

ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN LAS AREAS METROPOLITANAS: EL CASO DEL NOROESTE DE LA PROVINCIA DE CADIZ ⁽¹⁾

Juan M. FERNANDEZ SERDAN (2)

Este Trabajo intenta constituir una aproximación a la solución de los problemas de MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD que se plantean en un Area Metropolitana, desde el análisis del caso concreto del espacio geográfico formado por la Bahía de Cádiz, la Costa Noroeste y la Ciudad de Jerez, ejemplo muy representativo de un conjunto de ciudades con una acusada problemática de tráfico y transporte.

Para la mejora de las condiciones de infraestructura viaria y de transporte, así como de los problemas de tráfico, pueden barajarse muy diferentes alternativas, según los recursos disponibles, o según se prime el uso del vehículo privado o al transporte público colectivo, sin olvidar otros medios alternativos y complementarios de transporte. En la presente propuesta se ofrece una solución mixta, en la que predomine el transporte colectivo frente al individual.

El contenido se ha estructurado en tres apartados claramente diferenciados:

1. La situación actual.
2. Las estrategias de actuación.
3. Algunas actuaciones concretas a corto y medio plazo.

(1) Síntesis de la conferencia que, con el mismo título, su autor expuso en el Aula de Estudios Territoriales y Urbanos.

(2) Arquitecto y Urbanista.

1. LA SITUACION ACTUAL

De forma sintética, el Area de Estudio presenta las siguientes características:

A) Nueve municipios con una población superior a los 650.000 habitantes, que en algunos de ellos se incrementa considerablemente en épocas vacacionales (fines de semana, Semana Santa, fiestas, etc.) y sobre todo en verano.

B) Una red viaria interurbana insuficiente, incompleta y que no siempre presenta las mejores características de diseño o conservación, en la que conviven un tráfico local —urbano o interurbano— importante, tráfico de paso de medio y largo recorrido con fuerte presencia de vehículos pesados, y en la que aún subsisten numerosas travesías urbanas.

En los últimos años se han acometido numerosas obras de mejora viaria, aunque la falta de una programación coordinada y el dudoso diseño de algunas de ellas hayan impedido que den el servicio que se esperaba de ellas.

Existe también una autopista, de enlace con Sevilla que, al ser de peaje presenta una baja utilización en relación con su capacidad, aunque se observe una ligera tendencia al crecimiento del tráfico. En pocos años, Cádiz puede ser la única capital andaluza que no esté unida con las demás por una vía rápida de gran capacidad de libre circulación.

C) Un alto índice de motorización y un parque automovilista en continuo aumento, con incrementos considerables en fechas festivas y épocas vacacionales

D) Una serie de entramados urbanos nada homogéneos, compuestos cada uno de ellos por un Casco Antiguo más o menos extenso, de calles estrechas y a veces tortuosas, que difícilmente soporta el tráfico rodado, y una serie de áreas periféricas ocupadas en las últimas décadas, con un viario incompleto y muchas veces inconexo entre unas barriadas y otras.

A ello se une en algún municipio la proliferación de parcelaciones o edificaciones dispersas, a las que se accede por pequeñas carreteras o simples caminos.

E) Una única línea ferroviaria en funcionamiento, de las varias que existieron, con vía única electrificada, bajas frecuencias en tráfico

de viajeros y escasa participación en el transporte de las mercancías generadas por la industria o por los puertos.

F) Una red de autobuses interurbanos, que en algunas relaciones alcanza elevadas frecuencias y nivel de utilización, siendo en otras las frecuencias son escasas, utilizando en general un material inadecuado o antiguo (aunque se observa una progresiva tendencia a la renovación de las flotas). Como corresponde a una gestión totalmente llevada a cabo por empresas privadas, falta una coordinación con la red ferroviaria (de itinerarios y horarios), al mismo tiempo que algunas relaciones se encuentran mal servidas o son necesarios transbordos que obligan a tiempos de viaje excesivamente largos.

