

<b>1.</b>	<b>SITUACIÓN ACTUAL .....</b>	<b>3</b>
1.2.	<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>3</b>
1.3.	<b>ÁREA DE ESTUDIO .....</b>	<b>3</b>
1.4.	<b>MOVILIDAD .....</b>	<b>5</b>
1.5.	<b>RED VIARIA .....</b>	<b>7</b>
1.5.1.	Accesos a la ciudad.....	7
1.5.1.1.	Clasificación de los accesos.....	7
1.5.1.2.	Descripción de los accesos .....	8
1.5.2.	Red arterial .....	11
1.5.2.1.	Cinturón principal .....	11
1.5.2.2.	Otras vías arteriales.....	12
1.5.3.	Red colectora / distribuidora .....	13
1.5.4.	Circulación en la red viaria .....	17
1.6.	<b>TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>19</b>
1.6.1.	Transporte interurbano .....	19
1.6.2.	Transporte urbano.....	20
1.7.	<b>APARCAMIENTO .....</b>	<b>21</b>
<b>2.</b>	<b>ANÁLISIS DAFO.....</b>	<b>22</b>
2.1.	<b>PROBLEMAS .....</b>	<b>22</b>
2.1.1.	Red viaria .....	22
2.1.2.	Transporte público.....	27
2.1.3.	Aparcamiento.....	29
2.2.	<b>AMENAZAS .....</b>	<b>31</b>
2.2.1.	Red viaria .....	31
2.2.2.	Transporte público.....	32
2.2.3.	Aparcamiento.....	32
2.3.	<b>FORTALEZAS .....</b>	<b>33</b>
2.4.	<b>OPORTUNIDADES .....</b>	<b>35</b>
2.4.1.	Red viaria .....	35
2.4.2.	Transporte interurbano .....	35
<b>3.</b>	<b>CRITERIOS Y OBJETIVOS.....</b>	<b>36</b>
3.1.	<b>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....</b>	<b>36</b>
3.2.	<b>RED VIARIA .....</b>	<b>37</b>

<b>3.3.</b>	<b>TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>38</b>
<b>3.4.</b>	<b>APARCAMIENTO .....</b>	<b>40</b>

## 1. SITUACIÓN ACTUAL

### 1.2. ANTECEDENTES

El principal antecedente considerado para el estudio de la movilidad y el transporte en la ciudad de Segovia es el “Estudio de Movilidad en la Ciudad de Segovia”, redactado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en junio de 1998.

Dicho estudio analizó la situación del tráfico y la movilidad en el momento de su redacción y realizó una prognosis al año 2001 para considerar el efecto que sobre la circulación iba a tener la puesta en servicio de la nueva carretera de circunvalación.

### 1.3. ÁREA DE ESTUDIO

Aunque el ámbito del estudio es, lógicamente, el término municipal de Segovia, es preciso realizar, para un correcto análisis de la movilidad, una delimitación de áreas funcionales de transporte.

En primer lugar, se considera una división entre una área interior de estudio que se limita al núcleo urbano principal del municipio, y las áreas exteriores, asociadas a las carreteras que acceden al área interior.

El área interior se ha dividido en macrozonas, a las que se ha asociado secciones censales y que son el nivel mínimo de desagregación de los parámetros de movilidad, y zonas de transporte, a las que se han podido asociar relaciones origen – destino según los trabajos de campo existentes:

Macrozonas	Secciones censales (1990)	Zonas	Denominación
1 Casco histórico	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5	1	Plaza Mayor
		2	San Miguel
		3	San Esteban
		4	San Andrés
2. San Lorenzo-	7.1, 7.2, 7.3, 7.4	5	San Lorenzo

Macrozonas	Secciones censales (1990)	Zonas	Denominación
Fuencisla		6	Fuencisla
3 El Carmen-La Albuera	3.1, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5	7	El Carmen
		8	La Albuera
4 El Salvador	3.2	9	
5. Azoguejo	3.4 <sup>(*)</sup>	10	
6 Santa Eulalia-El Cristo	3.3, 3.4 <sup>(*)</sup> , 3.6, 3.8, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.9 <sup>(*)</sup> , 5.1 <sup>(*)</sup>	11	Santa Eulalia
		12	San Antonio El Real
		13	El Cristo
7 San José-Mirasierra	5.1 <sup>(*)</sup> , 5.2, 5.3, 5.4	14	San José
		15	Mirasierra
8 Nueva Segovia	5.5, 5.6	16	
9 San Millán	2.1, 2.2, 3.9 <sup>(*)</sup>	17	
10 Santo Tomás	3.5, 3.7, 3.9 <sup>(*)</sup> , 4.1, 4.2	18	
11 Fuentecilla	4.7, 4.8, 4.9 <sup>(*)</sup>	19	Renfe-Fuentecilla
		20	Polígono industrial El Cerro

(\*) Sección censal compartida por varias zonas

Estas zonas se completan con las siguientes zonas exteriores:

Zonas Exteriores		
21	N-603.	San Rafael
22	CL-601.	La Granja
23	SG-6112.	Palazuelo
24	SG-6123.	San Cristóbal
25	N-110.	Soria
26	CL-601.	Valladolid
27	Carretera de Zamarramala	
28	C-605.	Arévalo
29	N-110.	Ávila
30	Carretera de Villacastín	

#### 1.4. MOVILIDAD

Los datos de movilidad existentes permiten realizar una caracterización de los viajes mecanizados en Segovia, que son los que tienen mayor incidencia en la ordenación del tráfico y las propuestas de utilización del viario.

La movilidad estimada en vehículo privado de un día medio, para el año 2001, se puede observar en la siguiente matriz por zonas:

D- MOVILIDAD

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	EXT	Total
<b>1</b>	137	1251	638	102	128	784	219	360	208	718	380	3284	<b>8209</b>
<b>2</b>	1173	524	1734	235	171	1109	318	321	525	545	476	2135	<b>9266</b>
<b>3</b>	569	1357	780	164	154	1623	341	849	742	723	563	2153	<b>10018</b>
<b>4</b>	165	100	67	21	34	170	55	101	77	79	116	573	<b>1558</b>
<b>5</b>	147	178	66	0	62	103	76	117	28	60	80	1075	<b>1992</b>
<b>6</b>	1066	1524	1322	282	120	228	335	885	631	243	719	3295	<b>10650</b>
<b>7</b>	109	220	371	42	38	316	236	72	223	122	317	696	<b>2762</b>
<b>8</b>	318	240	789	85	47	823	165	32	280	115	567	800	<b>4261</b>
<b>9</b>	381	470	725	97	71	619	150	281	209	737	371	3474	<b>7585</b>
<b>10</b>	694	779	737	163	31	264	251	139	738	175	713	2628	<b>7312</b>
<b>11</b>	435	553	584	59	92	1072	291	518	414	633	396	2048	<b>7095</b>
<b>EXT</b>	2846	1667	2269	586	774	3145	615	703	1549	2352	1115	4044	<b>21665</b>
<b>Total</b>	<b>8040</b>	<b>8863</b>	<b>10082</b>	<b>1836</b>	<b>1722</b>	<b>10256</b>	<b>3052</b>	<b>4378</b>	<b>5624</b>	<b>6502</b>	<b>5813</b>	<b>26205</b>	<b>92373</b>

De un primer análisis de la matriz se deduce que sólo un 4.4% (4 044) de los viajes son circulaciones de tránsito a través del ámbito, mientras que 39 782 viajes (43.1%) son de penetración y los 48 547 restantes (52.5%) son desplazamientos interiores al núcleo urbano principal.

