

6 Conclusiones y recomendaciones

El estudio de movilidad realizado por Depma Consultoría Ambiental constó de un diagnóstico inicial de la situación actual de la movilidad en la zona de estudio, la propuesta de una serie de alternativas para reconectar los flujos de tráfico que se verían interrumpidos tras la ejecución de la remodelación y peatonalización del Paseo de la Constitución. Tras analizar junto al Ayuntamiento de Baeza las distintas opciones presentadas por Depma Consultoría, se eligió una de las alternativas: cambio de sentido de la calle Plaza de Valdivia y Puerta de Córdoba, cuyo tramo final que conecta con el Paseo de la Constitución sería de doble sentido. Puerta de Córdoba se invertiría para facilitar la entrada y salida de los residentes de las cocheras interiores que se localizan en el Paseo, y la calle Plaza Valdivia cambiaría su sentido para servir de nexo entre el oeste y este de la ciudad, e intentar suplir una parte del flujo de vehículos que atravesaban diariamente la Avenida Alcalde Eusebio hacia el Paseo, principalmente los vehículos residenciales.

Tras la elección de la alternativa, se dispuso al análisis del volumen vehicular, en dos posibles escenarios: un escenario representativo del tránsito vehicular actual, para analizar y comprender los flujos y comportamientos automovilísticos en la situación pre-peatonalización del Paseo de la Constitución, y un segundo escenario que representara lo más fielmente posible el futuro corte del Paseo de la Constitución debido a su peatonalización. Con estos análisis, se permitiría registrar los datos de movilidad urbana pre-peatonalización y post-peatonalización, con el fin de conocer el estado del tráfico en ambos escenarios y analizar los efectos del corte del Paseo en el flujo vehicular y las posibles respuestas de los usuarios ante tal situación.

Para ello, el Ayuntamiento de Baeza cambió de dirección la calle Plaza Valdivia y todas las señales de tráfico necesarias y cortó el acceso al Paseo de la Constitución los días 24 y 25 de mayo, impidiendo que ningún vehículo que no fuera residencial de las cocheras pudiera acceder a la Plaza.

Con estos condicionantes se llevaron a cabo los aforos vehiculares con el objetivo de registrar el volumen total de vehículos y de la hora de máxima demanda, por tipología (turismos, furgonetas, camiones y transportes urbanos) y por el movimiento direccional

que toma cada vehículo en la intersección de la zona. Se realizaron en 3 puntos de Baeza, seleccionados por su importancia y por cómo su volumen vehicular depende directamente de la situación del Paseo de la Constitución.

Los resultados indican que la hora de máxima demanda en la Avenida Alcalde Eusebio (A-1) se encuentra en el rango de las 13:25-14:40 (13:25-14:10 para los días 25 y 26 de mayo y 13:55-14:40 para el día 24). Comparten HDM el escenario futuro de peatonalización y el actual. Además, la zona A-1, es la zona de mayor tipología vehicular, con más porcentajes de vehículos comerciales, industriales y transportes públicos, debido a que es una zona de mucho tránsito, además de ser una zona con una importante actividad económica y turística. Ello explica también, que se registren en dicha avenida los mayores porcentajes de vehículos no residenciales de Baeza (turistas o trabajadores de fuera). Sin embargo, en los escenarios de peatonalización del Paseo tras su corte, al analizar el comportamiento del flujo vehicular por composición y procedencia, observamos que casi la totalidad de los vehículos que acceden a la calle Pedroza y posteriormente Valdivia, corresponden a turismos residenciales. Los demás tipos de vehículos, junto con los conductores no residenciales de turismos, al encontrarse el Paseo cortado, optaban por ir hacia calle Plaza de los Leones, o avanzar por la Avenida de Alcalde Eusebio para alcanzar la Avenida Teniente General Gabella, que ofrece una alternativa eficaz al Paseo para los vehículos más pesados que no puedan acceder al interior de las calles de la ciudad o para los turistas que no conocen Baeza y no desean adentrarse entre las calles del centro.

El volumen vehicular, tanto el total por hora como el HDM, se incrementó en la avenida Alcalde Eusebio en el escenario de no peatonalización, dado que, al estar el acceso al Paseo abierto, los flujos vehiculares se activan con mayor facilidad.

