



## MOVILIDAD PEATONAL

---

### A. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Córdoba (PMUS) tiene entre sus Objetivos Generales el *Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta*. De forma resumida diremos que en su apartado diagnóstico recogía la necesidad de mejorar el espacio público para el tránsito peatonal en general y adoptar las medidas necesarias de accesibilidad destinadas a Personas con Diversidad Funcional/Discapacidad. Todo ello en concordancia con lo establecido en el PGOU, Plan de Accesibilidad al Casco Histórico de Córdoba y las diferentes normas sectoriales.

Al analizar la movilidad en nuestra ciudad señalaba que se debían disminuir los porcentajes de utilización del vehículo privado como modo de transporte e incrementar el uso de los medios más respetuosos con el medio ambiente, el ciudadano y la propia ciudad. En datos de 2010, el **43,81%** de la población se desplazaba a **pie** o en bicicleta (42,1% para peatones y un 1,63% en el caso de ciclistas), el **44,15% en coche o moto** y el **12,04% en transporte público**.

Todos somos conscientes de la expansión del espacio ocupado por los vehículos, en movimiento o estacionados, en el pasado siglo. Como resultado, el diseño viario se ha ido estructurando y dirigiendo para el tráfico de vehículos, y ello ha ocasionado dificultades –cuando no, peligro evidente- para el peatón. A esto ha contribuido; la inadecuada señalización, mal acondicionamiento en intersecciones, proliferación de obstáculos en los pasos de peatones, estrechez de aceras, mobiliario protector de los vehículos sobre éstas, necesidad de mantenimiento por el deterioro de pavimentos por el paso de vehículos en espacios que no le son propios, etc.

En definitiva, en muchas ocasiones se ha “arrinconado” a los peatones y restringido en gran medida el disfrute de la ciudad.

En este momento, hay evidente “fatiga” del modelo centrado en el vehículo privado como instrumento para los desplazamientos en la ciudad.



## **MOVILIDAD PEATONAL**

### **B. ¿QUÉ HAY QUE HACER?**

Al mismo tiempo que se desarrollan estas positivas iniciativas, es necesario **AVANZAR EN OTRAS MEDIDAS QUE PRESTAN MAYOR ATENCIÓN AL PEATÓN Y SU PRESENCIA EN EL ESPACIO URBANO**. Se demanda una adecuada red de itinerarios peatonales para el conjunto de la ciudad que faciliten un desplazamiento seguro, cómodo y accesible a todas las personas por la trama urbana. Conseguiremos, en paralelo, ahorrar energía, proteger el medio ambiente, influir positivamente sobre la salud y aumentar la calidad de vida en nuestra ciudad.

#### **Contamos con varios factores favorables**

La orografía de nuestra ciudad:

- La mayor parte de la ciudad se encuentra situada en la planicie existente entre el río Guadalquivir y la Sierra Norte, en un terreno de topografía prácticamente plana y fácilmente asumible para cualquier persona.
- La existencia en el Centro Histórico, así como en muchos barrios, de un viario de morfología desordenada estrecha sección, anchuras variables, y ángulos imposibles, que no recomiendan la utilización del vehículo para desplazarse por ellas.

Las distancias:

- El 80% de la población vive en un radio de 3 Km tomando el Centro Urbano como centro geométrico y la mayor parte de los equipamientos se encuentran a menos de 2 km del centro. Esta distancia se considera óptima para los desplazamientos tanto en bicicleta (aproximadamente 10 min pedaleando) como a pie (sobre 30 minutos caminando).
- Los equipamientos de distribución dispersa, centros educativos, deportivos, etc, están siempre asociados a la centralidad en los barrios, de modo que favorecen que los habitantes de cada barrio puedan acudir a los equipamientos sin necesidad de utilizar el vehículo motorizado.
- Para los desplazamientos de corta duración los modos no motorizados son la mejor opción.

