

JUSTIFICACIÓN DE LAS OBRAS

El objeto de las obras que se pretenden acometer, es la Recuperación y Promoción del Centro urbano de la Ciudad en el marco de actuación emprendido por el Ayuntamiento de Las Rozas de Madrid, dentro del Plan para la construcción, mejora, potenciación y adaptación de recorridos peatonales y de los Planes de Promoción Turística y de Fomento del Comercio y Empleo Local.

La actuación a desarrollar es la Remodelación y Acondicionamiento de la calle Real y su entorno, situada en la zona del Centro Urbano y próxima a la Plaza Mayor, Plaza de España al Ayuntamiento de las Rozas y a la iglesia de San Miguel.

Las obras contempladas mejorarán considerablemente la funcionalidad y el aspecto de estas calles del Centro Urbano de la Ciudad y quedarán integradas con su entorno.

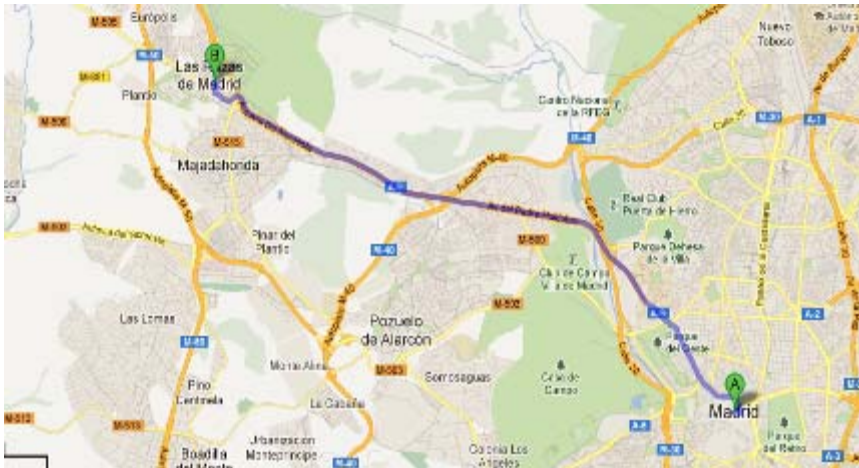
Asimismo, la presente memoria, explica las soluciones a adoptar para reordenar el viario de la zona y la coexistencia entre vehículos y peatones, así como la de recuperar los espacios públicos destinados al tránsito peatonal y la estancia, conformando nuevos tipos de viarios que respondan adecuadamente a las exigencias de tráfico, aparcamiento, accesibilidad universal, a la mejora del paisaje urbano y a un nuevo equilibrio entre las distintas funciones y actividades que concurren en el viario del Centro Urbano y en su entorno, propiciando un nuevo modelo de movilidad, accesibilidad y la contribución al fomento y promoción de las actividades económicas y dotacionales de la zona.

La actuación contempla la ordenación del viario, revitalización, modernización, embellecimiento de la zona y dar solución a los problemas detectados como pavimentos incómodos, elementos decorativos irregulares y poco confortables para el viandante, además de dotar de otros usos que generen distintas actividades para lograr el máximo aprovechamiento y disfrute de los vecinos.

Se atenderán los criterios de movilidad, accesibilidad y organizar la coexistencia entre vehículos y peatones.

SITUACIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN

El emplazamiento de las obras, está situado en el Centro Urbano de Las Rozas, Localidad de la Comunidad de Madrid, a 20Km. del centro de la Capital por la Autovía del Noroeste A6.



El ámbito objeto de intervención comenzará en la calle Galicia, en su recorrido hacia la Plaza de España pasando por la avenida de los Toreros y la llegada al Ayuntamiento. Igualmente se tratan las embocaduras de las calles Navarra, Fuente, Escorial, Ebro y el comienzo de la Avda. Constitución en la acera enfrente a la Iglesia, en actuación parcial.

