

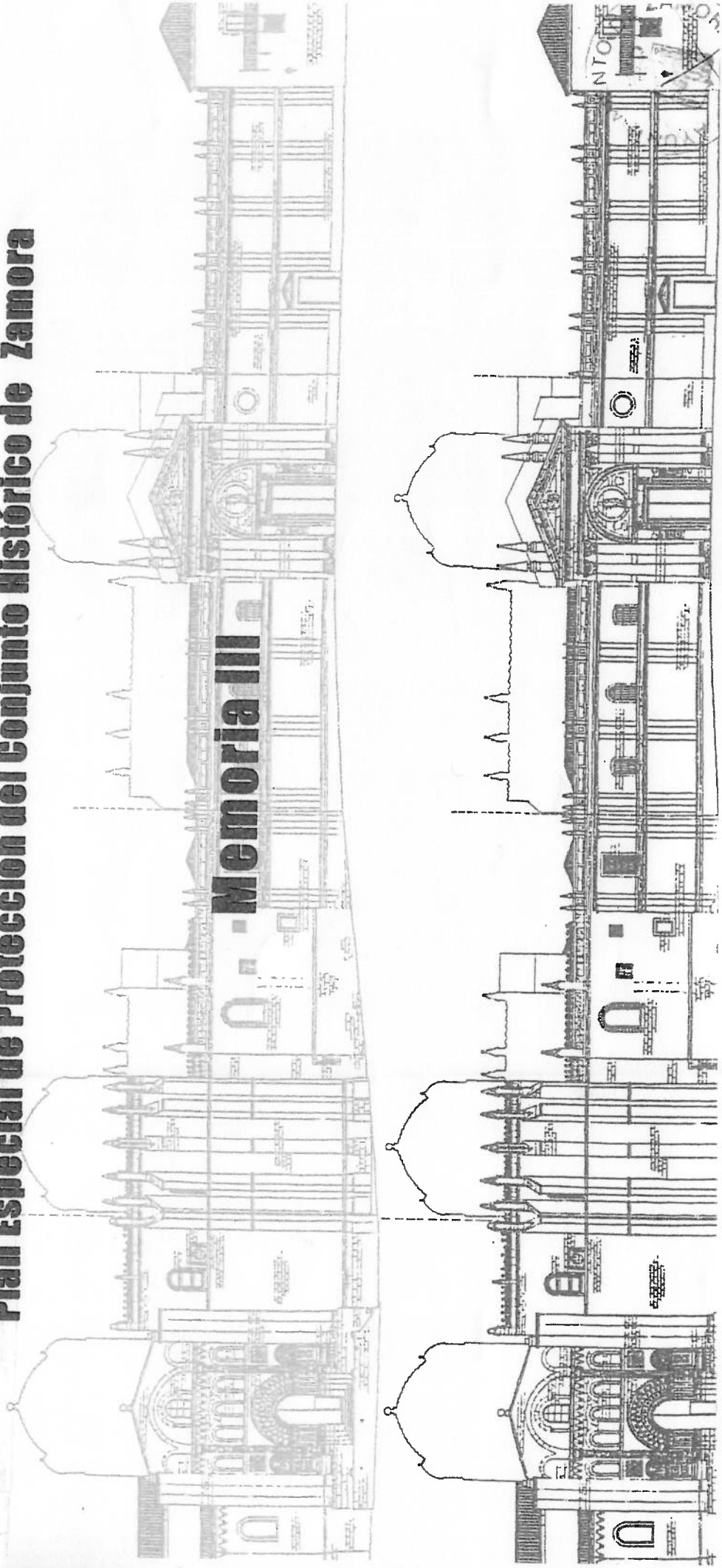
Ayuntamiento de Zamora



Junta de Castilla León

Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Zamora

Memoria III





PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE ZAMORA

- 5. CATALOGACIÓN Y NORMAS DE PROTECCIÓN.
- 6. PROPUESTA DE ORDENACIÓN VIARIA Y DE ACCESIBILIDAD.



PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE ZAMORA.

INDICE

Pág.

5. CATALOGACION Y NORMAS DE PROTECCIÓN.

5.1. Introducción:.....	3
5.2. Del Contenido del Catálogo:.....	5
5.3. Sobre el Tratamiento de Edificios y su adaptación al ambiente. Normativa de Protección:.....	9
5.4. Normativa de Composición Arquitectónica:	11

6. PROPUESTA DE ORDENACIÓN VIARIA Y DE LA ACCESIBILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE ZAMORA.

1. INTRODUCCIÓN:	3
2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN CIRCULATORIA:	5
3. UNA PROPUESTA DE MODERACIÓN DEL TRÁFICO RODADO:	9
4. EL APARCAMIENTO EN EL CENTRO HISTÓRICO:	11
4.1. El Aparcamiento de los residentes:	15.
4.2. Control de aparcamiento en viario:	18.
4.3. Sistemas especiales de control de aparcamiento:.....	19.
5. ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	20
6. LA RED PEATONAL Y DE ESPACIOS LIBRES	23
7. VALORACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES:	26
- ANEJO 1: PROPUESTA DE APARCAMIENTO DEL P. E.:	31
- ANEJO 2: VALORACIÓN ECONOMICA:	32



**PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE
ZAMORA.**

**5. CATALOGACION Y NORMAS DE
PROTECCIÓN.**

PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE ZAMORA.

INDICE

	Pág.
5. CATALOGACION Y NORMAS DE PROTECCION:.....	3
5.1. Introducción:	3
5.2. Del Contenido del Catálogo:.....	5
5.3. Sobre el Tratamiento de Edificios y su adaptación al ambiente. Normativa de Protección:.....	9
5.4. Normativa de Composición Arquitectónica:	11



PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE ZAMORA.

5. CATALOGACION Y NORMAS DE PROTECCION

5.1. Introducción.

El Artículo 21.1. de la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1.985 expone: "En los instrumentos de planeamiento relativos a Conjuntos Históricos se realizará la **Catalogación**, según lo dispuesto en la **legislación urbanística**, de los elementos unitarios que conforman el Conjunto, tanto inmuebles edificados, como espacios libres exteriores o interiores, u otras estructuras significativas, así como de los componentes naturales que lo acompañan, definiendo los tipos de intervención posible. **A los elementos singulares se les dispensará una protección integral.** Para el resto de los elementos se fijará, en cada caso, un nivel adecuado de protección".

Este artículo, que se remite a la legislación urbanística sobre Catalogación (Ley del Suelo y su Reglamento de Planeamiento)*, exige la catalogación de los elementos que componen el Conjunto, tanto inmuebles como espacios libres u otras estructuras, así como componentes naturales que lo acompañen, **definiendo las posibilidades de intervención sobre los mismos.** Los dos últimos párrafos del artículo señalan una distinción entre aquellos elementos que exigen una protección integral, los cuales según la interpretación de la Ley del Suelo **constituyen propiamente el Catálogo**, y aquellos otros elementos o unidades edificatorias y espacios libres para los cuales habrá de señalarse un nivel adecuado de protección.

El Artículo 93 del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (T.R.L.S.), expone: "La Protección a que el Planeamiento se refiere, cuando se trata de conservar o mejorar monumentos, jardines, parques naturales o paisajes, requerirá la inclusión de los mismos en Catálogos...". Este artículo está en relación en su referencia a la protección del planeamiento, a los Artículos 84 y siguientes de la Ley.

De la interpretación conjunta de estos dos artículos y el Artículo 21.1. de la Ley de Patrimonio, cabe deducir que **deberán incluirse en Catálogo los elementos arquitectónicos, plazas, calles, jardines de carácter histórico o artístico, que por su carácter singular requieran medidas de protección integral, a los efectos de su conservación o valoración. Por otro lado se exige la definición de las actuaciones e intervenciones posibles en estos elementos o unidades urbanas, así como el señalamiento de medidas o niveles de protección para el resto de unidades que, aunque no incluídas en Catálogo, pertenezcan al Conjunto Histórico Artístico, o sean objeto del Plan Especial de Protección.**

* NOTA.- Aunque la Ley de Patrimonio hace referencia a la Legislación del Suelo vigente en el momento de su promulgación, T.R. de la Ley de 1.976 (R.D. 1346/1976), en especial artículos 18 y 25, el nuevo T.R. de 1.992 (R.D. 1/1992) actualmente vigente, recoge íntegramente el contenido de ambos, ampliando el segundo, y cambiando su ubicación, con lo que se altera su numeración; ahora son los artículos 84 y 93,



5.2. Del Contenido del Catálogo.

El Artículo 86 del Reglamento de Planeamiento en su apartado 1º. expone: "Los Catálogos son documentos complementarios de las determinaciones de los Planes Especiales, en los que se contendrán relaciones de los monumentos, jardines, parques naturales o paisajes, que por sus singulares valores o características, hayan de ser objeto de una especial protección".

En su apartado 3º. el citado Artículo 86 prescribe "la aprobación de Catálogos complementarios de las determinaciones de Planes Especiales... se efectuará simultáneamente con la de éstos".

En definitiva el Catálogo es un documento complementario del Plan Especial que debe aprobarse simultáneamente con éste. Por lo demás el citado artículo del Reglamento refuerza lo expuesto en el articulado de la Ley del Suelo, en el sentido de que han de incluirse en el Catálogo aquellos elementos arquitectónicos o unidades urbanas que por sus singulares valores o características hayan de ser objeto de una especial protección.

Por su parte el Artículo 87 del Reglamento de Planeamiento establece que por la Comisión Provincial de Urbanismo habrá de llevarse un registro público en el que se inscribirán todos los bienes incluidos en los Catálogos de los Planes aprobados y vigentes. Esta descripción se efectuará de Oficio una vez aprobado definitivamente el Plan.

El Plan Especial ha incluido en catálogo 160 edificios y elementos arquitectónicos, además de 13 puntos críticos o "entremuros", que por sus valores monumentales, singulares o arquitectónicos exigen medidas especiales de protección para su conservación. Para cada una de las unidades incluidas en el Catálogo se ha realizado una ficha en la que se incluyen además de la planta de situación y un dibujo del alzado correspondiente al frente de manzana, una fotografía del estado actual.



Se señalan además las condiciones objetivas para su catalogación, el carácter estilístico, la valoración arquitectónica, el nivel de protección asignado, los elementos arquitectónicos a proteger, y por último las intervenciones o actuaciones recomendadas o impuestas.

Aunque la legislación hace referencia únicamente a edificios y elementos "singulares" o de "carácter singular", a la hora de aplicar medidas de protección, es preciso matizar grados de calidad y de sensibilidad ante distintos tipos de intervención: desde los edificios "monumentales", y pasando por los edificios o elementos de "carácter singular", por su pasado histórico o características arquitectónicas, hasta los edificios de carácter "notable" que requieren un alto grado de protección.

En relación con la calidad de la unidad catalogada, ya sea ésta monumental, singular o notable, se le asigna respectivamente los **Niveles de Protección 1, 2 y 3**. Para cada uno de estos niveles las Normas de Protección señalan los tipos de actuación permitidos.

En los edificios con calificación de **Monumental** el nivel de protección es **integral, estructural y volumétrica**, extendiéndose a la totalidad de **elementos arquitectónicos** que componen el edificio, y limitándose los tipos de obra a las de restauración, conservación y consolidación, salvo especificación contraria para el edificio en concreto

En los edificios calificados como de **carácter singular**, la protección se **extiende a la conservación de fachadas y de las tipologías estructurales y de organización espacial**, así como de los **elementos arquitectónicos de valor situados en su interior**. Únicamente se permiten obras de conservación, restauración y consolidación así como las de rehabilitación interior y exterior con la posibilidad de eliminación o sustitución de los cuerpos y elementos de carácter espúreo.

Únicamente en los casos en que el interior del edificio no corresponda a la calificación de singular, pueden permitirse obras de reestructuración interior para la reutilización del edificio.

En los edificios señalados como de carácter notable el nivel de protección se extiende a la conservación estructural y de fachadas incluyendo los elementos arquitectónicos visibles al exterior así como los elementos interiores de valor arquitectónico. Se permiten obras de restauración, conservación y consolidación así como las de rehabilitación interior y exterior y solamente en casos de cambio de uso se permiten las reestructuraciones parciales encaminadas a la mejora de las condiciones de habitabilidad del edificio, condicionadas al mantenimiento de las características genéricas de la correspondiente tipología estructural.

Por último, para algunos elementos urbanos, no arquitectónicos, caracterizados como notables, o singulares, también incluidos en Catálogo, por razones de conservación, se establece el nivel 1 de protección, que permite únicamente obras de conservación, restauración o mantenimiento.

Las Normas establecidas para los Niveles 1, 2 y 3 se consideran como de "Protección Integral" en consonancia con la definición establecida en el Artículo 21.1. de la Ley 16/1.985.

Se incluyen en catálogo 34 edificios o elementos en el Nivel 1, 13 en el Nivel 2 y 71 en el Nivel 3.

Se consideran también como incluidos en Catálogo, a los solos efectos de aplicación de ayudas o subvenciones a la mejora de las condiciones arquitectónicas, constructivas y ambientales, los edificios señalados con Nivel de Protección 4 y 5 en el plano de Protección y Catalogación. Las fichas correspondientes a estos edificios situados en el Área de interés Histórico-Artístico, así como los de Nivel 4 incluidos en las Áreas de Influencia, figuran en el Fichero de Catálogo y Normativa de Protección, con el Nivel correspondiente.

En el plano de Protección y Catalogación se utiliza como base para la aplicación de niveles la Unidad Edificatoria, coincidente con la Parcela

Catastral y Unidad registral, a pesar de que en ocasiones la catalogación se refiere solamente al área edificada, o a una parte de la edificación. Existen razones para adoptar esta fórmula, puesto que la Parcela catastral o Unidad edificatoria es la base para cualquier solicitud de licencia de obra, o hasta de subdivisión o segregación de finca, las cuales deben ser controladas en caso de catalogación o protección. Por otro lado el Catálogo, en su nivel general, no puede entrar a definir con precisión la totalidad de elementos a proteger de un edificio, remitiendo a normas que exigen esta definición en los estudios previos a cualquier propuesta de Intervención en Unidades Catalogadas.



5.3. Sobre el Tratamiento de Edificios y su Adaptación al Ambiente. Normativa de Protección.

Con independencia de la exigible catalogación de edificios y elementos urbanos, la legislación urbanística y Ley de Patrimonio imponen la necesidad de establecer determinadas medidas de adaptación en los espacios o emplazamientos que por su valor ambiental lo requieran.

Las medidas de conservación y valoración del Patrimonio exigen la consideración no sólo de aquellos edificios de valor singular, sino también de aquellos otros situados en emplazamientos que requieran medidas especiales de protección.

Por su parte el Artículo 138 del Texto Refundido de la Ley del Suelo, es aún más estricto en esta materia al señalar que "Las construcciones habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto: a) Las construcciones en lugares inmediatos o que formen parte de un grupo de edificios de carácter artístico, histórico, arqueológico, típico o tradicional, habrán de armonizar con el mismo, o cuando, sin existir conjuntos de edificios, hubiera alguno de gran importancia o calidad de los caracteres indicados".

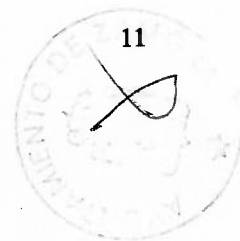
En definitiva las Ordenanzas y Normas Urbanísticas del Plan Especial deberán desarrollar medidas de adaptación de los edificios al ambiente del área espacial y a las características propias del emplazamiento en que se ubican, cualquiera que sea la valoración intrínseca del edificio. Estas medidas deberán referirse a la adaptación de los edificios, nuevos o existentes, a la caracterización arquitectónica ambiental o urbanística del espacio.

En cumplimiento de las determinaciones legales expresadas, el Plan Especial establece una calificación de los distintos espacios y áreas incluidos en el mismo, en relación con las características singulares, o las distintas gradaciones en valor ambiental de las calles y plazas que lo



componen. Esta previa valoración espacial, conjugada con la propia valoración intrínseca de los edificios, ha constituido la base para el señalamiento de los niveles de protección correspondiente a cada unidad edificatoria.

En cumplimiento del citado Artículo 138 del T.R. de la Ley del Suelo se definen, por una parte, los entornos de influencia de los Bienes de Interés Cultura, a efectos de un mayor control de las intervenciones en la zona, y por otra parte se definen determinadas áreas como de Homogeneidad Tipológica, a los efectos que se exponen en el apartado siguiente.



5.4. Normativa de Composición Arquitectónica.

El Artículo 82 del Reglamento de Planeamiento, hace una referencia a los Planes Especiales para la mejora del medio urbano delimitando las determinaciones que éstos pueden contener, y que se refieren a los siguientes puntos:

- a) Normas necesarias para mantener el estado de las edificaciones en sus aspectos de composición y conservación a fin de salvaguardar, si procede el ambiente existente.
- b) Normas necesarias para modificar, si procede, el aspecto exterior de las edificaciones, su carácter arquitectónico y su estado de conservación a fin de mejorar las características ambientales.
- c) Prescripciones precisas para ordenar los espacios verdes previstos en el planeamiento o para mejorar la configuración de parques, jardines...
- d) Prohibiciones de construcción o de usos perjudiciales cuando no se hubieran establecido en el Plan General o cuando éste no exista.
- e) Normas precisas para armonizar en altura y alineaciones las edificaciones existentes.

