



Calahorra



Unión Europea

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa



Plan de Acción



Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)
Una manera de hacer Europa



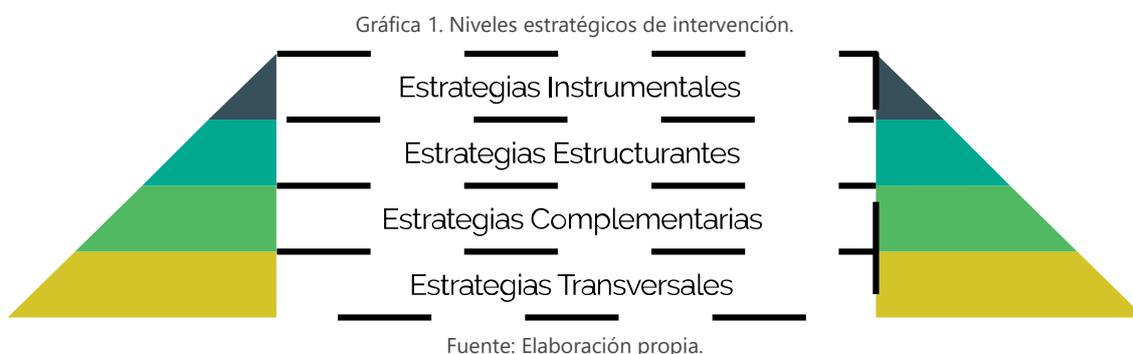
Índice

0.	ESTRATEGIAS DE ACCIÓN	1
0.1.	Estrategia E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local	3
0.1.1.	Lógica de la Estrategia.....	3
0.1.2.	Propuestas y Acciones.....	4
0.1.3.	Horizonte de implantación de la Estrategia.....	23
0.1.4.	Representación gráfica de la Estrategia	24

0. Estrategias de Acción

Atendiendo a las necesidades de movilidad de Calahorra, y para poder alcanzar los objetivos anteriormente descritos, se propone el desarrollo e implantación de **8 estrategias agrupadas en cuatro niveles de intervención: instrumentales, estructurantes, complementarias y transversales.**

Cada Estrategia de Actuación se articula en una serie de propuestas correctoras y acciones concretas, complementarias entre sí. De esta manera se atenderán retos y objetivos específicos y, al mismo tiempo, contribuirán a otros objetivos y combinarán con otras estrategias y acciones para que sean efectivas.



La lógica de esta clasificación responde a un proceso de priorización según el mayor o menor grado o capacidad de cambio de cada estrategia para alcanzar los resultados esperados (descritos anteriormente), y generar un modelo de movilidad local más sostenible. Las estrategias que se plantean son las siguientes:

- **Estrategias Instrumentales.** Necesarias para la correcta planificación, coordinación, operatividad e implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible durante los próximos años.
 - E1. Plan de Actuación Sobre el Vialio
 - Propuesta E1.1. Infraestructuras lineales y de circulación perimetrales a la ciudad.
 - Propuesta E1.2. Infraestructuras lineales y de circulación interzonales
 - Propuesta E1.3. Infraestructuras lineales y de circulación del Casco Histórico
 - E2. Plan Sectorial “Visión Cero”
 - Propuesta E2.1. Limitaciones de velocidad en vías urbanas
 - Propuesta E2.2. Zonas 20
 - Propuesta E2.3. Conversión de intersecciones y pasos peatonales
 - Propuesta E2.4. Mejora y adecuación de la señalización vial de Calahorra

- **Estrategias Estructurantes.** Compuestas por un conjunto de propuestas y acciones catalizadoras del cambio de modelo de movilidad.
 - E3. Plan de Regulación Integral del Estacionamiento
 - Propuesta E3.1. Áreas de Prioridad Residencial
 - Propuesta E3.2. Red de Aparcamiento Urbano Integrado
 - Propuesta E3.3. Adecuación de la oferta de aparcamiento
 - Propuesta E3.4. Sistema de información inteligente y señalización variable
 - E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local
 - Propuesta E4.1. Red de Itinerarios Accesibles del Casco Histórico
 - Propuesta E4.2. Ampliación Táctica del Espacio Peatonal del Ensanche Residencial
 - Propuesta E4.3. Caminos Escolares Seguros
- **Estrategias Complementarias.** Representan el compendio de propuestas que reforzarán la estructura necesaria para el cambio de modelo desde una visión integradora y eficiente del PMUS.
 - E5. Plan "día a día" en Bicicleta
 - Propuesta E5.1. Ampliación de itinerarios e infraestructura ciclista
 - Propuesta E5.2. Servicios de apoyo a la red ciclista
 - Propuesta E5.3. Promoción de la bicicleta como modo de transporte
 - E6. Plan de Integración y Competitividad del Transporte Público
 - Propuesta E6.1. Promoción de la intermodalidad del transporte colectivo
 - Propuesta E6.2. Ampliación línea de autobús urbano
 - Propuesta E6.3. Mejoras de accesibilidad, información y diseño universal
 - E7. Plan de Mejorar en la Distribución de Mercancías Urbanas
 - Propuesta E7.1. Mejora y racionalización de la operativa de carga y descarga
- **Estrategias Transversales.** Incide sobre el resto de las estrategias y ayuda a generar un tratamiento integrado y eficiente del cambio de modelo de movilidad.
 - E8. Plan de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible
 - Propuesta E8.1. Gestión y Armonización Participativa de la Movilidad Sostenible
 - Propuesta E8.2. Gestión normativa de la movilidad sostenible

0.1. Estrategia E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local

El objetivo de esta Estrategia es incentivar los desplazamientos a pie de manera segura y accesible a través de itinerarios directos y transitables entre orígenes y destinos, que permitan a las personas disfrutar y acceder a los servicios y ofertas de trabajo, ocio, comercio, entre otros, que ofrece Calahorra para, también, traducirlos en beneficios sociales, culturales, económicos y medioambientales de la ciudad.

Gráfica 2. Ciudad 15 minutos



Fuente: Elaboración propia

Esta Estrategia es una acción estrechamente vinculada a los principios, recomendaciones y actuaciones propuestas en el Plan de Accesibilidad de Calahorra, así como a planes y actuaciones a nivel regional y nacional para la transición hacia una "nueva normalidad", "Descarbonización de las Ciudades" y el cumplimiento de los "Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)" de las ciudades españolas.

0.1.1. Lógica de la Estrategia

El modelo de ciudad compacta del núcleo urbano de Calahorra proporciona una población base, y a poca distancia, de los servicios públicos y comercio de proximidad con un gran potencial para la realización de desplazamientos a pie, vinculados a un modelo de movilidad sostenible y eficiente, independiente del coche particular. El caminar es la forma de desplazarnos más accesible, asequible, equitativa y sostenible.

