



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE
(LAS PALMAS)

N/Expte
S/Ref:
Fecha: 05/10/2016
Tipo: INFORME A CONCEJAL
Asunto: POSIBILIDADES CIRCULACION EN AVENIDA
MARITIMA

MOV.

INFORME DEL TÉCNICO DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRAFICO y TRANSPORTES.

Recibida solicitud verbal de la Sra. Concejala del Servicio Municipal de Movilidad, Tráfico y Transportes, con el objeto de analizar la conveniencia de las posibilidades de ordenación de la circulación del Tráfico Rodado en la Avenida Marítima en su tramo de reciente ejecución entre los Parques Islas Canarias y Ramírez Cerdá, en las opciones siguientes:

1. Circulación restringida en ambos sentidos
2. Circulación restringida Este-oeste y libre Oeste-Este
3. Libre sentido único Oeste-Este.

Con el objeto de Informar a la Sra. Concejala del Servicio, emite el presente Informe.

ANTECEDENTES.

La ejecución de la actual obra, definida como Fase I, cuenta con unos antecedentes en tramitación previa a la ejecución de esta. Estos antecedentes son:

Plan Director de zonas comerciales Abiertas.

Por acuerdo Plenario de fecha 10 diciembre 2013, se adoptó entre otros la toma de Conocimiento del Plan Director de Arrecife, Zona comercial Abierta (en adelante PDZCA). Este Plan se redacta con el fin de acceder al Programa Sectorial para la potenciación de las zonas comerciales abiertas de Canarias del Gobierno de Canarias. En este se estudian las posibles actuaciones dirigidas a la dinamización de zonas ubicadas en cascos históricos, a fin de recuperar, mantener y promocionar los centros tradicionales de compra. En este marco se redactó el Proyecto dirigido al estudio de la situación del Casco antiguo-zona centro de Arrecife, haciendo análisis de todos aquellos desajustes y problemas funcionales que concurren en el mismo, justificando las estrategias a seguir con el fin de potenciar el Centro de Arrecife como un Centro Abierto, cultural, comercial y turístico, planteándose una revitalización de la zona, de forma coordinada y apoyada en diversos ámbitos, como comerciales, restauración, urbanísticos, jurídicos, económicos, etc.

En este proyecto de julio 2013, ya se definen una serie de subproyectos dentro de los planes de actuación como son:

- 1.- Subproyecto: "La Marina" Intervención en el Frente del Litoral. Cuenta con tres fases. La obra ejecutada corresponde con la fase 1ª.
- 2.- Subproyecto: Peatonalización en el entorno de La Plazuela.

SRA. CONCEJAL DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁFICO Y
TRANSPORTES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE

3.- Subproyecto: " La Plaza del Almacén"

4.- Subproyecto: Intervención en la Calle Hermanos Zerolo.

5.- Subproyecto: "Acercar el CHARCO" Intervención en el entorno de la Iglesia de San Ginés de Clemont.

Debido a la falta de consideración en referencia con las necesidades del corredor de transporte público, no contemplada en el Proyecto original, tras el análisis correspondiente, en marzo de 2014 por parte de la redactora del PDZCA, redacta un modificado que recoge la propuesta de alternativa definitiva.

En el PDZCA se define, entre otras actuaciones, **el frente marítimo** en el tramo comprendido entre la calle Coronel Bens hasta el Ayuntamiento de Arrecife, como **zona exclusiva peatonal**, recogiendo sobre estas vías el corredor de transporte público y con restricción de acceso rodado a residentes, no permitiendo el estacionamiento.

Del Plan Director de zonas comerciales Abiertas, en fecha agosto de 2014 se emite informe urbanístico favorable.

Proyecto "Urbanización de la Avda. Marítima, tamo comprendido entre las calles León y castillo y la calle Doctor Ruperto Negrín, "La Marina de Arrecife Fase I".

Por Decreto OT 462/2014 se aprueba el Proyecto que define las obras a ejecutar en esta primera fase del primer subproyecto. Este es el Proyecto que define las obras que recientemente se han ejecutado. El Informe técnico es favorable, y es adscrito al Programa Sectorial para la potenciación de las zonas Comerciales Abiertas de Canarias.

