

Indice.

- 1. Justificación.** (página 2)
 - 1.1 Introducción. (página 2)
 - 1.2 Responsabilidad de la administración local. (página 5)
 - 1.3 La bici en la ciudad. (página 7)
- 2. Propuesta para la peatonalización y el uso de la bicicleta en la ciudad de Cádiz.** (página 11)
 - 2.1 Generalidades y Consideraciones previas. (página 11)
 - 2.2 Peatonalización progresiva. (página 11)
 - 2.3 Servicios de Alquiler de Bicicletas. (página 12)
 - 2.4 Aparcamientos para bicicletas. (página 14)
 - 2.5 Tráfico Calmado, Intermodalidad y Aparcamientos Disuasorios (página 15).
 - 2.6 Propuesta de RED de CARRILES-BICI para la ciudad. (página 16)
 - 2.6.1. INFOGRAFÍA: DISEÑO DEL CARRIL-BICI. (página 19)
 - 2.6.2. RELACIÓN DE PLANOS ADJUNTOS (página 20)
 - Plano 1. Propuesta de Máximos I. (página 21)
 - Plano 2. Propuesta de Máximos II. (página 22)
 - Plano 3. Propuesta Simplificada. (página 23)
 - 2.6.3. Informe de propuesta descriptiva para una red de carriles y aceras bicis para la ciudad de Cádiz. (Trabajo de Campo) (página 24)
- 3. Revisión a la propuesta de carril-bici PGOU 2009.** (página 45)
 - 3.1. Casco Antiguo (página 45)
 - 3.2. Puertas de Tierra. (página 69)
- 4. Solicitud y firmas.** (página 82)

1. JUSTIFICACIÓN.

1.1. Introducción.

La problemática global medioambiental tiene una presencia acentuada en el ámbito litoral de la Bahía de Cádiz. En este sentido, el transporte es causante de buena parte de la energía, contaminación (del aire, visual y acústica), fragmentación del espacio y desigualdad social implicadas en este ámbito.

Analizando datos a nivel estatal, vemos que la energía consumida directamente por el sector del transporte en España representa más de un 40% del total, si añadimos los consumos energéticos adicionales dedicados a la fabricación y mantenimiento de vehículos e infraestructuras. Se puede estimar que las necesidades de movilidad del país suponen cerca de la mitad de la demanda final de energía, dependiendo en especial de los productos petrolíferos¹.

En el ámbito urbano, el transporte representa más del 80% de las emisiones contaminantes². Según diversos estudios europeos, la contaminación atmosférica causa en España 16.000 muertes prematuras al año. En nuestro país a causa de la contaminación del aire fallecen 3 veces más personas que por los accidentes de tráfico y casi 11 veces más que en accidente laboral.

Una parte importante de la población urbana española está expuesta a ruidos superiores a los saludables establecidos por la OMS; se estima que el 74% de la población urbana española está afectada por el ruido del tráfico y que un 23% esta sometida a niveles no saludables.³

La sedentarización y los cambios en la dieta explican el incremento del fenómeno de la obesidad, con las consiguientes enfermedades y pérdida de calidad de vida asociadas. En 2003 el 55% de la población no realizaba ejercicio físico en su tiempo libre lo que no

1 "Libro Verde del Medio Ambiente Urbano". Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, marzo 2007.

2 "Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Informe 2005". Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, 2005.

3 "Observatorio de la Movilidad Metropolitana. Informe 2004". Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, 2004.

puede desvincularse de que el 8,5% de la población entre los 2 y los 17 años tuviera entonces obesidad y que lo mismo ocurriera con el 13,6% de la población adulta⁴.

El espacio urbano ocupado por la movilidad representa en los nuevos desarrollos urbanos porcentajes superiores al 50%. En la ciudad de Cádiz, teniendo en cuenta que la mayor parte del residencial está construido en altura, el porcentaje es mayor si cabe. Este espacio está reservado de forma predominante al uso del automóvil, por lo que es necesario realizar un esfuerzo de diseño urbano encaminado a restar espacio al coche en favor de otros usos públicos. La calle como espacio de convivencia exige nuevas estructuras y reglas de uso que contrapesen el predominio físico y psicológico del automóvil. Por tanto, debe establecerse un reparto entre los diferentes modos y usuario de la vía. El papel de la política de movilidad es hacer un reparto adecuado de ese espacio, otorgando prioridad de uso a los medios públicos y a los modos sostenibles. Es decir, las vías públicas deben estar destinadas prioritariamente a los servicios públicos y al peatón, el transporte colectivo y la bicicleta. La situación actual en la ciudad de Cádiz es que la prioridad establecida es la inversa: el automóvil privado tiene prioridad de uso de la mayor del espacio de circulación frente a un porcentaje destinado al peatón, transporte colectivo y bicicleta. El objetivo de un PGOU del siglo XXI debe ser invertir esa situación.

Existe una relación directa entre los patrones de movilidad y proximidad existentes en la bahía de Cádiz en el sentido en de que las dinámicas demográficas y laborales suponen un aumento de movilidad y una disminución de la proximidad. A estas condiciones sociales se une el valor que el automóvil privado tiene como símbolo (éxito social, autonomía) en nuestra sociedad y su uso cotidiano es consideración como un cuasi-derecho por buena parte de la población y la totalidad de las instituciones. Esto explica que en la Bahía de Cádiz se realicen en coche más de 40 000 desplazamientos al día para cubrir una distancia inferior a los 2 km.

A pesar de los datos expuestos, el peatón sigue siendo el protagonista en la mayoría de las ciudades españolas, con una proporción de entre el 40 y el 55% de los desplazamientos cotidianos, a pesar de que el modelo de ciudad orientado al fomento del

4 "Encuesta Nacional de Salud 2003" (Instituto Nacional de Estadística y Ministerio de Sanidad y Consumo. Madrid, 2004)

uso del coche ha sido predominante en la la segunda mitad del siglo XX a la hora de diseñar las ciudades. Este modelo ha provocado que el automóvil haya absorbido numerosos viajes alcanzando también porcentajes próximos a la mitad, con una tasa de crecimiento muy superior a la del transporte colectivo. Sólo en las grandes áreas metropolitanas el autobús y los modos ferroviarios han podido mantener y consolidar su papel en la movilidad frente al automóvil⁵.

Para los usuarios de la bicicleta, la situación está caracterizada por el peligro constante para utilizar este vehículo, tanto en el ocio como en los desplazamientos necesarios para la vida cotidiana (ir al trabajo, a estudiar, de visita, etc). Este peligro se relaciona, por un lado, a la inadecuación de las infraestructuras de transporte existentes a la existencia de peatones y vehículos no motorizados como la bicicleta y, por otro lado, a la cultura del desarrollo de nuestros gobernantes y buena parte de conciudadanos que no son capaces de concebir a la bicicleta más allá que en su plano lúdico o deportivo y no como alternativa viable a los problemas ambientales y de movilidad causados por el tráfico.

El uso masivo del automóvil choca con la configuración urbana y hace emerger una doble contradicción: entre movilidad y habitabilidad y entre intereses individuales e intereses colectivos. Mientras que las ventajas del coche son de carácter puramente individualista, los impactos, los daños y la perturbación general recaen en el haber colectivo.

Se hace necesario no sólo fomentar el uso de la bicicleta y el transporte público sino también ejecutar medidas de disuasión del uso del automóvil. Estas medidas pierden eficacia por separado de forma significativa, especialmente el fomento del transporte público. La restricción puede enfocarse desde una perspectiva positiva hacia los medios de transporte alternativos que pueden ocupar el espacio liberado del tráfico automovilístico.

El Plan General, en lo referente a la movilidad, está orientado en gran medida al encauzamiento de los automóviles en el entramado urbano y a los esfuerzos por absorber la masiva afluencia de coches que va a provocar la no planificada construcción del tercer acceso a Cádiz. Está demostrado el efecto de inducción y aumento del número de coches

⁵ "Libro Verde del Medio Ambiente Urbano". Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, marzo 2007.

que conllevará la construcción del segundo puente. El informe oficial británico del SACTRA (Comité Consultivo Permanente de Evaluación de las Carreteras), sobre inducción de tráfico, estableció hace más de veinte años ese fenómeno según el cual el incremento de la capacidad viaria tiende a generar nuevos viajes que de otra manera no se habrían producido. Ese efecto fue posteriormente confirmado en otros estudios realizados en diversos países⁶.

Ante esta nueva oleada de coches, es necesario dejar de fomentar el automóvil privado. Lejos de que el ciudadano esté ganando espacio público, en la ciudad de Cádiz lo sigue perdiendo en detrimento del automóvil privado. Y esto debido tanto al aumento de motorización y uso del automóvil como a la respuesta institucional de asumir dicho fenómeno. La primera medida, por tanto, hacia una movilidad sostenible es dejar de hacer, paralizar las actuaciones públicas destinadas a favorecer el automóvil (pérdida de espacios peatonales, más aparcamientos en superficie y subterráneo, mejora de los accesos para automóviles a la ciudad, nuevas vías de penetración de automóviles al centro urbano...). Es necesario reducir el efecto llamada de la presencia de plazas de aparcamiento en destino. La creación de plazas de aparcamiento, tanto en viario como en edificaciones, debe ser coherente con la política de movilidad, es decir, evitar el estímulo del uso del automóvil. Procede reducir el espacio de aparcamiento, sobre todo el destinado a visitantes, y recuperar el espacio público para otros usos u otros medios de transporte como el colectivo, el peatonal o la bicicleta. Es necesario liberar totalmente las plazas públicas del casco antiguo de los coches, especialmente Plaza España, eliminando todo el espacio destinado al aparcamiento. Esta medida aumentaría de forma notable la calidad paisajística del casco urbano.

1.2. Responsabilidad de la administración local.

A la hora de planificar la movilidad en una ciudad no podemos obviar la problemática del cambio climático, probablemente uno de los retos más importantes al que tenga que enfrentarse la humanidad en los próximos años. La administración local tiene por tanto la responsabilidad de implementar medidas encaminadas a la lucha contra este fenómeno medioambiental, y ello implica la planificación de un modo de transporte más sostenible.

⁶ SACTRA , Trunk Roads and the Generation of Traffic, UKDoT, HMSO (London), 1994.

En este contexto, la bicicleta debe ser un eje fundamental en las políticas de movilidad. Sin embargo, España es uno de los países con menor número de bicicletas por habitante de la Unión Europea, algo más de 200 por cada 1.000. En Alemania rondan las 900 y en Dinamarca casi tienen una bici por cada ciudadano. Según el Instituto Nacional de Estadística, el número de ciudadanos que acuden habitualmente a sus centros de trabajo en bicicleta no supera el 1% en ninguna de las grandes capitales españolas. En Madrid, ni siquiera llegan a ser el 0,5%. La media europea asciende al 9% y en Holanda, por ejemplo, el 40% de la población pedalea hasta el trabajo.

Los ciudadanos reclaman la intervención del Gobierno para impulsar el uso de la bicicleta. Según una encuesta realizada por la empresa de estudios de opinión Gesop la más completa sobre el uso de la bicicleta en España, más del 93% de los encuestados cree que las administraciones deberían fomentar el uso de este medio de transporte⁷.

Ante esta demanda ciudadana y la problemática ambiental y social que supone el fomento del uso del coche, el Ayuntamiento de Cádiz debe actuar de forma responsable y apostar decididamente por el carril-bici, ya que así lo anunció en el año 2007, sin que hasta la fecha se haya apostado de forma decidida por la bicicleta. Siendo además necesaria su construcción con mucha más premura que la que se plantea en el Plan General. Para el 2012 Cádiz debería ser una ciudad para la bicicleta.

Ya son varias las experiencias interesantes de fomento del uso de la bicicleta en el Estado. Así tenemos ciudades como Vitoria (55 Km, 1 Km por cada 4.172 habitantes), San Sebastián (28 Km, 1 Km por cada 6.539 habitantes), Barcelona (128 Km, 1 Km por cada 12.462 habitantes) y Pamplona (41 Km, 1 Km por cada 4.754 habitantes) que cuentan con una buena dotación de carriles-bici. Y en nuestra propia comunidad no podemos obviar las experiencias de ciudades como Sevilla y Córdoba, con 84 km (1 Km por cada 8.323 habitantes) y 42 km (1 Km por cada 7.705 habitantes) respectivamente⁸.

Una capital como Cádiz, con el compromiso del Ayuntamiento sobre la mesa y los

⁷ Javier Salas. Diario Público. Madrid, 01-05-2009.

⁸ Bicicletas en la ciudad. Revista Consumer. Julio/agosto 2008.

movimientos sociales reclamando iniciativas, no puede quedarse atrás y perder el barco de la movilidad sostenible. Ya que más temprano que tarde, debido a la coyuntura ambiental y socioeconómica actual, el fomento de la bicicleta se convertirá en un imperativo ineludible. Por lo tanto, cuanto antes se empiece a trabajar mejor. Más aún teniendo en cuenta que existen documentos oficiales suscritos por el consistorio, como el Plan Intermodal de Transportes o el Pacto Andaluz por la Bicicleta, que abogan por un cambio de modelo de transporte en las ciudades.

Una herramienta interesante para la inclusión de la bicicleta en la ciudad sería la elaboración de un plan de la bicicleta, que podría estar enmarcado en el Plan Director para el fomento del transporte en bicicleta en la Bahía de Cádiz, que finalizó el Consorcio Metropolitano de Transportes de la mancomunidad en junio de 2008 después de casi un año de trabajo. Diversas ciudades españolas ya han realizado esa planificación bajo diferentes nombres como el Plan Estratégico de la Bicicleta de Barcelona, el Plan Estratégico para la integración de la bicicleta en Sevilla, el Plan de Ciclabilidad de Pamplona o el Plan Director de la bicicleta de Córdoba.

La administración local debe perder el miedo a establecer medidas que restrinjan el uso del coche. Las acciones urbanísticas que se lleven a cabo deben estar necesariamente conectadas con un plan de educación e información ambiental que materialice el fomento institucional del uso de la bicicleta. La experiencia en otras ciudades del Estado ha demostrado que tanto la peatonalización de espacios destinados al coche, como la supresión de aparcamientos, pueden provocar al principio cierto rechazo social, pero que una vez implementadas las medidas y puestas en funcionamiento, el grado de aceptación es generalizado. En este sentido la apuesta de un Ayuntamiento debe ser valiente, centrando sus esfuerzos en articular acciones para amortiguar lo máximo posible este rechazo inicial, a través de acciones de sensibilización encaminadas a dar a conocer a la ciudadanía las ventajas de los modos de transporte alternativos frente al automóvil.

1.3. La bici en la ciudad.

La bicicleta es el medio de transporte más civilizado de todos, dado que no contamina, no ocupa mucho lugar, minimiza la peligrosidad del transporte en ciudad, es el complemento

ideal al transporte público, mejora la salud de quién pedalea, evita la dependencia energética con países productores de petróleo y evita que se provoquen guerras por petróleo que tantas muertes han provocado en países en vías de desarrollo. Países como Holanda y Alemania cuentan con una infraestructura potente para que los ciclistas puedan circular con seguridad, y varias ciudades españolas ya han implementado obras importantes que permiten a los y las ciclistas trasladarse de un lado a otro sin poner en riesgo su vida.

El uso de la bicicleta es una alternativa a los problemas cotidianos de movilidad y contaminación en la ciudad de Cádiz, ciudad que por sus características climáticas y orográficas sería perfecta para la movilidad en bicicleta. Pero necesitamos acabar con el mito de que las bicicletas son para recreo o deporte y no para transportarse. La razón por la que no se utilizan de manera generalizada (esto queda patente en ciudades que ya cuentan con la infraestructura) es por que sin una infraestructura adecuada, trasladarse en bicicleta no es seguro y no todas las personas pueden permitirse cada día, por su salud o su agilidad, estar expuestas al tráfico que no las respeta. Si las personas tuvieran la opción de usar la bicicleta con una infraestructura mínima que protegiera a los ciclistas del peligro de los vehículos, se incrementaría su uso, no únicamente como una actividad recreativa, sino como un medio de transporte alternativo, eficiente, económico, rápido y no contaminante, cuyo requerimiento de obra pública es insignificante comparado con el coste público que suponen las infraestructuras destinadas al uso del coche. No se trata de crear un carril aislado para pasear, allí donde puede ponerse porque su construcción no genera conflictos con otras formas de movilidad, sino de una red conexas y funcional que suponga una verdadera alternativa de transporte.

Para materializar de forma efectiva esta línea de actuación, resulta imprescindible la aplicación del concepto de intermodalidad. Que se refiere a la necesidad de que los distintos transportes públicos que dan servicio a la ciudad sean compatibles y complementarios con el uso de la bicicleta.

