

ITINERARIOS PERTENECIENTES AL PLAN DE ACCESIBILIDAD I DEL CENTRO HISTORICO DE CADIZ

- ITINERARIO 1
- ITINERARIO 2
- ITINERARIO 3
- ITINERARIO 4
- ITINERARIO 5
- ITINERARIO 6
- ITINERARIO 7
- ITINERARIO 8
- ITINERARIO 9
- ITINERARIO 10
- ITINERARIO 11
- ITINERARIO 12
- ITINERARIO 13

- ITINERARIO ADAPTADO
- - - ITINERARIO SIN ADAPTAR
- | - | - | - | - | PROPUESTA ITINERARIO
- - - - - ITINERARIO ADAPTADO NO PROPUESTO
- ~ ~ ~ ~ ~ EN EJECUCION

Se realiza una serie de propuestas de actuación en materia de sostenibilidad y accesibilidad en el Centro Histórico de Cádiz con la finalidad de hacerla más sostenible y encaminadas a mejorar el escenario actual. Para ello, se toma de partida el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Cádiz.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación, tanto, de medidas correctoras en urbanización y ordenación, así como, de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, y transporte público) dentro de la ciudad de Cádiz, es decir de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los gaditanos.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS de la ciudad de Cádiz se comenzó a partir de la iniciativa política establecida en el "pacto de los alcaldes", donde con su firma, existía un compromiso de realizar medidas encaminadas a la reducción de las emisiones contaminantes. En este pacto se contemplan los protocolos generales de intenciones del programa de sostenibilidad urbana ciudad 21, asumiendo todos sus compromisos, requeridos en distintos estamentos europeos, estatales, autonómicos, provinciales y locales. Con esta ratificación, Cádiz ha asumido el objetivo de reducción de un 20% en las emisiones de CO2 para el año 2020, objetivo que ha de alcanzarse mediante el aumento de la eficacia energética y medidas de apoyo a las energías renovables, y a programas de acciones basadas en la sostenibilidad de la ciudad. La sostenibilidad no puede ser un objetivo sino que debe ser un planteamiento de base que sustente la construcción de la ciudad desde el análisis de los problemas hasta la toma de decisiones. La sostenibilidad no puede enfocarse exclusivamente desde su aspecto ambiental, sino también desde el cultural y social.

El desarrollo del estudio del Plan de Accesibilidad I se ha fundamentado en el concepto de **Itinerarios**, entendiéndose como tal: Recorridos que enlazan espacios públicos, facilitando el acceso a los edificios y espacios de interés.

En el Plan de Accesibilidad se proyectaron un total de 29 Itinerarios, 13 en Intramuros y 16 en Extramuros.

La valoración del nivel de barreras existentes se ha realizado contrastando la realidad con las exigencias dictadas por la normativa autonómica y municipal.

A nivel autonómico se ha considerado el Documento técnico sobre el Decreto Andaluz de Accesibilidad, que recoge el texto integrado del Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía aprobado por el Decreto 293/2009, de 7 de julio, con 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 y el Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad" aprobado por la Comisión Técnica de Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía.