Los hábitos o tendencias sociales y económicas:

- Demanda turística, vinculada principalmente a los desplazamientos a pie.
- Concienciación política y social que viene desarrollándose en los últimos años y toma de compromisos con el medio ambiente y un modelo de sociedad más sostenible.
- Conocimiento y reconociendo de los problemas asociados al modelo de movilidad actual de la ciudad.
- Actuaciones políticas desarrolladas en los últimos años, peatonalizaciones, medidas de restricción y calmado de tráfico, para el cambio de la movilidad hacia una movilidad más sostenible.
- - El cambio en los modos de desplazamientos que se está llevando a cabo tanto en las ciudades españolas, y andaluzas, como a nivel europeo. Todo el sistema está evolucionando hacia lo sostenible.

**Hay que** mejorar la calidad de las infraestructuras, el diseño de los viarios asociadas al desplazamiento peatonal, habilitar medidas para reforzar la seguridad peatonal y



## **MOVILIDAD PEATONAL**

proteger al peatón de prácticas inadecuadas de ocupación por los vehículos de sus espacios.

### **C. “RED DE ITINERARIOS PEATONALES DE CÓRDOBA”**

#### **Antecedentes**

El **PMUS**, en relación con los Peatones tiene por **objetivos**, entre otros, los siguientes:

- Implantar nuevos itinerarios peatonales.
- Reducir el riesgo y el peligro en los espacios públicos existentes.
- Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.
- Incrementar el peso de los modos no motorizados en el reparto modal.

En un nivel más operativo, especifica unas “*Propuestas de Acción*” orientadas a la movilidad peatonal:

- NM01.-Red peatonales seguras.
- NM02.-Eliminación de barreras PMR.
- NM09 - Eliminación de puntos negros de peatones y ciclistas.

Además el Ayuntamiento aprobó en septiembre de 2012 el “**Plan de Seguridad Vial de Córdoba**” que entre sus “*Propuestas de Actuación*” destaca la siguiente:

- Propuesta nº 2. Protección vial de los colectivos ciudadanos más vulnerables.
  - Modificar la localización de aquellos pasos de peatones que no se encuentren en el itinerario natural de los peatones.
  - Vallar los cruces en los que no se pueda implantar un paso de peatones en el itinerario natural del peatón.
  - Implantar una valla delante de los accesos de todos los centros escolares.

Por otra parte tras la **firma por parte del Ayuntamiento de Córdoba de la Carta Internacional del Caminar**, el Ayuntamiento de Córdoba se ha comprometido a los siguientes aspectos:

- Incrementar la movilidad integral
- Diseñar y gestionar espacios y lugares para las personas
- Mejorar la integración de las redes peatonales
- Planeamiento especial y usos del suelo en apoyo a la comunicación a pie
- Reducir el peligro de atropellos
- Mejorar la sensación y seguridad personal
- Aumentar el apoyo de las instituciones
- Desarrollar una cultura del caminar

#### **Criterios**

En respuesta a todo ello, se propone presentar esta iniciativa “RED DE ITINERARIOS PEATONALES DE CÓRDOBA” que se define en base a los siguientes **Criterios**:



## **MOVILIDAD PEATONAL**

---

Antes de nada, hay que reconocer dos evidencias: Por un lado, en su actividad diaria cada persona, cada peatón, utiliza unas vías urbanas que son importantes y prioritarias para él; por tanto, son importantes todas las vías utilizadas o utilizables, si reunieran las condiciones adecuadas. Por otro lado, no se puede forzar el uso de unas vías en detrimento de otras, a modo y manera de las imposiciones que se establecen para los vehículos. Los flujos peatonales tienen su propio desarrollo.

Ahora bien, dado que no se puede actuar de forma simultánea y global sobre todo el ámbito de la ciudad y que los recursos son limitados, es necesario dar respuesta paulatina y simultánea a las necesidades conforme a criterios que ayuden a estructurar el análisis de necesidades y planificar las actuaciones. Para ello, se han de tener en cuenta criterios.

