

Barrio de Atochas-Montealto:
Estudio, análisis y
propuesta de mejora

Gladis Castro Rodríguez
Rosa Martul Franco
Ana Díaz López
Jacobo Quiroga Fernández
Iria Vázquez
Giulio Stefano
Antonia Selvaggio

Índice:

1. Parámetros Dotacionales
2. Encuestas: Presentación y análisis de resultados.
3. Indicadores: Presentación y análisis de resultados.
4. Propuestas de mejora del barrio.

Parámetros dotacionales

Hemos clasificado nuestro barrio analizando todas las características como un barrio ciudad de tejido central.

Los parámetros dotacionales por habitantes obtenidos según los datos del barrio (tablas del Gvsig y la pirámide poblacional) son los siguientes:

1-Para los centros sanitarios : 0.445 m²s/habitantes

2-Para los centros deportivos: 1.27m²s/habitantes

3-Para los centros culturales: 0.58m²s/habitantes

4-Para los centros de bienestar social: 1.5m²s/habitantes

5-Para los centros de estudio primario: 8.1m²s/habitantes

6-Para los centros de estudio secundario: 17.5m²s/habitantes

Análisis de estos resultados:

En cuanto a los centros sanitarios el valor de referencia es 0.09 por lo que se observa que nuestro barrio está muy bien dotado. Creemos que ello puede ser debido a que está incluido el centro sanitario Abente y Lago que no perteneciendo al barrio si hay habitantes desplazados a éste.

El parámetro dotacional de centros deportivos es 0 , mientras que en nuestro barrio existen varios y por tanto el valor obtenido es superior.

De los centros culturales podemos decir, que se referencia el parámetro mediante un 0,097 y el nuestro es también superior. Por tanto, no tiene falta de este tipo de servicios.

El resultado de los centros de bienestar social también supera al parámetro dotacional.

Y en los centros de estudio tanto de primaria como de secundaria se superan con creces los valores de dichos parámetros. Pese a ser un barrio con escasez de estudiantes está muy bien equipado de institutos y colegios.

Encuestas: Presentación y análisis de resultados:

Con el fin de conocer mejor el barrio en cuestión y por lo tanto definir nuestro ámbito de trabajo se realizaron unas encuestas destinadas a recoger las distintas sensibilidades y opiniones de los vecinos de Atochas-Montealto. La encuesta realizada seguía el modelo que se adjunta en la página siguiente.

Se repartió la población a encuestar en estas proporciones, intentando además repartir geográficamente a los encuestados para así abarcar toda la extensión del barrio y conseguir que la encuesta fuera lo más representativa posible:

MONTEALTO	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65e+	<u>parcial</u>	
Homes	3	5	4	3	3	5	24	51
Mulleres	3	5	5	4	4	7	27	

ATOCHAS	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65e+	<u>parcial</u>	
Homes	1	2	1	1	1	1	7	15
Mulleres	1	2	1	1	1	2	8	

Se añaden, en cada campo del modelo de encuesta, y en letras rojas, los resultados totales de las encuestas, y a continuación, las conclusiones extraídas.

Encuesta realizada

B1	¿Dónde preferirías hacer tu compra diaria?	1. Gran Superficie Comercial 10%	2. Mercado Municipal 23%	3. Supermercado 42%	4. Tiendas de Barrio 25%
B2	¿Consideras que tu barrio está bien comunicado por transporte público con el resto de la ciudad?	1. Sí 81%	2. No 19%	Observaciones: -----	
B3	¿Impondrías restricciones al uso del coche (circulación, aparcamiento) en beneficio del transporte público, la bicicleta y el peatón?	1. Sí 45%	2. No 55%	Observaciones: La mayor parte de los que dijeron que sí añadieron algo del estilo de "Sí, pero con las que ya se han puesto llega."	
B4	¿Consideras que vives lo suficientemente cerca de los principales servicios y equipamientos (colegio, centro de salud, biblioteca, ...)?	1. Sí 96%	2. No 4%	Observaciones: ---	
B5	¿Qué aspectos valoras más en una plaza o en un parque? ¿Y en una calle?	Parque o Plaza: Se valoraron especialmente la vegetación, la limpieza y el	Parque o Plaza: mobiliario, y también los espacios de juego para los niños.	Calle: Principalmente se mencionó la limpieza, la	Calle: luz y la amplitud.
B6	¿Como peatón, ¿en qué lugares de tu barrio te sientes más inseguro (accidentes)?	En cruces y pasos de cebra.		Observaciones:	
B7	¿Cuál crees que es la obra más necesaria en tu barrio? ¿Y la menos?	Más necesaria: Aparcamientos, reparación de aceras y asfaltado de calles, alumbrado...		Menos necesaria: Corredor verde de Orillamar, menos carril bus, la Plaza de Millán Astray, las peatonalizaciones...	
B8	¿Consideras que tu barrio es ruidoso? Alguna zona en particular? (el tema del ruido por ambiente nocturno debe tratarse como observación)	1. Sí 21%	2. No 173%	Zona: Un 6% dijeron que depende de la zona, pero que en general se sentían satisfechos con el nivel de ruido del barrio.	
B9	¿En qué 3 lugares de tu barrio pasas más tiempo y por qué?	En la calle Orillamar, las plazas, las cafeterías y bares...			
B10	¿Qué zona de tu barrio peatonalizarías?	la inmensa mayoría (94%) contestaros sencillamente "ninguna". solo algunos contemplaron la peatonalización, citando por ejemplo las inmediaciones de la Plaza de España, pero en general sin saber precisar muy bien en qué calle.			
B11	¿Consideras que tu barrio está cuidado, es agradable?	1. Sí 58%	2. No 42%	Observaciones: Los que contestaron que no mencionaban la suciedad, el tráfico, la doble fila...	

B12	¿Prefieres tener aceras más anchas y arboladas o bien más zonas de aparcamiento en la calle?	1. Aceras Anchas 18%	2. Aparcamientos 82%	Coche		Aparcamiento	
				1. Sí	2. No	1. Sí	2. No
BARRIO DE RESIDENCIA		BARRIO DE TRABAJO		LUGAR DE TRABAJO		GENERO	
						EDAD	
				1. HOMBRE		2. MUJER	
						1. 14-18	2. 18-25
						3. 25-35	4. 35-45
						5. 45-55	6. 55-65
						7. +65	

Conclusiones provisionales a raíz de los resultados de las encuestas

La mayor parte de los vecinos encuestados desean las mismas cosas para su barrio. Consideran que su barrio es agradable, aunque mejorable en muchos casos, y piden calles mejores, más iluminadas, y parques más limpios y cuidados, con mucha vegetación. Además, el sentimiento general es el de un barrio ahogado en la doble fila, que recibe al día un volumen de coches que no puede gestionar. Los vecinos dicen estar de acuerdo con ceder “espacio de coche” en virtud de mejores aceras y espacios verdes, pero consideran que las labores hechas en este sentido son “más que suficientes”. (“Más, no”). Ambas zonas, (Atochas y Montealto) han sufrido modificaciones últimamente, (Atochas aún se encuentra en gran parte cerrado a la circulación), y los vecinos se muestran preocupados porque todas estas modificaciones empeoren aún más la situación actual.

Por todo esto, consideramos que debe realizarse un proyecto de mejora del espacio urbano, mejorando las calles, la iluminación... etc, intentando no restar más espacio al coche del que ya tiene, o en su defecto intentado compensar estas acciones creando nuevas zonas de aparcamiento en calles cercanas. Concretamente, creemos que se debe estudiar con cierta actitud crítica los proyectos de la Plaza de España y Panaderas, (que preocupan mucho a los vecinos), y el Corredor Verde de Orillamar, quizás no para modificarlos, pero sí para detectar sus carencias e intentar solucionarlo en zonas cercanas. (Por ejemplo, creando aparcamiento en los alrededores de la Escuela Pablo Picasso). También creemos que la calle de la Torre tiene cierto valor como “zona de tiendas”, y debe intentar potenciarse este hecho en la planificación. Además, proponemos mejorar e intentar ampliar los equipamientos de la zona, en especial el centro social de Montealto, (muy activo, según parece), y estudiar la posibilidad de mejorar las instalaciones deportivas.

En cuanto a otras cuestiones tocadas en la encuesta, la mayor parte de los encuestados usan el supermercado para sus compras diarias, aunque gran parte valoraron también el mercado municipal de San Agustín, y rechazan la peatonalización de más calles, porque de nuevo, consideran que “ya llega”.

Análisis de indicadores sostenibles

Este apartado analiza los resultados de los mapas y cálculos realizados para estudiar los distintos indicadores de urbanización sostenible, con el objetivo de sacar conclusiones que nos permitan adecuar nuestras propuestas a las necesidades del barrio.

Indicadores de Biodiversidad

5.1 Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes:

Con este indicador se pretende indicar si los ciudadanos tienen acceso al disfrute de la naturaleza, superficies verdes o paseos arbolados.

El indicador se divide en cuatro condicionantes:

_ Acceso a un espacio verde de al menos 1000 metros cuadrados a menos de 200 metros, (desplazamiento a pie cotidiano).

_ Acceso a un espacio verde de al menos de 5000 metros cuadrados a menos de 750 metros, (desplazamiento a pie no cotidiano).

_ Acceso a espacios verdes mayores de 1 hectárea a una distancia de 2 kilómetros, (desplazamiento en bicicleta).

_ Acceso a un espacio verde de al menos 10 hectáreas 4 kilómetros, (desplazamiento en transporte público).

En nuestro barrio, Montealto-Atochas, es necesario remarcar la cercanía de la torre de Hércules, (con toda la superficie verde que la rodea), que influye mucho en los resultados que arroja este indicador, buenos en todas las zonas del barrio para todos los condicionantes, salvo quizás la zona cercana al Matadero y de Las Lagoas, donde el primer condicionante deja una laguna que muestra la necesidad de un espacio verde en esa zona, (un parque) por ejemplo.

5.3 Asignación de árboles por superficie construida:

Este indicador pretende asignar una superficie arbolada idónea en función de las condiciones propias de la trama urbana, determinando el valor mínimo deseable de vegetación por superficie construida, y también por metro lineal de calle. Se considera aceptable un valor de un árbol por cada metro cuadrado de superficie construida.

En el barrio estudiado, a excepción de algunas calles, como Adelaida Muro, Ángel Rebollo, u Orillamar (únicamente a la altura del cementerio) y el Paseo Marítimo, la escasez de árboles es casi generalizada, siendo especialmente grave en la zona de Orillamar-Atochas. La mayor parte de las calles no cuentan con arbolado en absoluto, y aún en las que sí hay arbolado, éste no es suficiente.

Hemos considerado conveniente adjuntar un mapa más, titulado “Árboles por metro lineal”, para dejar claro la escasez de arbolado en las calles del barrio.

5.4 Corredores verdes:

Este indicador pretende valorar la existencia de una red de corredores verdes en el interior del tejido urbano.

En un principio decidimos no considerar el famoso “corredor verde de Orillamar”, (todavía en proyecto,) por considerar que no se ajusta a la definición de corredor verde requerida en el indicador, “Un corredor verde es una franja de territorio que permite poner en contacto distintas áreas para contribuir a la viabilidad y movilidad de los ecosistemas”. Aún así, se adjunta un plano con el indicador correspondiente si se decide considerarlo, y como se ve en dicho plano, se obtiene un porcentaje de 5,33% de longitud de corredor verde sobre la longitud de tramos de calle del barrio, lo que cumpliría con el 5 % marcado como deseable en el indicador.

Morfología y estructura urbana:

Entendemos por compacidad el 'grado de “proximidad” entre usos y funciones urbanas, y también con el grado de equilibrio del tejido urbano' Con la compacidad se tiene una primera idea de la densidad de población, de la densidad de actividades y de la masa crítica que haga viable, (o no) una red de transporte público, los servicios y equipamientos básicos y las dotaciones comerciales imprescindibles para desarrollar la vida cotidiana desde patrones de proximidad.

1.1 Densidad edificatoria:

Con este indicador lo que se busca es tener una idea de cómo está repartida la edificación dentro del tejido de la ciudad, para poder prevenir la proliferación de la ciudad difusa y su dispersión en el territorio. Se pretende crear un escenario óptimo para el encuentro, regulación, intercambio y comunicación entre personas, actividades e instituciones diferentes, constituyentes de la esencia de la ciudad.

El indicador se obtiene de dividir el número de viviendas entre la superficie total. El número de viviendas se calcula como el volumen total de edificación dividido por el volumen destinado a cada vivienda.

Es aconsejable un índice de densidad edificatoria de 60 viviendas por hectárea, número superado en prácticamente la totalidad del barrio.

1.2 Compacidad absoluta:

El indicador representa la altura media de la edificación en un área determinada. Es una primera aproximación de la presión que ejerce la edificación en el tejido urbano. La ciudad compacta busca la eficiencia en el uso de los recursos naturales, como por ejemplo es el caso del propio suelo.

Se aconsejan valores de compacidad absoluta de entre 5 a 7.5 metros. Los valores obtenidos para nuestro barrio oscilan entre un mínimo de 3 y máximo de 48 metros, como se puede apreciar, estamos casi por completo fuera del rango aconsejable de valores.

Es muy complicado dar una solución que atenúe este indicador (la edificación es la que es y está construida ya, no hay espacio en el suelo dentro del barrio...) y nos saldríamos fuera del ámbito de este trabajo.

1.3 Compacidad corregida:

Este indicador relaciona el volumen construido de una determinada superficie urbana y el espacio de estancia (espacio de relación y verde urbano). Nos da una idea del equilibrio que existe entre lo construido y los espacios libres. El medio construido actúa como agente que ejerce presión sobre el territorio y el espacio público como factor descompresor.

La compacidad corregida representa la altura media de la edificación distribuida únicamente sobre el área de espacio público atenuante.

Los valores adecuados de compacidad corregida oscilan entre 10 y 20 metros. Si nos fijamos en el mapa de compacidad corregida, elaborado para nuestro barrio, podemos observar que de entre las 5 áreas ambientales en las que se ha dividido el barrio, estrictamente no cumple ninguna, y las que más se acercan a los valores orientativos (intervalo [10,20]) son el área 1 (CC_1:9.17m) y el área 4 (CC_4: 28.5 m).

Una posible solución, en este caso, sería tratar de proyectar una red de calles peatonales que facilitasen el acceso a parques y espacios públicos. Tarea esta nada fácil, entre otras cosas, debido al sentir general de la gente, que tal y como se reflejó en la encuesta llevada a cabo en el barrio, no buscaban tener calles peatonales, ni por ejemplo aceras más anchas.

Sobre estos tres indicadores cuesta actuar directamente, (por así decirlo, la edificación es la que hay) pero evidentemente, (y ya más bien de cara a la propuesta) se deben tomar medidas para que no se empeore más la situación, por ejemplo impidiendo que se construyan más pisos en la zona (cosa poco probable, todo sea dicho), conseguir que los espacios libres que están disponibles todavía no se destinen a edificación si no todo lo contrario, preservarlos para parques, zonas verdes...En concreto para el indicador 1.3 de compacidad corregida, decir también que la compacidad se verá sustancialmente mejorada con la propuesta que plateamos más adelante de ampliación de las secciones de las calles.

Espacio público:

2.1 Viario público para el tráfico del automóvil de paso y del transporte público en superficie:

Se ha decidido omitir este mapa pues no aporta mayor información al análisis y realmente es un plano complementario de 2.2.

2.2 Viario público para el peatón y otros usos del espacio público:

El viario público para el peatón (Vpp) es un indicador que relaciona directamente la superficie destinada a la movilidad del peatón y a su convivencia y la de otros usos compatibles con estos con el viario total de la supermanzana. Esta superficie quedar limitada en un mínimo de 75% por lo que al automóvil le corresponde el 25%

En el barrio se puede comprobar que solo una calle (que a día de hoy se encuentra en obras

de peatonalización) cumplía esta limitación. La mayoría de las calles están entre un 25% y un 50%.

Se plantea una posible actuación en el apartado de propuestas para resolver estas carencias, que consiste en la reducción del automóvil y la potenciación del transporte público y de los modos de transporte de corta distancia (transporte a pie y en bicicleta).

2.5 Proyección vertical de sombra del arbolado en el espacio público. Dotación de árboles por m² del espacio público:

La distribución del arbolado viario en términos de comportamiento térmico de los espacios públicos mantiene una relación con las características del tejido urbano y con el porcentaje de obstrucción de radiación solar en pavimentos.

El incumplimiento de este indicador por parte del barrio es evidente a simple vista. Nos encontramos con mayor presencia de arbolado en calles colindantes a parques y zonas verdes, tal como se indica. Como resulta evidente, es necesario aumentar el número de árboles en las calles.

2.7 Disposición de báculos sin contaminación luminosa:

La contaminación lumínica es el brillo o resplandor de luz en el cielo nocturno producido por la reflexión y difusión de luz artificial en los gases y en las partículas del aire por el uso de luminarias inadecuadas y/o excesos de iluminación. El mal apantallamiento de la iluminación de exteriores, envía la luz de forma directa hacia el cielo, en vez de ser utilizada para iluminar el suelo.

La disposición de las luminarias está sujeta a la relación A/H, definiéndose un tipo de disposición según el número de calzadas y el valor resultante de esta relación. La correcta disposición de las luminarias contribuye a mejorar la calidad de la iluminación de las vías, garantizando niveles de iluminación y uniformidad correctas.

Altura montaje luminaria: H=7 m (estándar)
Anchura calle: A

Se analizaron las calles principales dentro del barrio, y para el conocimiento del tipo de luz que emitían, se realizó una visita de campo a la zona. Los resultados obtenidos fueron:

Paseo Marítimo: Combinación brazos dobles y tresbolillo.

Tipo de luz: blanca en la mediana y amarilla el resto.

A=24 m

A/H=3,43

Calle Orillamar: Pareadas

Tipo de luz: amarilla

A=13 m

A/H=1,86

Calle Panaderas: Pareadas

Tipo de luz: amarilla

A=15 m

A/H=2,14

Calle de la Torre: Pareadas

Tipo de luz: amarilla

A= 11 m

A/H=1,57

Avenida de Hércules: Pareadas

Tipo de luz: amarilla

A=9 m

A/H=1,29 → Este valor nos indica que la correcta disposición en esta zona sería al tresbolillo y no pareada tal y como está ahora.