Por configurarse este Plan Especial como de Mejora, y Protección, en el Plan se establece toda una serie de medidas de conservación, tanto para los edificios como para los espacios urbanos, instrumentadas a través de los niveles de protección establecidos en las Ordenanzas, y recogidas en el plano de Protección y Catalogación de la Edificación para las incluídas, en las tres primeras categorías, los tres primeros niveles que constituyen el Catálogo, así como otra serie de medidas encaminadas a la mejora y

adaptación de los edificios no incluídos en Catalogo, pero si en la Normativa de Protección, al espacio urbano en que se ubican (*).¹

A este último efecto se han señalado en el ámbito del Plan, tal como ya se ha expuesto, Areas de Homogeneidad Tipológica, con el fin de establecer una regulación propia en relación con los ejes de composición arquitectónica, modulación de huecos, proporciones macizo-vacío, en plantas bajas o de pisos, cornisas, voladizos, balcones, miradores, cubiertas, materiales y coloración, etc., así como regulación en la división o agrupación de parcelas. Estas regulaciones son obligatorias en las rehabilitaciones o reconstrucciones de edificios en nivel 4 o 5, y en las renovaciones o edificaciones de nueva planta dentro de las Areas de Homogeneidad Tipológica.

En este capítulo se incluye, como documentación complementaria del Plan el Catálogo y Normativa de Protección de Edificios y elementos urbanos.

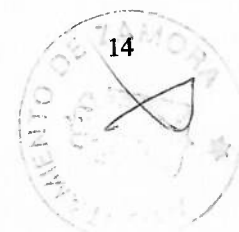
¹(*) En caso de discordancia en cuanto a nivel de protección entre el Fichero de Catálogo y Normativa de Protección y el plano de Protección y Catalogación, se considerará como preferente el primero.



CATÁLOGO DE LA EDIFICACIÓN. NIVELES DE PROTECCIÓN 1, 2 Y 3.

NIVEL DE PROTECCIÓN 1

- . (CST) Castillo.
- (CAT 1) Plaza de la Catedral 1, Catedral.
- (FRS 31) Rua de los Francos, 31, Iglesia del Corpus Cristi.
- (FRS 20D) Rua de los Francos, 20 D, Iglesia de Sta. María Magdalena.
- (FDD 1) Plaza de Fray Diego de Deza, 1, Iglesia de S. Pedro y S. Ildefonso.
- (HER 41) Calle de los Herreros, 41. Restos muralla en bajos comerciales.
- (HRT 3) Calle Horta, 3, Iglesia de Sta. María de la Horta.
- (LEÑ 0A) Plaza de la Leña, Puerta de Doña Hurraca.
- (MAY 6) Plaza Mayor, 6, antiguo Ayuntamiento.
- (NTR 20) Rúa de los Notarios, 20. Restos de cubo y muralla medieval.
- (PST 0A) Calle Postigo, Postigo de la Traición.
- (POB 0A) Calle Puerta Obispo s/n, Casa del Cid.
- (RAL 0A) Calle Ramón Alvarez, s/n, restos muralla.
- (RAL 2) Calle Ramón Alvarez, 2. Restos primer recinto amurallado.
- (RSC 17) Calle Ramos Carrión, 17, Escuela permanente de adultos.
- (SBM 0A) Calle San Bartolomé, Puerta de Doña Urraca.
- (SCD 1) Plaza de San Claudio 1, Iglesia de San Claudio de Olivares.
- (SCI 7) Calle San Cipriano, 7 restos de origen medieval.
- (SCP 7) Plaza de San Cipriano, 7, Iglesia de San Cebrián o San Cipriano.
- (SES 1) Plaza de San Esteban, 1, Iglesia del Corazón de María.
- (SIP 1D) Plaza de San Isidoro 1D, Iglesia de San Isidoro.
- (SJN 1) Calle San Juan de las Monjas, 1, Iglesia de San Leonardo.
- (SMG 4) Plaza de San Miguel, 4, Iglesia de San Juan de Puerta Nueva.
- (STC 5) Calle San Torcuato, 5, Palacio de los Momos, Siglo XVI.
- (STC 41) Calle San Torcuato, 41, Iglesia de San Torcuato.
- (SVT 3) Calle San Vicente, 3, Teatro principal.
- (SVT 4) Calle San Vicente, 4, Iglesia de San Vicente.
- (SAN 5) Plaza de Santa Ana, 5, antigua Allhondiga.
- (SCL 9) Calle Santa Clara, 9, Iglesia de Santiago del Burgo.
- (SLC 1) Plaza de Santa Lucía, 1, Iglesia de Santa Lucía.
- (SLC 2) Plaza de Santa Lucía, 2, Palacio del Cordón.
- (SMN 3) Plaza de Sta. María la Nueva, 3, Iglesia de Sta. M^a. la Nueva.
- (STM 0A) Plaza de Santo. Tomás, s/n, Iglesia de Santo Tomé.
- (SMR 1) Plaza del Seminario, 1, Iglesia de San Andrés.
- (ARC) Arco Parque de San Martín.
- (FOR) Restos antigua fortaleza.
- (AOL) Aceñas de Olivares.



- (MUR 1 - MUR 18), Murallas.
- (PDR) Puente de Piedra.
- (PHR) Puente de Hierro.

NIVEL DE PROTECCIÓN 2

- (CSJ) Plaza del Castillo, Portada y columnas del Convento de San Jerónimo.
- (CAT 2) Plaza de la Catedral, 2, carácter singular.
- (CLM 1) Plaza de Claudio Moyano, 1, Iglesia de la Concepción.
- (CRP 7) Calle Corral Pintado, 7, restos edificación palacial.
- (HRT 1D) Calle Horta 1-D. Edificación de origen medieval. Fábrica de Alcohol.
- (HRT 2) Calle Horta, 2, antigua edificación de origen medieval.
- (MAY 1) Plaza Mayor, 1, Ayuntamiento.
- (MER 1D) Plaza del Mercado, 1D, Mercado de Abastos.
- (POB 2) Calle Puerta Obispo, 2, Palacio Episcopal.
- (RSC 11) Calle Ramos Carrión, 11, Conservatorio de Música.
- (SAT 15) Plaza de San Antolín, 15, Iglesia de San Antolín.
- (STC 43) Calle San Torcuato, 43. Colegio Universitario.
- (SCL 2) Calle Santa Clara, 2. Antiguo Casino.
- (SMR 2) Plaza del Seminario, 2, Seminario.
- (VRT 1) Plaza de Viriato, 1, Diputación Provincial.
- (VRT 5) Plaza de Viriato, 5, Parador de Turismo.

ELEMENTOS:

- (ASI) Arco de San Isidoro.
- (BSR) Banco "Sillón de la Reina".
- (CSC) Crucero de San Claudio de Olivares.
- (CSJ) Portada y columnas Convento de San Jerónimo.

NIVEL DE PROTECCIÓN 3

- (AAG 3) Plaza Antonio del Aguila, 3, antigua Iglesia.
- (BLB 4) Calle Balborraz, 4, carácter notable, fachada modernista.
- (BLB 54) Calle Balborraz, 54.
- (CNT 4) Plaza de los Ciento, 4, escudo y portada.
- (CNS 1) Plaza de la Constitución, 1, edificio de carácter notable.
- (CRC 5) Corral de Campanas, 5.
- (CRP 5) Corral Pintado, 5.
- (CST 14) Calle Costanilla, 14, edificio de carácter notable.
- (FRS 1) Rua de los Francos, 1, antiguo edificio "Casa Aguirre".
- (FRS 33) Rua de los Francos, 33, pertenece estructuralmente a una casona de siglo XVIII.

- (FRS 35) Rua de los Francos, 35, arquitectura civil de carácter notable.
- (FRS 37) Rua de los Francos, 37, pertenece estructuralmente a una casona de siglo XVIII.
- (FRS 2) Rua de los Francos, 2. Edificio de 1.850.
- (FRS 22) Rua de los Francos, 22, arquitectura modernista.
- (FDD 2) Plaza de Fray Diego de Deza, 2, Casona con Alfiz en la portada.
- (FDD 6) Plaza de Fray Diego de Deza, 7, Iglesia de las Marías del Convento de Franciscanas Descalzas del Corpus Cristi.
- (FDD 7) Plaza de Fray Diego de Deza, 7. Convento Franciscanas Descalzas.
- (MHA9) Plaza Maestro Haedo, 9, edificio de carácter notable.
- (MBL 1) Calle Mariano Benlliure, 1, arquitectura formalizada.
- (MBL 1D) Calle Mariano Benlliure, 1D, edificación de carácter notable.
- (MAY 2) Plaza Mayor 2, fachada neoclásica.
- (MAY 3) Plaza Mayor, 3, fachada neoclásica.
- (MAY 4-5) Plaza Mayor 4 y 5, fachada neoclásica.
- (MER 6) Plaza del Mercado, 6, edificio de 1.909, modernista.
- (MER 20) Plaza del Mercado, 20, edificio de carácter notable.
- (NTR 5) Rua de los Notarios, 5, interés de carácter histórico.
- (NTR 21) Rua de los Notarios, 21, interés de carácter histórico.
- (NTR 23) Rua de los Notarios, 23. Edificio de interés histórico.
- (NTR 25) Rua de los Notarios, 25, Arquitectura de carácter notable.
- (NTR 27) Rua de los Notarios, 27, Arquitectura de carácter notable.
- (NTR 8) Rua de los Notarios, 8, edificio de tipo palacial.
- (NTR 18) Rua de los Notarios, 18, interés de carácter histórico.
- (NTR 18D) Rua de los Notarios, 18D, interés de carácter histórico.
- (NTR 28) Rua de los Notarios, 28, arquitectura de carácter notable.
- (NTR 32) Rua de los Notarios, 32, edificio de carácter notable.
- (OBM 2) Calle Obispo Manso, 2, edificio de carácter notable.
- (OBM 4) Calle Obispo Manso, 4, edificio de carácter notable.
- (OBM 6) Calle Obispo Manso, 6, edificio de carácter notable.
- (OBM 8) Calle Obispo Manso, 8, edificio de carácter notable.
- (PIZ 7) Calle Pizarro, 7, edificio de carácter notable.
- (PIZ 9) Calle Pizarro, 9, edificio de carácter notable.
- (PTG 16) Avenida de Portugal, 16, cine Barrueco.
- (PST 4) Calle Postigo, 4, Laboratorio Municipal.
- (PTN 16) Calle Puerta Nueva, 16, edificio de carácter notable.
- (POB 1) Calle Puerta Obispo, 1, muros de mampostería y sillería y portadas.
- (QTH 7) Calle Quebrantahuesos, 7, edificio de carácter notable.
- (RAL 7) Calle Ramón Alvarez, 7, edificio de carácter notable.
- (RSC 15) Calle Ramos Carrión, 15, Teatro Ramos Carrión.
- (RNA 18) Calle de la Reina, 18, edificio con carácter notable.
- (RNV 1) Calle Renova 1, edificio con carácter notable.
- (RGO 7) Calle Riego, 7, Juzgados 1ª Instancia, Arquitectura ecléctica.
- (RGO 36) Calle Riego, 36, edificación de carácter notable.

- (SCT 1) Calle Sacramento, 1, edificación de carácter notable.
- (SGT 3) Plaza de Sagasta, 3, edificación de carácter notable.
- (SGT 6) Plaza de Sagasta, 6, edificación de carácter notable.
- (SAD 1) Calle San Andrés, 1, edificación de carácter notable.
- (SAD 30) Calle San Andrés, 30, edificación de carácter notable.
- (SAD 36) Calle San Andrés, 36, edificación de carácter notable.
- (SBE 2-4) Calle San Bernabé, 2 y 4, edificio notable de estilo modernista.
- (SCI 6) Calle San Cipriano 6, edificación antigua.
- (SMG 3) Plaza de San Miguel, 3, edificación de carácter notable.
- (SPB 6) Calle San Pablo, 6, restos Convento de San Pablo.
- ((SPB 8) Calle San Pablo, 8, edificio de carácter notable.
- (STC 8) Calle San Torcuato, 8, edificio de 1.932.
- (STC 9) Calle San Torcuato, 9, edificio de carácter notable.
- (STC 24) Calle San Torcuato, 24, edificio de origen burgués de carácter notable.
- (SVT 2) Calle San Vicente, 2, edificio de carácter notable.
- (SCL 3) Calle Santa Clara, 3, edificio de carácter notable.
- (SCL 1) Calle Santa Clara, 1. Edificio de carácter palaciego e histórico.
- (SCL 19) Calle Santa Clara, 19, edificio de estilo modernista.
- (SCL 31) Calle Santa Clara, 31, edificio de estilo modernista.
- (SCL 10 D) Calle Santa Clara, 10, edificio de estilo modernista.
- (SCL 12) Calle Santa Clara, 12, edificio de carácter notable.
- (SCL 14) Calle Santa Clara, 14. Arquitectura culta.
- (SCL 20) Calle Santa Clara, 20, arquitectura ecléctica.
- (SCL 22) Calle Santa Clara, 22, arquitectura ecléctica.
- (SCL 34) Calle Santa Clara, 34, edificio de carácter notable.
- (STG 2) Calle Santiago, 2, arquitectura 1.900.
- (TRV 2) Calle Traviesa, 2, edificio de estilo modernista.
- (ZOR 1) Plaza de Zorrilla, 1, edificio de carácter notable.
- (ZOR 2) Plaza de Zorrilla, 2, arquitectura de 1.900.

ELEMENTOS:

- Rua de los Francos, 24, 4 tondos de piedra.
- Calle Damas, 33, escudo de piedra.

PUNTOS CRÍTICOS DEL PAISAJE URBANO Y ESPACIOS DE PROTECCIÓN:

- Alfonso XII-Moyano.
- Pizarro-Pepinos.
- Peñasbrinques-San Cipriano.



- Peñas Sta. Marta-Troncoso.
- Troncoso-Subida calle Vigo.
- Olivares-Catedral.
- Mercadillo-San Bernabé.
- San Martín.
- Calles "entremuros".

PLAN ESPECIAL DE PROTECCION DEL CONJUNTO HISTORICO DE ZAMORA



**6. PROPUESTA DE ORDENACIÓN VIARIA Y DE LA
ACCESIBILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE
ZAMORA.**



6. PROPUESTA DE ORDENACIÓN VIARIA Y DE LA ACCESIBILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE ZAMORA.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN:	3
2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN CIRCULATORIA:	5
3. UNA PROPUESTA DE MODERACIÓN DEL TRÁFICO RODADO: 9	
4. EL APARCAMIENTO EN EL CENTRO HISTÓRICO:	11
4.1. El Aparcamiento de los residentes:	15.
4.2. Control de aparcamiento en viario:.....	18.
4.3. Sistemas especiales de control de aparcamiento:	19.
5. ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	20
6. LA RED PEATONAL Y DE ESPACIOS LIBRES.....	23
7. VALORACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES:	26
- ANEJO 1: PROPUESTA DE APARCAMIENTO DEL P. E.:.....	31
- ANEJO 2: VALORACIÓN ECONOMICA:	32



6. PROPUESTA DE ORDENACIÓN VIARIA Y DE LA ACCESIBILIDAD DEL CENTRO HISTÓRICO DE ZAMORA.

1. INTRODUCCIÓN

La propuesta de ordenación viaria y de la accesibilidad del Centro Histórico de Zamora es una actuación integrada que reordena el funcionamiento de las diversas redes de transporte en las calles del Centro, localiza las áreas de aparcamiento en viario, establece políticas de aparcamiento por zonas y delimita usos adecuados del espacio público en función del entorno construido y de las actividades diversas que se dan en el Centro Histórico.

En primer lugar se valora la influencia que las actuaciones urbanísticas propuestas en el Plan Especial (PERI, E.D., U.E., ...) pueden tener para el funcionamiento de la red viaria y para la movilidad. Se evalúan las necesidades que algunos nuevos equipamientos y actuaciones singulares como la recuperación de riberas del Duero introducen respecto a los accesos o al aparcamiento en su entorno.

Se elige, entre dos alternativas de ordenación del tráfico rodado y del transporte colectivo, basadas en diferentes esquemas de accesos del área comercial integrada en el recinto histórico, aquella que estimamos habría de reducir sensiblemente el número de vehículos por San Torcuato, donde hoy se concentra la mayor parte de los vehículos que acceden al Centro Histórico.

Se hace igualmente una propuesta de reordenación del transporte colectivo, cuyo objetivo es mejorar la accesibilidad al Casco desde otros barrios de la ciudad y dar servicio a barrios hoy insuficientemente dotados como Candelaria, Catedral y Olivares.

La propuesta de ordenación viaria diseña una red peatonal y de espacios libres apoyada en las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento, extendida a todo el Centro Histórico como elemento prioritario de movilidad por el Casco.



La última parte de la propuesta establece una valoración económica de las obras de urbanización y operaciones singulares así como una programación de actuaciones en dos fases, una a corto - medio plazo y otra a más largo plazo con la "imagen final" del plan.