En lo referente a las obras realizadas hasta ahora en la ciudad, cabe destacar que los carriles-bici son espacios reservados exclusivamente para el tránsito seguro de bicicletas a un lado de las calles, sujetos a una normativa y bien señalizados, no puestos con

baldosas rojas a lo largo de una acera, como se ha realizado en la Avenida de Juan Carlos I. Esta acera-bici, evaluada negativamente por expertos reconocidos, sólo ha logrado generar conflictos entre peatones y ciclistas.

Una priorización de los modos sostenibles como la bicicleta en el uso de la vía implica, entre otras cosas, que las infraestructuras que ésta requiera debe hacerse a costa del espacio actualmente destinado a modos no prioritarios ni sostenibles, es decir, a costa del espacio destinado actualmente al automóvil. Optar por las aceras-bici como modelo generalizado de vías ciclistas supone que el espacio para la bici se introduce a costa de otro usuario prioritario, el peatón, y no supone un avance hacia una movilidad sostenible sino todo lo contrario. Supone la renuncia institucional a limitar el uso del automóvil en la ciudad y los perjuicios que éste produce. Supone poner en conflicto a los modos de movilidad sostenible, en este caso el peatón y la bicicleta. Y supone, además, renunciar a emplear la bicicleta como instrumento eficaz para reducir el espacio destinado al automóvil privado y para calmar el tráfico en la ciudad. Por tanto, la propuesta municipal basada de forma generalizada en aceras-bici puede calificarse, desde el punto de vista de la movilidad sostenible, como ineficaz y desperdiciadora de oportunidades. En definitiva, como criterio general para las vías principales, el espacio para la bici (en este caso carril-bici) debe obtenerse eliminando las líneas de aparcamiento. Esta medida, además, favorecería la fluidez del tráfico y haría más competitivo al transporte colectivo.

Como criterio general para el centro y otras áreas de trama urbana muy densa, hay que establecer dos tipos de vías: las exclusivamente peatonales y las compartidas para peatones y bicis. Los vehículos motorizados en el centro deben estar limitados a carga y descarga, servicios públicos (limpieza, sanitarios, seguridad...), taxis y usuarios de garajes, sólo con acceso directo a éstos. Las vías de circulación compartida para peatones y bicicletas no requieren ningún tipo de infraestructura viaria específica, salvo la señalización y/o barreras que impidan el tráfico motorizado.

Por otra parte, planificar el fomento de la bicicleta en la ciudad a través de la facilitación de espacios de circulación adecuados supone partir del hecho de que las bicicletas circulan por todas partes y no por unos espacios determinados habilitados para ello. Es decir, el usuario de la bici se desplaza de un punto cualquiera a otro de la ciudad, con la

ventaja, frente a los modos motorizados, de que la bici le permite hacer un desplazamiento puerta a puerta. La conclusión importante es que, dentro de la ciudad, todas las calles son en la práctica vías ciclistas y deben ser consideradas como tales en cualquier planificación. Bajo este prisma, la pregunta a responder no es, por tanto, por qué vías urbanas van a circular las bicis sino en qué vías urbanas es necesario habilitar espacios protegidos para la circulación de bicicletas u otras infraestructuras (pasos, semáforos...). Y la respuesta es que en todas las vías urbanas en las que la intensidad del tráfico motorizado dificulte o ponga en riesgo a los usuarios de la bici. De forma genérica, éstas son las grandes vías de circulación (avenidas) y las que limitan grandes manzanas. La determinación de la solución de adaptación de cada vía a la circulación de bicicletas requiere un estudio pormenorizado, que debe hacerse a través de una planificación adecuada y los proyectos que la desarrollen. Es aquí donde cabe plantearse en qué términos el Ayuntamiento pretende aplicar de forma efectiva el concepto de tráfico calmado, que puede ser muy efectivo si se aplica con seriedad.

El concepto de tráfico calmado no debe tomarse a la ligera. Su implementación eficaz exige velocidades por debajo de los 30 km/h planteados en el Plan. Desde esta perspectiva y siguiendo la experiencia europea de las tres últimas décadas, las ciudades deben crear un nuevo régimen circulatorio en la ciudad que garantice velocidades adecuadas a cada tipo de viario urbano bajo el criterio de procurar un nuevo equilibrio entre los distintos medios de transporte y entre la circulación y las demás funciones urbanas. La articulación que la legislación establece, con una limitación general urbana de 50 km/h y dos posibilidades de mayor restricción, las áreas 30 (con limitación de velocidad a 30 km/h) y las calles residenciales o de coexistencia de tráfico (con limitación de velocidad a 20 km/h) puede ser el escenario de mínimos si se impulsan desde las distintas administraciones las operaciones de tratamiento del viario y de control de la velocidad que se corresponden con dichas limitaciones. Sin embargo para las zonas residenciales resulta interesante aplicar la limitación de 10 km/h, se constituyen las denominadas “Áreas 10”. Con esta velocidad se puede diseñar la vía pública con sección en plataforma única, accesible para todo el mundo, incluidas las personas con movilidad reducida. Las áreas 10 de calmado de tráfico permiten esperar un menor número de accidentes, así como una reducción de la intrusión visual y una mejora de la calidad del paisaje urbano⁹.

9 “Libro Verde del Medio Ambiente Urbano”. Ministerio de Medio Ambiente. Madrid, marzo 2007.

2. Propuesta para la peatonalización y el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad de Cádiz.

2.1. Generalidades y consideración previas.

Desde las últimas décadas se observa un movimiento en nuestras sociedades modernas, particularmente en las europeas, que prioriza devolver a las ciudades un modo de vivir más humano, agradable y en consonancia con el medio ambiente, que habían perdido a lo largo del último siglo de pleno desarrollo de la revolución industrial.

El automóvil no es pernicioso en sí mismo. Ahí tenemos como ejemplo las ambulancias, los vehículos de los bomberos y de la policía. El mismo transporte urbano e interurbano por medio de autobuses. O el simple transporte de mercancías por medio de camiones. Pero sí lo es su uso individualizado en extremo, su abuso y la cultura que le acompaña, modos de pensar (y actuar) que pretenden erigirlo como medio de transporte exclusivo. Esta es una realidad que, consideramos, está ya ampliamente demostrado, es perniciosa. En este documento, no hacemos eco de la tendencia general en Europa a devolver las ciudades a las personas.

La Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz, presenta una serie de propuestas en este sentido que se enumeran, comentan y describen a continuación.

2.2. Peatonalización Progresiva.

La progresiva **peatonalización** de los cascos urbanos de las ciudades occidentales es una tendencia que se observa cada vez más generalizada.

Se inició el proceso con los cascos históricos o antiguos. No debemos dejar de tener en cuenta su monumentalidad, profusión de lugares de encuentro e hitos de peculiar contenido o interés histórico, plazas emblemáticas, etc. También la particular configuración del tejido urbano, (normalmente calles estrechas y a veces laberínticas), y su reciente uso – de creciente importancia económica – para el consumo turístico. El

aprovechamiento de estos espacios singulares y privilegiados de nuestras ciudades mostraba una contradicción creciente con el desarrollo masivo de la movilidad por vehículos a motor.

Poco a poco este tratamiento de especial cuidado de los cascos históricos o antiguos, se ha ido adecuando progresivamente para incluir a otros sectores y barrios de las ciudades.

La situación de partida, a la que la peatonalización sería respuesta, es un uso abusivo, excesivo y desequilibrante en muchos aspectos de vehículos a motor privados, particularmente coches. En este sentido se deberían tomar medidas concretas para disuadir del abuso del coche, y promover la peatonalización de nuestras ciudades. Esto no haría, mas que fomentar una convivencia más humana y una mayor salud de todos los ciudadanos.

En ese sentido es de destacar que **incluso el pequeño y mediano comercio** se beneficia con la peatonalización. El hecho de que se pueda pasear y acceder libremente, sin la molestia y el peligro que suponen las calles diseñadas en función de y para el coche, acaba incrementado su volumen de ventas de manera significativa.

En ese sentido, se debe fomentar prioritariamente el **uso peatonal del Casco Antiguo**, fácilmente compatible (tomando el concepto de “tráfico calmado”) con el de la bicicleta.

2.3. Servicios de Alquiler de Bicicletas.

Por otra parte, un Servicio de Alquiler de Bicicletas, fomentado y gestionado por las Autoridades Municipales ha demostrado ser ampliamente eficaz, y motiva y fomenta una demanda cada vez mayor por parte de los ciudadanos, en muchas ciudades que se han decidido a ponerlo en práctica. Eso descongestiona el tráfico de vehículos, disminuye la contaminación y el derroche necesario de energía en nuestras ciudades, y posibilita a un

cada vez más amplio conjunto de ciudadanos, un desplazamiento tanto hacia sus lugares de trabajo como para otros menesteres, tanto de “ocio”, como de “negocio”, más saludable, tranquilo, satisfactorio y barato.

Esto se ha puesto en práctica, no solo en ciudades europeas holandesas y alemanas, por citar a los estados pioneros, sino en el ámbito del nuestro, en mayor o menor medida en las siete ciudades que, hasta el momento, han conseguido una red de carriles bici y sistema de redes de comunicación por medio de este transporte, que dan plena satisfacción a sus ciudadanos. Nos estamos refiriendo a ciudades como Vitoria, Bilbao, San Sebastián, Valencia y Barcelona. Y en el ámbito muy próximo de nuestra Comunidad Autónoma de Andalucía, a Córdoba y Sevilla.

En ese sentido Cádiz, una ciudad especialmente llana, abierta y en conexión con el Océano por todos sus límites, presenta además de sus peculiaridades unas características muy similares a Córdoba y Sevilla. Y no entendemos por qué sus ciudadanos, no pueden beneficiarse del ejemplo de estas dos ciudades vecinas y hermanas.

Presenta Cádiz, además, las ventajas de un trazado urbano muy sencillo: a) es de un tamaño más reducido que las ciudades anteriormente citadas; b) su particular forma y superficie, un largo y delgado istmo, que culmina en el tómbolo del Casco Antiguo (divididas ambas partes por las Puertas de Tierra) permite una comunicación muy fácil. Una red elemental de carriles bici, a muy bajo coste, tanto desde el punto de vista técnico y constructivo, como del impacto que podría ocasionar en la ciudad respecto a otros medios de transporte, podría instalarse en base a unos pocos ejes longitudinales muy sencillos de trazar, y una serie de tramos transversales de corto recorrido, que permitirían conectar todos los barrios y zonas de la ciudad. Como complemento ideal para ello, el sistema público y barato de alquiler de bicicletas, con el que el Ayuntamiento demostraría que está a la altura de las exigencias sociales, económicas y medioambientales del siglo XXI. Nos parece imperdonable rechazar esta posibilidad, cuando otras ciudades del entorno, de trama urbana más complicada y de mayor tamaño, han logrado un éxito notable. Así la capital de la Comunidad Autónoma de Andalucía, Sevilla, donde el uso de la bicicleta se multiplica día a día, con el resultado evidente de mejoría en la sostenibilidad

y la calidad de vida de los ciudadanos. Extrañaría que no se acometiesen acciones en este sentido en Cádiz, cuando por su tamaño, y su trama, presenta condiciones de partida más favorables (y por lo tanto más económicas) que la ciudad vecina. Esperemos que los responsables institucionales no se muestren miopes ante esta realidad y doten a Cádiz de una infraestructura tan necesaria.

Un dato que ilustra el potencial de los sistemas de bicis públicas: en el último año, las ciudades o municipios españoles con un servicio bien estructurado de alquiler de bicicletas han pasado de 30 a 70; dándose, por ejemplo, un incremento del 81 % en la demanda del uso de este servicio en el último año, en municipios como Barcelona, que cuenta con el sistema Bicing¹⁰.

En Cádiz se hace imprescindible, para descongestionar el tráfico, la implantación de un sistema de alquiler público de bicicletas. Existe una interesante guía metodológica¹¹ publicada por el IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) que puede ser usado como referencia por el Ayuntamiento, si se decide, en pos de que la implantación de este sistema sea lo más eficaz posible.

2.4. Aparcamientos para Bicicletas.

Completando lo anterior, y partiendo de que a) cada vez más ciudadanos están ya eligiendo la bicicleta como medio de transporte (tanto con fines laborales como lúdicos o recreativos) y b) este número de ciclistas se incrementaría notablemente en caso de disponer de carriles bici (como se ha demostrado en la experiencia hispalense, por ejemplo), no debemos obviar la conveniencia, para un uso lo más provechoso y beneficioso de la bicicleta, del acondicionamiento por parte del Gobierno Municipal de una red racional de buenos aparcabicis. Actualmente son escasos, y además suelen tener el defecto de ser unas estructuras muy pequeñas y de muy baja altura. Esto provoca que si bien la geografía gaditana es agradecida en muchos aspectos, uno de los inconvenientes

¹⁰ Javier Salas. Diario Público. Madrid, 01-05-2009.

¹¹ http://www.idae.es/index.php/mod.documentos/mem.descarga?file=/documentos_Guia_Bicicletas_8367007d.pdf

de nuestro clima, es la persistencia y contundencia de los vientos que soplan sobre la “península gaditana” a lo largo del año. No es infrecuente ver el triste espectáculo de bicis abatidas, cuyos radios han sido doblados, porque ante el embate del poniente o del levante, que algunos días alcanzan notoria velocidad y fuerza, han sido derribadas sin que las débiles e ineficaces infraestructuras de atraque o amarre hayan podido protegerlas.

Los sistemas de “aparcabicis” deben tener la necesaria altura, disposición y solidez, para no dejar el cuadro de la bicicleta a merced de los embates del viento, de tal manera que éste pueda hacerla caer, destrozando los radios de las ruedas

Por supuesto, deben estar distribuidos racionalmente por todos los puntos de la ciudad, en particular en las zonas que destacan por su centralidad, funciones comerciales o administrativas, densidad de centros de trabajo en las cercanías, así como presencia en parques, plazas públicas o lugares de ocio. Teniendo en cuenta la necesaria incardinación de las bicicletas con los medios de transporte público, sería imprescindible la colocación de numerosas plazas de aparcabicis en las zonas limítrofes de las estaciones de tren y autobús.

2.5. Tráfico Calmado, Intermodalidad y Aparcamientos Disuasorios.

La nueva perspectiva de futuro que abre el segundo puente, que introducirá una tercera vía de acceso a nuestra ciudad, no es nada halagüeña en lo que se refiere a las posibilidades de acuciamiento de los problemas de contaminación (ruidos, metales pesados, gases tóxicos), dificultad de aparcamientos, caos circulatorio...al menos, mientras no se haga una apuesta decidida por los medios de transporte “alternativos”, como el transporte urbano colectivo y la bicicleta; y mientras no se planifiquen las vías de manera que el tráfico se distribuya de la manera más coherente, armónica y tranquila posible. De este modo:

- Este documento aboga por la puesta en práctica del concepto de “tráfico

calmado”, explicado en profundidad en la introducción¹² y del que ya se hace eco el proyecto del PGOU para el que este documento es alegación.

- La intermodalidad transporte público-bicicleta ha ido siendo comentada a lo largo del presente texto. Evidentemente, es responsabilidad de las empresas públicas, semipúblicas o privadas que regentan en la ciudad el transporte urbano e interurbano, poner todo de su parte para que autobuses, trenes y catamaranes sean compatibles cien por cien con el uso de la bicicleta. Pero esto no ha de ser una excusa para la dejación de funciones por parte del Ayuntamiento, que al contrario, tiene la obligación, como institución al servicio de la ciudadanía cercana a la misma, de velar por sus intereses (económicos, higiénicos, sanitarios). En tal sentido puede actuar sobre la empresa privada (la de gestión pública y semipública no presenta mayor problema) a través de campañas de sensibilización y de incentivos de muy diversa índole.

- La apuesta por la bicicleta tiene como telón de fondo, la perentoria disminución del transporte en vehículos de motor de combustión por la vía urbana. Así el cabildo municipal, para que la política a favor de la bicicleta sea completamente coherente, tendría que mostrarse dispuesto a: a) la formación vial y ecológica de la ciudadanía y b) la instalación de aparcamientos disuasorios en la entrada de la ciudad, por ejemplo, en Zona Franca (donde además, se hallarían puntos de alquiler público de bicicletas), para que al foráneo no le fuese necesario desplazarse en automóvil hasta el centro.

