



1956



1984



2014

DIAGNÓSTICO

Contexto

La intervención tiene como ámbito de actuación el conjunto del casco urbano de Puerto Real, quedando conformada por los entornos inmediatos y de acercamiento a cada uno de los siete centros docentes que participan en la experiencia. La actuación pretende facilitar que la mayoría de los escolares tengan la posibilidad de disfrutar de la experiencia de acudir andando y/o en bici al colegio, solos ó en grupo, o con el apoyo y/o el pastoreo de adultos.

A fin de posibilitar esta situación, desde La Ciudad Amable y dentro de la iniciativa Via Sostenible, cuya finalidad es el diseño de vías ciclistas en ámbitos urbanos que conecten los lugares de residencia con los centros de trabajo, ocio, comercio y actividades, respondiendo al cambio de los hábitos de movilidad de los ciudadanos y la creciente demanda social, con el fin de fomentar modos de transportes no contaminantes, se presenta este proyecto de intervención con el que se pretende facilitar y dar seguridad al tránsito infantil, en sus modalidades peatonal, bici, patín, etc.

Así, el objetivo del proyecto es promover el acceso seguro del alumnado a los centros de enseñanza, de forma autónoma y peatonal, formándolo en relaciones sociales, en el conocimiento y apropiación de la ciudad, así como contribuir a la fluidez del tráfico en horas punta de entrada/salida con la correspondiente disminución de vehículos.

Al proyecto se incorporan los Centros de Enseñanza de María Auxiliadora y Santo Ángel, en el centro y la Salle y Reggio, en el límite casco antiguo, así como Leoz, Trocadero, Juan XXIII y Reyes Católicos, en las zonas de ensanche de Puerto Real. Cada centro tiene su idiosincrasia original, buscándose con las intervenciones no sólo potenciar el caminar seguro al colegio, sino hacerlo agradable y atractivo. Se actúa sobre los pasos de peatones, sobre la señalización del itinerario a usuarios/as y a vehículos en los puntos de encuentro, ampliando las superficies de entrada/salida en la puerta de los centros, facilitando el tránsito infantil y una señalización eficiente.

Proceso

La red de itinerarios seguros se define a partir de la superposición de los Centros de Enseñanza y su ámbito de influencia con los viales peatonales existentes, los previstos en el Plan General Urbanístico municipal, así como en el Plan de Movilidad de Puerto Real. El proceso de diseño incluye la consulta a la Dirección de cada centro docente sobre lo adecuado de los caminos propuestos. Cada itinerario seguro servirá de base para su futura ampliación y modelo de otros centros que ya lo han requerido. Se pretende que las actuaciones sirvan de protocolo para crear sinergia al resto de centros, escolares o no, del municipio.

Aunque la Convocatoria apuesta por un enfoque multidisciplinar como fórmula para enriquecer las propuestas, dotándolas de un carácter transversal, en este proyecto este aspecto no ha sido contemplado, careciendo de un equipo con estas características.

A pesar de la importancia de la participación ciudadana en la iniciativa de La Ciudad Amable, el proyecto no hace referencia al proceso participativo seguido para la definición de sus actuaciones, limitándose a indicar que las actuaciones se han consensuado con los agentes sociales implicados en la educación. Tampoco se incluyen iniciativas de este tipo a desarrollar durante su ejecución o posteriormente con su entrada en funcionamiento.

Aportaciones

Como aportación del proyecto a la mejora de la calidad ambiental y la habitabilidad del espacio, subrayar la prevalencia del peatón sobre el vehículo motorizado en los recorridos escolares, la reducción de la velocidad de los vehículos en los ámbitos de influencia de los centros docentes, la creación de carriles bici y peatonales en los recorridos por zonas verdes, así como la peatonalización de determinados tramos de calle conflictivos.

Se prevé la colocación de ciclisteros y 2 bancos de chapa galvanizada en la zona de espera de cada centro.

Las intervenciones no entran en analizar la vegetación, introduciendo en determinadas zonas verdes, carriles bici y peatonales resueltos con soleras de hormigón fratasado. Respecto a los materiales, la mayoría de las actuaciones consisten en la ampliación del acerado con las mismas características del existente.

