

CORONA Y P. AMARAL
ARQUITECTOS



922 598 002 | 922 596 829 (Fax)
estudio@coronaypamaral.com
www.coronaypamaral.com

Avda. Los Pescaditos
Edif. Litoral. Oficina 1. Marfa Jiménez
38180 Santa Cruz de Tenerife

**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**

ZCA CANARIAS 2010-2013

DOCUMENTO: ZCAC-Informe
Incidencias en el CFO
Proyecto de Básico y de Ejecución Modificado
Fase 1 – Avenida Marítima
ZCA – Arrecife El Puerto - Lanzarote
VERSIÓN: 01
FECHA: 26 – 10– 2016
PETICIONARIO: GOBIERNO DE CANARIAS

ÍNDICE DE LA MEMORIA

1. OBJETO	2
2. ANTECEDENTES	2
3. ANÁLISIS DEL TRABAJO PRESENTADO.	4
3.1. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DETECTADA	4
4. CONCLUSIONES	7

1. OBJETO

El presente informe tiene por objeto analizar las incidencias que se han originado ante la presentación del CFO del PROYECTO DE EJECUCIÓN que a continuación se detalla, de la Zona Comercial Abierta de Arrecife El Puerto, presentado para su financiación dentro del Programa para la potenciación de Zonas Comerciales Abiertas de Canarias 2010-2013.

La vía ejecutada es una vía en plataforma única para tráfico restringido. Ahora, y por parte de diferentes instituciones de la isla, se solicita la apertura total de la vía proyectada al tráfico sin restricciones, lo que se valorará en este informe.

2. ANTECEDENTES

En Julio del año 2013 se presentó Plan Director de la zona comercial abierta de Arrecife para su aprobación dentro del Programa para la potenciación de las Zonas Comerciales abiertas de Canarias 2010-2013, en la isla de Lanzarote, redactado por la arquitecta Juana María Guadalupe Rodríguez. Su contenido no se ajustaba inicialmente a los requisitos del programa para la potenciación de Zonas Comerciales Abiertas, pero tras un proceso de trabajo entre la redactora, los técnicos del ayuntamiento de Arrecife y la asistencia técnica de la Dirección General de Comercio, se presenta este documento que a continuación se informará.

En el Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abierta de la Isla de Lanzarote, redactado por Gesplan y con aprobación inicial se define la zona comercial abierta de Arrecife como área comercial de primer nivel.

La Zona comercial Abierta de Arrecife es una zona comercial consolidada que ocupa el centro histórico de la ciudad. Esta se asienta sobre un viario intrincado que se apoya en la Avenida Marítima y tiene como eje principal, y ya peatonalizado, la calle León y Castillo. Por el norte limita con el Charco de San Ginés y por el sur con las calles Fajardo, José Antonio y Coronel Bens. El ámbito de estudio, sensiblemente mayor se delimita en el plano 10.

La reciente consolidación del puerto como terminal de cruceros y la apertura de la nueva Marina de Naos donde se va a concentrar una importante oferta comercial y de cruceros ofrecen nuevos retos a la zona comercial tradicional. La implantación del programa para las zonas comerciales abiertas, recogida en este plan director ofrece la oportunidad a este centro tradicional de Arrecife la herramienta necesaria para modernizar sus estructuras comerciales y competir ofreciendo un centro histórico de enorme valor y una amplia oferta comercial.

Se analiza en el documento la oferta comercial, los edificios históricos, las grandes superficies que han abierto en la periferia y se hace especial hincapié en una ordenación del tráfico que priorice los

tránsitos peatonales en toda la zona comercial, ordenando estratégicamente los accesos a los grandes edificios de aparcamientos con los que cuenta el centro.

También se potencia la unión entre el centro comercial tradicional y la nueva zona comercial de Puerto Naos, atravesando la zona del Charco de San Ginés, importante zona de ocio y restauración.

El Plan directores divide en diferentes subproyectos centrados en las zonas de interés del área como actuaciones estratégicas de nuevas centralidades, cualificando espacios públicos y recorridos comerciales de enorme interés.

Posteriormente se recibe el Proyecto Básico de la fase 1 que actúa en el FRENTE DEL LITORAL de Arrecife en su ZCA, entre las calles Doctor Ruperto González Negrín, Blas Cabrera Felipe y Avenida La Marina hasta la confluencia con la calle León y Castillo y el Puente de Las Bolas., que se informó positivamente con fecha 10 de agosto de 2014-10-21

Durante el año 2015 y parte del 2016 se ha ejecutado esta primera fase, cuyo final de obra y apertura al público, y tráfico ha originado incidencias que se analizarán a continuación.



