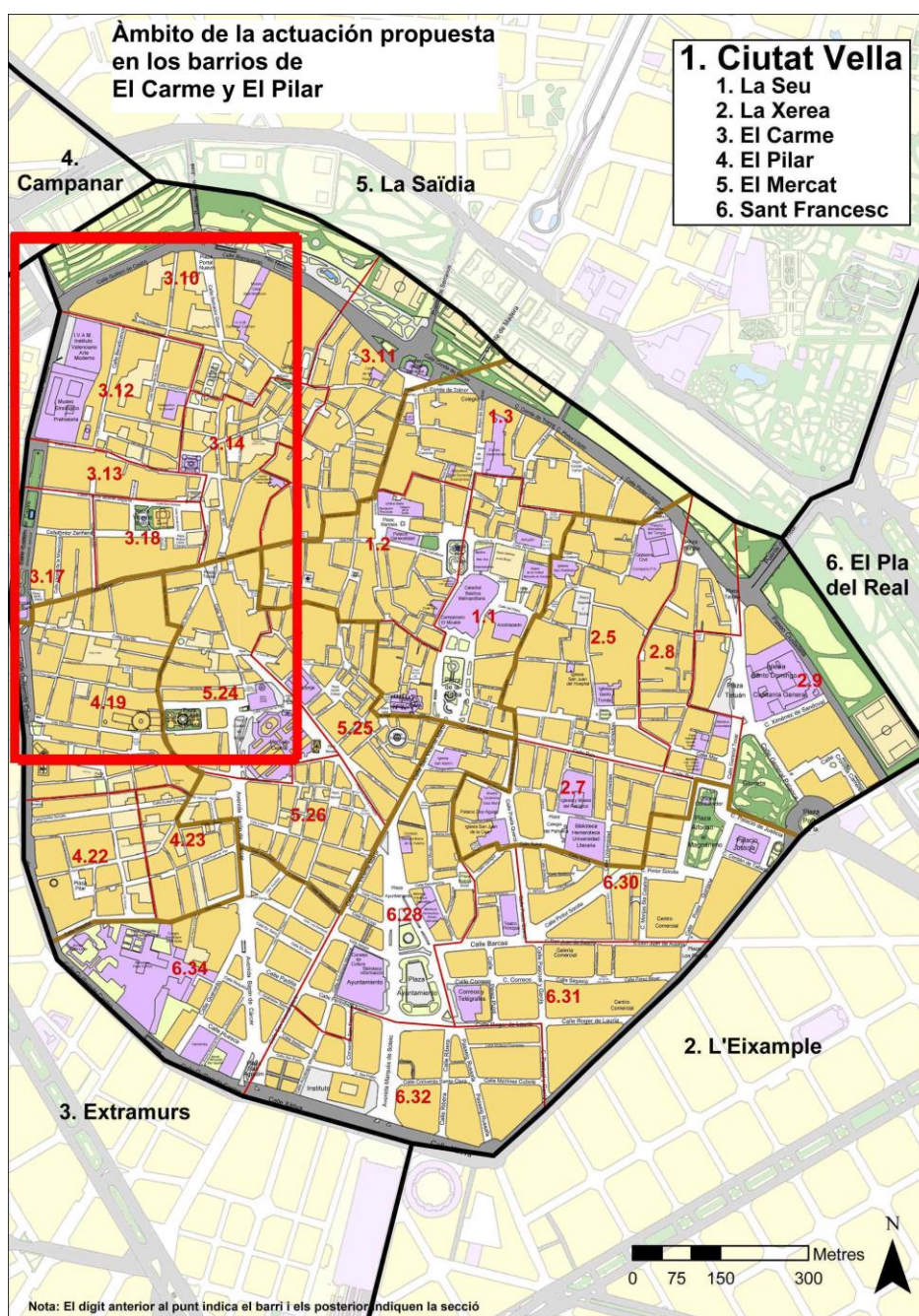
Se trata de reorganizar el tráfico rodado y la movilidad peatonal en el barrio de El Carme, afectando parcialmente también a los barrios de El Pilar y de El Mercat. Estas actuaciones continúan y complementan las realizadas durante el año 2016 en el entorno de las plazas de El Mercat y Brujas, y en las calles de Els Serrans y Cavallers.

La finalidad principal de la propuesta es mejorar la accesibilidad general de los residentes, y de los ciudadanos en general, reduciendo el tráfico de paso, protegiendo los desplazamientos peatonales y en bicicleta, y orientando el acceso rodado de los residentes a sus domicilios y aparcamientos, por los itinerarios de menor impacto.

La necesidad de reducir el impacto del tráfico en Ciutat Vella es un tema muy consensuado en nuestra ciudad, ya que dicho tráfico es excesivo y genera graves impactos en la calidad de vida urbana. Es urgente reducir la contaminación del aire y la contaminación acústica (ambas atribuibles principalmente a los vehículos a motor), así como reducir la interferencia con la movilidad peatonal, y el riesgo de accidentes, y todo ello exige la disminución del tráfico motorizado. La situación existente hay que calificarla como insostenible.