De acuerdo con el diagnóstico realizado, el 56% de los desplazamientos de Calahorra se realizan a pie. Esto implica que el espacio peatonal debe ser una de las primeras consideraciones al momento de definir un nuevo modelo de movilidad, promoviendo prioritariamente las actuaciones y los elementos necesarios para la seguridad y la autonomía de movimiento de las personas jóvenes, de la tercera edad y ciudadanía con movilidad reducida, usuarios principales de las aceras y áreas peatonales del municipio.

Una persona que camina con muletas, una persona en silla de ruedas y una persona con un carro de bebé o de compras tienen el mismo derecho a alcanzar cualquier destino que se sirva por la vía pública de la ciudad.

0.1.2. Propuestas y Acciones

Las propuestas y acciones descritas a continuación comparten principios comunes:

- Promover la igualdad, reducir la exclusión social y fortalecer los lazos de proximidad local al proporcionar el acceso caminando a los equipamientos, servicios, zonas verdes e instalaciones socioeconómicas y culturales que oferta Calahorra.
- Lograr una mayor permeabilidad, accesibilidad y equilibrio de servicios entre áreas del Casco Histórico como del Ensanche Residencial.

Propuesta E4.1. Red de Itinerarios Accesibles del Casco Histórico

Esta propuesta busca potenciar los recorridos ya existentes y adaptarlos a las necesidades de las personas para que sean accesibles y seguros para todos y todas.

Acompañando el proceso de regeneración urbana del Casco Histórico, propuesto por la Estrategia EDUSI Calahorra, *dos milenios de futuro*. La acción principal será el **mejorar las condiciones de caminabilidad y seguridad de diversos ejes estructurantes del Casco Histórico**, soportes principales de la movilidad peatonal de corto y medio recorrido: **Calles Pastores y Sol**.

En conjunto a las acciones infraestructurales propuestas sobre las calles Arrabal y Bellavista (Carretil), acciones E1.3.2 y E1.3.3. del PMUS, esta propuesta permitirá recuperar espacio de las calles a los peatones, permeabilizar el tráfico en diferentes modos de transporte y proponer un urbanismo pensado en las personas residentes y visitantes del Casco Histórico.

a) Acción E4.1.1. Reordenación de sección de las calles Sol y Pastores.

Para estas dos calles se propone homogeneizar la totalidad de los ejes viales a un carril de 3 metros por sentido, permitiendo así el ensanchamiento del espacio peatonal y aceras protegidas del aparcamiento mediante bolardos, dado que por la anchura variante de la plataforma podría producirse aparcamiento ilegal.

Se pretende así conseguir un entorno peatonal agradable y atractivo que revitalice el espacio público y los bordes comerciales y residenciales continuos de dichas calles, con elementos que hagan posible las funciones estanciales y de relación, introduciendo vegetación y mobiliario.

Con la adecuación de estos dos ejes suroeste-nordeste se logrará equilibrar el actual esquema peatonal dominante del Casco Histórico: noroeste-sureste de las calles Mártires y Grande.

Gráfica 3. Ejemplo de ordenación de calle



La revisión de las condiciones de vados temporales a permanentes descrita en la acción E3.3.1.(página **¡Error! Marcador no definido.**) ayudará también a lograr los objetivos de esta reordenación.

b) Acción E4.1.2. Travesías del Casco Histórico

La medida anterior será acompañada por **acciones tácticas para mejorar y potenciar las travesías del Casco Histórico** como grandes corredores de la movilidad peatonal y ejes de continuidad a las líneas de deseo de la población. Para ello se debe empezar por la adaptación del trazado, mejorar la conectividad, calidad peatonal y urbana:

Tabla 1. Tramos de calles y travesías del Casco Histórico

Travesía o calle	Adecuación del espacio peatonal*	Remodelación completa**
Travesía Pastores		x
Travesía Primera de Pastores	-	-
Travesía Tercera de Pastores	x	
Travesía Raon		x
Travesía Santiago		x
Travesía Sol	-	-
Travesía de Coliseo	-	-
C/ Toriles	-	-
C/ Miguel Hernández		x
C/ la Paz		x
C/ Murallas		x
C/ Casa Santa		x
C/ San Antón		X
Plaza del mercado	x	
Calle Portillo de la Plaza	x	
Calle del Caño		x
C/ Morcillón		x
C/ Cabezo	x	
C/ de los Sastres	x	
C/ Portillo de La Rosa	x	
C/ Alforín	-	-

***Adecuación:** Homogeneización del pavimento + accesibilidad y optimización del espacio peatonal

****Remodelación completa:** Adecuación del espacio peatonal + mejora y continuidad en intersecciones, limpieza y salubridad + otros. Fuente: Elaboración propia.

La adecuación de las travesías y calles señaladas más arriba deberán acompañar el proceso de regeneración urbana que desarrolla la Junta de Gobierno a través de la implantación de las Líneas de Actuación (LA) EDUSI Calahorra, *dos milenios de futuro*:

- LA1 Calahorra Smart.
- LA2 Adecuación de espacios TIC en el casco antiguo.
- LA5 Cal-AHORRA: Alumbrado público eficiente. Proyecto renovado con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE)
- LA7 Mejoras en la urbanización del espacio público.
- LA12 Calahorra CONVIVE: Espacios urbanos de convivencia.

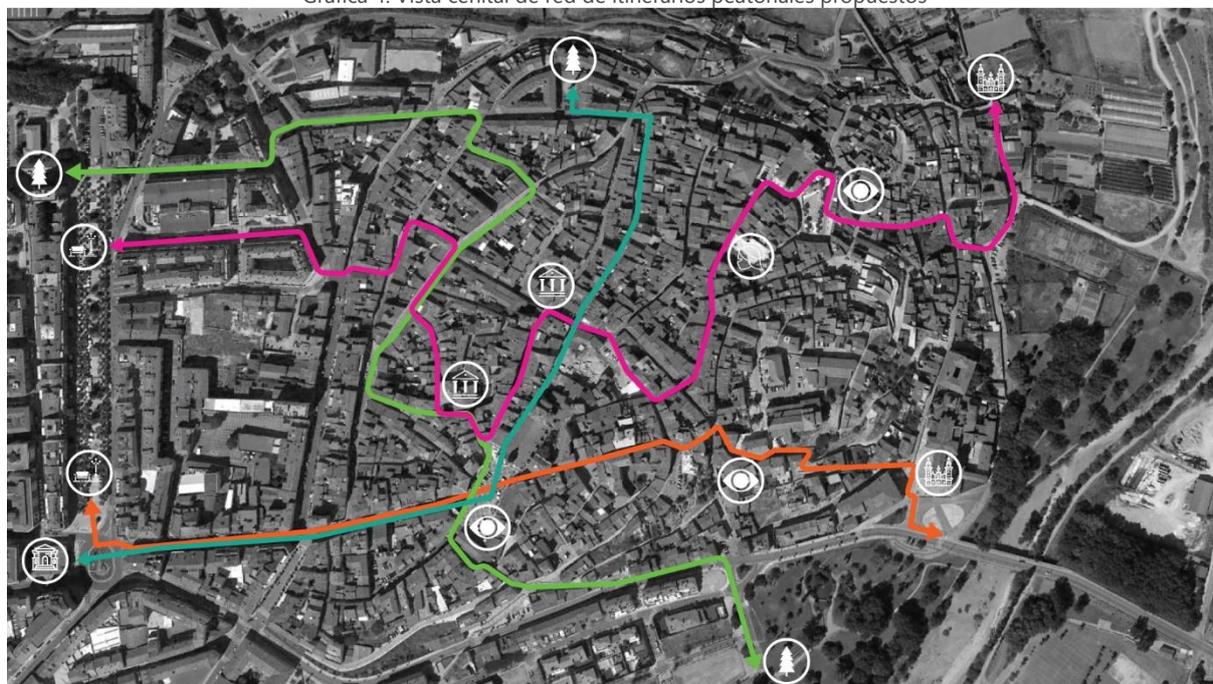
c) Acción E4.1.3. Red de itinerarios peatonales del Casco Histórico.