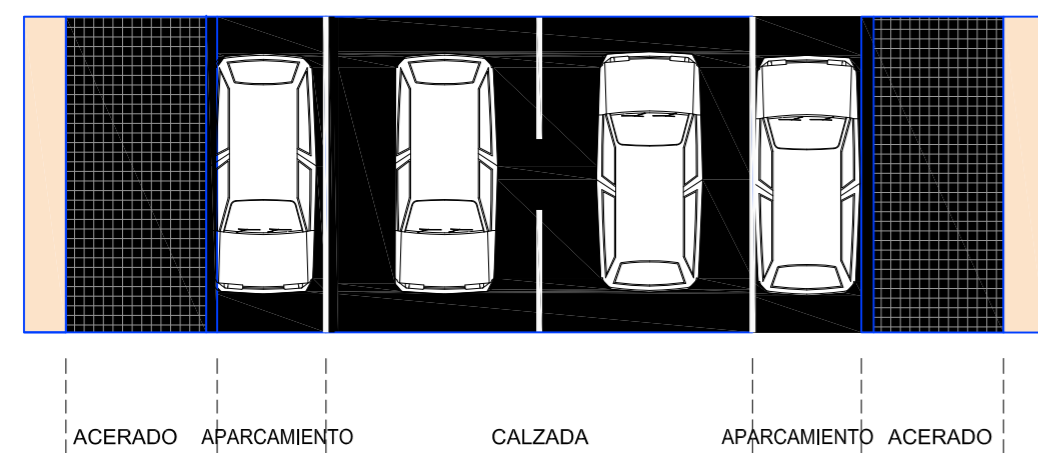
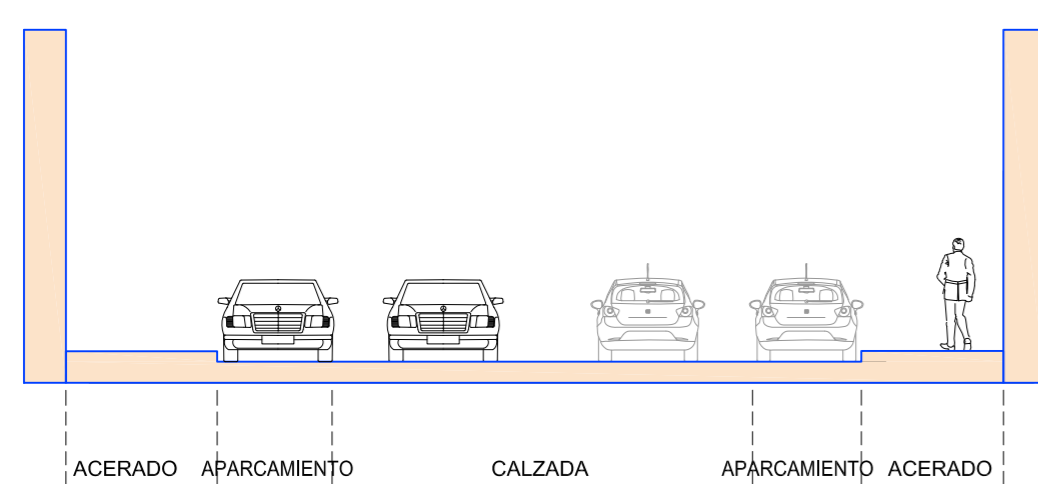