Estas actuaciones son coherentes con las conclusiones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), aprobado en el año 2013, que proponía avanzar en la reducción del tráfico en Ciutat Vella, en la reordenación de los accesos, y en la creación de nuevos ejes de preferencia peatonal. Las primeras actuaciones en dicho sentido del nuevo Ayuntamiento han confirmado la conveniencia de las mismas, a pesar de las molestias iniciales que suponen siempre los cambios de hábitos por parte de los conductores, y la necesidad de adaptación a nuevos itinerarios.





1.2 – LOS PROBLEMAS ACTUALES

Como en el resto de Ciutat Vella, hay un exceso de aparcamiento en el interior del barrio, tanto en aparcamientos públicos como en garajes de finca o en vados privados, lo que genera una servidumbre de paso del tráfico por casi todas las calles, incluso las peatonales.





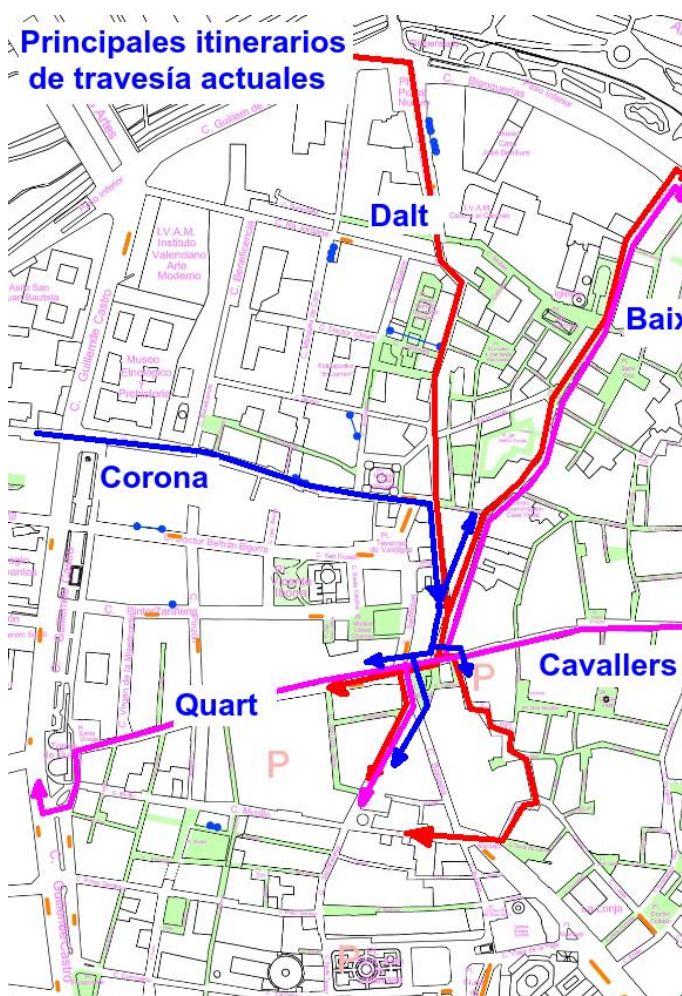
Parte de la zona es considerada como “de ocio”, con proliferación de bares, restaurantes, y terrazas, lo que llevó a la declaración del barrio como **Zona Acústicamente Saturada**, y al cierre de la zona al tráfico por la noche, los fines de semana (aunque los vecinos afirman que dicha protección se está relajando). Sin embargo, al ser casi todas las calles de acceso libre, existe un tráfico de acceso de visitantes, tanto de travesía como para la búsqueda de aparcamiento.

Algunas calles, como la dels **Cavallers**, registran unos desplazamientos peatonales muy importantes, que incluso son más numerosos por la noche. Sin embargo, al no ser una calle declarada como peatonal, y ser la salida natural de una serie de vados, persiste un tráfico de paso poco compatible con los peatones, a determinadas horas.

El interés del **itinerario Cavallers-Quart** para el tráfico se ha reducido mucho, desde el cierre de Cavallers desde la Plaza de Manises, pero todavía hay demasiado tráfico, proveniente de los diferentes itinerarios existentes, para la capacidad ambiental y la monumentalidad del entorno de las Torres de Quart. La **Plaza del Tossal** es un centro neurálgico de tráfico, procedente de varias calles, además de estar saturada de terrazas de restaurantes y bares, todo lo cual le resta gran parte de su potencial como espacio público,

Existe **aparcamiento en superficie**, que en su mayor parte está reservado a residentes como Zona Naranja, y alguno también de rotación como Zona Azul. El aparcamiento libre en calzada es escaso, incluso inexistente en muchas calles, pero hay costumbre de intentar encontrar un hueco libre, o espacio en solares, aunque ello suponga un tiempo largo de búsqueda.

El **itinerario Portal Nou-Carrer de Dalt** es utilizado para acceder a todo el barrio, incluso estableciendo un itinerario largo por la Plaza del Tossal- Moro Zeit- Santa Teresa-Peu de la Creu-Avenida del Oeste, circulación paralela a la Ronda Interior, que pretende evitar el giro por Colón.





