

Estacionamiento propuesto

- Plazas de estacionamiento
- Plazas de estacionamiento (limitado)
- Plazas de carga y descarga
- Plazas de minusválidos
- Paradas de taxi
- Paradas de guagua

La flexibilidad de configuración que ofrece una trama de calle en plataforma única permite ajustar e incluso reajustar el número de estacionamientos y posicionamiento acorde a la evolución del tejido comercial que se suceda en su ámbito. El consenso que pueda alcanzarse entre Administración, comerciantes y residentes, deberá partir siempre del pilar básico de toda actuación de ZCA: el aumento destacado del espacio peatonal frente al vehículo.

**P** El acondicionamiento y puesta en servicio de este aparcamiento subterráneo equilibra la eliminación de plazas de estacionamiento en las calles Juan Morales Navarro, calle Nueva, la calle Manuel Hernández Muñoz y las 150 plazas aproximadas que se localizan en el aparcamiento de tierra del solar no consolidado. Se estiman 550 plazas

**A** En las calles Juan Morales Navarro y Manuel Hernández Muñoz, con 38 y 62 plazas de estacionamiento preexistentes respectivamente, al considerarse como nueva zona en plataforma única siendo adaptable según la demanda y necesidades de la ciudad, se establece:

1. prevalencia de las 16 plazas destinadas a carga y descarga agrupadas en pequeños grupos a lo largo de la calle, pudiendo incrementarse en 6 plazas más para suplir la demanda comercial: 22 plazas totales
2. prevalencia plazas minusválidos preexistentes: 1 plaza
3. posibilidad de disponer 6 plazas de estacionamiento en régimen limitado en cada calle según demanda de visitantes: 12 plazas totales
4. aprovechamiento de plazas de carga y descarga, y estacionamiento limitado como estacionamientos en régimen general para los vecinos de la zona en horario nocturno concretado: 31 plazas totales

**B** En calle Nueva, con 34 plazas de estacionamiento preexistentes, así como plazas para minusválidos, taxi, coches eléctricos y carga y descarga, se establece:

1. prevalencia de las 4 plazas de carga y descarga.
2. prevalencia 9 plazas de taxi en su ubicación original
3. prevalencia de 4 plazas minusválidos
4. posibilidad de disponer 6 plazas de estacionamiento en régimen limitado según demanda de visitantes, así como el aprovechamiento de plazas de carga y descarga, y estacionamiento limitado como estacionamientos en régimen general para los vecinos de la zona en horario nocturno concretado: 10 plazas totales

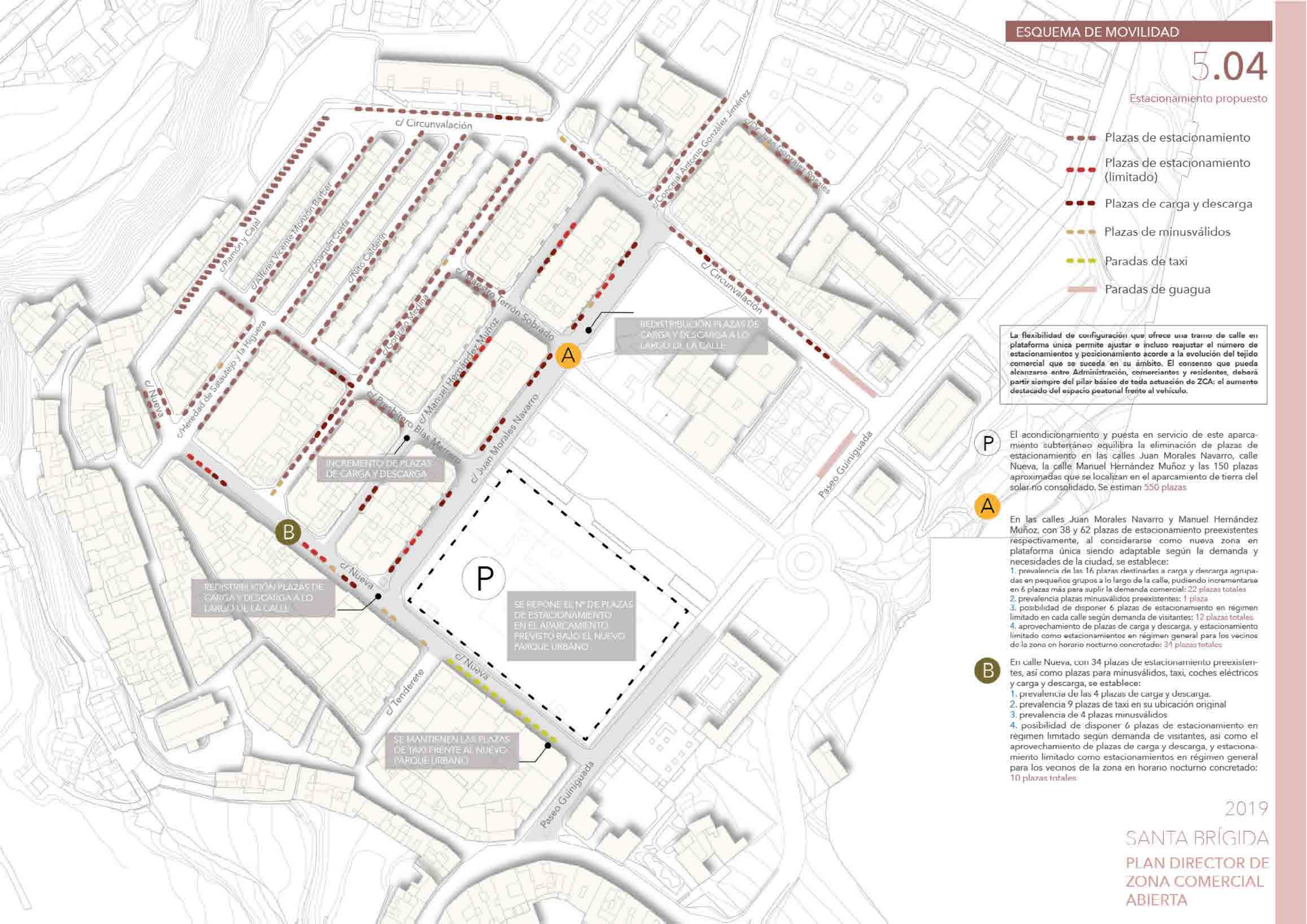
REDISTRIBUCIÓN PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA A LO LARGO DE LA CALLE