2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN CIRCULATORIA

La necesidad de buscar soluciones a los problemas de compatibilidad de tránsitos en el eje de San Torcuato, calle en la que se concentra en estos momentos casi el 70% de las entradas de vehículos al Centro Histórico, nos ha llevado a plantear dos esquemas alternativos de accesos rodados y una vez evaluadas las ventajas e inconvenientes poder elegir aquel que mejor cumpla el objetivo de moderar la presencia de automóviles en el recinto histórico.

La ALTERNATIVA 1 coincide con la situación actual, manteniendo la entrada de vehículos por San Torcuato a todo el área comercial de Santa Clara, aunque se quita la continuidad rodada por Pza. Mayor - Ramos Carrión - Rua de los Francos, itinerario que se reserva a la línea 3 de autobuses que continuaría hasta salir por la Puerta de San Martín. Con ello el acceso en todo el área comercial de la Ciudad Histórica quedaría garantizado con el "bucle" San Torcuato - San Andrés - San Pablo como itinerario colector - distribuidor que aseguraría el acceso rodado a cada zona en particular.

La ALTERNATIVA 2 se diferencia básicamente de la anterior en cambiar el sentido del "bucle" de acceso al área comercial, haciendo la entrada por San Andrés desde el Barrio de Candelaria y desde la Avenida de Portugal y saliendo del mismo por San Torcuato o bien por Riego-Feria hacia la Avenida de la Feria.

El resto de las consideraciones y ordenación circulatoria son similares a ambos esquemas:

I. Eliminar los tráficos de paso por el recinto histórico dirigiendo los tráficos rodados de la forma más directa posible a cada barrio desde la Ronda del Centro Histórico: Avda. Portugal - Ronda San Torcuato - Ronda de La Feria - Avda. de La Feria por el Oeste y Norte y Avda. del Mengue por el lado del río.

II. Recuperación peatonal y ambiental de las Puertas Históricas: Doña Urraca, Puerta del Obispo y Arco de San Ildefonso.

III. Facilitar el estacionamiento en lugares acondicionados en viario o en estacionamientos subterráneos con acceso directo desde la Ronda del Centro Histórico y exteriores al recinto amurallado.

IV. Establecimiento de un esquema circulatorio de acceso a cada barrio desde la Ronda basado en el concepto de crear "áreas ambientales" como unidad funcional en donde solo debe haber tráfico del propio barrio: de los residentes, el debido a la carga/descarga y el de los visitantes que tienen su destino en el mismo.

V. Compatibilizar el paso de automóviles con el tránsito peatonal en base a tratamientos de ordenación viaria y pavimentación de "coexistencia" con el uso compartido del espacio viario: el viandante ocupa todo el espacio entre fachadas y cuando aparece un coche se retira a la banda de protección peatonal: el vehículo circula por la banda de rodadura contrastada en pavimentación.

Con estos criterios de ordenación las ventajas e inconvenientes de las dos alternativas se concretan en los siguientes considerandos:

ALTERNATIVA 1

VI. Tiene un acceso más directo desde el eje comercial del ensanche Tres Cruces lo que facilita el tráfico de reparto de mercancías, sin embargo "incita" al conductor a entrar por San Torcuato aunque vaya a barrios alejados como La Catedral - San Martín.

VII. El acceso al Mercado de Abastos más directo se daría por Magistral Romero - Cortinas de San Miguel - Traviesa desde la Avda. de Portugal únicamente girando a la derecha circulando desde la Plaza de la Marina. La salida hacia el viario principal por San Andrés es bastante directa.

VIII. El acceso a la zona comercial por Magistral Romero - San Miguel - Pza. Fdez. Duro - Benavente tiene una salida larga del Casco a través de Riego y C/ Feria. En este área hay un número importante de garajes con lo que se aumentarían los recorridos para los vehículos que aparcen en los mismos.

IX. La entrada al barrio de la Lana se da por San Torcuato - Riego - San Antolín - Sancho IV para una parte considerable del tráfico con destino en esa zona, lo que alarga bastante el recorrido de acceso desde el viario principal. Se mantendría como entrada la cuesta de San Sebastián y Santa Ana a la parte del barrio más próxima a la Ronda de la Feria.

ALTERNATIVA 2

X. EL acceso al área comercial se encuentra repartido en dos entradas: por Magistral Romero - San Miguel a Pza. Fdez. Duro - Benavente, único tráfico que cruza el área peatonal de Santa Clara con salida rápida por San Torcuato, y por San Andrés al mercado con salida también por Traviesa y Luis Ulloa Pereira a Avda. de Portugal en los dos sentidos. Esta salida obliga a regular semafóricamente la intersección. El resto del acceso por San Miguel funcionaría en "bucle" hasta Pza. Mayor y salida por San Torcuato.

XI. La entrada a La Lana se daría básicamente por Santa Ana desde la Avda. de la Pza. de Toros o desde la Ronda de San Torcuato y tendría salidas por San Torcuato o por Riego - Feria a la Avda. de la Feria.

La ALTERNATIVA 2 reparte mejor que la ALTERNATIVA 1 los accesos al área comercial del Centro Histórico desde la Ronda por las tres entradas principales San Pablo, Magistral Romero y Santa Ana, y hace efectivo el sistema de "áreas ambientales" con tráfico local que sirve para moderar el tráfico y eliminar tráficos entre zonas con recorridos largos por calles del Casco.

También tiene dos salidas principales, por San Torcuato hacia el ensanche comercial de la ciudad y por la C/ Feria hacia San Lorenzo y barrios al Oeste del recinto histórico.

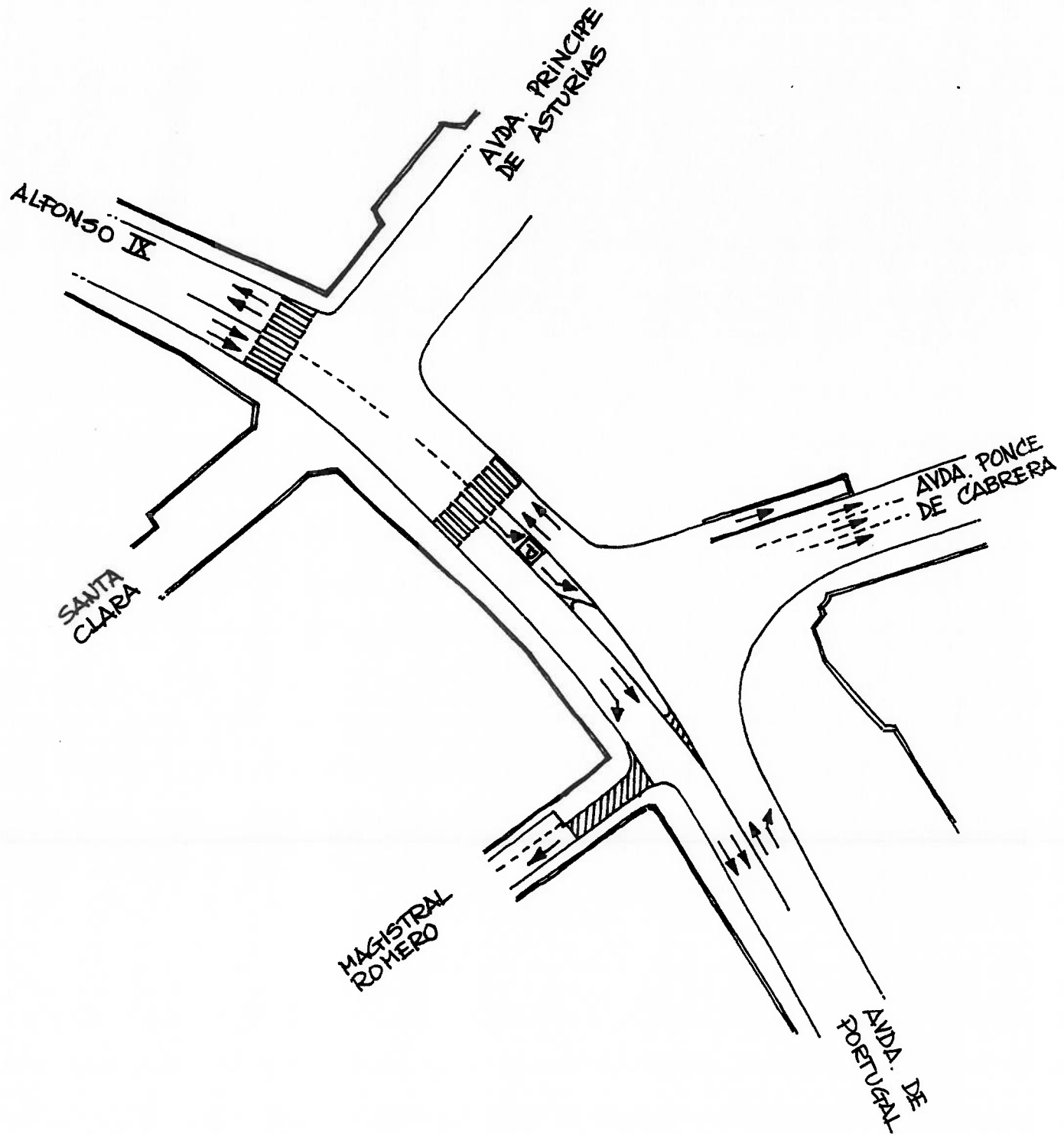
Mantiene igualmente la salida de La Lana por Santa Ana con lo que el tráfico del área del Cuartel Viejo tiene unos acceso bastante directos.

Con estos considerandos parece más conveniente para el esquema de ordenación viaria del Plan Especial la ALTERNATIVA 2 por conseguir de

una forma más efectiva los objetivos de moderación de tráfico y de mejora ambiental que persigue el mismo.



GRÁFICO A



 TRAMOS DE COEXISTENCIA

TRAMOS DE COEXISTENCIA.

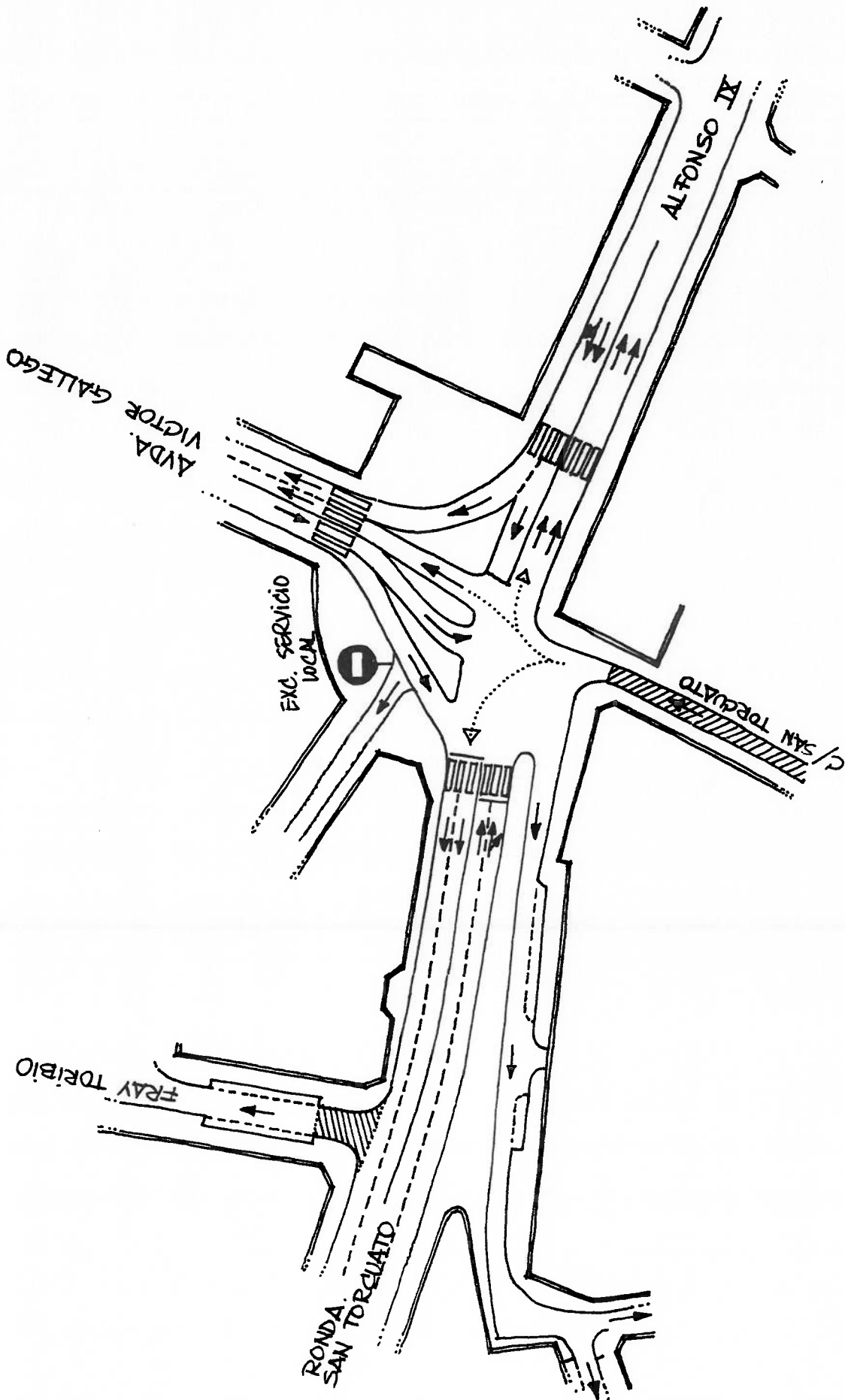
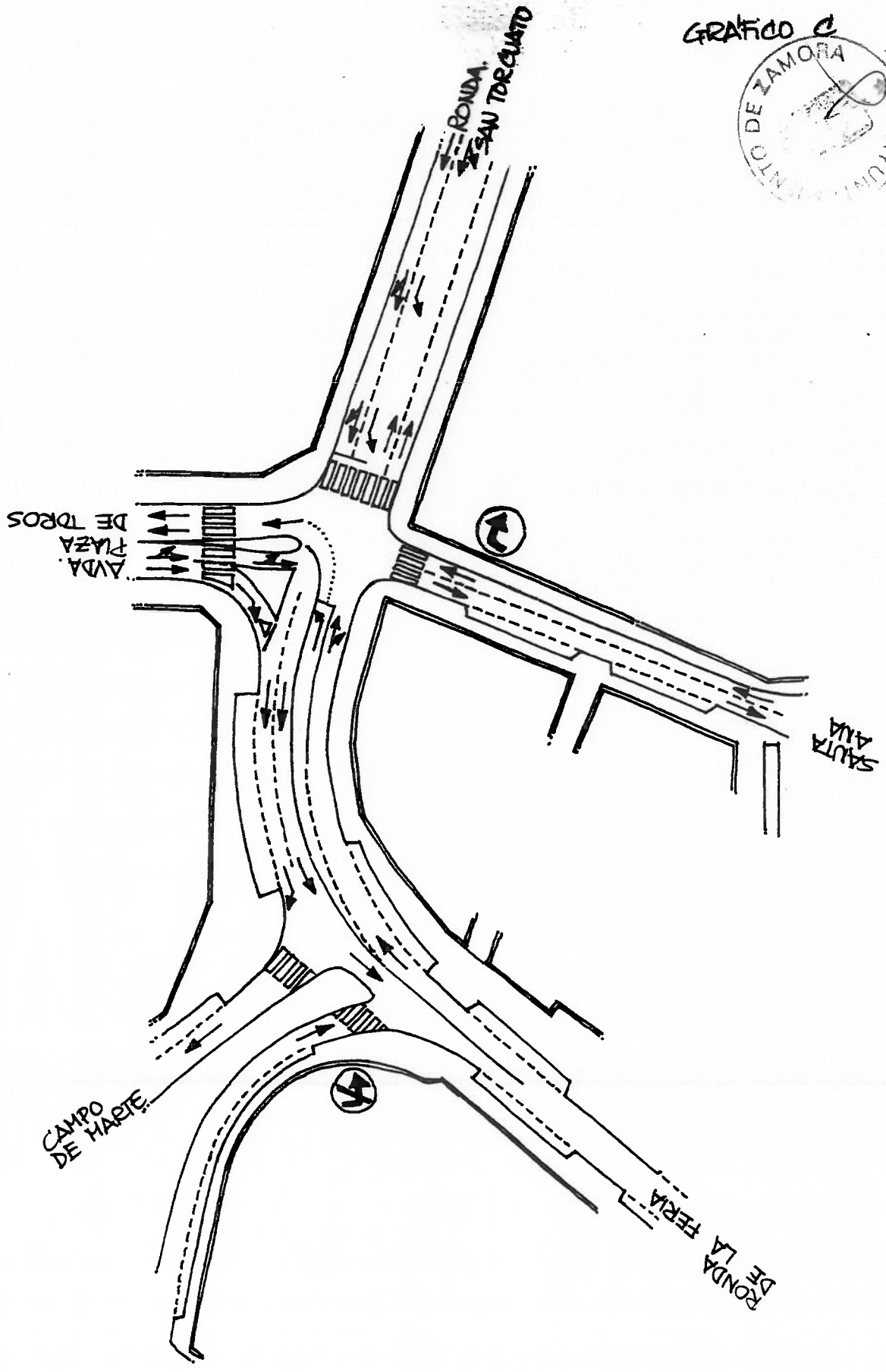
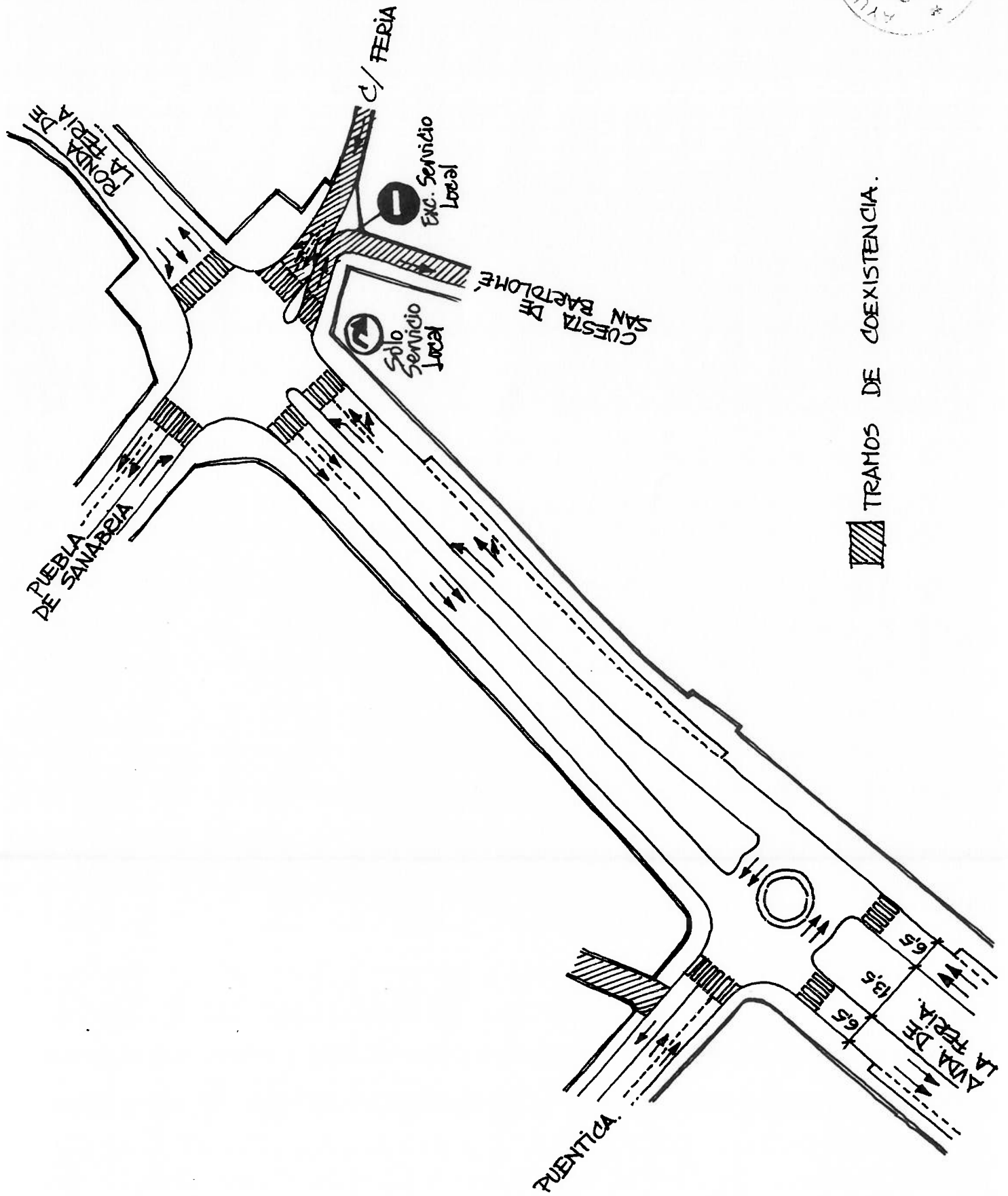