Faltan espacios públicos abiertos en el interior del barrio, tanto plazas con capacidad estancial, como zonas de juegos infantiles, instalaciones deportivas elementales, o zonas verdes, carencia que ha sido denunciada tanto por las asociaciones del barrio, como por colectivos de madres y padres con hijos pequeños. Este déficit es una limitación clara a la posibilidad de recuperar la población del barrio con parejas jóvenes. Los trabajos del **Plan Especial de Protección** (PEP) de Ciutat Vella inciden también en la necesidad de protección del entorno de los principales monumentos, y de minimizar la presencia de vehículos en dichos entornos.

1.3 – LA FILOSOFÍA DE LA ACTUACIÓN

En ocasiones, diversas entidades han propuesto para Ciutat Vella una restricción general de acceso para los no residentes, tal como se aplica durante las semanas de Fallas. Pero el tamaño de Ciutat Vella, la diversidad de actividades que tienen lugar en dicho espacio (oficinas, ocio, comercio, turismo, Administraciones...), y la existencia de muchas plazas de aparcamiento, tanto para residentes como en centros comerciales, crean problemáticas diferenciadas para los distintos barrios que la componen, que hacen imposible recurrir a soluciones sencillas y generales.

La indisciplina existente en el tráfico, y en la movilidad en general, a causa de la inadecuada ordenación anterior, y a la falta de medios municipales, ha creado una sensación de impunidad en los conductores, que hace que no se respeten suficientemente las limitaciones impuestas por la señalización vertical, a menos que actúe sistemáticamente la Policía Local.

Por todo ello, para actuar en El Carmen se requiere el recurso a **una variedad de medidas** y soluciones que se refuercen y se complementen entre sí, para evitar la impunidad del tráfico de travesía que se seguiría produciendo con la simple instalación de una señalización vertical explicativa de las limitaciones de acceso. Un claro ejemplo de este problema es la situación actual del tráfico de paso por la Plaza del Mercado, donde los cambios ya implementados han reducido mucho del tráfico anterior, que sigue siendo excesivo, al no respetar muchos conductores la limitación de paso situada en la calle María Cristina, a pesar de estar bien señalizada.

El reto de la movilidad del futuro es **mantener al máximo la accesibilidad de residentes**, servicios, y mercancías, reduciendo el tráfico motorizado a lo estrictamente necesario, minimizando sus impactos ambientales. El acceso de trabajadores, visitantes para gestiones, turistas, etc, entraría dentro de la categoría de tráfico no imprescindible, poco conveniente para los barrios de Ciutat Vella, y la política municipal va encaminada a incentivar el pase de estos usuarios al transporte público, y a los modos de transporte no contaminantes. Los automovilistas que necesiten acceder al área central de la ciudad deberán hacer uso de los aparcamientos públicos existentes, accediendo desde la



Ronda Interior, evitando las travesías por el centro, y el tráfico de agitación en búsqueda de aparcamiento gratuito.

1.4 – LOS INSTRUMENTOS PREVISTOS

Por todo lo anterior, desde el Servicio de Movilidad Sostenible se proponen un conjunto de medidas que den un mensaje claro a los usuarios sobre el uso autorizado del viario de cada zona, que mantengan la accesibilidad a los domicilios, así como de los servicios, pero que sean disuasorias para el tráfico de travesía no imprescindible, y permitan una reducción radical del mismo.

1. La **interrupción de itinerarios largos**, evitando las travesías por Ciutat Vella, que deberían desplazarse a la Ronda Interior. El establecimiento de barreras físicas, o la colocación de señales de dirección prohibida y sentidos obligatorio, rompiendo la continuidad, son los sistemas más eficaces para disuadir la entrada indiscriminada de vehículos, como se ha comprobado en la zona de Serranos y Cavallers.

2. El acceso de los residentes, hasta sus garajes o domicilios, se hará mediante una serie de **bucles de acceso**, que estarían desconectados entre sí, para evitar los itinerarios oportunistas. Los residentes tendrán libre acceso desde el exterior, pero tampoco podrán atravesar Ciutat Vella a través de otros barrios.

3. Se establecerán una serie de **“puertas” de acceso** diferenciadas, para dar entrada a cada uno de los bucles, de manera que los residentes y los vehículos de servicios identifiquen su punto de entrada a Ciutat Vella, excluyendo la circulación por el resto de la misma.

4. Se reordenará el **aparcamiento en la calzada**, para dar preferencia a la carga y descarga, en horario autorizado (con la posibilidad de alternarlo con otros usos), a las plazas para personas con movilidad disminuida, y al aparcamiento de los residentes, revisando la distribución de los aparcamientos libres, de la zona azul y la zona naranja. Se facilitará la máxima ocupación por los residentes de los aparcamientos públicos existentes (plazas en alquiler).

5. Se instalarán **cámaras de reconocimiento de imagen** en algunos puntos especialmente sensibles, con la creación en su caso de bases de datos de **vehículos autorizados** (de residentes), diferenciada por zonas, para reforzar el control de los acceso autorizados.