Con una ocupación media de 1.52 viajeros por vehículo se obtiene un total de 140 407 desplazamientos en vehículo privado por la ciudad de Segovia.

Los estudios existentes consideran, además, que las seis líneas de autobuses urbanos actuales recogen en el año 2001 menos de 5 000 viajes diarios.

Se puede observar la escasa participación del transporte público en la movilidad en modo mecanizado, con menos de un 7% de captación del total de los viajes interiores que se producen en la ciudad.

## **1.5. RED VIARIA**

Para analizar la red viaria en el ámbito de estudio se ha considerado una jerarquización del viario en las siguientes categorías:

- Accesos
- Red arterial (incluido el cinturón principal)
- Vías colectoras / distribuidoras
- Viario zonal

La última categoría considerada (viario zonal) no forma parte del sistema general viario, estando encuadrados en ella todos los viarios que no forman parte del resto.

### **1.5.1. Accesos a la ciudad**

#### **1.5.1.1. Clasificación de los accesos**

La red viaria de acceso a la ciudad se puede clasificar, según su titularidad, en:

- Carreteras de la Red de Carreteras del Estado:
  - N-603: Madrid a Segovia por San Rafael.
  - N-110: Soria a Plasencia.
- Carreteras de la Comunidad Autónoma:
  - CL-601: Madrid a León por Valladolid.

- Carreteras provinciales:
  - SG-3121: Segovia - Zamarramala.
  - SG-6122: Segovia - Palazuelos de Eresma.
  - SG-6123: Segovia - San Cristóbal de Segovia.
  - SG-7140: Segovia - Riofrío.

#### **1.5.1.2. Descripción de los accesos**

##### **N-603: Madrid a Segovia por San Rafael.**

El acceso de Madrid por esta carretera tiene una calzada doble que finaliza en la Avenida de Gerardo Diego mediante una glorieta. En la margen izquierda, sentido de entrada a Segovia, se encuentra el Polígono Industrial El Cerro, con diversos establecimientos generadores de importantes movimientos de tráfico, tanto de vehículos ligeros como pesados. En la margen derecha se ubican el Polígono de Baterías (recinto militar) y una Gasolinera a la altura de la confluencia con la calle de Navacerrada.

##### **N-110: Soria a Plasencia.**

El acceso desde Soria tiene la sección compuesta por una calzada simple con vías laterales de servicio. Conecta con la CL-603 (Valladolid) y la Vía Roma a través de una glorieta.

El acceso desde Ávila mantiene la calzada simple original de la N-110. Las intensidades de tráfico son mayores debido a la confluencia con la C-605 (Zamora por Arevalo) y a la situación del Hospital de la Seguridad Social en una de sus márgenes. La penetración termina en el Paseo de Ezequiel González junto a la Estación de Autobuses.

##### **CL-601: Madrid a Valladolid por Navacerrada.**

El acceso de esta carretera procedente de Madrid tiene una calzada doble. Dispone de una nueva glorieta en la confluencia con la Carretera de Palazuelos y otra en la confluencia con la Avda. Juan Carlos I y la Avda. Del Padre Claret. En sus márgenes se han desarrollado urbanizaciones y zonas

de esparcimiento aumentando el tráfico alto de vehículos que se produce al ser la carretera que lleva a La Granja, punto turístico por excelencia.

El acceso desde Valladolid termina en su confluencia y fusión con la N-110 sentido Soria en una glorieta. El trazado urbano por el núcleo de La Lastrilla (aproximadamente 800 metros) es sinuoso y en pendiente lo que unido a las curvas cerradas que efectúa para bordear el Parador Nacional de Turismo y el Barrio de San Lorenzo complican el acceso principal de la parte norte de la provincia.

**SG-6123: Segovia a San Cristóbal de Segovia.**

Su origen lo tiene en Vía Roma junto al puente sobre el río Ciguñuela. Su trazado es sinuoso, con fuertes rampas y una anchura de calzada de aproximadamente 5 metros, sobre todo en su paso por el Barrio de San Lorenzo.

Da servicio a San Cristóbal de Segovia y a Tres Casas, enlazando con la SG-6121 (La Granja - Torrecaballeros) pasada la localidad de Tres Casas.

**SG-6122: Segovia a Palazuelos de Eresma.**

Su origen lo tiene en la CL-601 (hacia Madrid), desde la glorieta con Padre Claret y Juan Carlos I. Tiene una calzada de aproximadamente 5 metros de anchura dando servicio a una fábrica de papel, a la factoría de Whisky Dyc y a la localidades de Palazuelos de Eresma y Tabanera del Monte.

Presenta un trazado sinuoso y con pendientes a su paso sobre el río Eresma y conecta con la SG-6121 (La Granja - Torrecaballeros) en las proximidades del Caserío de Gamones.

**SG-3121: Segovia a Zamarramala.**

El comienzo de esta carretera se encuentra en la Calle de San Marcos, pasado el Puente de San Marcos y junto al convento de los Carmelitas (Convento de la Vera Cruz). Comunica con Zamarramala y conecta con la CL-601 en La Lastra.

El trazado esta acondicionado y ensanchado, disponiendo de una circunvalación en la localidad de Zamarramala. No obstante, en su comienzo

en las cercanías de la Iglesia de La Vera Cruz su trazado es sinuoso y con fuertes rampas.

**SG-7410: Segovia a Riofrío.**

Esta carretera tiene su inicio en la calle Obispo Quesada junto a la estación de ferrocarril. La calzada es de aproximadamente 6 metros de ancho. Conecta con el Palacio Real de Riofrío y sigue hacia el sur hasta enlazar con la N-603 en el P. K. 81.

### **1.5.2. Red arterial**

Las vías arteriales, son las que tienen mas capacidad, sirven al tráfico de paso y permiten la comunicación mas rápida de una zona a otra de la ciudad, tienen de dos a cuatro carriles y los cruces están, en su mayoría, regulados por semáforos. Dentro de este tipo de vías se encuentran:

- Cinturón principal
- Avda. Juan Carlos I
- Calle Coronel Rexach
- Avda. Constitución
- Vía de Roma
- Calle José Zorrilla (Desde Puerta de Madrid hasta Paseo Conde de Sepúlveda)

#### **1.5.2.1. Cinturón principal**

Constituye el límite y, además, el nexo de unión de las distintas redes colectoras, transversales y longitudinales, con los accesos a las carreteras interurbanas.

Empieza en el Puente Romano, Puerta de Valladolid, continúa por la Cuesta de los Hoyos hasta la Plaza de Sancti Spiritu donde enlaza con el Paseo de Ezequiel González, sigue por el Paseo del Conde de Sepúlveda, Avenida Obispo Quesada, calle Doctor Tapia hasta Puerta de Madrid. Toma la Carretera a San Rafael para enlazar con la Avenida de Gerardo Diego y después con la carretera de La Granja, prosigue por la Avenida del Padre Claret hasta la Plaza Oriental. Baja después por el Paseo de Santo Domingo de Guzmán, cruza el Puente de San Marcos para terminar en la Puerta de Valladolid.

El trazado es mixto, por un lado presenta carreteras de aproximadamente 5 metros, sinuosas y con fuertes pendientes (Cuesta de los Hoyos y el Paseo de Santo Domingo de Guzmán) que bordean el recinto amurallado y por otra

lado las grandes avenidas urbanas de trazado rectilíneo con dos carriles por sentido, aparcamientos a ambos lados e intersecciones principales con glorietas reguladas por semáforos, generalmente, y las secundarias por señales.