2.6. Propuesta de RED de CARRILES-BICI para la ciudad.

Proponemos la red de carriles bici que se describe a continuación, en la siguiente parte de esta exposición¹³. Debemos dejar claro una cosa: para nosotros la bicicleta **no sólo tiene una función lúdica**. Principalmente, es un **medio de transporte “alternativo”**, más saludable, barato, placentero y no contaminante, que **puede servir a toda la ciudadanía de manera funcional**; tanto para desplazarse al trabajo como al centro de estudio o a cualquier otro tipo de negocio o actividad que lo requiera.

La bicicleta, hay que incidir en ello, es un medio de transporte no sólo saludable, sino también ecológico, económico y no especulativo. En la situación de crisis global que

¹² Página 10.

¹³ Véase páginas 24-44: PROPUESTA DESCRIPTIVA PARA UNA RED DE CARRILES Y ACERAS BICIS PARA LA CIUDAD DE CÁDIZ. Trabajo de Campo.

vivimos (la actual coyuntura de crisis productiva y financiera, y la más aguda y profunda crisis ecológica y de crecimiento que se halla detrás), la bicicleta representa una alternativa eficiente y funcional al automóvil, y a lo que éste supone en tanto: su capacidad para generar polución (tanto en su vida activa como durante los procesos de fabricación y desguace); sus efectos perniciosos para las economías familiares, atrapadas en la lógica del consumo; el frenesí y el caos circulatorio que provoca en las ciudades; sus efectos sobre la salud humana debido tanto a las consecuencias de la contaminación, como a la alta tasa de accidentes mortales y de gravedad que están relacionados con los coches y motocicletas, como a su influencia en la morbosidad física debido a la sensación de falsa comodidad que reporta; y, por último, por su relación de causa-efecto como motor para el funcionamiento de la maquinaria bélica.

En ese sentido, si se quiere dar importancia a la bicicleta sacándola de su condición actual de vehículo marginal y vulnerable, **no podemos conformarnos con unos tramos de carriles bici deslavazados que nacen y terminan en “ninguna parte”**, como los trazados que vemos actualmente entre la Avenida Juan Carlos I y El Cerro del Moro, o en las inmediaciones del Club Náutico Elcano. Por el contrario, hay que apostar decididamente por **una red conectada lo suficientemente densa como para que pueda desplazarse el usuario por todos los barrios de la ciudad**, con la comodidad del “puerta a puerta” que este medio de transporte tan ecológico y económico conlleva. Por lo tanto, la interconexión debe tener en cuenta todos los sectores y zonas de la ciudad, sin excluir ninguna.

En la siguiente DESCRIPCIÓN, detallamos la propuesta de carriles bici, real, que planteamos tras la realización de un trabajo de campo, recorriendo diversas plazas, calles y avenidas de nuestra ciudad.

Hemos de advertir que no somos ni técnicos urbanísticos, ni ingenieros, ni arquitectos, sino simplemente ciudadanos sensibilizados con el futuro de nuestra ciudad, concienciados con el afán y la ilusión de conseguir un Cádiz más saludable, hermoso y económicamente factible y equilibrado. Los detalles meramente técnicos: rebaje de bordillos, señalización en las intersecciones, señalización de prioridades en aquellos puntos o tramos en que pudiesen coincidir peatones, ciclistas o conductores de vehículos

a motor, deben ser estudiados y concretados por los técnicos y especialistas pertinentes.

En general, **abogamos por el “carril-bici” propiamente dicho. Es decir, aquel que se dibuja y se diseña a costa del espacio hasta ahora concedido al tráfico rodado a motor.** El espacio para las bicicletas no debe diseñarse a costa y en contra de los peatones. Antes al contrario, ha de basarse en una política urbanística que disuada y tienda a disminuir el uso y abuso por parte de los coches en las vías urbanas. Por lo tanto, la mayor parte del trazado propuesto debe diseñarse en, y a costa de, la calzada-carretera lindante con la acera de los peatones. Aunque llegado el caso hubiese que sacrificar algunas docenas o incluso unos pocos cientos (en el conjunto de toda la ciudad) de aparcamientos, o convertir los aparcamientos en batería en aparcamiento de hilera.

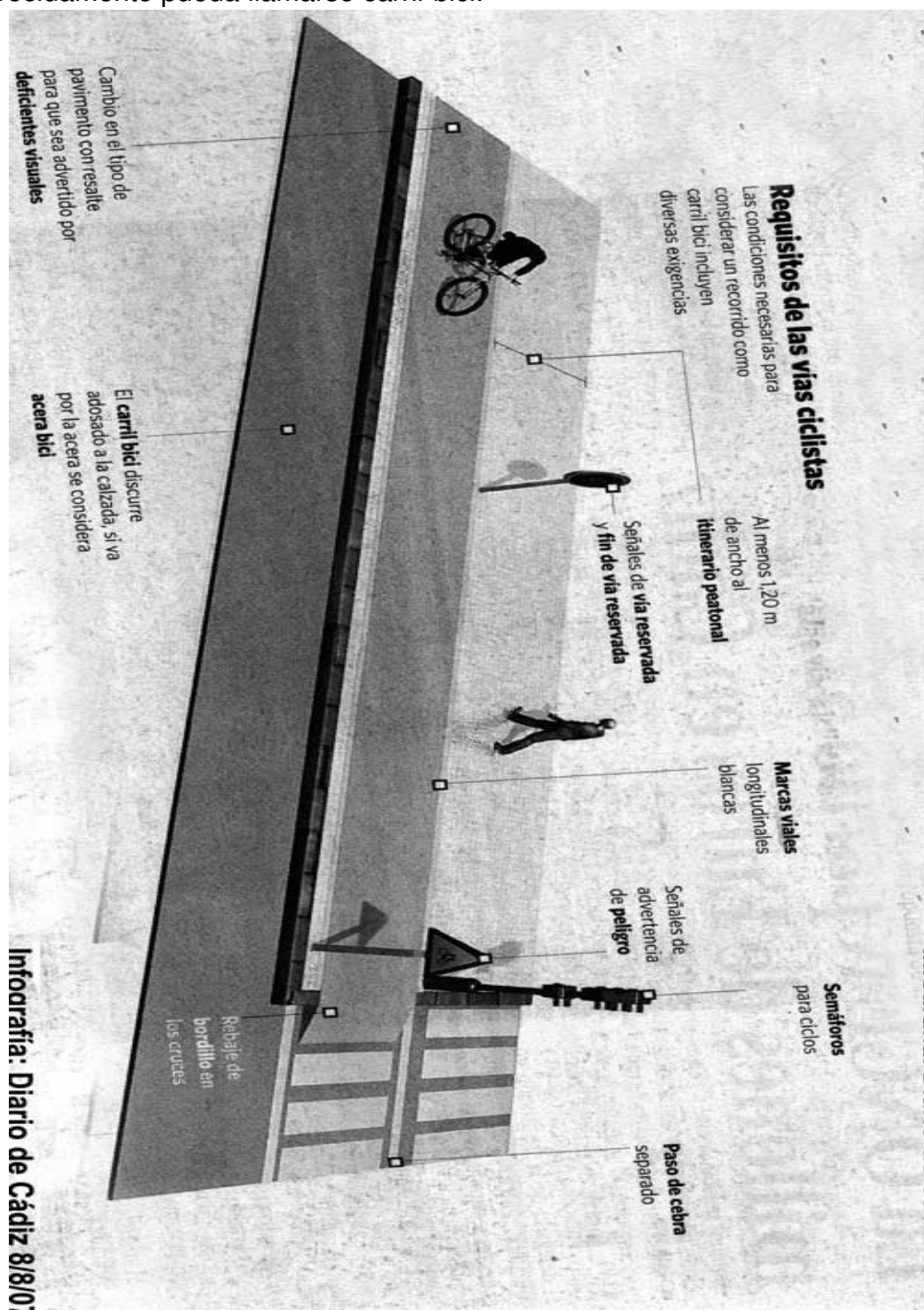
En algunos casos, pudieran ser sustituidos por “aceras bici”, es decir, trazados sobre las vías peatonales, allá donde éstas sean lo suficientemente anchas, o de uso más escaso, o la escasez de las vías para coches, o la estrechura de éstas así lo aconsejen o permitan.

En otros casos, y entramos aquí a considerar las grandes posibilidades que tiene el **tráfico calmado**, proponemos que con la debida prudencia, respeto mutuo y conveniente señalización, una misma vía urbana pueda ser compartida al mismo tiempo y sin peligros, entre coches y bicicletas, o entre bicicletas y peatones.

A continuación se exponen un gráfico y una serie de planos.

2. 6. 1. INFOGRAFÍA: DISEÑO DEL CARRIL BICI

Este **gráfico** es una infografía¹⁴ que explica con detalle cuáles son las **condiciones mínimas** de seguridad (y legalidad) que debe poseer una infraestructura que merecidamente pueda llamarse carril-bici.



14 Infografía realizada por el Diario de Cádiz y aparecida en tal periódico a fecha de 08-08-07.

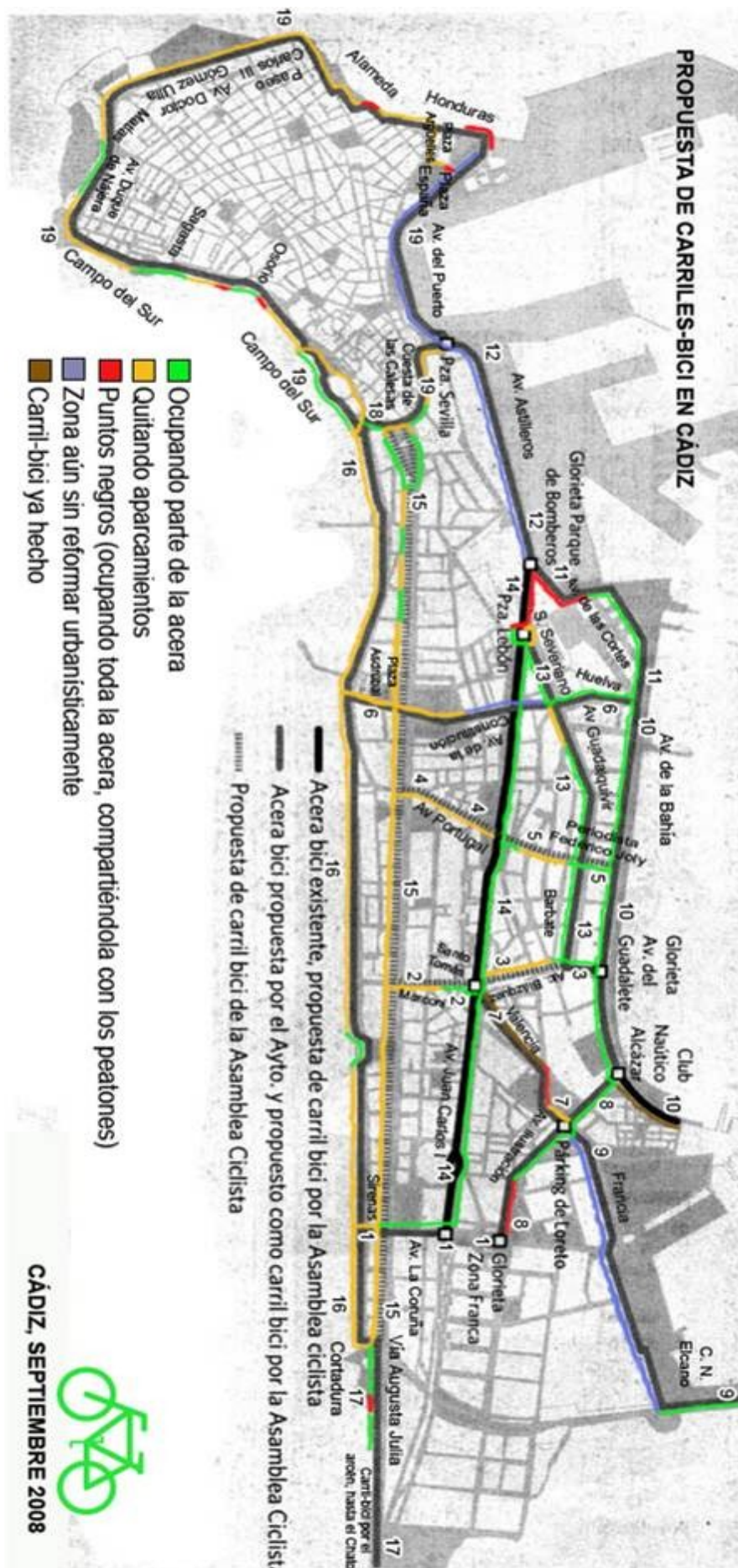
2.6.2. RELACIÓN DE PLANOS ADJUNTOS.

En los planos, hay una primera **propuesta de “máximos”** (planos 1 y 2),. **Presentando todas las vías de circulación para bicicletas que serían factibles, y se podrían presumir como más positivas y ventajosas en el plano de una ciudad como la nuestra.** Sobre ellas deberán decidir los técnicos, con el consenso y colaboración de la ciudadanía en la medida de lo posible, las más idóneas.

En segundo lugar, hacemos una **propuesta simplificada, de la red mas básica e imprescindible** y que pudiera bastar para atender las necesidades de circulación ciclista, y que podría contribuir a mejorar la conectividad y conexión entre las diversas partes de la Ciudad, entendiendo que no pretendemos tampoco una compartimentación excesiva entre el suelo destinados a las diversas formas de desplazamiento (peatones o caminantes, ciclistas, conductor de vehículos a motor, transporte urbano, etc.) sino sólo las imprescindibles para la mejora. Por supuesto que este proyecto de trazado, es revisable o mejorable, por los expertos, especialistas, o por otras personas o colectivos que pudieran aportar ideas positivas para el diseño y concreción del mismo.

Nota: Cada tramo va numerado y dicha numeración se corresponde con la descripción contenida en la segunda parte del presente texto (B) “Informe de Propuesta descriptiva para una red de carriles bici para la Ciudad de Cádiz”).

PLANO 1º



**PROPUESTA DE CARRILES-BICI EN CÁDIZ
(CON MÁS POSIBILIDADES)**

- Ocupando parte de la acera
- Quitando aparcamientos
- Puntos negros (ocupando toda la acera, compartiéndola con los peatones)
- Zona aún sin reformar urbanísticamente
- Carril-bici ya hecho
- Otras posibilidades no propuestas

— Acera bici existente, propuesta de carril bici por la Asamblea Ciclista

— Acera bici propuesta por el Ayto. y propuesto como carril bici por la Asamblea Ciclista

- - - - - Propuesta de carril bici de la Asamblea Ciclista

Cádiz, SEPTIEMBRE 2008

**PROPUESTA SIMPLIFICADA
DE CARRILES-BICI EN CÁDIZ**

- Ocupando parte de la acera
- Quitando aparcamientos
- Puntos negros (ocupando toda la acera, compartiéndola con los peatones)
- Zona aún sin reformar urbanísticamente
- Carril-bici ya hecho
- Otras posibilidades no propuestas

— Acera bici existente, propuesta de carril bici por la Asamblea Ciclista

— Acera bici propuesta por el Ayto. y propuesto como carril bici por la Asamblea Ciclista

..... Propuesta de carril bici de la Asamblea Ciclista

Cádiz, SEPTIEMBRE 2008

2.6.3. Informe de propuesta descriptiva para una red de carriles y aceras bicis para la ciudad de Cádiz. (Trabajo de Campo)

Los diversos tramos propuestos como “carriles-bici” y/o “aceras bici” se pueden agrupar del siguiente modo, en cuanto a forma y emplazamiento territorial en el plano de la ciudad:

- Tramos transversales,

Conectan las zonas aledañas al litoral que se asoman al Mar abierto que da a la Ciudad, con las zonas colindantes con la Bahía. Esta descritas en dirección de Oeste (Playas, Océano Atlántico) a Este (Bahía de Cádiz).

- Tramos transversales-diagonales,

Nos referidos como éstos a un trazado, en forma de “x” y cuya intersección sería la Glorieta de Parking Loreto, situados en el cuadrante Sur-Este.

- Tramos longitudinales.

Estos serían los mas importantes, tanto por su longitud, como por su capacidad conectiva entre toda la urdimbre del tejido urbano. Los describimos de Sur a Norte.

- Orla perimetral del Casco Histórico.

.....oOo.....

La numeración corresponde a los números señalados en el plano adjunto – Mapa 1º - . (Se indica siempre dos dígitos en dicho plano, cada uno hacia cada uno de los extremos del trazado).

Nº 1**TRAMO TRANSVERSAL SUR.**

Conecta la zona sur del paseo marítimo con la Plaza de la Zona Franca, atravesando la “Avenida” y la “Nueva Avenida” “Juan Carlos I” (en este último tramo llamada Calle Gibraltar) y la Glorieta de la Zona Franca, pudiendo ampliarse hasta la vecina Plaza de la Zona Franca.