6. Se crearán **itinerarios de preferencia peatonal**, introduciendo arbolado de sombra, creando o completando una serie de pequeños parques y zonas verdes, que formen una infraestructura verde por el interior de Ciutat Vella, para el paseo o la estancia, y para acceder a los servicios y equipamientos. Habrá que proteger estos itinerarios, para prevenir la ocupación excesiva por las terrazas de hostelería.

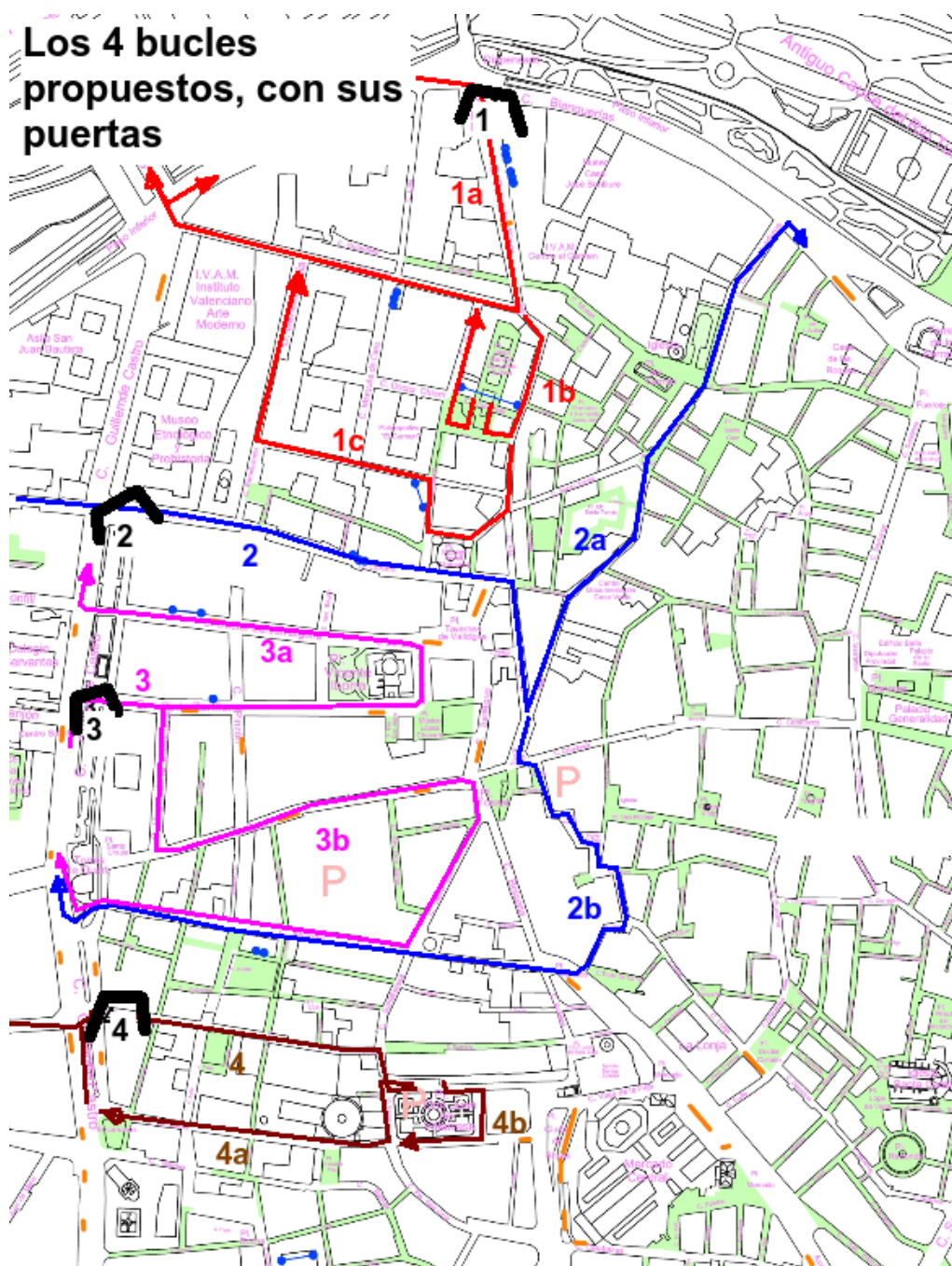


7. La vigilancia y presencia de la **Policía Local**, en todo caso, es imprescindible para reforzar la disciplina viaria, sobre todo en la fase inicial de las actuaciones.