Imagen 1: Estado actual Avenida Marítima de Arrecife tras la obra.

3. ANÁLISIS DEL TRABAJO PRESENTADO.

Los datos del documento son:

LZ-14-01	“Proyecto de Básico y de Ejecución modificado ZCA de Arrecife El Puerto – Fase I – Avenida Marítima”		
Redactores	Juana María Guadalupe Rodríguez – Arquitecto Mercedes Fuentes Perdomo - Arquitecto colaboradora		
Fecha	Agosto 2014		
Plan Director	Hay Plan Director en fase de aprobación inicial		
Informe Cabildo y Ayto	Emitido Cabildo Emitido Ayuntamiento		
Informe comerciantes	No Emitido		
Superficie actuación	8.028,00 m ²		
Presupuesto PEC	Total a licitar con IGIC: 1.581.173,84 euros		
Presupuesto PEM	1.241.792,07 euros		
Infraestructuras*	Sanemiento		101.680,33 euros
	Arquetas		79.991,62 euros
	Inst. Baja tensión		131.702,71 euros
	Inst. Teleco		51.007,3120 euros
	Servicios afectados		
	Totales	29,34% < 20%	NO Cumple: 364.381,97 euros
Mobiliario urbano*	Mobiliario urbano	4,7% < 10%	Cumple: 58.677,41 euros
Relación Precio/m ²	196,95 euros/m ²		
Nº de comercios	320 comercios según plano		

3.1. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DETECTADA

Ante la apertura al tráfico de la fase 1 de la Avenida Marítima de Arrecife, según el proyecto de ejecución anteriormente referido, se han recibido numerosas protestas de los comerciantes de la zona, ya que se han aplicado las restricciones de tráfico previstas en el Plan Director de la Zona Comercial abierta de Arrecife, de una manera parcial, sin aplicar el ayuntamiento todas las medidas correctoras necesarias para el correcto funcionamiento de las restricciones de tráfico previstas en el plan director aprobado.

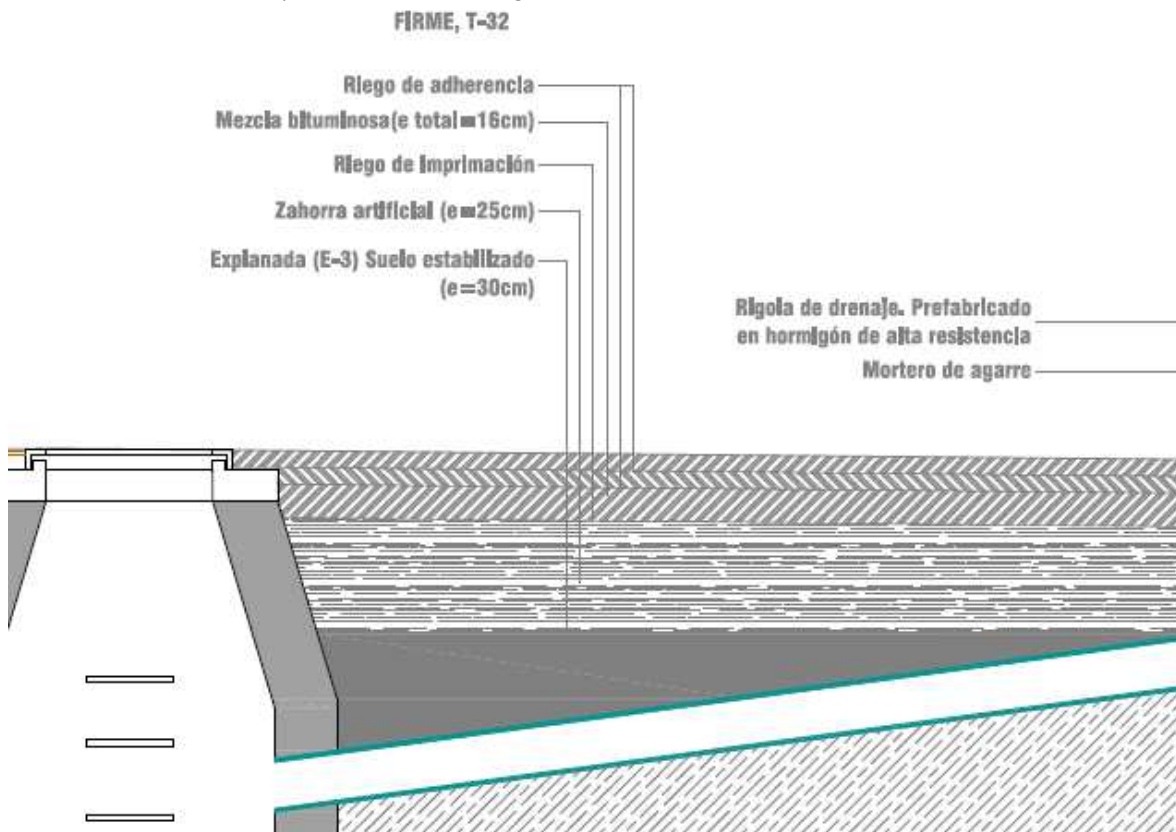
En este Plan Director se preveía lo siguiente según lo referido en la memoria del proyecto de ejecución:

“Tras un análisis pormenorizado de las condiciones actuales del tramo a intervenir, haciendo especial hincapié en el estudio de los distintos niveles de acceso, tanto peatonal como rodado (acceso a aparcamientos privados) en el frente de fachada, se abordan como premisas fundamentales del proyecto:

- *1.- Potenciar la movilidad peatonal. Integrar los espacios libres del litoral en la Zona Comercial Abierta.*
- *2.- Limitar el tráfico rodado en la Avenida, restringiendo el paso de vehículos al TRANSPORTE PÚBLICO y RESIDENTES. Esto conlleva el estudio de la circulación cercana y de aproximación de tal manera que no ocasione perjuicios significativos a la movilidad del tráfico en el Centro, toda vez que serán necesarias nuevas actuaciones, tal y como propone el Plan Director, para completar de forma adecuada, el orden del sistema propuesto, con una idea de conjunto.*

- 3.- Se eliminan las plazas de aparcamiento en superficie.
- 4.- Se propone un SISTEMA DE PLATAFORMA UNICA. Característica indispensable para poder flexibilizar los usos que deberá soportar el vial, base adecuada para evitar la existencia de barreras arquitectónicas y capaz de generar la continuidad necesaria entre el espacio libre del litoral y el frente de fachada para una percepción integrada del conjunto.
- 5.- La propuesta define distintas secciones a lo largo del tramo, donde se plasma la segregación de flujos: tráfico rodado (vehículos, tren turístico, bicicleta..) y peatonal, área de estancia, zona de colocación de mobiliario urbano y posibles usos privados del espacio público.
- 6.- Se crean nuevos espacios públicos con una cierta entidad, (donde antes existían rotondas de tráfico o explanadas de contenedores de basura) y se les da continuidad a otros de primer nivel como la CALLE REAL hacia EL MUELLE CHICO, o el MUELLE DE LA PESCADERIA hacia la ciudad. Por tanto se actúa para propiciar la relación entre los distintos espacios libres que confluyen en el área de intervención, de manera que se perciba el espacio libre público como un continuo peatonal, valorando la importancia de las conexiones transversales, en especial la Calle Real con los parques del litoral.

El detalle constructivo aplicado ha sido el siguiente:



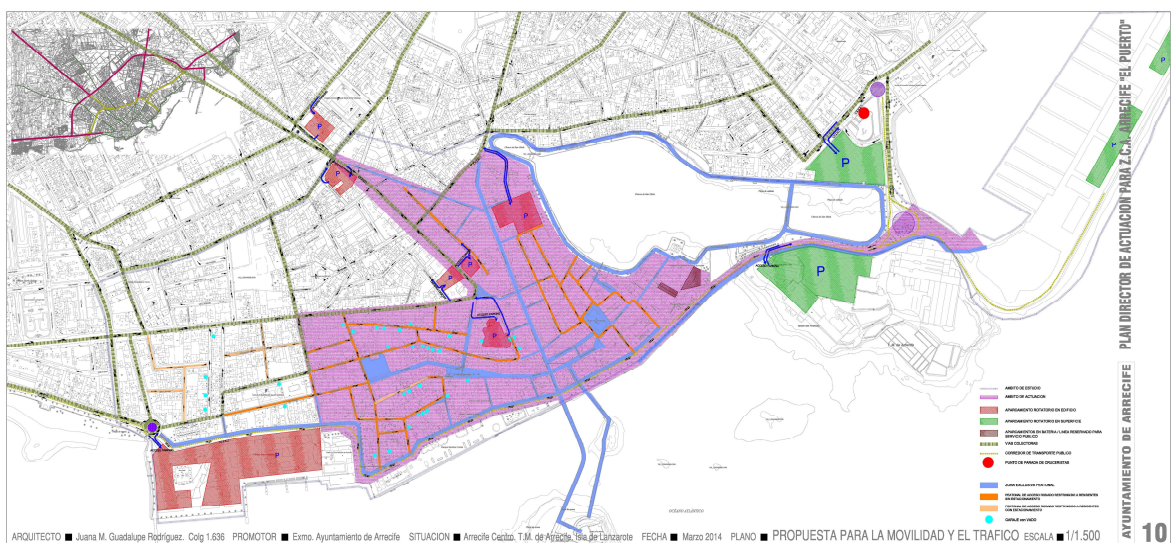
La zona de rodadura, de ancho 6 m, es un firme T32 para vehículos pesados de tránsito IMD-200 es:

“Firme asfáltico en caliente, en calzadas, constituido por riego de imprimación ECR-1 (1,2 kg/m²), capa G-20 de e=8 cm, riego de adherencia ECR-1 (0,6 kg/m²), capa intermedia D-12 de e=4, riego de adherencia ECR-1 (0,6 kg/m²) y capa de rodadura D-12 de árido fino, e=4 cm, incluso sub-base granular de zahorra artificial de e=25 cm, extendido y compactado. Sobre explanada E-3 de suelo estabilizado.

Este modelo de circulación con restricción de tráfico solo para vehículos autorizados (servicios público, carga y descarga y residentes) se ha puesto en marcha tal como estaba previsto en el Plan Director una vez abierta la avenida al tráfico, con límite así mismo de la velocidad de paso a 20 km/h, al ser una vía en plataforma única y con prioridad de circulación de los peatones. La vía tiene, para todos estos vehículos de c restringido, doble sentido. Al tener 6 m de ancho y velocidad 20 km/h este tráfico de doble sentido es un tráfico muy calmado compatible con la circulación peatonal.



Sin embargo el resto de medidas propuestas en el plan director como es la potenciación de los accesos a los aparcamientos interiores de la ZCA de Arrecife a través de recorridos radiales; la de establecer un transporte gratuito que conecte los aparcamientos anexo al Arrecife Gran hotel con los de la zona delantera del Charco de San Ginés, la ordenación de los periodos y zonas habilitadas para carga y descarga o la señalización de accesos prioritarios a los aparcamientos se han llevado a cabo, o no se han implantado.



Plano de movilidad del PD de Arrecife donde la vía de la avenida tiene la categoría de peatonal de acceso rodado restringido a residentes con estacionamiento en domicilio.

4. CONCLUSIONES

Como conclusión se puede decir que el proyecto de ejecución de fase 1 en Avenida Marítima de la ZCA de Arrecife El Puerto ha cumplido en su ejecución 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.

Dada su trascendental importancia en la zona, se consideró adecuada su ejecución como fase primera y fundamental ya que conforma eje de gran importancia de la zona comercial abierta.

RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA EJECUTADA:

Esta vía ejecutada tiene las siguientes características:

- Vía de 6 metros de ancho
- Restringida a vehículos autorizados: residentes, servicios públicos y carga y descarga con control horario.
- Velocidad de la vía 20 km/h.
- Sentido de la circulación: doble con los condicionantes anteriores.

OPCIÓN 1: Utilizar la vía tal cual está diseñada con tráfico restringido y doble sentido.

Hay que apuntar que la peatonalización progresiva propuesta en el Plan Director de Zona Comercial Abierta de Arrecife, como estrategia de movilidad a aplicar en esta zca ha de tratarse con medidas que los usuarios de la zca puedan ir asimilando con el tiempo, por lo que la implantación de esta restricción de tráfico rodados, sin la correcta implantación de todas las medidas propuestas, puede ser negativa y producir un efecto contrario al deseado desarrollo comercial que se pretende.