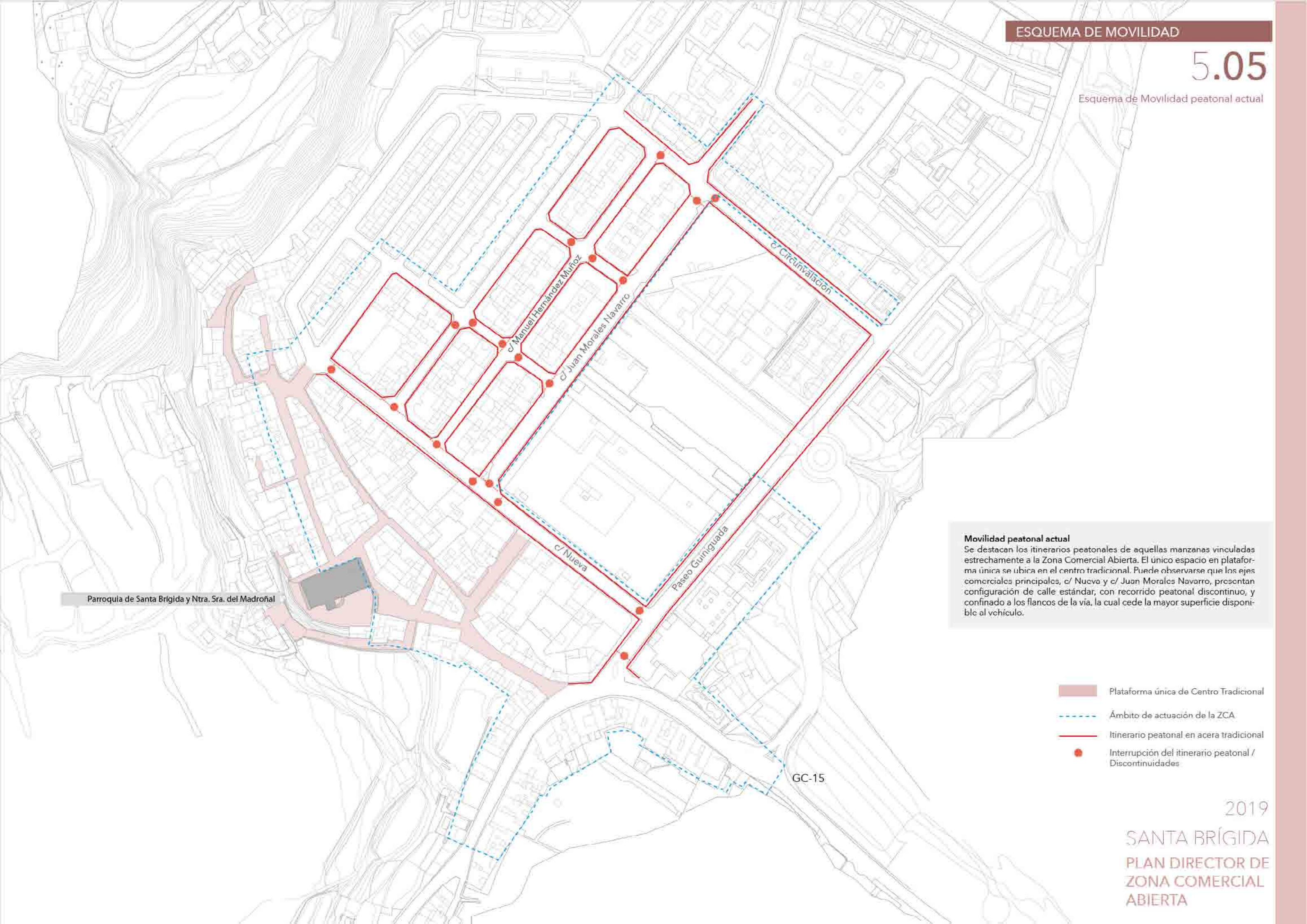
INCREMENTO DE PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA

SE REPONE EL Nº DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN EL APARCAMIENTO PREVISTO BAJO EL NUEVO PARQUE URBANO