A partir de la realización de las acciones anteriormente descritas se podrá establecer un nuevo esquema o red de itinerarios peatonales por el interior del Casco Histórico, permeable al Ensanche Residencial, que atraviesen los espacios de actividad y conecten los centros de atracción y generación de viajes del área, previendo **la conexión con el futuro Anillo Verde de la ciudad, Camino Natural del Ebro (GR-99) y Camino de Santiago del Ebro.**

De esta manera se han establecido los ejes peatonales siguientes:

- **Itinerario 1.** Plaza del Ayuntamiento – Plaza de las Eras
- **Itinerario 2.** Ruta Camino de Santiago del Ebro
- **Itinerario 3.** Parque del Cidacos – Plaza del Raso – Parque Era Alta
- **Itinerario 4.** Paseo Mercadal – Espacio Arqueológico Romano – Monasterio de San José

Gráfica 4. Vista cenital de red de itinerarios peatonales propuestos



Fuente: Elaboración propia

Las condiciones generales de accesibilidad de estos itinerarios deberán cumplir con lo establecido en el Plan de Accesibilidad de Calahorra:

- Anchura libre no inferior a 1,80 metros, garantizando el giro, cruce y cambio de dirección de todo tipo de personas. Excepcionalmente, en las zonas de variación de la geometría de calzada, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m, en los cuales se adoptará elementos verticales diferenciadores entre el espacio vehicular y peatonal.
- No presentará escalones aislados ni resaltos.
- Iluminación urbana mínima de 20 luxes.
- El pavimento del itinerario peatonal será duro y estable. Asimismo, se utilizarán franjas de pavimento táctil de dirección y advertencia.
- El diseño y ubicación de los vados peatonales garantizará en todo caso la continuidad e integridad del itinerario peatonal accesible en la transición entre la acera y el paso de peatones.
- La anchura mínima del plano inclinado del vado a cota de calzada será de 1,80 m.



Las actividades necesarias para esta acción partirán de la comunicación y señalización de dichos itinerarios temáticos como condición necesaria para la consecución de la competitividad y la sostenibilidad del Casco Histórico en función a su dinamización desde el punto de vista turístico, comercial y social.

El diseño y criterios de señalización de las rutas tematizadas y su recorrido (pintado, placas, señales...) para facilitar su seguimiento, dependerán de los criterios que se establezcan a partir de la elaboración del Plan de Mejora y Actualización de las Señales Regulatorias de la Circulación en Calahorra (Acción E2.4.1) del PMUS.

d) Costes de implantación

Los costes de implantación presentados continuación se han calculado en función a la magnitud de intervención necesaria de cada travesía y calle, estableciendo costes orientativos por lo cual se ha establecido como costes orientativos, los siguientes:

- Adecuación del espacio peatonal: 118 €/m².
- Remodelación completa: 175 €/m².

Estos costes de implantación se justifican a la baja dada la sinergia con acciones de mejoras e integración urbana en desarrollo y presupuestadas como Líneas de Actuación EDUSI. Tales como: LA5 Cal-AHORRA: Alumbrado público eficiente, LA7 Mejoras en la urbanización del espacio público, LA8 Optimización de la gestión RSU y salubridad en el entorno urbano.

Tabla 2. Presupuesto de carácter estimativo para la implantación de la red de itinerarios accesibles del Casco Histórico.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E4.1.1. Reordenación de sección de las calles Sol y Pastores	82.057,20 €
Acción E4.1.2. Travesías del Casco Histórico. Remodelación	847.595,00 €
Acción E4.1.2. Travesías del Casco Histórico. Adecuación	262.007,20 €
Acción E4.1.3. Red de itinerarios peatonales del Casco Histórico. Señalización	19.825,00 €
Total (sin impuestos)	1.211.484,40 €
Impuesto sobre el Valor Añadido (21%)	254.411,72 €
Total (con impuestos)	1.465.896,12 €
Operación y mantenimiento (7%)	84.803,91 €

*Incluye presupuesto de ejecución material, gastos generales y beneficio industrial

Fuente: elaboración propia.

El plazo de ejecución de estas acciones estará condicionado al desarrollo de la estrategia EDUSI, anteriormente mencionada, y a la implantación del PMUS de manera coordinada para lograr la regeneración urbana del Casco Histórico.

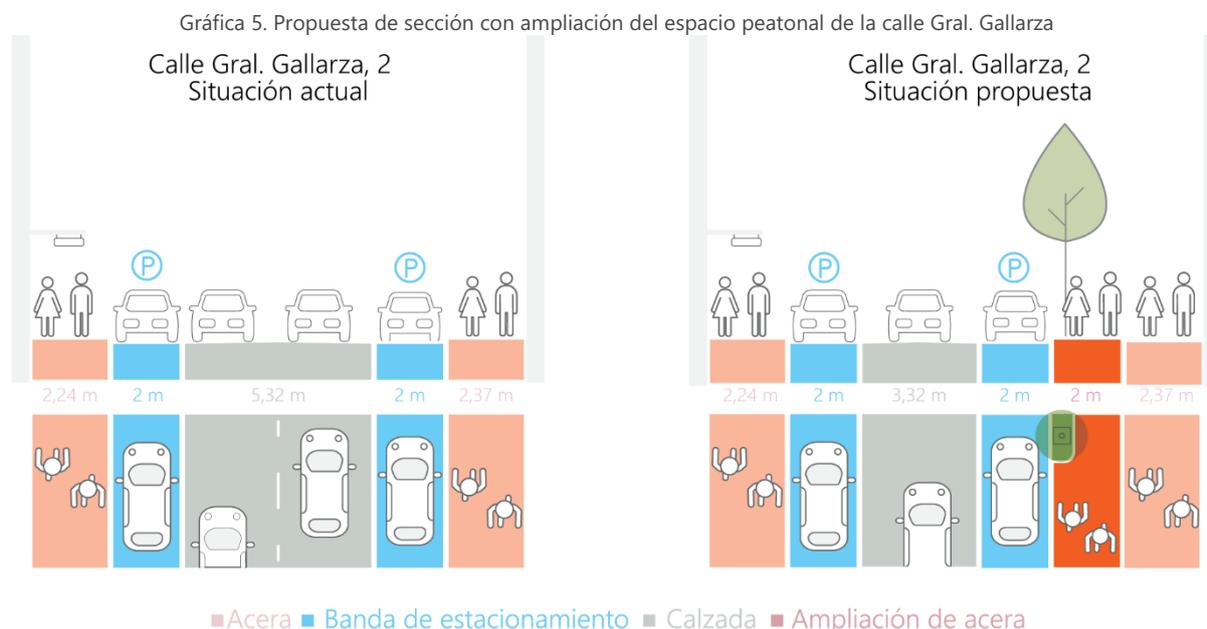
Propuesta E4.2. Ampliación Táctica del Espacio Peatonal del Ensanche Residencial