GRAFICO C





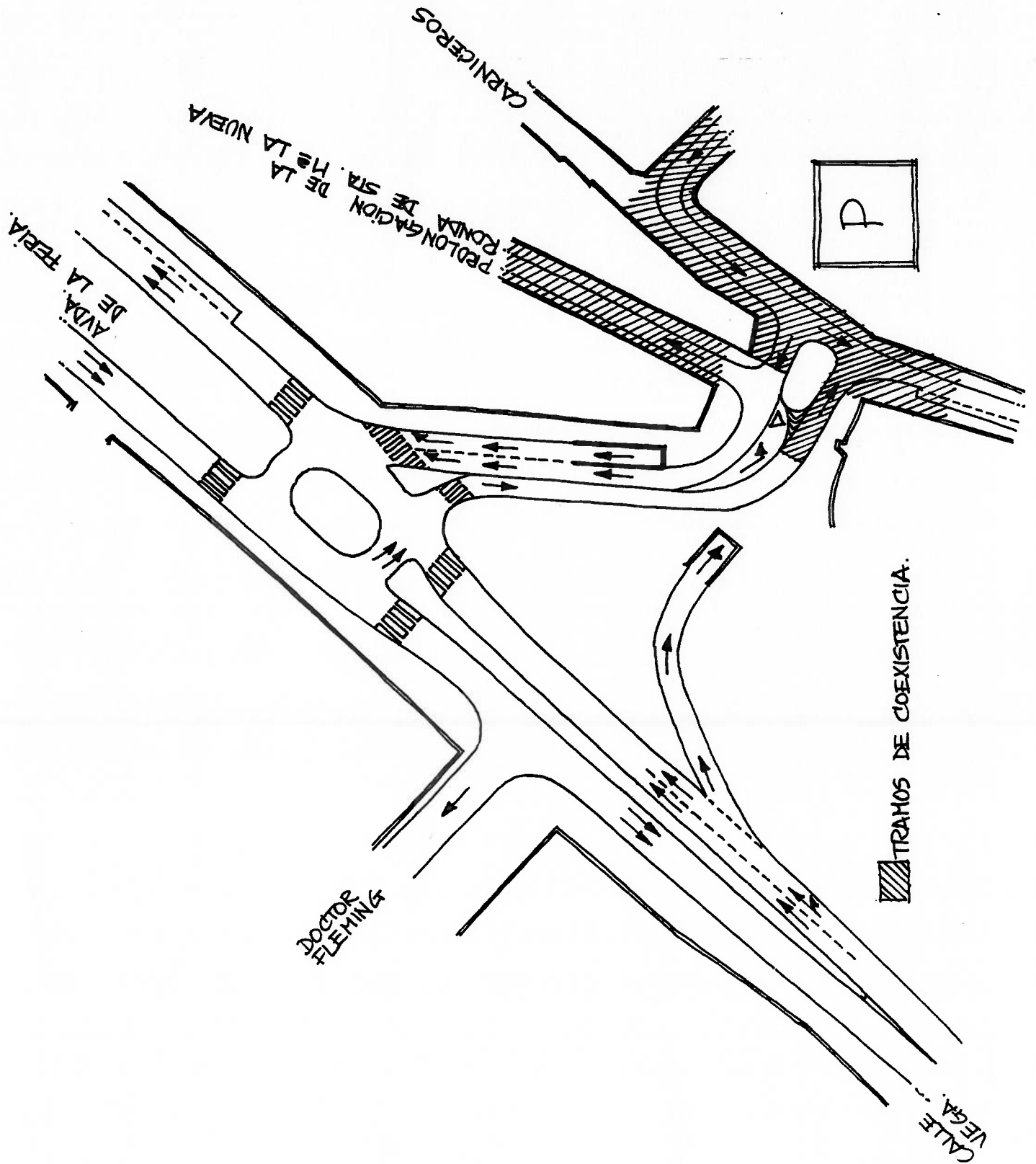
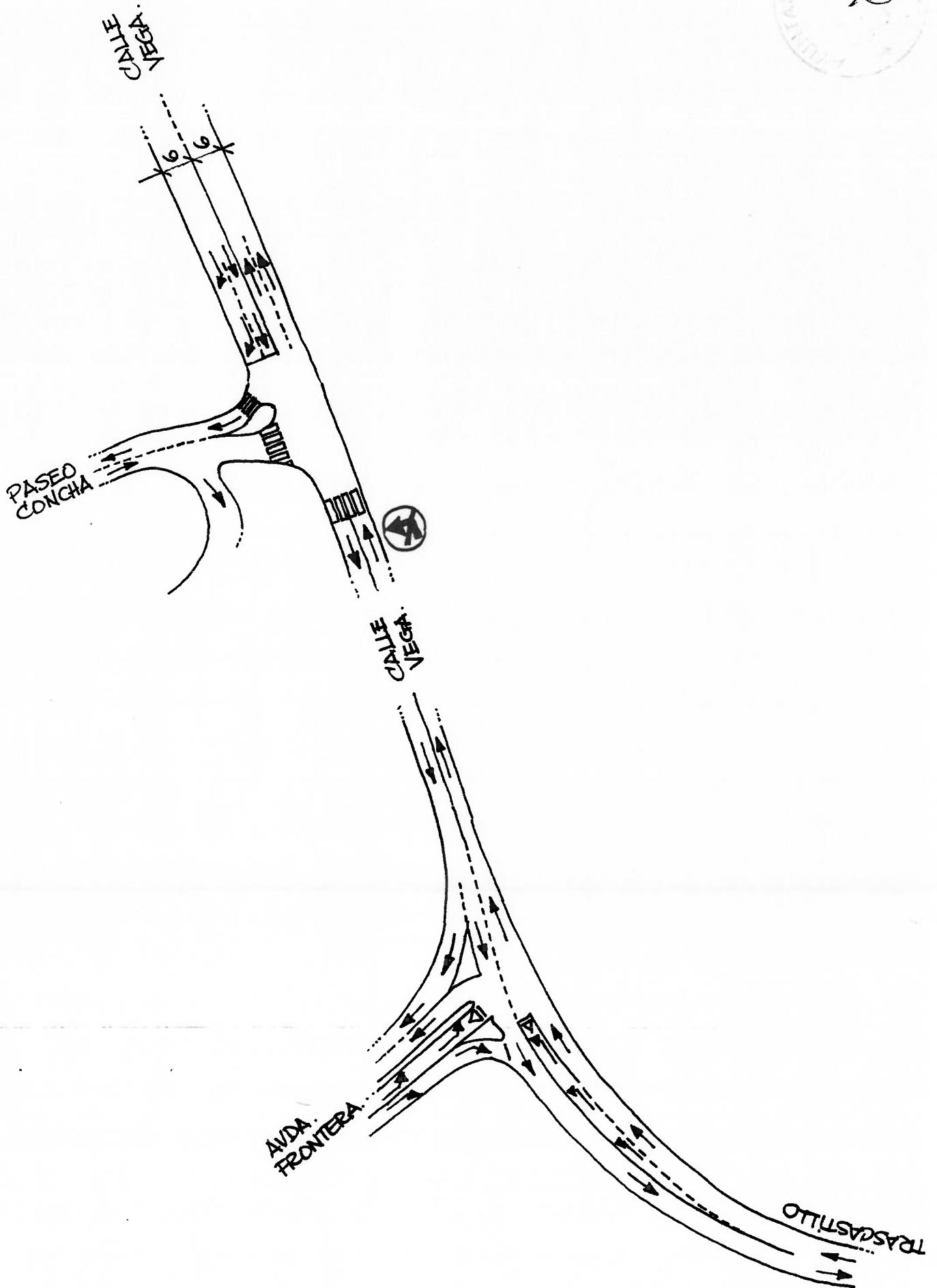


GRAFICO F



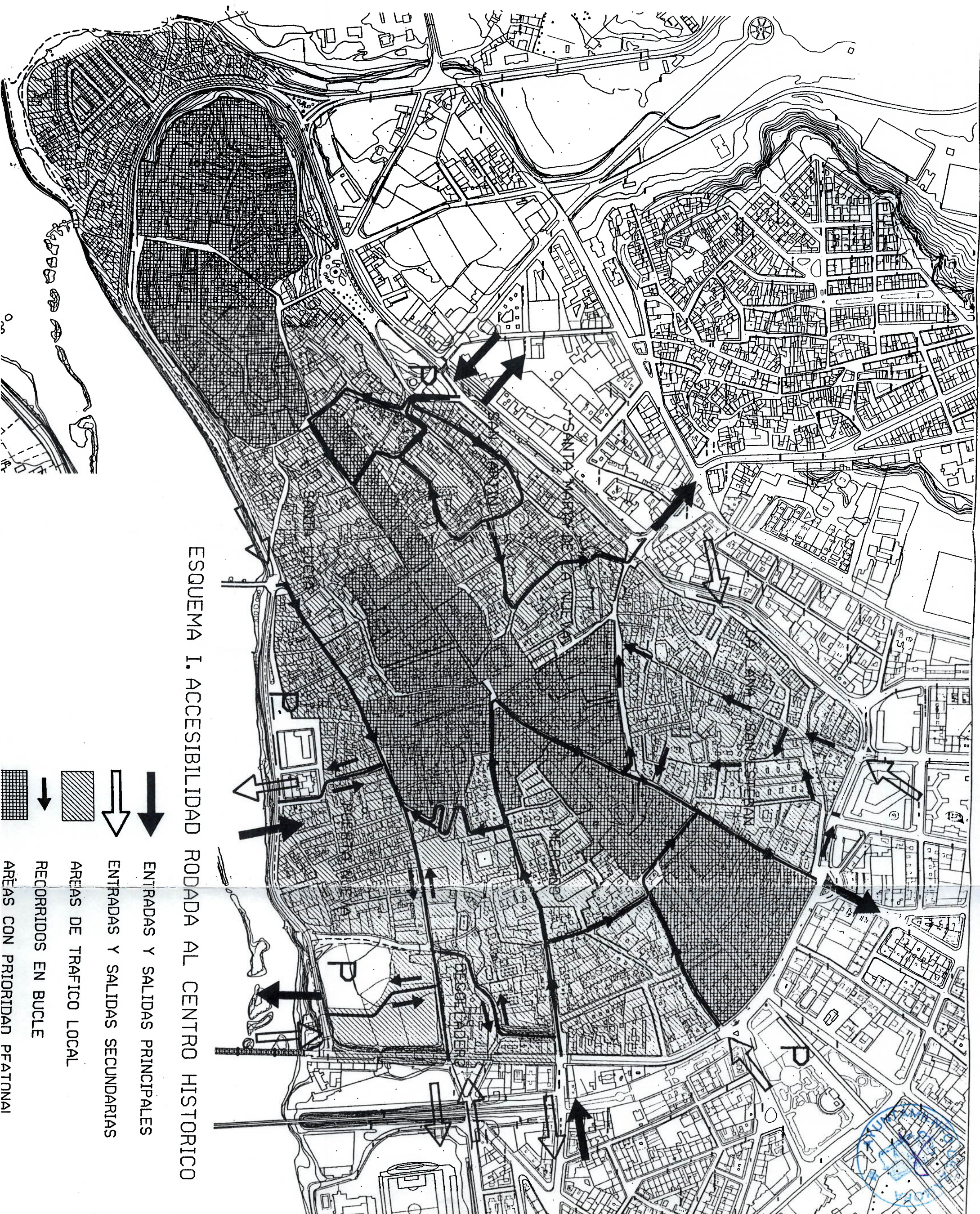
3. UNA PROPUESTA DE MODERACIÓN DEL TRÁFICO

El esquema de circulación rodada en cuanto a ordenación de los accesos desde el viario principal de la ciudad y al establecimiento de "áreas ambientales" con tráfico local aparece reflejado en el ESQUEMA nº I DE ACCESIBILIDAD RODADA AL CENTRO HISTÓRICO. En el mismo se destaca una serie de recintos peatonales desde Santa Clara a La Catedral, y una serie de áreas ambientales: La Lana - San Esteban - Sta. M^a La Nueva - San Martín - Sta. Lucía - Puerta Nueva y Mercado, con accesos directos desde el viario principal y recorridos internos para el tráfico local a veces por viario de coexistencia con prioridad peatonal.

Se han previsto pocas conexiones rodadas entre "áreas ambientales" para evitar tráficos de paso que atravesasen el Casco con recorridos hoy conflictivos con fuertes pendientes y calles estrechas, salvo en algún caso, como la bajada desde San Andrés a Puerta Nueva, para dar la posibilidad de conexión al tráfico de mercancías o de residentes que han ido en coche a la zona del mercado, y sobre todo evitar un recorrido largo por San Torcuato para salir del Centro Histórico.

Para la implementación del esquema se necesita el desarrollo de determinadas intervenciones propuestas en el Plan General de Ordenación Urbana en diferentes Estudios de Detalle y Unidades de Ejecución como la apertura de la Ronda de Santa María la Nueva desde la Puerta de San Martín que se configura como el acceso principal a los barrios de Plaza Mayor y La Catedral y permitiría liberar de tráfico las "puertas históricas de la ciudad antigua". También el desarrollo del viario previsto en el Plan Parcial de la Ronda del Degolladero - Puerta Nueva - Avda. de Portugal hará posible una reordenación de accesos al barrio de Puerta Nueva y la disminución del tráfico en el itinerario Puente - Santa Lucía - Zapaterías - San Juan de las Monjas - Puerta Nueva.