Se acomete el encuentro del Ayuntamiento con Avda. Constitución, Dr. Toledo y la calle Real hasta el Parque de Javerianas, pasando por el cruce de Cuesta de S. Francisco y calle Cruces.

La intervención terminará en la calle Cañadilla, incluyendo el parque de Javerianas, y las calles transversales que confluyen en la calle Real (Dr. Toledo, Romeral, Solana Blanca, Pelicana, Cuesta de S. Francisco, Escuelas Católicas, Javerianas, Santander, Acacias, Flores, Mieses, Cruces, Avda. de la Iglesia, Dr. Toledo Hijo, Lonja, Escalerilla, parte de Avda. Constitución, Avda. de los Toreros).

La superficie aproximada total es de 30.000 m²

CALLES	SUPERFICIE (M2)
DR TOLEDO	859,90
DEL ROMERAL	382,00
SOLANA BLANCA	521,00
PELICANA	482,00
CUESTA S FRANCISCO	592,00
ESCUELAS CATÓLICAS	432,00
JAVERIANAS	661,00
SANTANDER	510,00
ACACIAS	455,00
FLORES	290,00
MIeses	413,00
CRUCES	421,00
AVDA IGLESIA	808,00

DR TOLEDO HIJO	644,00
LONJA	257,00
ESCALERILLA	200,00
DR TOLEDO HIJO	558,00
AVDA CONSTITUCION	733,00
CALLE REAL	10.224,00
AVDA TOREROS Y PLAZA ESPAÑA	3.842,00
PARQUE JAVERIANAS	4.291,00
APARCAMIENTO CAÑADILLA	2.666,00
TOTAL	30.221,90

ESTADO ACTUAL Y CARACTERÍSTICAS

En la actualidad se trata de un área muy heterogénea en la que conviven diferentes zonas, unas peatonales, como el tronco de la calle Real, Avenida de los Toreros y Plaza de España y otras con viario de tráfico intenso, como el encuentro del Ayuntamiento, Avenida Constitución, calle Real y Avenida Doctor Toledo, en el que confluyen un abundante tráfico peatonal y rodado.

Se pueden establecer cuatro zonas diferenciadas en el ámbito de actuación:

- CALLE REAL: Tramo comprendido entre el Ayuntamiento y calle Cañadilla y Soria.
- AVENIDA DE LOS TOREROS Y PLAZA DE ESPAÑA: Tramo comprendido entre el Ayuntamiento y la calle Galicia.
- CALLES TRANSVERSALES: Comprenden las calles que desembocan en la calle Real, desde el Ayuntamiento hasta el parque de Javerianas.
- PARQUE DE JAVERIANAS

JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

El objetivo principal del Proyecto final es obtener una calle Real confortable para los vecinos y obtener su máximo aprovechamiento y disfrute.

ELIMINACIÓN DE ORNAMENTOS SUPERFLUOS

Se han eliminado todos los elementos innecesarios como las elevaciones puntuales del terreno y la fuente lineal central, dejando la calle Real libre de obstáculos y en un único plano a nivel.

El mobiliario urbano existente se aprovechará el que se encuentre en buen estado, como las pérgolas, reubicándolo convenientemente.

ADECUADA PAVIMENTACIÓN Y ACCESIBILIDAD DE LA CALLE

La propuesta propone pavimentos regulares de piedras naturales de primera calidad, que resulten cómodos y atractivos para el viandante.

El pavimento debe ser funcional, estable, atractivo, antideslizante y relativamente fácil de mantener.

La pavimentación se ejecutará siguiendo criterios de accesibilidad universal.

RECUPERACIÓN FIESTAS POPULARES

Otro de los objetivos es recuperar los actos populares, cabalgatas y procesiones.

Actualmente el centro de la vía se encuentra ocupado por obstáculos que impiden el paso de desfiles, por lo que se ha adecuado la calle según las necesidades requeridas para ello y se ha organizado con una zona central libre.