Las acciones temporales de aumento de áreas peatonales y comerciales para disponer de un mayor espacio y garantizar el distanciamiento físico durante la pandemia COVID-19, han demostrado que la movilidad activa (peatón y bicicleta) son un modelo factible para promover y apoyar la economía local y dar respuesta a los desafíos de salud y clima que se avecinan.

Por ello, las acciones desarrolladas a continuación buscan garantizar los recorridos necesarios y equilibrar los espacios de las calles en favor de otros modos de transporte diferentes al coche privado hacia y desde los centros de actividades e instalaciones de entretenimiento locales (café y restaurantes) y servicios, con el objetivo de facilitar los desplazamientos habituales, apoyar el comercio local y de proximidad y promover el bienestar de los residentes al simplificar los movimientos para vivir la ciudad. Haciendo también viables los servicios locales de distribución de mercancías.

a) Acción E4.2.1. Ampliación del espacio peatonal de la calle General Gallarza

La primera acción será equilibrar el espacio de calle General Gallarza en favor de los peatones. Para ello se propone modificar la sección de la calle en el tramo situado entre Paseo del Mercadal y c/ Dos de Mayo, ampliando el ancho efectivo del espacio peatonal de transición entre el Paseo Mercadal y Gallarza y reduciendo a un solo carril con aparcamiento en ambas bandas, tal y como se muestra a continuación.



Fuente: Elaboración Propia

Esta actuación ampliará en 2 metros más el ancho efectivo el espacio peatonal del borde urbano del Paseo Mercadal y el portal 28 de la calle Gral. Gallarza, permitiendo así mejorar la continuidad de los flujos peatonales entre el Paseo Mercadal, calle Paletillas y Travesías, Av. del Pilar, calle Julio César y Dos de Mayo, consolidando el eje comercial y de ocio que supone este tramo de Gallarza para la ciudad.

El resultado sería la pacificación de la calle General Gallarza y sus cruces, configurando un eje de dinamización comercial, social y cultural entre el Paseo Mercadal – Gallarza – y el futuro espacio multifuncional en que se convertirá el antiguo cuartel de la Guardia Civil de Calahorra.

Gráfica 6. Vista cenital propuesta sobre calle General Gallarza

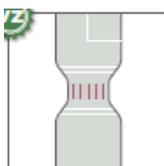


Fuente: Elaboración propia

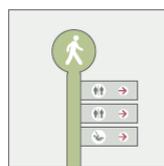
A continuación, se presenta una serie de pautas y elementos orientativos para la homogeneización de criterios de diseño e implantación de la ampliación peatonal:



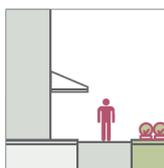
Bordillos para proporcionar la separación vertical entre espacio de calzada peatonal del estacionamiento, protegiendo a los peatones de los vehículos. La altura del bordillo debe ser de 150 mm desde el canal hasta la parte superior del bordillo.



Se realizarán extensiones de acera en pasos peatonales para generar prioridad al peatón y calmar el tráfico, ya que reducen física y visualmente la calzada, aumentan la reacción del conductor y fomentan la reducción de la velocidad de los vehículos.



Señalización vertical de orientación para peatones de equipamientos y centros atractores de viaje, idealmente deberán incluir el tiempo de marcha y distancia absoluta. Esta micro actuación está asociada al plan de señalización, para más información véase Estrategia 2.4

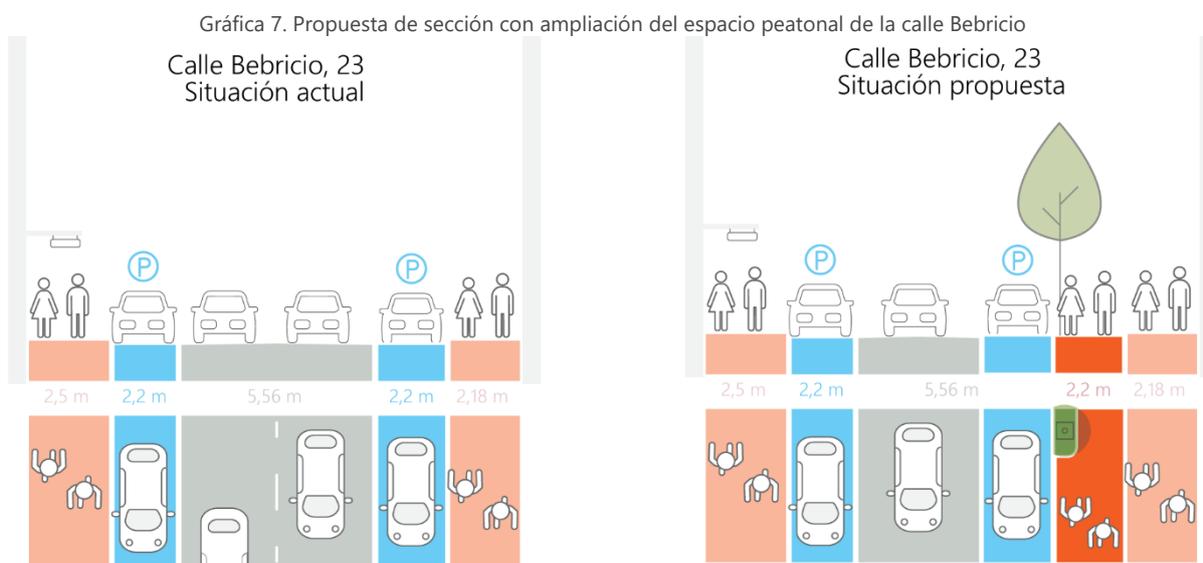


La vegetación ofrece numerosos beneficios a los peatones y demás usuarios de la calle, además de proporcionar oxígeno y filtrar la contaminación del aire, sirven como barrera paisajística entre el espacio peatonal y los demás modos de transporte. El soporte paisajístico define en gran medida la capacidad estancial y de atracción de un corredor comercial como la calle General Gallarza.

b) Acción E4.2.2. Ampliación del espacio peatonal de la calle Bebricio

En coordinación con la acción anterior, el objetivo es dar continuidad a los flujos peatonales sobre los dos ejes principales de la ciudad, Bebercio y Gral. Gallarza entre el Casco Histórico - Paseo Mercadal y el resto del Ensanche Residencial de Calahorra.