G) Varias redes de autobuses urbanos, una en cada ciudad, explotadas por los propios Ayuntamientos o por empresas privadas en régimen de concesión municipal, que aunque han mejorado sensiblemente en los últimos años, en racionalización de itinerarios y modernización del material rodado, aún están lejos de ofrecer un óptimo servicio que pueda ser alternativa real al uso del vehículo privado.

H) A pesar de que la mayoría de los municipios costeros tienen algún puerto, hay casi una inexistencia de enlaces por vía marítima entre los diferentes puertos de la comarca o con áreas próximas; únicamente subsiste el llamado "vaporcito" entre El Puerto de Santa María y Cádiz, con un carácter más turístico que de servicio público, así como los recientes servicios con Sevilla, Tánger y Villareal de San Antonio, aún sin consolidar.

Se anuncian nuevos enlaces, incluso empleando barcos de nueva tecnología (recordemos las recientes pruebas con el aerodeslizador), pero tras los viajes de prueba suelen quedar abandonados o como mucho prestan servicio estacional.

I) Un aeropuerto, en realidad una base militar abierta al tráfico civil, fundamentalmente para vuelos nacionales, situado al norte de Jerez, a más de 40 Kms. de Cádiz, y con dificultades de acceso, que debe realizarse casi obligatoriamente en vehículo privado o taxi, al no existir un servicio de transporte público colectivo.

J) Falta de coordinación entre medios de transporte por su dependencia de autoridades diferentes y con coexistencia de operadores públicos y privados, lo que repercute en una descoordinación de itinerarios, horarios y tarifas, existiendo únicamente el abono de viajes (bono-bus) en alguna red urbana (generalmente subvencionado por el Ayuntamiento correspondiente).

K) Un importante tráfico peatonal, generalmente circunscrito al interior de las poblaciones, que constituye el principal medio de transporte para distancias cortas, desarrollado en multitud de ocasiones en precarias condiciones para la seguridad e integridad de las personas.

Un caso especialmente grave es la circulación por las carreteras que conducen a las playas, por calzadas o arcones, pues no existen aceras o paseos peatonales, con grave peligro de atropellos.

L) La utilización de la bicicleta como medio habitual de transporte es baja, probablemente por las dificultades y riesgos que su uso conlleva.

Sí se observa un notable incremento del parque y del uso de motos y sobre todo motocicletas, dentro y fuera de los cascos urbanos, aunque por las velocidades que alcanzan deben ser analizados junto con los vehículos a motor de cuatro ruedas.

2. LAS ESTRATEGIAS DE ACTUACION

Dada la distribución de núcleos urbanos en el perímetro de la Bahía de Cádiz y a lo largo de la Costa Atlántica, así como el peso poblacional y el reparto de actividades en cada uno de ellos, puede afirmarse que la mejora de las condiciones de MOVILIDAD sólo es posible si se consigue un MAYOR EQUILIBRIO en este ámbito, evitando así una gran cantidad de desplazamientos interurbanos, o incluso urbanos, que en la situación actual son imprescindibles.

Por tanto puede tener mayor trascendencia, a medio y largo plazo, la introducción de medidas de DISUASION Y DIVERSIFICACION, que continuar con la realización de costosas obras de infraestructura poco planificadas y menos coordinadas, que provocan, demasiado a menudo, situaciones de escasa o negativa rentabilidad social.

Para lograr estos objetivos debe incidirse sobre las siguientes variables:

—DESCENTRALIZACION de ciertos servicios en el ámbito de la bahía, o incluso de la provincia, para evitar, por ejemplo, que gestiones de tipo administrativo o sanitario obliguen a realizar viajes desde los rincones más alejados de la provincia a la capital o a Jerez.

—RELOCALIZACION DE LOS USOS CONGESTIVOS O LOCALIZACION DE LOS NUEVOS USOS QUE PUEDAN GENERAR UN CIERTO VOLUMEN DE TRAFICO, dentro de cada uno de los municipios implicados, pero fundamentalmente dentro de las ciudades de mayor tamaño (Cádiz, Jerez), para mejorar su accesibilidad.