RESOLUCIÓN DE PROBLEMAS EN ZONAS DE COEXISTENCIA

Actualmente resultan especialmente problemáticas las zonas de coexistencia entre vehículos y peatones, por lo que se han dado nuevas soluciones a los cruces de Dr. Toledo- c Real- Avda. Constitución y Avda. de la Iglesia- c Cruces- c Real.

En los cruces se ha diseñado un trazado de vía que mejora la visibilidad del peatón y unido a la elección del pavimento, reduce la velocidad y aumenta la seguridad peatonal.

MEJORA FUNCIONAL ENCUENTRO AYUNTAMIENTO CALLE REAL

Se ha planteado el comienzo de la calle Real en el cruce con Dr. Toledo, un principio representativo, protegiendo al peatón del vehículo, tanto física como visualmente.

LOGRAR UN ESPACIO TÉRMICO CONFORTABLE

Actualmente la vegetación se reduce a grupos de plantas distribuidos aleatoriamente a lo largo de la calle. Se han dispuesto algunos árboles a ambos lados de la vía, salvando la huella del túnel soterrado.

Uno de los objetivos prioritarios es obtener un espacio térmico confortable, para que el usuario sea capaz de encontrar zonas de sombra en verano y zonas protegidas en invierno.

Por lo que se ha utilizado la vegetación como generador de microclimas, respetándose el arbolado existente y siempre teniendo en cuenta la huella del túnel bajo rasante.

Entre las dos aceras hay una diferencia de cota que se ha salvado con jardineras y rampas accesibles.

CREACIÓN DE ACTIVIDADES Y FOCOS DE ATRACCIÓN

El uso principal en este momento es el terciario oficinas, por lo que aparecen espacios desiertos, cuando la actividad cesa.

Por ello y para dar solución a este problema, la calle se estructura en dos zonas laterales paralelas a las fachadas de los edificios, creando un tránsito peatonal funcional que responde al comercio de la calle y otra zona central, más de estancia y paseo, un espacio más libre, en el que se crean otro tipo de usos como:

- Posibles futuras concesiones administrativas de bares con terraza.
- Zonas de encuentro- estancia.
- Se ha potenciado la zona del parque de Javerianas, situando un quiosco con terraza a la zona de la pérgola del parque y terraza a la calle Real.
- Igualmente, en la zona del parque, se ha planteado juegos de aventuras para niños, de actividades culturales y de casetas multifuncionales para Navidad, artesanía.

ACTUACIONES DE MEJORA EN LAS CALLES TRANSVERSALES

Se trata de calles estrechas con un ancho máximo entre fachadas de 10 m. por ello, se plantea una plataforma única de coexistencia, en la que el peatón tiene prioridad, se regulariza el aparcamiento y se adapta el viario a la normativa vigente, con criterios que mejoren la accesibilidad.

Se amplían las aceras y se conserva el mayor número de plazas de aparcamiento posible.

Igualmente se han reservado las plazas destinadas a minusválidos y a carga y descarga de las actividades comerciales de la zona.

INCORPORACIÓN DE SEÑALÉTICA

Para revitalizar el comercio de las calles transversales se incorpora la señalética, como indicador de negocios existentes.

El objetivo es la instalación de un sistema de señalética exterior, que dirija e informe al peatón del comercio existente en las calles transversales, facilite la eficiencia en los desplazamientos y genere flujos en la zona.

REFORMA Y DOTACIÓN DE ACTIVIDADES EN EL PARQUE DE JAVERIANAS

El parque de Javerianas es una zona dotada de una agradable vegetación, pero poco frecuentado. Los juegos de niños y el mobiliario urbano han quedado obsoletos.

Se plantea hacer una remodelación y actualización de los espacios existentes, manteniendo toda su vegetación, reparando muretes, escaleras y eliminando puertas y vallado para integrarlo en la calle Real.

Implantación de concesión administrativa de bar con una terraza que dé servicio al parque y otra terraza a la calle Real.