Esta propuesta equilibrará el espacio de calle en favor del peatón para el borde urbano norte de la calle Bebercio, entre la calle Dos de Mayo y la plaza Enrique Tierno Galván, dirección Casco Histórico. Para ello se propone reducir a un carril la calzada, habilitando el carril de la derecha como aparcamiento de banda para ampliar y adecuar la acera al flujo peatonal, tal y como se observa en la propuesta de sección siguiente:



■ Acera ■ Banda de estacionamiento ■ Calzada ■ Ampliación de acera

Fuente: Elaboración propia

Los criterios de homogeneización y diseño del espacio serán los propuestos para la calle Gral. Gallarza.



c) Acción E4.2.3. Ampliación del espacio peatonal de la Av. del Pilar

Se propone modificar la sección de la Av. Pilar entre las calles Gral. Gallarza y Padre Lucas para el ensanche de aceras en la margen izquierda de la avenida, otorgando el espacio disponible que generará la acción propuesta para el cambio de disposición del estacionamiento diagonal a línea entre los portales 1 a 7 (véase página **¡Error! Marcador no definido.**). El ancho de la calzada se mantiene para posibilitar la circulación en doble sentido.

La propuesta abarca también un nuevo paso peatonal para dar continuidad a las travesías de Paletillas, envolvente del espacio público y de restauración de la zona, con la ampliación del área peatonal del borde este de la avenida del Pilar.

Gráfica 9. Vista cenital propuesta sobre avenida del Pilar



Fuente: Elaboración propia

Gráfica 10. Ejemplo de ordenación de calle y espacio peatonal



Fuente: Viena

d) Acción E4.2.4. Adecuación y ampliación de bordes comerciales y espacio público

Se propone dar continuidad a la infraestructura peatonal con una anchura suficiente y una ordenación adecuada en áreas comerciales y residenciales, agrupando los elementos de mobiliario urbano y comercial en la banda más cercana a la calzada y liberando las zonas más próximas a la edificación para la circulación peatonal, al implementar sobre bandas de aparcamiento espacios para terrazas y mobiliario urbano de descanso, dependiendo del contexto urbano, para impulsar las relaciones de barrio y ayudar a los negocios de proximidad.

Para ello se propone adecuar y normalizar las pruebas piloto de terrazas provisionales en calzada de las calles Maestro Falla y Paletillas acotándolas al espacio de parking a través de la disminución de plazas de estacionamiento y transformación de estas en *Parklets*: plataformas que extienden la acera y transforman el espacio de aparcamiento en microparques o terrazas.

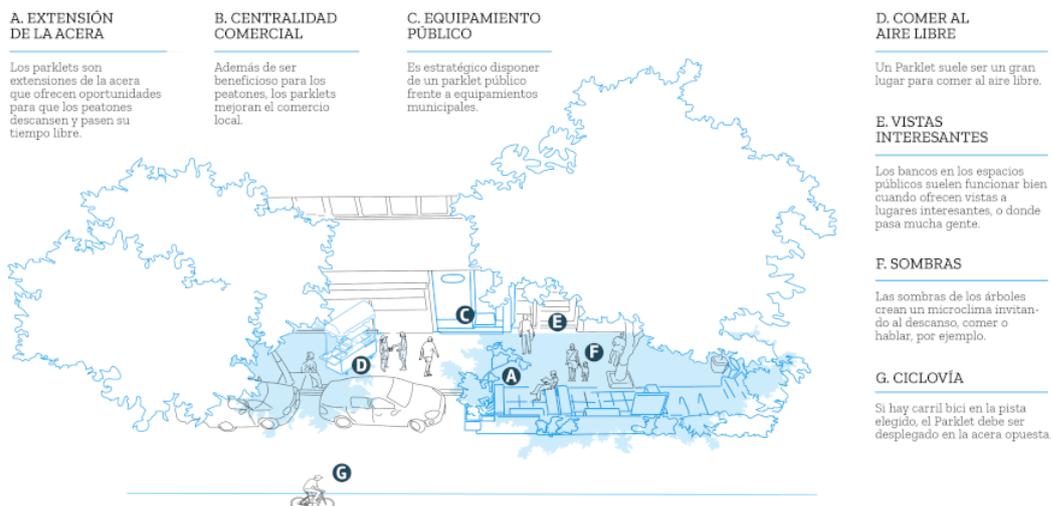
Gráfica 11. Situación actual calle Maestro Falla

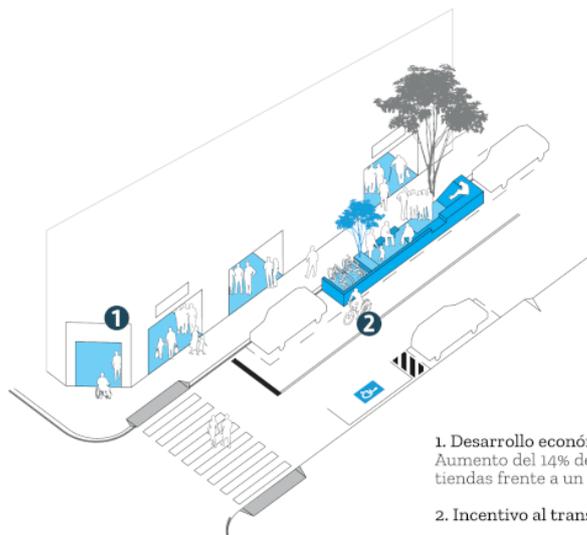


Fuente: Elaboración propia

De esta manera se busca mantener los resultados positivos de la transformación temporal de espacios para actividades estacionarias, siguiendo las recomendaciones de distanciamiento físico, en la reactivación socioeconómica de la ciudad, pero ahora de manera permanente, bajo parámetros de diseños homogéneos y sin limitar en su totalidad la movilidad.

Gráfica 12. Criterios y beneficios del Parklet





1. Desarrollo económico local:
Aumento del 14% de ventas en tiendas frente a un Parklet.
2. Incentivo al transporte activo

Fuente: Prefectura de Sao Paulo, Brasil



Se proponen dos tipos de parklet y se indican las calles que pueden ser objeto de actuación:

- Parklet terrazas comerciales:
 - Calle Maestro Falla
 - Calle Paletillas
 - Calle Padre Lucas
- Parklet parque bolsillo (espacio público):
 - Inmediaciones a centro escolares del Ensanche Residencial

A modo de ejemplo, se presenta a continuación una serie de pautas **para gestionar la aprobación e implantación de Parklets**:

- Notificación de solicitud de Parklet
- Los permisos de Parklet primero serán evaluados por la ciudad mediante un régimen jurídico aplicable a la instalación y funcionamiento de este tipo de espacios, ya sea mediante modificación de la Ordenanza Reguladora de las Terrazas o nueva ordenanza, situación que excede el alcance y objetivos del PMUS.
- Algunas de las consideraciones primordiales por evaluar podrían ser las siguientes:
 - En zonas con limitación de velocidad para el tráfico a motor (por debajo de los 50 km/h)
 - Deberán cumplir las pautas de accesibilidad y de diseño universal reglado por la normativa autonómica y Ley 5/1994 de Supresión de Barreras Arquitectónicas y Promoción de la Accesibilidad.
- Carta de apoyo a la implantación del Parklet por parte de propietarios de negocios adyacentes y residentes.
- Proporcionar un contacto las 24 horas del día, los 7 días de la semana si hay una emergencia.
- Pago de una tarifa por permisos
- Descripción de cómo el Parklet cumple con cada uno de los criterios de diseño e implantación establecidos por el Ayuntamiento.