2 – LOS BUCLES Y LAS PUERTAS

Las **propuestas de “puertas”** para marcar cada uno de los itinerarios de entrada, para la zona de El Carme, serían:

- 1 – Portal Nou
- 2 – Corona
- 3 – Pintor Zariñena
- 4 – Pintor Domingo



Los 4 bucles propuestos, con sus puertas

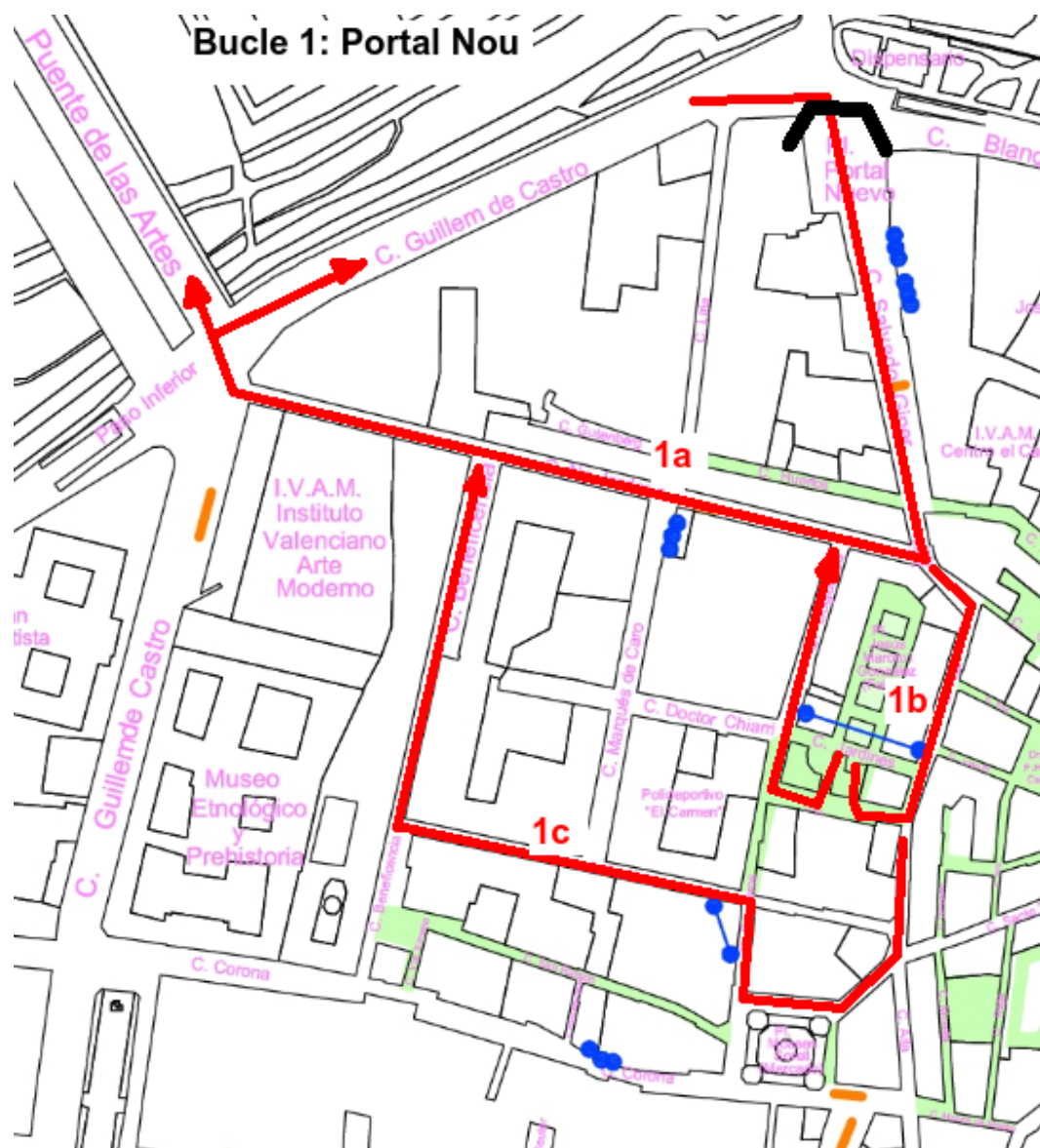
2.1
-
B
U
C
L
E
1:
D
E
S
D
E
P
O
R
T
A
L
N
O
U

Se
ord
ena
el
acc
eso
a
los
apa



camientos y domicilios mediante tres bucles sucesivos, desde la “puerta” de Portal Nou, conectados entre sí y con la salida a través de la Calle de Na Jordana, lo que permitiría la continuidad del tráfico tanto hacia la Calle Guillem de Castro como hacia el Pont de les Arts.

De esta manera, el itinerario largo se vería interrumpido a partir de la calle Santo Tomás (pasado el Refugio), mediante una señal de circulación prohibida. De momento, se descarta la interrupción física del paso, para permitir la continuidad para los vehículos de distribución comercial (en horario autorizado), de servicios, limpieza, urgencias, etc. La prohibición se verá reforzada por una cámara de identificación de imagen, que permitiría sancionar a los usuarios no autorizados.