Para el resto de las calles del barrio, nos apoyamos en la propia capa de puntos de luz en el programa gv-SIG y el google maps. En general la iluminación está bien, tiene una disposición conforme a la deseable según el indicador.

2.9 Accesibilidad a paradas de transporte público:

Se desea garantizar el acceso a paradas de transporte público a una distancia inferior a 300 m desde cualquier punto de la ciudad. Se entiende como accesibilidad la distancia existente entre la parada más próxima a la población y la misma.

Para el caso de nuestro barrio, como se puede ver claramente en el mapa correspondiente a este indicador, el territorio está totalmente cubierto. En las encuestas ya se reflejaba el acuerdo de la gente con la distribución de las líneas de transporte público, paradas de bus...

2.10 Accesibilidad a la red de bicicletas:

Este indicador busca evaluar la proximidad a la red de bicicletas a la distribución total de la población en una determinada área urbana. Se considera que un nivel de acceso aceptable es aquel que permite a toda la ciudadanía acceder a la red de bicicletas a menos de 1 minuto en bicicleta o cinco caminando, esto es, 300 metros.

Si observamos el mapa del indicador, se observa que la accesibilidad es bastante escasa en determinadas zonas.

2.11 Plataforma logística urbana:

El objetivo de este indicador es organizar la distribución urbana de mercancías disminuyendo las fricciones que genera la carga y descarga en el espacio público y habilitar espacios adecuados para pequeños puntos limpios dentro del tejido urbano.

Las plataformas logísticas se caracterizan por concentrar el tráfico de vehículos de distribución urbana en puntos estratégicos concretos de la red urbana, posibilitando una rotura de carga del transporte de mercancías, para después realizar una distribución capilar de corta distancia y además las mercancías pueden ser almacenadas y agrupadas según las necesidades del destino final.

La plataforma logística habilita un espacio, para que se convierta en el punto de acopio en el que los sistemas de recogida habituales realizarían la carga de los residuos acumulados, reduciendo el tiempo de recogida y su paso por el interior de la supermanzana.

En nuestro caso no hay plataforma logística y consideramos que no es necesaria la creación de una. El barrio no tiene grandes centros comerciales, ni industrias cercanas...funciona muy centrado en el pequeño comercio y presenta una estructura bastante orgánica, en esencia es eso por lo que tampoco sería muy adecuado la creación de la plataforma logística urbana.

2.12 Aparcamiento fuera de espacio público:

Este indicador hace referencia a las plazas de aparcamiento necesarias para dar respuesta tanto a los automóviles de los residentes como a los automóviles de las personas que tienen como destino la zona de estudio en cuestión, se ubican fuera del espacio público teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- El subsuelo de las viviendas no se usa para ubicar el automóvil, si no que en él se ubican recursos necesarios para la movilidad sostenible.
- Cada residente tendrá su plaza de aparcamiento a menos de 300 metros de su vivienda y fuera del espacio público, fomentando de esta manera el uso del transporte público.
- Las plazas destinadas a la demanda foránea serán periféricas a las supermanzanas, posibilitando un acceso rápido y cómodo a las mismas a pie, pero evitando que el vehículo privado de paso circule por su interior.

El aparcamiento existente que está fuera del barrio aunque con área de influencia dentro (uno en superficie, en la zona de la Torre de Hércules y otro subterráneo, con entrada en la zona del cuartel de Atochas), no cubre la demanda exigida por los usuarios, por lo que es necesario pensar en proyectar bolsas de aparcamiento que sirvan a la población del barrio. (Aspecto que también quedaba reflejado en las encuestas realizadas en la primera fase del trabajo.) La población del barrio destacaba la escasez de sitios dónde poder estacionar su vehículo; muchas de las viviendas del barrio son de antigua construcción y no poseen garaje, la solución que tenían eran alquilar plazas en aparcamientos privados o aparcar lejos de su vivienda los residentes y lejos de su trabajo o destino la población foránea.

2.14 Reserva de plazas para aparcamientos de bicicletas:

Este indicador establece los requerimientos mínimos de plazas para aparcamientos de bicicletas. El cálculo de los requerimientos sobre el número de plazas de aparcamientos de bicicletas permite designar el espacio necesario para dicho uso en los equipamientos urbanos, con el fin de dar respuesta a la demanda de estacionamiento generada por el uso de este medio de transporte en las ciudades.

En nuestro caso, como se puede apreciar en el correspondiente plano del indicador, no vemos ninguna reserva para aparcamientos de bicicletas, es por ello que hacemos una propuesta más adelante con plazas para aparcamiento para bicicletas en los equipamientos o en su caso en las cercanías de los mismos.

2.15 Accesibilidad de las personas con mov reducida:

Debido a la orografía de la zona resulta casi imposible que las personas con movilidad reducida se valgan por sí mismas para desplazarse con total independencia por las calles del barrio debido a las elevadas pendientes. Como este tema presenta difícil solución, creemos que se debe de poner todo el esfuerzo en mejorar los accesos a los mismos.

Ya que en cuestión de urbanismo las posibles actuaciones son mínimas, debemos comprometernos en dotar el barrio con todos aquellos servicios necesarios para conseguir que la accesibilidad sea universal y una garantía de igualdad de oportunidades.

Para ello se plantea una propuesta que consiste en garantizar un transporte local accesible a

todas aquellas personas que tengan algún problema de movilidad. Creemos que las paradas de bus urbano actuales son suficientes para una buena comunicación del barrio.

En lo referente al horario de funcionamiento, se realizará de la manera habitual pero exigiendo que todos los autobuses de las distintas líneas estén perfectamente habilitados para este servicio, es decir, teniendo en cuenta la altura óptima de los asientos, espacios libres para sillas de ruedas, rampas de acceso....

Dicho transporte será gratuito y se beneficiarán de él todos los ciudadanos. Por ello el empeño en cuanto a la divulgación e información del mismo debe ser máximo, informando en los centros cívicos, biblioteca, centro de salud, autobuses...

Metabolismo urbano:

4.3 Proximidad del usuario al Sistema de Recogida Selectiva:

En el caso de nuestro barrio, la proximidad del usuario al sistema de recogida selectiva es muy buena, ya que los puntos de acopio de los flujos selectivos no superan los 100 metros, como marcan las directivas. Como se puede ver en el correspondiente mapa creado para este indicador, el barrio se encuentra totalmente cubierto.

4.7 Instalación de puntos limpios:

La instalación de puntos limpios, para la recogida de fracciones reutilizables, reciclables o peligrosas, no recogidas mediante el resto de sistemas de recogida ordinarios, no es satisfactoria en el barrio, pues no existen puntos limpios a una distancia menor de 600 metros, es decir, a una distancia equivalente a 10 minutos andando.

4.8 Nivel Sonoro

Pese a los resultados de las encuestas, donde tuvimos alguna queja sobre el ruido en alguna zona, los datos obtenidos en el indicador indican un nivel aceptable de ruido en la zona, por lo que consideramos que no es necesaria la remodelación de la distribución de las carreteras en el barrio.

Tan sólo un tramo de carretera en el barrio sobrepasa los decibelios de volumen considerados tolerables por el indicador, en la intersección entre el paseo y la calle de Orillamar, donde la contaminación acústica resulta ligeramente excesiva.

Social:

6.1 Accesibilidad a los servicios básicos urbanos:

Este indicador pretende informar de la accesibilidad a pié de los ciudadanos a los distintos equipamientos y servicios básicos, incluyendo zonas verdes. Se ha estudiado por separado los distintos aspectos:

Proximidad a comercios

Como podemos observar en el mapa tenemos una distribución entre locales comerciales óptima. Así la accesibilidad de la gente a estos puntos no tiene problemas, datos que concuerdan con las encuestas entre la gente ya que no tuvimos quejas en estos aspectos.

Proximidad a centros sanitarios

El radio de influencia desde los centros sanitarios existentes y colindantes con nuestra zona no cubre por completo esta. Pese a que la gente no ha tenido quejas sobre la falta de centros, creemos que sería conveniente reorganizar o llevar a cabo la construcción de uno nuevo, por la falta de acceso que tienen los habitantes.

Proximidad a centros culturales

La falta de estos centros en nuestro barrio ocasiona que la gente no tenga muchas opciones de elegir a la hora de pasar sus horas de ocio. Como nos decían estos pasaban mucho tiempo en bares, paseando o simplemente quedándose en su casa.

Entonces propondríamos la construcción de centros culturales para dar mayores propuestas a la gente cercana a su hogar para pasar su tiempo de ocio.

Proximidad a centros deportivos

La proximidad entre estos centros es óptima, así mismo la gente no pide nada más en este aspecto.

Proximidad a paradas de buses

En este punto tampoco habría que proponer un cambio, sino incentivos para que la gente empleara más este medio de transporte para mejorar la circulación, la contaminación de todo tipo y que fuera una alternativa diaria a todo el mundo en lugar de su vehículo propio.

Proximidad a centros docentes

En este mapa vemos que no tiene una accesibilidad uniforme en todo el mapa, pero al no tener quejas o propuestas de la gente por falta de estos y la poca distancia entre los puntos que no cubre el radio de influencia a los centros, no creemos que sea necesario una reforma o una construcción de centros docentes.

Propuesta de mejora del barrio

Tras el análisis de los indicadores y los planos temáticos, y a la vista de las encuestas realizadas, hemos decidido que los aspectos en los que nuestro barrio debería ser remodelado son varios.

Para empezar, y como se puede observar en los indicadores:

- 5.3 “Asignación de árboles por superficie construida”
- 2.5 “Dotación de árboles por m² del espacio público.”
- 1.3 “Compacidad corregida”
- 2.2 “Viario público para el peatón y otros usos del espacio público”.

la mayor parte de las calles no disponen de árboles, tienen aceras demasiado estrechas, el aparcamiento y el tráfico rodado acaparan demasiado espacio....

El indicador 5.1 “Accesibilidad de los ciudadanos a espacios verdes” muestra además una falta de zonas verdes en la zona del Matadero-Las Lagoas.

Si observamos el indicador 2.12 “Aparcamiento fuera del espacio público” observamos que se obtienen muy malos resultados en todo el barrio, que no dispone de aparcamientos suficientes para acoger la cantidad de vehículos que se desplazan a la zona diariamente. Este aspecto también quedaba reflejado en las encuestas realizadas en la primera fase del trabajo, donde fue una queja generalizada. Además, esto se verá empeorado todavía más con una de las propuestas que relatamos a continuación, que implica restar aún más espacio al tráfico rodado, remodelando los anchos de calle y eliminando la mayor parte de hileras de aparcamiento.

Por otra parte, en todo el barrio no hay reservas de aparcamientos para bicicleta. (2.10 Accesibilidad a la red de bicicletas, 2.14 Reserva de plazas para aparcamientos de bicicletas)

Por último, las personas con movilidad reducida pueden encontrarse con dificultades para desplazarse con total independencia por las calles del barrio debido a las elevadas pendientes. (2.15 Accesibilidad de las personas con mov reducida).

Por todo esto, este grupo propone:

_ La creación de un nuevo espacio verde en la zona del Matadero-Las Lagoas, aprovechando un espacio que no acoge ningún uso en la actualidad, y que se muestra en el plano adjunto.

_ La reestructuración de la mayor parte de los anchos de calle, (sin modificar los sentidos de circulación,) primando los usos del peatón, con la eliminación de hileras de aparcamiento, asignación de más árboles en las aceras... etc. Se adjunta un modelo de sección adecuada de cada para cada ancho de calle considerado, a saber; 8, 10, 12 y 16 metros de ancho de calle. También se añade una clasificación de las calles del barrio por anchos de calle. Evidentemente, la aplicación de ésta propuesta implicaría adecuar cada calle al ancho de sección que más se ajuste. Convendría, además, crear un plan de actuación que con el presupuesto disponible, nos permitiera primar las obras en las calles principales y derivar el tráfico a las calles abiertas, (libres de obras), para no colapsar el tráfico en el barrio.

_ La creación de una bolsa de aparcamiento que sirva a la población del barrio, concretamente en la zona de la Escuela Pablo Picasso, donde ya existe un proyecto de aparcamiento en dos alturas que merecería ser considerado. Aún así, somos conscientes de que este nuevo aparcamiento no será suficiente para cumplir con la gran demanda de aparcamiento en la zona, aunque esperamos que la

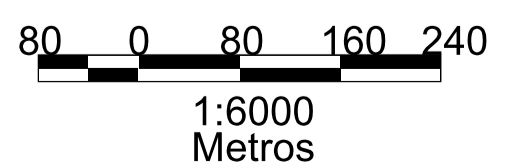
remodelación del barrio, junto con el aumento del uso del transporte público, acercamientos a pie y en bicicleta reduzca la demanda de aparcamiento.

_ La creación de plazas para aparcamiento para bicicletas en los equipamientos o en su caso en las cercanías de los mismos. Se adjunta mapa con posibles situaciones para estas “paradas”.

_ Garantizar un transporte local accesible a todas aquellas personas que tengan algún problema de movilidad. Dicho transporte será gratuito y se beneficiarán de él todos los ciudadanos. Por ello el empeño en cuanto a la divulgación e información del mismo debe ser máximo, informando en los centros cívicos, biblioteca, centro de salud, autobuses...

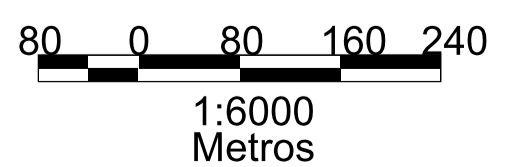


Acceso a un espacio verde de más de 1000m² a menos de 200 m.
(Desplazamiento a pie de carácter cotidiano)



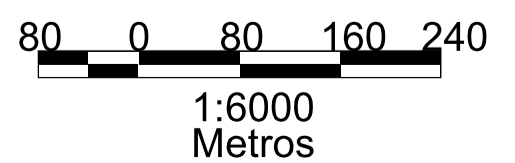


Acceso a un espacio verde de más
de 1000m² a menos de 200 m.
(Desplazamiento a pie de carácter cotidiano)



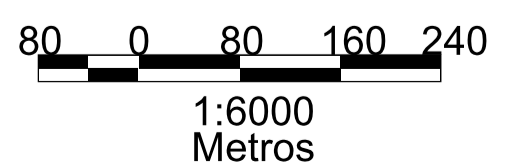


Acceso a un espacio verde de más
de 5000m² a menos de 750 m.
(Desplazamiento a pie de carácter no cotidiano)



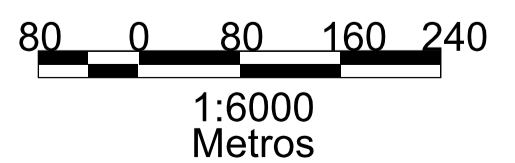


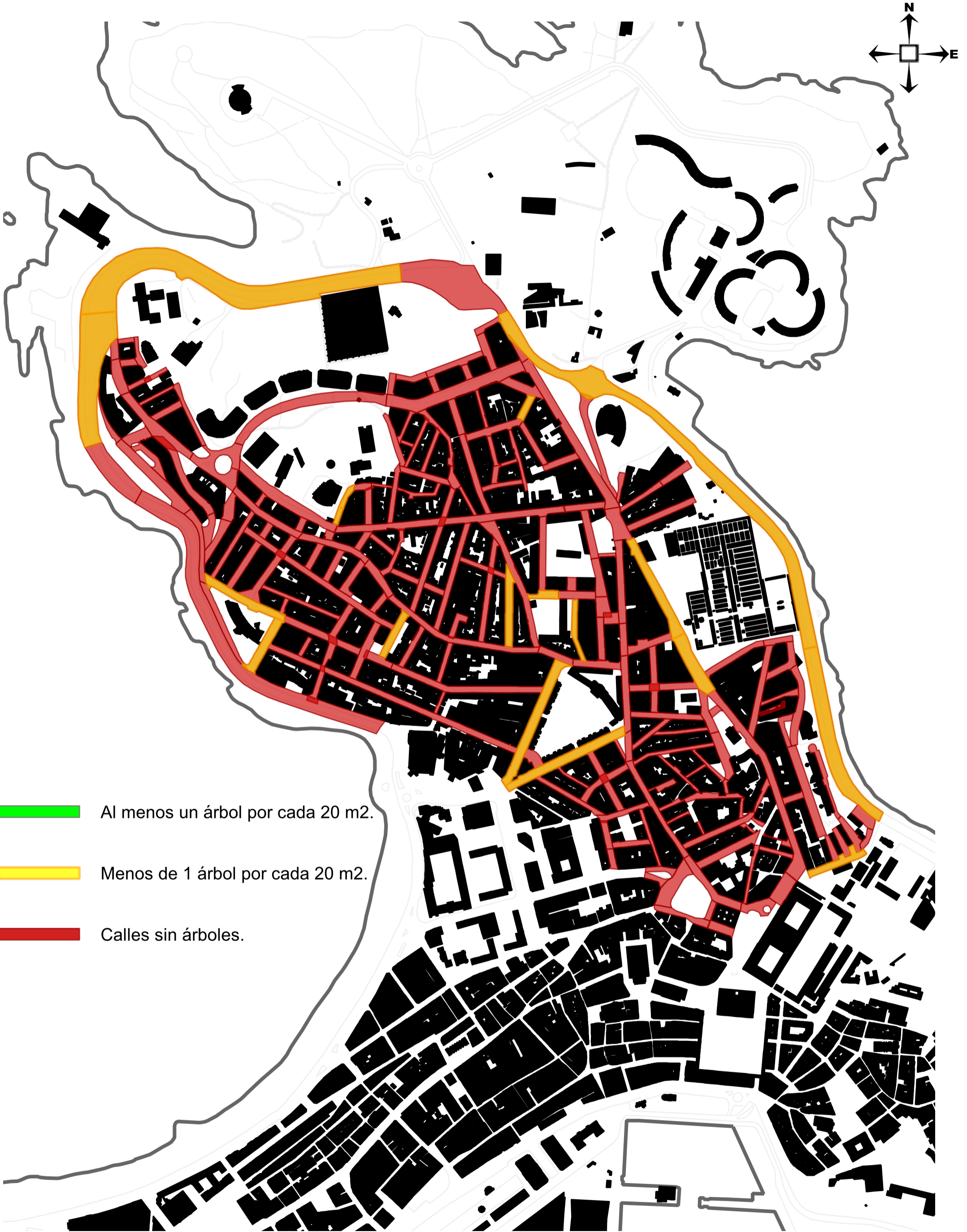
Acceso a un espacio verde de más de 1 hectárea
y a un corredor verde a menos de 2000 m.
(Desplazamiento en bicicleta de carácter no cotidiano)








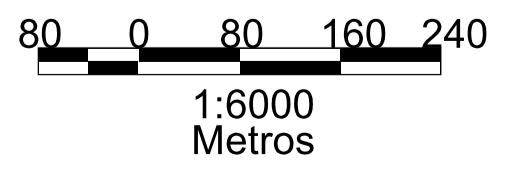
Acceso a un espacio verde de más
de 10 hectáreas a menos de 4000 m.
(Desplazamiento en transporte público)





-  Al menos un árbol por cada 20 m².
-  Menos de 1 árbol por cada 20 m².
-  Calles sin árboles.