SE MANTIENEN LAS PLAZAS DE TAXI FRENTE AL NUEVO PARQUE URBANO

REDISTRIBUCIÓN PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA A LO LARGO DE LA CALLE



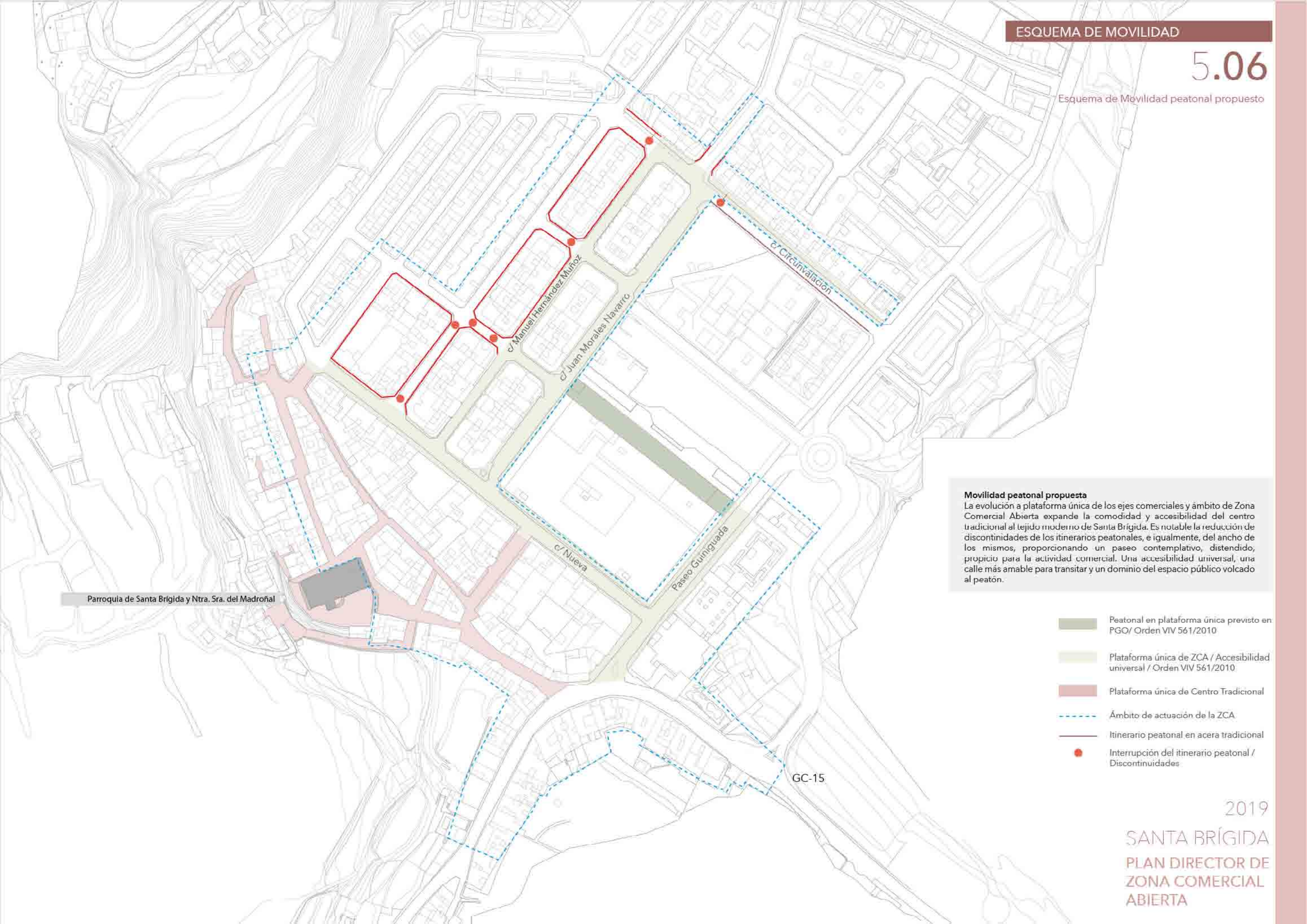


Parroquia de Santa Brígida y Ntra. Sra. del Madroñal

**Movilidad peatonal actual**  
Se destacan los itinerarios peatonales de aquellas manzanas vinculadas estrechamente a la Zona Comercial Abierta. El único espacio en plataforma única se ubica en el centro tradicional. Puede observarse que los ejes comerciales principales, c/ Nueva y c/ Juan Morales Navarro, presentan configuración de calle estándar, con recorrido peatonal discontinuo, y confinado a los flancos de la vía, la cual cede la mayor superficie disponible al vehículo.

- Plataforma única de Centro Tradicional
- Ámbito de actuación de la ZCA
- Itinerario peatonal en acera tradicional
- Interrupción del itinerario peatonal / Discontinuidades

GC-15



**Movilidad peatonal propuesta**  
 La evolución a plataforma única de los ejes comerciales y ámbito de Zona Comercial Abierta expande la comodidad y accesibilidad del centro tradicional al tejido moderno de Santa Brígida. Es notable la reducción de discontinuidades de los itinerarios peatonales, e igualmente, del ancho de los mismos, proporcionando un paseo contemplativo, distendido, propicio para la actividad comercial. Una accesibilidad universal, una calle más amable para transitar y un dominio del espacio público volcado al peatón.