A fecha 10 diciembre 2014, el equipo técnico encargado del Asesoramiento técnico para el desarrollo y seguimiento del programa sectorial, potenciación de las zonas comerciales abiertas de canarias y otros equipamientos comerciales de carácter social, a petición del gobierno de Canarias, emite Informe donde concluye que *"el proyecto de ejecución de fase 1 en Avenida Marítima de la ZCA de Arrecife El Puerto cumple con lo establecido en el programa para la potenciación de las zonas comerciales abiertas en el diseño planteado para la conformación y consolidación de un área comercial que abarque la zona centro de Arrecife y la acerque a las nuevas áreas comerciales que se desarrollaran en la marina de Puerto Naos, por lo que se propone la aprobación inicial del mismo. Dada su trascendental importancia en la zona, se considera adecuada su ejecución como fase primera y fundamental ya que conforma eje fundamental de la zona comercial abierta."*

De esta forma, se ha conceptuado el espacio afectado, como una superficie **peatonal**, de plataforma única, en la que se permite cierta circulación necesaria para dar y prestar los servicios mínimos de cualquier ciudad.

Ante los procedimientos previos a la ejecución de la obra que nos ocupa, se corrobora que dichas actuaciones han sido objeto de análisis y toma de decisiones que se han extendido a lo largo de varios años, con conocimiento y consentimiento de los agentes intervinientes, responsables de la administración municipal.

FUNDAMENTOS

Para la emisión del presente Informe, además del Plan Director de zonas Comerciales Abiertas promovido por este Ayuntamiento, se aplicará la normativa Sectorial de aplicación en materia de Seguridad y Ordenación viaria.

Igualmente se basará en las directrices para la Planificación y Gestión del Espacio viario Urbano en Arrecife, aprobado por acuerdo plenario en el 2004.

Por Decretos de fecha 1 septiembre 2015, ref. RRHH 378/2015 el Alcalde-Presidente del Excmo. Ayuntamiento de Arrecife Resuelve encomendar al Técnico que

SRA. CONCEJAL DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁFICO Y
TRANSPORTES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE

suscribe las atribuciones básicas de las actividades del área de Movilidad y Tráfico de este Ayuntamiento de Arrecife.

CONVENIENCIA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

De los problemas surgidos por la proliferación y aumento de la motorización de las ciudades, ha nacido el concepto de movilidad sostenible, que viene a ser el conjunto de prácticas que intentan reducir dichos efectos negativos por medio de la concienciación de los usuarios de las vías, el desarrollo y aplicación de criterios alternativos que fomenten la recuperación de los espacios públicos a favor de movilidades alternativas, en detrimento del uso del vehículo particular.

Así, la planificación de las ciudades, con el fin de ser más amables para con el peatón, tiene por objeto la ordenación de los espacios públicos y las vías, dirigidas hacia lograr una movilidad más sostenible, un uso equilibrado de los medios de transporte, recuperación de los espacios peatonales y de movilidad alternativa, con una menor dependencia al vehículo motorizado privado.

En esta línea se ha dirigido el Plan director de zonas comerciales y el diseño de los proyectos de ejecución, con el afán de recuperar para el peatón y una movilidad menos agresiva, un frente marítimo envidiable como es la marina de la ciudad de Arrecife, que desde la playa del Reducto hasta el Charco de San Ginés cuenta con dos espacios públicos de ocio como son los parques Islas Canarias y Ramírez Cerdá. La única forma de recuperación para el peatón, es evidentemente la reducción de la intensidad de tráfico rodado en este frente.

La ordenación del tráfico rodado de la ciudad, cuenta con una vía que circunda el casco de la ciudad, como es la Rambla Medular, una vía que permite el enlace y comunicación ágil desde el extremo Este hasta el Oeste, y viceversa, sin precisar el consumo de la avenida marítima para estas comunicaciones, en beneficio de recuperar estos espacios para usos peatonales, ciclistas, ocio, restauración, comercio, etc., todos ellos directamente vinculado con una ciudad más sostenible y menos agresiva. Estos usos no son compatibles con un tráfico rodado intenso.