INCORPORACIÓN DE NUEVO CARRIL BICI

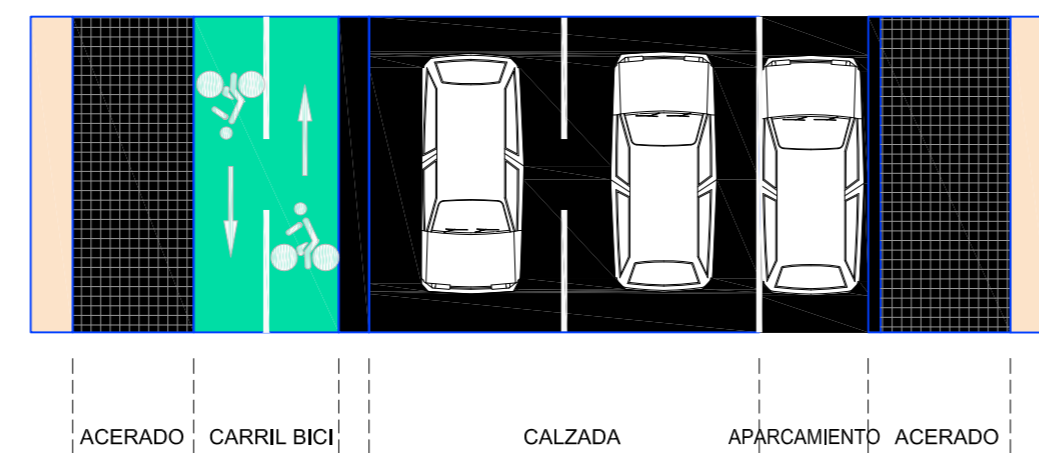
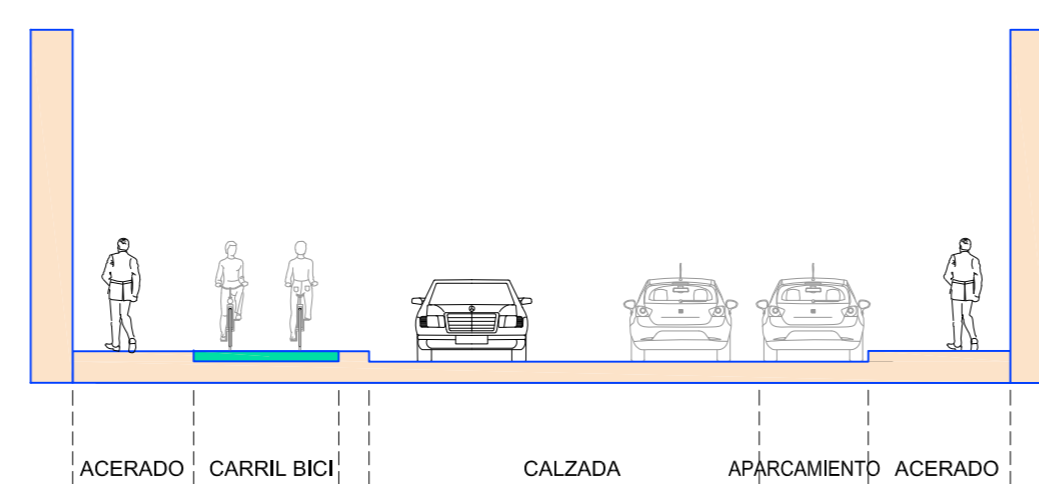
CIUDAD DE CÁDIZ

SECCIÓN TIPO CARRIL BICI

ESTADO ACTUAL



ESTADO REFORMADO



El tráfico urbano motorizado constituye el mayor exponente del incremento de los niveles de contaminación de partículas en suspensión y dióxido de carbono, provocando el deterioro de la salud. Es también el responsable de la superación de los umbrales de ruido, alterando la convivencia. Genera sedentarismo y no contribuye al desarrollo de una vida más armónica y más sana.

La bicicleta es una alternativa eficaz y útil de transporte tal y como se acredita en numerosas ciudades modernas europeas y en un buen número de ciudades españolas, entre las que se encuentra en primera línea, la ciudad de Sevilla. Su implantación es una realidad y un compromiso serio por una movilidad menos dependiente del coche, reconvirtiendo sus sistemas de transporte para que el uso de la bicicleta se convierta en algo posible, seguro y respetado, logrando con ello importantes avances en la calidad de vida de sus ciudadanos.

La bicicleta es un medio de transporte eficiente y no contaminante, requiere un menor consumo de espacio público, reduce la congestión del tráfico y es más rápido en la mayoría de los desplazamientos urbanos. Su uso continuado demuestra que tiene grandes efectos positivos en la salud al ser una de las actividades más completas y universales para prevenir dolores de espalda, proteger articulaciones, mejorar el sistema circulatorio inmunológico, así como mantener la salud psíquica.

Potenciar el papel de la bicicleta como modo de transporte, junto con la recuperación para el peatón y el ciclista de espacios urbanos ocupados hasta ahora de forma indiscriminada por el coche, es una de las piezas angulares de las políticas de movilidad sostenible y de la recuperación de la calidad de vida de los entornos urbanos.