Sin embargo, se registró un aumento del flujo de entrada vehicular hacia Plaza de los Leones en el escenario del corte del Paseo. Desde calle Platería y la Avenida Alcalde Eusebio, al encontrar el acceso al paseo cortado, un volumen representativo opta por entrar en Plaza de los Leones, con una carga que quizás no sea sostenible en el tiempo y pueda provocar congestiones y problemas con los residentes de esa zona. Se recomienda, para solventar este posible inconveniente, la posibilidad de estudiar la

viabilidad de prohibir el paso a la Plaza de los Leones a todo vehículo no residencial, con el objetivo de prevenir una futura saturación vehicular en esa zona de la ciudad.

La calle Pedraza cumple su función de conector entre la zona baja y alta de Baeza, experimentando un crecimiento de su volumen total y en HDM durante el escenario del corte del Paseo. De la Avenida Alcalde Eusebio, el flujo atraviesa la calle Pedraza, y sus movimientos más numerosos son hacia la izquierda, para acceder a la zona oeste de Baeza (donde se encuentran una serie de avenidas amplias como son la avenida de los Poetas y la avenida del Perú, ambas conectan más adelante con la Avenida Teniente General Gabella) y hacia la derecha, donde acabaría conectando con Plaza Valdivia y cuyo cambio de sentido permitiría el flujo de los vehículos hacia el norte y este. En Plaza Valdivia, como era de esperar, se registra un aumento del volumen total y en HDM durante el corte del Paseo. La calle San Francisco, que hace intersección con Plaza Valdivia, experimenta también un aumento del flujo vehicular durante los días del escenario de peatonalización.

Tras analizar el comportamiento y el volumen y composición del tráfico en los distintos escenarios registrados en el presente estudio de movilidad en la ciudad de Baeza, se ha llegado a una serie de conclusiones que se exponen a continuación:

1. La peatonalización del Paseo es necesaria, pues su ejecución proporciona una serie de beneficios a la ciudad de Baeza: medioambiental (extinción de la contaminación acústica y la polución atmosférica), residencial (mejora de la calidad de vida de los residentes), turístico (atracción como vía de paso al centro, administración monumental, consumo comercial), económico (aumento del tejido comercial), estético (restauración patrimonial, reducción del deterioro y mejora de la visualización de monumentos al reducir la contaminación) y social (incremento de la sociabilidad y apropiación del peatón del espacio público sobre el transporte mecánico).

- Medioambiental: Se constata en el estudio de campo que la reducción de tráfico y contaminación ambiental en el Paseo y accesos es un hecho. La

ausencia de tráfico en el Paseo y la consecuente disminución de este en las calles contiguas (según los datos obtenidos en los aforos), permitirán una reducción de la contaminación acústica y la polución atmosférica. Según cifras publicadas por el Tribunal de Cuentas Europeo, cada año fallecen cerca de 400.000 personas en la Unión Europea de forma prematura debido a las concentraciones excesivas de contaminantes atmosféricos, con sus consecuentes impactos económicos: la contaminación en los centros urbanos genera cientos de miles de millones de euros en gastos externos relacionados con la salud. Es por este motivo que la Unión Europea lleva años legislando para obligar a sus Estados Miembros a implantar medidas con el objeto de reducir las tasas de contaminantes en la atmósfera. Una de estas medidas, son los proyectos de transporte urbano y peatonalización de zonas urbanas, las cuáles ayudan a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, como los casos registrados en ciudades como Nueva York o Madrid, las cuáles gracias a la peatonalización de parte de su centro, han registrado reducciones de contaminación atmosférica del 25%, o el caso de Quito, donde el proyecto de peatonalización de las calles García Moreno y Chile han supuesto una reducción de la contaminación entre el 20 % y el 30%.

Además, en el caso del Paseo de la Constitución, esta reducción de la contaminación debida a la eliminación del tráfico disminuiría los efectos nocivos de los contaminantes del aire sobre los monumentos del Paseo de la Constitución, conformando una eficaz herramienta para la lucha contra el oscurecimiento progresivo de los monumentos y edificios, y disminuyendo los costos ligados a paliar el deterioro por contaminación y eliminar la suciedad de los materiales afectados.

- Mejora de la calidad de vida e impacto turístico: Tanto para los residentes, como para los turistas, la disposición de más espacio, menos ruido y menos emisiones en una zona céntrica y con multitud de comercios como es el Paseo de la Constitución, supondrá una mejora en la calidad de vida de los

baezanos y una atracción turística como vía de paso al centro. Normalmente, hay una situación inicial de reticencia de los ciudadanos a cambios tan drásticos en los centros urbanos y a las incomodidades y molestias de las propias obras, pero esta situación se invierte con el paso del tiempo.