La continuidad funcional del "Eje Peatonal" del Centro Histórico desde Pza. Mayor hasta la Catedral reduce el acceso viario a itinerarios únicos de entrada y salida a las áreas de viviendas existentes entre Alfonso XII y Sor Dositea Andrés en el que venimos denominando barrio de Las



ESQUEMA I. ACCESIBILIDAD RODADA AL CENTRO HISTORICO

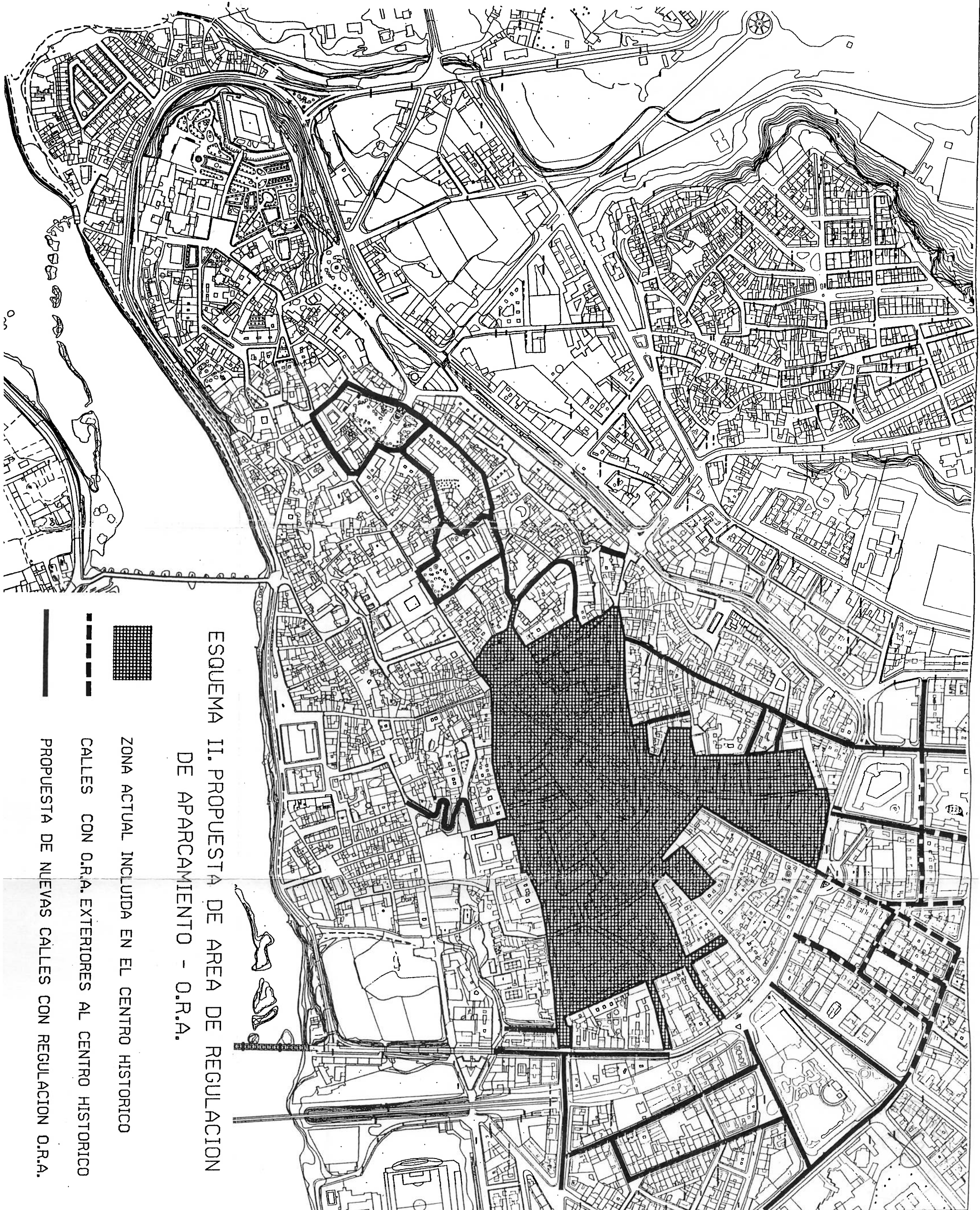
- ENTRADAS Y SALIDAS PRINCIPALES
- ENTRADAS Y SALIDAS SECUNDARIAS
- AREAS DE TRAFICO LOCAL
- RECORRIDOS EN BUCLE
- AREAS CON PRIORIDAD PEATONAL

Infantas, de forma que algunos recorridos rodados utilizarían tramos del Eje Peatonal. Para facilitar el control de accesos rodados a este área se propone un Sistema Automático de Control de acceso de vehículos que tendría su punto de acceso en la Pza. de Santa Lucía. El sistema dispone de un bolardo retráctil que se baja cuando se detecta el "chip" que porta el vehículo del residente o cuando se identifica el conductor del vehículo de mercancías ante el sistema de interfono o video-asistencia existente en el punto de acceso, conectado con un puesto de la Policía Municipal desde el que se controla el mismo.

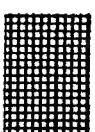
De la misma forma el nuevo esquema de ordenación viaria hace necesaria la reestructuración del sistema de control de aparcamiento O.R.A., modificando sus límites de acuerdo con la nueva funcionalidad de los accesos y con el establecimiento de las medidas de moderación del tráfico en los barrios con centralidad, es decir, aquellos que atraen a vehículos de ciudadanos de otros barrios o foráneos.

Dentro del esquema de moderación del tráfico rodado propuesto uno de los elementos importantes de su funcionalidad es la construcción de dos nuevos aparcamientos subterráneos "periféricos" al recinto amurallado, en la Puerta de San Martín, que se configura como la "nueva puerta de acceso" a los barrios de Plaza Mayor y La Catedral, y del Mercado-Río Duero en el lateral de la C/ Ignacio Gazapo en la explanada existente junto al Colegio Jacinto Benavente.

La posibilidad de disponer de un número importante de plazas de aparcamiento con acceso directo desde la Ronda del Centro Histórico hace posible no solo recuperar espacios en viario hoy ocupados por aparcamiento sino también, la propia viabilidad del esquema de accesibilidad con el sistema de accesos en "bucle" a cada barrio servidos desde el viario principal, ya que una parte importante del tráfico de agitación en busca de plaza de aparcamiento en viario desaparecería de las calles locales del Centro Histórico.



ESQUEMA II. PROPUESTA DE AREA DE REGULACION
DE APARCAMIENTO - O.R.A.



ZONA ACTUAL INCLUIDA EN EL CENTRO HISTORICO



CALLES CON O.R.A. EXTERIORES AL CENTRO HISTORICO



PROPUESTA DE NUEVAS CALLES CON REGULACION O.R.A.



4. EL APARCAMIENTO EN EL CENTRO HISTÓRICO

La propuesta de reordenación del aparcamiento se ha elaborado teniendo en cuenta los resultados del análisis y diagnóstico del Plan Especial y las necesidades de accesibilidad que se introducirán en el futuro con el desarrollo de las distintas unidades de ejecución que se proponen. La compatibilización de las dotaciones obtenidas para los residentes que vivan en el futuro en el Centro Histórico con la propuesta de ordenación viaria y de actuación en espacios públicos nos ayudará a establecer las diferentes tipologías de aparcamiento y las necesidades de control para las distintas áreas del mismo.

La dificultad de prever con exactitud en este momento las líneas de desarrollo futuro del Plan Especial nos ha llevado a establecer unas hipótesis de motorización obtenidas a partir del porcentaje de ocupación de viviendas y a partir del índice de motorización de vehículos por vivienda en la situación futura. En el cálculo del porcentaje de ocupación de viviendas se han tomado los datos referentes a la situación actual y se ha hecho una previsión de aumento en función del previsible desarrollo de las Unidades de Ejecución del Plan Especial.

Para el cálculo del índice de motorización futura se ha tenido en cuenta el actual nivel de renta asociado a la tipología de vivienda y al precio del suelo en cada barrio, así como las posibilidades de renovación de la población residente en cada Zona con las nuevas operaciones de vivienda y espacios públicos. En este sentido se establecen los siguientes considerandos al respecto sobre cada barrio-zona:

1- PLAZA MAYOR-FRANCOS. Es posible un aumento importante de viviendas con el desarrollo de Unidades de Ejecución en el área de Sta. M^a la Nueva y en la zona comprendida entre C/ Riego y San Esteban. El índice de ocupación de vivienda es ya de los más altos del Centro Histórico y no aumentaría mucho. Teniendo en cuenta ambos factores en el futuro podría haber ocupadas un número similar al número de viviendas totales existente en el último padrón de 1991. También es muy probable

un aumento moderado del número de habitantes por vivienda por las nuevas familias de las áreas desarrolladas.

2. SANTA CLARA. Las nuevas viviendas en esta zona están en su mayor parte en construcción en la manzana situada entre Cortinas de San Miguel - Luis Ulloa Pereira y Avda. de Portugal. Como en el barrio anterior la ocupación de viviendas es hoy más alta que la media del Centro Histórico y no es previsible un aumento considerable. Si es previsible un aumento del índice de motorización por renovación de la población existente.

3. LA LANA. Es un área en el que la renovación edificatoria ha sido grande en los últimos años y que así continuará previsiblemente a ambos lados del eje de Sancho IV. Aumentará con ello el número de habitantes por vivienda y el índice de motorización.

4. PUERTA NUEVA. Es uno de los barrios en que más ha incidido la actividad rehabilitadora en los últimos tiempos sobre todo en el eje de Balborraz y previsiblemente continuará esta tendencia en el futuro sobre todo si va acompañada de mejoras ambientales y de la operación de "recualificación de la fachada" del río Duero. Aumentará considerablemente el índice de motorización de la población residente - hoy el más bajo de los barrios del Centro - con la llegada de nuevos habitantes entre los que se encuentran los de las nuevas áreas de vivienda del área Puerta Nueva - Ronda del Degolladero.

5. CATEDRAL - INFANTAS. Es un barrio que se ha renovado bastante en los últimos años sobre todo en la zona próxima a la Catedral en torno a la Pza. Arias Gonzalo, en el que están previstas además algunas Unidades de Ejecución en el área de Peñasbrinques - Doncellas que atraerán nuevas viviendas y residentes al mismo, aumentando también el índice de motorización a niveles similares a otros barrios del Centro.

En el CUADRO nº 1 HIPÓTESIS DE MOTORIZACIÓN-SITUACIÓN FUTURA se han incluido para los barrios interiores a la Ronda del Centro Histórico los datos referentes a previsiones de viviendas y de vehículos de residentes para el horizonte del Plan Especial una vez desarrolladas las distintas Unidades de Ejecución y las operaciones de rehabilitación de edificios y viviendas.

Una vez contabilizadas las plazas de aparcamiento que quedarían en el viario público, tanto en calles como en algunas plazas, se ha elaborado el ANEJO nº 1 PROPUESTA DE APARCAMIENTO en que se relacionan por barrios las calles con las plazas evaluadas en la situación actual y en la propuesta de ordenación viaria del Plan Especial. Así mismo se indican en cada calle el tipo de regulación del aparcamiento cuando el régimen es especial: aparcamiento regulado por O.R.A. o bien aparcamiento solo residentes.

CUADRO Nº 1 HIPÓTESIS DE MOTORIZACIÓN-SITUACIÓN FUTURA

ZONA DE DE TRANS- PORTE	HABITAN- TES 1996	VIVIEND. TOTALES	ACTUALES % OCUPACION	VIVIENDAS FUTURAS	HABITANT. VIVIENDA.	HABITANT. FUTUROS.	VEHÍCUL/ VIVIENDA	VEHÍCUL/ RESIDENT
1. Pza. Mayor- Francos	2.261	890	80	1.050	2,7	2.835	1,05	1.102
2. Sta. Clara.	4.530	1.850	80	1.950	2,7	5.365	1,0	1.950
3. La Lana	586	267	77	330	2,4	792	0,95	314
4. Pta. Nueva	2.688	1.078	73	1.250	2,8	3.500	0,9	1.125
5. Catedral- Infantas	1.227	435	73	480	3,0	1.440	0,95	456
TOTAL RECINTO	11.292	4.520	383	5.060	2,74	13.858	1,02	4.947



4.1. El Aparcamiento de los residentes.

A la hora de plantear la reordenación viaria y de accesos a cada zona se han tenido en cuenta las posibilidades de localización de aparcamientos subterráneos tanto en espacios públicos como en parcelas de cierta entidad.

Así, en los primeros esquemas elaborados y presentados en la exposición del Plan Especial como fase de AVANCE se preveía un posible aparcamiento ligado a una operación de edificación en la C/ Zapatería, con una subida a la parte alta del Casco mediante ascensor desde el aparcamiento, ubicada la "torreta" de salida en el patio-espacio público existente entre el Parador y el Teatro. Elaboradas varias alternativas con accesos desde la C/ Caldereros o desde la Plazuela del Corralón se desechó por salir un número pequeño de plazas que serviría únicamente para las viviendas o las propias actividades del edificio bajo el que se construiría el mismo, en el caso de hacer una sola planta. La solución en dos plantas que permitiría unas 30 plazas más, necesitaría situar los accesos de vehículos obligatoriamente en la C/ Calderos, y encarece bastante las plazas de aparcamiento. La operación por otra parte parece bastante compleja, toda vez que el "solar" es el resultante de una serie de parcelas que en principio pueden tener propietarios diferentes.

El Plan propone en definitiva dos nuevos aparcamientos subterráneos: PUERTA DE SAN MARTÍN con 240 plazas de aparcamiento en 3 plantas y MERCADO-RÍO DUERO con 130 plazas en 2 plantas. En estos aparcamientos es recomendable tener previsto que cierto número de plazas de aparcamiento, al menos una planta en cada caso, sea dedicada al aparcamiento de residentes, bien en régimen de venta o en alquiler.


En el CUADRO nº 2 APARCAMIENTO DE RESIDENTES-SITUACIÓN FUTURA se ha previsto un número de plazas por cada barrio que estarían dedicadas a residentes del mismo en los nuevos aparcamientos subterráneos. De la misma forma y en consecuencia con la ordenación viaria propuesta en el barrio de Santa Clara para recuperar calles y espacios hoy degradados por una excesiva ocupación del viario por vehículos aparcados, se considera conveniente proponer que en el

aparcamiento de la Pza. de la Marina se pudiera utilizar cierto número de plazas para residentes de ese barrio.



Con los datos obtenidos a partir de la Hipótesis de Motorización Futura y de las plazas de aparcamiento en viario se realiza un balance de la situación previsible de aparcamiento para los residentes de cada barrio en el horizonte del Plan, en el que se establecen las dotaciones mínimas de aparcamiento que debería haber en garaje para garantizar la viabilidad de la propuesta de reordenación viaria y de accesibilidad. Se ha previsto en función de las nuevas viviendas que se desarrollarían o se rehabilitarían un número posible de plazas de aparcamiento en garaje entre 1,5 y 2 veces el número de viviendas de nueva construcción o renovadas en cada barrio-zona.

CUADRO nº 2. APARCAMIENTO DE RESIDENTES-SITUACIÓN FUTURA



ZONA DE	A	B	C	P = A + B + C	V	P-V
TRANS- PORTE	PZAS. VIA PUBLICA	PZAS. GARAJE	PZAS. APARCAMIENTO RESIDENTES	PZAS. TOTALES.	VEHICULOS RESIDENTES	BALANCE
1- Pza. Mayor	265	700	80	1.045	1.102	- 57
2. Sta. Clara.	392	1.400	80	1.872	1.950	- 78
3. La Lana	157	220	—	377	314	+ 63
4. Pta. Nueva	297	750	65	1.112	1.125	- 13
5. Catedral- Infantes	129	315	40	484	456	+ 28
TOTAL RECINTO	1.240	3.385	265	4.890	4.947	- 57



4.2. Control de aparcamiento en viario

La ordenación del aparcamiento en general atraído por las actividades del Casco está fuertemente relacionada con la ordenación viaria propuesta y con los objetivos de utilización de la vía pública de forma compatible con la calidad ambiental y funcional del espacio público. El menor número de plazas para aparcamiento en la calles, la recuperación de determinados espacios o plazas hace necesario no solamente realizar un control de aparcamiento tipo O.R.A. como el existente actualmente, sino incluso orientar a los conductores no residentes a una utilización adecuada de las calles en sus recorridos por el casco antiguo, orientados fundamentalmente hacia los aparcamientos donde existan plazas de rotación.

En el área regulada actualmente por O.R.A. se dan unas disfuncionalidades propias de este tipo de sistemas por "efectos de borde" al buscar plaza los conductores habituales en zonas próximas a su destino fuera de las calles reguladas, aunque están algo más alejadas del mismo. Se ha hecho un estudio de posible modificación de los límites del área controlada por O.R.A. no solo dentro del Centro Histórico sino también en su perímetro y parece conveniente, a falta de un estudio económico y de explotación al ser un servicio de concesión municipal, que deberían incluirse en O.R.A. la calles y zonas que vienen reflejadas en el ESQUEMA nº II PROPUESTA DE ÁREA DE REGULACIÓN DE APARCAMIENTO-ORA, que consiste en:

XII. Incluir la Avda. de Portugal y áreas limítrofes de los barrios de Candelaria y de la Ronda de San Torcuato.

XIII. Extender el límite en el barrio de La Lana hasta la calle Sancho IV.

XIV. Extender el límite de control desde Plaza Mayor hasta la Ronda de Sta. Marfa la Nueva y el viario que rodea el futuro aparcamiento de San Martín.