#### **1.5.2.2. Otras vías arteriales.**

Para su estudio se han dividido en Transversales y Longitudinales.

##### Transversales:

- Avenida de Juan Carlos I: comienza en el cruce con la Avenida del Padre Claret, en el que se dispone de una glorieta sin semáforos, y termina en la Puerta de Madrid, glorieta sin semáforos. Dispone de un solo carril por sentido y zonas de aparcamiento permitidas en ambos márgenes, cruces importantes regulados con semáforos y los secundarios con señales. Limita las zonas de San José (7) y la del Cristo (6).
- Calle del Coronel Rexach: comienza en el cruce con la Avenida del Padre Claret, regulado por semáforos, y termina en la Avenida de la Constitución en la Plaza Alto de los Leones de Castilla por medio de una glorieta. Está compuesta la calzada por dos carriles y dos sentidos de circulación.
- Vía de Roma: Comienza en la confluencia con la CL-601 y la N-110 con una glorieta sin semáforos y termina en la Plaza Oriental en la confluencia con la Avda. Padre Claret, Calle San Juan y el Paseo de Santo Domingo de Guzmán con otra glorieta sin regulación por semáforos. Está compuesta por dos carriles por sentido sin aparcamientos en los márgenes. Dispone de regulación semafórica en el cruce con la calle Tío Pintado, calle de los Vargas, calle de las Nieves y con las calles Santa Catalina y San Gabriel.

##### Longitudinales

- Avenida de la Constitución: comienza en el cruce con la carretera a San Rafael mediante una isleta sin semáforos, cruza la calle del Comandante González, con semáforos, y la Avenida de Juan

Carlos I mediante una glorieta sin semáforos, para unirse a la Calle del Alférez Provisional en la glorieta de la Plaza Alto de los Leones de Castilla. Los demás cruces son con calles secundarias y no se regulan con semáforos. Esta compuesta por dos carriles y dos sentidos, excepto en el comienzo de la avenida que dispone de dos carriles por sentido y aparcamiento en ambas márgenes.

- Calle José Zorrilla (desde Puerta de Madrid hasta Paseo Conde de Sepúlveda): comienza en la Puerta de Madrid, con una glorieta sin semáforos, y termina en el Paseo Conde de Sepúlveda, en una intersección regulada por semáforos. Esta compuesta por un carril para un único sentido y aparcamiento en ambas márgenes.

### 1.5.3. Red colectora / distribuidora

Las vías Colectoras, que tienen una menor capacidad que las vías de la red arterial debido a su longitud de tipo medio, son utilizadas para acceder desde las zonas de origen y destino a la red arterial y, excepcionalmente, por los tráficos de paso; dentro de este tipo de vías están:

Avda. Valdevilla	Calle José Zorrilla (*)
Calle de Muerte y Vida	Calle Santo Tomás
Calle San Gabriel	Calle San Juan
Puente Sancti Spiritu	Calle San Valentín
Calle Doctor Velasco	Calle Antonio Machado
Calle Buitrago	Calle Alférez Provisional
Calle Ortiz de Paz	Calle Roble
Calle de la Independencia	Calle Gobernador Fernández Jiménez.
Calle Manuel García Gutiérrez	Paseo de los Tilos

(\*) Desde Paseo Conde de Sepúlveda hasta la calle de Muerte y Vida.

### Transversales

Los itinerarios transversales están formados por una serie de vías que atraviesan la ciudad de Norte a Sur.

Empezando de Oeste a Este nos encontramos con las siguientes:

- Avenida de Valdevilla: comienza en el cruce con la carretera de La Granja, en el que se ha dispuesto una glorieta sin semáforos, y termina en la Avenida de la Constitución, donde existe una glorieta sin semáforos para permitir el paso hacia la carretera de San Rafael. Da acceso a la zona de San José y la Urbanización Mirasierra. Está compuesta por una calzada simple de dos carriles y dos sentidos de circulación.
- Calles Antonio Machado / Morillo - Ortiz Paz: Comienzan en la calle Santo Tomás, junto al cruce del Paseo del Conde de Sepúlveda, regulado por una glorieta con semáforos, y enlazan con la calle de Ortiz de Paz en el cruce con la calle de José Zorrilla, regulado por semáforos, para terminar en la calle del coronel Rexach en la plaza Alto de los Leones de Castilla. Permite el acceso a la zona del Cristo y Santa Eulalia. La calzada de las calles de Antonio Machado, Morillo y Ortiz de Paz está compuesta por un carril y un sentido.
- Calle del Roble: comienza en el cruce sin semáforos con la Calle de Muerte y Vida y termina en el cruce sin semáforos con el Paseo de Ezequiel González. La regulación se hace por medio de señales al cruzarse sólo con calles secundarias o locales. Está compuesta su calzada por un carril y un sentido de circulación.
- Calle de la Independencia - Calle Gobernador Jiménez: comienza la calle Gobernador Jiménez en el cruce sin semáforos con la calle de Santo Tomás, se une a la Calle de la Independencia para terminar en la glorieta de la Plaza de Somorrostro. Están

compuestas ambas calles por dos carriles y dos sentidos de circulación.

### Longitudinales.

Los itinerarios longitudinales están formados por una serie de vías que atraviesan la ciudad de Este a Oeste, facilitando la comunicación del tráfico proveniente de la Carretera de San Rafael y de la Carretera de Riofrío con la zona centro peatonal (calle de San Francisco).

Empezando de Norte a Sur nos encontramos los itinerarios siguientes:

- Calle del Alférez Provisional - calle de Buitrago: comienza la Calle del Alférez Provisional en la unión con la Avda. De la Constitución en la glorieta de la Plaza Alto de los Leones de Castilla. La calle del Alférez Provisional enlaza a su vez con la calle de Buitrago, que termina en la Plaza de Somorrostro. Los demás cruces son con calles secundarias y no se regulan con semáforos. Están compuestas ambas calles por un carril para un único sentido y aparcamiento en una margen.
- Calle de José Zorrilla (desde Paseo Conde de Sepúlveda hasta la calle de Muerte y Vida): comienza en el Paseo Conde de Sepúlveda en una intersección regulada por semáforos y conecta con la calle de Muerte y Vida en las proximidades de la iglesia de Santa Eulalia. Está regulado con semáforos el cruce con la calle de Antonio Machado y el resto con señales. Está compuesta la calzada por un carril para un único sentido y aparcamiento en ambas márgenes.
- Calle de Muerte y Vida: comienza en la calle de San Francisco y termina en la Plaza de Somorrostro. El resto de los cruces son con calles secundarias y no se regulan con semáforos. Esta compuesta por un carril para un único sentido y aparcamiento en ambas márgenes.
- Calle de San Gabriel: comienza en el cruce con la calle de los Bomberos, dispone de una incorporación desde la Avenida del Padre Claret sin semáforos y termina en la Vía de Roma con semáforos. Soporta un tráfico elevado al ser la única vía de unión

entre la calle Vía de Roma y la Avenida del Padre Claret que no pasa por la saturada Plaza Oriental. Está compuesta su calzada por un carril y un sentido con aparcamiento en una margen.