—TRATAMIENTO COMARCAL DE LOS PROBLEMAS URBANISTICOS, tales como la localización de nuevas actividades que puedan generar un importante tráfico inducido (centros comerciales y recreativos, Universidad, puertos deportivos, parques tecnológicos, polígonos industriales, etc.), al mismo tiempo que generan riqueza y nuevos puestos de trabajo, por lo que todos los ayuntamientos luchan para que sea en su municipio donde al final se instalen. En resumen, frente al tratamiento insolidario y subjetivo, se tendería a un reparto de cargas y beneficios en el ámbito comarcal.

—EL DAR FACILIDADES AL VEHICULO PRIVADO NO CONSTITUYE NINGUNA SOLUCION DE FUTURO, pues con fuertes inversiones se logran mínimas mejoras de capacidad, muchas veces a costa de los peatones, que ven reducirse los espacios dedicados a ellos, o la aparición de nuevas barreras (con las denominadas vía rápidas); ampliaciones de carriles, nuevos puentes o túneles, desdoblamientos, etc. Son falsas soluciones, de efectos muy efímeros, pues, además de incitar a un mayor uso del vehículo privado, resultan contraproducentes al trasladar el problema a otros puntos del interior de las ciudades, donde inevitablemente ya no hay posibilidades de solución.

Sin embargo, pueden existir medidas correctoras de bajo coste económico, pero que producen importantes mejoras en la circulación en tramos conflictivos: Rediseño de algunas intersecciones, mayor sincronización de los semáforos, control de aparcamientos en doble o triple fila, etc.

—UNICAMENTE LA POTENCIACION DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO puede ser solución a medio y largo plazo para los numerosos problemas de tráfico. El transporte público puede acoger elevadas cantidades de personas y mercancías con el mínimo coste, tanto económico como social, incluyendo la menor ocupación de suelo, muy escaso en la mayoría de los núcleos consolidados.

—NO ES ADECUADO DAR FACILIDADES DE APARCAMIENTO EN LOS CENTROS URBANOS A LOS NO RESIDENTES pues, lejos de resolver el problema, ayuda a su empeoramiento. La teórica facilidad de aparcamiento genera un aumento del tráfico, el cual debe discurrir por calles de escasa sección cuya ampliación es prácticamente imposible, provocando una mayor congestión.

—EL FERROCARRIL ES LA UNICA SOLUCION DE FUTURO, como transporte masivo a distancias medias, es decir, para comunicar los

diferentes núcleos de la Bahía entre sí (o con el resto de la Costa Atlántica) y a éstos con Jerez y Sevilla, al tratarse de un sistema de transporte colectivo en plataforma reservada (no afectado por los atascos), con alta fiabilidad y gran capacidad, al mismo tiempo que no contamina y puede ser atractivo, cómodo y rápido. Pero para cumplir todos estos fines es necesaria una mejora sustancial de la red existente, mediante actuaciones públicas e inversiones suficientes, pero inferiores, a igual capacidad de transporte, a las demandadas por la carretera.

—Tomando EL FERROCARRIL como ESPINA DORSAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ENTRE CADIZ Y JEREZ, es necesario que el resto de medios desarrollen una función complementaria y no de competencia con aquél; Así, debe lograrse una COORDINACION TOTAL ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO, de forma que las redes de transporte urbano, o los autobuses interurbanos que llevan a lugares alejados de las estaciones de ferrocarril, se adapten a los nuevos esquemas de funcionamiento.

Pero para que la coordinación de itinerarios y horarios sea completa se necesita también una COORDINACION-TARIFARIA Y DE GESTION, mediante la creación de un CONSORCIO DE TRANSPORTES, dependiente del órgano rector del Area Metropolitana, que planifique y gestione el diseño y funcionamiento de la totalidad de los transportes públicos, tanto urbanos como interurbanos, al mismo tiempo que se crea el ABONO DE TRANSPORTES INTERMODAL. El ámbito de actuación de este Consorcio podría extenderse a otros municipios de la provincia (Conil, Vejer, Barbate, Medina, Benalup, etc.), además de los de la Bahía, costa Noroeste y Jerez).