El Ayuntamiento de Cádiz ha desarrollado una programación para la implantación del uso de la bicicleta para la ciudad de Cádiz en la que predominan los siguientes criterios técnicos en las vías ciclistas:

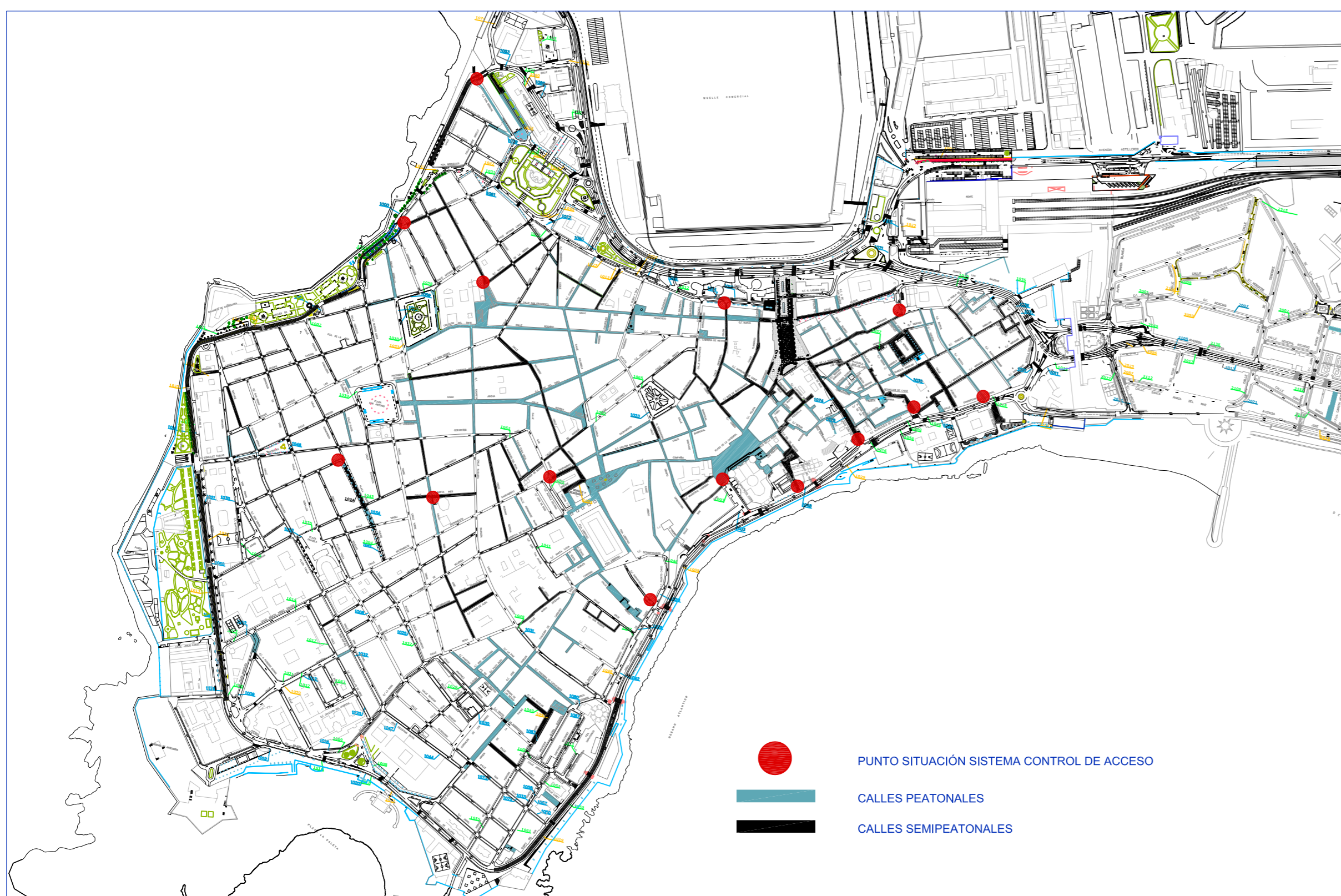
- **Conectividad.** La red debe tener un diseño funcional en el sentido de que conecte entre sí las principales zonas de atracción y articule el territorio. Se procurará que las vías ciclistas se articulen en el territorio urbano mediante redes o mallas a las que pueda acceder el ciclista a una distancia no superior a 200 metros desde el lugar de partida. **Se procurará que en el centro histórico tengan prioridad los modos no motorizados.**
- **Continuidad.** La continuidad de la red debe garantizarse evitando interrupciones en su trazado. Para ello no será necesario que la red esté conformada exclusivamente por carriles segregados sino que pueden combinarse distintas soluciones en función de las características de la infraestructura sobre la que se asiente cada tramo, compartiendo la plataforma con el coche, mediante ciclocalles, siempre y cuando lo puedan hacer de la forma más segura para el ciclista. Se procurará que las vías ciclistas tengan carácter bidireccional de acuerdo con los criterios establecidos en el código de la circulación y ello con el fin de garantizar la continuidad de los itinerarios. Se evitarán los cambios bruscos de dirección, procurando la continuidad longitudinal al objeto de disminuir los tiempos de recorrido y garantizar la seguridad vial al prescindir de cruces e intersecciones innecesarias. Así mismo, las vías ciclistas referidas deberán tener una anchura mínima de 2,50 m.
- **Intermodalidad.** En el diseño de la red se favorecerá la posibilidad de acceder mediante transporte público a la red ciclista, facilitando el desplazamiento de las bicicletas en dichos medios, determinando los itinerarios ciclistas con proximidad a las paradas de transporte público, así como procurando el acceso desde las vías ciclistas a las conexiones intermodales con el exterior de Andalucía.
- **Uso universal y comodidad.** La red deberá diseñarse atendiendo a los potenciales usuarios más vulnerables, de tal forma que también puedan usarla los niños y mayores. Para ello se minimizarán las pendientes de las vías ciclistas. Se procurará la comodidad de las rutas, para ello, las vías ciclistas deberán estar separadas del tráfico motorizado en la medida de lo posible, mediante su segregación o disposición de barreras de separación.