- Calle de Santo Tomás: comienza en el cruce con los Paseos del Conde de Sepúlveda y el de Ezequiel González y con las calles Antonio Machado y del Clavel, glorieta con semáforo, y acaba en el cruce con las calles de la Independencia y del Roble sin semáforos. El resto de cruces son con calles secundarias y no utilizan semáforos. Está compuesta su calzada por un carril y un sentido de circulación, con aparcamiento en un margen en batería y en el otro en línea (zona azul).
- Calle Manuel García Gutiérrez: comienza en el cruce con la Avda. De Valdevilla y termina en la Avda. de Juan Carlos I, disponiéndose todos los cruces sin regulación semaforica. Esta compuesta por una calzada formada por dos carriles y dos sentidos de circulación.
- Calle de San Juan: comienza en la Plaza Oriental y termina en la Plaza Conde de Cheste, en una intersección regulada por semáforos. Está compuesta su calzada por dos carriles para los dos sentidos, con aparcamientos en una sola margen. Da entrada y salida al Casco Histórico.
- Calle del Doctor Velasco: comienza en el Paseo Sto. Domingo de Guzmán y termina en el cruce con el Paseo de San Juan de la Cruz. Da entrada y salida al Casco Histórico y está compuesta su calzada por dos carriles y dos sentidos sin aparcamiento en sus márgenes.
- Puente de Sancti Spiritu - Paseo de los Tilos / Calle de San Valentín: comienza el Puente en la Plaza de Sancti Spiritu, enlaza con el Paseo de los Tilos que termina en la Puerta de San Andrés; en el itinerario de bajada los turismos deben utilizar la calle de San Valentín. Está compuesta la calzada del Puente por dos carriles y dos sentidos, y la calzada del Paseo de los Tilos por dos carriles y un único sentido de circulación para los turismos, siendo de dos sentidos para el transporte urbano público (autobuses que suben al Paseo del Salón). La calzada de

la calle de San Valentín está formada por dos carriles para un único sentido de circulación.

#### 1.5.4. Circulación en la red viaria

En la tabla siguiente se recogen las características de velocidad y capacidad del sistema general viario descrito en los apartados anteriores, así como el tráfico diario en el año 1998, antes de la puesta en servicio de la circunvalación.

Denominación	Tipo de vía	Nº carriles por sentido	Sentidos	Velocidad (Km/h)	Capacidad (veh/h.carril )	IMD 1998
Avenida de Gerardo Diego	Arteria principal	2	2	50	1425	5781
Avenida de Juan Carlos I	Arteria principal	1	2	43	1350	15336
Avenida de la Constitución	Arteria principal	1	2	43	1485	8916
Avenida de la Constitución	Arteria principal	2	2	50	1500	10389
Avenida de Valdevilla	Arteria principal	1	2	43	1350	2493
Avenida del Padre Claret	Arteria principal	1	2	43	1270	15980
Avenida del Padre Claret	Arteria principal	2	2	50	1100	24727
Avenida Obispo Quesada	Arteria principal	2	1	50	1350	7067
C/ Antonio Machado	Arteria colectora-distribuidora	1	1	30	635	3861
C/ Buitrago y C/ Alferez Provisional	Arteria colectora-distribuidora	1	1	30	1035	3666
C/ Coronel Rexach	Arteria principal	1	2	32	780	8895
C/ de la Independencia	Arteria colectora-distribuidora	1	2	30	860	3527
C/ de Muerte y Vida	Arteria colectora-distribuidora	1	1	30	560	1626
C/ del Roble	Arteria colectora-distribuidora	1	1	30	615	2517
C/ Doctor Tapia	Arteria principal	2	1	50	1500	6692
C/ Doctor Velasco	Arteria colectora-distribuidora	1	1	22	530	1044
C/ Doctor Velasco	Arteria colectora-distribuidora	1	2	30	740	2988
C/ Gobernador Fernández Jiménez	Arteria colectora-distribuidora	1	2	30	425	3527

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE SEGOVIA  
 APROBACIÓN INICIAL. MEMORIA INFORMATIVA.

D - MOVILIDAD

Denominación	Tipo de vía	Nº carriles por sentido	Sentidos	Velocidad (Km/h)	Capacidad (veh/h.carril )	IMD 1998
C/ José Zorrilla	Arteria colectoradistribuidora	1	1	30	750	1626
C/ José Zorrilla	Arteria principal	2	1	36	575	9304
C/ Morrillo	Arteria colectoradistribuidora	1	2	30	650	3861
C/ Ortiz Paz	Arteria colectoradistribuidora	1	1	30	910	5325
C/ San Gabriel	Arteria colectoradistribuidora	1	1	30	700	9377
C/ San Juan	Arteria colectoradistribuidora	1	2	22	1150	7719
C/ Santo Tomás	Arteria colectoradistribuidora	1	1	30	560	4871
Carretera C - 603 Arévalo	Arteria principal	1	2	45	860	7785
Carretera C - 603 Arévalo	Carretera comarcal	1	2	80	1300	1493
Carretera C - 605 Arévalo	Carretera comarcal	1	2	80	1300	3977
Carretera CL - 601 La Granja	Carretera comarcal	2	2	80	2100	5606
Carretera CL - 601 Valladolid	Carretera comarcal	1	2	80	1300	6156
Carretera de La Granja	Arteria principal	2	2	50	1500	7568
Carretera de Madrid	Arteria principal	1	1	43	1500	3794
Carretera de San Rafael	Arteria principal	2	2	50	1500	10383
Carretera de San Rafael	Arteria principal	1	2	43	1350	10862
Carretera N - 110 Avila	Carretera nacional	1	2	90	1350	7937
Carretera N - 110 Soria	Carretera nacional	2	2	90	2150	6475
Carretera N - 603 Madrid	Carretera nacional	2	2	90	1350	9594
Carretera Sg - 3121 Zamarramala	Carretera local	1	2	60	1130	2565
Carretera Sg - 6122 Palazuelos de Eresma	Carretera local	1	2	60	980	1853
Carretera Sg - 6123 San Cristobal , Trescasas	Carretera local	1	2	60	980	1853
Carretera Sg - 7140 Villacastin	Carretera local	1	2	60	1130	141
Cuesta de los Hoyos	Arteria principal	1	2	60	1500	6292
Paseo del Conde de Sepulveda	Arteria principal	2	2	43	1210	13333

Denominación	Tipo de vía	Nº carriles por sentido	Sentidos	Velocidad (Km/h)	Capacidad (veh/h.carril )	IMD 1998
Paseo Ezequiel González	Arteria principal	2	2	50	1425	18021
Paseo Santo Domingo de Guzmán	Arteria principal	1	2	60	1275	5771
C/ San Marcos	Arteria principal	1	2	60	1275	5771
Plaza Oriental	Arteria principal	1	2	22	1150	7719
Prolongación Avda. Gerardo Diego	Arteria principal	2	1	46	1500	5800
Puente Sancti Spiritu	Arteria colectora-distribuidora	1	2	30	915	3885
Vía de Roma	Arteria principal	1	2	43	740	13856
Vía de Roma	Arteria principal	2	2	36	740	18332

## 1.6. TRANSPORTE PÚBLICO

### 1.6.1. Transporte interurbano

Segovia cuenta con transporte público interurbano ferroviario y de autobuses.

La estación de ferrocarril, situada en la Avenida del Obispo Quesada, es final de la línea de vía única electrificada Villalba – Segovia. Sobre esta línea circulan diariamente nueve trenes regionales por sentido que unen Segovia con Madrid en un tiempo de viaje que oscila entre 99 y 116 minutos. No obstante, está previsto un futuro desmantelamiento de la línea una vez que entre en servicio el ferrocarril de alta velocidad.

La estación cuenta con parada de taxis y conexión con las líneas 2 y 6 de autobuses urbanos.