De corta extensión, se divide no obstante, en tres diferentes segmentos.

a) Calle Sirenas.

El primer segmento es el recorrido por la Calle Sirenas, desde el Paseo Marítimo a la Avenida.

Sería factible si el aparcamiento junto a la acera norte de C/. Sirenas, que se dispone en batería, pasase a ser en hilera. Con ello habría dos aparcamientos en hilera, tanto junto a la acera norte como a la acera sur de la calle.

b) Avenida de La Coruña.

Nos referimos al segmento que discurre principalmente el entre semáforo que está en el rincón noroeste del complejo de tres grandes bloques de Plaza de Jerez y Glorieta de la Zona Franca.

(Se iniciaría este tramo en la esquina con la Avenida “principal” y se llegaría aquí desde el Paseo Marítimo, a través de la Calle Sirenas).

Es posible hacer Acera-bici por la acera margen sur de esta calzada, es decir próxima a los parterres situados en la linde norte de dicho complejo, con el fin de respetar los

aparcamientos en hilera y discurriría entre los alcorques de los árboles y los parterres de la urbanización de Plaza de Jerez. Queda para los peatones un paso no demasiado ancho, pero aceptable, si tenemos en cuenta que es un tramo de muy poca longitud, no existe demasiado uso peatonal del mismo y entre esta acera y el límite de la edificación, mientras que, por otra parte existe mucho espacio entre los parterres, muy amplios y los propios edificios para uso de paseantes.

En el siguiente semáforo recomendable que se pase a la acera norte, cruzando la calzada para vehículos a motor por una franja del paso de cebra, para discurrir junto a unos edificios que corresponden a colegios, de este modo evitaremos interferir el tráfico de la Glorieta y conectaremos con la Acera- bici de la Nueva Avenida. Tengamos en cuenta además que los patios de juego y las puertas de entrada a estos colegios están situados de cara a la Nueva Avenida (C/ Gibraltar que es el tramo del extremo sur de la Avenida Juan Carlos I) y en este lateral no molesta la circulación por las Aceras-bicis, dejando un espacio también para los peatones.

c) Segmento de conexión entre Glorieta Zona Franca y Plaza de la Zona Franca mas al oeste.

Importante para enlazar en Zona Franca con las vías ciclistas que, a través de la Encrucijada de Parking Loreto, nos pueden unir zonas como Puntales, o el Club Elcano con el área de Cortadura.

Aprovechando la esquina donde termina la “Nueva Avenida” “Juan Carlos I” luego denominada C/. Gibraltar, podía eludiendo también la Glorieta Zona Franca y su intenso tráfico rodado de vehículos a motor, pasar por las aceras y pasos de cebra de la parte norte del eje que conecta Glorieta y Plaza, hasta alcanzar el interior de esta última.

Nº 2**TRANSVERSAL AVENIDA A SANTO TOMÁS.**

Habría que delimitar también diversos segmentos.

La corta calle que conecta el Paseo Marítima con la Avenida, en este sector concreto, no tendría carril ni acera bici, pudiendo circular las bicis por la calzada de asfalto, debido a la dificultad y poca disponibilidad de espacio real para su trazado.

Entre la Avenida y la Iglesia de Santo Tomás, se torna muy dificultoso. Aparte de ser necesario eliminar los aparcamientos, y ocupar parte de la isleta central de la calle, actualmente utilizada como aparcamiento de motos. La zona esta llena de locales comerciales y por la calle estrecha hay un intenso tráfico peatonal, con lo cual el trazado de una “acera-bici” o que compartieran la acera ciclistas y peatones resulta especialmente problemático.

En cambio el segmento que se sitúa entre la Iglesia y la Avenida Juan Carlos I, es factible una acera-bici por la acera norte. Se cruza sin demasiada dificultad la salida de un garaje de uno de los edificios.

Se pone aquí de relieve que en zonas de uso residencial, el destinar parte del espacio público a carriles o aceras bici, es mucho más armónico y crea menos dificultades que en aquellas zonas de un intenso uso comercial.

Nº 3**TRAMO TRANSVERSAL C/. ALCALDE BLÁZQUEZ (CENTRO-ESTE).**

Continuidad natural del tramo anterior (nº 2).

Vía principal, ancha y de mediado recorrido que en dirección Este nos lleva desde la Avenida de Juan Carlos I hasta la Avenida de la Bahía, teniendo a nuestra izquierda, si vamos en esa dirección La Barriada de la Paz, (al Norte) y el Cerro del Moro y otras barriadas a la derecha (al Sur).

Mejor al principio en la acera norte, puesto que hay aquí bloques de viviendas, mientras que el sur hay diversos locales comerciales e interferiría mas con las operaciones de carga y descarga.

Se podría colocar una acera-bici, pero eso mermaría la capacidad para los transeúntes y es un área que si bien no demasiado abarrotada generalmente de peatones, si que soporta cierto uso.

Por tanto la mejor opción sería la eliminación de la fila de aparcamientos en hilera.

En cambio, hacia la mitad del recorrido en uno de los semáforos, conviene pasar a acera sur, puesto que en la acera norte aparece una pequeña manzana con pequeños locales comerciales, muy emblemática, ya que supone un alivio en la densidad de la edificación y sin duda un punto de encuentro para los habitantes del barrio, mientras que aquí en la zona sur, disminuye el uso comercial de los bajos y nos encontramos solamente medianeras de edificios.

Por uno de los semáforos pasamos a Avenida del Guadalquivir.

El último segmento de este recorrido, es el que va de Avenida del Guadalquivir a Avenida De la Bahía, y por la Avenida del Guadalete, que es continuación natural hacia el Este de la C/. Alcalde Blázquez. Trazado muy corto, que puede ir por la acera norte, sin apenas dificultad, de forma un tanto sinuosa, al no ser la acera perfectamente rectilínea sino algo curvada, pero hay espacio bastante para peatones y acera-bici.

Nº 4**TRANSVERSAL AVENIDA DE PORTUGAL.**

Calle de corto recorrido, eje de conexión entre las dos principales avenidas. Y justo en la parte central de todo el conjunto urbano.

Al principio partiendo desde la Avenida principal, hasta la Nueva Avenida de Juan Carlos I. Por la acera sur sería factible un carril bici en los alrededores del Hotel Barceló. Posteriormente se haría necesario eliminar una fila de aparcamientos.

Una segunda opción, es dado las características de la calle, y el hecho de que los vehículos a motor circulan a muy poca velocidad, que hubiese un sistema de señalizaciones en la calzada, instando a los automovilistas a respetar a los ciclistas y que ambas modalidad de transporte compartieron la misma cinta de asfalto.

La posible continuación hacia el Oeste de Avenida de Portugal, cruzando la Avenida y para conectar con el Paseo Marítimo es mas corta por Marianista Cubillo, no obstante y debido a la estrechez de este último tramo de calle y la imposibilidad de construir un carril bici por la propia estrechez de la calzada y menos aún la de una acera-bici, pues no existe prácticamente acera, una alternativa, mas larga, sería continuarlo por el Callejón del Blanco.

Nº 5**TRANVERSAL. CENTRAL ESTE. PROLONGACIÓN DE AVENIDA DE PORTUGAL.**

Este tramo es en cierta forma paralelo, pero más al norte, del transversal descrito antes (C/. Alcalde Blázquez-Avda. del Guadalete).

Al principio se sigue llamando Avenida de Portugal, para después denominarse Calle “Periodista Federico Joly”.

Este tramo es muy problemático. Para hacer la “Acera-bici” por la acera norte tendría que suprimirse el uso de la vía pública por parte de la terraza de un bar, y aún después, en la continuación, la acera-bici ocuparía un lugar demasiado extenso dada la escasez de la anchura de la acera.

Trazarlo por la acera sur, también sería difícil, debido a la escasez de suelo para acera, y la existencia de demasiadas intersecciones. Por lo cual resultaría muy problemática y difícil.

Sería muchísimo más práctico la confección de un carril-bici, eliminando los aparcamientos en hilera que hay en buena parte del recorrido. Mucho más práctica en la linde norte de esta vía.

Nº 6

TRANVERSAL NORTE.

DESDE PLAZA DE ASDRUBAL HACIA BARRIO DE SAN SEVERIANO. Y DE AQUÍ A AVENIDA DE LA BAHÍA.

Desde el Paseo Marítimo y en las inmediaciones de Plaza de Asdrúbal, nos parece más interesante trazarlo por la acera sur, de manera que este alejado de la propia Plaza, que de esta manera conservaría todo el uso actual, principalmente peatonal y recreativo.

El carril-bici se trazaría eliminando aparcamientos pues, de los colindantes con la acera sur. Cruzaría la Gran Avenida por paso de cebra, y continuaría por la zona de los jardines de Varela, también por la zona de los aparcamientos en hilera de la parte sur.

La prolongación hasta el Este, para alcanzar el paseo, resulta muy confusa por los bloques. Hay que estudiarla con cuidado. Pero, en todo caso quedaría supeditada a la

futura construcción de la Avenida de la Constitución de 1812, que conectaría este espacio de los antiguos Cuarteles de Varela con Avenida Juan Carlos I.

Entre esta Avenida y la Avenida del Guadalquivir pasa por una glorieta pequeña de problemático trazado. Y luego por una zona muy estrecha.

El último segmento, por la zona de la Calle Huelva, hasta enlazar con la parte norte de la Avenida de la Bahía, puede ir bien por la acera sur (entre salidas de bloques) aunque a veces se torna un tanto estrecho entre los alcorques de los árboles.

Hito de referencia : enfrente está el Corte Inglés. Hacerlo por el lado del Corte Inglés sería peor por la entrada a los aparcamientos, subida a los cines, etc. Del centro comercial Corte Inglés-Hipercor, entrada a los aparcamientos, a los cines, etc..

Alcanza finalmente el Paseo de la Bahía, donde se puede virar a la derecha (Tramo nº 11) o a la izquierda (tramo nº 10).

Hay que tener en cuenta para el estudio de su trazado, que por esta zona desembocará el futuro Segundo Puente sobre la Bahía de Cádiz.

Nº 7

TRANSVERSAL-DIAGONAL AVENIDA DE VALENCIA Y DE MARCONI HASTA PARKING LORETO.

La parte primera del recorrido ya está construida como carril-bici, en color gris oscuro, en la zona de la Avenida de Valencia. Discurre entre la calzada para vehículos a motor y una cuña de terreno ajardinado. Tal vez la única reforma necesario sería pintarlo en el mismo color que adoptasen las restantes líneas de las vías ciclistas en el conjunto de la ciudad.

No obstante este prometedor comienzo, al confluir hacia Marconi se interrumpe muy

bruscamente, por lo cual sería necesario plantearse su continuación a partir del semáforo existente hacia las confluencias de las Avenidas de Valencia con la de Marconi.

La acera Oeste es muy estrecha, pero se le podría dar un espacio en la acera del Este, donde actualmente se está planeando construir un Centro Integral para personas mayores. En los terrenos de delante de dicho nuevo edificio, se podría sacar terreno tanto para una acera peatonal como para un carril bici.

En el último segmento, hasta enfilarse hacia Parking Loreto, y finalmente alcanzar la glorieta, sería necesario eliminar una fila de aparcamientos para no ocupar la acera.

Nº 8

TRANSVERSAL DIAGONAL DE PLAZA ZONA FRANCA A PARKING LORETO.

Discurre una primera parte del trazado por zonas de usos suelo exclusivamente industrial, mientras que al aproximarnos a la Glorieta de Parking Loreto, viniendo desde Plaza de la Zona Franca, la última parte del recorrido transcurre con la parte izquierda ocupada por áreas residenciales.

Por último, un tercer y último segmento entre Glorieta Parking Loreto y Club Náutico Alcázar, se presenta, a priori, como menos problemático.

La primera parte del recorrido es muy dificultosa. Por la llamada “Ronda de Vigilancia”. Las aceras son muy estrechas, y la “acera-bici” las ocuparía al completo. No hay aparcamientos, y los carriles de circulación para vehículos a motor apenas tienen arcenes.

Realmente, prácticamente no hay espacio material para el carril-bici. Y la acera-bici, tampoco sería factible puesto que ocuparía toda la acera peatonal.

La única solución viable y no costosa, sería compartir esta acera, con la debida señalización, entre peatones y ciclistas.

El elemento a favor, quizás estribe en que parece zona poco transitada por los peatones y es de esperar que tampoco sería demasiado denso en tráfico de ciclistas, puesto que en esta zona, la más fuertemente industrial de la ciudad, circulan principalmente coches y vehículos pesados.

La vía gira levemente hacia el noreste, y por un paso de cebra podemos cruzar hacia la Avenida de la Ilustración (Acera-Norte), por donde es posible trazar una acera-bici de cierta calidad. Primero entre isletas y luego en los aledaños de una zona residencial del bloques.

Justo antes de llegar a la Glorieta de Parking Loreto sería buena idea desplazar el paso de cebra hacia la esquina, con lo cual se puede mantener el mismo número de aparcamientos.

El tercer segmento vendría a ser una sencilla prolongación del trazado anterior, de corto recorrido. Podría trazarse una acera-bici sin demasiada dificultad. Los terrenos próximos a Club Náutico Alcázar están en parte baldíos.

Nº 9

RECORRIDO DE PARKING LORETO A CLUB ELCANO.

Desde la Glorieta de Parking Loreto en dirección Sur-este, presuntamente se conecta según los planos con la Avenida de Francia. No existe sin embargo en la realidad esta vía, pues entramos en un polígono industrial donde topamos con una valle y tendríamos que tomar en dirección oeste-suroeste por alguna de sus calles.

Proseguimos hacia la Zona Franca, y podemos seguir por una carretera industrial hasta la zona de Altadis, la factoría tabacalera.

La principal dificultad estriba en que el arcén de la parte Este es muy exiguo, y en la parte Oeste nos encontramos una serie de talleres y de pequeñas factorías, que presumiblemente, tendrán un gran trasiego en los días laborales.

Una vez pasada Altadis, gira en ángulo recto hacia el Este, situándose en paralelo a las vías que se encaminan a subir al Puente sobre la Bahía. Aquí sería factible una “acera-bici” en un largo, tramo, teniendo en cuenta además que dicha acera debe ser poco frecuentada por peatones.

Ya en la linde de la zona del Club Elcano, es posible, sobre una acera mas amplia, desarrollar sin dificultad el carril bici, de hecho existe un tramo ya construido, que como es característico de algunos de los escasos centenares de metros construidos en Cádiz, no conecta en red con ninguna otra parte de la ciudad.

Nº 10

LONGITUDINAL AVENIDA DE LA BAHIA.

Tramo longitudinal (con respecto a la forma de la ciudad) muy alargado. El más oriental de todos.

Es bastante ancha como para tener un carril bici por detrás de los bancos de piedra que están cercanos a la calzada de circulación de vehículos a motor.

No obstante, precisamente por eso y la cercanía del de la Avenida del Guadalquivir, en paralelo y muy cercano, convendría quizás, proponer solo señales indicativas para las bicis, pues, si se va con cuidado podrían compartir el espacio con los peatones.

El uso peatonal de la zona es muy variado, siendo mucho más intensivo por las tardes y

los fines de semana.

El renunciar a una acera-bici expresamente en este paseo, puede aprovecharse para reivindicarlo en otros lugares. Y al mismo tiempo evita, en la medida de lo posible, una mayor compartimentación del espacio público.

Por otra parte, la cercanía, y paralelismo entre la Avenida de la Bahía y la Avenida del Guadalquivir, podía ser aprovechada para repartir de forma natural y espontánea el uso de las bicis entre las dos vías ciclistas, haciendo menos intenso y más fluido el uso de ambas.

La vía de la Bahía tendría un uso más recreativo y de paseo. Y ambas dos, por otra parte, se podrían aprovechar para desplazamientos laborales, etc.

El segmento del extremo sur, constituiría la prolongación hacia el sur desde la Glorieta de la Avenida del Guadalete.

El carril está prácticamente hecho, constituyendo, (junto con el de Avenida de Valencia) uno de los dos únicos segmentos de carril-bici propiamente dichos, actualmente existentes. Sería cuestión de separarlo de la vía de coches y colocarle los colores y señalización correspondiente, así como una vía de acceso cómoda y conocida para entrar en el barrio de Puntales.

Nº 11

NUEVO PASEO PROLONGANDO AL NORTE AVENIDA DE LA BAHIA HASTA GLORIETA PARKING DE BOMBEROS. (ZONA NUEVO PARQUE DE ASTILLEROS).