En el interior de las poblaciones, y como complemento de los transportes públicos, es necesario potenciar el uso de LA BICICLETA como vehículo ligero, de escasa ocupación y no contaminante, muy adecuado a las escasas diferencias topográficas de la mayor parte de nuestros pueblos y ciudades. Para ello se necesita, más que la delimitación de carriles-bici poco operativos, el establecimiento de normas especiales de protección al ciclista y, sobre todo, la localización de aparcamientos vigilados en zonas estratégicas, que posteriormente se extenderían al resto de los núcleos urbanos.

—MEJORA PROGRESIVA DE LAS CONDICIONES EN QUE SE TRASLADAN LOS PEATONES, fundamentalmente dentro de los núcleos urbanos, pero también en aquellas relaciones exteriores que se vean

muy concurridas, aunque sólo sea de forma estacional (accesos a playas u otros focos de atracción). Se trata, en suma, del aumento progresivo del espacio reservado para los peatones frente al ocupado por los coches —ampliación de aceras, peatonalización total o parcial de calles—, en un proceso simultáneo a la reducción del tráfico rodado en el interior de los Cascos Antiguos (con medidas coercitivas si fuera necesario).

3. ALGUNAS PROPUESTAS CONCRETAS DE ACTUACION A MEDIO Y CORTO PLAZO

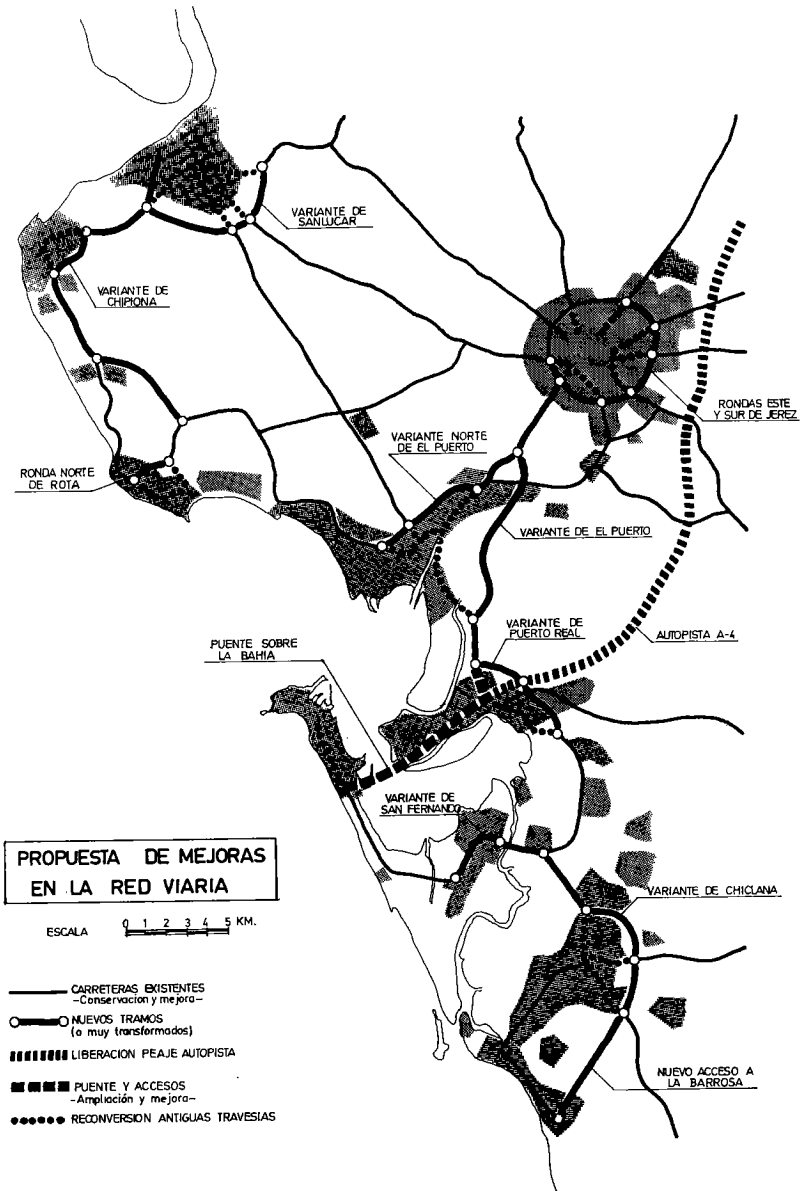
Se recoge a continuación un primer listado de posibles actuaciones en la mejora de la INFRAESTRUCTURA VIARIA Y FERROVIARIA, así como de LOS MEDIOS DE TRANSPORTE que sobre ellas se desarrollan, de forma indicativa y en ningún caso exhaustiva. También se hace una especial alusión a aquellas medidas de las que se conocen intenciones o incluso proyectos, pero que se consideran desaconsejables por su inutilidad o por su impacto negativo.