La oferta ferroviaria se ha mantenido estable en los últimos años, no estando prevista ninguna actuación sobre la línea actual. De hecho, el Convenio Renfe – Junta de Castilla y León para la mejora de la red ferroviaria regional no considera ninguna mejora en esta línea.

El servicio de autobuses interurbanos se presta en la estación de autobuses, situada en la Plaza de la Estación de Autobuses, en la intersección del Paseo de Ezequiel González con la carretera N-110 hacia Ávila.

Los principales destinos atendidos en la estación de autobuses son Madrid y Valladolid, con un número de servicios muy superior a las otras 32 líneas de servicios básicamente provinciales.

La línea de Madrid está servida por La Sepulvedana con 46 circulaciones diarias, de lunes a viernes, por sentido y un tiempo de viaje entre 75 y 85 minutos.

El servicio a Valladolid lo presta Linecar, con 12 circulaciones diarias por sentido de lunes a viernes.

La estación de autobuses, sobre una superficie de más de 5 000 m<sup>2</sup>, está configurada como un edificio terminal con fachada principal a Ezequiel González, que aloja los servicios de atención al viajero, tras el que se encuentra el patio de circulación de autobuses. El acceso de autobuses se realiza desde Ezequiel González por un viario exclusivo que conecta con el patio por el lateral este de la estación. El ascenso y descenso de los autobuses se realiza mediante un andén corrido en la fachada posterior, frente al que aparcan los vehículos en diagonal, y una andén perpendicular al principal adosado al fondo oeste del patio con siete dársenas dotadas de andenes auxiliares. En la fachada principal cuenta con parada de taxis y paradas de las líneas 4 y 6 de autobuses urbanos.

### **1.6.2. Transporte urbano**

El transporte urbano colectivo de Segovia, basado en autobuses, ha sido objeto de sustanciales mejoras recientemente, extendiendo sus servicios y abarcando a parte de los barrios incorporados.

El otro modo de transporte público urbano existente es el servicio de taxi, prestado mediante 49 licencias. Este servicio se concentra en siete paradas en el casco urbano, incluidas las dos estaciones ya mencionadas. Estas paradas son:

Zona	Parada	Zona	Parada
4 y 5	Plaza Oriental	1	Cronista Lecrea (Pza. Mayor)
6	Plaza de Somorrostro	3	Calle Tejedores
9	Estación de Autobuses	11	Estación de Ferrocarril
10	Hospital General		

### 1.7. APARCAMIENTO

El número de plazas de aparcamiento, en la mayoría de la ciudad, parece suficiente, pudiéndose encontrar plazas libres en superficie sin excesiva dificultad.

Las zonas más conflictivas son el Casco Histórico y el barrio de San Millán, situado entre la zona anterior y la Avenida de Fernández Ladreda. En esta última calle se encuentra el único aparcamiento subterráneo público de la ciudad, construido en 1996 para sustituir las 125 plazas de aparcamiento en superficie que desaparecían con su peatonalización. Dicho aparcamiento cuenta con 326 plazas, en dos plantas.

En esta área se ha establecido un sistema de regularización del aparcamiento (O.R.A.) que implica un determinado pago según la estancia con una duración máxima de 2 horas, excepto tarjetas de residente. El horario de regulación es de 9 h 30 min a 14 h y de 16 h 30 min a 20 h de lunes a viernes, y sólo hasta las 14 h los sábados, y tiene las siguientes tarifas: 25 PTA cada 15 minutos con un mínimo de 50 PTA y un máximo de 200 PTA; la anulación de sanción tiene un coste de 300 PTA.

Esta medida ha aliviado la demanda de aparcamiento en el interior pero ha provocado la saturación de las zonas libres limítrofes.

El problema del aparcamiento en estas zonas ha hecho que el Ayuntamiento redactase un Plan de Circulación en el Centro Histórico, en el que se proponían medidas que han sido incorporadas al Plan de Movilidad Urbana de Segovia, y se encuentre en la actualidad elaborando el “Estudio de movilidad del tráfico urbano en el recinto amurallado de Segovia”.

La oferta y demanda de aparcamientos en estas zonas se recoge en la tabla siguiente, en la que se refleja como demanda de rotación la que se produce los jueves (día del mercado) y los sábados por la noche.

Zona	Plazas ofertadas en superficie	Plazas rotación Jueves	Plazas rotación Sábado	Residentes en garajes	Residentes en superficie
1 Casco Histórico	867	1251	1535	908	781
9 San Millán	74	47	92	-	-

Las medidas de actuación en el Casco Histórico consideradas en el estudio de movilidad en redacción van desde la reforma del sistema O. R. A., en primera fase, a la restricción de acceso al Recinto Amurallado a los no residentes, en último caso.

## 2. ANÁLISIS DAFO

### 2.1. PROBLEMAS

#### 2.1.1. Red viaria

La red viaria está muy condicionada por el carácter predominantemente longitudinal, Norte-Sur, que el Acueducto imprime a la Ciudad y que conlleva una falta de conexiones transversales que permeabilicen dicho eje.

Los accesos a la ciudad confluyen en el centro de la misma, careciendo de una vía colectora exterior que los una entre sí hasta la puesta en servicio de la circunvalación.

Por otra parte, el Recinto Amurallado constituye un enclave, que por su propia génesis, presenta una accesibilidad muy restringida y un viario interior poco apto para las circulaciones rodadas.

El viario del cinturón principal no presenta secciones homogéneas, con lo que hay tramos que cumplen mal su función como red arterial además de haber perdido el carácter con el que inicialmente se previeron. Así se debe destacar:

- La inexistencia de la “plaza Oriental”, desde el punto de vista urbano, al estar invadida por el tráfico rodado.
- La utilización de la ronda Santo Domingo de Guzmán-San Marcos-Cuesta de los Hoyos por un tráfico intenso, penalizando su carácter de ruta turística y paisajística.

La hora punta de tráfico se ha detectado al mediodía, con intensidades de un 10% de la intensidad media diaria. El sistema general viario soporta, por tanto, en hora punta las siguientes circulaciones:

Denominación	Tipo de vía	Capacidad (veh/h)	IHP 1998	Saturación
Avenida de Gerardo Diego	Arteria principal	5700	578	10.1%
Avenida de Juan Carlos I	Arteria principal	2700	1534	56.8%
Avenida de la Constitución	Arteria principal	2970	892	30.0%
Avenida de la Constitución	Arteria principal	6000	1039	17.3%
Avenida de Valdevilla	Arteria principal	2700	249	9.2%
Avenida del Padre Claret	Arteria principal	2540	1598	62.9%
Avenida del Padre Claret	Arteria principal	4400	2473	56.2%

D - MOVILIDAD

Denominación	Tipo de vía	Capacidad (veh/h)	IHP 1998	Saturación
Avenida Obispo Quesada	Arteria principal	2700	707	26.2%
C/ Antonio Machado	Arteria colectora-distribuidora	635	386	60.8%
C/ Buitrago y C/ Alferez Provisional	Arteria colectora-distribuidora	1035	367	35.5%
C/ Coronel Rexach	Arteria principal	1560	890	57.1%
C/ de la Independencia	Arteria colectora-distribuidora	1720	353	20.5%
C/ de Muerte y Vida	Arteria colectora-distribuidora	560	163	29.1%
C/ del Roble	Arteria colectora-distribuidora	615	252	41.0%
C/ Doctor Tapia	Arteria principal	3000	669	22.3%
C/ Doctor Velasco	Arteria colectora-distribuidora	530	104	19.6%
C/ Doctor Velasco	Arteria colectora-distribuidora	1480	299	20.2%
C/ Gobernador Fernández Jiménez	Arteria colectora-distribuidora	850	353	41.5%
C/ José Zorrilla	Arteria colectora-distribuidora	750	163	21.7%
C/ José Zorrilla	Arteria principal	1150	930	80.9%