Este nuevo esquema de regulación del aparcamiento controlado es necesario para garantizar el funcionamiento de la propuesta de la reordenación viaria y de recuperación ambiental de las calles y plazas del Centro Histórico.

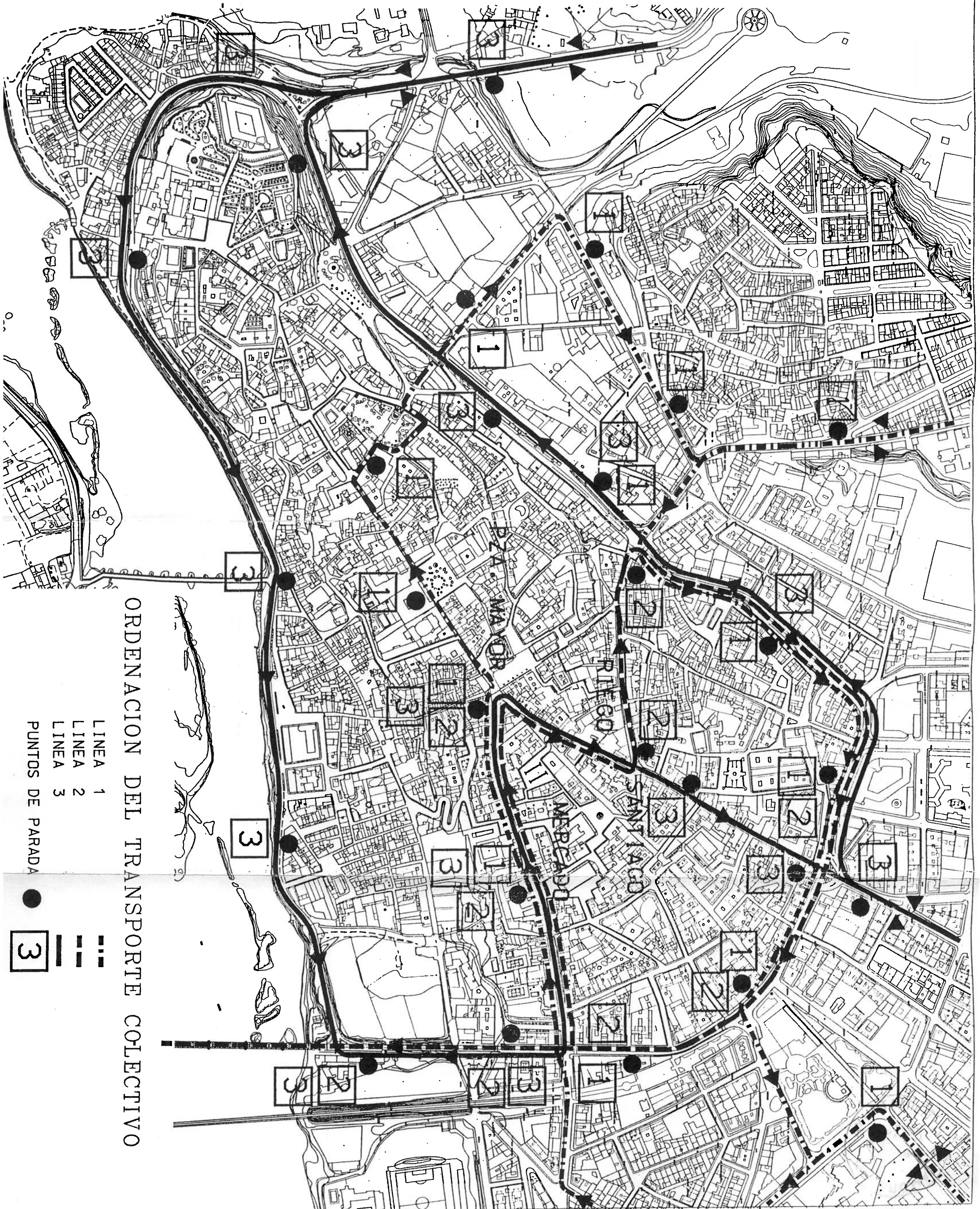
4.3. Sistemas especiales de control de aparcamiento.

En la propuesta se incluyen dos tipos de medida específica para ciertas calles en las que la ordenación del área circundante hace conveniente seleccionar el tipo de vehículo que entre en la zona, y que consiste en:

XV. Calles con acceso exclusivo para residentes, carga/descarga y servicios, que puedan disponer de algún tipo de "bolardo retráctil" o no, según su situación en zonas atractivas para otros conductores o en áreas más residenciales donde el posible visitante es casi siempre un residente o alguna visita a residentes en la zona.

XVI. Un nuevo sistema de "control automático de acceso de vehículos" a instalar en el Barrio de Las Infantas, con un punto de acceso único en la Pza. de Santa Lucía, que haría posible en las zonas limítrofes del "eje peatonal del Centro Histórico" entre Plaza Mayor y la Magdalena la eliminación de tráficos ajenos al barrio que harían inviable la utilización compartida "en coexistencia" del eje peatonal prioritario.

El sistema dispondrá de un bolardo retráctil que se baja al detectarse la llegada del vehículo autorizado y también de un interfono o video-asistencia para conectar con el Centro de Control de la Policía Municipal para aquellos casos que no disponen de autorización informatizada por no ser habituales: carga/descarga, o algún tipo de mudanza o acceso especial.





puede decir que el servicio es inexistente o muy deficiente por distancias excesivamente largas a las paradas.

XX. Hacer competitivo el acceso al Centro Histórico en autobús para centros de atracción de viajes como el Mercado de Abastos, Pza. Mayor, Pza. Viriato..., frente al acceso en automóvil y consiguiente aparcamiento en espacios históricos y ambientales a proteger.

Las líneas de actuación de la reorganización propuesta - a falta de un estudio específico que el Ayuntamiento debería hacer en su momento para concretar detalles de los itinerarios, localización de paradas y condiciones de funcionamiento del servicio -, son los siguientes:

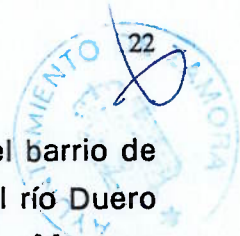
XXI. La Línea 1- Los Bloques-San José Obrero, pasante por el Centro Histórico, entraría en el barrio de Candelaria, recorrería San Andrés - Pza. Mayor - Ramos Carrión - Los Francos - Puerta de San Martín - Dr. Fleming - Obispo Nieto y por la Avda. de Galicia a San José Obrero. La vuelta desde este último barrio se haría como en la actualidad por la Ronda de la Feria y de San Torcuato a Pza. de la Marina y por la Avda. de Requejo.

Esta línea sería la más importante, como ocurre hoy, al conectar barrios densos con el Centro Histórico y con la Universidad, y su extensión a la Pza. Mayor y al área monumental debería ser acompañada de mayores frecuencias y material móvil adecuado tipo microbús para compatibilizar su paso con los viandantes por el eje peatonal prioritario.

XXII. La Línea 2 San Frontis - Centro Histórico, como en la actualidad, conectaría los barrios "al otro lado" del río Duero con el Centro Histórico pasando por el Mercado - Área Comercial - San Torcuato - Riego y por las Rondas de la Feria y San Torcuato y Avda. de Portugal, con funcionamiento en bucle sin terminal dentro del Centro Histórico, lo que haría posible frecuencias mayores y poder bajar y subir en autobús en un punto concreto, facilitando la "compra en autobús" o el acceso al área de servicios del Ayuntamiento, Diputación,...

XXIII. La Línea 3 cambiaría bastante respecto a la situación actual de mínima frecuencia y pocos viajeros al establecer un nuevo itinerario por la Avda. de Tres Cruces en el ensanche comercial de la ciudad, conectaría los barrios del Norte (Arenales, La Villarina, La Alberca) con las estaciones de Renfe y Autobuses y pasaría a distancia moderada de la Universidad, recorrería el Centro Histórico por las Rondas de San Torcuato y La Feria, serviría las barriadas del

Espíritu Santo y Obelisco y quedaría también a distancia moderada del barrio de Olivares. En el otro sentido, pasaría por Trascastillo y por la ribera del río Duero como en la actualidad y penetraría en el centro por San Andrés - Pza. Mayor y San Torcuato dando acceso directo al área comercial del Centro Histórico. Debería tener unas frecuencias bastante mayores que en la situación actual para este nuevo planteamiento de servicio.



6. LA RED PEATONAL Y DE ESPACIOS LIBRES

La determinación de una red de itinerarios peatonales que garantice el cómodo y seguro movimiento de los viandantes por el callejero del Casco Antiguo es una premisa fundamental para conseguir la regionalización de los diversos tránsitos. También es importante para llevar a cabo la ordenación viaria y de espacios públicos y para conseguir unos estándares ambientales y de habitabilidad adecuados en el Casco Antiguo.

A partir del estudio de los diferentes ejes o calles más transitados por los viandantes realizado en la fase de diagnóstico de la situación actual y una vez tenidos en cuenta los criterios de ordenación de tránsitos y de ordenación del espacio viario podemos definir la funcionalidad del movimiento peatonal dentro del Centro Histórico que mejor se adapta a la propuesta de reordenación viaria.

Para definir el adecuado tratamiento de cada calle o espacio se han tenido en cuenta varios criterios: su posición en la jerarquía viaria, las actividades localizadas en el entorno o aquellas nuevas que puedan influir en la funcionalidad de tránsitos, y la compatibilidad entre el movimiento peatonal y las otras formas de movilidad.

Los tratamientos del espacio viario con prioridad peatonal son de cuatro tipos:

XXIV. *Áreas estanciales*: espacios de calidad ambiental plazas, donde no debe haber tráfico rodado ni aparcamiento.

XXV. *Calles peatonales*, de uso prioritario para viandantes. En la mayor parte se permite el acceso local para los garajes, el de urgencias, servicios municipales, y en aquellas donde hay comercios y establecimientos que lo hagan necesario se regula un horario para las operaciones de carga/descarga.

XXVI. *Calles de coexistencia*, de uso prioritario peatonal pero abiertas al tráfico general, con sistemas especiales de control de aparcamiento que hacen disuasorio la entrada en la zona a muchos conductores,

garantizando con el ello el funcionamiento seguro de los viandantes compartiendo el mismo espacio que los vehículos. El diseño de pavimentación y mobiliario urbano debe disuadir al tráfico rápido que actuaría en contra de la seguridad y comodidad peatonal. El tratamiento debe "integrar" entre alineaciones de fachada los diversos tránsitos, sin diferenciación de niveles entre vías de rodadura y bandas de uso peatonal.

XXVII. Ampliación de aceras y tratamiento de encuentros: Se trata de mejorar las condiciones peatonales en los tramos de calle segregada - con calzada y aceras - que no tienen unas condiciones mínimas para canalizar el transito de viandantes. Las actuaciones se dirigirán no sólo a la ampliación de la "sección útil" de la acera sino también a conseguir tratamientos adecuados en los encuentros con el viario transversal que prioricen físicamente el transito peatonal sobre el vehicular, basados fundamentalmente en el cambio de pavimentación mediante coexistencia - sin diferenciación de niveles entre calzada y acera - que facilita el transito de peatones y obliga al automóvil a subir una pequeña rampa cuando llega a la intersección e "invade" el terreno prioritario al viandante.

Las principales actuaciones propuestas en la RED PEATONAL Y DE ESPACIOS LIBRES aparecen en el ESQUEMA nº III del que resaltamos las siguientes actuaciones:

XXVIII. Gran eje peatonal del Centro Histórico, dando continuidad hasta El Castillo al actual eje peatonal de Santa Clara. Desde Pza. Mayor hasta la Magdalena el itinerario es compartido con el paso de una línea de microbuses urbanos y con tráfico local en algún tramo que asegura el funcionamiento del tráfico de residentes y de los garajes al Área de Control Automático de Accesos de Sta. Lucía - Infantas.

En el último tramo del eje se propone la peatonalización total de la Rua de los Notarios excepto para el acceso de garajes y de carga/descarga con horario.

XXIX. Eje de Puerta Nueva, que conecta el Puente de Piedra con el Barrio de la Candelaria y el área Deportiva Municipal a través de las C/ Puente - Zapaterías - S. Juan de las Monjas y Puerta Nueva. El tratamiento en todo el eje es de coexistencia y se ha planteado un esquema de accesos rodados que facilita la disminución de tráfico en todo el eje, basado en dotar el barrio con



aparcamiento con accesos directos desde la Ronda del Río y recuperar espacios peatonales hoy ocupados por el automóvil.

XXX. Eje Balborraz - Pza. Mayor - Costanilla - Feria, dando continuidad al actual eje Balborraz - La Plata hasta la "Puerta de la Feria", mediante ampliaciones de acera en Costanilla y peatonalizado el tramo de esta calle junto al Ayuntamiento.

XXXI. Ejes de coexistencia de San Pablo - San Andrés y Riego con tratamientos similares a los utilizados en San Torcuato que favorezcan el acceso a las actividades comerciales de estas calles y faciliten el tránsito peatonal compatible con menores niveles de tráfico.

XXXII. Ejes que conectan equipamientos: colegios, Casa de Cultura, Plazas ..., con los barrios de viviendas, facilitando el uso peatonal de la Ciudad Histórica. En algunos casos se amplían aceras y en otros se tratan las calles en "coexistencia", y en todos ellos se modera el tráfico mediante tratamiento de encuentros.

XXXIII. Recuperación peatonal de las Puertas Históricas de Doña Urraca y Puerta del Obispo y del Arco de San Ildefonso, eliminando el tráfico rodado que molesta y hace dificultoso el tránsito peatonal.

XXXIV. Recuperación ambiental de Plazas como Viriato - Claudio Moyano, Mayor - San Miguel, Fernández Duro, Zorrilla, Seminario, Catedral,... mediante reordenación viaria quitando aparcamientos que disturbaban el uso estancial de estos espacios.

XXXV. Actuación específica de las riberas del Río Duero mediante un paseo peatonal continuo con carril de bicicleta y pequeñas áreas estanciales y equipamientos para el ocio, recogiendo iniciativas planteadas en el Plan Especial de las Riberas.

XXXVI. Actuaciones singulares en los puentes sobre el río Duero. En el Puente de Piedra mediante pavimento de coexistencia y con sentido único de circulación para turismos se mejora el camino peatonal en uno de los lados. En el Puente de Hierro mediante una pasarela peatonal adosada al Puente actual, el cual quedaría de uso exclusivo para el tráfico rodado.



7. VALORACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES

A partir de las distintas actuaciones integradas en la propuesta de reordenación viaria y de accesibilidad se han elaborado los cuadros de "Estimación de costes de urbanización" que aparecen en el ANEJO nº 2, en el que se han incluido por fases de programación las diversas actuaciones con la tipología de obra concreta, el tratamiento viario, la medición y el presupuesto de la misma.

Para el establecimiento de los precios unitarios en cada tipología de actuación se han tenido en consideración los precios de obras utilizados hasta ahora en tratamientos similares en Zamora. Son precios establecidos en función del tipo de pavimentos utilizados y en algunos casos, donde se realiza un pavimento nuevo peatonal o de coexistencia y no se han renovado las infraestructuras básicas (agua, saneamiento y otras redes del subsuelo), se ha incluido en el precio unitario el coste de reposición o nueva construcción de las mismas.

A partir de estos considerandos se han establecido los siguientes precios unitarios:

- Levantado y reposición de acera en viario principal: 10.000pts/m2.
- Levantado y reposición de calzada de asfalto en v.p.: 5.500 pts/m2.
- Urbanización de calle de coexistencia con pavimento de prefabricados (tipo Zamora) incluyendo renovación de servicios: 14.400 pts/m2.
- Levantado y construcción de pavimento de prefabricados tipo Zamora: 6.600 pts./m2.
- Urbanización de calle de coexistencia con pavimentos en canto rodado y encintados de piedra, incluyendo renovación de servicios: 21.400 pts./m2.

- Levantado y construcción de pavimento de coexistencia en canto rodado y encintados de piedra: 11.900 pts./m2.
- Levantado y construcción de encuentros de calles con canalización de aparcamiento y tratamiento peatonal de cruces: 10.500 pts./m2.
- Pavimentación, tratamiento arbolado y mobiliario de pequeña superficie: 15.000 pts./m2.
- Pavimentación, tratamiento arbolado y de jardinería, y mobiliario de plazas y espacios peatonales singulares: 20.000 pts./m2.
- Urbanización de aceras arboladas y con mobiliario, incluyendo renovación de servicios en Avda. de la Feria: 19.600 pts./m2.
- Tratamiento arbolado, de jardinería y mobiliario en bulevar en Avda. de la Feria: 12.000 pts./m2.