A) RED VIARIA

—Se necesita la realización de varias obras de mejora puntual de rápida ejecución y coste moderado que, aunque no solucionan todos los problemas existentes, sí eliminan algunos generados por el tráfico local o de paso, completando una red viaria homogénea.

—*Se descarta totalmente*, por cuestiones de necesidad, presupuestarias y ecológicas, *un nuevo puente o túnel de acceso a la ciudad de Cádiz desde la zona del Río San Pedro*; en todo caso, sería suficiente con una mejora o ampliación del puente actual y de sus accesos a ambos lados de la Bahía.

—*Resulta imprescindible liberar de peaje la Autopista A-4*, en todo su trazado desde Dos Hermanas a Puerto Real, o como mínimo en el tramo Jerez-Puerto Real; esta medida no sólo eliminaría un agravio comparativo del Plan de Carreteras con la provincia de Cádiz, sino que también permitiría reducir considerablemente muchas de las inversiones previstas en la carretera N-IV, al descongestionar a ésta del tráfico de paso desde y hacia Cádiz, la costa suratlántica y la bahía de Algeciras.



—*Mejora de la carretera comarcal C-440 de Jerez a Los Barrios*, para encauzar parte del tráfico que se dirige desde la provincia de Sevilla y Noroeste de la de Cádiz hacia el Campo de Gibraltar y la Costa del Sol.

—Realización de la *variante de El Puerto de Santa María* sobre la carretera N-IV, con un trazado, entre la Sierra de San Cristóbal y el puente sobre el Río San Pedro, lo más ajustado a los crecimientos residenciales e industriales existentes o previstos, salvaguardando los espacios naturales protegidos y evitando atravesar casi “por medio” las antiguas marismas del Río San Pedro.

—Ejecución de la *variante de Puerto Real*, sobre la N-IV, con condiciones similares a la anterior y con un enlace directo con la autopista que permita desviar todos los vehículos hacia o desde Jerez/Sevilla.

—Terminación de la *variante de Chiclana* y el desdoblamiento de la carretera N-340 hasta el nudo de Tres Caminos. Inmediatamente después será necesario realizar el *desdoblamiento de la variante de San Fernando*, con mejora de los accesos a esta ciudad e incluyendo un nuevo puente paralelo al Puente Zuazo, situado al norte del actual para salvaguardar la imagen urbana de éste, así como las históricas fortificaciones existentes en los alrededores.

—Realización de la *variante norte de El Puerto de Santa María* que sirva de enlace entre la carretera de Jerez y las que conducen a Sanlúcar y Rota.

—Ejecución de la *variante de Sanlúcar de Barrameda* en la carretera C-441, con nuevos enlaces con las carreteras a El Puerto y Jerez, ampliando o sustituyendo las circunvalaciones de Rota y Chipiona.