Estudio de iluminación adecuada y eficiente que mejore la seguridad del usuario.

ADECUACIÓN DE LA ILUMINACIÓN DE LA ZONA Y DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS

La iluminación existente se limita a la distribución de báculos que ofrecen una luz uniforme y general en el espacio central de la vía, con apoyos de luminarias para los espacios paralelos a fachada.

Se plantea un diseño que complemente el existente, una iluminación más localizada y dirigida a enfatizar zonas concretas, que mejore la movilidad y seguridad ciudadanas.

Igualmente se han elegido tecnologías más eficientes que reduzcan el consumo energético, consigan ahorro en las emisiones de CO₂, optimicen las necesidades lumínicas según el diseño de espacios y mejoren las condiciones de seguridad del usuario, siempre apostando por un fácil mantenimiento.

También se ha dotado a la vía de las infraestructuras soterradas necesarias para la implantación de las concesiones administrativas.

Debido al nuevo diseño del viario, se han estudiado los báculos que hay que desplazar o empotrar en las fachadas, si se han considerado un obstáculo en las aceras estrechas. Por tratarse de vías que no superan los 10 m de ancho entre fachadas, se ha propuesto a las comunidades de propietarios el traslado a sus fachadas.

PLAN DE OBRA

Se contemplará como prioritario, para la ejecución de la obra, la necesidad de establecer un Plan de obra para la intervención en la zona y minimizar en lo posible las molestias que se puedan ocasionar a vecinos y comerciantes, facilitándoles en todo momento el apoyo necesario para poder resolver los problemas que surjan.

En dicho Plan se describirá el comienzo de obra en cada tramo, teniendo en cuenta las fiestas y actividades, de manera que no se interrumpa, en lo posible, la vida en las Rozas.

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

La reordenación del viario y recuperación de los espacios públicos incorpora, por imperativo legal, la normativa sobre accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

La Ley 51/2003 de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad (LIONDAU) ha supuesto un cambio de enfoque en la forma de abordar la equiparación de derechos de estas personas dentro de la sociedad. Por primera vez una ley reconoce que las desventajas de las personas con discapacidad, más que en sus propias dificultades personales, tienen su origen en los obstáculos y condiciones limitativas que impone una sociedad concebida con arreglo a un patrón de persona sin discapacidad y en consecuencia, plantea la necesidad y obligatoriedad de diseñar y poner en marcha estrategias de intervención que operen simultáneamente sobre las condiciones personales y sobre las condiciones ambientales.

Se introduce así en la normativa española el concepto de «accesibilidad universal», entendida como la condición que deben cumplir los entornos, productos y servicios para que sean comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas. Esta concepción se fundamenta en los criterios de diseño para todos y autonomía personal, e incorpora una perspectiva de la discapacidad y de las condiciones funcionales de la población mucho más plural.

Por una parte, las personas no se pueden agrupar en categorías cerradas de capacidad o incapacidad, sino que han de ser vistas como sujetas a cambios en sus condiciones funcionales por motivos a menudo circunstanciales, tales como la edad, el estado de salud o las consecuencias temporales de accidentes o lesiones.

Por otra parte, las personas con grandes limitaciones funcionales o discapacidades han de desempeñar un papel más activo en la sociedad y aspiran a un modelo de «vida independiente»

basado en recibir los apoyos personales necesarios y modificar el entorno para hacerlo más accesible.

Partiendo de este nuevo contexto y dando cumplimiento a la disposición final novena de la LIONDAU se publicó el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. Con este Real Decreto se regula por primera vez en una norma de rango estatal dichas condiciones, pues hasta ahora sólo las Comunidades Autónomas, en cumplimiento de sus competencias, habían desarrollado una normativa específica de accesibilidad relativa al diseño de los entornos urbanos.

Hasta ahora, en la Comunidad de Madrid dicha normativa se recogía en la "Ley 8/1993, de 22 de Junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de las Barreras Arquitectónicas" y el "Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de desarrollo en materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas".