Asignación de árboles en acera
por superficie construida.








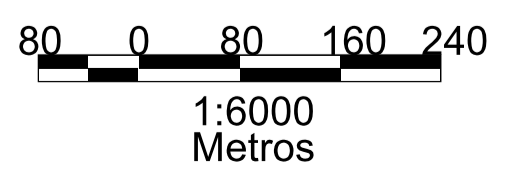
Corredores verdes.
Longitud de Corredor verde: 11607m
Longitud de Trama urbana: 21760 m
 $\% \text{Corredor verde/trama urbana} = 5,33 \%$

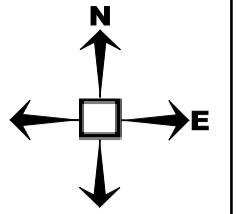
80 0 80 160 240
1:5997
Metros








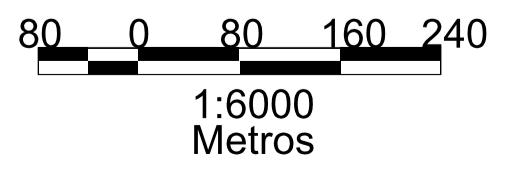
Asignación de árboles
por superficie construida.

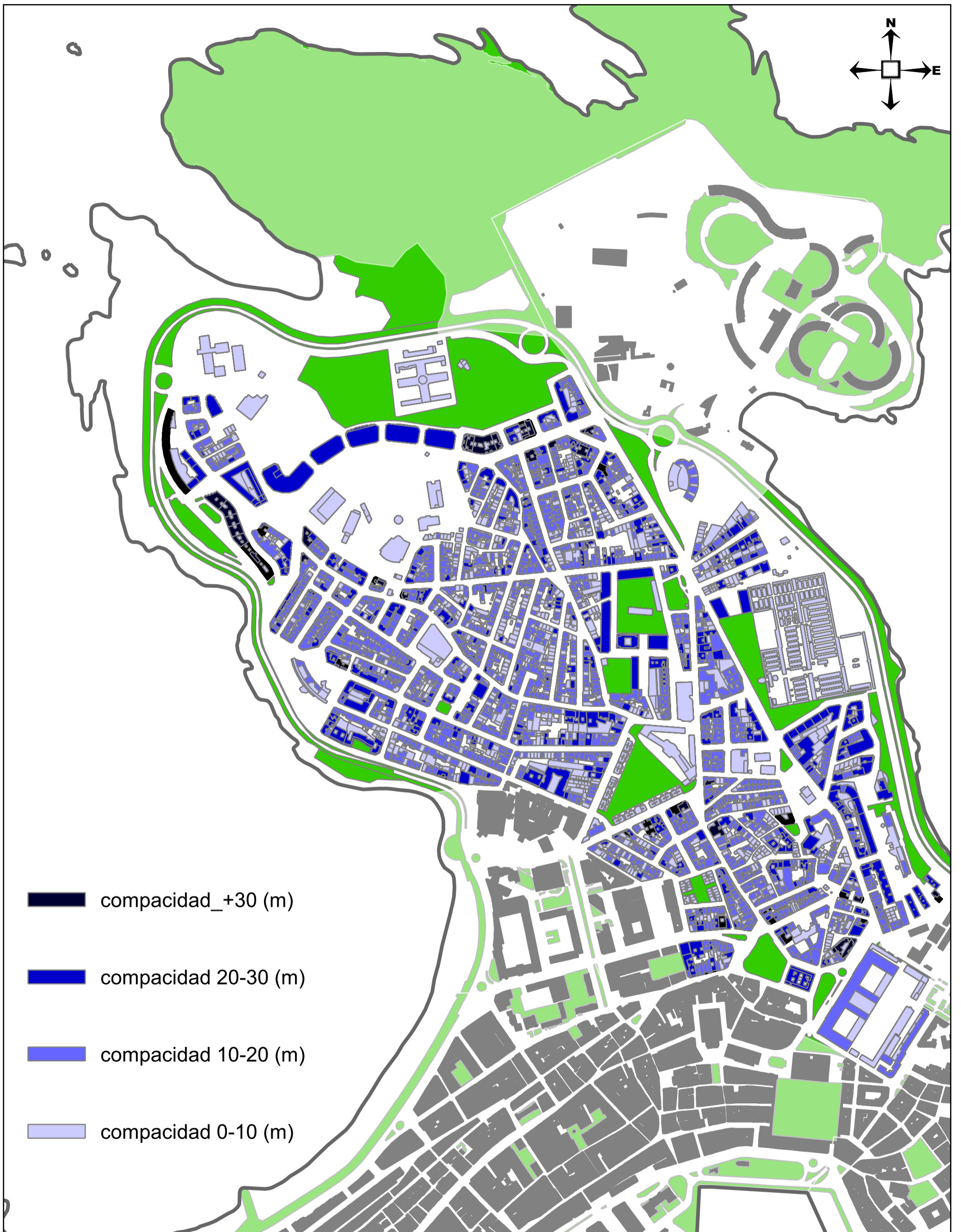
- Calles con arbolado:
-  Menos de 50 árboles por Km.
 -  50-100 árboles por Km.
 -  100-150 árboles por Km.



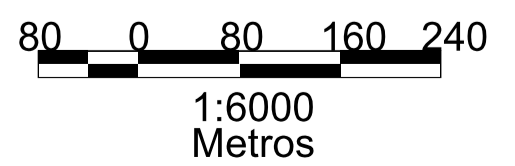
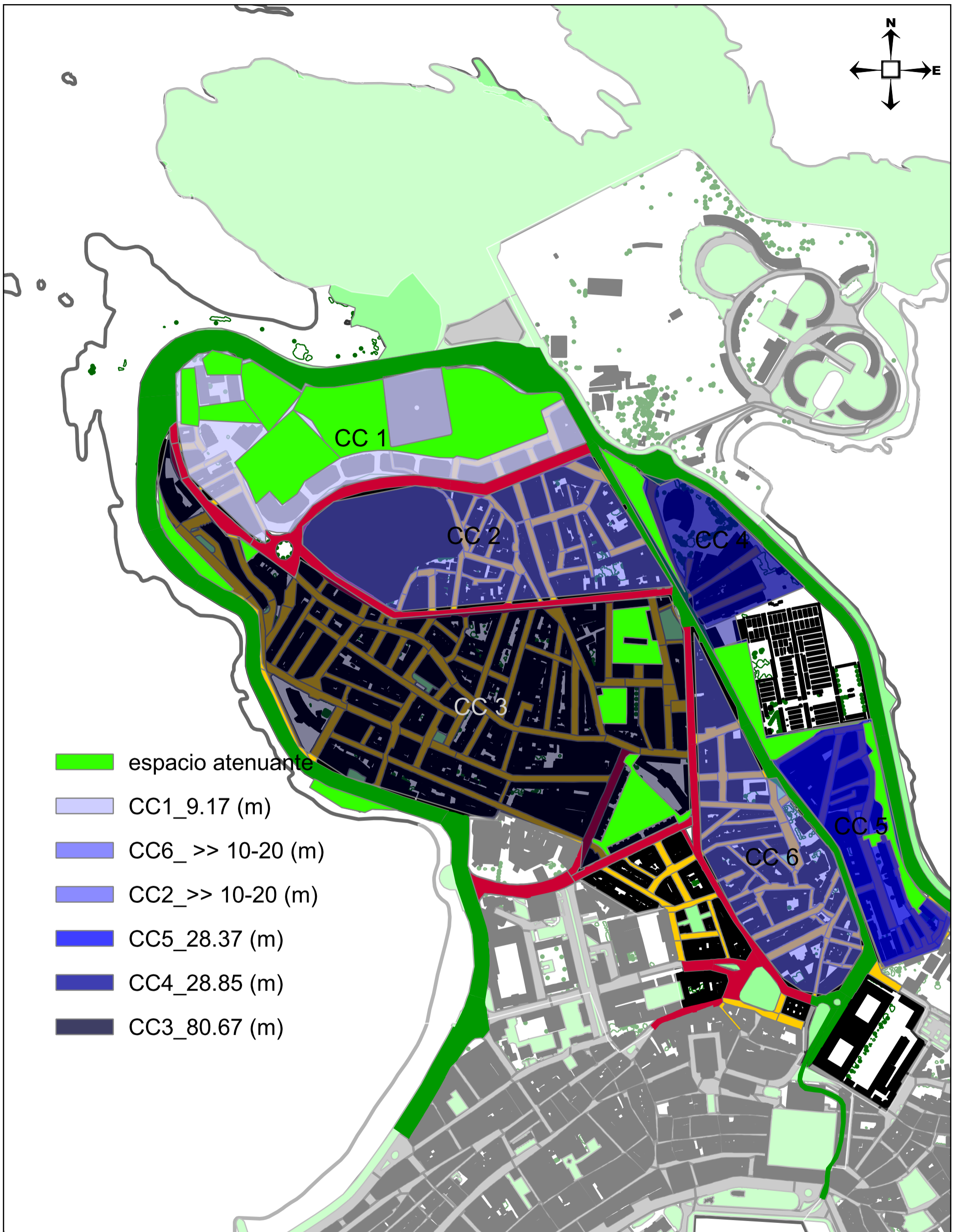


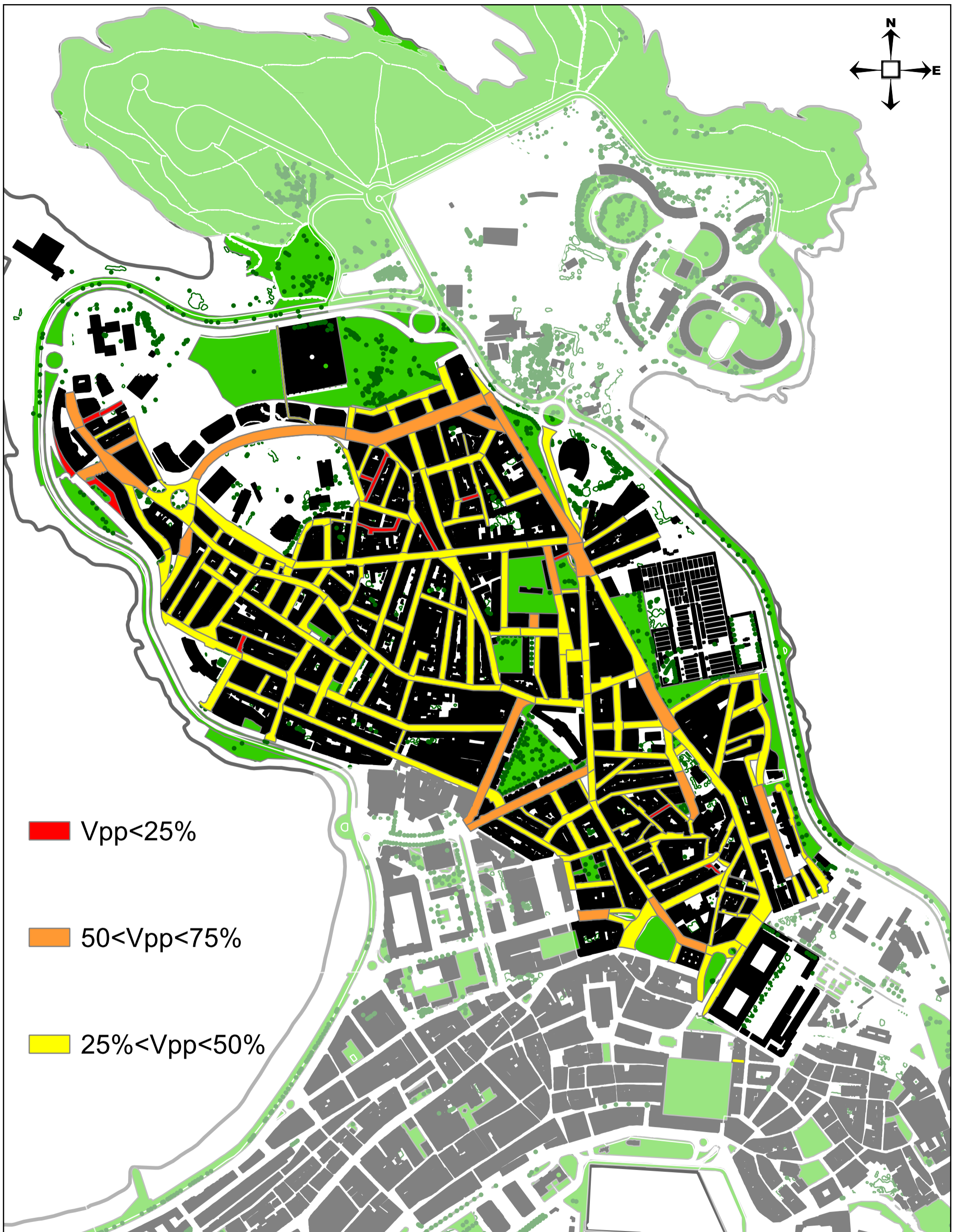
-  densidad +700 (viv/Ha)
-  densidad 400-700 (viv/Ha)
-  densidad 100-400 (viv/Ha)
-  densidad 50-100 (viv/Ha)
-  densidad 0-50 (viv/Ha)