Se incluyen asimismo varias operaciones singulares para mejorar la accesibilidad al Centro Histórico y hacer posible la ordenación viaria y de recuperación de espacios libres. Dos de ellas se refieren a los aparcamientos subterráneos de la Puerta de San Martín y el del Mercado en las riberas del Duero. La tercera es el control informatizado del acceso de vehículos al Barrio de las Infantas. Estas dos últimas operaciones se incluyen en la FASE 1 de desarrollo del Plan Especial y el aparcamiento de San Martín, que necesita ir acompañado de otras medidas incluidas en diversas unidades de ejecución para que su efectividad sea plena, se incluye más a largo plazo en la FASE 2. El detalle de estas operaciones es como sigue:

OPERACIONES SINGULARES DE ACCESIBILIDAD



FASE I

APARCAMIENTO DEL MERCADO - RIO DUERO

Nº. PLAZAS	= 130
. PLANTAS	= 2
. COSTE EDIFICIO APARCAMIENTO	= 177 Millones de pts.
. COSTE URBANIZACIÓN	= 48,28 Millones de pts.
. COSTE TOTAL	= 225.280.000 pts.

. CONTROL AUTOMÁTICO DE ACCESO DE VEHÍCULOS AL BARRIO DE LAS INFANTAS.

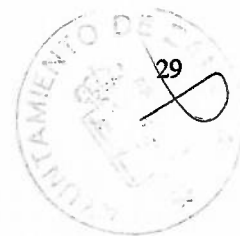
. El sistema incluye:

. Punto de control único en Pza. de Santa Lucía con bolardo retráctil, interfono y videoasistencia para contacto con Centro de Control.

. Centro de Control en puesto de la Policía Municipal

. Señalización específica y marcado de plazas de aparcamiento en viario

COSTE TOTAL = 10 Millones de ptas.



OPERACIONES SINGULARES DE ACCESIBILIDAD

FASE 2

APARCAMIENTO DE LA PUERTA DE SAN MARTIN

. N°. PLAZAS	= 230 Turismos y 10 Auto
. PLANTAS	= 3
. COSTE EDIFICIO APARCAMIENTO	= 324.425 Millones de pts.
. COSTE URBANIZACIÓN	= 90 Millones de pts.
COSTE TOTAL	= 414.425 Millones de pts.

La programación de las obras de la urbanización se ha establecido igualmente en dos fases. En la FASE 1 se incluyen medidas fáciles de implantar, con pocas obras, que completaría la puesta en práctica del nuevo esquema circulatorio necesario para la recuperación ambiental del área comercial del Centro Histórico. También se llevan a cabo las actuaciones del barrio de Puerta Nueva en donde se lleva a cabo el mercado semanal el cual necesita de actuaciones próximas que sirvan para recualificar el barrio museístico y con vocación de espacio de ocio de la ciudad por la prevista recuperación de las riberas del Duero.



ESQUEMA IV.

ACTUACIONES EN EL VIARIO FASE I

- ACTUACIONES EN EL VIARIO
- ↔ ORDENACION CIRCULATORIA PROVISIONAL
- ▬ ACTUACIONES PEATONALES Y DE ESPACIOS LIBRES
- ▨ NUEVO VIARIO DE COEXISTENCIA
- ▦ AREA DE CONTROL AUTOMATICO DE ACCESO
- ○ ○ ○ VIA DE AUTOBUSES
- [P] APARCAMIENTO SUBTERRANEO

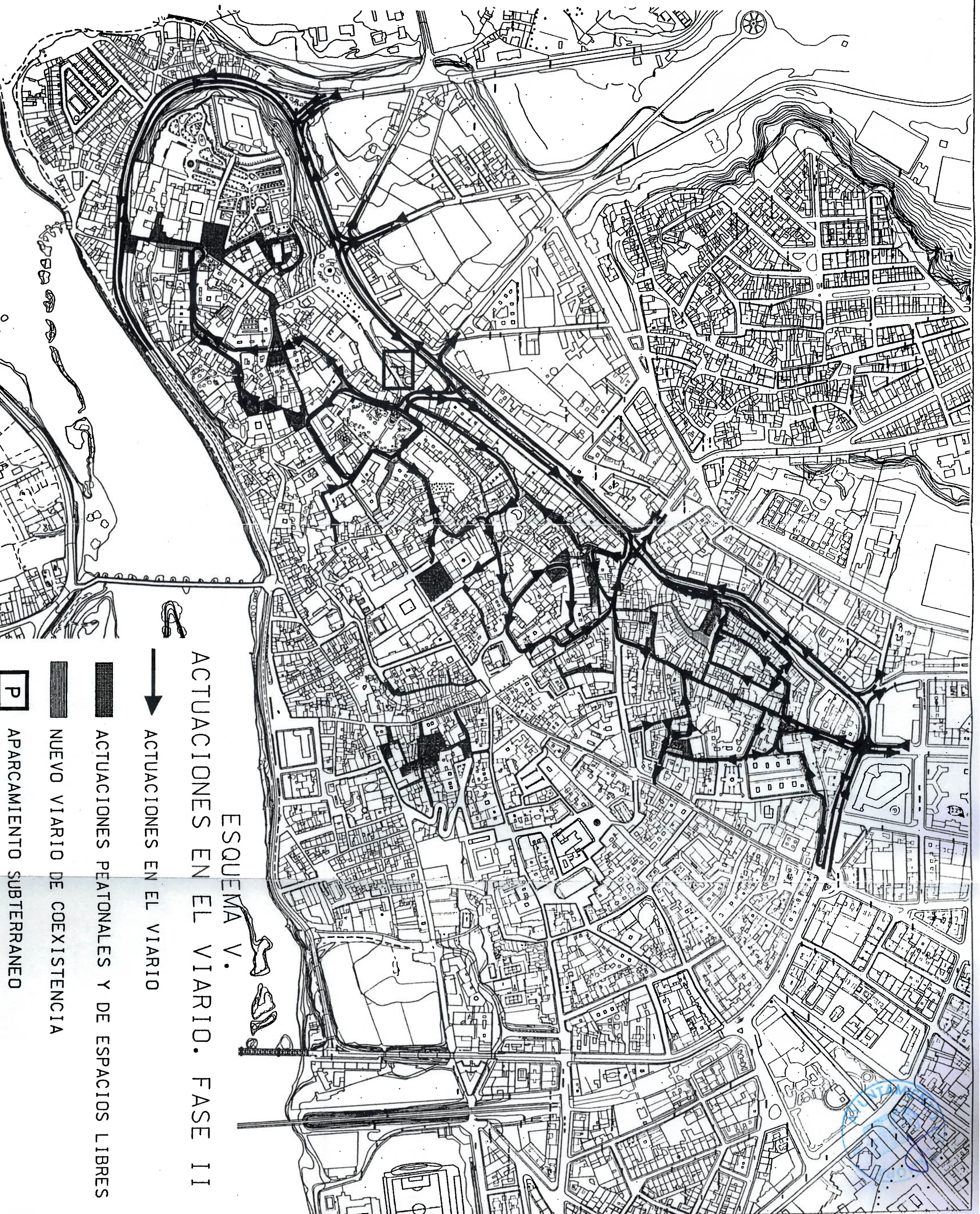


De acuerdo con este planteamiento se ha realizado la Ordenación viaria y de Accesibilidad del Centro Histórico al horizonte de aplicación de terminación de la FASE 1, ESQUEMA nº IV que incluye una serie de medidas de ordenación circulatoria que hace viable el funcionamiento de accesos a todo el recinto en ese momento en el que todavía no se han llevado a cabo actuaciones clave para la "imagen final" del Plan con el Aparcamiento de la Puerta de San Martín, y las actuaciones de la Avenida de la Feria y varios estudios de detalle y unidades de ejecución que necesitan mayores periodos de tiempo para su implementación.

Para la FASE 2 con un horizonte calculado entre 10 y 15 años se llevarían a cabo las actuación del resto de los barrios, La Lana, Plaza Mayor - Francos y el área monumental de La Catedral así como las actuaciones ya citadas del Aparcamiento y nuevo acceso de la Puerta de San Martín y la recuperación del frente de muralla y el bulevar de la Avenida de la Feria.

Refundido Aprobación Definitiva

Mayo de 2.000.



ESQUEMA V.

ACTUACIONES EN EL VIARIO. FASE II

→ ACTUACIONES EN EL VIARIO

ACTUACIONES PEATONALES Y DE ESPACIOS LIBRES

NUEVO VIARIO DE COEXISTENCIA

P APARCAMIENTO SUBTERRANEO

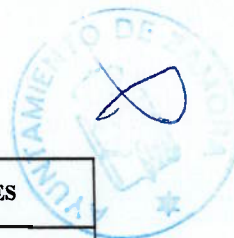


ANEJO N°. 1

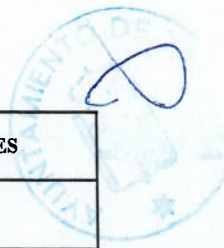
PROPUESTA DE APARCAMIENTO DEL PLAN ESPECIAL



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
AVDA. DE LA FERIA	78	60	
RAMOS CARRION	11	-	
PZA. VIRIATO	80	-	
LAS DAMAS	22	11	ORA-N
SOR DOSITEA ANDRES	11	-	
RIEGO	50	25	ORA
FERIA	6	-	
PLAZA MAYOR	8		
PZA. JUAN N. GALLEGO	11	-	
PZA. SAN MIGUEL	11	-	
COSTANILLA	30	21	ORA
CTA. SAN BARTOLOME	9	6	ORA-N
SAN BARTOLOME	7	-	
PZA. LA LEÑA	20	-	
MESONES	-	-	
REINA	3	-	
RAMON ALVAREZ	11	10	ORA-N
MARIANO BENLLIURE		-	
PZA. DEL FRESCO		-	
SAN VICENTE	8	6	ORA
QUEBRANTAHUESOS	-	-	
SACRAMENTO		-	
CORRAL PINTADO	2	-	
BARANDALES	5	-	
OREJONES	-	-	
PZA. STA. MARIA LA NUEVA	27	-	
HOSPITAL	6	9	ORA-N
MOTIN DE LA TRUCHA	1	-	
RONDA STA. MARIA LA NUEVA	2	25	ORA-N
JUEGO DE BOLOS	1	5	ORA-N
COLACION		-	
CARNICEROS	1	-	
SOR I. IDOATE	6	6	Solo residentes
MORENO	7	7	Solo residentes
PIANISTA BERDION	21	11	ORA
DIVINA PASTORA	11	6	ORA
PZA. SAN ESTEBAN	43	16	ORA
LA PAZ	2	7	ORA
TORAL	8	6	Solo residentes
VIRGEN CONCHA		-	
MARIQUINCE	3	-	



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
SAN ESTEBAN	-	4	ORA
TOTAL	522	241	




DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
AVDA. PORTUGAL			
Tramo: Candelaria - Pza. de la Marina	42	44	ORA-N
ALFONSO IX		-	
RONDA SAN TORCUATO	27	11	ORA-N
SAN TORCUATO	-	-	
PZA. SAGASTA	-	-	
RENOVA	-	-	
SAN PABLO	16	11	ORA
BENAVENTE	19	14	ORA
PZA. FERNANDEZ DURO	21	-	
SAN MIGUEL	16	18	ORA
MAGISTRAL ROMERO	31	13	ORA
PUEBLA DE SAN TORCUATO	-	-	
PZA. DEL MAESTRO		-	
TVA. HORNO SAN TORCUATO	-	-	
ALFONSO CASTRO	-	-	
AIRE	-	-	
FLORES DE SAN TORCUATO	-	-	
PELAYO	-	-	
SANTIAGO	8	-	
PZA. SANTIAGO	13	-	
PZA. ZORRILLA	20	-	
PZA. DE CASTILLA-LEON	32	-	
PZA. MAESTRO HAEDO	64	47	ORA
VIRIATO	-	-	
DIEGO ORDAX	9	3	ORA
PAVOS	-	-	
PZA. DE LA CONSTITUCIÓN	31	-	
SAN ATILANO	12*	19	ORA
ALFONSO III EL MAGNO	14	9	ORA
PZA. DEL MERCADO	66	9	ORA
BRASA	19	15	ORA
FLORES DE SAN PABLO	10	8	ORA
TRAVIESA	18	20	ORA
CORTINAS DE SAN MIGUEL	52	54	ORA
LUIS ULLOA PEREIRA	40	14	ORA
SANTO	7	11	ORA-N
PALOMAR	8	6	ORA
ALHONDIGA	23	15	ORA
DR. CARRACIDO	30	6	ORA
PZA. CUARTEL VIEJO	53	45	ORA



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
SOTELO	5	-	
TOTAL	706	392	




DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
RONDA DE LA FERIA	35	54	
PZA. STA. ANA	10	3	ORA
RONDA STA. ANA	6	25	
SANTA ANA	10	8	ORA
CTA. SAN SEBASTIAN	2	-	
PZA. SAN SEBASTIAN	40	7	
SAMPIRO	2	8	
MAZARIEGOS	12	10	
CORTARRABOS	-	-	
DR. GRADO	3	8	
CONSEJOS		-	
LANEROS	2	-	
ALBERGUERIA	5	5	
PZA. SAN ANTOLIN	3	-	
SAN ANTOLIN	8	7	ORA
SANCHO IV	21	11	ORA
CORTALAIRE	-	-	
PZA. LAGUNA	25	7	
TRV. SANCHO IV	6	4	
PULGA		-	
TOTAL	190	157	



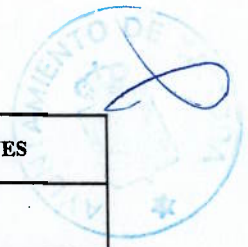
DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
AVDA. PORTUGAL			
Tramo: Pte. Hierro - Candelaria	18	40	
AVDA. DEL MENGUE	15	23	
IGNACIO GAZAPO	27	12	
SAN ANDRES	10	-	
M. VILLER GAS	-	-	
SAN PABLO	16	11	ORA
BJDA. DE SAN PABLO	22	20	ORA
BJDA. PUERTA NUEVA	7	16	
PUERTA NUEVA	9	36	
SAN JUAN DE LAS MONJAS	4	-	
CALDEREROS	5	-	
PZA. SANTA LUCIA	20	-	
ZAPATERIA		-	
ALFONSO XII	20	20	Solo residentes
HERREROS	5	-	
PZA. SAN LEONARDO	10	-	
SAN LEONARDO	2	-	
BALBORRAZ	9	-	
PLATA	2	-	
PLAZUELA DEL CORRALON	8	-	
ARCAS	9	5	
MANTECA		-	
BAÑOS	1	-	
PZA. JULIAN DEL MERCADO	15	22	
ALFAMAREROS		-	
HORTA	5	5	
POZO	4	-	
MOMPAYO		-	
BUSCARRUIDOS	1	-	
PZA. HORTA		-	
PATERNOSTER	1	-	
PZA. ZUMACAL	2	16	
PAJITAS	1	-	
TENERIAS	2	-	
PZA. STO. TOMAS	7	-	
CIGARRAL	8	20	
ARPILLEROS	1	-	
MAJESTAD	-	-	
PILATOS	-	-	
BRUNA	4	-	
CORREDERA	6	4	



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
CUESTA DEL CAÑO	38	-	
MONFORTE	6	6	
CUESTA DEL PIÑEDO	45	27	ORA
PZA. DEL SEMINARIO	14	-	
PZA. STA. EULALIA	38	14	ORA
STA. OLAYA	-	-	
ORO	-	-	
ESCALINATA	-	-	
HIGAR	-	-	
CARMEN	-	-	
RONDA DEL DEGOLLADERO		-	
TOTAL	417	297	



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
AVDA. DE VIGO		-	
IGNACIO GAZAPO	2	-	
RUA DE LOS FRANCO	11	15	
RUA DE LOS NOTARIOS	9	-	
PZA. CATEDRAL	18	-	
OBISPO MANSO	3	17	
PZA. ARIAS GONZALO	18	18	
PZA. FRAY DIEGO DEZA	2	15	
PZA. SAN ILDEFONSO	16	-	
DEL PUENTE		-	
BAJADA SAN MARTIN	2	-	
SAN MARTIN	6	11	
SAN BERNABE	2	-	
ARCIPRESTE	-	-	
PZA. DE LOS CIENTOS	10	-	
MAGISTRAL ERRO	5	-	
PZA. ANTONIO AGUILAS	6	-	
POSTIGO	1		
PZA. SAN ISIDORO	2	-	
SAN ISIDORO	2	-	
INFANTAS	3	6	
TRONCOSO	1	-	
CORRAL CAMPANAS	1	-	
PUERTA DEL OBISPO		5	
SAN ILDEFONSO	-	-	
SAN PEDRO	1	-	
PIZARRO	-	-	
CUESTA PIZARRO	10	10	
CUESTA PEPINOS		-	
CONEJO	1	-	
SAN SIMON		-	
PEÑAS BRINQUES	3	5	Solo residentes
DONCELLAS	5	5	Solo residentes
CHIMENEAS	2	-	Solo residentes
PZA. CLAUDIO MOYANO	24	-	Solo residentes
EDUARDO BARRON	4	6	Solo residentes
PZA. SAN CIPRIANO	1	-	Solo residentes
CTA. SAN CIPRIANO	3	8	Solo residentes
CALLEJON SAN MIGUEL	-		
VEGA		8	
TOTAL	174	129	