Pero es que la recuperación de los espacios para usos peatonales, no es una idea nueva. Debemos observar otras experiencias en ciudades de dimensiones similares, como puede ser Pontevedra. Esta es una urbe de unos 65.000 habitantes. Desde el año 1997 ha realizado actuaciones dirigidas a la recuperación del centro urbano para el peatón. Ha basado su reestructuración urbanística en una idea como es "*La ciudad de los niños*", del pensador Francesco Tonucci. Más del 30% del centro urbano es peatonal, y ha logrado ser viable que los niños puedan ir andando sin supervisión adulta. Los beneficios medioambientales son obvios, desde la reducción de contaminación, aumento de la seguridad vial, hasta la disminución del ruido, sin menospreciar los beneficios para la salud, ya que no sólo se inhalan menos gases, sino que además se fomenta el ejercicio y un estilo de vida más saludable. A la vista de exposiciones sobre esta experiencia, los vecinos, parecen coincidir en que los beneficios de vivir en una ciudad liberada del tráfico son innumerables, especialmente los comerciantes que, a pesar de que en un primer momento se mostraban reacios ante la iniciativa, con los años, han visto como sus negocios se han revalorizado hasta en un 30%. La relajación del tráfico es sólo uno de los factores necesarios para la dinamización de la economía; aspectos como la iluminación o las actividades culturales son también esenciales para que el conjunto funciones.

Detectando la falta de Planificación, desde hace varios años, el técnico que suscribe ha venido transmitiendo su falta, y actualmente en respuesta, se ha solicitado y así está en proceso de contratación, un Plan de Movilidad Urbano sostenible del Municipio de Arrecife, documento de consenso en el que se debe plantear las posibilidades y resolver las directrices para la Movilidad futura del Municipio. Este Plan se complementará jurídicamente con la redacción de las correspondientes Ordenanzas.

DATOS DE CAMPO

Los últimos datos de campo con que este Servicio cuenta, datan del año de 1.999, elaborados para el Estudio del Plan de Tráfico anteriormente mencionado, habla de unos aforos no compatibles con el uso peatonal, ya que la intensidad media diaria (IMD) medida en la avenida marítima en diversos puntos emitían los datos siguientes:

1. Avenida Mancomunidad frente al parque Islas Canarias, habla de unos 15.000 vehículos que circulaban en sentido Oeste-Este y unos 6.900 vh en sentido contrario.
2. Del mismo trabajo de campo, emitió una IMD en la Avenida La Marina, frente a la calle Real, de unos 10.400 vh en sentido Oeste-Este y unos 6.100 vh en sentido contrario Este-Oeste.
3. En la Avenida Olof Palme, resulta una IMD de unos 6.100 vh en sentido Oeste-Este, y de unos 6.600 vh en sentido Este-Oeste.

De una interpretación de estos datos se deduce lo siguiente:

1. Sobre este tramo de avenida marítima, existía una mayor presión para la circulación rodada en sentido Oeste-Este.
2. Un alto porcentaje de los vehículos que iniciaban este trayecto, 31%, se desviaban en calle intermedia, que a la vista de las posibilidades debe ser en gran medida Coronel Bens.
3. El tráfico en sentido Este-Oeste, sus IMD se mantienen más constante en los tres puntos de medición, lo que parece indicar que se emplea la avenida marítima, en gran medida para cruzar la ciudad, tráfico que se considera se debe desviar a través de la Rambla Medular, una vía más ágil, que descongestionaría un entorno cuya pretensión es la de recuperarla para usos más sostenibles.

ESTADO ACTUAL

Al día de la fecha, la obra ejecutada se ha ajustado al proyecto redactado que define la primera Fase del PDZCA, es decir la "Fase 1 en Avenida Marítima de la ZCA de Arrecife El Puerto".

Tal y como se recoge, tanto en el Plan Director de zonas comerciales abiertas, como en el Proyecto de ejecución, la vía proyectada y ejecutada está dimensionada para uso prioritario peatonal, permitiendo un tránsito rodado mínimo, restringido a los necesarios para solucionar los servicios imprescindibles de la zona.

SRA. CONCEJAL DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁFICO Y
TRANSPORTES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE

Sobre las vías de circulación especialmente acondicionadas que están destinadas en primer lugar a los peatones, se aplican unas normas especiales de circulación donde se recomienda el estrechamiento de la sección de la calzada, y la velocidad se limita a 20 km/h, de acuerdo a lo recogido en el Reglamento General de circulación vigente; y así se ha realizado.