Esta sería una zona recreativa o de paseo, debidamente señalizada tanto para ciclistas como peatones. Por tanto mejor que trazar carril o acera bici, propondríamos compartir

espacio entre paseantes y ciclistas.

Nos parece interesante la alternativa de diseñar el carril o acera bici por la Avenida de las Cortes, mientras que el trazado por la linde de la Bahía que rodea el futuro Parque de Astilleros, podría ser compartido, con precaución y buena señalización por peatones y ciclistas.

Y por otro lado, el carril bici de la Avenida de las Cortes, podría ser utilizado para desplazamientos con función laboral, dándose la circunstancia además, de ser mucho más recto y posiblemente rápido. Lo proponemos por la, o junto a, la Acera Este.

El último segmento, el que recogería ambas opciones hasta desembocar en la Glorieta Parque de Bomberos, sería mas problemático y se propone ocupar parte de la acera, y / o eventualmente, compartirla con los peatones.

Nº 12

LONGITUDINAL EXTREMO NORTE HASTA PLAZA DE SEVILLA.

Muy problemática tal como la percibimos o visualizamos en la actualidad. Solo hay espacio para vías rápidas de coches.

Se trata la calzada que discurre hasta Plaza de Sevilla, conectando con el Casco Histórico. Y de hecho está incluida dentro de las zonas a reformar urbanísticamente en un futuro a corto plazo.

Son vías de vehículos a motor muy rápidas y con dos vallas a los lados. El derribo de la valla derecha (zona Este) que separa a antiguas zonas industriales, sería idóneo para la construcción de un carril bici.

En cambio la zona de la valla izquierda (venimos de sur a norte) (zona Oeste) sería difícilmente aprovechable por la proximidad de las vías del tren.

Nº 13

LONGITUDINAL .AVENIDA DEL GUADALQUIVIR.

Longitudinal muy alargado. Muy interesante.

Conecta la Barriada de La Paz y Cerro del Moro y alrededores, con la zona rescatada a los terrenos ociosos de Astilleros y el área de San Severiano.

Sería una Acera-bici en la mayor parte del recorrido. Mejor llevarla por la acera del oeste. Hay menos intersecciones que por la contraria. Menos entradas y salidas hacia los bloques de viviendas, al ser la edificación mas compacta.

Presenta la dificultad de ser demasiado estrecha en algunos tramos, por ejemplo poco después de empezar en dirección al norte, y hacia la terminación del recorrido.

Una solución sería proponer pequeños tramos de compartir peatones y ciclistas, con prioridad de los primeros. Debidamente señalizado y dibujado sobre el suelo. De tal manera que los peatones circulen con cuidado y precaución, y que los ciclistas tengan siempre en cuenta que deben ceder el paso a los primeros.

En cualquier caso, hacia el final del trayecto y antes de su conversión en Avenida de San Severiano, y su cruce con la Calle Huelva sería conveniente eliminar unos pocos aparcamientos en hilera.

Nº 14**LONGITUDINAL AVENIDA JUAN CARLOS I.**

Esta Avenida de trazado relativamente reciente, una vez tuvo lugar en soterramiento de las vías de ferrocarril. En algunas partes, como el segmento mas al sur, toma otros nombres (Calle Gibraltar), pero se trata esencialmente, de la misma vía urbana.

Aquí cabría plantearse si construir dos aceras bicis, una en cada lado de la amplia Avenida, o una sola en uno de los lados.

Las aceras son muy amplias. Y el tránsito de los peatones relativamente moderado.

Seguimos por el de Nueva Avenida hasta que esta se cruza con la C/ Santo Tomás, (hacia la izquierda, es decir en dirección Oeste, tal como venimos del Sur) y con el eje conformado por la C/ Alcalde Blázquez-Avda. del Guadalete (hacia la derecha en dirección Este) que nos llevaría hasta el Paseo junto a la Bahía.

Solo habría que mejorar notablemente el diseño actual de los simulacros de “aceras-bici” dibujados en las aceras. Puesto que actualmente no reúnen ninguna de las condiciones para ser consideradas aceras-bici.

El segmento del extremo norte de este trazado es el tramo que conecta viniendo desde la Nueva Avenida Juan Carlos I, esta situada la Glorieta o Plaza Lebón, donde también se une la vía ciclista procedente de Avenida del Guadalquivir (en este último tramo ya denominado como Avenida de San Severiano).

Desde aquí hay una bajada hasta la Glorieta del Parque de Bomberos, sobre la que podría discurrir una acera-bici. Pero, por el momento sería problemática, en sentido que tendría que ser compartida con los peatones.

Nº 15**LONGITUDINAL AVENIDA.**

Nos referimos a la “Avenida” por antonomasia. La que se asienta sobre la antigua calzada romana que llegaba hasta Gades. Y que conecta el Casco Histórico con la autovía hacia San Fernando y la desviación hacia el Puente León de Carranza que nos lleva a Puerto Real.

Tiene una longitud aproximada de 3 kilómetros y medio. Y recibe, a lo largo de su trazado, diversos nombres: Avdas. de José León de Carranza, Cayetano del Toro, Ana de Villa, y Avda. de Andalucía (de sur a norte).

Resulta extremadamente problemática. Eliminaría algunos centenares de aparcamientos, lo cual provocará inevitablemente cual la resistencia por parte del ayuntamiento y poderes privados interesados en fomentar la industria del coche.

Por otra parte hay un exceso de intersecciones.

En cualquier caso, en buena parte del recorrido podrían aprovecharse las aceras, para convertir el carril en acera-bici, sobre todo hacia las zonas mas norteñas del trazado.

En cualquier caso su proximidad al paseo marítimo, podría dar lugar a que se optara por la habilitación de una sola de las dos vías, para el uso de la bicicleta. En este caso, la elección del paseo marítimo nos parece más idónea, ya que el uso es más complementario entre peatones y bicicletas, y el paisaje urbano mas interesante para el paseo.

Nº 16**LONGITUDINAL PASEO MARÍTIMO**

El Paseo Marítimo de Cádiz que se prolonga más de tres kilómetros es uno de los elementos urbano-paisajísticos más importantes de toda la Ciudad.

Con un frente marítimo impecable y diáfano y una larga y jugosa franja de arena, da vistas a la playa urbana más extensa de España.

Necesariamente, por las características del propio paseo, muy usado y disfrutado tanto por la ciudadanía autóctona como por el gran número de visitantes y turistas a lo largo de diversas épocas del año, resulta inapropiado dedicar una parte del paseo peatonal a la función de “acera bici”. Si bien en algunos tramos del recorrido, es más extenso, estas partes coinciden también con un uso todavía más masivo por parte de la ciudadanía. (Nos referimos concretamente al segmento que empieza, desde el sur, un poco antes del Hotel Playa Victoria y llega cuando menos hasta el embarcadero de Playa Victoria).

Por tanto se propone el establecimiento de un carril bici, ceñido a la linde del propio paseo eliminando los aparcamientos en hilera que actualmente existen en dicha linde. Quedan salvaguardados los aparcamientos del lado contrario, el más próximo a la edificación.

No obstante, en algunos tramos, como los próximos a Cortadura, tendrían que eliminarse algunos aparcamientos de la margen Este – la mas próxima a los edificios - de la calzada, para dejar sitio a la propia vía de circulación a motor, al perder esta, la parte de la izquierda a favor del carril-bici, ya que en algunas zonas de esta margen Oeste – la mas próxima a Paseo y Playa - no existen aparcamientos sobre los que se pudiera trazar dicho carril.

Este carril-bici propuesto sería evidentemente el de trazado más espectacular en cuanto a sus valores paisajísticos y recreativos. Sería el carril-bici más importante. Y no quitaría prestancia al magnífico Paseo Marítimo de la ciudad, ni supondría molestia alguna para

los usuarios. Todo lo contrario, disminuiría un tanto el uso de dicha zona, por parte de los vehículos a motor, con todos los inconvenientes que conlleva estos vehículos: contaminación por gases expelidos, contaminación acústica, menor tranquilidad para el paseante, especialmente para niños y mayores, etc. Etc. Con los cuales los valores paisajísticos, recreativos y emblemáticos por parte de este elemento esencial en la configuración de la ciudad, adquirirían aún más preponderancia y un mayor relieve.

Nº 17

VIA AUGUSTA JULIA

Se trata de la salida hacia el sur de la ciudad, una vez traspasado el hito que suponen las murallas de Cortadura.

Recogería el tráfico ciclista que procedentes de los tramos nº 15 (Avenida) y / o 16 (Paseo Marítimo) saldría de la ciudad propiamente dicha, para disfrutar de las playas que en dirección al Ventorrillo del Chato, el Cuartel de Torregorda, y el Río Arillo, pertenecen todavía al municipio gaditano. Y permitiría conectar con futuros senderos, tanto peatonales como ciclistas, que allende del río Arillo, nos permitieran viajar hasta otras ciudades y lugares de la Bahía (San Fernando, Playa de Camposoto, etc. Etc.)

Salvo en algunos puntos, podría ocupar parte de la acera, en un principio, y posteriormente, parte de la vía de servicio que llega hasta el Ventorrillo del Chato, muy colapsada por el uso masivo como aparcamiento en los meses estivales, pero bastante despejada todo el resto del año.

Nº 18**REBORDE INTERNO DE LAS PUERTAS DE TIERRA. (EN ORLA PERIMETRAL DEL CASCO HISTÓRICO).**

Hemos definido aparte este pequeño tramo (en realidad podría considerarse que forma parte del siguiente, nº 19), que sería el que conectara el tramo de toda la orla perimetral del Casco Histórico (nº 19) con los carriles-aceras bicis longitudinales mas occidentales, correspondientes a la Avenida (nº 15) y Paseo Marítimo (nº 16).

Para entrar hasta el interior del Casco Antiguo viniendo del paseo marítimo, el carril tendría que cruzar, desde la linde del Oeste de la Calzada hacia el Este, encontrándose con la dificultad de la Glorieta de los Balbo. Podría transcurrir junto al Edificio de la Policía, y luego cruzar el semáforo, para rodear el reborde sur del barrio de Santa María, en el siguiente semáforo, cruzaría hacia el Sur, pudiendo conectar con el diseño de carril-bici que ya dentro del trazado de Casco Histórico baja por la Cuesta de las Calesas, y al mismo tiempo, saliendo por la Puerta Este de las dos “Puertas de Tierra” – aquí no hay inconveniente en trazarlo como acera-bici- conectar con el de la Avenida.

Un segundo ramal saldría por la Puerta Oeste de Puertas de Tierras para conectar, mas allá del Drago, y en el primer semáforo, con el anterior.

Nº 19**CARRIL BICI CÁDIZ. PERÍMETRO DEL CASCO ANTIGUO.**

Aclaración: Esta observación se ha empezado por la calle Concepción Arenal, hacia el Campo del sur, Parque Genovés, Alameda, Plaza de España, Avd.a del Puerto, Plaza Sevilla, Puertas de Tierra. Cada vez que se menciona el lado izquierdo, se hace en relación al sentido que se lleva en este recorrido. (seria "el lado de fuera")

Se han detectado cinco "puntos negros", que son o bien pasos estrechos, o rotondas con

muchas salidas, en los que se necesita la colaboración de expertos en el tema para estudiar una solución en dichos puntos.

C/Concepción Arenal: Suprimiendo los aparcamientos del lado de la antigua cárcel (del lado izquierdo)

Campo del Sur: Sin problema por el lado izquierdo, hasta un paso estrecho que hay cerca de la C/Osorio. Este es el primer "punto negro" o punto necesitado de estudio y solución.

A partir de aquí, habría que subir el carril bici a la acera, pues hay suficiente espacio para ello, hasta llegar enfrente de la boca del parking subterráneo, donde hay otro paso estrecho (segundo "punto negro"). Se continúa sin problema por el Campo del sur, cuando vuelve a no existir fila izquierda de aparcamientos, se puede volver a subir el carril bici al paseo, pues sigue siendo suficientemente ancho. (por ejemplo, en frente de la C/. Sagasta. En frente de la guardería, se volvería a bajar)

C/Duque de Nájera: Sin problemas, suprimiendo la fila de aparcamientos del lado izquierdo de la calle. Cuando falte la fila de aparcamientos derecha, el carril bici se puede subir al paseo, (como por ejemplo, en frente del Balneario), a fin de no dejar la zona sin aparcamientos (aunque existe la posibilidad de poder aprovechar una hilera de espacio en la zona de Valcárcel, por ser este un bien público y estar previstas unas obras en el mismo) En frente de la calle Matías, se vuelve a bajar el carril bici a la actual hilera izquierda de aparcamientos.

Avda. Doctor Gómez Hulla: Sin problemas, suprimiendo toda la hilera izquierda de aparcamientos. Todo el lado derecho está provisto de su hilera de aparcamientos.

Paseo Carlos III: De la misma manera, suprimiendo toda la hilera izquierda de aparcamientos. Aunque en algunos tramos falta la hilera derecha de aparcamientos, a nuestro juicio vemos que sería la única manera.

Alameda Apodaca: Suprimiendo todo el lado izquierdo de aparcamientos. Hay un paso

estrecho (tercer "punto negro") en la esquina de la Caletilla de rota. Aquí sería necesaria una estudiada solución. Tras esto, se seguiría sin problemas por el lado izquierdo hasta el principio de la C/ Honduras. En esta calle es inviable el carril bici, así que se seguiría hacia la Plaza de Argüelles, donde tal vez sería necesario algún semáforo o medida adecuada para poder circular sin problema en la rotonda para girar hacia la Calle Argüelles.

Desde aquí, se seguiría hacia la Plaza España, bordeándola hacia la avenida de El Puerto. Para hacer el carril bici en la Plaza España, se podría aprovechar que los aparcamientos son en batería: Si éstos se convierten en aparcamientos en línea, habría espacio para el carril bici y la hilera de aparcamientos en línea (los aparcamientos por el lado de fuera, de la plaza. El carril bici por el lado de dentro, de las casas. Tendría que estar bien protegido para que fuese seguro)

Avenida de El Puerto: Aquí identificamos otro punto a estudiar (cuarto "punto negro"), en la rotonda que hay para llegar a la Avenida del puerto.

Por la Avenida del Puerto, sin problema por el lado izquierdo, actualmente en obras. Hay mucho espacio, y se prevé que haya más, al quitar la valla y ganarle espacio al puerto.

Para enlazar con la Cuesta de las Calesas, habría que solucionar el paso por la rotonda de la Plaza Sevilla (quinto "punto negro"). Es esta plaza un punto importante, pues es donde el carril bici enlazaría con el nodo de transportes previsto en esta zona (tren, catamarán, bus)

Para subir por la Cuesta de las Calesas, sería necesario suprimir una fila de aparcamientos, o en su defecto un carril (hay dos de subida y dos de bajada), se ha observado que sería más factible por el lado derecho, habría que hacer uso del paso de cebra existente. El último tramo tal vez habría que subirlo a la acera, al disponer de poco espacio.

De esta manera se enlaza con el principio del recorrido, la calle Concepción Arenal.

3.1.Revisión a la Propuesta de Carril-Bici PGOU 2009. Casco Antiguo

Justificación del texto. Consideraciones iniciales.

Haremos un análisis de la propuesta de carril-bici PGOU 2009¹⁵, indicando las observaciones que se pueden hacer tras haber realizado un trabajo de campo “in situ” y habiendo analizado la documentación específica¹⁶

Nuestro trabajo comprende toda la ronda perimetral del Casco Antiguo de Cádiz; y el desarrollo del estudio tendrá, lógicamente, a las Puertas de Tierra como punto de partida y desde allí se seguirá el recorrido dirección al Campo del Sur. Nos detendremos a analizar y desarrollar todo el recorrido, incidiendo en los tramos que hemos denominado PUNTOS NEGROS.

A partir del denominado “campo hondo” de las Puertas de Tierra el trazado del carril-bici iría por el lado de la costa o, coloquialmente llamado, de los “bloques” del Campo del Sur y así seguiría por toda la ronda perimetral hasta volver de nuevo, a las Puertas de Tierra. En este caso, como se ha podido observar, el carril-bici no sería tal carril, sino que se trataría de una **acera-bici**. Lo que implica que todo el estudio se ha llevado a cabo teniendo en cuenta esta consideración, pieza fundamental para tratar todas nuestras reivindicaciones. Ya que si la intención del PGOU es proponer una “acera-bici”, nos vemos ante:

a) Una especie de “legitimación” de lo que vienen haciendo muchos ciclistas: utilizar la acera del Campo del Sur para circular, trazando un carril a través de dos líneas paralelas

15 A lo largo del documento cuando se haga referencia al carril-bici propuesto en *PGOU: Adaptación-Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística. Ayuntamiento de Cádiz, 2009*, en realidad estamos hablando de una acera-bici, la cual tiene una estructura totalmente diferente.