Denominación	Tipo de vía	Capacidad (veh/h)	IHP 1998	Saturación
C/ Morrillo	Arteria colectora-distribuidora	1300	386	29.7%
C/ Ortiz Paz	Arteria colectora-distribuidora	910	533	58.6%
C/ San Gabriel	Arteria colectora-distribuidora	700	938	134.0%
C/ San Juan	Arteria colectora-distribuidora	2300	772	33.6%
C/ Santo Tomás	Arteria colectora-distribuidora	560	487	87.0%
Carretera C - 603 Areválo	Arteria principal	1720	779	45.3%
Carretera C - 603 Arévalo	Carretera comarcal	2600	149	5.7%
Carretera C - 605 Arévalo	Carretera comarcal	2600	398	15.3%
Carretera CL - 601 La Granja	Carretera comarcal	8400	561	6.7%
Carretera CL - 601 Valladolid	Carretera comarcal	2600	616	23.7%
Carretera de La Granja	Arteria principal	6000	757	12.6%
Carretera de Madrid	Arteria principal	1500	379	25.3%

D - MOVILIDAD

Denominación	Tipo de vía	Capacidad (veh/h)	IHP 1998	Saturación
Carretera de San Rafael	Arteria principal	6000	1038	17.3%
Carretera de San Rafael	Arteria principal	2700	1086	40.2%
Carretera N - 110 Avila	Carretera nacional	2700	794	29.4%
Carretera N - 110 Soria	Carretera nacional	8600	648	7.5%
Carretera N - 603 Madrid	Carretera nacional	5400	959	17.8%
Carretera Sg - 3121 Zamarramala	Carretera local	2260	257	11.4%
Carretera Sg - 6122 Palazuelos de Eresma	Carretera local	1960	185	9.4%
Carretera Sg - 6123 San Cristobal , Trescasas	Carretera local	1960	185	9.4%
Carretera Sg - 7140 Villacastin	Carretera local	2260	14	0.6%
Cuesta de los Hoyos	Arteria principal	3000	629	21.0%
Paseo del Conde de Sepulveda	Arteria principal	4840	1333	27.5%
Paseo Ezequiel González	Arteria principal	5700	1802	31.6%

Denominación	Tipo de vía	Capacidad (veh/h)	IHP 1998	Saturación
Paseo Santo Domingo de Guzmán	Arteria principal	2550	577	22.6%
C/ San Marcos	Arteria principal	2550	577	22.6%
Plaza de la Artillería	Arteria principal	2300	772	33.6%
Prolongación Avda. Gerardo Diego	Arteria principal	3000	580	19.3%
Puente Sancti Spiritu	Arteria colectora-distribuidora	1830	389	21.3%
Vía de Roma	Arteria principal	1480	1386	93.6%
Vía de Roma	Arteria principal	2960	1833	61.9%

Insuficientes vías rodadas Este-Oeste, que obliga a importantes recorridos longitudinales, saturando los transversales más céntricos, con lo que se producen retenciones en diferentes puntos de la red viaria, básicamente en Sn Gabriel, Vía Roma, Coronel Rexach, Padre Claret y N-110, a la altura del Hospital. Estos viarios tienen un nivel de saturación superior al 50%, punto a partir del cual se comienza a producir la congestión, con reducción de la velocidad de circulación y pérdida de la capacidad teórica de la vía.

### 2.1.2. Transporte público

La red de transporte público urbano colectivo, que está constituida por las seis líneas de autobuses descritas, se configura radialmente a partir del Casco Histórico, con lo que su oferta no es la más adecuada a la movilidad real de Segovia.

Los intervalos mínimos de 15 minutos entre autobuses provoca tiempos de espera elevados que perjudican el tiempo total de viaje entre zonas en transporte público.

La cobertura de la red deja tres subzonas desatendidas o con una conectividad muy marginal: San Andrés (4), Fuencisla (6) y el Polígono Industrial El Cerro (20). Ninguna pedanía, salvo Hontoria, cuenta con servicio de autobús urbano.

La participación del autobús urbano en el reparto modal de transportes es muy escasa, del orden del 10%.

Las estaciones de autobuses y ferrocarril, en las que se presta un servicio adecuado para las principales relaciones exteriores, están dentro del casco urbano pero en una posición periférica, en el exterior del cinturón principal viario, precisando de un modo mecanizado para acceder a la mayoría de las zonas. La accesibilidad en transporte público a las estaciones se presenta en la tabla siguiente:

Zona	Accesibilidad desde	
	Estación de autobuses	Estación de ferrocarril
1		línea 2
2	línea 6	líneas 2 y 6
3		línea 2
4	línea 6	línea 6
5		línea 2
6		
7	línea 4	
8	línea 4	
9		línea 2
10	a pie	línea 2
11		línea 2
12	línea 4	línea 2

Zona	Accesibilidad desde	
	Estación de autobuses	Estación de ferrocarril
13	línea 4	línea 2
14	línea 4	
15	línea 4	
16	línea 4	
17	a pie	línea 6
18	líneas 4 y 6	línea 6
19	líneas 4 y 6	a pie
20		

La estación de autobuses actual presenta un estado de degradación que hace que cumpla mal su misión como nodo de transporte interurbano. Su capacidad, desde el punto de vista de la circulación de autobuses, está próxima a la saturación, pues la disposición en patio crea conflictos entre los movimientos de entrada y salida y con las maniobras interiores de estacionamiento de los coches. Se precisa una nueva estación, adaptada a las necesidades futuras del tráfico y los usuarios, cuya ubicación se deberá fijar en función de las zonas de origen / destino principales de los desplazamientos.

### 2.1.3. Aparcamiento

No existe un excesivo déficit de plazas de aparcamiento en la Ciudad, con excepción del Recinto Amurallado y San Millán, donde la demanda de plazas de rotación provoca la invasión del Casco Histórico por vehículos estacionados en zonas prohibidas. Esta demanda, no obstante, está vinculada a un modelo de movilidad excesivamente basado en el vehículo privado.

La única zona con problemas de estacionamiento para residentes vuelve a ser el Casco Histórico, donde la falta de garajes en los edificios antiguos hace que exista una importante demanda de plazas en superficie.

## 2.2. AMENAZAS

### 2.2.1. Red viaria

La prognosis tendencial del tráfico actual da lugar a una generalización de la congestión, aumentando los puntos de conflicto en el viario.

La estructura urbana consolidada presenta viarios cuya capacidad tiene unos límites irrebables, con lo que un crecimiento continuo del tráfico ocasionará una situación de congestión irresoluble en zonas como el Casco



Histórico si no se cambian los patrones de la movilidad.

fuelle: Union Internationale des Transports Publics

Un diseño de ciudad que base su movilidad en el vehículo privado dará lugar a la extensión de su superficie con una baja densidad de población y empleos, propiciando el denominado por la UITP (Unión Internacional de Transporte Público) *círculo del declive urbano*.

La futura puesta en servicio de la autopista de peaje San Rafael – Segovia supondrá un aumento de los viajes de penetración que se producen por el sur de la ciudad, incidiendo negativamente en el tráfico interior.

### **2.2.2. Transporte público**

La falta de actuación sobre el transporte público urbano hace que éste se convierta en un transporte marginal que sólo recoge los viajes que no tienen alternativa.