—*Mejora de los accesos* a las diferentes poblaciones desde las nuevas variantes y circunvalaciones, como vías urbanas (avenidas con amplias aceras, bulevares, etc.), con un especial tratamiento de las antiguas travesías (El Puerto, Puerto Real, Chiclana, Sanlúcar), cuya financiación debería correr a cargo de los titulares de las antiguas carreteras (MOPU y Junta de Andalucía).

—Mejora generalizada, incluyendo labores de conservación y mantenimiento continuado de la *red de carreteras secundarias* y caminos agrícolas, sobre todo de aquellas que puedan representar itinerarios alternativos a los principales ejes en desplazamientos dentro del ámbito comarcal o metropolitano.

—*Las tramas viarias de los diferentes municipios necesitan completarse*, sobre todo en los trazados transversales frente a los radiales o longitudinales; en cualquier caso, el viario urbano debe estar diseñado más en función de los itinerarios del transporte urbano y peatonal que para facilitar excesivamente el tráfico privado. El concepto de vías rápidas debe ser abandonado, utilizando en todo caso el de vías o conexiones directas.

B) RED FERROVIARIA

—*Duplicación de vía entre Jerez y Cádiz*, como primera fase de una posterior prolongación hasta Utrera y Sevilla, permitiendo de esta forma un aumento sustancial de las frecuencias de circulación de trenes de viajeros y un mayor número de composiciones de mercancías (trenes hasta cada cinco minutos, aunque de momento sería suficiente que circularan con intervalos de entre 15 y 30 minutos, según las horas).

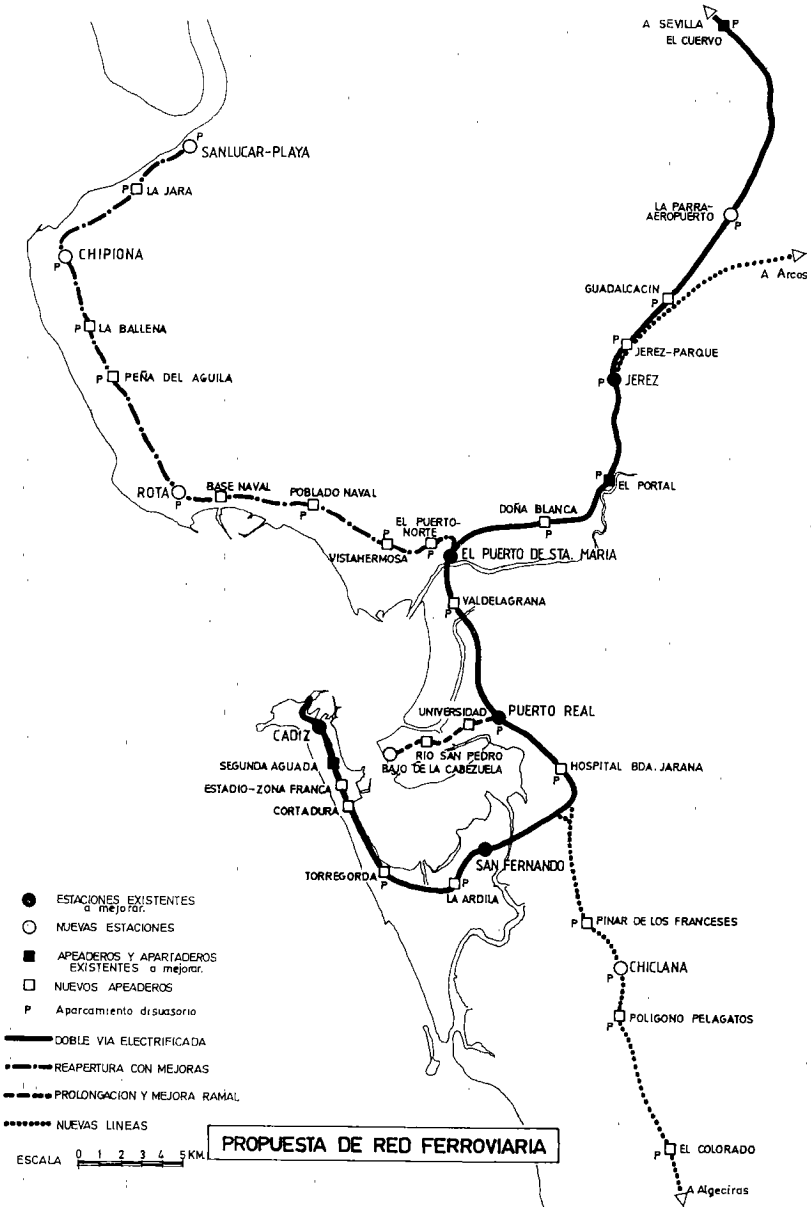
—*El servicio de cercanías* de la Bahía debería llegar hasta el aeropuerto de La Parra, permitiendo el acceso directo a la nueva terminal que se construye (mediante una pasarela peatonal), pasando por Jerez, ciudad en la que se completaría la estación existente con al menos dos nuevos apeaderos (Parque-Palacio de Exposiciones y Guadalcaçín).