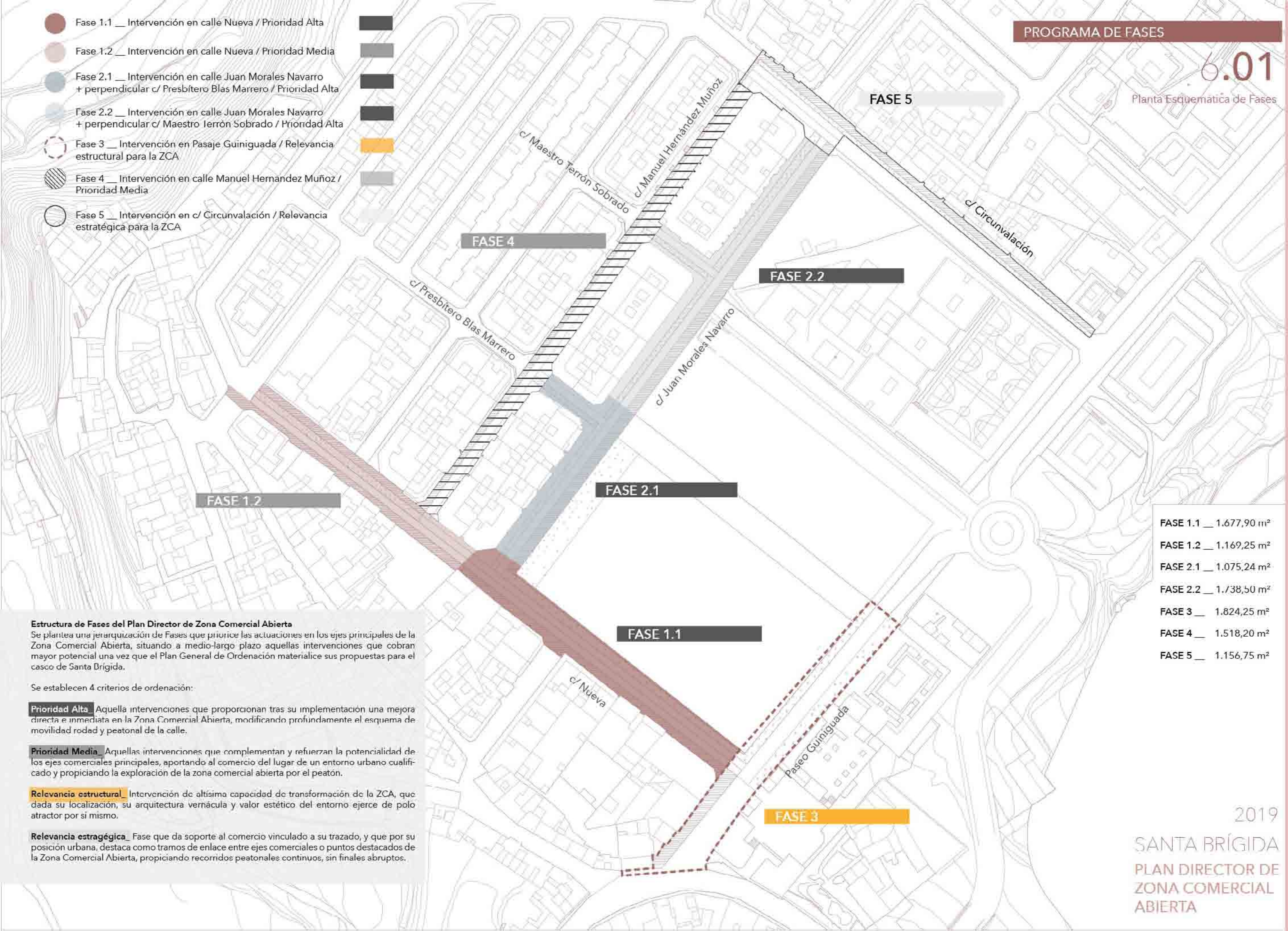
- Peditonal en plataforma única previsto en PGO/ Orden VIV 561/2010
- Plataforma única de ZCA / Accesibilidad universal / Orden VIV 561/2010
- Plataforma única de Centro Tradicional
- Ámbito de actuación de la ZCA
- Itinerario peatonal en acera tradicional
- Interrupción del itinerario peatonal / Discontinuidades

Parroquia de Santa Brígida y Ntra. Sra. del Madroñal

GC-15



- Fase 1.1 \_\_ Intervención en calle Nueva / Prioridad Alta
- Fase 1.2 \_\_ Intervención en calle Nueva / Prioridad Media
- Fase 2.1 \_\_ Intervención en calle Juan Morales Navarro + perpendicular c/ Presbítero Blas Marrero / Prioridad Alta
- Fase 2.2 \_\_ Intervención en calle Juan Morales Navarro + perpendicular c/ Maestro Terrón Sobrado / Prioridad Alta
- Fase 3 \_\_ Intervención en Pasaje Guiniguada / Relevancia estructural para la ZCA
- Fase 4 \_\_ Intervención en calle Manuel Hernandez Muñoz / Prioridad Media
- Fase 5 \_\_ Intervención en c/ Circunvalación / Relevancia estratégica para la ZCA