La evolución tendencial del transporte público busca una adecuación de la oferta a la demanda para optimizar los resultados económicos de la explotación. Esta tendencia hace que se reduzca la frecuencia de los servicios, con la consiguiente influencia negativa en la demanda.

La degradación tendencial que presenta el transporte público refuerza el crecimiento del tráfico privado, acentuando la amenaza de congestión detectada en el punto anterior.

La “moda” de potenciar la intermodalidad construyendo estaciones conjuntas para ferrocarril y autobuses sin estudios de movilidad que las justifiquen, se configura como amenaza sobre el transporte interurbano en autobús, pues el traslado de la estación actual a la nueva estación de Alta Velocidad supone una pérdida de centralidad que, al menos, requiere un análisis detenido de su conveniencia.

La mejora del transporte público interurbano (menores tiempos de viaje en autobús por la nueva autopista y tren de alta velocidad con Madrid y Valladolid) hará que las estaciones de estos modos, actuales o futuras, sean focos atractores y generadores de viajes que, si no se planifica el transporte público urbano complementario adecuado, incrementarán el tráfico de vehículos privados.

### **2.2.3. Aparcamiento**

Las amenazas vinculadas al aparcamiento son, como ya se había visto en los problemas, de dos tipos, según sea el aparcamiento para residentes o de rotación.

El déficit de plazas de aparcamiento para residentes en algunas zonas se verá acentuada con el crecimiento lógico de la motorización. Esta carencia

de aparcamiento puede influir en aspectos no relacionados directamente con la movilidad, pues, entre otras causas, es uno de los motivos que propicia la despoblación de las zonas históricas de las ciudades. El Recinto Amurallado presenta ya déficit de plazas en superficie para residentes, que en determinados días (sábados noche) deben además competir con una fuerte demanda de vehículos exteriores que no encuentran ningún tipo de límite al no producirse en un periodo regulado por el sistema O. R. A.

El aparcamiento en superficie, tanto de residentes como de rotación, es un gran consumidor de espacio urbano (un coche estacionado requiere una superficie de viario de unos 20 m<sup>2</sup>) que no tiene usos productivos ni ambientales. El conflicto aparcamiento – peatón en calles de dimensiones reducidas produce espacios poco atractivos para el peatón, influyendo en el descenso de la actividad económica de la calle.

Por otra parte, la demanda de plazas de aparcamiento de rotación va íntimamente ligada a la gestión de la movilidad en vehículo privado. La construcción de aparcamientos de rotación en las zonas donde existe esa demanda puede ser factible, pero el aumento de oportunidades de aparcamiento provocará un aumento de viajes en vehículo privado, con la consiguiente incidencia negativa en el tráfico que deberá soportar el viario. La construcción de aparcamientos atendiendo a la demanda vuelve a desembocar en el círculo vicioso del declive urbano.

### **2.3. FORTALEZAS**

En este apartado se presentan los puntos fuertes en los que se puede basar la gestión de la movilidad.

Por una parte hay que destacar la importancia que tienen los viajes a pie en el conjunto total de viajes realizados en la ciudad, con lo que se constata el hábito existente, al menos en las zonas más interiores, de realizar muchos desplazamientos cotidianos andando.

Por otro lado hay que considerar la experiencia de la peatonalización de la plaza del Azoguejo y la Avenida de Fernández Ladreda motivada por las necesidades de conservación del acueducto, existiendo una actitud positiva hacia actuaciones que favorezcan la preservación del rico patrimonio histórico de Segovia.

La densidad media de los núcleos urbanos es la adecuada para favorecer los desplazamientos a pie, como ha ocurrido tradicionalmente, y en transporte público. Un crecimiento de la ciudad sin que se produzca pérdida de la densidad actual de empleos y habitantes permitirá una gestión de la movilidad en la que no sea preciso contar con el vehículo privado como modo de transporte fundamental.

## **2.4. OPORTUNIDADES**

### **2.4.1. Red viaria**

La reciente puesta en servicio de la nueva circunvalación de Segovia evita la circulación de vehículos en tránsito por el interior de la ciudad y permite que muchos de los viajes de penetración tengan un acceso más directo a los puntos de destino en la ciudad apoyándose en ella.

Esta actuación supone una oportunidad para reordenar el tráfico interior, debiendo convertir las actuales travesías en auténtico viario urbano bien estructurado con el resto de la red. Esta estructuración se puede abordar adecuando los viarios a las intensidades de viajes interiores tendenciales o se puede realizar desde políticas activas de gestión de la movilidad, adoptando medidas que dificulten el uso del vehículo privado y favorezcan los viajes a pie y en transporte público.

### **2.4.2. Transporte interurbano**

La futura puesta en servicio de la variante ferroviaria de Guadarrama en Alta Velocidad, creará una estación en las proximidades de Segovia (junto a la N-603 a la altura del polígono industrial de Hontoria) que permitirá una conexión rápida con Madrid y Valladolid (menos de 30 minutos).

Esta actuación modificará los patrones de viaje actualmente existentes, aumentando los desplazamientos con ambas ciudades y pudiendo provocar una reducción de la participación del vehículo privado en estas relaciones.

La nueva estación supone una oportunidad para gestionar los viajes que atraiga con una adecuada planificación de los transportes que la sirvan, para lo que es fundamental favorecer que el viaje en modo público se extienda hasta el interior de la ciudad, con lo que se ayudará a descongestionar el tráfico en vehículo privado por el interior de la ciudad.

La necesidad de construir una nueva estación de autobuses por el grado de deterioro que presenta la actual se debe considerar como una oportunidad para estudiar su ubicación dentro de un análisis global del sistema de

transportes de la ciudad, con criterios objetivos que permitan dimensionar la estación adecuada para la demanda previsible.

La construcción de la autopista San Rafael – Segovia, cuya puesta en servicio se prevé para el verano de 2002, contribuirá también a reforzar las relaciones de Segovia con Madrid, induciendo, junto con el tren de alta velocidad, nuevos viajes diarios por motivo trabajo o estudio, impensables con las infraestructuras actuales.

Esta autopista, de interés supramunicipal, además de los enlaces extremos de San Rafael y Segovia contará con enlaces en Hontoria, Otero de Herreros y Ortigosa del Monte, incidiendo en las relaciones de larga distancia del sur de la provincia.

La inclusión de Segovia en la red de alta capacidad de carreteras y en el sistema ferroviario de alta velocidad producirá una dinamización de la actividad en la ciudad, que pasará del crecimiento vegetativo nulo actual a un aumento claro de la población y de los empleos, tal y como ha sucedido en Ciudad Real.

### **3. CRITERIOS Y OBJETIVOS**

#### **3.1. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD**

El grado de congestión que presenta el viario en el núcleo central de la ciudad hace recomendable que no se incremente el tráfico en vehículo privado. Como la participación del transporte público en la movilidad en modos mecanizados actual es muy baja (reparto modal 90% privado - 10% público), se debe considerar como primer objetivo en la gestión de la movilidad que el crecimiento lógico del número de viajes mecanizados en la ciudad se produzca sólo en transporte público, con la consiguiente estabilización del tráfico de vehículos privados (el reparto modal se irá inclinando hacia una mayor participación del transporte público).

Para conseguir este objetivo se establecen los siguientes criterios:

1. La gestión de la movilidad debe ser una política global, no debiéndose plantear actuaciones sectoriales sin analizar su repercusión en otros modos.