La normativa autonómica mencionada establece que los bienes y servicios puestos a disposición de los usuarios han de responder a criterios de diseño universal, es decir, un diseño que sea adecuado a todos los usuarios posean o no discapacidades de cualquier tipo. Esta definición también se adopta en la normativa estatal desarrollada en la LIONDAU.

La dispersión de normas resultantes y la falta de un referente unificador han provocado la existencia de distintos criterios técnicos, poniendo en cuestión la igualdad entre las personas con discapacidad de diferentes Comunidades Autónomas y propiciando la aplicación de un concepto parcial y discontinuo de accesibilidad en las ciudades.

Es por ello por lo que se aprueba la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el Documento Técnico de Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados que desarrolla el mandato contenido en la disposición final cuarta del Real Decreto 505/2007, ya citado, que demanda la elaboración de un documento técnico de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados por medio de Orden del Ministerio de Vivienda.

La Orden VIV/561/2010, desarrolla los criterios y condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, aplicables en todo el Estado, presentados de forma general en dicho Real Decreto. Estos criterios son producto de la experiencia de intervención para la mejora de la

accesibilidad en España a lo largo de más de una década dedicada al desarrollo y aplicación de normas autonómicas, la realización de planes y obras de accesibilidad en municipios y edificaciones, la investigación y aplicación de avances técnicos, o la acción institucional de las administraciones públicas y el movimiento asociativo de personas con discapacidad.

La Orden VIV/561/2010 también busca insertar la accesibilidad universal de forma ordenada en el diseño y la gestión urbana, única vía de cumplimiento global del Real Decreto. Para ello se requiere una mayor sistematización y unidad de criterio, tal como la que se ha aplicado, por ejemplo, en el caso de la señalización táctil para personas con discapacidad visual en la vía pública, muy poco desarrollado hasta ahora en las normativas previas.

Pero también requiere ofrecer soluciones muy concretas ante requerimientos como el que exige garantizar en los itinerarios peatonales «el paso, el cruce y el giro o cambio de dirección, de personas, independientemente de sus características o modo de desplazamiento» (artículo 11.1 del Real Decreto 505/2007), lo que se ha de interpretar como que dos personas en silla de ruedas puedan hacerlo y, consecuentemente, ampliar el ancho de paso mínimo de los itinerarios peatonales para hacerlo posible.

Estas y otras soluciones y parámetros dejan obsoletos, por sus mayores o más precisas exigencias, a los de otras normativas vigentes. Todo ello con el propósito de materializar los cambios que propone el Real Decreto, pero desde la consideración de los contenidos de la normativa autonómica aprobada, las normas técnicas y la buena práctica internacional.

La aplicación de estas condiciones básicas se realizará en primer lugar en las áreas de nueva urbanización, lo que facilita la introducción de los nuevos criterios a partir del espíritu y la letra del Real Decreto. Estos cambios, que apuntan a un nuevo concepto de espacio público, más abierto a la diversidad y con una mayor calidad de uso, deberán aplicarse también a cualquier espacio público urbanizado con anterioridad y susceptible de ajustes razonables, a partir del 1 de enero de 2019.

Mejora del paisaje y del medio ambiente urbano

El rediseño del espacio del viario fomenta la puesta en valor del paisaje urbano y, por tanto, en la calidad de vida de los usuarios de la vía pública.

En este sentido, el presente documento propone nuevos escenarios urbanos que integran adecuadamente los diferentes elementos que aparecen en la vía pública como equipamiento urbano, hitos referenciales, perspectivas paisajísticas, pavimentos, etc.

Asimismo, debe señalarse que se ha tenido especialmente en cuenta la incorporación de criterios de sostenibilidad y su contribución decisiva a la mejora del medio ambiente urbano.