- Descripción de un plan de mantenimiento y viabilidad económica del Parklet

De igual forma se presenta a continuación una serie de pautas orientativas **para la homogeneización de criterios de diseño e implantación de Parklets:**

- Criterios de implantación:
 - Las instalaciones no podrán ocupar un espacio superior a 2,2 m de ancho, contados a partir del alineamiento de acera, por 10m de largo en plazas de aparcamiento en línea, o 4,40 m de ancho por 5 m de largo en plazas de aparcamiento en diagonal.
 - El Parklet no puede ser instalado en esquinas e intersecciones viales.
 - No se podrán instalar frente a una boca de incendios, sobre la red de alcantarillado o válvulas de servicio público, o en plazas reservadas (p. ej. PMR).
 - Implantación en calles con pendientes menores al 8% y una inclinación transversal del 2%.
- Criterios de diseño:
 - El suelo del Parklet deberá estar instalado en plena continuidad con el paseo público o acera para garantizar la accesibilidad.
 - Deberá mantener un área libre entre plataforma y calada para el paso del agua pluvial.
 - Deberá tener protecciones laterales en todas las caras que miran a la calzada y sólo podrá tener acceso desde la acera.
 - Dentro del Parklet deberá garantizar equipamientos y elementos básicos como espacio estancial y dependiendo de su uso (comercial o público)
 - Deberá ubicarse en un lugar visible el nombre y uso (comercial o público) del Parklet
 - Deberá incluir elementos de seguridad y reflectantes en bordes para alertar a conductores y evitar colisiones durante el aparcamiento de vehículos.
 - Deberá demostrarse la capacidad modular del Parklet para su fácil remoción.

Estos criterios representan una base de partida ya que deberán analizarse y ampliarse de acuerdo con el contexto local y alcance normativo.

Gráfica 13. Tipologías de Parklet comercial



Gráfica 14. Ejemplo de Parklet público (parque bolsillo)



Fuente: Prefectura de Sao Paulo, Brasil

Gráfica 15. Ejemplo de Parklet comercial (terraza de restauración)



Fuente: Madrid

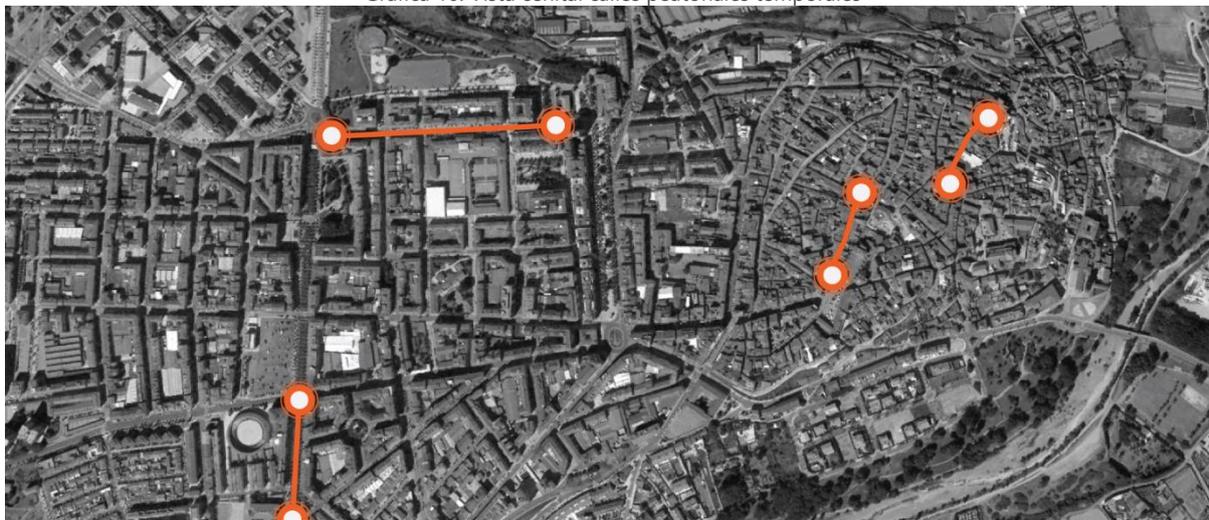
e) **Acción E4.2.5. Calles peatonales temporales**

El objetivo de esta medida es crear espacios temporales seguros para personas de todas las edades con el objetivo de sociabilizar y mantenerse activas. Se trata de crear un “patio público” en calles de la ciudad durante día(s) u horas del fin de semana como espacios para el esparcimiento y el desarrollo de actividades al aire libre. Es una medida efectiva en entornos o barrios residenciales en los que se recomienda utilizar calles contiguas a equipamientos educacionales, culturales, comercio local o zonas verdes.

A continuación, se indican las calles que podrían ser objeto de restricciones temporales de tráfico para el disfrute de la población, y se propone como días de actuación los domingos y festivos de 9 a 16 horas.

- Casco Histórico: Calles Santiago y San Andrés
- Ensanche Residencial: Calle Ruiz y Menta y av. Valvanera (Tramo entre av. Numancia y c/ Bebricio)

Gráfica 16. Vista cenital calles peatonales temporales



Fuente: Elaboración propia

Para las restricciones temporales de tráfico y delimitación del área se recomienda la utilización de mobiliario urbano y ornamental, así como bolardos extraíbles.

Este tipo de actuaciones deberán ser acompañadas por campañas de información y divulgación de los beneficios sociales, económicos y medioambientales que supone su implantación, parte de la propuesta E.8.2

f) Costes de implantación

Los costes son calculados fijando la remodelación de las calles y la ampliación de las aceras, en función a costes orientativos y un ancho estimado medio de 2 metros añadido a la sección actual. A estos costes se añade la coordinación con otras estrategias, los correspondientes estudios, y el mantenimiento y operatividad de las acciones.

El coste para la adecuación y ampliación de bordes comerciales y espacio público a través de parklets va asociado a la redacción y homogeneización de las normas de diseño y trámite de implantación de los parklets por parte de los comercios locales, que podrá realizarlo el propio Ayuntamiento o externalizarlo a una empresa privada.