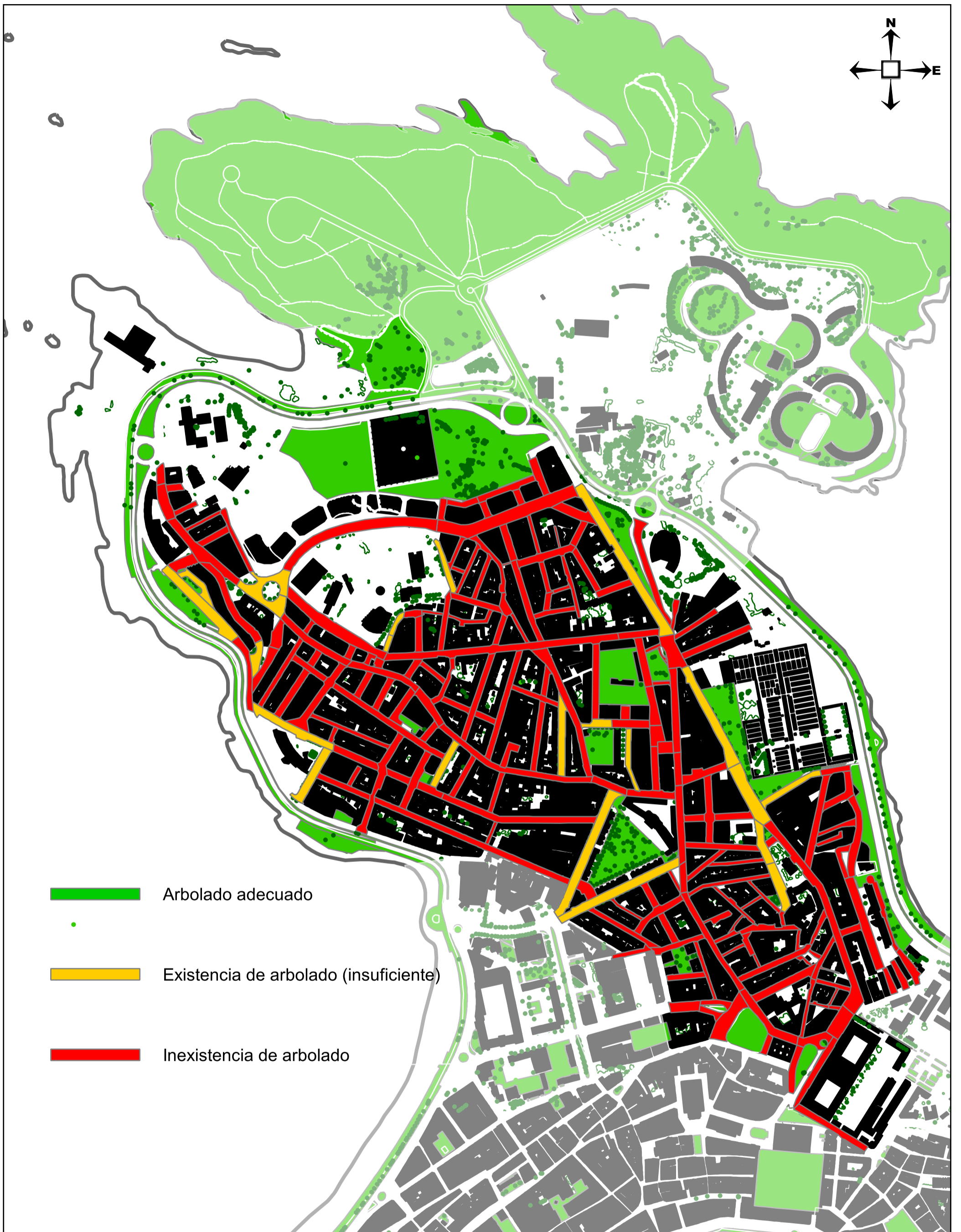


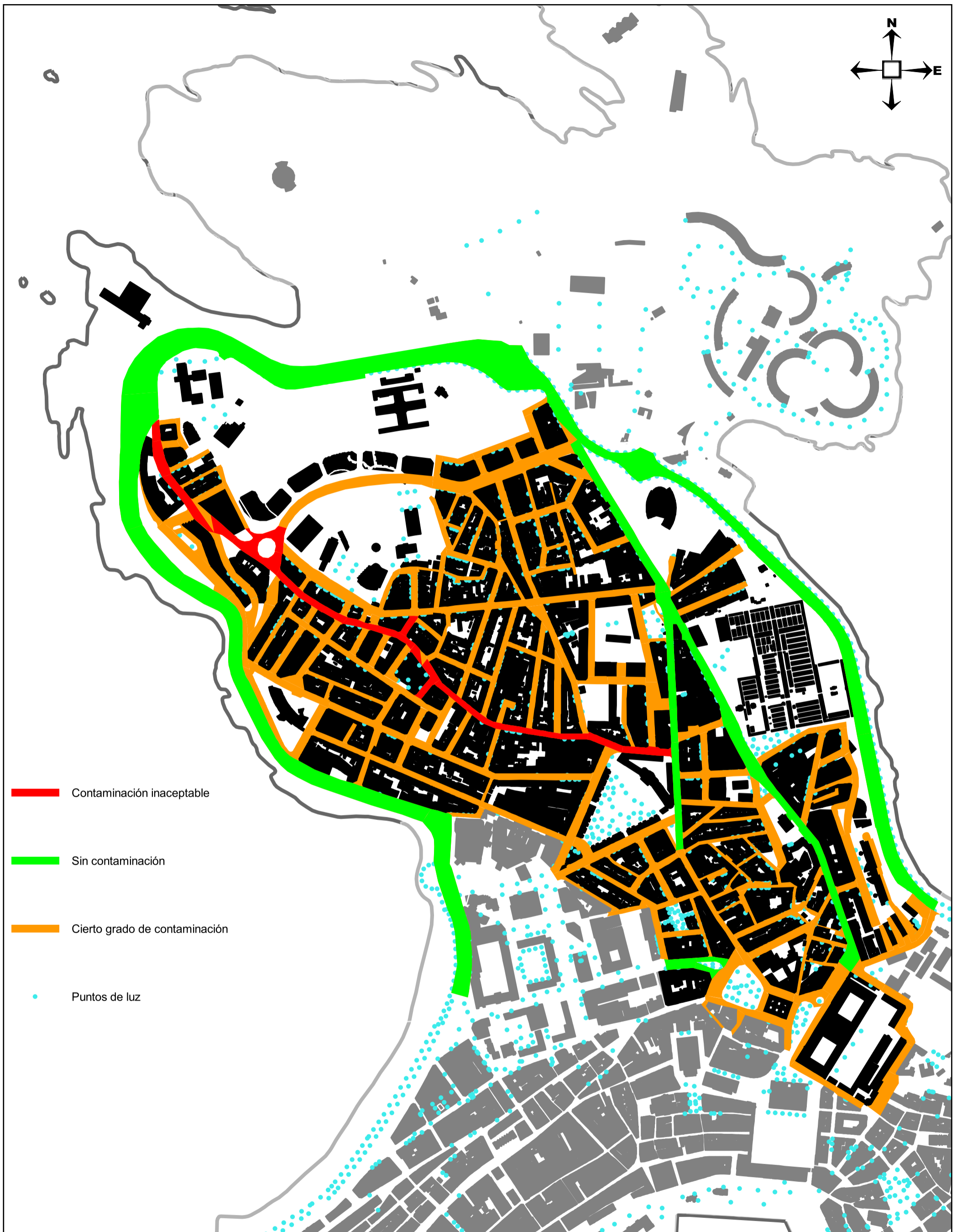
80 0 80 160 240
1:6000
Metros



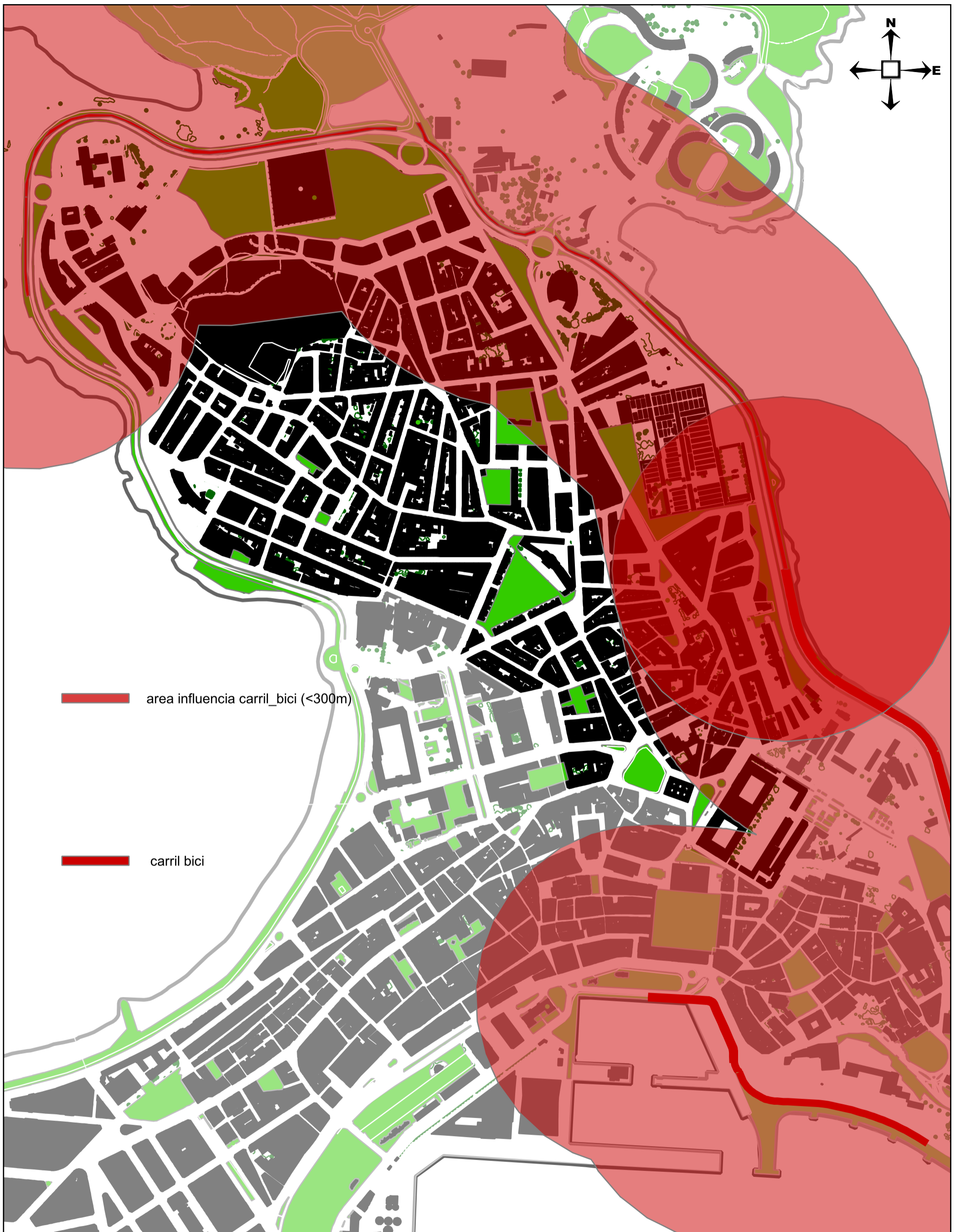


80 0 80 160 240
1:6000
Metres









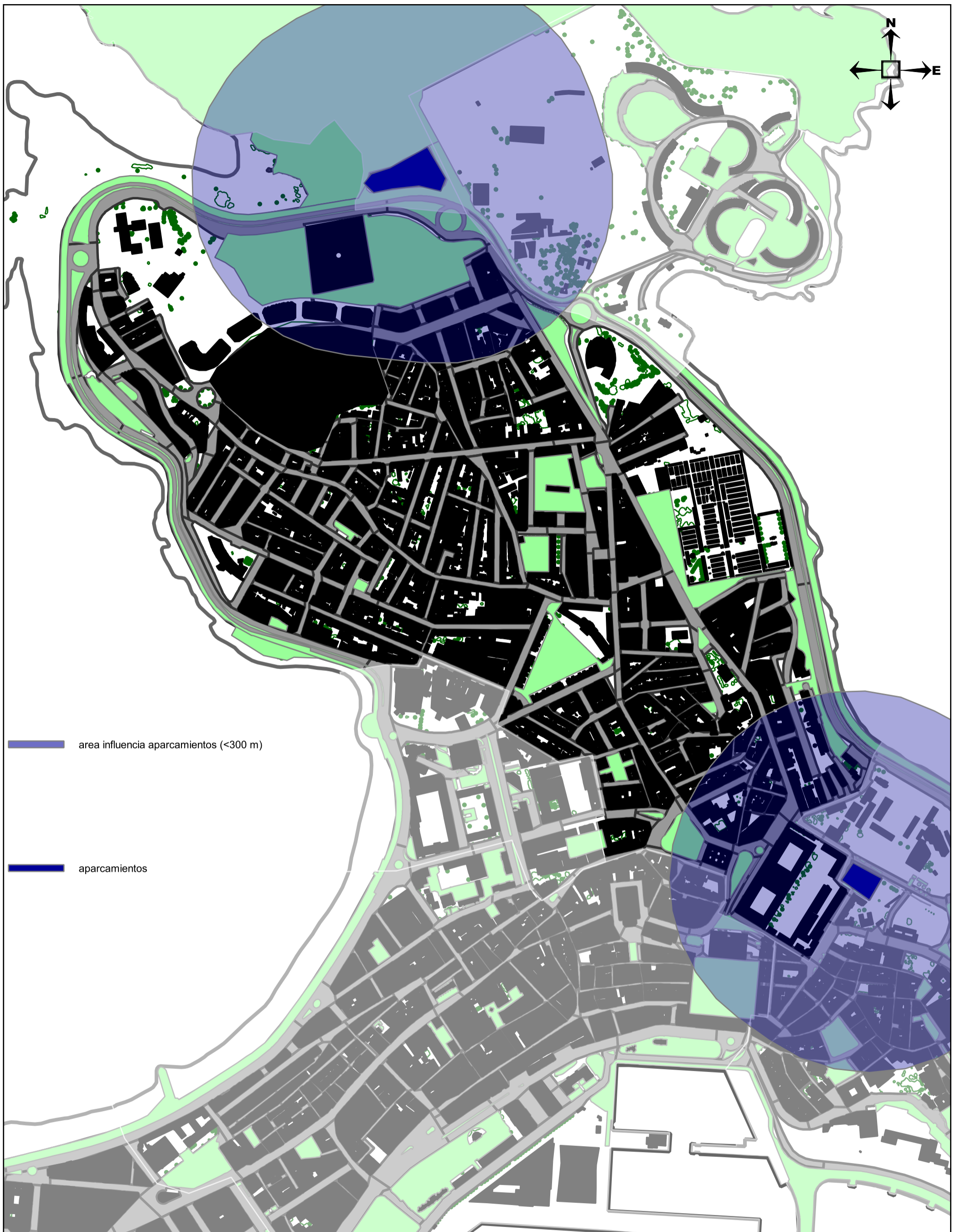
2.11 Plataforma logística urbana:

El objetivo de este indicador es organizar la distribución urbana de mercancías disminuyendo las fricciones que genera la carga y descarga en el espacio público y habilitar espacios adecuados para pequeños puntos limpios dentro del tejido urbano.

Las plataformas logísticas se caracterizan por concentrar el tráfico de vehículos de distribución urbana en puntos estratégicos concretos de la red urbana, posibilitando una rotura de carga del transporte de mercancías, para después realizar una distribución capilar de corta distancia y además las mercancías pueden ser almacenadas y agrupadas según las necesidades del destino final.

La plataforma logística habilita un espacio, para que se convierta en el punto de acopio en el que los sistemas de recogida habituales realizarían la carga de los residuos acumulados, reduciendo el tiempo de recogida y su paso por el interior de la supermanzana.

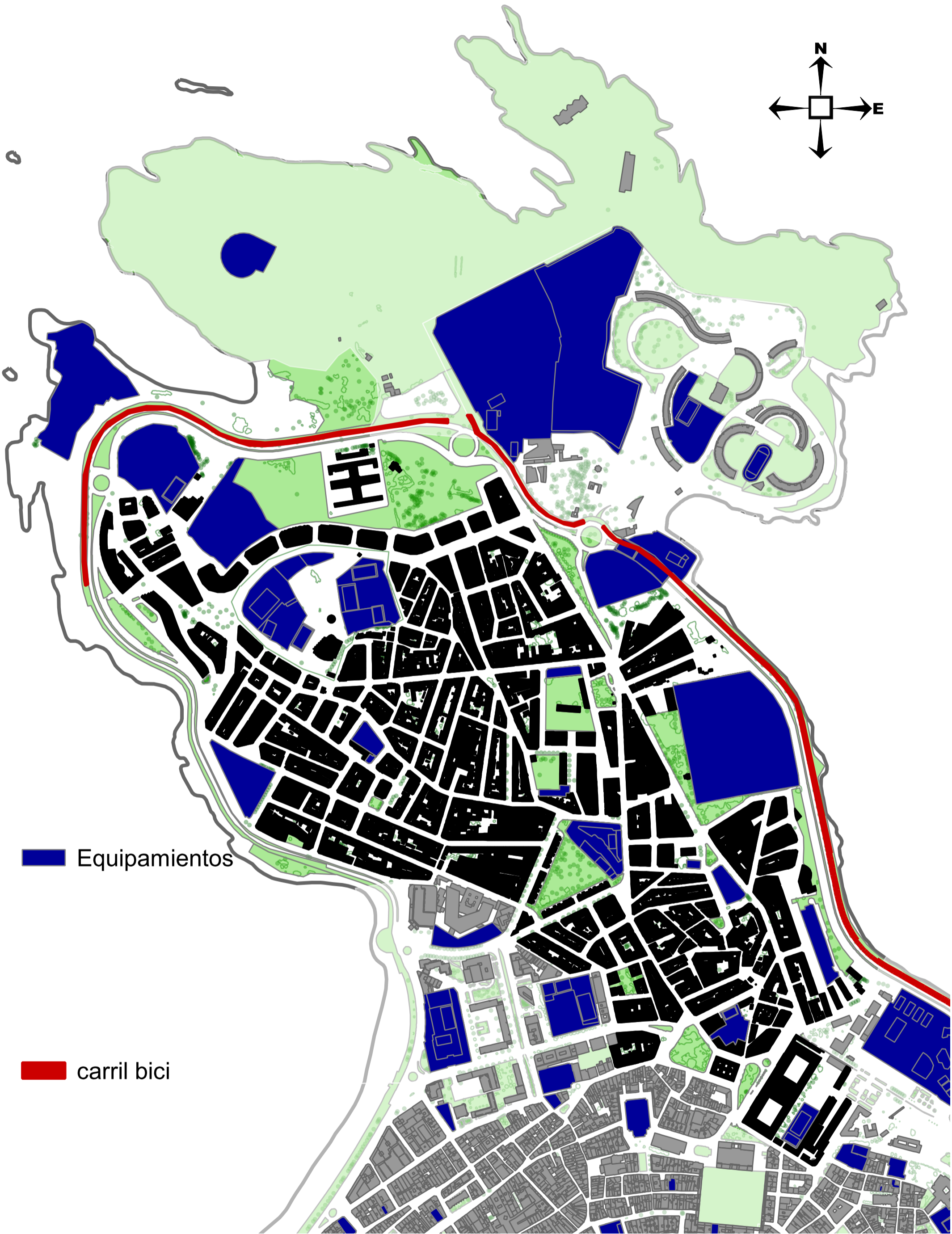
En nuestro caso no hay plataforma logística y consideramos que no es necesaria la creación de una. El barrio no tiene grandes centros comerciales, ni industrias cercanas...funciona muy centrado en el pequeño comercio y presenta una estructura bastante orgánica, en esencia es eso por lo que tampoco sería muy adecuado la creación de la plataforma logística urbana.



area influencia aparcamientos (<300 m)

aparcamientos

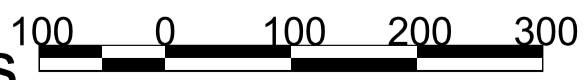
80 0 80 160 240
1:6000
Metros



Equipamientos

carril bici

Reserva de plazas para aparcamiento de bicicletas



1:6000
Metros

2.15-ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

Debido a la orografía de la zona resulta casi imposible que las personas con movilidad reducida se valgan por si mismas para desplazarse con total independencia por las calles del barrio debido a las elevadas pendientes. Como este tema presenta difícil solución, creemos que se debe de poner todo el esfuerzo en mejorar los accesos a los mismos.

Ya que en cuestión de urbanismo las posibles actuaciones son mínimas, debemos comprometernos en dotar el barrio con todos aquellos servicios necesarios para conseguir que la accesibilidad sea universal y una garantía de igualdad de oportunidades.

Para ello nuestra propuesta consiste en garantizar un transporte local accesible a todas aquellas personas que tengan algún problema de movilidad. Creemos que las paradas de bus urbano actuales son suficientes para una buena comunicación del barrio.

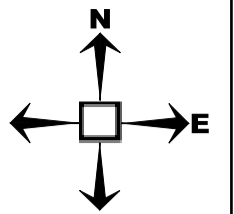
En lo referente al horario de funcionamiento, se realizará de la manera habitual pero exigiendo que todos los autobuses de las distintas líneas estén perfectamente habilitados para este servicio, es decir, teniendo en cuenta la altura óptima de los asientos, espacios libres para sillas de ruedas, rampas de acceso□ .