FASE 1.2

FASE 4

FASE 2.1

FASE 2.2

FASE 1.1

FASE 5

FASE 3

FASE 1.1	1.677,90 m <sup>2</sup>
FASE 1.2	1.169,25 m <sup>2</sup>
FASE 2.1	1.075,24 m <sup>2</sup>
FASE 2.2	1.738,50 m <sup>2</sup>
FASE 3	1.824,25 m <sup>2</sup>
FASE 4	1.518,20 m <sup>2</sup>
FASE 5	1.156,75 m <sup>2</sup>

**Estructura de Fases del Plan Director de Zona Comercial Abierta**  
 Se plantea una jerarquización de Fases que priorice las actuaciones en los ejes principales de la Zona Comercial Abierta, situando a medio-largo plazo aquellas intervenciones que cobran mayor potencial una vez que el Plan General de Ordenación materialice sus propuestas para el casco de Santa Brígida.

Se establecen 4 criterios de ordenación:

**Prioridad Alta** Aquellas intervenciones que proporcionan tras su implementación una mejora directa e inmediata en la Zona Comercial Abierta, modificando profundamente el esquema de movilidad rodad y peatonal de la calle.

**Prioridad Media** Aquellas intervenciones que complementan y refuerzan la potencialidad de los ejes comerciales principales, aportando al comercio del lugar de un entorno urbano cualificado y propiciando la exploración de la zona comercial abierta por el peatón.

**Relevancia estructural** Intervención de altísima capacidad de transformación de la ZCA, que dada su localización, su arquitectura vernácula y valor estético del entorno ejerce de polo atractor por si mismo.

**Relevancia estragégica** Fase que da soporte al comercio vinculado a su trazado, y que por su posición urbana, destaca como tramos de enlace entre ejes comerciales o puntos destacados de la Zona Comercial Abierta, propiciando recorridos peatonales continuos, sin finales abruptos.

## FASE 1.2 c/ NUEVA TRAMO 2

### Estrategia de la actuación.

Culminar el extremo del eje comercial principal de la Zona Comercial Abierta una vez queda consolidado el entorno con mayor presencia de comercio y más definitorio del casco de Santa Brígida. Materializar el contacto con el centro tradicional en su segundo nodo (c/ Heredad de Satautejo). Creación de un gran salón urbano que acompaña la fachada principal que es transición entre el tejido urbano moderno del casco y su zona antigua, ofreciendo apoyo al comercio ubicado

### Datos

Superficie total de la Fase 1.2\_ **1.169,25 metros cuadrados**  
Longitud total del tramo de actuación\_ **104,20 metros**  
Longitud máxima de ancho de calle\_ **10,66 metros**

Coste de metro cuadrado construido\_ **261,80 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **10 meses**

Coste de ejecución material de la FASE 1.2\_ **306.109,65 €**

### Esquema constructivo

Retirada de mobiliario urbano + elementos de iluminación + señalética / Señalización y protección de alcorques de vegetación existentes para garantizar su conservación durante obra / Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordos de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de las instalaciones soterradas.

### Singularidades

Tramo caracterizado por su planitud, pendiente próxima a 0% / La presencia de vegetación de gran porte en la vía implica un planteamiento previo a la obra para garantizar su protección e integración en la Zona Comercial Abierta. / Fase de ZCA de alto valor estético al incluir pavimentación de piedra natural / Complejidad en la resolución con los cruces de calle que nacen perpendiculares al tramo de plataforma única de esta Fase / Resolución del nodo de contacto con el centro tradicional.



## FASE 1.1 c/ NUEVA

### Estrategia de la actuación.

Convertir la calle Nueva en el eje comercial que está llamado a ser en la Zona Comercial Abierta de Santa Brígida, y que en la actualidad, debido a la configuración de calle tradicional que posee, y al ubicarse colindante al solar sin uso en la actualidad que representa el Equipamiento Estructural, carece de tal potencialidad. Materializar la conexión entre ZCA y centro tradicional, ofreciendo al peatón un itinerario de gran amplitud, con reducción de presencia de tráfico rodado y aumento de mobiliario urbano. Acentuar la visibilidad del comercio y ofrecer al visitante un tránsito amable,

### Datos

Superficie total de la Fase 1.1\_ **1.677,90 metros cuadrados**  
Longitud total del tramo de actuación\_ **127,70 metros**  
Longitud máxima de ancho de calle\_ **11,92 metros**

Coste de metro cuadrado construido\_ **261,80 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **8 meses**