2. Los cambios en los patrones de viaje son lentos, no pudiendo esperarse modificaciones importantes mediante actuaciones “estrella”. El cambio de hábitos requiere una línea de actuación continua y decidida a través de la cual los propios ciudadanos adopten el cambio de comportamiento buscado por propio convencimiento según las ofertas alternativas posibles.
3. Hay que diseñar una ciudad a la medida de las personas. Los movimientos peatonales deben ser fáciles y atractivos en cualquier punto del casco urbano.
4. La propuesta de zonas con usos de baja densidad favorecen el empleo del vehículo privado. Los usos como residencia y empleo agrupados en áreas con una densidad suficiente facilitan los desplazamientos a pie y el uso del transporte público.

### **3.2. RED VIARIA**

Dentro del objetivo global fijado para la movilidad, a la red viaria le corresponde el objetivo de ofrecer accesibilidad y capacidad al vehículo privado a toda la ciudad sin promover su uso.

En gran parte de las relaciones de la ciudad con el exterior, sobre todo con otros municipios de la provincia, el vehículo privado seguirá siendo el modo más adecuado. La red viaria se debe diseñar para dar accesibilidad al exterior a los residentes de la ciudad.

Los criterios a seguir en el diseño del sistema general viario son:

1. Se debe establecer una red arterial mallada con características homogéneas que permita una buena comunicación de todas las zonas con las carreteras de acceso a la ciudad.
2. El diseño del viario zonal debe disuadir al posible usuario de su utilización como alternativa a la red arterial.
3. La red viaria debe permitir, además de la circulación de automóviles, el acceso a todas las zonas de los servicios urbanos, de emergencia y de distribución de mercancías.

4. La red arterial debe contar con una señalización informativa clara y concreta que oriente a los usuarios hacia sus destinos, tanto residentes como, fundamentalmente, no residentes. Evitar el tráfico de agitación contribuye a disminuir la congestión.

### **3.3. TRANSPORTE PÚBLICO**

La ordenación de ámbito municipal tiene poca incidencia en las líneas de transporte público interurbano. Sólo se puede actuar en la situación y accesibilidad de las estaciones de los modos interurbanos en la ciudad. La ubicación de las estaciones vienen muchas veces condicionadas por situaciones preestablecidas (estaciones actuales de autobuses y ferrocarril) o por los requisitos de trazado de las nuevas infraestructuras (futura estación de alta velocidad).

Los criterios a considerar en el transporte público interurbano son:

1. Las estaciones de modos interurbanos deben estar conectadas directamente a la red arterial viaria, con lo que se facilitan las entradas y salidas, en el caso de autobuses interurbanos, y la accesibilidad en vehículo privado y taxi, en todos los casos.
2. Desde las estaciones debe ser posible el acceso cómodo a todas las zonas de la ciudad mediante el uso del transporte público colectivo. Se considera, por tanto, un acceso cómodo aquél que se puede realizar con un recorrido a pie de menos de trescientos metros y que no requiera más que un intercambio entre líneas de transporte urbano.
3. Hay que considerar el ámbito supramunicipal que tienen estas estaciones, debiendo prever los servicios complementarios que esta función pueda requerir: aparcamiento, superficies comerciales, información...

El transporte público urbano sí que debe ser objeto de la revisión del planeamiento. Los objetivos que se fijan para el transporte público urbano son la cobertura completa del casco urbano (una parada de transporte público a menos de trescientos metros) y unos costes de desplazamiento competitivos con los del vehículo privado.

Los criterios que se deben considerar son:

1. La red de transporte público urbano debe ser única, con independencia del tipo de vehículo utilizado y con integración tarifaria.
2. El viaje en transporte público de una zona a otra de la ciudad debe poder realizarse mediante un único trasbordo.
3. Las líneas pasantes por el centro de la ciudad presentan una mejor accesibilidad y una mayor ocupación que las líneas radiales equivalentes.
4. La adecuación oferta – demanda se debe realizar mediante el dimensionamiento adecuado de los vehículos, no modificando la frecuencia de las líneas. Un intervalo de paso superior a diez minutos puede ser inadmisibles con tiempos de viaje cortos como son los urbanos.
5. La coordinación de horarios de las diferentes líneas debe facilitar el intercambio entre ellas, por una parte, y complementar la oferta en tramos coincidentes (dos líneas que circulen por la misma calle no deben coincidir en el horario de paso por las paradas).
6. El transporte público urbano debe tener intercambio directo con el transporte público interurbano, mediante la integración en la misma estación, y con el vehículo privado de viajes de penetración, a través de puntos de intercambio en las áreas periurbanas.
7. El tiempo de viaje en transporte público debe ser independiente del nivel de congestión existente en la red viaria, debiendo preverse una red de calles y carriles de uso exclusivo sobre la que discurran las diferentes líneas.
8. El transporte público debe ser accesible a toda la población, debiendo contar con todos los avances que permiten la integración: piso bajo, información visual y acústica, zonas adaptadas para PMR, etc.

### **3.4. APARCAMIENTO**

Los objetivos para el aparcamiento deben ser diferentes para los residentes que para el resto de usuarios.

El objetivo que se debe buscar para los residentes es la plena cobertura de las necesidades de plazas para residentes, evitando la pérdida de atractivo como residencia de zonas como el Casco Histórico, en el que las dificultades de aparcamiento para los residentes son habituales.

Los criterios que se debe adoptar para cumplir este objetivo son:

1. En las zonas urbanas existentes se deben crear plazas de estacionamiento exclusivo para los residentes siempre que haya un déficit de plazas ofertadas. Estas plazas deberán ser en aparcamientos subterráneos, preferentemente, o por restricción en las plazas de superficie.
2. La ubicación y tamaño de los aparcamientos para residentes debe ser un compromiso entre la distancia del aparcamiento a la residencia y el número de plazas que minimiza los costes de mantenimiento, que deben ser asumidos por los usuarios.
3. Las zonas a urbanizar y las nuevas edificaciones deberán prever la dotación de plazas de aparcamiento para residentes suficientes, incluyendo el crecimiento previsto de la motorización.
4. Las dimensiones de las plazas deberán cubrir adecuadamente los diferentes tipos de vehículos existentes (pequeños, medios y grandes), con plazas grandes adecuadas para su uso por PMR.
5. Los aparcamientos para residentes estarán conectados preferentemente al viario zonal.

El aparcamiento de no residentes supone un consumo de espacio urbano, en zonas con escasez de suelo, que se debe limitar. El objetivo del sistema de aparcamiento libre debe ser transmitir los costes reales del espacio al usuario, penalizando el estacionamiento de larga duración para los no residentes.

Los criterios adoptados son:

1. Se debe plantear un sistema de ordenación del aparcamiento en superficie que permita el estacionamiento de rotación (duración inferior a dos horas) pero con un sistema de tarifas gradual, con mayor coste en las zonas con mayor demanda y valor decreciente según se alejan de los focos de atracción. Este sistema debe penalizar el aparcamiento de larga duración de forma que disuada del uso del vehículo privado en viajes domicilio – trabajo o similares.
2. El aparcamiento en superficie se completará con aparcamientos de rotación subterráneos conectados con la red arterial viaria en las zonas que se precise.
3. Se evitará la oferta de plazas de aparcamiento gratuitas en los centros de trabajo.
4. Se deberá facilitar el aparcamiento de larga duración en las áreas periurbanas asociadas a los accesos a la ciudad con buena conexión con la red de transporte público urbano.
5. La ubicación de los aparcamientos deberá estar bien señalizada en las carreteras de acceso y en la red arterial, favoreciendo su localización y empleo.