Dicho transporte será gratuito y se beneficiarán de él todos los ciudadanos . Por ello el empeño en cuanto a la divulgación e información del mismo debe ser máximo, informando en los centros cívicos, biblioteca, centro de salud, autobuses□

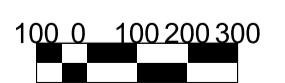
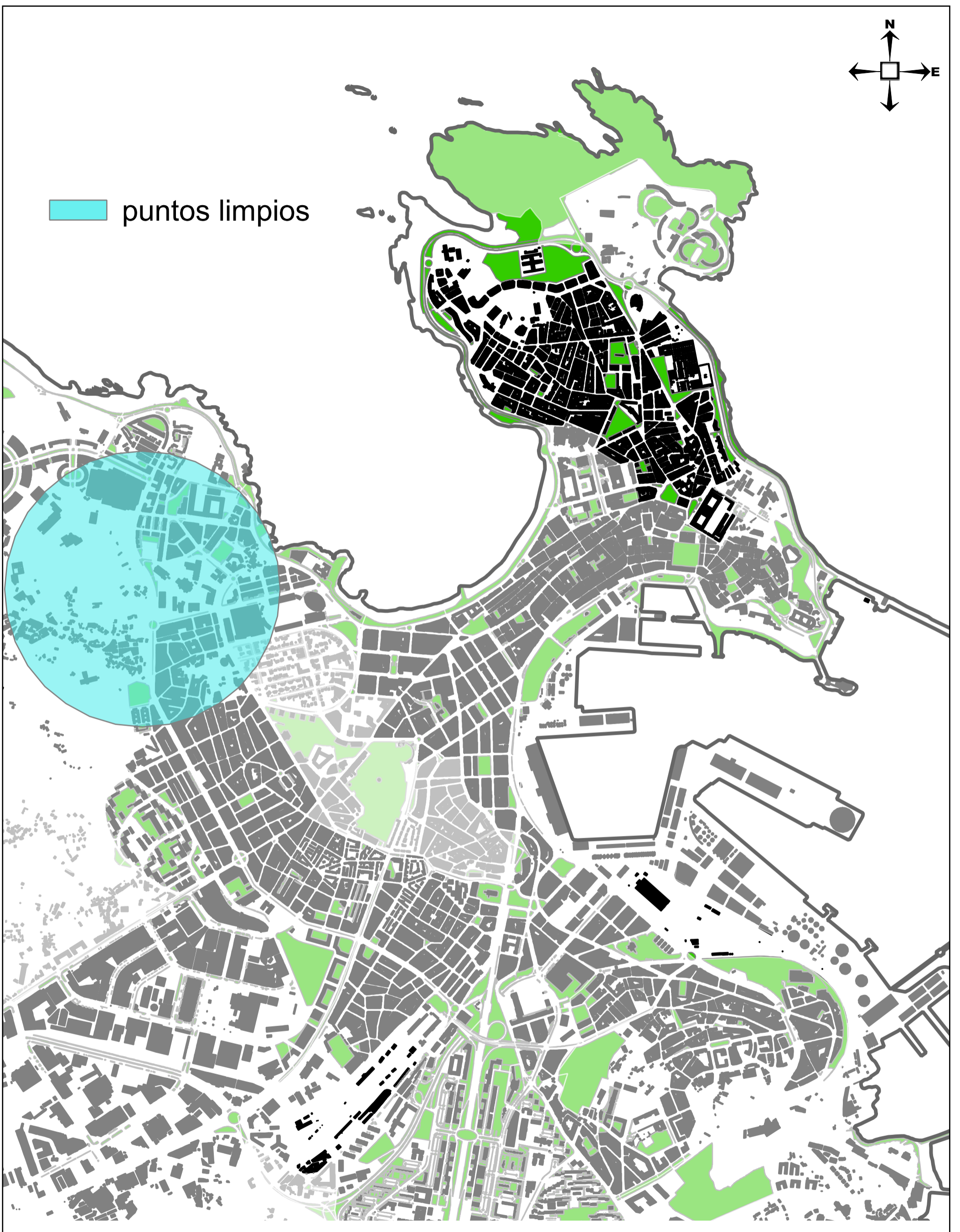


Recogida Selectiva

80 0 80 160 240
1:6000
Metros

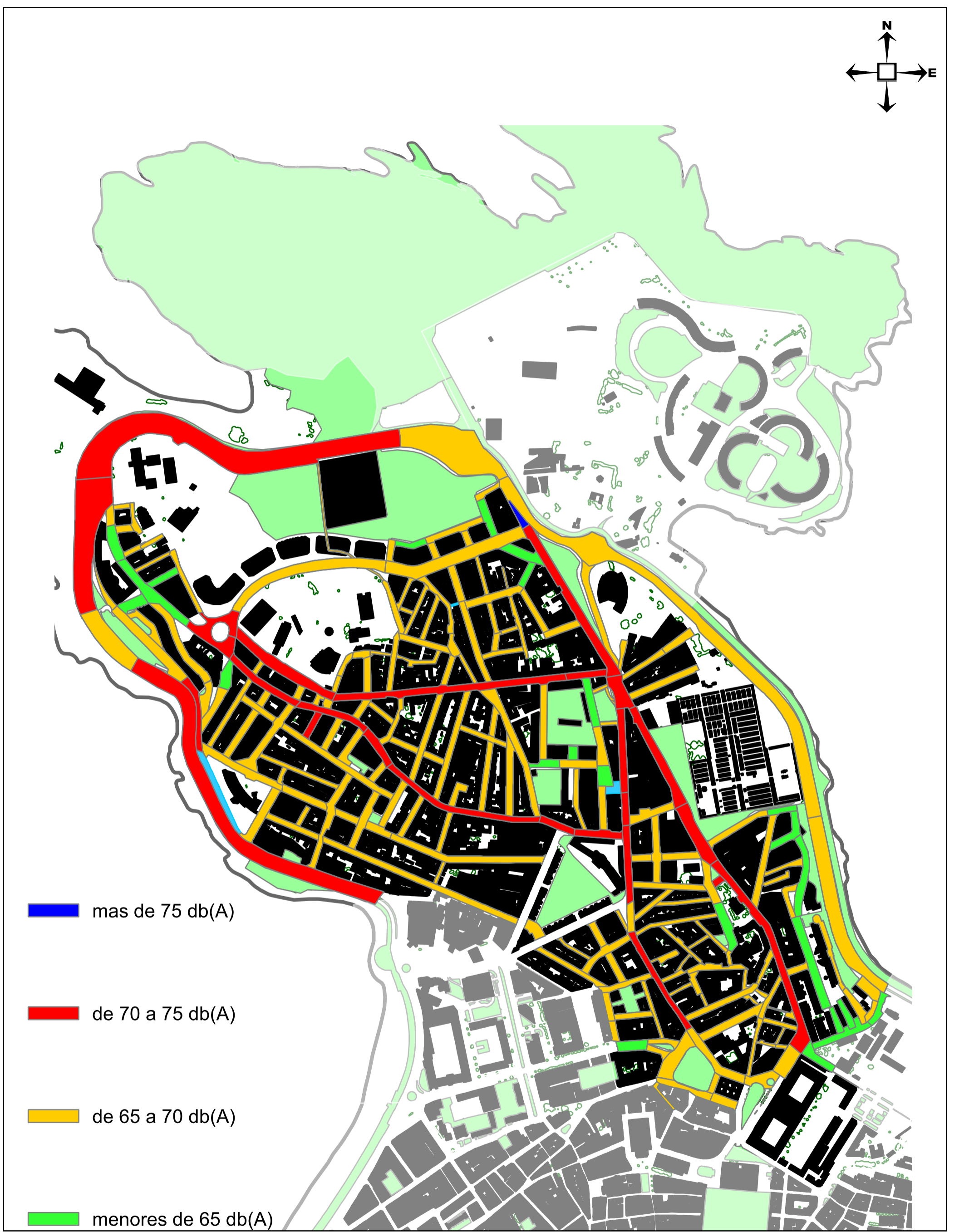
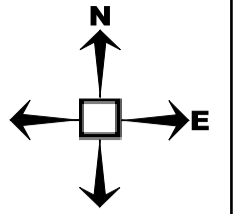






 puntos limpios

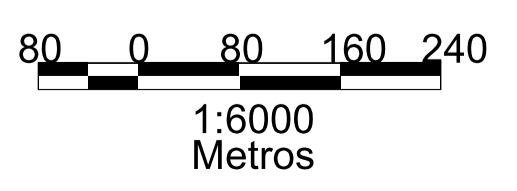


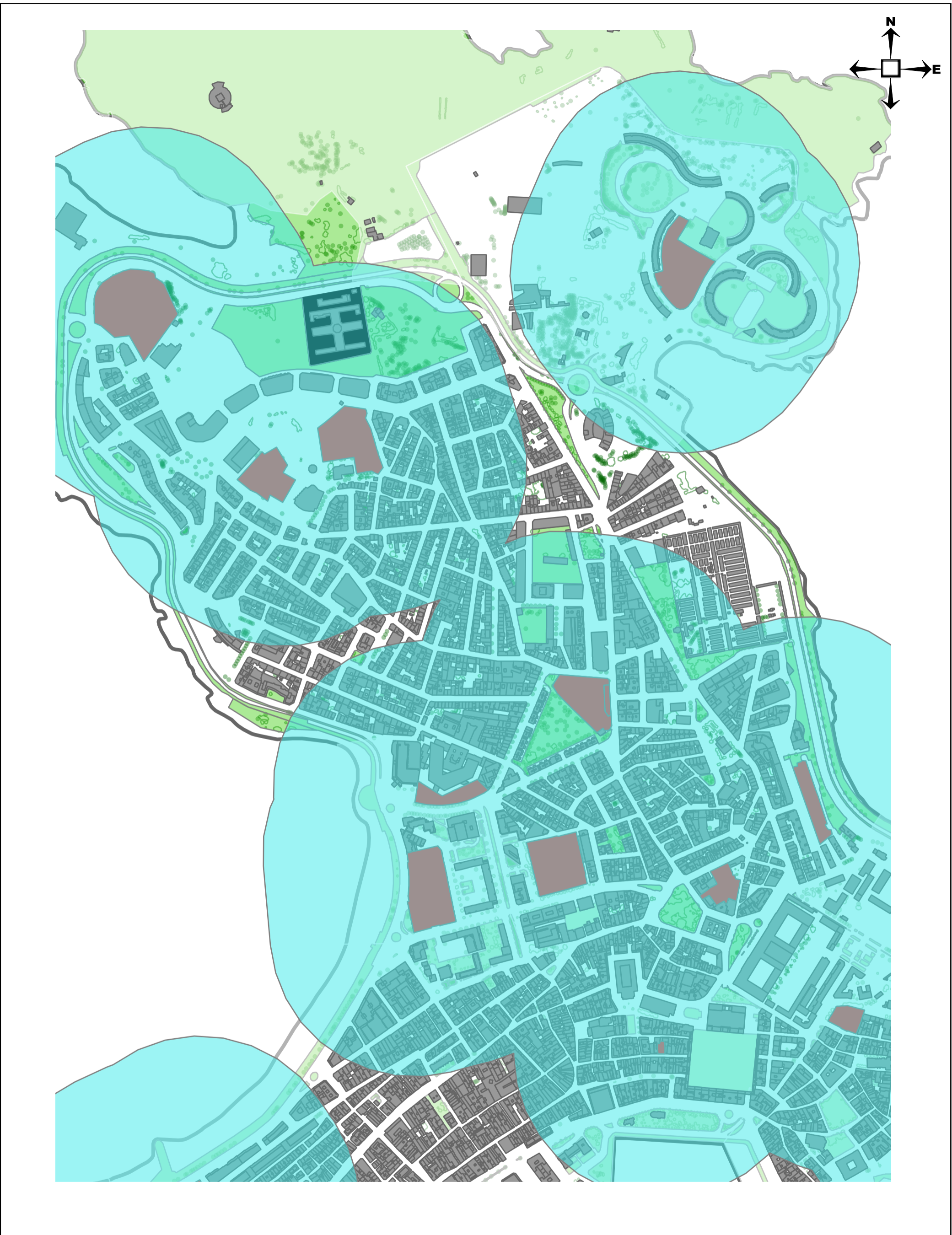
1:15000

Metros

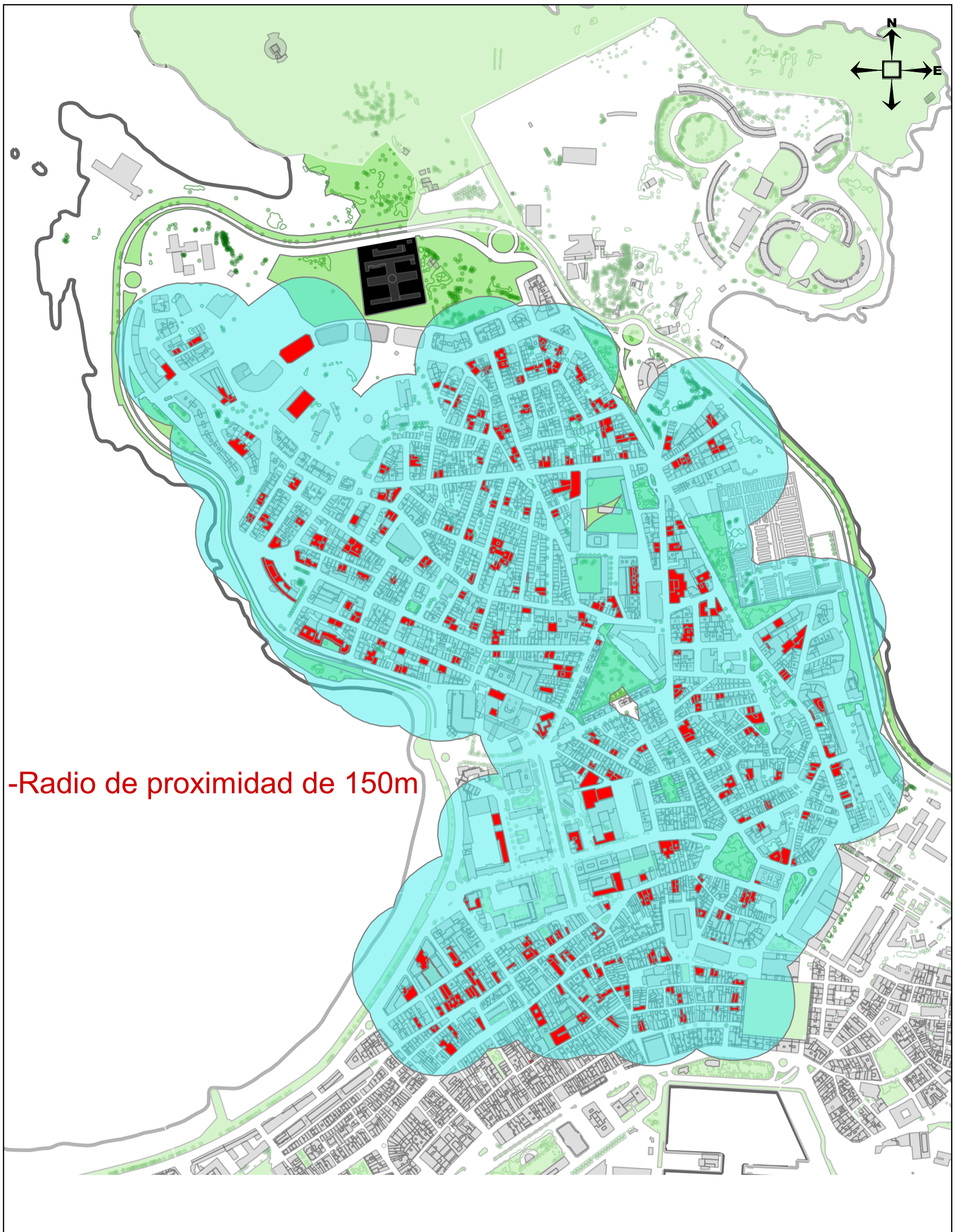


-  mas de 75 db(A)
-  de 70 a 75 db(A)
-  de 65 a 70 db(A)
-  menores de 65 db(A)