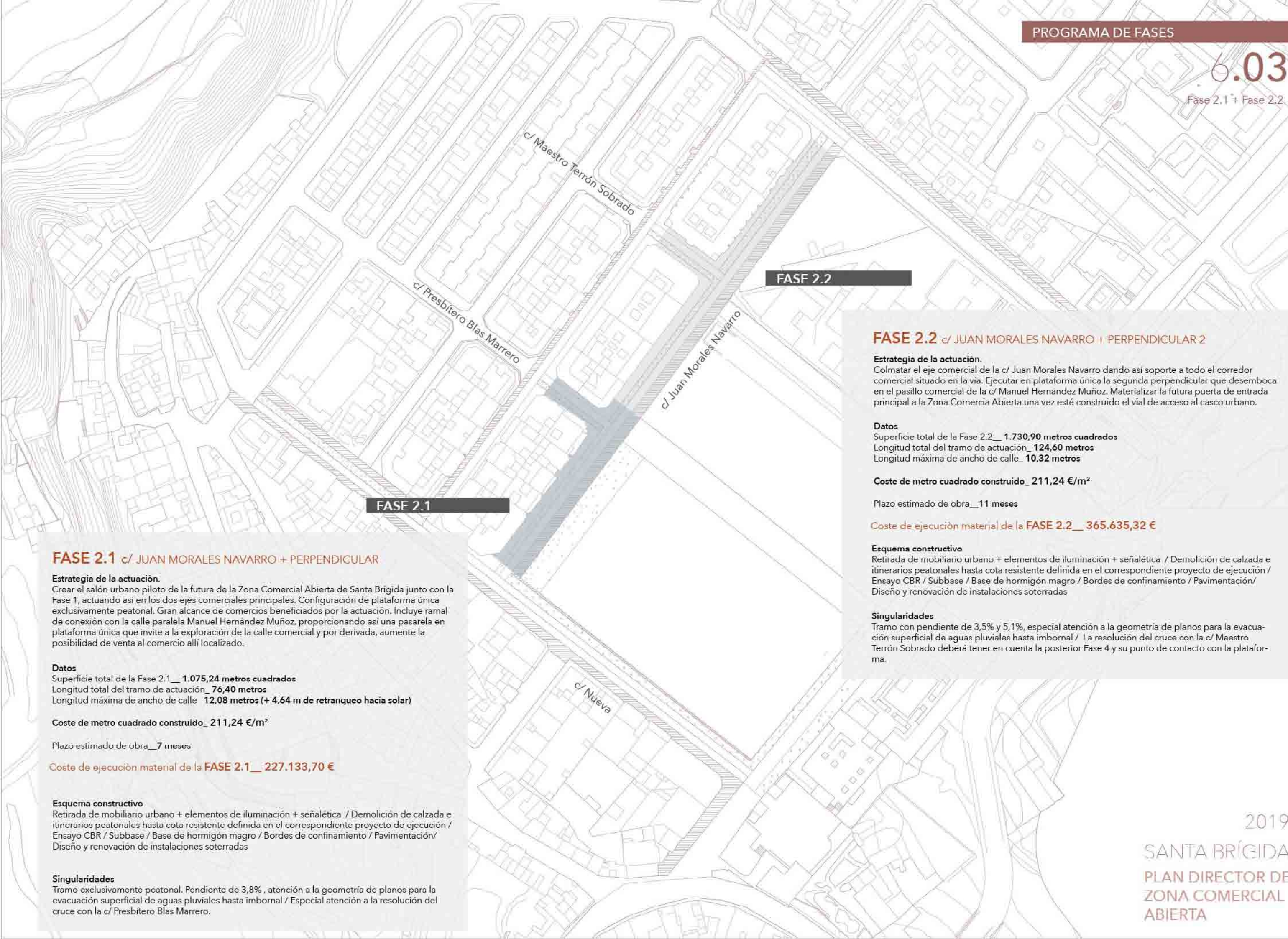
Coste de ejecución material de la FASE 1.1\_ **439.274,22 €**

### Esquema constructivo

Retirada de mobiliario urbano + elementos de iluminación + señalética / Señalización y protección de alcorques de vegetación existentes para garantizar su conservación durante obra / Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordos de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de las instalaciones soterradas.

### Singularidades

Tramo con pendiente de 1,3% / Es colindante al Equipamiento Estructural/ El tramo desemboca en el Paseo Guiniguada con lo que habrá que resolver cuidadosamente el cruce en pendiente que se produce / La presencia de vegetación de gran porte en la vía implica un planteamiento previo a la obra para garantizar su protección e integración en la Zona Comercial Abierta. / Fase de ZCA de alto valor estético al incluir pavimentación de piedra natural.



### FASE 2.1 c/ JUAN MORALES NAVARRO + PERPENDICULAR

#### Estrategia de la actuación.

Crear el salón urbano piloto de la futura de la Zona Comercial Abierta de Santa Brígida junto con la Fase 1, actuando así en los dos ejes comerciales principales. Configuración de plataforma única exclusivamente peatonal. Gran alcance de comercios beneficiados por la actuación. Incluye ramal de conexión con la calle paralela Manuel Hernández Muñoz, proporcionando así una pasarela en plataforma única que invite a la exploración de la calle comercial y por derivada, aumente la posibilidad de venta al comercio allí localizado.

#### Datos

Superficie total de la Fase 2.1\_ **1.075,24 metros cuadrados**  
 Longitud total del tramo de actuación\_ **76,40 metros**  
 Longitud máxima de ancho de calle **12,08 metros (+ 4,64 m de retranqueo hacia solar)**

Coste de metro cuadrado construido\_ **211,24 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **7 meses**

Coste de ejecución material de la **FASE 2.1\_ 227.133,70 €**

#### Esquema constructivo

Retirada de mobiliario urbano + elementos de iluminación + señalética / Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordes de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de instalaciones soterradas

#### Singularidades

Tramo exclusivamente peatonal. Pendiente de 3,8% , atención a la geometría de planos para la evacuación superficial de aguas pluviales hasta imbornal / Especial atención a la resolución del cruce con la c/ Presbítero Blas Marrero.