Nuevo equilibrio de funciones: movilidad y actividades urbanas

El paseo y la estancia constituyen funciones que se deben compatibilizar con el tráfico rodado. El establecimiento de un nuevo equilibrio entre las funciones mencionadas debe propiciar la revitalización del Centro Urbano, contribuyendo al desarrollo sostenible de la ciudad. Se trata de fomentar la diversidad de funciones y actividades en la vía pública y su entorno, con el objeto de recuperar, renovándolo, un elemento básico de la cultura urbanística de la ciudad. En este sentido, se han tenido en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

Redefinición del modelo de movilidad del Centro Urbano:

- Uso peatonal, actividades económicas del entorno, tráfico y transporte.
- Tratamiento del espacio público, facilitando la estancia y el tránsito ciudadano.
- Fomento del uso sostenible de la vía pública.

La promoción de las actividades económicas, comerciales, turísticas y dotacionales y la mejora de las condiciones residenciales.

- Estudiando los usos existentes en el viario y el entorno.
- Proponiendo nuevos usos en la vía pública que contribuyan a la animación de la escena urbana y su utilización por todos los grupos de población (kioscos, cenadores y veladores, etc.).
- Fomentando y promocionando la diversidad de actividades económicas, comerciales y dotacionales en la edificación colindante con la vía pública.

DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

Se pueden establecer cuatro zonas diferenciadas en el ámbito de actuación, con soluciones similares y adaptadas al terreno, son:

- CALLE REAL: Tramo comprendido entre el Ayuntamiento y calle Cañadilla y Soria.
- AVENIDA DE LOS TOREROS Y PLAZA DE ESPAÑA: Tramo comprendido entre el Ayuntamiento y la calle Galicia.

- **CALLES TRANSVERSALES:** Comprenden las calles que desembocan en la calle Real, desde el Ayuntamiento hasta el parque de Javerianas.
- **PARQUE DE JAVERIANAS**

Según el tipo de viario y la existencia y densidad de tráfico rodado; zonas peatonales o calles con acceso restringido a aparcamientos y a inmuebles, se han configurado tres tipos de calles:

COEXISTENCIA: En un único plano a nivel se han diseñado los tramos siguientes:

- Calle Real, Avenida de los Toreros y Plaza de España.
- Encuentro entre calle Real, Plaza Cigüeña María (con Avenida de la Iglesia y Cuesta de S. Francisco).
- Las calles transversales siguientes: Romeral, Solana Blanca, Pelícana, Escuelas Católicas, Javerianas, Santander, Acacias, Flores, Mieses, Cruces y Doctor Toledo Hijo.

Este tipo de viario se pavimentará en granito, pero se distinguirá con diferentes texturas y tonos la calzada de la acera. En términos generales se empleará adoquín de granito en calzada de calles transversales y losa de granito separados por bordillo de granito.

La banda de aparcamiento y los vados de acceso a inmuebles se pavimentarán igualmente en adoquín de granito con separación de bordillo.

El encuentro entre Doctor Toledo, calle Real y Plaza Mayor, desde el paso de peatones hasta el comienzo de Avenida Constitución se tratará en plataforma única, pero debido al gran flujo de vehículos, no se le dará el carácter de coexistencia, marcando y dirigiendo al peatón en los cruces que se habilitarán para ello.

PEATONALES: Debido a su configuración, la calle Escalerilla es exclusivamente peatonal.

- La calle Flores es peatonal, pero se permite la entrada para el uso de carga y descarga del comercio.

Este tipo de viario se pavimentará en losa de granito con diferenciación de texturas y tonos, para distinguir las entradas a los inmuebles y al comercio.

PLATAFORMAS DIFERENCIADAS: Se tratarán en distinto plano a nivel entre calzada y aceras, las siguientes calles:

- Cuesta de San Francisco
- Avenida de la Iglesia
- Avenida Constitución

En éste tipo de viario, en términos generales las aceras se pavimentarán en granito y los vados de garajes en losa o adoquín de granito, con calzada y banda de aparcamiento en MBC, separados por bordillo de granito.