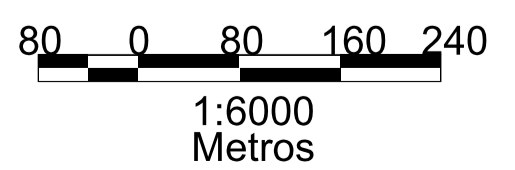


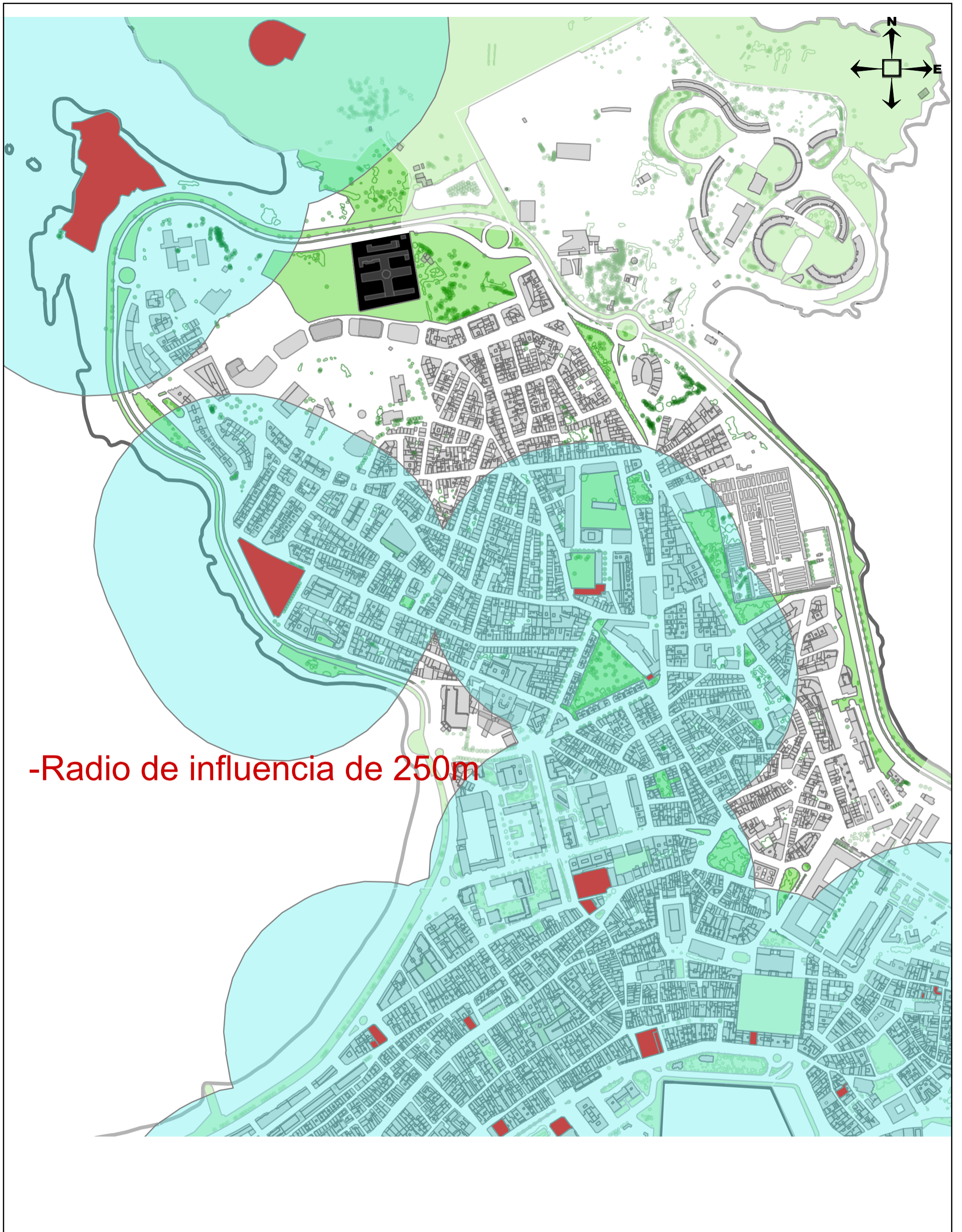


80 0 80 160 240
1:6000
Metros

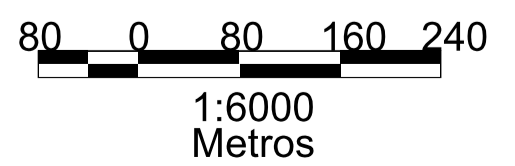


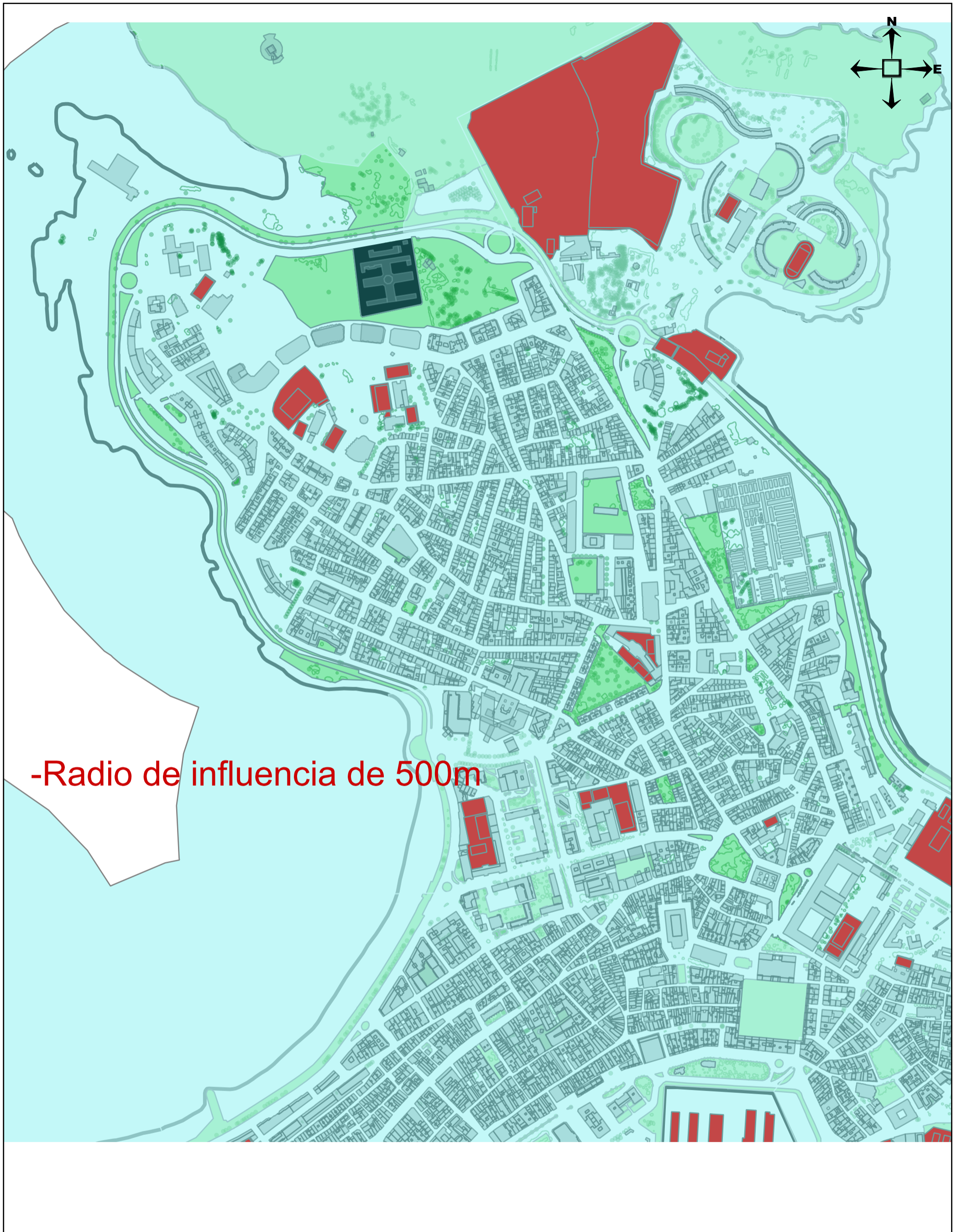
-Radio de proximidad de 150m



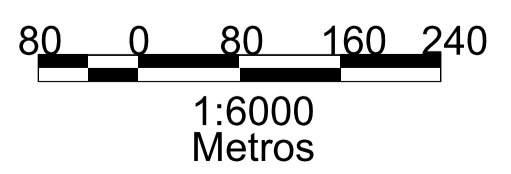


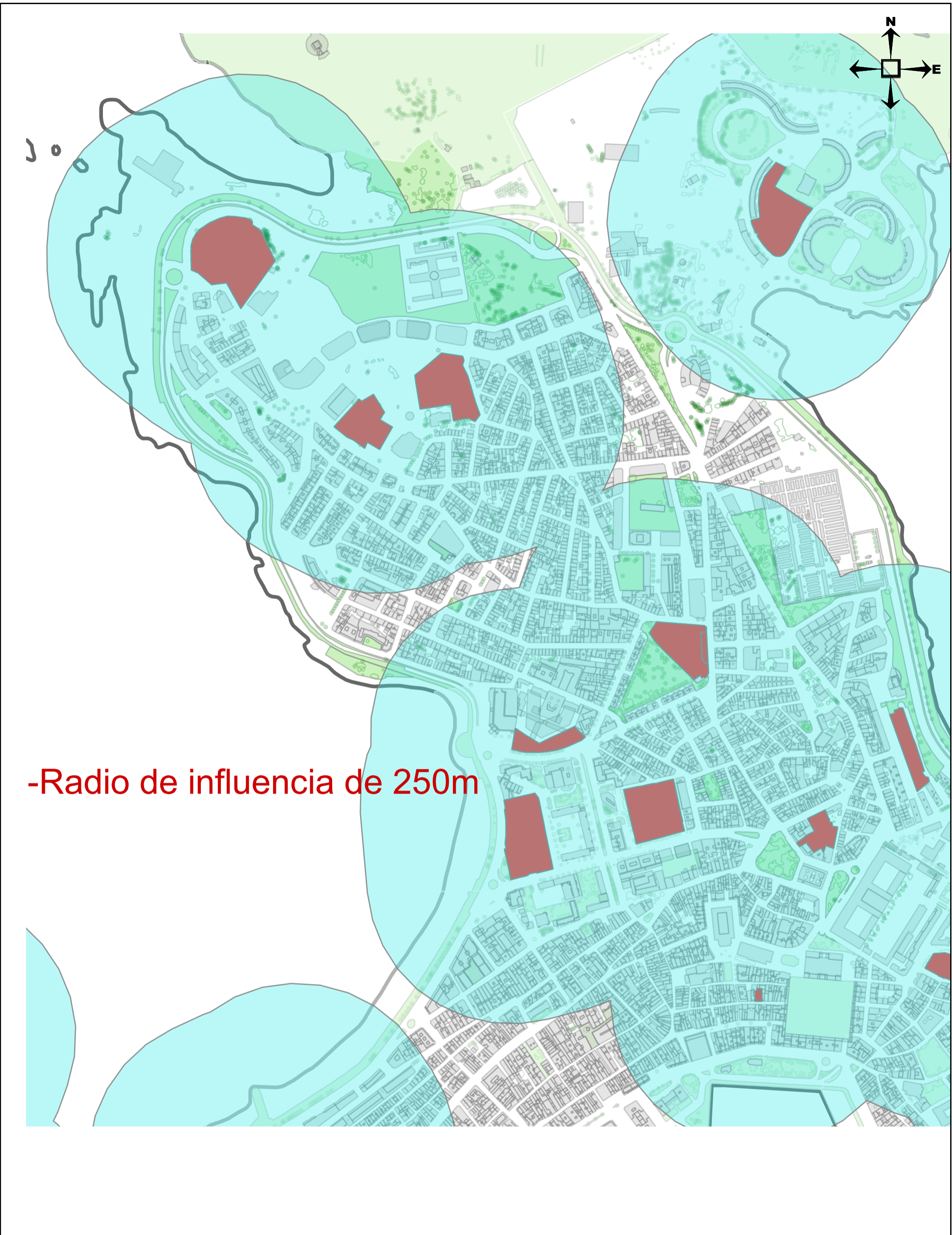
-Radio de influencia de 250m



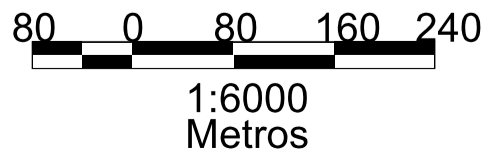


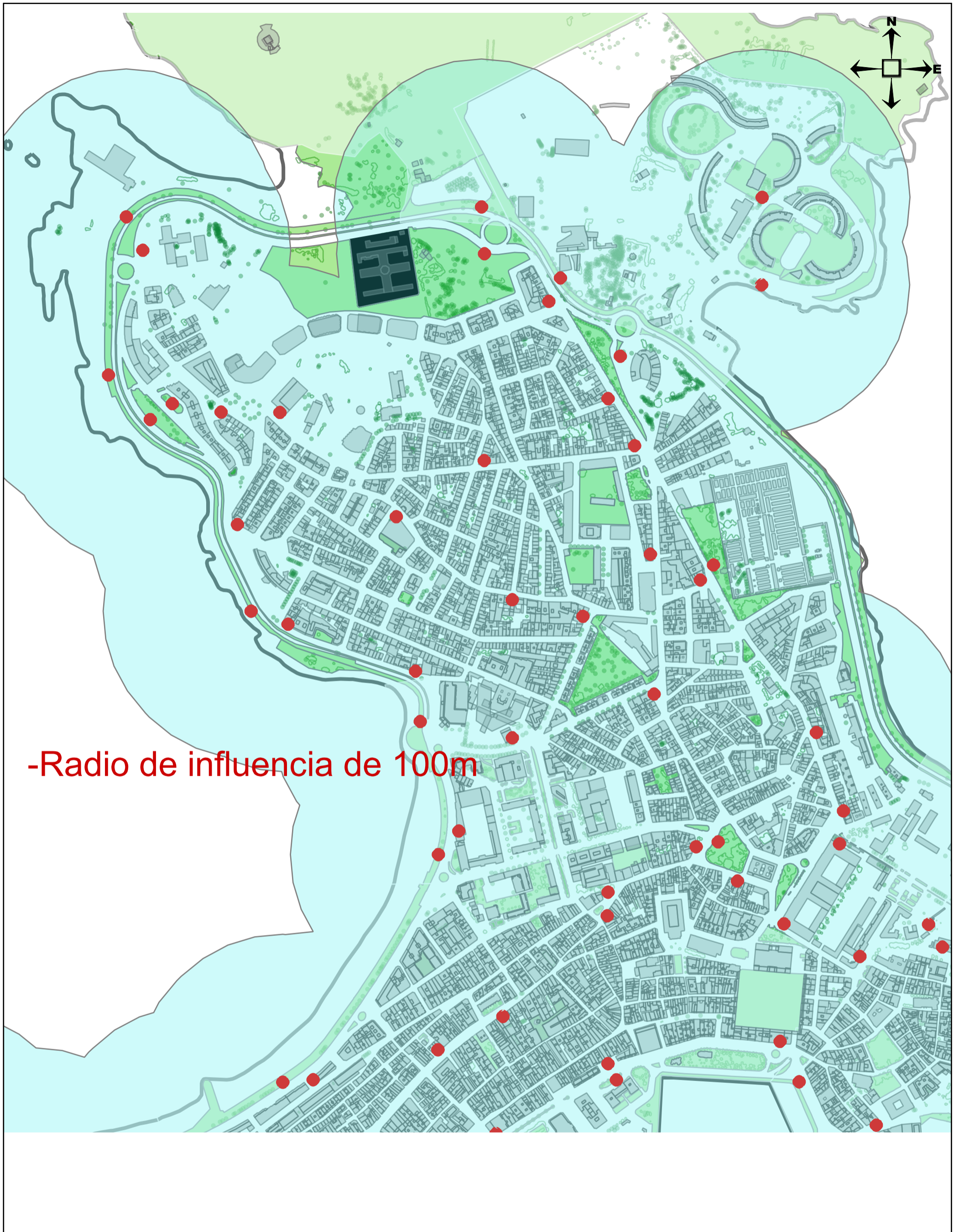
-Radio de influencia de 500m



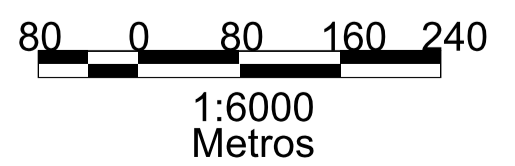


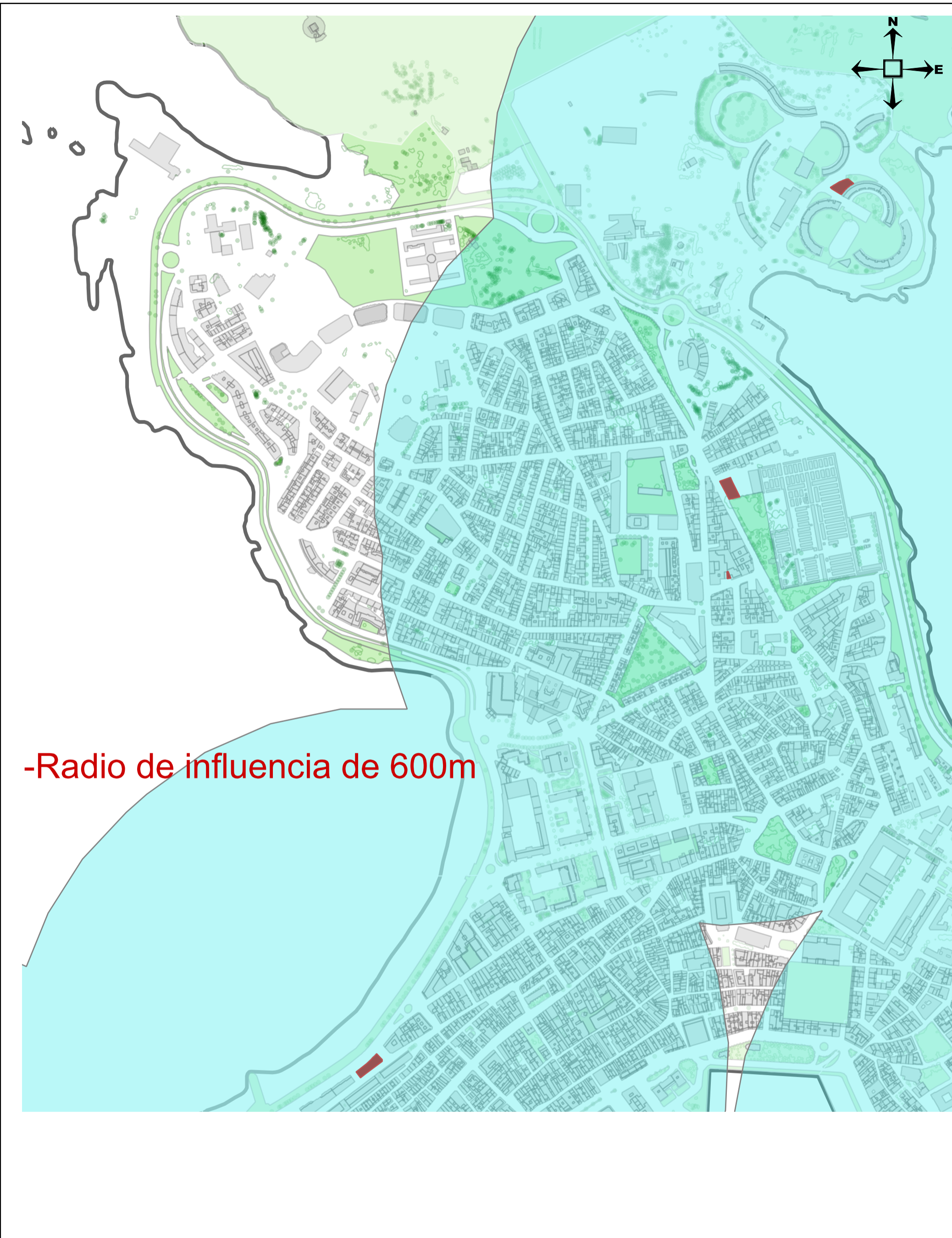
-Radio de influencia de 250m



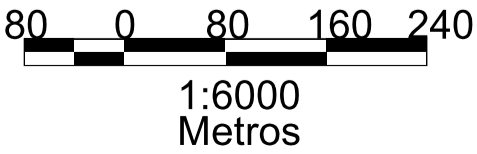


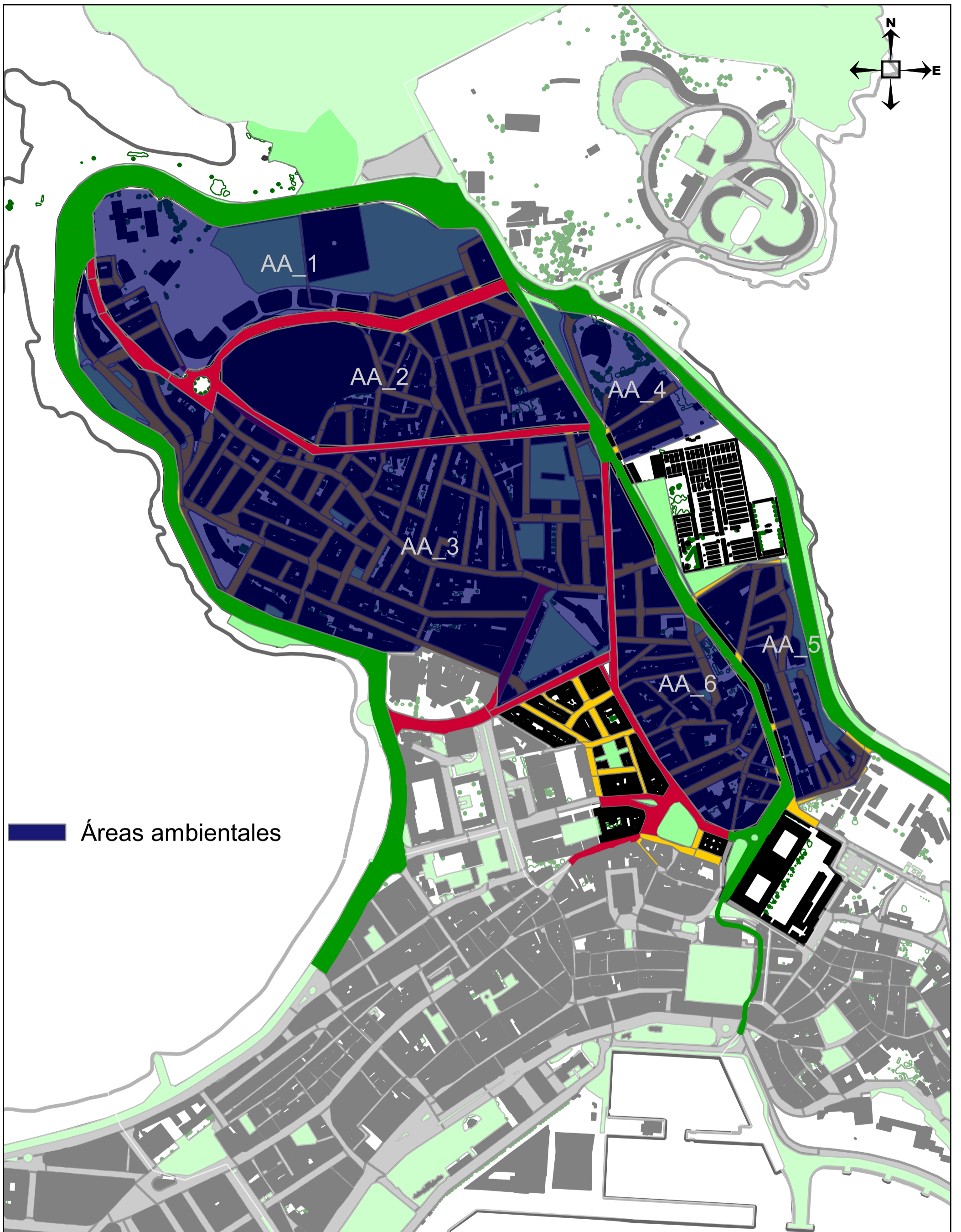
-Radio de influencia de 100m





-Radio de influencia de 600m

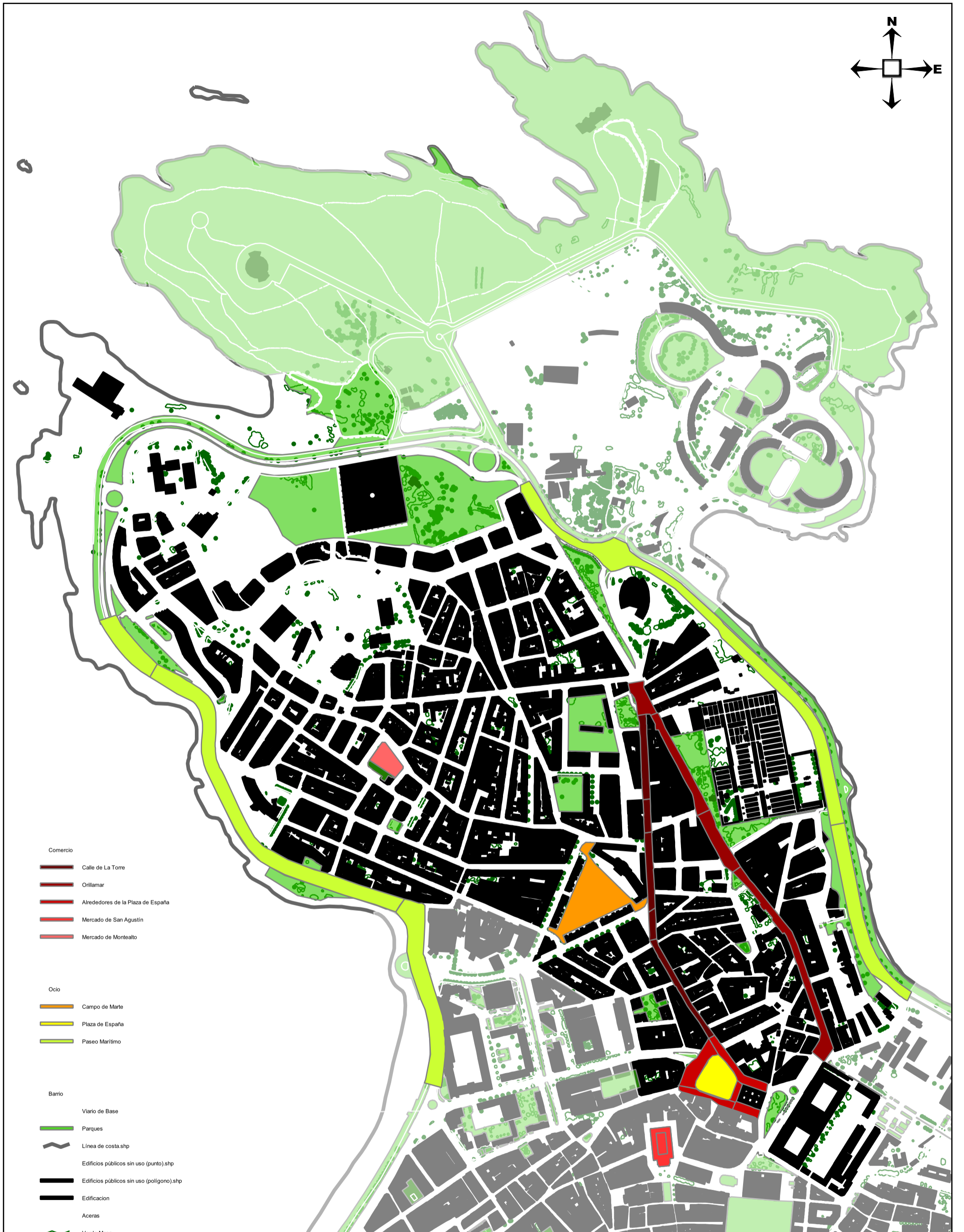