La sección de la vía cuya recuperación primordial, de acuerdo a lo ya proyectado y aprobado, ha sido de plataforma única, con una vía central asfaltada destinada a la circulación rodada de doble sentido, de 6,00 m. de ancho, delimitada lateralmente y al mismo nivel con canaletas tipo Rigola para el drenaje de aguas pluviales.

Se ha previsto en el Proyecto ejecutado, zonas a ambos lados, fuera de la calzada, que se destinan a Paradas BUS, zonas de Reserva de Espacio para Carga y Descarga y espacio para contenedores de Residuos Sólidos Urbanos.

Debido a la gran reducción de la intensidad del tráfico rodado y prioridad peatonal, así como la consideración de espacio plataforma única de recuperación prioritaria peatonal, al considerar pueden constituir obstáculos en la superficie peatonal, no se ha proyectado elementos físicos delimitadores laterales, como bolardos, que segreguen físicamente este espacio de uso rodado del exclusivo peatonal, al mismo nivel. Esto se puede mantener, siempre y cuando la presión del tráfico rodado sobre este espacio sea limitada y de forma controlada, con una disminución importante de la intensidad, hecho que únicamente se puede lograr permitiendo la circulación a un mínimo de usuarios.

Estos se consideran, deben ser:

1. Transporte público. Todo Estudio de restricción del tráfico con vehículos particulares, debe ser acompasado con una mejora del servicio de transporte público que dé respuesta a las necesidades de movilidad de los usuarios. En esta línea se ha elaborado un estudio de modificación de la red municipal de transporte público urbano, que pretende dar respuesta a esta necesidad de comunicación más ágil con otros puntos de la ciudad. Queda pendiente para su puesta a prueba la toma de decisión. Entre estos se encuentran las guaguas urbanas, las autorizadas y taxis.
2. Vehículos de emergencia. Evidentemente con unas vías sin sobrecarga de tráfico, en cualquier momento tendrán un acceso fácil y sin dificultad. De hecho, el no contar con elementos físicos laterales, como son los bolardos, permitirá en situaciones de emergencia la existencia de espacios suficientes a las necesidades que pudiesen precisar las labores de emergencia, algo que no se puede garantizar desde el momento que existan limitaciones laterales de las vías rodadas.
3. Vehículos de Servicios públicos. Podrán circular todos los vehículos que sean precisos para dar respuesta a las necesidades de servicios públicos de la población.
4. Carga y descarga. Los vehículos de carga y descarga limitados de forma genérica en peso y dimensiones, podrán acceder para prestar el servicio necesario. Estas labores serán reguladas en horario, de forma que no coincidan con el horario comercial primordial. Se recomienda de 6:00 a 10:00, máximo 11:00 h.
5. Acceso a vehículos que se dirijan hacia garajes. Para ello los usuarios que cuenten con plazas de estacionamiento, para cuyo acceso precisen circular por

estas vías, podrán solicitar tarjeta identificativa que los autorice como usuarios para circular y dirigirse a sus garajes.

6. Acceso a residentes sin garaje. Se habilitan unos espacios para que los vecinos que, si bien residen en estas calles no cuentan con plaza de estacionamiento en garaje, puedan realizar en ciertos momentos labores de cargar y descargar por un tiempo limitado.
7. Cualquier otra situación que tras ser analizada, y de forma motivada y justificada se considere conveniente autorizar mediante la emisión de tarjetas identificativas.

El procedimiento para la emisión de las tarjetas identificativas se encuentra en tramitación.

Referente a la señalización, se ha elaborado un análisis de las necesidades que se ha considerado, con el objeto de reforzar la señalización, redirigiendo el tráfico rodado hacia los itinerarios alternativos. Se están analizando posibles alternativas que puedan mejorar la propuesta inicial. Está pendiente de ejecución.

POSIBILIDADES DE ORDENACION DEL ESPACIO. VENTAJAS Y DESVENTAJAS.