OPCIÓN 2: Se ha estudiado por parte de la redactora del Plan director y del proyecto de la Avenida Fase 1, la posibilidad de establecer en esta vía rodada de 6 metros de ancho, una vía abierta a todos los tráfico pero con las siguientes características:

- Vía de 4 metros de ancho en un solo sentido, y en el lado más cercano a la ciudad.
- Sin restricciones en el acceso
- Vía de 2 metros en ambos sentidos para los ciclistas, en el lado cercano al mar.
- Al ser plataforma única la velocidad de toda la vía ha de mantenerse a 20 km/h.

Esta situación de tráfico debe de ser temporal hasta que sea implantado completamente el plan de movilidad aprobado en el Plan Director de la ZCA de Arrecife y sea de aplicación las condiciones iniciales para las que se proyectó la vía.

OPCIÓN 3: Abrir la vía todo tipo de tráfico sin restricciones en sentido.

Esta posibilidad de abrir la vía sin restricciones a todos los tráfico, en doble sentido NO ES POSIBLE, dado el diseño de la misma. Si finalmente se optara por esta solución hay que tener en cuenta que ello conllevaría el incumplimiento de las condiciones de financiación del proyecto y la posible devolución de los fondos con los que fue financiado.

Por lo tanto se observa que solo pueden ser de aplicación la opción 1 y la opción 2, aunque ésta opción 2 ha de ser temporal.

Como recomendaciones se sugiere lo siguiente:

- Si se optara por una vía de sentido único abierta a todo tipo de tráfico el ayuntamiento ha de estudiar qué sentido le conviene más a fin de favorecer la zona comercial abierta. Para mayor afluencia de vehículos, el sentido ha de ser sur –norte para permitir el acceso desde el sur- por donde acceden la mayoría de los vehículos a Arrecife, hacia el norte, y entrar a los

aparcamientos de la zona del Charco de San Ginés o a la nueva zona comercial de Puerto Naos, atravesando esta avenida marítima. En este caso habría que señalar los giros a la izquierda para entrar a los aparcamientos centrales de la zca.

- Se puede decidir hacer la vía en sentido único norte-sur. En ese caso el acceso a Arrecife desde el sur sería siempre a través de la circunvalación o de la Vía Medular.
- Se han de reordenar los servicios públicos para evitar tránsito de vehículos públicos que no necesitan pasar necesariamente por esa vía.
- Se pueden ordenar mediante publicación de ordenanza el uso y horario de las zonas de carga y descarga.
- Se ha de señalar convenientemente los accesos a todos los aparcamientos previstos en el Plan Director de ZCA de Arrecife, por otro lado se ha de potenciar el uso de los mismos, por ejemplo vinculando una rebaja en el precio de la hora de aparcamiento si el usuario compra en la zca.
- Entre los aparcamientos existentes en las dos cabeceras de la Avenida Marítima – alrededor del Arrecife Gran Hotel y alrededor de Charco de San Ginés-Puerto Naos ha de existir, tal como se planteó una lanzadera que permita recorrer el frente marítimo en servicio público. La implantación de este servicio que ha de ser en doble sentido conlleva la restricción del tráfico tal como inicialmente estaba prevista.
- Cualquier cambio que haya de introducirse en el Plan de Movilidad aprobado en el Plan Director ha de estar motivado técnicamente y previamente a la ejecución de las obras, para poder ser valorado y aprobadas en Comisión de Seguimiento. En este caso las características de la vía ejecutada permiten sólo las opciones planteadas.

Finalmente y reiterando lo ya expuesto hay que recordar que cualquier solución que se adopte diferente a la proyectada y aprobada ha de ser temporal. La implantación progresiva de la zca de Arrecife con la ejecución de más subproyectos tiene como fin la potenciación de la zona comercial abierta de Arrecife. Para ello es necesaria la ordenación de los tráficos rodados y peatonales, tal como se definió y aprobó en el Plan Director. Así la Avenida Marítima ha de tener un tráfico restringido en el futuro para poder implantar todas las medidas aprobadas en materia de tráfico y favorecer el uso comercial de la zona comercial abierta de Arrecife en coexistencia con el resto de usos de la ciudad.

Santa Cruz de Tenerife, 26 de Octubre de 2016

EQUIPO TÉCNICO AUTOR DEL DOCUMENTO:



Fdo.: Alicia Pérez Ojeda



Fdo.: Antonio Corona Bosch