16 Por un lado, el mapa *PO2-2. Movilidad y Transporte* para ver el recorrido propuesto para el carril-bici y, por otro, los *Anexos a la Memoria de Ordenación. II Fichero de Acciones de Urbanización*, para conocer las actuaciones que están programadas a realizar en los próximos años. Ambos documentos (que se encuentran dentro de *PGOU: Adaptación-Revisión del Plan General de Ordenación Urbanística. Ayuntamiento de Cádiz, 2009*) han sido comparados para comprobar su correspondencia. Lo cual, nos ha mostrado que en algunos tramos han sido trazados de manera diferente en los dos documentos. Cuando lleguemos al caso, se se hablará de ello.

pintadas en el suelo de la acera (véase el caso de la avenida Juan Carlos I, ejemplo caro de lo que es un carril-bici incorrecto).

b) arrebatarse espacio a los peatones para su libre circulación, donde en algunos tramos sería prácticamente imposible compaginar un carril-bici y el paso de caminantes.

Por lo que se podría puntualizar que el carril-bici propuesto, o mejor dicho, **la acera-bici propuesta podríamos denominarla como un gran PUNTO NEGRO en casi su totalidad.**

Nosotros deberíamos pedir:

Un carril-bici trazado según la legitimación correspondiente: delimitado e independiente de la acera, bien señalizado, con un doble carril para ir y para volver, y con sus medidas correspondientes.

Tras estas puntualizaciones, empezaremos a desarrollar el análisis del trazado propuesto en el PGOU.

Análisis sobre el terreno de la propuesta de acera-bici del Ayuntamiento de Cádiz (PGOU 2009)

1. En la edificación del Museo Taller Litográfico (el llamado “Niño Jesús”) se incluye un tramo del carril-bici que viene desde las Cuestas las Calesas y la Glorieta de Santa Elena¹⁷. Si seguimos la dirección del carril, este pasaría por delante de los talleres que se encuentran frente a ese museo y al cuartel de la Policía Nacional. Como se deduce que el carril iría por la acera tenemos aquí un PUNTO NEGRO: a) la acera es estrecha y no

17 Este trazado lo encontramos en el mapa PO2-2 *Movilidad y Transporte*, lo que hace pensar que se abrirá una calle que comunicaría la Glorieta de Santa Elena con el paseo marítimo. Cuando hemos ido a compararlo con el *II Fichero de Acciones de Urbanización*, se encuentra dentro de la Acción de Urbanización AU-CA-03: *Ministerio de Trabajo y Seguridad Social*. En éste se habla de una “recuperación de la vista original” de las Puertas de Tierra, pero en el apartado “Características” no se muestra nada de carril-bici y tampoco está recogido este tramo en los mapas que se presentan con esta acción (llegan hasta la calle Concepción Arenal). Por tanto quedaría en el aire; pero nosotros lo incluimos en esta memoria por ser el trazado que se nos muestra en la primera documentación.

podrían circular conjuntamente peatones y bicicletas. b) los talleres tienen actividad (o al menos en la actualidad) y crear un carril que pasara por delante de sus puertas sería peligroso para la gente que trabaja en los talleres, los peatones y los ciclistas.



2. Después el tramo recogido en el mapa PO2-2 Movilidad y Transporte¹⁸ se encontraría con un espacio abierto de grandes dimensiones, sería el paseo del Vendaval, que se encuentra detrás del edificio de la peña La Perla. En esta zona se podría delimitar la acera para el paso de las bicis con una acera-bici, dejando a los peatones un gran espacio para su circulación.

18 Aquí nos encontraríamos la incongruencia entre ambas documentaciones: en el *II Fichero de Acciones de Urbanización*, en los mapas que se presentan con la Acción de Urbanización AU-CA-04: *Ronda Perimetral Casco Histórico* el recorrido propuesto de carril-bici se traza por la acera que va por delante del colegio Público Infantil Campo del Sur; mientras, en el mapa PO2-2 *Movilidad y Transporte* el trazado iría por el paseo del Campo del Sur a la vera de la costa. Nosotros desarrollaremos la propuesta que encontramos en ésta última.

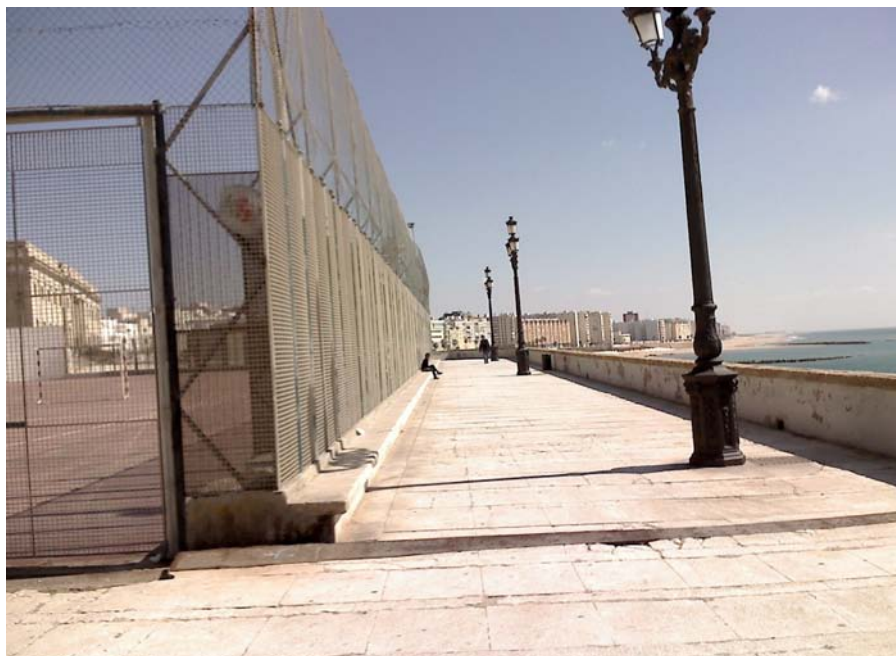


El problema vendría en la pequeña cuesta que se presenta junto al patio del C. P. I. Campo del Sur. Ésta debería estar delimitada por un lado, para el paso de ciclistas y por otro, para el paso de peatones; con el objetivo de no entorpecerse ambos a la hora de subir o bajar. Tras esto, se encuentra un PUNTO NEGRO importante: al finalizar la cuesta hay una esquina con nula visibilidad; no es fácil saber si tras ella viene otra bici o un peatón. La existencia de una farola en ese mismo lugar, dificulta aún más si cabe la visibilidad.





A partir de aquí, la zona que queda entre los bloques y la reja del colegio, es decir el paseo, es bastante estrecha, y no se podría compaginar con comodidad y seguridad un carril-bici con el paso de los peatones. Además, a todo ello, tenemos que sumarle la localización de varias farolas en ese lugar.



Después le seguiría un espacio bastante desahogado y amplio donde se puede circular en bici y pasar los peatones con tranquilidad.

3. El plano del carril-bici del PO2-2 nos muestra que seguiría el recorrido por una bajada que llevaría a la acera colindante con la carretera. Con este cambio de dirección nos encontramos con otro PUNTO NEGRO: la acera se estrecharía nuevamente y, además, existen unos escalones para poder incorporarte de nuevo a la acera por la que íbamos antes y que está junto a los bloques.

Esta sería una maniobra sin sentido alguno porque el tramo nos lleva a una acera que termina (como se observa en la próxima foto de la izquierda) y en la que se encuentran unos escalones (se aprecia en la foto de la izquierda).



4. A partir de aquí podemos hablar de un nuevo PUNTO NEGRO enorme: ahora la acera colindante con los bloques, desde la Cárcel Vieja hasta el paso de peatones del Arco de Garaicoechea.

a) Este tramo es muy estrecho y sería muy difícil compaginar un carril-bici y el paso de los peatones. Además del tamaño, habrá que sumarle otros obstáculos como son: las farolas, los paneles de publicidad (semejantes a los que nos encontramos en las paradas de autobuses) y las máquinas expendedoras de la zona azul.

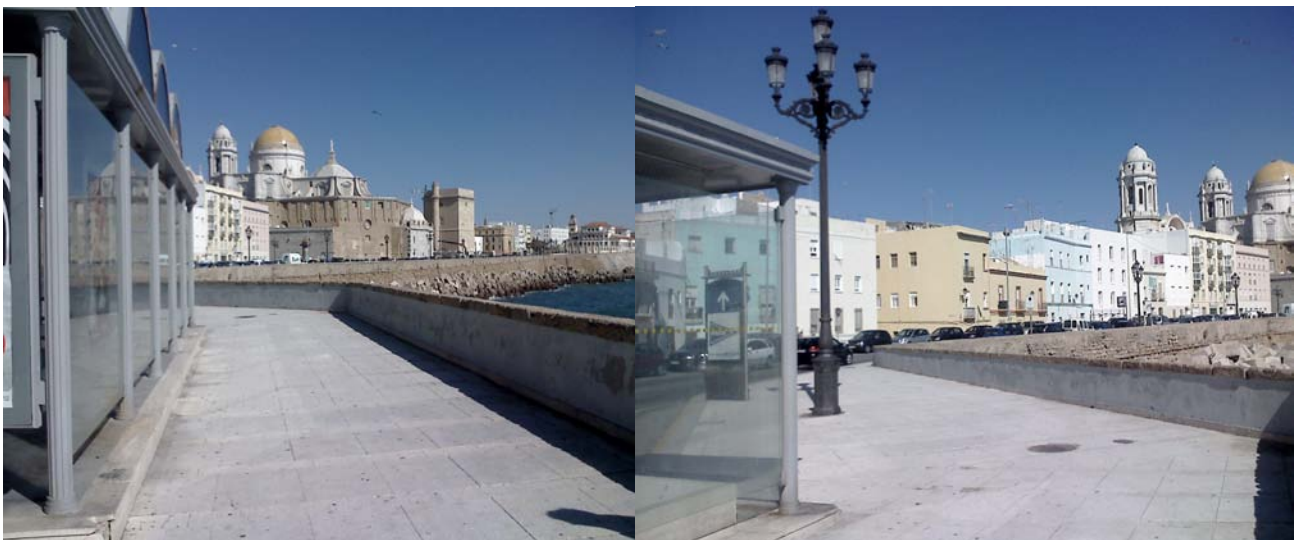


b) También en esta zona, nos encontramos con dos tramos donde la acera toma forma de esquina. Uno de ellos, el más cercano a la parada de autobús del Arco de Garaicoechea, es una esquina muy estrecha que complica en gran medida el paso de los peatones o de una bicicleta, con lo que es totalmente imposible que pueda compaginarse el tránsito de ambos.





c) A todo ello habrá que unirle, antes de llegar al paso de peatones frente al Arco de Garaicoechea, una parada de autobús. Esta estructura y la que se encuentra en frente (en dirección contraria), son únicas en la ciudad. Poseen unas grandes dimensiones debido a que son utilizadas como entrada y salida del parking subterráneo que se encuentra en la misma localización. Así, nos encontramos con una gran estructura que ocupa mucho espacio y que obliga a pasar a las espaldas de ella. Por esto mismo, podríamos puntuarlo también como otro PUNTO NEGRO: el espacio que quedaría para el carril-bici y para los peatones no sería del todo adecuado; además podemos añadirle la falta de visibilidad que provoca.



d) A partir de aquí el ancho de la acera empieza a ser más amplio que en los anteriores tramos, pero el hecho de que exista el parking subterráneo, va a provocar que se complique de nuevo el poder transitar a la vez bicicletas y peatones.

Es debido sobre todo, a la formas que poseen las bocas de salida de los vehículos, estrechando la acera.



e) Además, antes de llegar al edificio de la Guardería Pública, nos encontramos nuevamente que en un tramo de la acera tiene forma de esquina, complicándose el tránsito conjunto de peatones y bicicletas.



f) Algo que parece curioso, cuando llegamos a la Guardería es que el trazado de acera-bici propuesto vaya por delante del edificio, y no por la parte de atrás que es mucho más amplia y que no suele ser transitada por peatones. La acera existente por delante de la Guardería, es de menor dimensión y perjudicaría, por tanto, a los caminantes y a los ciclistas.



g) El paseo hasta el Baluarte de los Mártires se ensancha, pero lo hace a base de escalones, lo que provoca que la zona donde se pueda andar o marchar con normalidad tenga, de nuevo, unas pequeñas dimensiones. A ello le podemos sumar que en ese tramo se encuentra una parada de autobús, que afectaría a las dimensiones de la acera.



h) Si seguimos, podemos ver como el mismo edificio del Baluarte implica que la acera se estreche enormemente y, además, en ese pequeño tramos nos encontramos con un panel de publicidad que complica mucho más por un lado, el tránsito y, por otro, la visibilidad.

Por la tanto se podría designar como otro PUNTO NEGRO.



i) Ahora existiría un pequeño tramo un poco más amplio, aprovechando un espacio abierto como es el parque donde se encuentran las estatuas conmemorativas a Paco Alba y a Fernando Quiñones. Aunque hay que puntualizar que una parte también se encontraría con pequeños escalones.



5. Justo al término de esta acera, dejando paso a la Puerta de la Caleta nos encontramos con un gran PUNTO NEGRO

a) es un PUNTO NEGRO, la gran dimensión en altura de los bordillos¹⁹ que quedan a los lados del callejón que lleva a la Puerta de la Caleta.



b) Le seguiría pues, otro PUNTO NEGRO que sería la acera que va desde aquí hasta la primera bajada al Balneario. Es la acera del colegio Santa Teresa, especialmente estrecha. Resultaría totalmente imposible incorporar un carril-bici en esa zona.



¹⁹ En este caso, la gran altura de estos bordillos son además, un PUNTO NEGRO para todas aquellas personas que poseen una movilidad reducida.

c) Desde la primera bajada a la segunda bajada al Balneario, nos seguimos encontrando con una acera muy estrecha la cual, se complicaría a la altura de la entrada de Instituto Andalúz de Arqueología Subacuática.



d) Se amplia considerablemente la acera en la segunda bajada a la Caleta y hasta el nuevo “chiringuito” La Quilla, encontrándonos con un amplio paseo donde podría existir una acera-bici en conjunción al paso de los peatones.

Pero justo en donde localizamos el “chiringuito” antes mencionado, la acera se estrecha debido a esta edificación y, a causa de una calle que se abre en este punto, tendríamos que bajar de la acera por otro elevado bordillo donde aparcen los coches. Por lo que podríamos hablar de otro PUNTO NEGRO.





6. Cuando volvemos a la acera nos encontraríamos con un enorme PUNTO NEGRO que tendría una gran dimensión que llegaría hasta el comienzo a la Alameda y que lo iré desmenuzando poco a poco a continuación.

En primer lugar estaría la acera de los elevados edificios de los militares que se encuentran frente a Simón Bolívar. Lo contamos como PUNTO NEGRO²⁰ por sus escasas dimensiones.

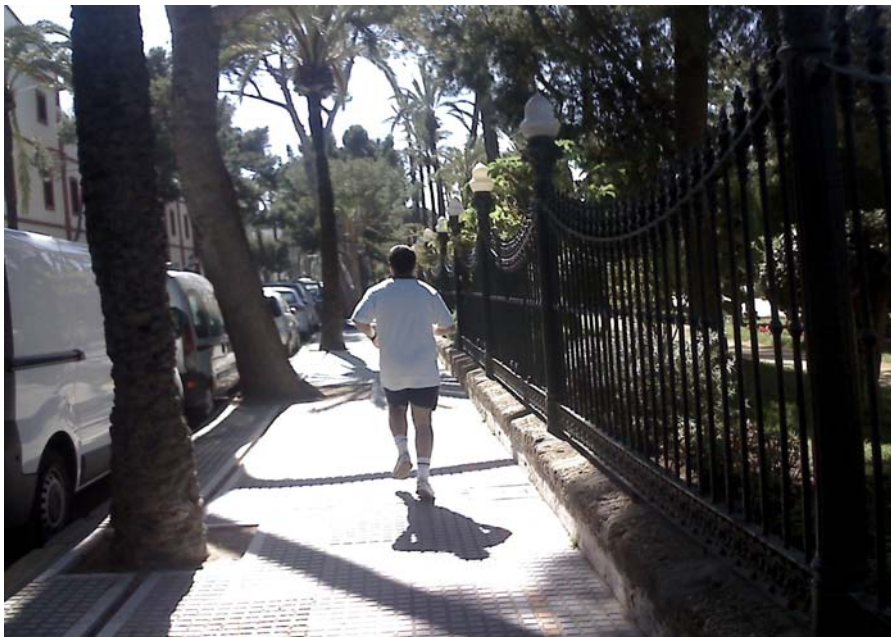


²⁰ A todo este gran punto negro habría que sumarle la hilera de arbolitos paralelos al bordillo de la acera, cuyas estructuras donde están emplazados restan espacio a dicha acera.