CONCLUSIONES

La especificidad y los beneficios sociales de este tipo de proyectos, que inciden sobre todo el núcleo urbano y afectan a una población en una situación tan delicada como son los escolares en su recorrido y acceso autónomo a los Centros de Enseñanza, llevan a reflexionar sobre la conveniencia de crear dentro de La Ciudad Amable, una categoría específica para este tipo de intervenciones de movilidad escolar.

Al margen de esta singularidad, se estima que en el diseño de estos recorridos se han de incluir medidas para la mejora de la calidad ambiental de los mismos, mediante el análisis de la vegetación, arbolado o mobiliario existentes, o en el caso de los caminos creados en las zonas verdes públicas, el análisis de posibles soluciones constructivas que incorporen materiales locales y que no supongan la impermeabilización de su superficie; el análisis de las necesidades de sombreado en estos itinerarios o la inclusión de bancos de espera y descanso, adecuados a las condiciones climáticas o que incluyan en su composición materiales locales.

Se subraya del proyecto la total ausencia de referencias a los procesos participativos y formativos de niños y niñas, progenitores, profesorado, etc., básicos para la elección de las mejores soluciones y el diseño de los recorridos, para la concienciación sobre las ventajas medioambientales, económicas, sociales y para la salud humana, de la movilidad peatonal o en bicicleta y en definitiva, para el buen funcionamiento del programa. En el documento tan sólo se detecta un sondeo a los alumnos del Centro Santo Ángel y del Reggio en cuestiones sobre el uso de la bicicleta o la percepción de la seguridad en el recorrido peatonal previsto.

DOCUMENTACIÓN

Análisis: se incluye el análisis de cada ámbito intervenido a nivel estado actual y de actuaciones previstas para mejorar la movilidad y la seguridad en los desplazamientos escolares peatonales. No existe análisis a nivel territorial, ni de la estructura o la morfología urbana. No se realiza una puesta en contexto a nivel social, económico histórico, patrimonial, etc.

Se indica que, dada la naturaleza del proyecto, no se puede establecer una superficie concreta de actuación.

Desarrollo programático: la propuesta desglosa de forma detallada los criterios de intervención para cada espacio escolar intervenido. El municipio cuenta con un Plan de Movilidad Sostenible al que no se hace referencia.

Desarrollo Técnico proyectual: el proyecto incluye unas exigüísimas memorias informativa y descriptiva; como anexos incorpora un Estudio básico de seguridad y salud, indicándose que, en materia de accesibilidad, se ha seguido el Documento Técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad. Incluye Mediciones y Presupuesto así como Pliego de Condiciones.

La planimetría representa el conjunto urbano parcialmente a fin de delimitar la situación y el entorno de influencia de cada espacio escolar intervenido. En general, la documentación planimétrica representa cada espacio objeto de la actuación y su el entorno urbano inmediato.

Formato: se aporta documentación en soporte papel y en formato pdf. No se aporta formato gráfico o cartográfico: -archivos cad, shape, etc.-

TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Física ESCALA URBANA
	PROYECTUAL	Territorial PERIFERIA
TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Histórica LOCAL
	PROYECTUAL	Social ENCUENTRO
TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Función DIAGRAMA
	PROYECTUAL	Tipología TOPOGRAFÍA
TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Estructura POLINUCLEAR
	PROYECTUAL	Flujos PERSONAS
TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Materialidad NO SE HA TENIDO EN CUENTA
	PROYECTUAL	Clima NO SE HA TENIDO EN CUENTA
TIPOLOGÍA	ESPACIO-TEMPORAL	Tradicional exterior CALLE
	PROYECTUAL	Tradicional interior EQUIPAMIENTOS