DENOMINACION	APARCAMIENTO		OBSERVACIONES
	APARCAMIENTO EN VIARIO	PROPUESTA	
SANTIAGO EL VIEJO			
TRASCASTILLO	38	26	
CABALLEROS			
ABRAZAMOZAS			
GIJON			
ARENAL OLIVARES			
SANTA COLOMBA			
CERCO			
ROMANCERO			
CAMPO VERDAD			
PJE. LUCAS CABAÑAS			
PZA. SAN CLAUDIO			
RODRIGO ARIAS			
CABILDO			
SOLANA			
TOTAL	38	26	



ANEJO N°. 2

VALORACION ECONOMICA DE LAS ACTUACIONES

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO INICIAL	PRESEPUUESTO
1	PZA. DE ALEMANIA	Reordenación viaria. Levantado de pavimento asfáltico y construcción de aceras e isletas.	950	Acera	10.000	9.500.000
2	PUENTE DE PIEDRA	Sentido único y nuevo paseo peatonal Levantado y reconstrucción de pavimentos.	1.615	Calzada	5.500	8.882.500
3	PUENTE DE HIERRO	Nueva pasarela peatonal con ampliación del tablero del puente	1.960	Coexistencia	11.900	23.324.000
4	AVDA. DE VIGO	Reconstrucción de acera	250 m.l	Peatonal	125.000	31.250.000
5	SAN ANDRES - MARTINEZ VILLEGAS	Nueva pavimentación. Levantado de calzada y aceras.	1.355	Peatonal	10.000	13.550.000
6	SAN PABLO	Reordenación encuentros de calles	2.937	Coexistencia	14.400	42.292.800
7	PZA. DEL MERCADO	Nueva pavimentación	540	Coexistencia	10.000	5.400.000
8	FLORES DE SAN PABLO	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	2.749	Coexistencia y Peatonal	20.000	54.980.000
9	PAVOS	Nueva pavimentación	400	Coexistencia	14.400	5.760.000
10	DIEGO DE ORDAN	Nueva pavimentación	250	Coexistencia	14.400	3.600.000
11	PZA. MAESTRO HAEIDO	Nueva pavimentación	336	Coexistencia	14.400	4.838.400
12	SAN ATILANO	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	723	Coexistencia	14.400	10.411.200
		Reordenación viaria - Nueva pavimentación	320	Coexistencia	14.400	4.608.000
		Espacio Estancial	376	Peatonal	15.000	5.640.000
13	CORTINAS DE SAN MIGUEL Tramo: Santa Clara-San Miguel Tramo: San Miguel-San Pablo	Nueva pavimentación	772	Peatonal	14.400	11.116.800
14	SAN MIGUEL - MAGISTRAL ROMERO	Reordenación encuentros de calles - Nueva pavimentación	1.310	Coexistencia	14.400	18.864.000
15	LUIS VILLOA PEREIRA	Reordenación encuentros de calles - Nueva pavimentación	150	Coexistencia	10.000	1.500.000
		Reordenación encuentros de calles - Nueva pavimentación	100	Coexistencia	10.000	1.000.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PREPUESTO
16	PZA. FERNANDEZ DURO	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	939	Coexistencia	14.400	13.521.600
			646	Peatonal	20.000	12.920.000
17	PZA. CASTILLA-LEON	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	1.555	Peatonal	20.000	31.100.000
18	CALLE Y PZA. DE SANTIAGO	Nueva pavimentación	1.450	Peatonal	14.400	20.880.000
19	PZA. DE ZORRILLA	Levantado pavimento asfáltico y nueva pavimentación	756	Peatonal	14.400	10.886.400
20	PZA. DEL SEMINARIO	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	374	Coexistencia - Peatonal	20.000	7.480.000
21	CTA. PIÑEDO	Nueva pavimentación	645	Coexistencia	14.400	9.288.000
22	SANTA OLALLA	Nueva pavimentación	121	Peatonal	10.000	1.210.000
23	PZA. DE SANTA EULALLA	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	438	Peatonal	15.000	6.570.000
24	ORO	Nueva pavimentación	255	Peatonal	15.000	3.825.000
25	CALLE Y PZA. DE SAN LEONARDO	Repavimentación parcial 60%	562	Peatonal con acceso a garajes	11.800	6.631.600
26	PUERTA NUEVA	Repavimentación parcial 40%	451	Coexistencia con bandadas de	11.800	5.321.800
27	SAN JUAN DE LAS MONJAS - CALDEREROS	Nueva pavimentación	1.290	Coexistencia	21.400	27.606.000
28	PZA. DE SANTA LUCIA	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	648	Peatonal	20.000	12.960.000
29	DEL PUENTE	Nueva pavimentación	358	Coexistencia	21.400	7.661.200
30	ARCAS	Nueva pavimentación	560	Coexistencia	21.400	11.984.000
31	MANTECA	Nueva pavimentación	280	Coexistencia	14.400	4.032.000
32	BAÑOS	Nueva pavimentación	325	Coexistencia	14.400	4.680.000
			303	Peatonal	14.400	4.363.200

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
33	PZA. SAN JULIAN DEL MERCADO	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	1.020	Peatonal	20.000	20.400.000
34	IGNACIO GAZAPO (Lateral)	Reordenación viaria - Aparcamiento subterráneo	880	Coexistencia	14.400	12.672.000
			1.460	Peatonal	20.000	29.200.000
			1.325	Coexistencia	14.400	19.080.000
35	AVDA. DEL MENGUE (Lado casas)	Reordenación viaria: Nueva pavimentación de aceras y reordenación de encuentros	1.080	Aceras	10.000	10.800.000
36	PZA. DEL ZUMACAL	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	1.080	Coexistencia	14.400	15.552.000
37	PZA. DEL HORTA	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	605	Coexistencia	14.400	8.712.000
			518	Peatonal	20.000	10.360.000
38	MOMPAYO	Nueva pavimentación	322	Coexistencia	14.400	4.636.800
39	POZO	Nueva pavimentación	77	Peatonal	14.400	1.108.800
40	BUSCARRUIDOS	Nueva pavimentación	488	Peatonal	14.400	7.027.200
41	PATERNOSTER	Nueva pavimentación	136	Peatonal	14.400	1.961.280
42	CARPILLEROS	Nueva pavimentación	348	Peatonal	14.400	5.011.200
43	MAJESTAD	Nueva pavimentación	186	Peatonal	14.400	2.678.400
44	PILATOS	Nueva pavimentación	150	Peatonal	14.400	2.160.000
45	PAJITAS	Nueva pavimentación	135	Peatonal	14.400	1.944.000
46	TENERIAS	Nueva pavimentación	153	Peatonal	14.400	2.203.200
47	PZA. SANTO TOMAS	Reordenación viaria - Nueva pavimentación 60%	1.255	Coexistencia Peatonal	21.400	26.857.000
48	CORREDERA	Nueva pavimentación	550	Coexistencia	14.400	7.920.000
49	Nuevo viario CORREDERA	Urbanización - Nuevo tramo de calle	550	Coexistencia	14.400	7.632.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
50	BRUNA	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	225	Coexistencia	14.400	3.240.000
51	RONDA DEL DEGOLLADERO	Nuevo viario y aparcamiento - Espacio multifuncional	5.000		5.800	29.000.000
52	SAN VICENTE	Nueva pavimentación	766	Coexistencia	14.400	11.030.400
53	PZA. DEL FRESCO	Nueva pavimentación	622	Coexistencia	6.600	4.105.200
54	MARIANO BENLLURE	Nueva pavimentación	186	Coexistencia	14.400	2.678.400
55	COSTANILLA	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	630	Peatonal	14.400	9.072.000
	Tramo: Riego - Ayuntamiento	Reordenación aceras y áreas de aparcamiento	250	Aceras	10.000	2.500.000
	Tramo: Ayuntamiento	Nueva pavimentación	120	Peatonal	14.400	1.728.000
	DOCTOR CARRACIDO					
56	Tramo: Cuartel Viejo - San Torcuato	Nueva pavimentación	396	Peatonal	14.400	5.702.400
	TOTAL PRESUPUESTO FASE I					726.410.780



Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
57	CTA. DEL CAÑO	Nueva Pavimentación	1.136	Peatonal	14.400	16.358.400
	Calles nuevas - SAN LEONARDO - ESCALINATA	Nueva Urbanización	295	Coexistencia	14.400	4.248.000
	Nuevo espacio de BALBORRAZ (1)	Espacio libre junto a la muralla	2.184	Peatonal	20.000	43.680.000
58	ALFONSO XII - HERREROS - CTA. SAN CIPRIANO	Nueva Pavimentación	1.373	Coexistencia	14.400	19.771.200
59	CHIMENEAS - DONCELLAS - PEÑASBRINQUES	Nueva Pavimentación	659	Coexistencia	14.400	9.489.600
60	Nuevo viario PEÑASBRINQUES	Urbanización	270	Coexistencia	14.400	3.888.000
61	Nuevo viario DONCELLAS	Urbanización	180	Coexistencia	14.400	2.592.000
62	CALLE Y PZA. DE LAS DAMAS	Nueva Pavimentación	1.678	Coexistencia	14.400	24.163.200
63	HOSPITAL	Nueva Pavimentación	308	Coexistencia	14.400	4.435.200
64	COLACIÓN	Nueva Pavimentación	247	Coexistencia	21.400	5.285.800
65	CORRAL PINTADO	Nueva Pavimentación	566	Coexistencia	14.400	8.150.400
66	REINA	Nueva Pavimentación	646	Coexistencia	14.400	9.302.400
67	BARANDALES	Nueva Pavimentación	342	Coexistencia	21.400	7.318.800
68	PZA. SANTA MARIA LA NUEVA	Repavimentación parcial 30%	225	Coexistencia	11.800	2.655.000
69	RONDA DE SANTA MARIA LA NUEVA	Repavimentación parcial 30%	2.186	Coexistencia	11.800	25.794.800
70	Nuevo viario RONDA DE SANTA MARIA LA NUEVA	Urbanización	922	Coexistencia	21.400	19.730.800
71	CALLE Y CTA. SAN BARTOLOME	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	793	Coexistencia	21.400	16.970.200
72	PZA. DE LA LEÑA Y ARCO DE DOÑA URRACA	Reordenación viaria	1.471	Peatonal	20.000	29.420.000
		Nueva pavimentación	382	Coexistencia	21.400	8.174.800
73	Nuevo espacio (COSTANILLA - SAN VICENTE - RIEGO)	Pavimentación	994	Peatonal	15.000	14.910.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
74	SACRAMENTO	Nueva pavimentación	367	Peatonal	21.400	7.853.800
75	SOR I. IDOATE	Nueva pavimentación	510	Coexistencia	14.400	7.344.000
76	SAN MARTIN	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	1.430	Peatonal	21.400	30.602.000
77	SOR DOSITEA ANDRES	Reordenación viaria - Nueva pavimentación	1.600	Coexistencia	21.400	34.240.000
78	Nuevo viario SAN BERNABE	Pavimentación	895	Coexistencia	21.400	19.153.000
79	PZA. DE LOS CIENTOS	Reordenación viaria	208	Coexistencia	14.400	2.995.200
80	RUA DE LOS NOTARIOS	Repavimentación parcial 20%	800	Peatonal	20.000	16.000.000
81	PZA. ARIAS GONZALO	Reordenación - Encuentros	1.122	Peatonal	11.800	13.239.600
82	Nueva calle ARIAS GONZALO	Pavimentación	250	Coexistencia	10.000	2.500.000
83	OBISPO MANSO	Nueva Pavimentación	240	Coexistencia	14.400	3.456.000
84	PUERTA DEL OBISPO	Reordenación viaria - Nueva Pavimentación	560	Coexistencia	14.400	8.064.000
85	Palacio Episcopal (Área Occidental)	Nueva Pavimentación	800	Coexistencia	21.400	17.120.000
86	PZA. DE LA CATEDRAL - POSTIGO - SAN ISIDORO	Nueva Pavimentación 50%	670	Peatonal	15.000	10.050.000
87	PZA. FRAY DIEGO DEZA	Reordenación viaria	1.906	Peatonal	11.800	22.490.800
88	PZA. Y ARCO DE SAN ILDEFONSO	Nueva Pavimentación	600	Coexistencia	14.400	8.640.000
89	AV'DA. DE LA FERIA	Reordenación viaria - Bulevar	772	Peatonal	20.000	15.440.000
			6.760	Calzada	5.000	33.800.000
			3.155	Acera	19.600	61.838.000
			3.860	Bulevar	12.000	46.320.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
90	RONDA DE LA FERIA	Reordenación viaria - Pavimentación	3.250	Calzada	5.500	17.875.000
91	RONDA DE SAN TORCUATO	Reordenación - Encuentros de calle	2.730	Acera	19.600	53.508.000
92	AVDA. DE PORTUGAL	Reordenación - Encuentros de calle	890	Acera	10.000	8.900.000
93	TRASCASILLLO	Reordenación viaria - Pavimentación	6.420	Coexistencia	14.400	92.448.000
94	VEGA	Construcción de aceras y reordenación encuentros	3.650	Acera	19.600	71.540.000
95	CALLE Y PZA. DE STA. ANA	Reordenación viaria - Pavimentación	650	Acera	10.000	6.500.000
96	SAN ANTOLIN	Reordenación - Encuentros de calle	780	Coexistencia	14.400	11.232.000
97	SANCHO IV Tramo: Santa Ana - San Esteban Tramo: San Esteban - San Antolin	Reordenación - Encuentros de calle	410	Acera	10.000	4.100.000
98	ALHONDIGA	Reordenación viaria - Pavimentación	570	Coexistencia	14.400	8.208.000
99	PALOMAR	Reordenación viaria - Pavimentación	100	Acera	10.000	1.000.000
100	TVSA. SANCHE IV	Reordenación viaria - Pavimentación	755	Coexistencia	14.400	10.872.000
101	PZA. LAGUNA	Reordenación viaria - Pavimentación	250	Coexistencia	14.400	3.600.000
102	RONDA Y TRVSA. SANTA ANA	Reordenación viaria - Pavimentación	560	Coexistencia	15.000	8.400.000
103	MAZARIEGOS	Reordenación viaria - Pavimentación	418	Peatonal	14.400	6.019.200
104	SAMPIRO	Nueva Pavimentación	780	Coexistencia	14.400	11.232.000
105	CORTARRABOS	Nueva Pavimentación	394	Coexistencia	14.400	5.673.600
		Nueva Pavimentación	595	Coexistencia	10.000	5.950.000
		Nueva Pavimentación	120	Peatonal	14.400	1.728.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
106	CORTA EL AIRE	Nueva Pavimentación	100	Peatonal	14.400	1.440.000
107	PULGA	Nueva Pavimentación	125	Coexistencia	14.400	1.800.000
108	PZA. DE SAN SEBASTIAN	Reordenación viaria	810	Coexistencia	14.400	11.664.000
			950	Peatonal	20.000	19.000.000
109	CTA. SAN SEBASTIAN	Reordenación viaria - Pavimentación	360	Coexistencia	14.400	5.184.000
110	DOCTOR GRADO	Repavimentación parcial 20%	84	Peatonal - Acceso garajes	11.800	991.200
111	CONSEJOS - LANEROS	Repavimentación parcial 20%	46	Peatonal - Acceso garajes	11.800	542.800
112	CALLEJON DE CUERNAVACAS	Nueva Pavimentación	216	Peatonal	14.400	3.110.400
113	PZA. SAN ANTOLIN	Repavimentación parcial 20%	40	Peatonal - Acceso garajes	11.800	472.000
		Nueva Pavimentación	405	Peatonal	15.000	6.075.000
114	ALBERGUERIA	Repavimentación parcial	151	Peatonal	11.800	1.781.800
115	Nuevo viario LA PAZ	Urbanización	358	Coexistencia	14.400	5.155.200
116	SAN ESTEBAN	Nueva Pavimentación	360	Coexistencia	14.400	5.184.000
117	PZA. SAN ESTEBAN - PIANISTA BERDION	Reordenación viaria - Nueva Pavimentación	990	Coexistencia - Peatonal	14.400	14.256.000
118	SANTO - Nuevo viario	Pavimentación	140	Acera	10.000	1.400.000
119	CABILDO	Nueva Pavimentación	340	Coexistencia	14.400	4.896.000
120	PZA. SAN CLAUDIO - Entorno de la Iglesia	Reordenación viaria - Pavimentación	450	Coexistencia	14.400	6.480.000
			1.238	Peatonal	15.000	18.570.000
121	RODRIGO ARIAS	Nueva Pavimentación	580	Coexistencia	14.400	8.352.000
122	ARENAL OLIVARES	Nueva Pavimentación	520	Coexistencia	14.400	7.488.000

Nº Identificación	DENOMINACION	TIPO DE ACTUACION	DIMENSIONES M2	TRATAMIENTO	PRECIO UNITARIO	PRESUPUESTO
123	GIJON	Nueva Pavimentación	420	Coexistencia	14.400	6.048.000
124	SANTIAGO EL VIEJO	Nueva Pavimentación	240	Peatonal	14.400	3.456.000
125	ABRAZAMOZAS	Nueva Pavimentación	165	Peatonal	14.400	2.376.000
126	Paseo de la Ribera en el Barrio de Olivares	Nueva Pavimentación - Acondicionamiento de paseos	3.798	Peatonal - Acceso a garajes	20.000	75.960.000
TOTAL PRESUPUESTO FASE II						1.185.503.200