Después nos encontraríamos con la acera donde se encuentra el Hotel Parador Atlántico, también de escasas dimensiones y al que habrá que sumarle una parada de autobús que hace ya imposible el tránsito conjunto de peatones y bicicletas, y mucho más imposible instaurar una acera-bici.



Todo lo que podríamos denominar la acera del Parque, por sus escasas dimensiones.



- Después del paso de peatones donde está la entrada al Parque Genovés y la entrada al parking de Santa Bárbara, nos encontramos con el comienzo de la Alameda. Según el

trazado propuesto, la acera-bici estaría en la zona más estrecha de la acera (junto a la calzada y la fila de aparcamientos), dejando libre un paseo que se encuentra a la vera de la costa tras los jardines y que es de dimensiones mayores.





También podemos puntualizar que la acera que lleva desde éste último punto hasta el Baluarte de la Candelaria es de pequeñas dimensiones y, donde además, nos encontraríamos también máquinas expendedoras de la zona azul que restarían espacio.



7. Cuando llegamos al Baluarte, nos damos cuenta que éste se encuentra a diferente altura de la acera, por lo que nos encontramos una gran bajada de escalones a un lado y frente a este edificio. La propuesta del PGOU, es que el carril-bici pase por la acera, que es muy estrecha y tiene grandes árboles que nacen en ella, lo que reduce las

dimensiones de paso. Estamos hablando pues, de otro PUNTO NEGRO.



8. Ahora la acera-bici pasaría a estar cerca del mar, dejando la acera a un lado y la zona verde de la Alameda en el centro. Este tramo tiene unas dimensiones aceptables, no sería del todo adecuado pero es más practicable su paso por aquí que por la acera, la cual es de dimensiones muy pequeñas.

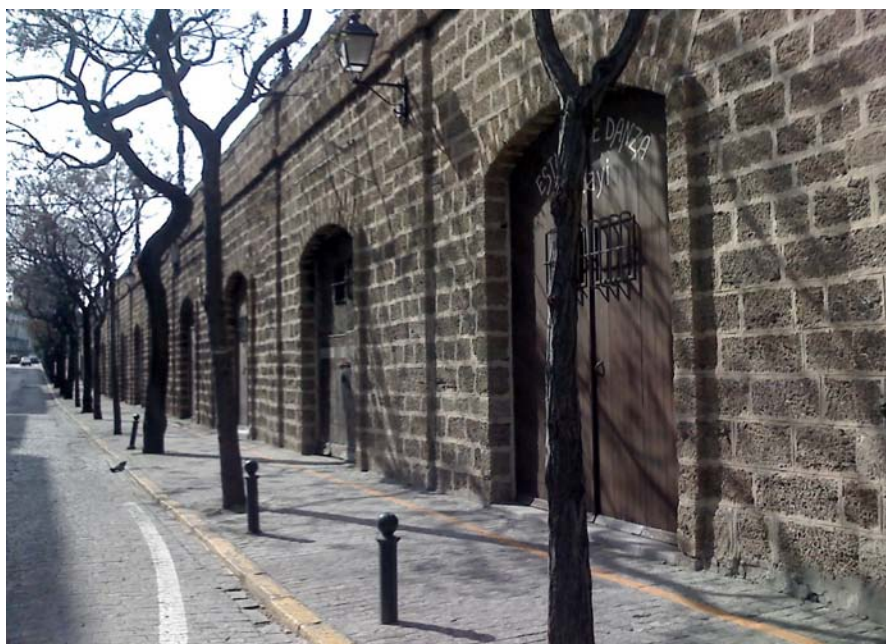


De todas maneras, la acera nos es homogénea y en algunos tramos se estrecha enormemente e incluso nos encontramos con algunas esquinas en las que se hace muy complicado el tránsito.

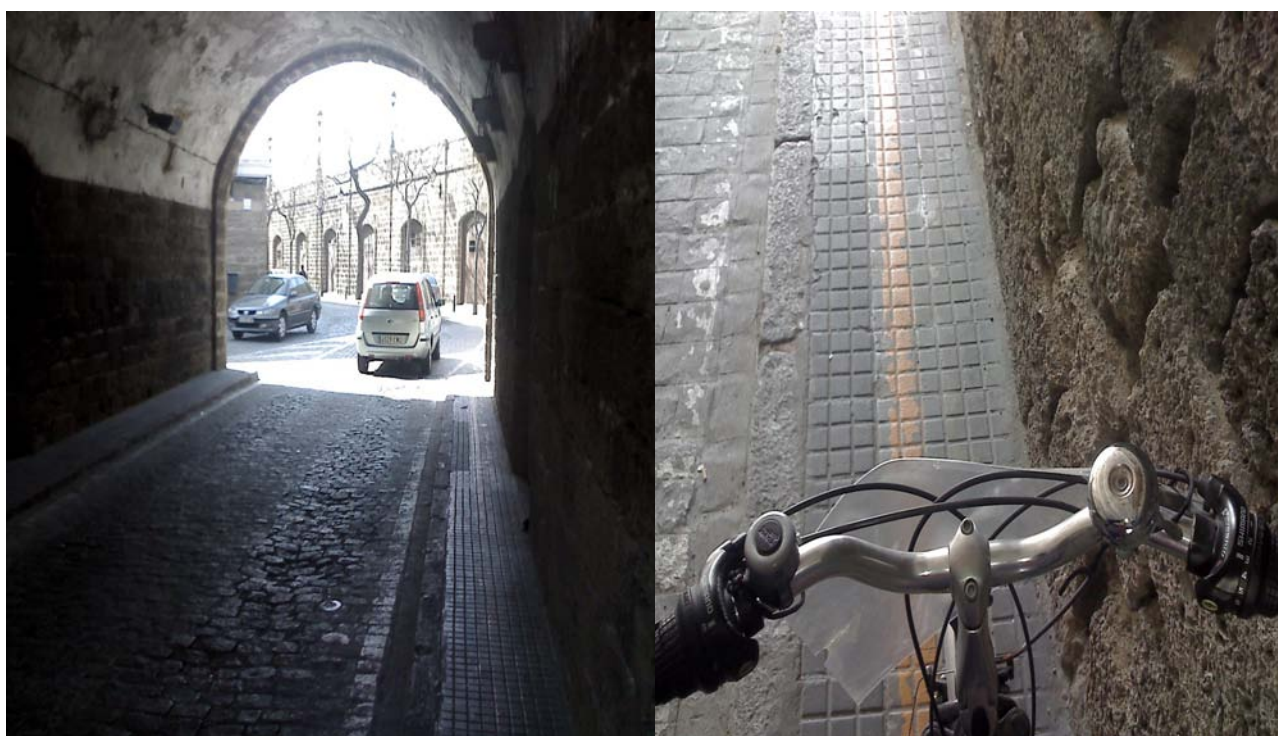


9. Cuando llegamos a las murallas de San Carlos²¹ se propone que el carril bici baje la cuesta y deje de seguir por el paseo junto al mar (que se amplía en dimensiones, pero que posee escalones al principio y al final de su tramo) para pasar a la acera. Lo contaríamos como un PUNTO NEGRO porque la acera es de escasas dimensiones y pasaría por donde se encuentran unos talleres, que tendrían un tránsito de salida y entrada de peatones y coches. Todo ello, lógicamente dificultaría la marcha de los ciclistas.

21 En este punto seguimos, como hemos hecho desde el principio del análisis, con el trazado dispuesto en el mapa PO2-2, porque en el II *Fichero de Acciones de Urbanización*, los mapas referentes a la Acción AU-CA-04: *Ronda perimetral Casco Histórico* terminan de representar su trazado en esta zona. Dejando todo el tramo que va desde aquí hasta las Puertas de Tierra sin representación gráfica.



10. El túnel de las murallas de San Carlos sería otro PUNTO NEGRO muy importante porque tiene una acera prácticamente inexistente y, además el paso de los vehículos iría en dirección contraria a la de algunos ciclistas.



11. A partir de aquí, es difícil analizar bien el trazado debido a que la propuesta se asienta en un tramo que iría por una zona que va a sufrir modificaciones y que en la actualidad no se encuentra abierta al paso. Por tanto lo dejaremos a parte. Se trataría de:

a) la zona a espaldas del Instituto asentado en el antiguo Club Náutico y que llevaría por el aparcamiento de la Avenida Descubrimiento hasta las puertas de la actual estación de autobuses.

b) la acera del Muelle. En la actualidad esta zona está en obras y se nos ha hecho imposible tomar fotografías de ella, aunque esto sería innecesario porque las obras están dispuestas para cambiar el diseño que tenía esta acera. Así, habrá que esperar al término de estas obras para analizarlo con exactitud.

12. Una parte del recorrido se metería, pues, tras pasar la glorieta de la Plaza Sevilla por la actual carretera Industrial y otro tramo seguiría dirección Puertas de Tierra. Aunque en el plano consultado PO2-2, no está del todo claro si el trazado iría por las cuestras las Calesas o por delante de la estación de Trenes. Para este último también habría que esperar para poder analizar como quedaría la zona, porque en la actualidad, la altura de las murallas no permite trazar un carril-bici por allí.



Si el tramo propuesto recorriera la Cuesta de las Calesas, estamos ante un nuevo PUNTO

NEGRO: la acera es muy estrecha para compaginar peatones y carril-bici; y, además, nos encontramos con varios obstáculos como una parada de autobús, varios bancos y una hilera de árboles que nos acompaña por todo el recorrido.



13. En la subida de las cuestas las Calesas también nos encontramos con una zona que tiene previsto un cambio estructural que se encuentra en la Acción AU-CA-02: *Audiencia Provincial (II Fichero de Acciones de Urbanización)*. Por lo tanto, habrá que esperar nuevamente a cómo se desarrollaran las obras para poder analizarlo.

Con esto, volveríamos al punto de salida de esta memoria: El Museo Taller Litográfico²²

22 Trabajo de campo realizado del 12 al 19 de marzo del 2009

3.2. Revisión a la Propuesta de Carril-Bici PGOU 2009. Puertas de Tierra.

Consideraciones Iniciales.

Estas alegaciones son el resultado del estudio y comparativa de la documentación contenida en la Adaptación-Revisión del P.G.O.U. para Cádiz 2009, destacando los siguientes:

- Plano de Ordenación 2.2 Movilidad y Transporte
- Memoria de Ordenación
- Anexos a la Memoria de Ordenación: II. Ficheros de acciones de urbanización.

La Revisión del PGOU opta por implementar la red de carriles bici a través de la acción de urbanización AU-EX-45, la cual no cubre la totalidad del mallado. El resto del trazado está incluido en otras acciones. Del estudio realizado concluimos que muchas de estas acciones paralelas no llevan incorporado el carril bici, ni lo detallan en la ordenación propuesta. Esto lo podemos ver detallado en la Tabla 1.1.

■ La Revisión contempla la red de carriles bici a través de 4 posibilidades:

- Carril bici en acera, en **calles cuya sección lo permita**
- Carril-bici compartido en calle peatonal, para vías amplias sin alta densidad de peatones
- Carril bici segregado en calzada, en calles con sección suficiente y tratamiento de seguridad
- Carril-bici compartido en calzada, en calles con una combinación de intensidad / velocidad adecuadas.

La opción 1 no sería la más adecuada ya que suelen generar irrupciones cruzadas, incidentes y mal funcionamiento de la infraestructura. No deben realizarse a expensas de

los viandantes, sino como complemento añadido a éste en el proyecto. **En la mayoría del trazado propuesto en la Revisión se opta por este modelo de acera-bici, a pesar de que la sección no lo permite** (a este respecto hay que hacer referencia además al Decreto 133/1992, de 21 de julio, por el que se establece el régimen transitorio en la aplicación del decreto 72/1992, de 5 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas para la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte de Andalucía, que fija el ancho mínimo de los itinerarios personales en 1,2 m.). En la redacción del PGOU se refleja que los carriles en acera atienden fundamentalmente a la demanda de ocio. Esto demuestra que si se quiere fomentar la bicicleta como un medio de transporte real y alternativo, la acera bici no es el modelo a seguir.

La opción que aporta mayor funcionalidad y seguridad es la opción 3, que en la medida de lo posible es por la que se debe apostar.

La opción 4 sería la ideal, siempre y cuando la integración de la bicicleta en la calzada se haga con las medidas adecuadas. Esto implicaría la adaptación del tráfico calmado y una concienciación del tráfico en el respeto a este medio de transporte, mediante una regulación en las Ordenanzas de Circulación. En el mismo PGOU se habla del alto potencial que ofrece esta opción.

Sería pertinente en la propuesta de carriles bicis seguir las recomendaciones publicadas por el Ministerio de Interior – DGT, Madrid 2000 relativas su diseño, construcción, infraestructura, señalización, etc...

■ Por otro lado, llama la atención la ínfima cantidad de puntos de aparcabicis con la que se quiere dotar a la ciudad. Si realmente se quiere fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad es necesario proyectarlos en mayor número, y por supuesto en todos los centros deportivos como prioridad actual. La Corporación Local debe dar ejemplo instalándolos en

todos sus centros de trabajo y dependencias.

■ En cuanto a las anualidades en las que se van a ejecutar la propuesta de carriles bici, los plazos son excesivamente largos, en algunos casos encontramos hasta plazos de 6 y 8 años para algunas acciones. La apuesta debe ser decidida en aras de impedir que el viario ciclista urbano quede inconexo. Y por supuesto, el Ayuntamiento no debe dejar pasar la oportunidad de acogerse a subvenciones, como por ejemplo las convocadas por la Consejería de Medio Ambiente dentro del programa de Sostenibilidad Ambiental Urbana Ciudad 21, mediante Orden de 12 de septiembre de 2008 para ayudar a la creación de carriles bicis. Muchos municipios limítrofes a nuestra ciudad la han aprovechado. Este tipo de recursos acortarían plazos en la implantación de los carriles bici.