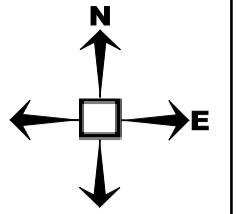




■ Áreas ambientales

80 0 80 160 240
1:6000
Metros

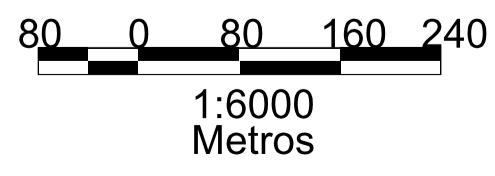


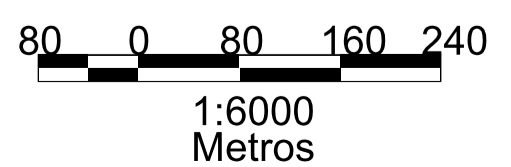
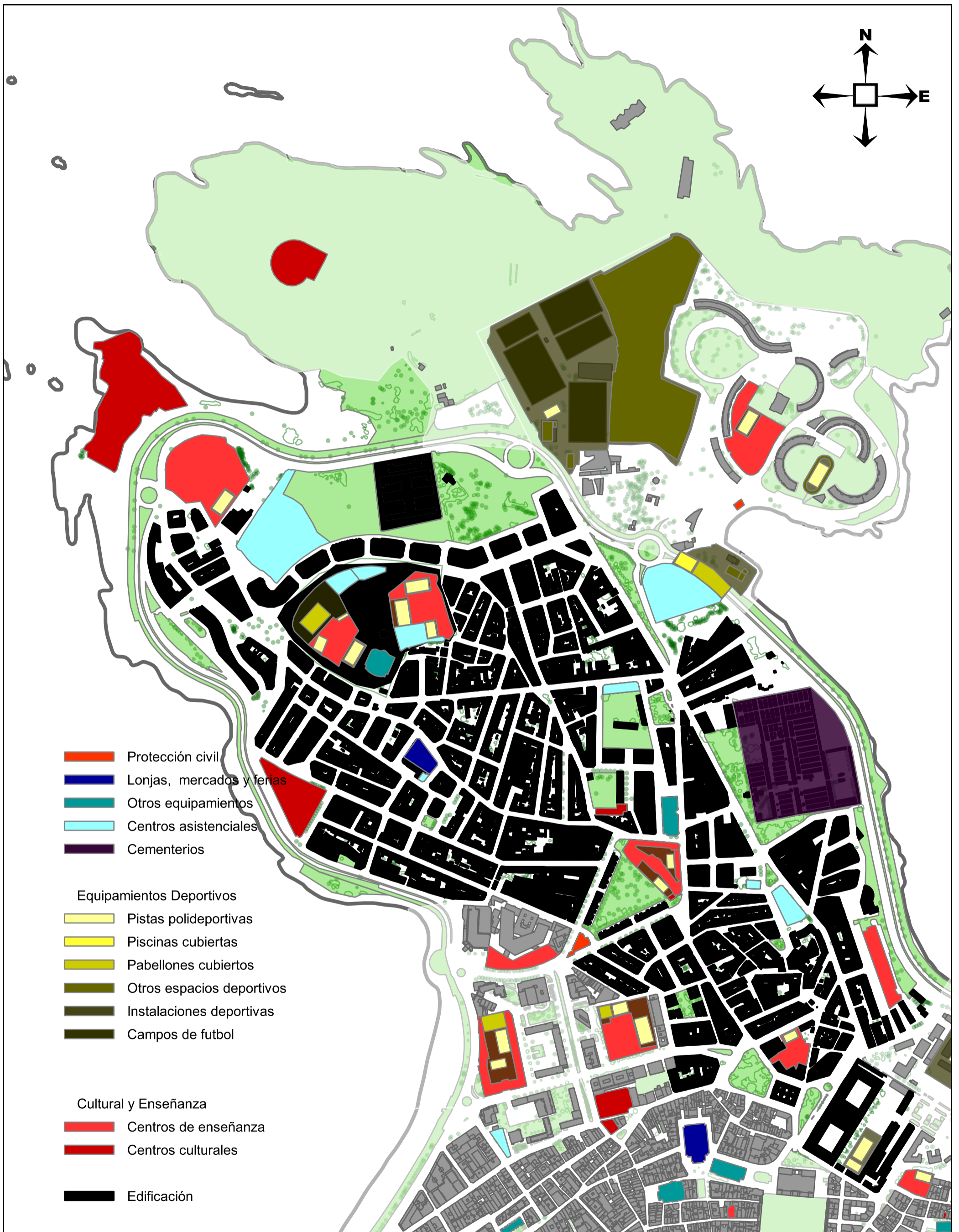


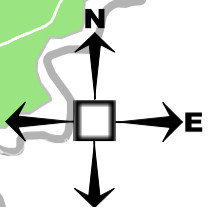
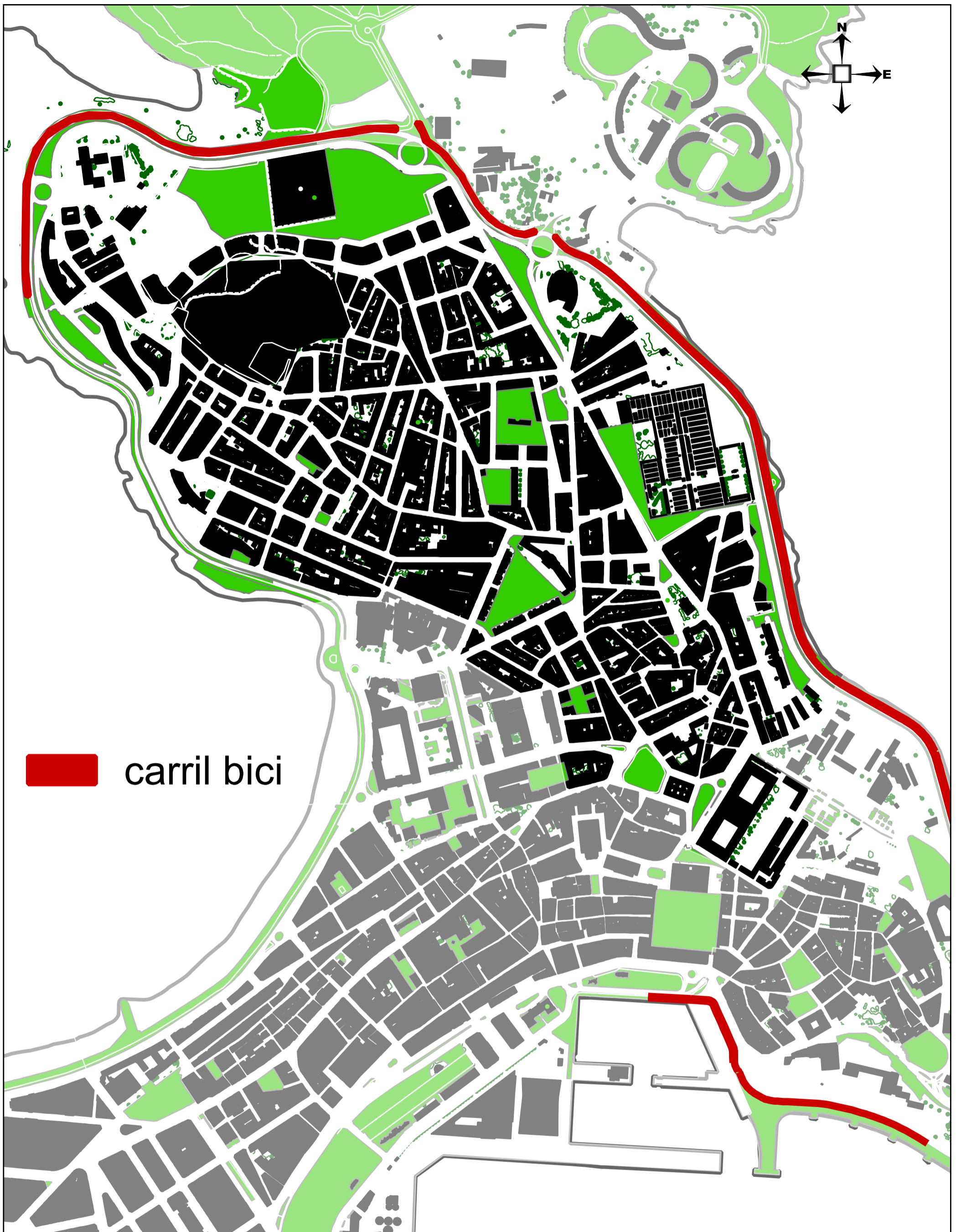
- Comercio
- Calle de La Torre
 - Orillamar
 - Alrededores de la Plaza de España
 - Mercado de San Agustín
 - Mercado de Montealto

- Ocio
- Campo de Marte
 - Plaza de España
 - Paseo Marítimo

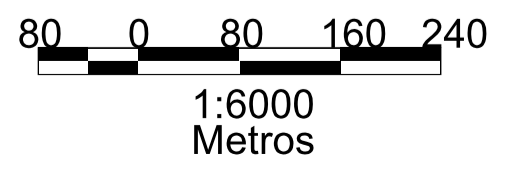
- Barrio
- Viario de Base
 - Parques
 - Línea de costa.shp
 - Edificios públicos sin uso (punto).shp
 - Edificios públicos sin uso (polígono).shp
 - Edificación
 - Aceras
 - Verde Masa

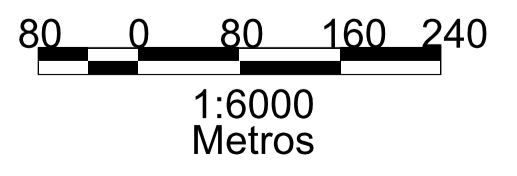
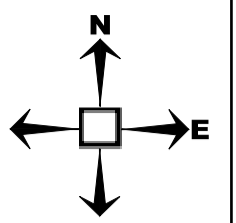