Brevemente, **los criterios de selección de las vías son:**

- Mayor afluencia peatonal.
- Formar parte de itinerarios coincidentes.
- Interrelacionar distritos y macrozonas.
- Estar próximos a centros de atracción a nivel de Ciudad (Centros de Atracción Educativos, como Facultades y Escuelas universitarias, Centros de Atracción Sanitarios, como Hospitales, Centros de Atracción Administrativos, como Ayuntamiento, Subdelegación de Gobierno, Centros de Atracción Deportivos, como Campos de Fútbol, Centros de Atracción Ocio, como Cines).
- Estar próximos a centros de atracción a nivel de Distrito (Centros de Atracción Educativos, como Institutos de Educación Secundaria, Centros de Atracción Sanitarios, como Centros de Salud, Centros de Atracción Administrativos, como Centro Cívico Municipal, Centros de Atracción Deportivos, como Polideportivo, o Centros de Atracción Comercial y de Ocio:
- Proximidad a concentraciones de mayor o menor tamaño de aparcamientos, distribución modal de transporte y zonas de estancia.
- Vías infrautilizadas por los peatones a poner en valor. (Estas vías se utilizan poco por los prolongados tiempos de cruce en semáforos, falta de pasos de peatones, mal estado del acerado, etc.).
- Actuaciones puntuales de necesidad evidente demandadas por colectivos o particulares.
- Puntos de especial dificultad, riesgo y peligro ocasionado. Denominados Puntos Críticos
- Los itinerarios aspiran a ser continuos, sin bifurcaciones. Aquellas vías de gran afluencia peatonal no incluidas en los itinerarios de ciudad, formarán parte de los itinerarios de distrito.

### **Estructura (Jerarquización y Puntos Críticos de Actuación)**

En base a lo anterior, el análisis diagnóstico previo realizado en el avance del PMUS y las demandas sobrevenidas, con un carácter abierto, se propone la siguiente estructura y escala de análisis:



## MOVILIDAD PEATONAL

---

### JERARQUIZACIÓN

#### 1. ITINERARIOS DE CIUDAD

I01.- NORTE – SUR

I02.- NORTE – PONIENTE SUR

I03.- LEVANTE – PONIENTE SUR

I04.- SURESTE – NOROESTE

I05.- SUR ESTE - NOROESTE

I06.- CIRCULAR CENTRO

I07.- CIRCULAR INTERDISTRITOS (El trazado contempla varios distritos y vertebra o “cose” la ciudad).

#### 2. ITINERARIOS DE DISTRITO

Sus trazados contemplan varios barrios dentro de un distrito. Pendiente definición completa (Creemos que su definición tendría que venir de la mano del consenso con los agentes implicados).

#### 3. ITINERARIOS DE BARRIO

Sus trazados circunscrito a un barrio. Pendiente definición completa (Creemos que su definición tendría que venir de la mano del consenso con los agentes implicados).

#### 4. ACTUACIONES PUNTUALES

Demandas e incidencias de relevancia en el contexto barrio y calle.

### PUNTOS DE ACTUACIÓN ESTRATÉGICOS

Tras el análisis de la problemática general a resolver y la jerarquización de la Red, se estudiará la implantación de las acciones en los **entornos con mayor utilidad y coincidencia de flujos peatonales** y que presente una situación urgente, que debe corregirse.

Se han detectados, en una primera fase, **40 Puntos Actuación Estratégicos (PAE)** y se han seleccionado, de estos, para actuaciones inmediata, **10** de ellos considerados **PAE Prioritarios**.

Sobre estos puntos se realizarán unas fichas de análisis pormenorizado bajo el prisma de la movilidad, seguridad vial y la accesibilidad que nos darán una relación de actuaciones que darán como resultado un plan de trabajo a corto, medio y largo plazo.