### FASE 2.2

### FASE 2.2 c/ JUAN MORALES NAVARRO + PERPENDICULAR 2

#### Estrategia de la actuación.

Colmatar el eje comercial de la c/ Juan Morales Navarro dando así soporte a todo el corredor comercial situado en la vía. Ejecutar en plataforma única la segunda perpendicular que desemboca en el pasillo comercial de la c/ Manuel Hernández Muñoz. Materializar la futura puerta de entrada principal a la Zona Comercial Abierta una vez esté construido el vial de acceso al casco urbano.

#### Datos

Superficie total de la Fase 2.2\_ **1.730,90 metros cuadrados**  
 Longitud total del tramo de actuación\_ **124,60 metros**  
 Longitud máxima de ancho de calle\_ **10,32 metros**

Coste de metro cuadrado construido\_ **211,24 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **11 meses**

Coste de ejecución material de la **FASE 2.2\_ 365.635,32 €**

#### Esquema constructivo

Retirada de mobiliario urbano + elementos de iluminación + señalética / Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordes de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de instalaciones soterradas

#### Singularidades

Tramo con pendiente de 3,5% y 5,1%, especial atención a la geometría de planos para la evacuación superficial de aguas pluviales hasta imbornal / La resolución del cruce con la c/ Maestro Terrón Sobrado deberá tener en cuenta la posterior Fase 4 y su punto de contacto con la plataforma.

## FASE 4 c/ MANUEL HERNÁNDEZ MUÑOZ

### Estrategia de la actuación.

Pasaje comercial con altísima presencia de locales a lo largo de su recorrido / Limitado ancho entre frentes edificados que dificultan la visibilidad y expansión de las tiendas / Configuración de calle tradicional con aceras angostas y estacionamiento a ambos lados que imposibilita en tránsito peatonal con comodidad. / La estrategia del Plan Director para esta calle persigue transformar su sección en plataforma única, dotando al peatón de mayor espacio y eliminar, al menos, un lateral completo de estacionamiento, reduciendo la presencia de vehículos en la calle y posibilitando el escenario necesario para la implementación de terrazas.

### Datos

Superficie total de la Fase 4\_ **1.518,20 metros cuadrados**

Longitud total del tramo de actuación\_ **76,40 metros**

Longitud máxima de ancho de calle\_ **12,08 metros (+ 4,64 m de retranqueo hacia solar)**

Coste de metro cuadrado construido\_ **183,68 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **9 meses**

Coste de ejecución material de la **FASE 4\_ 278.862,98 €**

### Esquema constructivo

Retirada de mobiliario urbano + elementos de iluminación + señalética / Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordes de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de instalaciones soterradas

### Singularidades

Tramo con pendiente entre 3,7% y 4,8% , atención a la geometría de planos para la evacuación superficial de aguas pluviales hasta imbornal y el reducido espacio para ajustar las pendientes transversales de la plataforma/ Se aconseja levantamiento topográfico de las rasantes de acceso a los comercios y edificios (vados y portales).

## FASE 3 PASEO GUINIGUADA

### Estrategia de la actuación.

Intervención estructural para la Zona Comercial Abierta de Santa Brígida. Transforma en tramo peatonal la totalidad de su superficie. Es el principal escaparate de la ZCA, localizado en un punto de enorme visibilidad para el visitante que transita por la carretera comarcal GC-15. Y por último, supone expansión del centro tradicional hasta el cruce con la c/ Nueva, abrazando la arquitectura vernácula que se sitúa en su trazado. La Fase 3 representa la IDENTIDAD de la ZCA de Santa Brígida.

### Datos

Superficie total de la Fase 3\_ **1.824,25 metros cuadrados**

Longitud total del tramo de actuación\_ **129,18 metros**

Longitud máxima de ancho de calle\_ **15,00 metros**

Coste de metro cuadrado construido\_ **193,04 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **11 meses**

Coste de ejecución material de la **FASE 3\_ 352.153,22 €**

### Esquema constructivo

Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Demolición de los muretes de mampostería / Excavación hasta cota de explanada/ Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordes de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de instalaciones soterradas

### Singularidades

Tramo de notable pendiente, 5,8% , atención a la geometría de planos para la evacuación superficial de aguas pluviales hasta imbornal, y atender a la velocidad de escorrentía en la plataforma. Aumentar la capacidad de captación de los imbornales. Realizar plan de protección de la vegetación de gran porte existente así como su inclusión en el diseño de la plataforma única. Punto de mayor complejidad en la resolución del contacto entre centro tradicional y Paseo Guiniguada. / Complejidad en la resolución del contacto con la pieza edificatoria ubicada en el lindero del equipamiento estructural.

FASE 4

FASE 3

GC-15

Paseo Guiniguada

c/ Manuel Hernández Muñoz



**FASE 5** c/ CIRCUNVALACIÓN**Estrategia de la actuación.**

Ofrecer apoyo al comercio situado en la c/ Circunvalación, actual punto de entrada al casco, ante la más que previsible pérdida de importancia una vez el esquema de movilidad cambie por completo el modo de acceder al núcleo de Santa Brígida. Solución en plataforma única en los extremos de los ejes comerciales c/ Juan Morales Navarro y c/ I lernández Muñoz. Ampliación del itinerario peatonal únicamente en el extremo donde se ubica el comercio, prolongando la intervención hasta el cruce con la carretera La Angostura.