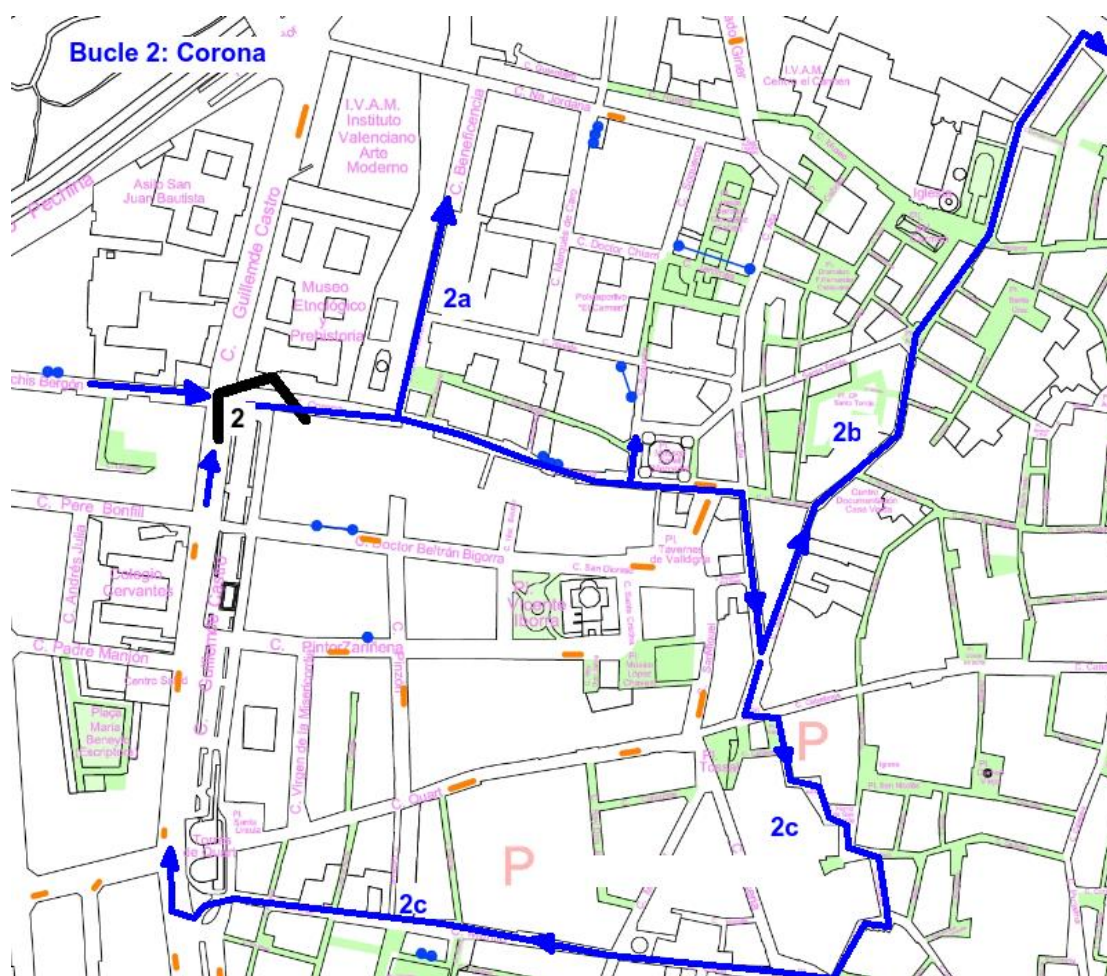


2.2 - BUCLE 2: DESDE LA CALLE CORONA

La entrada por la Calle Corona da continuidad a itinerarios de acceso desde el Oeste (por Dr. Sanchis Bergón), y también desde el Sur, por Guillem de Castro.

En la calle Corona existen unas 100 plazas de aparcamiento en garajes privados, la mayoría al principio de la calle. Por esa razón, mucho tráfico de residentes puede desviarse, en el sentido de salida, por la calle Beneficencia hacia la de Na Jordana (2a), sin afectar a la zona del Mercado de Mossén Sorell y la Plaza de Tavernes de laValldigna, de intensos movimientos comerciales y peatonales.

Después de varios tanteos, la calle Corona es propuesta como el itinerario de menor impacto para dar servicio a dos grandes aparcamientos para residentes: el construido en el Carrer de Baix (2b), y el de la Plaza de Marqués de Busianos (2c). En ambos casos, la única alternativa sería la continuidad por el Carrer de Dalt, desde Portal Nou, con los problemas antes señalados, al ser un itinerario de travesía demasiado largo, y resultando difícil de controlar su uso indebido.





2.5 – EL NUDO DE LA PLAÇA DEL TOSSAL

Actualmente, los vehículos procedentes de la calle Cavallers se dirigen tanto por el Carrer de Baix, hacia Pare d'Orfens y Blanquerías, como por Quart, hacia Guillem de Castro, o por Moro Zeid, hacia la Avenida del Oeste.

Se propone establecer un único itinerario de salida obligado desde Cavallers hacia el carrer de Baix, por la Plaça de Sant Jaume. Aunque este último tramo sería de doble sentido, ya que desde Corona y el carrer de Dalt se accedería al aparcamiento de Marques de Busianos y otros vados, esa doble circulación ya se da en la actualidad, sin problemas.