MARCO LEGISLATIVO

Afecciones

•PGOU de Puerto Real, A.D. el 28 /07/ 2009,

Plan de movilidad Aprobado

PRESUPUESTO

Importe solicitado **200000 € (IVA incluido)**

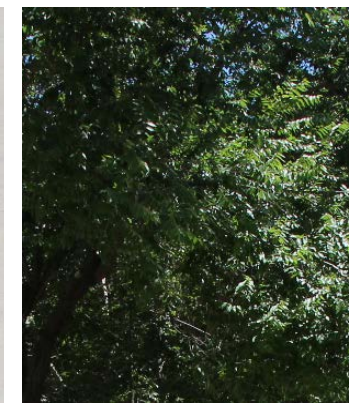
Importe de licitación **231319,31 € (IVA incluido)**

Desviación de presupuesto **115,659655%**

DESCRIPTIVA
Apto

AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE
No apto

INCLUSIÓN
Apto



DESCRIPTIVAS		INCLUSIÓN		
PATRIMONIAL	Representatividad	<input type="radio"/>	Demanda	<input checked="" type="radio"/>
	Autenticidad	<input type="radio"/>	Desarrollo	<input type="radio"/>
	Reconocimiento	<input checked="" type="radio"/>	Economía social	<input type="radio"/>
CONTEXTO	Conservación	<input checked="" type="radio"/>	Evaluación	<input checked="" type="radio"/>
	Imagen	<input type="radio"/>	Interacción	<input checked="" type="radio"/>
	Cualificación	<input type="radio"/>	Simbólico	<input checked="" type="radio"/>
PROCESUAL	Acticulación	<input checked="" type="radio"/>	Identidad	<input type="radio"/>
	Medición	<input type="radio"/>	Educación ambiental	<input type="radio"/>
	Planificación	<input checked="" type="radio"/>	Espacios intergeneracionales	<input checked="" type="radio"/>
MODELO	Equipo	<input type="radio"/>	Proyecto	<input type="radio"/>
	Interacción	<input checked="" type="radio"/>	Proceso	<input type="radio"/>
	Dotación de equipamientos	<input type="radio"/>	Gestión	<input type="radio"/>
POTENCIAL	Diseño constructivo	<input type="radio"/>	Gobernanza	<input checked="" type="radio"/>
	Recuperación	<input type="radio"/>	Servicios de proximidad	<input type="radio"/>
	Reparación	<input checked="" type="radio"/>	Flexibilidad	<input type="radio"/>
FUNCIONAL	Creación	<input type="radio"/>	Percepción de seguridad	<input checked="" type="radio"/>
	Sinérgico	<input checked="" type="radio"/>	Mayores	<input type="radio"/>
	Comunitaria	<input type="radio"/>	Niñ@s	<input type="radio"/>
TECNOLOGÍA	Reequilibrio	<input type="radio"/>	AMBIENTE URBANO SOSTENIBLE	
	Seguridad	<input checked="" type="radio"/>	Agua	<input type="radio"/>
	Red	<input checked="" type="radio"/>	Energía	<input type="radio"/>
TRANSFER.	Conexión	<input checked="" type="radio"/>	Transporte y movilidad	<input checked="" type="radio"/>
	Equipamientos	<input checked="" type="radio"/>	Residuos	<input type="radio"/>
	Complejidad	<input type="radio"/>	Impermeabilización del suelo	<input type="radio"/>
TIPOLOGÍA	Permeabilidad	<input type="radio"/>	Contaminación lumínica	<input type="radio"/>
	Formación	<input type="radio"/>	Materiales	<input type="radio"/>
	Innovación	<input type="radio"/>	Mobiliario urbano	<input type="radio"/>
TIPOLOGÍA	Conectividad	<input type="radio"/>	Confort acústico	<input checked="" type="radio"/>
	Investigación	<input type="radio"/>	Confort térmico	<input type="radio"/>
	Idoneidad	<input checked="" type="radio"/>	Espacios de estancia	<input type="radio"/>
TIPOLOGÍA	Ejemplaridad	<input type="radio"/>	Carril bici y peatonal	<input checked="" type="radio"/>
	Gestión	<input type="radio"/>	Accesibilidad universal	<input type="radio"/>
			Espacios verdes	<input type="radio"/>
TIPOLOGÍA			Biodiversidad	<input type="radio"/>