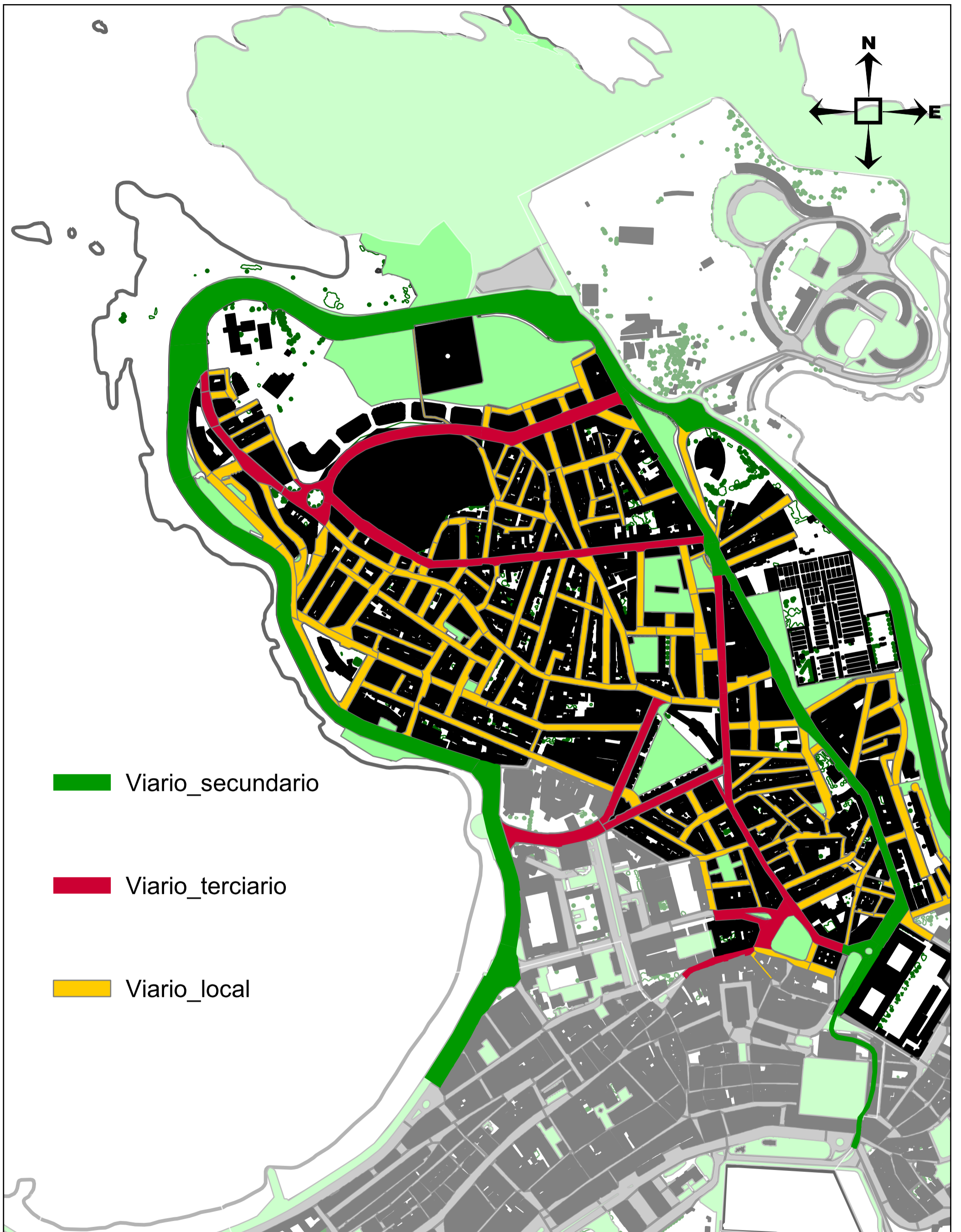




 carril bici





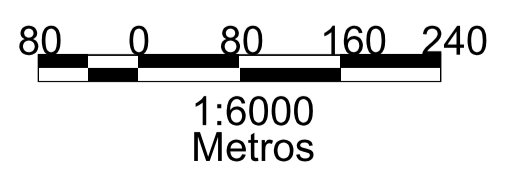
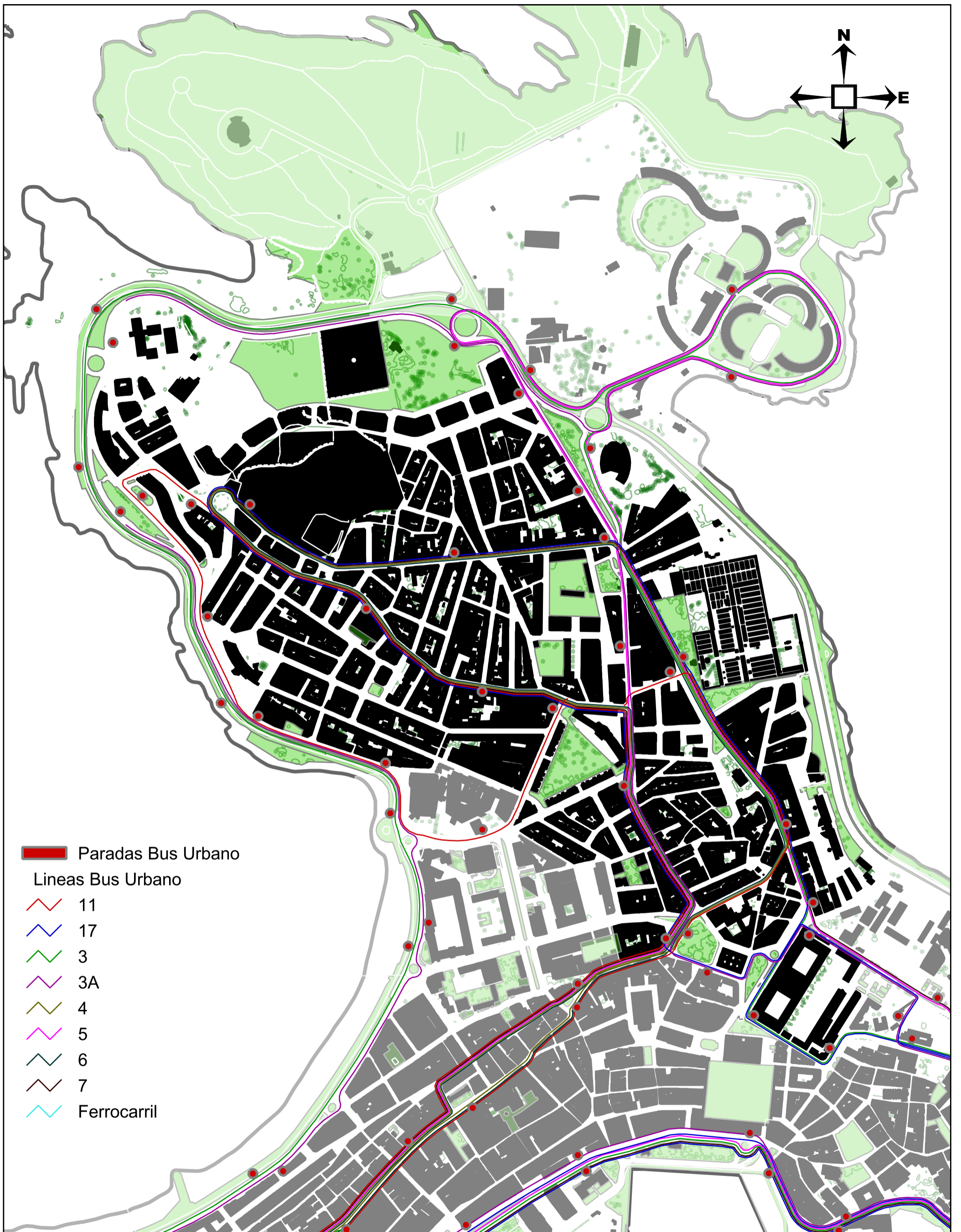


Viario_secundario

Viario_terciario

Viario_local

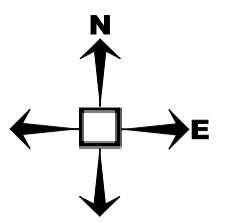
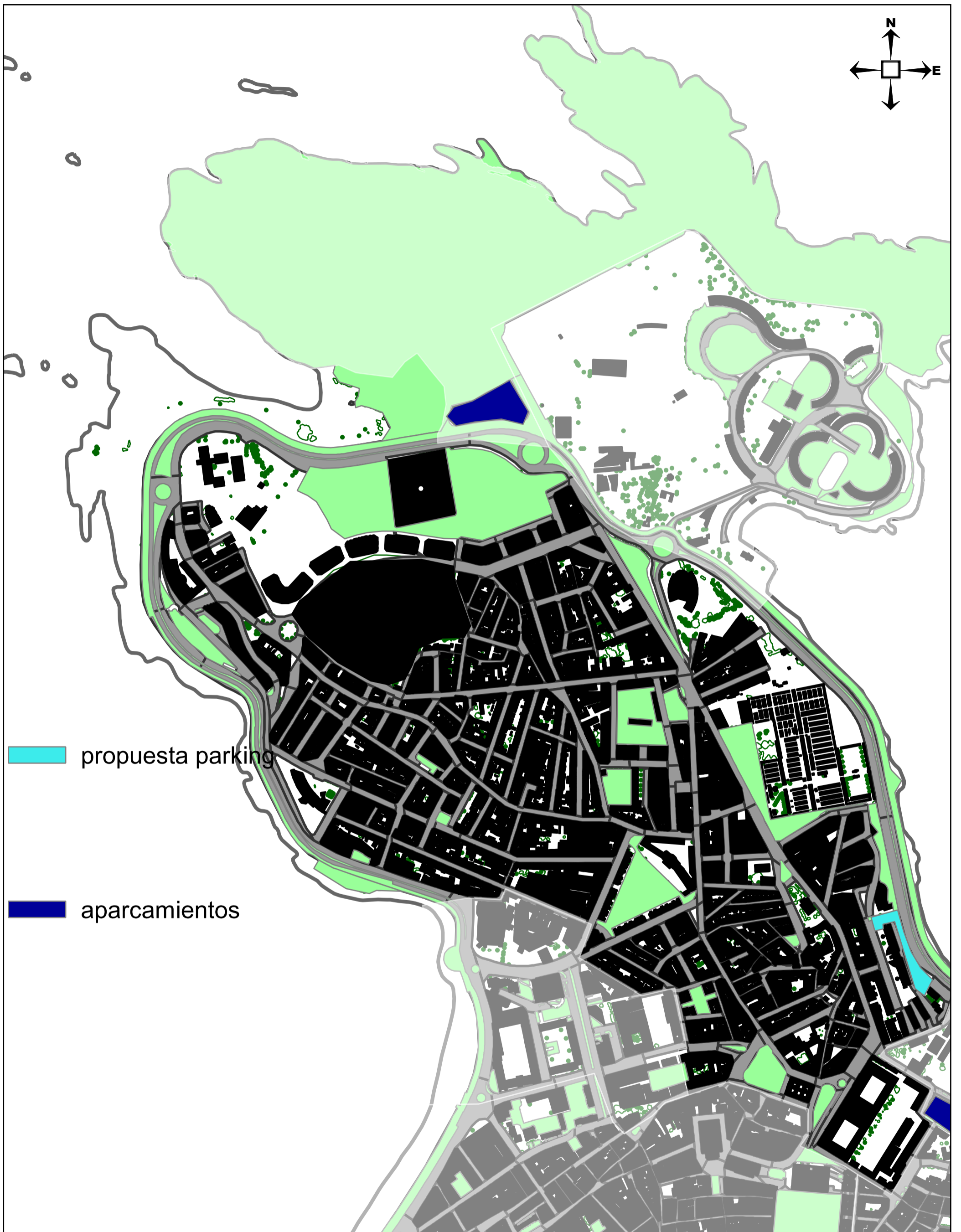
80 0 80 160 240
1:6000
Metros





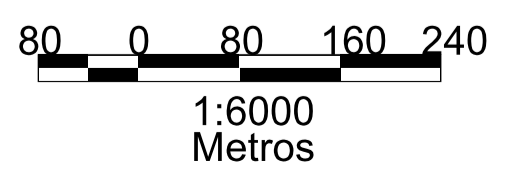
parque/zona verde

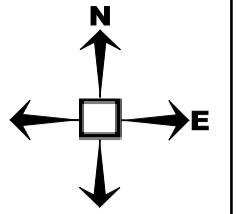
80 0 80 160 240
1:6000
Metros



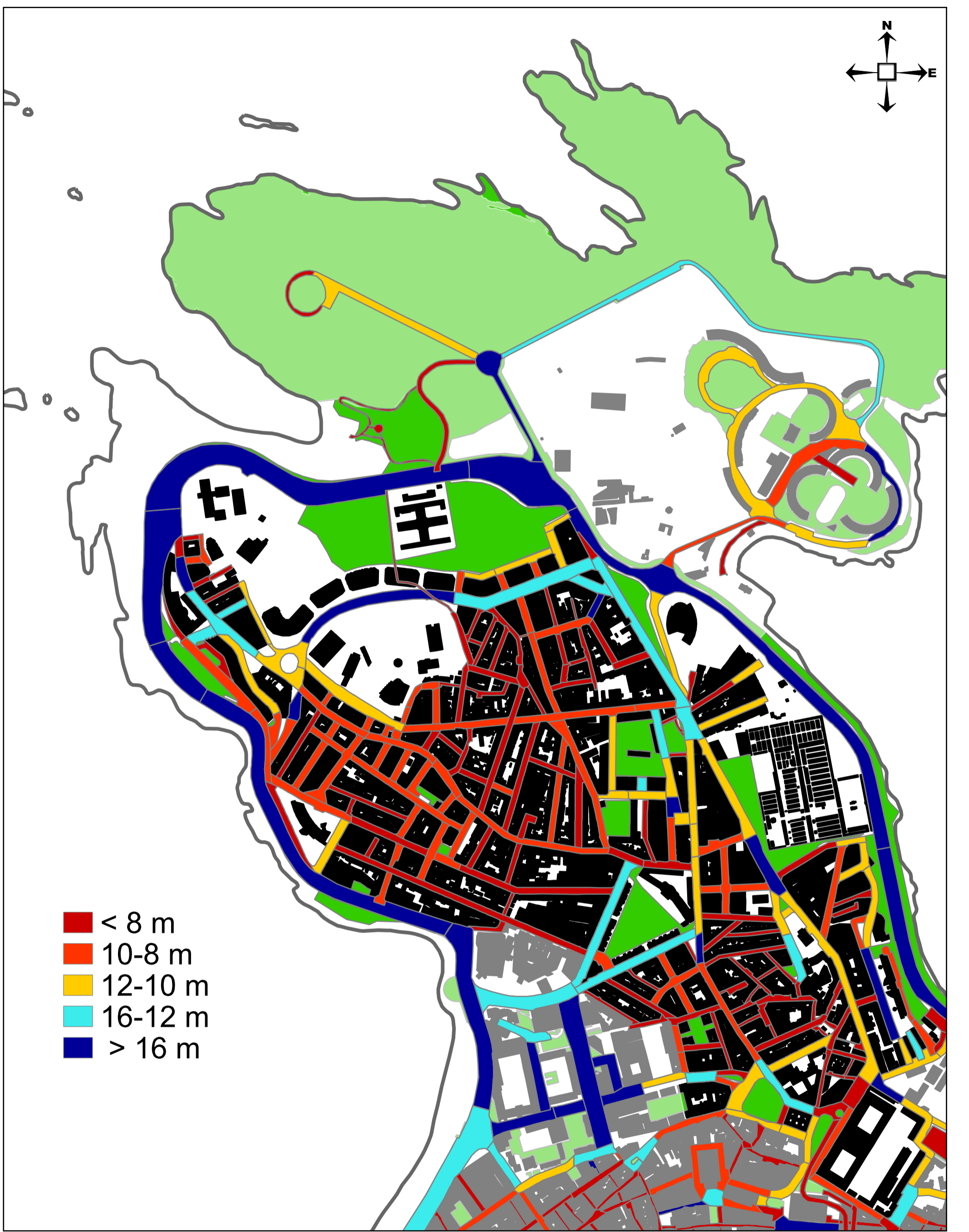
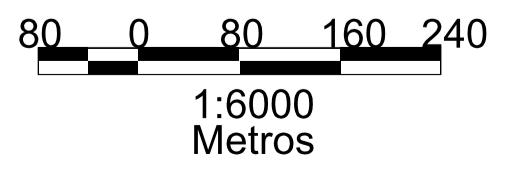
propuesta parking

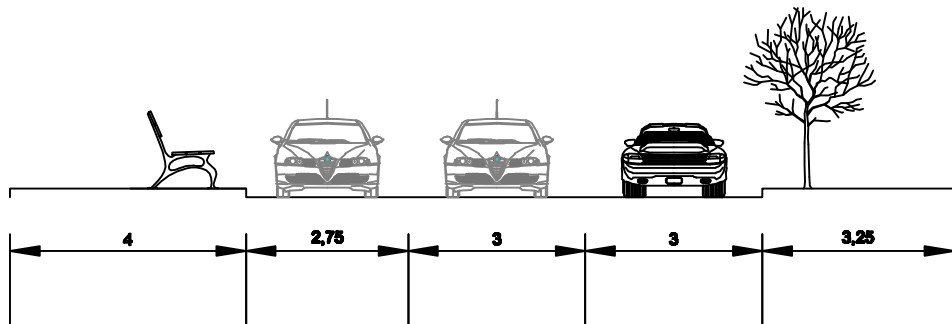
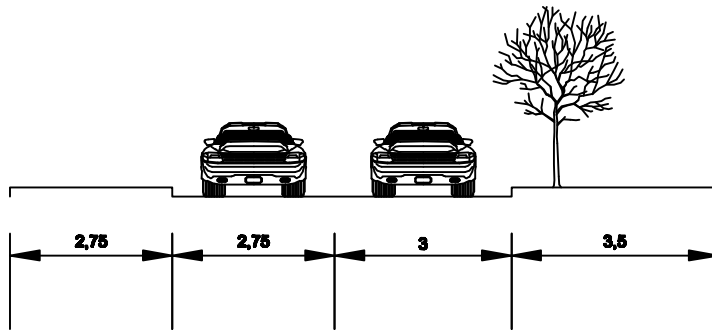
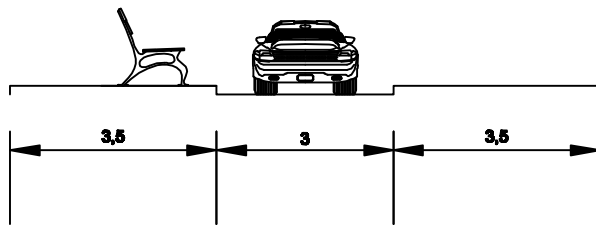
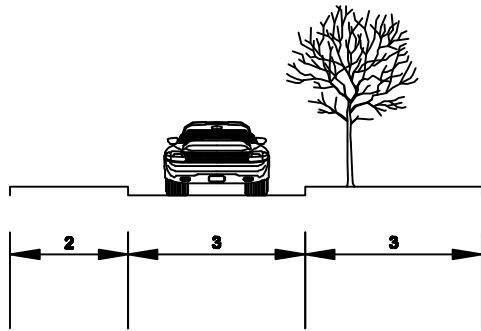
aparcamientos

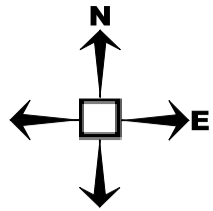




- < 8 m
- 10-8 m
- 12-10 m
- 16-12 m
- > 16 m







 Equipamientos

 Aparcamiento bicicleta

 carril bici