Sobre la cuestión requerida, sobre las 3 OPCIONES preguntadas, en la situación actual, en su mejor y leal saber y entender, Informa

1. Circulación restringida en ambos sentidos

Se debe tener las consideraciones siguientes:

a. Objeto de la obra ejecutada

Esta es la opción para la cual está proyectada, dimensionada y ejecutada la obra en la actualidad.

Debido a la presumible muy baja intensidad de tráfico rodado, así como que **todos** los usuarios que circulan por estas vías serán limitados y autorizados, en dicha autorización se debe dar conocimiento de las condiciones de uso a todos ellos. De esta forma se considera puede ser controlable la limitación de velocidad, al estar expresamente instruidos los usuarios, además de la señalización de ordenación.

Según evolucione el uso de estas vías, se podrá implantar sistemas que de forma pasiva controle la adecuada utilización de las mismas, como puede ser sistemas de identificación de vehículos, o control de velocidad.

Así, tal y como se ha consensuado igualmente con técnicos del Cabildo insular, en estas condiciones de restricción de circulación, la calzada se considera suficiente la delimitación lateral con marca vial, sin precisar la línea media de separación de carriles, con la debida señalización de vías de doble sentido.

En aplicación de los requerimientos de espacio mínimo básicos para vehículos automóviles recogidos en las Directrices del Plan de Tráfico de Arrecife, la exigencia mínima para el cruce de dos vehículos, que se considera suficiente para el tráfico restringido a velocidad limitada como es la propuesta, se limita a 5,50 m. El espacio delimitado entre marcas viales que resta es de 5,60 m., ligeramente superior.

b. Transporte Público

Con esta ordenación de circulación en doble sentido, se ha realizado un Estudio del Sistema de Transporte Público colectivo de Arrecife. En la propuesta definitiva, la nueva red de guaguas se apoya de forma equilibrada sobre la avenida marítima, para circular en ambos sentidos. Su implantación está pendiente de la apertura de esta vía, entre otras calles afectadas por obras en ejecución, como es Blas Cabrera Tophan.

En el caso de NO poder circular de esta forma, el trabajo realizado debe ser estudiado nuevamente, y la eficacia de la red de guaguas evidentemente disminuirá. Como dato muestra de la necesidad de la circulación del transporte colectivo urbano por esta vía, consultado con el encargado de Guaguas Municipales informa que a los pocos días del cierre de la avenida al inicio de las obras que se han ejecutado, la caída de usuarios en las guaguas urbanas ha sido de unos 10.000 usuarios mensuales, un 25% aproximadamente. Esto evidencia la notable influencia de este itinerario necesario para el transporte público urbano, además de ser una obligación de ofrecer alternativas de transporte público ante la toma de cualquier medida de restricción de tráfico particular.

c. Circulación y Alternativas.

En esta opción se ha analizado las posibles vías alternativas para el tráfico rodado libre.

El uso de la avenida marítima, tras el análisis de los datos expuesto anteriormente, en su mayor utilización, se considera es el cruzar la ciudad, desde el Este al Oeste o viceversa, pues las posibilidades transversales son pocas. La avenida marítima en el tramo que nos ocupa desde la glorieta del Gran hotel hasta León y Castillo, cuenta con muy pocas posibilidades de circulación o desvíos transversales, más que la circulación a lo largo del recorrido.

De hecho el uso de circulación transversal prioritario desde el Reducto, se considera era hacia Coronel Bens, itinerario que se ha optado sustituir por el cambio de sentido de la c/ Canalejas, hoy vigente. Esto descarga esta necesidad.

En el sentido opuesto, Este-Oeste, el tráfico transversal que se considera más importante es el acceso hacia los estacionamientos de la c/ Emilio Ley, algo que se continúa permitiendo. Para evitar esta circulación, el PDZCA proponía dar su acceso desde 4 esquinas, algo aún no ejecutable a corto plazo.