Tabla 1.1 ALEGACIONES A LAS ACCIONES DEL PGOU

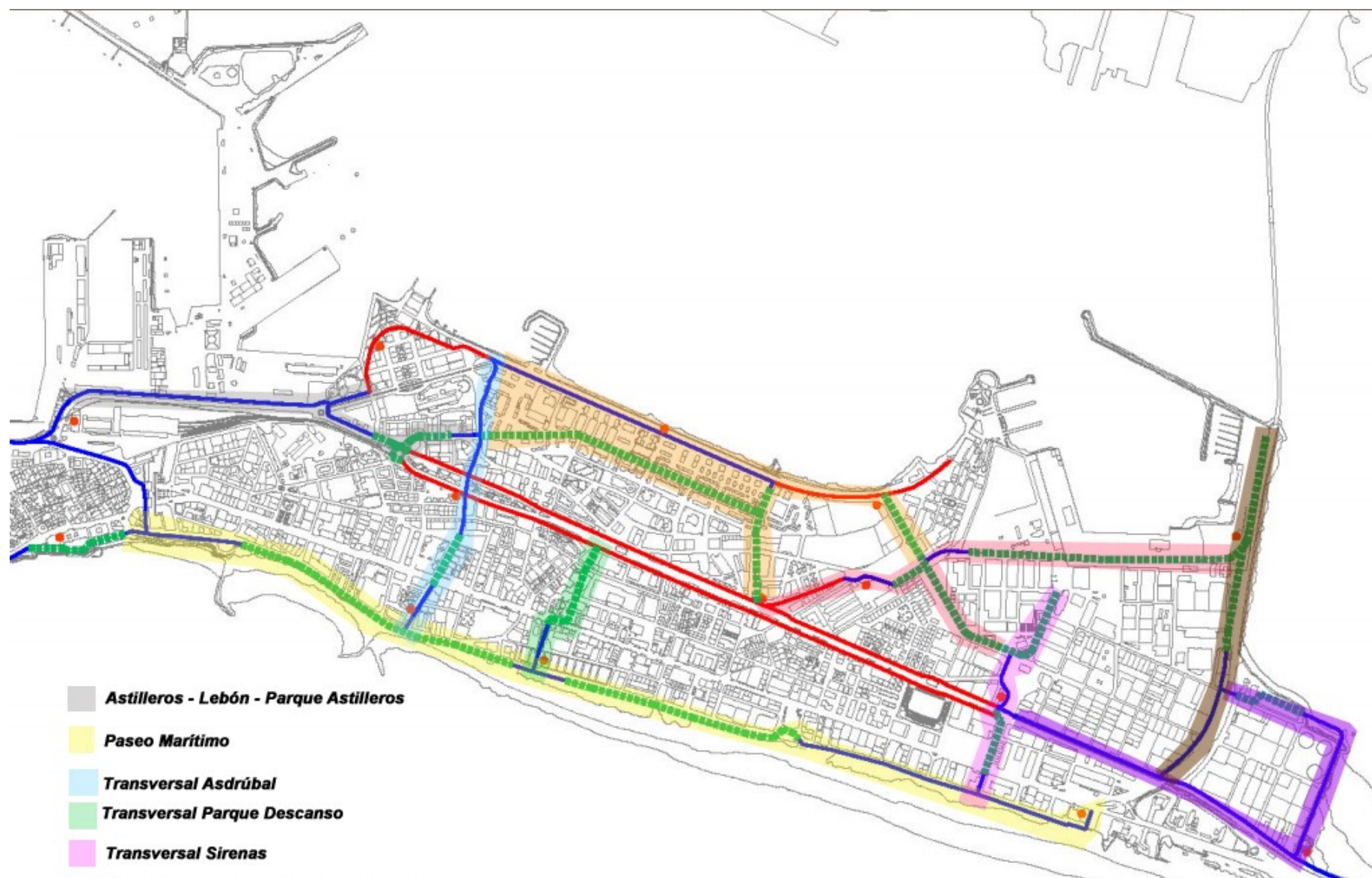
Acción del PGOU	Nombre	¿Incorporar a carril bici?	¿Aparece en la Ordenación Propuesta?	Ejecución de la Acción (Cuatrienio / Anualidad)	Fichero donde se encuentra
AU-CA-22	Plaza de Sevilla – Avda. del Puerto	SI	NO	1 / 4	Urbanizacion2.pdf pag. 17
AU-UE-EX-01-01	Viario Estación de Renfe	NO	NO	1 / 2	Urbanizacion6.pdf pág 7
AU-EX-06	Parque de Astilleros	NO	NO	1 / 1	Urbanizacion3.pdf pag 4
AU-CA-01	Glorieta de Santa Elena	SI	NO	2 / 8	Urbanizacion1.pdf pag. 5
AU-CA-23	Cuesta de las Calesas	SI	NO	1 / 4	Urbanizacion2.pdf pag. 18

Acción del PGOU	Nombre	¿Incorporar a carril bici?	¿Aparece en la Ordenación Propuesta?	Ejecución de la Acción (Cuatrienio / Anualidad)	Fichero donde se encuentra
AU-EX-01	Plaza de la Constitución	NO	NO	2 / 6	Urbanizacion2.pdf pag 19
AU-EX-04	Fernández Ladreda	SI	NO	2 / 5	Urbanizacion3.pdf pag, 2
AU-EX-07	Rotonda Nuevo Puente	NO	NO	1 / 2	Urbanizacion3.pdf pag 5
AU-EX-11	Viario Plaza Asdrúbal	SI	NO	1 / 4	Urbanizacion3.pdf pag 9
AU-EX-15	Avenida de la Bahía	SI	NO	2 / 5	Urbanizacion3.pdf pag 13
AU-EX-19	Parque del descanso	NO	NO	1 / 2	Urbanizacion3.pdf pag. 17
AU-EX-20	Paseo Amílcar Barca	SI	NO	2 / 5	Urbanizacion3.pdf pag 18

Acción del PGOU	Nombre	¿Incorporar a carril bici?	¿Aparece en la Ordenación Propuesta?	Ejecución de la Acción (Cuatrienio / Anualidad)	Fichero donde se encuentra
AU-UE-EX-11-01	Viario Arcangel San Miguel	NO	NO	1 / 3	Urbanizacion7.pdf pag 2
AU-UE-EX-11-02	Espacios Arcangel San Miguel	NO	NO	1 / 3	Urbanizacion7.pdf pag 3
AU-UE-EX-19-01	Viario Depósitos de Tabacos	NO	NO	1 / 2	Urbanizacion7.pdf pag 16
AU-UE-EX-19-02	Espacios Depósitos de Tabaco	NO	NO	1 / 2	Pag 17
AU-UE-EX-19-03	Jardines Depósitos de Tabaco	NO	NO	1 / 2	Pag 18
AU-UE-EX-24-01	Viario Transversal de Varela Este	SI	NO	1 / 2	Urbanizacion8.pdf pag 8

Acción del PGOU	Nombre	¿Incorporar a carril bici?	¿Aparece en la Ordenación Propuesta?	Ejecución de la Acción (Cuatrienio / Anualidad)	Fichero donde se encuentra
AU-UE-EX-23-01	Viario Transversal de Varela Oeste	NO	NO	1 / 2	Urbanizacion8.pdf Pag 6
AU-EX-31	Entronque calle Hungría	NO	NO	2 / 5	Urbanizacion4.pdf pag 9
AU-EX-40	Paseo marítimo	SI	NO	1 / 4	Urbanizacion4.pdf pag 18
AU-EX-49	Rotonda Juan Carlos I - Coruña	NO	NO	2 / 6	Urbanizacion5.pdf pag 7
AU-UE-ZF-04-01	Viario Vejer Sur	NO	NO	1 / 3	Urbanizacion8.pdf pag 15 y siguientes
AU-UE-ZF-05 AU-UE-ZF-06 AU-UE-ZF-08 AU-UE-ZF-10		NO	NO		

Acción del PGOU	Nombre	¿Incorporar a carril bici?	¿Aparece en la Ordenación Propuesta?	Ejecución de la Acción (Cuatrienio / Anualidad)	Fichero donde se encuentra
AU-UE-ZF-11 AU-UE-ZF-12 AU-UE-ZF-15 AU-UE-ZF-16					
AU-EX-46	Conexión Cortadura - Puente Carranza	NO	NO		Urbanizacion5.pdf pág. 4



ZONA ASTILLEROS - LEBÓN - PARQUE ASTILLEROS.-

Si seguimos el trazado propuesto en el Plano PO2.2 de Movilidad y Transporte observamos que el carril bici debe discurrir por el margen derecho (en dirección a la Plaza de Sevilla). La solución en este tramo pasa por el retranqueo de estos muros, que es lo que parece que plantea el PGOU, pero en el fichero **AU-UE-EX-01-01 Viario Estación de Renfe** *no consta* que se vaya a incorporar un carril bici ni aparece en la ordenación propuesta.

El tramo de enlace de la Avda. de Astilleros con el Parque de Astilleros no está recogido en ninguna acción, ni en la AU-EX-45, ni en la AU-EX-06. Si se hace uso de la zona actualmente parcelada se podría habilitar un carril bici que conecta con el carril en desarrollo por el Parque de Astilleros. La otra opción que es adoptar acera-bici invadiría la zona peatonal, con los consiguientes perjuicios.

Si nos dirigimos desde la Glorieta Lebón hacia la Avda. de Astilleros (en ese sentido), la planimetría nos muestra un trazado por el margen derecho, donde no existe sección suficiente en su totalidad ni para implementar un carril bici ni para acera bici. Además, solo una parte está recogida en la AU-EX-45 ¿en qué unidad de ejecución se recoge el resto?. La parte más cercana a Astilleros en la bajada de esta tramo no la recoge ningún fichero de Acción.

Desde la Glorieta Lebón inicia un cruce con la Avda. San Severiano donde no queda claro como se va a desarrollar. Este cruce, junto con el de la misma Glorieta Lebón con la acera-bici de la Avda. Juan Carlos I presentan mucho peligro.

Continuando por la Avda. San Severiano en dirección a la c/ Huelva por el margen izquierdo en ese sentido es por donde va trazado el carril bici, que en este caso vuelve a hacer uso de la acera-bici, por un tramo donde la sección de la acera dificultará el paso de peatones y ciclistas simultáneamente.

PASEO MARÍTIMO.-

Comenzando a la altura de las Puertas de Tierras por la Avenida Fernández Ladreda, este tramo se ve afectado por las unidades AU-CA-01 y AU-EX-04, donde si bien incorporan carril bici, no aparece detallado en la propuesta de ordenación. En gran parte de la Avda Fernández

Ladreda y su continuación Amílcar Barca no es posible implementar un carril bici por la acera, pues la sección aquí es mínima. Sin embargo el referido Plano 2.2 lo dibuja por dicha acera. La mayor parte está incluido en la AU-EX-45, pero a la altura del actual cementerio se recoge un tramo en la AU-EX-20, fichero que no detalla el carril bici en su propuesta de ordenación. A partir de la c/ Dorotea aproximadamente la acera gana en sección, y el trazado por la acera quizás es factible aunque a costa de sacrificar espacio para el peatón. No queda claro por qué zona de dicha sección se pretende implementar la acera bici, siendo aconsejable siempre la construcción de un carril bici segregado. Pasado el Hotel Playa Victoria y hasta la Glorieta de Cortadura, se incluye un carril bici en la AU-EX-40, cuya ordenación propuesta tampoco detalla por donde discurrirá ese carril bici. De nuevo nos encontramos con una acera no suficientemente ancha para implementar con garantías una acera bici. Finalmente hay un enlace en la Glorieta de Cortadura con la Avda. José León de Carranza que tampoco se detalla. Sería aconsejable continuar en este punto hasta enlazar con el presumible carril bici que discurrirá hacia San Fernando por la zona de las dunas.

TRANSVERSAL ASDRÚBAL.-

Esta transversal comienza en el Paseo Marítimo a la altura de la c/ Asdrúbal y cruza hasta llegar a enlazar con la c/ Huelva y el segundo puente. La parte inicial queda englobada en la AU-EX-11 donde se indica que incluye carril bici pero no queda detallado en la ordenación propuesta. En este tramo encontramos suficiente sección para construir un carril bici segregado. A continuación habrá que salvar la Avda. de Andalucía, y posteriormente nos encontramos con la Avenida de la Constitución de 1812, cuyo trazado parece discurrir en calzada compartida. Cruza Francisco García de Sola y sigue por Joaquín de Mora donde no existe sección para implementar ni carril ni acera bici. A partir de aquí nos encontramos con las actuaciones AU-UE-EX-24-01 que sí incluye carril bici pero no lo detalla en la propuesta de ordenación y la AU-UE-EX-23-01 que ni incluye carril bici ni lo detalla. Finalmente enlaza con la c/ Huelva afectado por la AU-EX-07 que no recoge la inclusión de carril bici ni aparece en su propuesta de

ordenación.

TRANSVERSAL PARQUE DESCANSO.-

Comienza en el actual cementerio y enlaza con la acera bici de la Avda. Juan Carlos I. Afectado por las actuaciones AU-EX-20 y AU-EX-19, la primera sí incluye carril bici pero no es detallado en la propuesta de ordenación y la segunda ni lo incluye ni lo detalla. Su continuación también se ve afectada por AU-UE-EX-11-01 y AU-UE-EX-11-02, donde tampoco se incluye el carril bici ni se detalla en su propuesta de ordenación. Cruza la Avenida y llega hasta la c/ Jesús de la Paz y Escalzo, haciéndolo por una acera donde no es posible compatibilizar el uso de la bicicleta con los peatones, dadas sus reducidas dimensiones. Después de cruzar García Carrera no queda nada claro como llega a la Avda. Juan Carlos I, pues se atraviesan unas edificaciones que no parecen afectadas por ninguna unidad de ejecución.

TRANSVERSAL SIRENAS.-

Esta transversal comienza en el Paseo Marítimo por la c/ Sirenas y acaba en el recinto interior de la Zona Franca.

El comienzo de la c/ Sirenas se ve afectado por la AU-EX-40 conjuntamente con la AU-EX-45. Sí incluyen carril bici, pero no queda detallado en sus propuestas de ordenación. Recaltar que en la c/ Sirenas es factible un carril bici segregado. A continuación hay que salvar una intersección muy complicada con la Avda. José León de Carranza. En dirección hacia la c/ Ciudad de la Coruña el trazado es por el margen derecho y por la acera. Nos volvemos a encontrar con una sección de acera pequeña que dificultará el tránsito de los peatones y ciclistas. Destacar que en la AU-EX-49 Rotonda Juan Carlos I – Coruña no se incluye nada de carril bici ni se detalla, y parece aconsejable incluirlo, pues hay un cruce importante a esa altura. El siguiente tramo, a la altura de la c/ Castellar de la Frontera por donde discurre el carril bici tampoco queda recogido en la unidad que le afecta, la AU-UE-ZF-04-01. Finalmente acaba en el recinto interior de la Zona Franca a través de la Avda. Consejo de Europa sin quedar enlazado con el tramo que discurre por la c/ Francia.

AVENIDA VALENCIA - PLAZA CAMPO DE LA AVIACIÓN - HUNGRÍA.-

La c/ Valencia es probablemente el mejor ejemplo de cómo construir un excelente carril bici en la ciudad. Pero queda aislado si no se le da continuidad en sus extremos.

Continuando hacia la Plaza Campo de la Aviación, se ve afectado por la UE-EX-19, que no incluye carril bici ni se detalla en su propuesta de ordenación. Antes de llegar a la c/ Hungría hay que salvar un cruce también muy complicado y donde enlazamos ya con la AU-EX-31, que tampoco recoge la figura del carril bici ni lo detalla. A partir de ahí entramos en recinto portuario a través de la Vía de Francia y hasta llegar a la zona deportiva de Elcano. Esta zona, al ser zona portuaria, presenta dificultades añadidas, y debe especificarse cómo se pretende conseguir el acceso a dicha zona y en qué condiciones.

AVENIDA GUADALQUIVIR - AVDA. BAHÍA - GUADALETE - AVDA. ILUSTRACIÓN.-

La Avenida Guadalquivir la encontramos en la AU-EX-45, pero no detalla si es carril bici segregado o acera bici, o carril bici compartido. Es una avenida idónea para hacer una apuesta decidida por la bicicleta y construir un carril bici segregado en calzada.

El tramo que discurre por la Avda. de la Bahía es recogido en la AU-EX-15, pero tampoco está detallado en la propuesta de ordenación. Lo lógico sería darle continuidad a lo iniciado por esa zona y seguir desarrollando el carril bici segregado en calzada, pues hay sitio para continuarlo.

Avda. Guadalete, Alcalde José Blázquez y Lepanto, en ese orden, también se encuentran recogido en la AU-EX-45, pero sin definir qué tipo de carril bici se implantará.

GIBRALTAR - ZONA FRANCA -VILLA DE ROTA.-

Todo el tramo de la c/ Gibraltar se ve afectado por unidades de ejecución de la Zona Franca donde ni se incluyen carriles bici ni se detallan en sus propuestas de ordenación [AU-UE-ZF-05 y siguientes]. Puesto que la sección de la acera aquí es ínfima solo cabe la posibilidad de ganar espacio retranqueando edificios en dichas unidades de ejecución, pero como adelantamos, no aparece reflejado nada en ninguna de ellas.

Encontramos un primer cruce muy peligroso a la altura de la intersección con la Avda. Alcalde

Sánchez Cossio, y más adelante, siguiendo por la c/ Prado del Rey un cruce aún más singular, dado que de frente viene un tráfico muy rápido procedente de la Autovía CA-33. No se definen en ninguna de las unidades de ejecución de la Zona Franca. Y esta argumentación es extensible a la mayor parte del Viario El Bosque y anexos.

También, dada la importancia de la reforma del viario que va a suponer enlazar los dos lados del polígono de zona Franca, debería detallarse como se refleja el viario ciclista en la AU-EX-46, al que se llega por la c/ Villa de Rota.

ACCESOS A ELCANO.-

Partiendo del cruce de la c/ Gibraltar con la Avenida Alcalde Sánchez Cossio, observamos que ninguna unidad de ejecución incluye carriles bici. Además, nos encontramos con un cruce importante y peligroso con Ronda de Vigilancia que tampoco es recogido en ninguna acción de urbanización.

De ahí hasta la zona deportiva de Elcano, aunque se engloba en la AU-EX-45, no es definida con claridad pues atraviesa por zonas edificadas. Es aconsejable implementar carril bici segregado en este tramo para aislar del tráfico rápido, y por la posibilidad de disponer de espacio suficiente para ello.

4. Solicitud y Firmas

La **Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz**, en nombre de los abajo firmantes,

SOLICITA:

se tenga por presentada la alegación en tiempo y forma, y en virtud de la misma se proceda a la modificación del Plan General de Ordenación Urbana tal y como se justifica en los apartados anteriores.

En Cádiz a _____ de Mayo de 2009.

Firmado: _____ Firmado: _____

Firmado: _____ Firmado: _____

Firmado: _____ Firmado: _____

Firmado: _____ Firmado: _____