**MOVILIDAD PEATONAL****Puntos Actuación Estratégicos**

<b>Nº</b>	<b>ÁMBITO</b>	<b>DISTRITO</b>
1	Entorno Plaza Cruz de Juárez	Norte Sierra
2	Cruz de Juárez-La Palmera, los Chopos-Laurel	Norte Sierra
3	Entorno Plaza Santa Teresa / Bajada Puente	Sur
4	Glorieta Av. Agrupación de Córdoba	Levante
5	Entorno Plaza Corazón de María	Interdistrito Lev/Centro
6	Entorno San Lorenzo María Auxiliadora-Roelas	Centro
7	Entorno Jardines Campo de San Antón	Centro
8	Alfonso XIII -Capitulares/C.Marcelo -G. Lovera	Centro
9	Entorno Plazas Pineda, San Juan - R. y Cajal	Centro
10	Puerta Gallegos/Paseo de la Victoria	Centro
11	Av. Cervantes / Paseo Victoria	Interdistrito Norte/P. Sur
12	Entorno Ronda Tejares-Gran Capitán	Centro
13	Encuentro C. Torres Cabrera- Burell	Centro
14	Entorno Llanos del Pretorio	Interdistrito Norte/Centro
15	Av. Libia/Conquistador Baños (Gasolinera)	Levante
16	Entorno Plaza Cañero	Sureste
17	Entorno Plaza San Pelagio	Sureste
18	Campo Madre de Dios (Comisaria Policía N.)	Sureste
19	Plaza San Pedro	Centro
20	Entorno Plaza Magdalena -Ronda Andujar	Centro
21	Calle B. Henares -C. Carmona	Sur
22	Itinerarios en Avda. Cádiz	Sur
23	Entorno Puerta del Puente	Centro (Zona Patrimonio)
24	Entorno Mezquita	Centro (Zona Patrimonio)
25	Entorno Santos Mártires /A. de los Ríos	Centro (Zona Patrimonio)
26	Glorieta Media Luna –Cruz Roja	Interdist. Centro/P. Sur
27	C/Santo Tomás de Aquino	Poniente Sur
28	Entorno Pabellón Deportivo- Av. Custodios	Poniente Sur
29	Pintor Espinosa	Poniente Sur
30	Entorno P. Q. Chacón / Olivos Borrachos	Poniente Sur
31	Conexión P. Azahara-Electromecánicas	Poniente Norte
32	Paseo Verdiales	Poniente Norte
33	Calle Joaquín Sama Naharro	Noroeste
34	Conexión Estaciones Bus y RENFE	Interd. Noroeste/P.Sur
35	República Argentina / Medina Azahara	Interdist. Centro/P. Sur
36	Entorno A. Maura - C. Sastres	Poniente Sur
37	Glorieta Ib-Zaydun y Puente Arroyo Moro	Interd. Noroeste/P.Sur
38	Entorno CAC/ CARE – Isla Lanzarote	Noroeste
39	Avda Mediterráneo -Cañada Real Soriana	Noroeste
40	Glorieta Ctra. Trassierra San-Rafael Albaida	Poniente Norte



## MOVILIDAD PEATONAL

---

### **D. ACTUACIONES. ¿QUÉ SE HACE?**

Este marco de actuación contempla intervenciones puntuales e integrales por parte de la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes para, en respuesta a las necesidades y carencias de los itinerarios peatonales, comentadas al inicio actuar en estas parcelas:

- Actuaciones de **mejora de la señalización** vertical y horizontal, **instalaciones de calmados** del tráfico y ampliar y/o mejorar la funcionalidad de la **regulación semafórica**.
- **Actuaciones reurbanizadoras**: ampliar aceras, mejorar pavimentos, habilitar vados para pasos de peatones, realizar pasos elevados de peatones, etc.
- **Acciones complementarias y compensatorias**: instalar y localizar adecuadamente el mobiliario, modificación de zonas de estacionamiento, mejora de iluminación, etc.

Además se coordina con los proyectos de ciudad en marcha (50 Barrios, 50 Obras, ...) y se aprovecha las sinergias de otras Delegaciones Municipales .

Dado que se interviene sobre ciudad consolidada, en ocasiones es física o técnicamente imposible cumplir con los parámetros establecidos en la normativa. En tales casos, a la propuesta **se aplica el principio de “Ajuste Razonable”** incorporado a la legislación de referencia.