Como propuesta de alternativa de circulación rodada al itinerario que se pretende sea por el frente marítimo, por las avenidas del litoral de la ciudad, se deben considerar las siguientes:

1. En primera instancia se debe mencionar las diversas posibilidades de acceso a los diferentes puntos de la ciudad, a los que se puede acceder más rápidamente desde la carretera de Circunvalación, una vía rápida y de reciente ejecución que ha mejorado considerablemente la accesibilidad rodada hacia y desde el exterior de la ciudad desde su perímetro, circunvalando la ciudad, y según el punto de destino realizar accesos transversales hacia el centro por las diferentes opciones, como Juan Negrín, León y Castillo, Ctra. Los Mármoles, Pérez Galdós y finalmente la Lz-101.
2. Rambla Medular. No se debe obviar las posibilidades vertebradoras que ofrecen esta vía arterial, que como urbana, se considera rápida y de fácil comunicación entre las diferentes áreas de la ciudad.

Estas dos vías concéntricas deben ser el eje sobre el que se debe vertebrar la movilidad rodada de la ciudad, y así se prevé señalizar, si finalmente se opta por esta ordenación.

3. El optar por el atravesar una ciudad por su centro, obviando las posibilidades circundantes, en todos los casos siempre genera una circulación más lenta y engorrosa con la posibilidad de atasco en determinadas horas punta. Es una realidad de todos los centros de las ciudades, más aún con el trazado urbanístico de sistema viario, quebrado no rectilíneo, tan estrecho como es en Arrecife. Sin embargo se ha buscado alternativa. El cruzar la ciudad desde la zona de la playa del Reducto hasta Puerto de Naos, atravesando el centro, se han analizado las opciones siguientes:

- a. Sentido Oeste-Este. La ruta alternativa, vía colectora será la definida por el itinerario Manolo Millares, Guenia, Aniagua, La Inés, Fajardo, Cienfuegos, Pérez Galdós, Rambla Medular, Puerto Naos. La distancia de este itinerario aproximada es de unos 2.600 m., frente a los 2.400 m. que tiene entre ambos extremos.

Si fuese desde el Reducto hasta la escuela de Pesca, desde Pérez Galdós se podría optar por Extremadura, con lo cual las distancias serían de unos 2.300 m. frente a 2.100 m. por la avenida.

Así vemos que la diferencia entre ambos extremos oscila entre el 8 y 9%, lo cual no se considera sustancial frente al beneficio de recuperar espacio peatonal.

Otro itinerario en este mismo sentido partiría desde la glorieta del Gran hotel, Canalejas, Coronel Bens, Tenerife, Cienfuegos, donde continuaría por el descrito anteriormente. Este recorrido es incluso unos 300 m. más corto que el anterior.

Ambos itinerarios permiten la comunicación hacia las zonas transversales, o la posible vuelta al inicio a través de las calles Fajardo y Manolo Millares.

- b. Sentido Este-Oeste. La ruta alternativa para llegar desde la escuela de Pesca hasta la c/ Manolo Millares se ha considerado y así se recoge en el Plan Director, PDZCA, el siguiente: Juan de quesada, El Carenero Jacinto Borges (se cambia de sentido), Francos, Fajardo, Manolo Millares, sumando un total de unos 2010 m., frente a los 2.100 m. que supondría por el frente marítimo. De esta forma el recorrido es incluso algo más corto.

En el tramo continuación desde Francos hasta Manolo Millares, de hecho se podría optar por otro itinerario más corto, como es a través de la calle Rio de Oro, mejorando su prioridad frente a las transversales.

Para este sentido el Plan recoge el cambio de sentido de la c/ Jacinto Borges.

A día de hoy, desde 4 esquinas en sentido norte y Este, todas las calles son de salida, León y Castillo, Pérez Galdós y Jacinto Borges. En el PDZCA su autora optó por cambiar el sentido de circulación a Jacinto Borges.

Se prevé unos puntos conflictivos, fundamentalmente en horas punta, intersecciones que deben ser analizadas de forma puntual y concreta. En principio estos puntos o intersecciones más conflictivos detectados, se estiman los siguientes:

- i. Intersección Manolo Millares-Coronel Bens. Se precisa realizar un estudio de afluencias, intensidades y aforos en cada una de estas vías, tras la implantación de este itinerario. En base a los resultados se deberá ordenar la intersección, siendo una opción la regulación con semáforos.
- ii. Cuatro esquinas. Igualmente se prevé aumento de la intensidad y conflicto en esta intersección, acentuada por el cambio del sentido de circulación de Jacinto Borges previsto en el PDZCA. Es por ello se está analizando otras posibilidades, como es el mantener el sentido de Jacinto Borges, y modificando Pérez Galdós. En cualquier caso se considera necesario la previsión de regulación y control de esta intersección, igualmente con semáforos, tras el correspondiente análisis según funcionamiento.