La salida desde Quart (con la inversión del sentido de circulación) utilizaría un carril para dirigirse hacia Moro Zeid y Carda-Murillo.

El itinerario peatonal procedente de Bolseria, tendría continuidad mediante a través de la plaza hacia la Calle de Sant Miquel, y hacia Sant Jaume, mediante un espacio reservado para peatones a través de la Plaza.

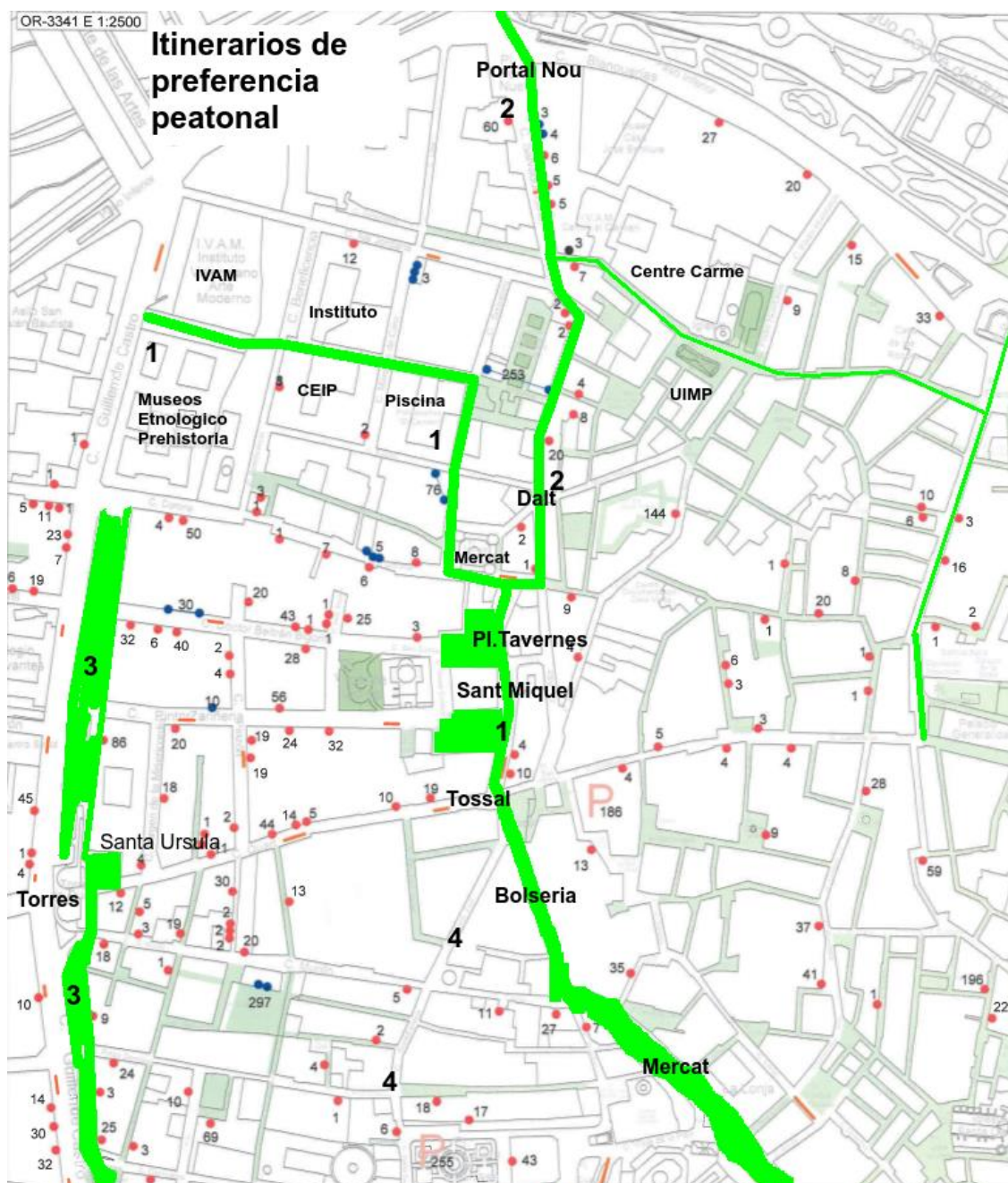


3 - NUEVOS ITINERARIOS DE PREFERENCIA PEATONAL

La reducción del tráfico de paso, la recuperación de algún espacio ahora dedicado al aparcamiento, y el establecimiento de la prioridad peatonal en una serie de calles, permitirá crear y proteger algunos itinerarios peatonales que ganarán gran importancia, tanto para los residentes como para los visitantes y



turistas, combinando tramos peatonales con otros de “calle compartida”, pero con preferencia peatonal.



3.1 - LA CALLE DE SANT MIQUEL

En la actualidad, la calle de Sant Miquel es un itinerario de circulación Sur-Norte, paralelo al sentido descendente del Carrer de Dalt, que atraviesa la Plaza de Tavernes de la Valldigna para dar acceso al aparcamiento de dicha plaza, y que continúa hacia la calle Corona, así como también permite girar a la



izquierda hacia Guillem de Castro, por las calles de Sant Dionís y Doctor Beltrán Bigorra.