Tabla 3. Presupuesto de carácter estimativo para la ampliación táctica del espacio peatonal del Ensanche Residencial.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E4.2.1. Ampliación del espacio peatonal de la calle General Gallarza Adecuación acera	149.450,00 €
Acción E4.2.1. Ampliación del espacio peatonal de la calle General Gallarza Adecuación calle	213.500,00 €
Acción E4.2.2. Ampliación del espacio peatonal de la calle Bebercio Adecuación acera	123.830,00 €
Acción E4.2.2. Ampliación del espacio peatonal de la calle Bebercio Adecuación calle	176.900,00 €
Acción E4.2.3. Ampliación del espacio peatonal de la Av. del Pilar Adecuación acera	39.284,00 €
Acción E4.2.3. Ampliación del espacio peatonal de la Av. del Pilar Adecuación calle	56.120,00 €
Acción E4.2.4. Adecuación y ampliación de bordes comerciales y espacio público Manual operativo para la implantación de Parklets	15.250,00 €
Acción E4.2.5. Calles peatonales temporales.	5.500,00 €
Total (sin impuestos)	779.834,00 €
Impuesto sobre el Valor Añadido (21%)	163.765,14 €
Total (con impuestos)	943.599,14 €
Operación y mantenimiento (7%)	54.588,38 €

*Incluye presupuesto de ejecución material, gastos generales y beneficio industrial

Fuente: elaboración propia.

- **Segundo paso.** Estudiar los itinerarios peatonales más utilizados por alumnos y alumnas, representantes y profesores de cada centro educativo. El objetivo es integrar el tejido social al proyecto para identificar líneas de deseo en función a sus experiencias como personas usuarias, y correlacionarlas a la red peatonal de la ciudad para desarrollar un proceso de integración de recorridos colegiales sobre los que se pueda adecuar y señalar.
- **Tercer paso.** Evaluación de la situación actual y futura de la red peatonal. Una vez correlacionadas las líneas de deseo de las personas usuarias con la red peatonal, se deberá evaluar aspectos de caminabilidad, accesibilidad y seguridad de dichos recorridos en función al estado actual y propuesto (posibles actuaciones por realizar) para evaluar la idoneidad y el encaje de estas.
- **Cuarto paso.** A partir de las calles elegidas se deberá contemplar la creación de cada itinerario, tanto el modo(s) de transporte elegido (pie o bicicleta) como la forma de organizarse, para el desarrollo seguro de cada uno (Pedibus, Bicibus, entre otros).
- **Quinto paso.** Desarrollo de pruebas piloto para comprobar debilidades y oportunidades de cada tramo de cada itinerario.
- **Sexto paso.** Implantación de medidas que adecuen el espacio y tramo de cada itinerario a los tipos de transporte y la organización del recorrido.
- **Paso transversal.** Los itinerarios deben construirse con el tejido asociativo y agentes de interés. Por ello, se debe difundir y concienciar sobre la actuación desde el primer paso para: generar un tejido asociado y dinamizador al proyecto que pueda enriquecer el proceso y, una vez probada su efectividad, sea la base social de apoyo y viabilidad para su funcionamiento.

Dado los objetivos generales y específicos para la construcción del nuevo modelo de movilidad sostenible de Calahorra. Se plantea la necesidad de estudiar los **modos de organización** siguiente:

- **Pedibus.** Puede ser una opción para aquellos niños o niñas que por su edad o la distancia a recorrer no optan aún para desplazarse solos. Para ello se propone que los alumnos vayan acompañados de monitores o educadores del centro para realizar el recorrido acordado.
- **Bicibus.** Modo de organización similar al Pedibus, en el que el medio de transporte utilizado tanto por alumnos como por monitores es la bicicleta.

Para ambas modalidades se pueden definir diferentes puntos de encuentro o recogida en la ciudad. De esta manera es posible involucrar al mayor número de participantes, en específico para alumnos y alumnas cuya distancia casa-escuela sobrepasa los 6 km o no viven en el municipio, por lo cual tendrán la posibilidad de ir en coche o transporte público hasta cualquier punto de encuentro.

Para ambas modalidades es recomendable que los itinerarios no sobrepasen los 3km de distancia entre el primer punto de encuentro y la escuela. También hay que tener en cuenta que a mayor distancia de recorrido aumenta el protagonismo de la modalidad Bicibus.

Gráfica 18. Modalidad Pedibus



Fuente: Ajuntament de Barcelona

La señalización específica de los itinerarios escolares deberá ser parte esencial de la propuesta E2.4. Siendo necesario la implantación de señalización horizontal o vertical que permita a las personas en edad escolar identificar el itinerario más seguro a los colegios. En las siguientes imágenes se muestran algunos ejemplos:

Gráfica 19. Ejemplo de señalización específica para itinerarios escolares



Fuente; Ajuntament de Premià de Dalt

b) Costes de implantación

Los costes de implantación de esta propuesta comprenden el desarrollo de la hoja de ruta e implantación de las medidas acordadas para delimitar las rutas escolares, en añadido a los costes de operación y mantenimiento, también correspondiente al salario de los monitores que acompañarán a los niños hacia el colegio. Además, es necesario contabilizar un coste aproximado para la señalización vertical y horizontal de dichas rutas.

Tabla 4. Presupuesto de carácter estimativo para la implantación de la hoja de ruta para Caminos Escolares Seguros.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E4.3.1. Hoja de Ruta para la implantación de Caminos Escolares Seguros Asistencia técnica	12.500,00 €
Acción E4.3.1. Hoja de Ruta para la implantación de Caminos Escolares Seguros Adquisición y colocación de señalización de las rutas	10.675,00 €
Acción E4.3.1. Hoja de Ruta para la implantación de Caminos Escolares Seguros Campañas y eventos	12.200,00 €
Total (sin impuestos)	35.375,00 €
Impuesto sobre el Valor Añadido (21%)	7.428,75 €
Total (con impuestos)	42.803,75 €
Operación y mantenimiento (7%)	2.476,25 €

*Incluye presupuesto de ejecución material, gastos generales y beneficio industrial

Fuente: elaboración propia.

0.1.3. Horizonte de implantación de la Estrategia

Las propuestas descritas conforman la imagen final de la adecuación peatonal y dinamización local de la ciudad para los próximos 10 años, que incluye asumir acciones infraestructurales de importancia sobre los viarios principales de Calahorra. Para su implantación, debe establecerse un ritmo de desarrollo de modo que se conjugue la disponibilidad de recursos para acometer las inversiones con la obtención de resultados que visualicen las aspiraciones del PMUS.