En línea con lo dicho anteriormente, desde un punto de vista más global y menos puntual de la zona, se está estudiando pros y contras, así como la idoneidad de cambiar el sentido de esta o Pérez Galdós, como itinerario alternativo en sentido Este-Oeste.

2. Libre circulación en sentido único Oeste-Este.

Se consideran las afecciones siguientes:

a. Transporte Público

En primer lugar, en el caso de ordenar la circulación en sentido único, el transporte público colectivo urbano quedaría gravemente afectado. Tal y como se ha expuesto anteriormente, la imposibilidad de circular las guaguas por esta vía ha provocado la caída de usuarios en un 25%, cuya recuperación se prevé se producirá según la circulación para el transporte público se pueda volver a permitir.

El estudio realizado de remodelación de la red de guaguas urbanas, de acuerdo a los estudios técnicos realizados, está pendiente de poder ser llevado a cabo, según se liberen las vías aún en obras.

En el caso de restringir la circulación a un solo sentido libre a todo usuario, eliminado la posibilidad de transporte público en el contrario, provocará con toda probabilidad grave afección al transporte público como, se puede destacar las siguientes:

- i. El Estudio realizado NO es aplicable. Se debería realizar otro estudio con las nuevas condiciones de circulación en sentido único. Este estudio estaría muy limitado pues no podría dar un servicio simétrico para ambos sentidos.
- ii. Perjudicaría gravemente el poder dar servicio de transporte público para los vecinos y usuarios de la zona Este de la

ciudad, pues no tendrían conexión directa a la avenida marítima de Arrecife, imposibilitado por esta exigencia.

- iii. Con toda seguridad, no permitiría la recuperación de los usuarios del transporte público, perjudicando dicho servicio, por no poder ser prestado.

b. Intensidad de Tráfico

Referente a la intensidad de tráfico, a la vista de los datos expuestos anteriormente, la circulación preferente es la que circula en sentido Oeste-Este. De la toma de Datos expuesta anteriormente, el dato más desfavorable es una intensidad horaria máxima (IHM) próxima a los 1.100 vh/h. en sentido Oeste-Este, medido en la Avenida Mancomunidad, frente al parque Islas Canarias. Según se ha analizado en las hojas de toma de datos de este trabajo de campo, en cualquier caso la intensidad horaria es superior a los 900 vh a partir de las 7:30, manteniéndose hasta pasada las 19:30 horas. Esto supone un vehículo cada 3-4 segundos, solamente en este sentido de circulación. Evidentemente, esta presión e intensidad de tráfico rodado, igualmente es del todo incompatible con espacios peatonales, teniendo en cuenta además que son datos ya hoy obsoletos.

Además, esta reapertura de esta vía al tráfico rodado libre, con las intensidades expuestas contradeciría a lo establecido en el programa para la potenciación de las zonas comerciales abiertas, que fue informado favorablemente por el equipo técnico encargado del Asesoramiento técnico para el desarrollo y seguimiento del programa sectorial, potenciación de las zonas comerciales abiertas de canarias y otros equipamientos comerciales de carácter social, a petición del gobierno de Canarias.

Por lo tanto, se considera no se podría ajustar a dicho programa sectorial, ni a su financiación.

c. Infraestructuras.

La obra recientemente ejecutada ha recogido unos espacios a ambos lados de la calzada, para dar servicio a Paradas Bus, Reserva de Espacio de Carga y Descarga, y Contenedores de Residuos sólidos urbanos, que tendrían que ser remodelados, para eliminar los que no se ajusten a la nueva ordenación. Recordar que la previsión inicial debía permitir la circulación a todos estos vehículos en ambos sentidos de circulación.

Por otro lado, una vía de sentido único, con exceso de ancho, 6,00 m., favorece el incremento de velocidad en los vehículos, situación completamente contraria a la pretendida de recuperar espacios para usos vinculados con usos peatonales y alternativos. Es por ello que el actual ancho de calzada, 6,00 m., se debe buscar una alternativa de utilización de este espacio.