Además, las mejoras que puede provocar la peatonalización en la salud de los baezanos también son considerables. La *American Journal of Public Health* señaló la relación entre la presencia de espacios peatonales y ciclistas y la baja tasa de obesidad. Las ciudades con mayores tasas de peatones y ciclistas poseen niveles de actividad física más cercanos a los recomendados por los profesionales y una proporción más baja de diabéticos.

- Impacto sobre el comercio: Aunque también exista una inicial reticencia de algunos sectores comerciales sobre la peatonalización del Paseo, los datos demuestran que las medidas de sostenibilidad y la peatonalización de los centros urbanos provoca un efecto llamado para los consumidores, lo que se traduce en un aumento del tejido comercial y deriva en el enriquecimiento de la zona y el aumento de su rentabilidad. Estas fueron las conclusiones a las que llegó un estudio elaborado por la entidad financiera BNP Paribas sobre los efectos del incremento de aceras y uso peatonal en la Gran Vía de Madrid. También podemos encontrar el ejemplo de una calle totalmente peatonal como es Preciados, la cual a pesar de las iniciales protestas de los comerciantes cuando se reformó el paseo en los años 70, en pocos años se convirtió en una de las zonas más transitadas de Europa, con el consecuente beneficio para sus comercios. Hoy en día ocupa el octavo puesto en el ranking de la empresa de soluciones para el comercio TC Group. España cuenta con seis de las diez calles más transitadas y rentables de Europa, de las cuales tres son totalmente peatonales y las otras tres ofrecen más espacio para el viandante que para los vehículos. Otros ejemplos en Europa, los encontramos en el análisis realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), que estudia los efectos de la

peatonalización en los comercios, señalando un aumento en el 20% de los comercios en Colonia, del 25% en Copenhague, del 40% en Múnich, del 20% en Viena y de un 70% de los negocios de Hamburgo.

Podemos apreciar que las ventajas obtenidas de la peatonalización del Paseo superan los inconvenientes derivados de su ejecución.

2. El estudio parte de C/Plateria hacia arriba (primera opción) o hacia abajo (segunda opción). Se descarta la primera opción ya que el paso este-oeste no sería viable. Con la segunda opción, manteniendo C/Plateria hacia abajo, se permite el paso este-oeste bordeando el Paseo y oeste-este a través de C/Pedraza, C/ Iglesia (que debe ser unidireccional por su estrechez), Plaza Valdivia, C/Pintada baja y C/ Rojo. El cambio de Plaza Valdivia, además de ser la única opción viable para generar el eje oeste-este, se ha comprobado que los baezanos tomaron esta opción de forma libre durante los días del estudio, lo que refuerza que sea la calle elegida que servirá de nexo de unión entre el oeste-este de Baeza. Los turistas y vehículos pesados (comerciales e industriales) optaron por rodear la ciudad a través de la Avenida Teniente General Gabella. Con esta medida del cambio de sentido de Plaza Valdivia, se permite un flujo constante sur-norte y oeste-este de los vehículos residenciales, solventando los efectos que el corte del Paseo pudiera tener sobre el correcto tránsito de la ciudad.
3. Cambio de dirección y doble sentido en tramo final de la Puerta Córdoba para permitir el acceso a los residentes de las cocheras de C/ La Paz.
4. Debido a que se registró un aumento del flujo de entrada vehicular hacia Plaza de los Leones desde C/Platería y Avda. Alcalde Eusebio Ortega en el escenario del corte del Paseo, el acceso al centro por Plaza de los Leones debe ser sólo para residentes para evitar problemas de congestión del tráfico.
5. Los 50 aparcamientos que se eliminan del Paseo a causa de la peatonalización son asumidos por los aparcamientos disuasorios a lo largo de la Avda. Alcalde

Eusebio Ortega y calles aledañas. No obstante, sería conveniente promover la oferta de aparcamiento público en esta zona de acceso a Baeza con el objeto de crear estacionamiento disuasorio para residentes y turistas, mitigando de este modo la contaminación visual, ambiental y acústica del centro de la ciudad.

La Apar. C/ San Vicente

Por todo ello, se puede llegar a la conclusión que la actual propuesta solventa las dificultades que la peatonalización del tráfico pudiera generar en un principio, existiendo varias alternativas tanto para los residentes de Baeza como la población no residencial, así como para los vehículos más pesados, y reduciría los problemas de congestión del tráfico y la contaminación ambiental derivada en el Paseo de la Constitución y sus accesos, promoviendo el acercamiento a una mayor sostenibilidad en el ámbito de la movilización y del sector turístico recogidos en el Plan Impulsa Patrimonio.