- **Topología del trazado.** Dispondrán de protección frente a condiciones meteorológicas desfavorables, lo que debe afrontarse mediante la correcta elección de pavimento, el diseño de las rutas y la dotación de mobiliario urbano o árboles que aporten sombra.
- **Señalización.** Es conveniente la dotación de una señalización clara, sencilla y homogénea en toda la red, que incluya además información sobre los tiempos de recorrido y distancia a los principales puntos de interés; se establecerán semáforos específicos en aquellas intersecciones donde la velocidad del tráfico sea superior a 50 km/hora o la densidad de tráfico sea superior a 1000 vehículos/hora.
- **Mantenimiento de la red.** Será necesario prever un adecuado mantenimiento de la red para garantizar la seguridad vial de los usuarios.
- **Incorporación al planeamiento urbanístico.** Se incorporarán en el planeamiento urbanístico las infraestructuras para la bicicleta, debiendo considerarse como un vehículo con participación en el reparto modal de transporte, reservando parte del viario para su uso en condiciones de igualdad. El planeamiento determinará las vías y redes ciclistas que formen parte de los sistemas generales básicos.
- **Aparcamientos.** Los puntos intermodales, puntos de destino, edificios públicos, puntos de atracción turística y zonas de descanso deberán dotarse de aparcamientos específicos para bicicletas.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, nace con el objetivo fundamental de estudiar y analizar todos los aspectos relacionados con la movilidad en la ciudad de Cádiz, con la intención de hacerla más sostenible y realizar un plan de acción donde se establecen las políticas y actuaciones a desarrollar para mejorar las tendencias en lo que a movilidad sostenible se refiere.

Una de las políticas recogidas en Plan de acción del PMUS hace referencia a la gestión y control de los accesos al viario restringido y peatonal de la ciudad (en particular el casco histórico). Dicha propuesta tiene como objetivo fundamental el promover la menor circulación en el casco y favorecer al mismo tiempo la circulación de vehículos menos contaminantes (vehículos eléctricos). Como propuesta específica de actuación el PMUS establece la implantación de un sistema de lectura de matrículas para una adecuada gestión y control de los accesos.

SECCIÓN TIPO DEL NUEVO CARRIL BICI

CENTRO HISTÓRICO



IMPLANTACIÓN DE SISTEMA DE CONTROL DE ACCESOS POR LECTURAS DE MATRÍCULAS