Si esta vía pasa a ser una vía arterial, en aplicación de las Directrices para la Planificación y Gestión del Espacio Vial Urbano, del Plan de

Tráfico, en el cuadro de dimensiones básicas de las vías arteriales para vías de sentido único de circulación establece un ancho de carril de 3,25 m.

En aplicación de la Norma 8.2-IC “marcas viales” de la instrucción de carreteras define las marcas viales cuya función, entre otras, es la de delimitar los carriles de circulación, los bordes de la calzada y las zonas excluidas a la circulación regular de vehículo. El ancho del carril se define excluyendo las marcas viales, tanto de borde como de separación de carriles.

En aplicación de la Directrices del Plan de Tráfico, incluso las calles definidas como “de tráfico moderado”, donde la solución adoptada es de plataforma única, la calzada se debería delimitar lateralmente físicamente segregando las áreas de estancia peatonales de las de circulación rodada, con la implantación de bolardos laterales, de forma que sirva de protección al peatón. Estos elementos en la actualidad no se encuentran ni implantados en esta vía, ni se tiene prevista su ejecución. En el caso de precisar su implantación, es preciso reservar el espacio necesario para ellos.

La calzada hoy cuenta con 6,00 m. a los que debemos descontar el espacio para los bolardos, las marcas viales, y el ancho del carril de circulación de vía arterial, restando un espacio residual aproximado inferior a los 2,00 m.

No se debe dejar de mencionar que, independientemente que las marcas viales limiten el carril de circulación a 3,25 m., si ópticamente el espacio asfaltado cuenta con 6,00 m., la sensación de amplitud que se transmite y recibe el conductor, favorece en gran medida el aumento de velocidad, debiendo en ese caso, con toda seguridad, precisar la implantación de medidas de control de velocidad, como serían radares u otros métodos de medición y control. Esta infraestructura no está prevista en la obra ejecutada, con lo cual su implantación sería nueva.

3. Circulación restringida Este-oeste y libre Oeste-Este

En línea con lo expuesto para el caso anterior, desde el momento en que se decida la libre circulación en alguno de los sentidos, el Oeste-Este, cuya alta intensidad ya se ha mencionado, se considera recomendable la completa señalización con las correspondientes marcas viales de borde y separación de carriles.

Igualmente, por el mismo motivo descrito anteriormente, es precisa la implantación de bolardos.

Teniendo en cuenta que el carril de circulación lo define el ancho libre entre marcas viales, estos quedarían con un ancho de 2,55 m., para cada sentido de circulación.

Tal y como se ha descrito anteriormente, para una vía arterial, e incluso colectora de tráfico, el carril debe ser al menos de 3,00 m., con lo cual no existe espacio disponible para permitir este tipo de circulación.

Como resumen, la obra proyectada y ejecutada, se ajusta a los usos previstos, de tráfico restringidos en doble sentido, la que se considera a día de hoy la mejor opción para la sección de calzada hoy existente.

Cualquier modificación sobre la utilización, o no existe espacio suficiente, o conlleva, en el mejor de los casos la ejecución de obras de infraestructura complementarias, como es la instalación de bolardos, medidas de control de velocidad, etc., independientemente de la imposibilidad de ajustarse al Programa de Zonas Comerciales Abiertas al que se suscribió

Todos estas alternativas y cambios de sentidos de circulación analizados para la opción primera de tráfico restringido en ambos sentidos, van dirigidas, y así se está estudiando y se podrá optar, por la recuperación de otros espacios, como mejora de entornos escolares, además de los peatonales ya incluidos y posibles futuros.

El presente Informe se emite en contestación a requerimiento recibido, y **se somete a su superior criterio**, u otro informe mejor sustentado.

Es todo lo que al respecto tiene que informar.

No obstante, ud con su posterior criterio decidirá.

Arrecife, a 30 de septiembre de 2016

EL TÉCNICO DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD

SRA. CONCEJAL DEL SERVICIO MUNICIPAL DE MOVILIDAD, TRÁFICO Y
TRANSPORTES DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ARRECIFE

Documento asociado al Exp.
Nº /

Avda. Vargas, nº 1. 35500 Arrecife - Lanzarote.

www.arrecife.es
Tfn: 928 812 750