**Datos**

Superficie total de la Fase 5\_ **1.156,75 metros cuadrados**

Longitud total del tramo de actuación\_ **44,75 metros (en plataforma única) + 122,65 (ampliación acera)**

Longitud máxima de ancho de calle\_ **12,02 metros**

**Coste de metro cuadrado construido 171,82 €/m<sup>2</sup>**

Plazo estimado de obra\_ **5 meses**

**Coste de ejecución material de la FASE 5\_ 160.290,76 €**

**Esquema constructivo**

Demolición de calzada e itinerarios peatonales hasta cota resistente definida en el correspondiente proyecto de ejecución / Demolición de los muretes de mampostería / Excavación hasta cota de explanada/ Ensayo CBR / Subbase / Base de hormigón magro / Bordes de confinamiento / Pavimentación/ Diseño y renovación de instalaciones soterradas / Demolición de acera colindante a edificación residencial (presencia de comercios) / Ejecución de nueva solera y pavimentación.

**Singularidades**

Tramo con pendiente de 1,5% / Ampliación de itinerario peatonal para dar soporte al comercio ubicado en el flanco norte de la calle / Especial atención en el diseño para el cruce con los dos ejes comerciales que desembocan en esta Fase.

FASE 5

c/ Circunvalación

**Componentes de la plataforma adoquinada.**

**Explanada.** Terreno natural adecuadamente compactado hasta alcanzar una capacidad portante mínima. La explanada la compondrá el material natural existente en el terreno. Es el estrato de terreno resultado de la retirada del material que configura la calzada + el paquete de terreno excavado hasta la rasante de terreno resistente óptima.

**Subbase.** Conjunto de capas naturales de material granular seleccionado, estabilizado y compactado, situadas directamente sobre la explanada. Su función es proporcionar a la base un cimiento uniforme y constituir una adecuada plataforma de trabajo para su puesta en obra y compactación. Deberá cumplir función drenante, para lo cual es imprescindible que los materiales utilizados carezcan de finos. Ejemplos de material para subbase: gravas y arenas naturales o de machaqueo, suelos estabilizados con cemento y escorias cristalizadas de horno alto. Las capas que la componen deber ser extendidas en tongadas cuyo espesor compactado este comprendido entre los 10cm y 15cm. Su compactación es esencial para cualquier pavimento flexible realizado con adoquines, y es causa del fallo del pavimento su compactación inadecuada. Densidad, como mínimo, superior o igual a la que corresponde al 95% de la máxima obtenida en el ensayo Proctor modificado.

**Base.** Principal elemento portante de la estructura, situada sobre la subbase. Puede ser realizada con material granular, zahorra artificial, con un mayor grado de compactación que el alcanzado en la subbase (base flexible) o estar realizada con hormigón magro (base rígida) o solera de hormigón armado.

**Lecho de árido.** Base de apoyo de los adoquines, destinada a absorber sus diferencias de espesor debidas a la tolerancia de fabricación, de manera que éstos una vez compactados formen una superficie homogénea. El grosor del lecho de asiento debe ser, una vez apisonado, de 1/3 a la mitad del espesor del adoquín. Material; mezcla de arena o gravilla con una granulometría de 0/5mm. La arena amarilla de desierto es válida para este cometido. El lecho de árido es la solución óptima para soportar tráfico rodado (ligero y pesado).

Para áreas de la plataforma que únicamente soporten tráfico peatonal puede optarse por aplicar una base de capa de mortero, en este caso, empleando mortero M-15 con dosificaciones 1:3, consistencia dura y espesores de capa de unos 3cm (ver Manual HISPALYT, apart 4.3.2.2).

**Adoquines.** Elementos prefabricados o de piedra natural cuya exterior una vez colocados forman la capa de rodadura de la superficie a pavimentar. Los adoquines de hormigón deberán satisfacer los siguientes requisitos: Absorción de agua, resistencia a la rotura, resistencia al desgaste por abrasión, resistencia al deslizamiento/resbalamiento y propiedades fotocatalíticas. Según las cargas de tráfico esperado en la zona de pavimentación, se seleccionarán los espesores de los adoquines a utilizar, ya que el espesor del adoquín influye directamente sobre la estabilidad del pavimento. Cuanto mayor sea el espesor del adoquín mayor resistencia tendrá a la rotación a la que se somete por las cargas del tráfico rodado. Y cuanto menor sea el espesor de los adoquines, la base ha de ser más resistente para evitar roturas y giros de los adoquines. Se aconseja el adoquín BREINCO VS5, de dimensiones 30x20x10 cm, apto para presencia de tráfico rodado pesado, óptimo por su demostrada eficacia para soportar el tráfico rodado al prevenir el desplazamiento en las 5 caras de la pieza: las 4 caras verticales, que disponen de separadores en forma de salientes y entrantes verticales a las juntas, y la parte inferior del adoquín, que dispone de ranurado de 8mm de profundidad que produce efecto de pinzamiento en el lecho de arena.

**Junta.** Arena fina y seca vertida sobre el pavimento de adoquines que colmata el espacio entre ellos, permitiendo el trabajo en conjunto de transmisión de cargas horizontales de todas las piezas.