Se propone una transformación importante de esta calle, convirtiéndolo en parte del **nuevo itinerario de preferencia peatonal** por el interior de Ciutat Vella. El tráfico quedaría limitado al acceso de los residentes a sus domicilios y vados, así como para el acceso de los vehículos de servicio de la Policía Local, y para la distribución comercial en horario autorizado. La operación posibilitaría la introducción de arbolado de sombra u otros sistemas de sombreado, dada la orientación a mediodía de esta calle.

Esta calle **uniría tres plazas**: la del Tossal, la del Músico López Chávarri, y la de la Tavernes de la Valldigna, lo que sin duda mejorará de manera notable la calidad ambiental y el disfrute de la zona para los residentes. El tratamiento como paseo peatonal de este eje seguiría siendo practicable para los vehículos de emergencia.

La continuidad de este eje, a través de la calle Corona, pasando junto al Mercado de Mossen Sorell, llevaría hasta la piscina pública, el Colegio, el Instituto, y hacia los museos (IVAM, Etnológico y Arqueológico), a través de la calle del Doctor Chiarri, que va a abrirse próximamente, que debería tener un tratamiento peatonal.

3.2 - EL CARRER DE DALT Y PORTAL NOU

La reducción de la circulación, y el calmado del tráfico en la calle de Dalt, permitirá mejorar las condiciones de desplazamiento peatonal a lo largo de dicha calle, y reforzar el carácter de eje peatonal del mismo, hacia Portal Nou, el Jardí del Túria, y por el puente de San José, que pronto será peatonal, hacia Marchalenes y el norte de la ciudad.

En parte de la calle de Dalt, habría que ir hacia una calzada con pavimento único, ya que las aceras actuales son completamente inviables. La señalización, y el tratamiento del pavimento, debería establecer, al menos en algunos tramos, la preferencia peatonal, y la limitación de velocidad “al paso de persona”, o de 20 kph, inferior a la limitación general a 30 kph.

En el tramo de Salvador Giner y Portal Nou, se trataría de recuperar espacio de acera para el desplazamiento peatonal, evitando la ocupación excesiva por terrazas de hostelería, que actualmente produce un estrangulamiento del paso peatonal, y que tendrían que bajar a la calzada.

3.3- LOS JARDINES DE GUILLEM DE CASTRO

En el lateral Este de Guillem de Castro existe una franja ajardinada, que se vio amenazada en algún momento por la propuesta de construcción de un aparcamiento subterráneo, que afortunadamente fue descartada por la



oposición ciudadana a la eliminación del arbolado. Contigua a las edificaciones, al otro lado de los jardines, hay una vía de servicio con aparcamiento en cordón, con entrada desde Corona y desde Pintor Zariñena, cuya salida final se produce hacia la plaza de Santa Úrsula, sin espacio peatonal protegido, y que tiene salida por detrás de las Torres de Quart hacia Guillem de Castro.

Se propone la recuperación de esta vía de servicio y de la franja de aparcamiento como itinerario peatonal, desde el complejo de museos de la Beneficencia hasta la Plaza de Santa Úrsula, y que podría continuar como franja arbolada al otro lado de las Torres de Quart, hasta la Plaça de la Encarnació, cuando se elimine la gasolinera de Guillem de Castro.

Las actuaciones para en este entorno están en consonancia con las propuestas del Plan Especial de Protección de los entornos de los Bienes de Interés Cultural (BIC). Al invertir el sentido de circulación en la calle Quart, y eliminar todo el tráfico de paso por la Plaza de Santa Úrsula, se permitiría la creación de una plaza peatonal de gran calidad paisajística, donde habrá que regular cuidadosamente los usos, para evitar su colmatación por terrazas de bar.

3.4 - EL EJE MORO ZEID-SANTA TERESA-PEU DE LA CREU

Actualmente, este eje tiene un tratamiento del pavimento que podría considerarse como “semipeatonal”, con aceras de anchura muy variable, en ocasiones puramente simbólica, obedeciendo a la irregularidad del alineamiento de la calle, al tratarse de una calle histórica. En la práctica, la prioridad de circulación no está establecida a favor de los peatones, sino del tráfico.

Con el corte del itinerario de largo recorrido por el Carrer de Dalt, el desvío definitivo de Cavallers hacia el Carrer de Baix, y la interrupción de paso por la Plaza del Tossal, el tráfico por el eje ahora comentado se reducirá al mínimo, siendo casi exclusivamente de residentes y servicios. Algún tramo aislado formará parte de los itinerarios de salida de los bucles antes descritos. De esta manera, se refuerza el carácter principalmente peatonal y de movilidad de residentes de este eje, que habrá de ser indicado con la señalización horizontal y vertical, y cuando sea posible con un tratamiento de calzada unificada, sin las actuales aceras inviables.