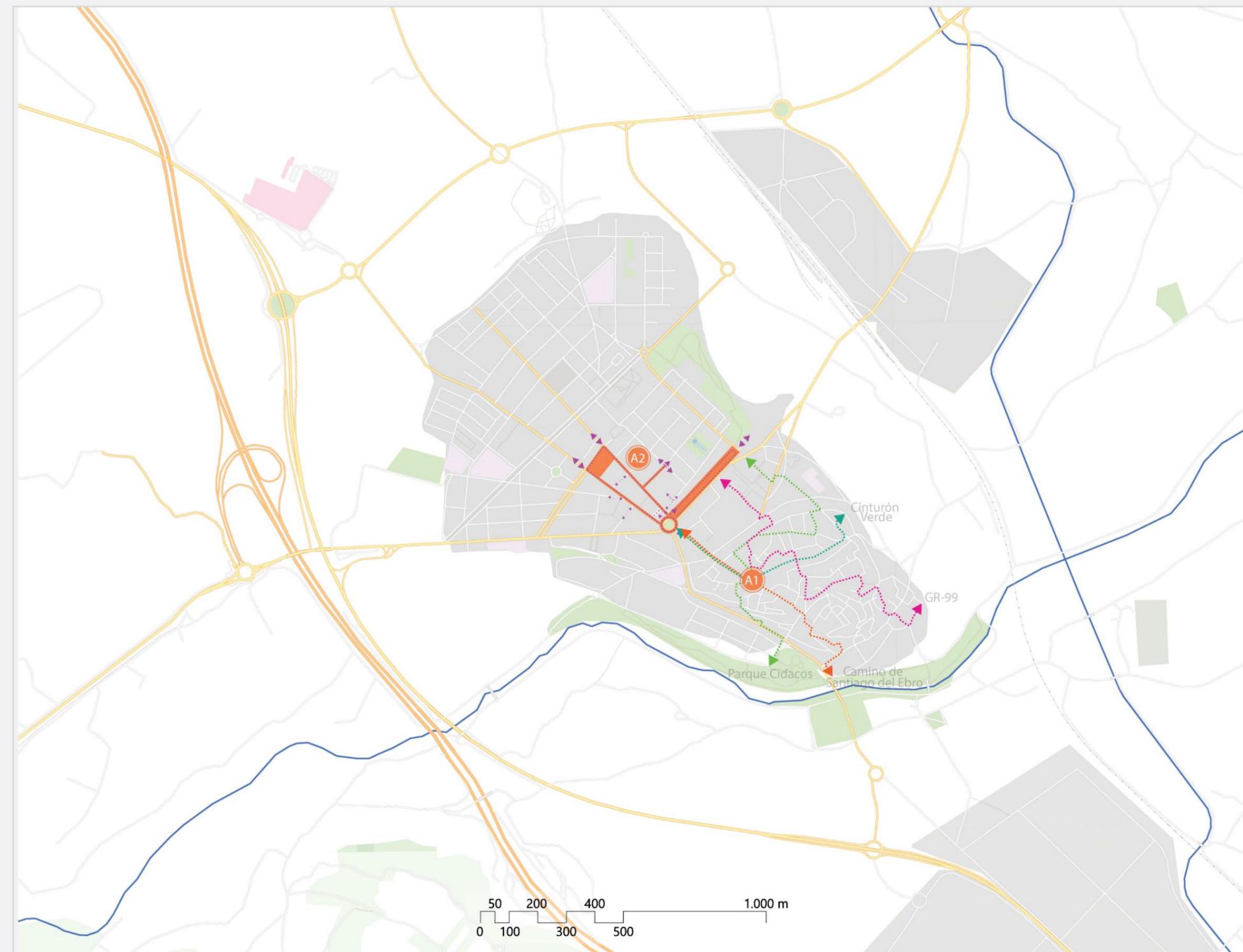
Además, deben tenerse en cuenta las intervenciones previstas en el planeamiento regional y local, de manera previa al PMUS, cuya ejecución es inminente, y a las que la programación debe adaptarse. Por ejemplo, Plan Regional de Carreteras de La Rioja, Plan General Municipal, Estrategia DUSI y Plan de Accesibilidad de Calahorra.

Teniendo en cuenta estos factores, las propuestas y acciones se han ordenado en tres horizontes temporales o fases en que se estructura la implantación de la Estrategia, siempre considerando la compatibilidad de estas con el resto de las acciones y externalidades comentadas y, al mismo tiempo, con el objetivo de dotar a la red peatonal de la mejor funcionalidad en cada momento.

- **Corto-medio plazo:** Dada la complejidad asumible de esta Estrategia, se prevé que la mayoría de las propuestas comenzarán a ejecutarse en el primer año de vigencia del presente Plan, y se prolongará hasta los 4-5 años posteriores.
 - En esta primera fase deberá empezar con los procesos de mejora y adecuación de la Red de Itinerarios del Casco Antiguo, una vez sea concebida como Área de Prioridad Residencial y Zona 20 (Propuesta E2.2. del PMUS).
 - Además, entra en esta fase la elaboración y aprobación de las Calles Peatonales Temporales y Manual Operativo para la implantación de parklets. La definición de Caminos Escolares Seguros dependerá del desarrollo y ejecución de medidas externas al PMUS y explícitamente atadas al Plan de Accesibilidad de Calahorra.
- **Medio a largo plazo:** Se propone acometer las acciones de mayor longitud y complejidad sobre las calles General Gallarza, Bebricio y av. del Pilar, en coordinación con la ejecución de las propuestas previstas en la Estrategia E1. Plan de Actuación sobre el Viario, previstas en el P.G.M y el Plan Regional de Carreteras de La Rioja.

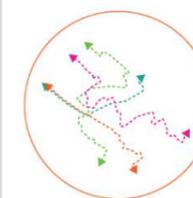
Estrategia	E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local									
Horizonte de implantación (años)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Propuesta E4.1. Red de Itinerarios Accesibles del Casco Histórico	■	■	■	■						
Propuesta E4.2. Ampliación Táctica del Espacio Peatonal del Ensanche Residencial				■	■	■				
Propuesta E4.3. Caminos Escolares Seguros	■									
Total Estrategia	■	■	■	■	■					

0.1.4. Representación gráfica de la Estrategia



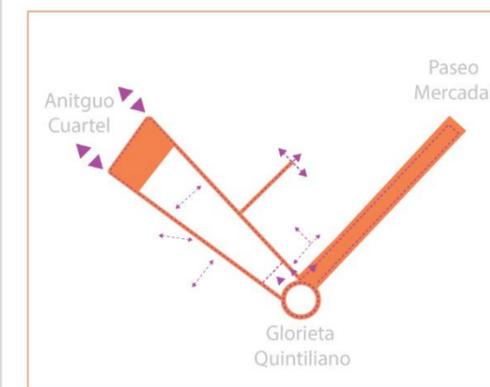
E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local

A1 Red de Itinerarios Accesibles del Casco Histórico



- Itinerario 1. Plaza del Ayuntamiento – Plaza de las Eras
- Itinerario 2. Ruta Camino de Santiago del Ebro
- Itinerario 3. Parque del Cidacos – Plaza del Raso – Parque Era Alta
- Itinerario 4. Paseo Mercadal – Espacio Arqueológico Romano – Monasterio de San José

A2 Ampliación Táctica del Espacio Peatonal del Ensanche Residencial





Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa 



Unión Europea