—*Mejora de las estaciones y apeaderos existentes*, con construcción de *aparcamientos disuasorios* en las que dispongan de espacio suficiente (Cádiz, San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María, El Portal, Jerez).

—*Tratamiento integral del trazado del ferrocarril en el interior de la ciudad de Cádiz*, mediante la alternativa —subterránea o elevada— que se considere más idónea, aunque parece que la segunda puede ser mas barata y de más fácil ejecución, pero de mayor impacto ambiental; las obras de supresión de pasos a nivel, próximas a ejecutarse, deberían reconsiderarse por tratarse de inversiones inútiles ante una solución global del problema.

Actuaciones similares, aunque de menor envergadura, son necesarias en otros trazados urbanos como San Fernando, Puerto Real o Jerez.

—*Creación de una serie de nuevos apeaderos*, la mayor parte de ellos dotados de aparcamientos disuasorios, en los siguientes puntos:



- ESTACIONES EXISTENTES a mejorar
- NUEVAS ESTACIONES
- APEADEROS Y APARTADEROS EXISTENTES a mejorar
- NUEVOS APEADEROS
- P Aparcamiento disuasorio
- DOBLE VIA ELECTRIFICADA
- - - REAPERTURA CON MEJORAS
- · - · - PROLONGACION Y MEJORA RAMAL
- · · · · NUEVAS LINEAS

PROPUESTA DE RED FERROVIARIA

ESCALA 0 1 2 3 4 5 KM.

- Astilleros-Puente San Severiano.
- Estadio-Zona Franca Industrial (Junto Telegrafía Sin Hilos).
- Cortadura (playas).
- Torregorda (playas y parque de las Salinas).
- San Fernando-Ardila.
- Barriada Jarana-Hospital Universitario de Puerto Real.
- Valdelagrana.
- Doña Blanca (núcleo de población y parque arqueológico).
- Jerez-Parque (y Palacio de Exposiciones).
- Guadalcaçín.
- Aeropuerto de La Parra.

—*Reapertura de la antigua línea entre El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda-playa*, con mejora total del antiguo trazado (sobre todo en los núcleos urbanos), nuevas estaciones y apeaderos, electrificación e integrándola en el servicio de cercanías Cádiz-Jerez. En particular es necesario reconsiderar el contorno por el norte de El Puerto, incluyendo dos nuevos apeaderos, y el tramo final entre La Jara y Sanlúcar, con posible traslado de la estación a una posición menos problemática pero no demasiado alejada del centro urbano.

—*Prolongación del actual ramal de Matagorda hasta Astilleros y el nuevo muelle del Bajo de la Cabezueta*, fundamentalmente para un tráfico de mercancías, pero sin descartar la implantación de un servicio de viajeros para la barriada del Río San Pedro y para el “campus” Universitario.

—A medio plazo se hace imprescindible *el enlace entre Jerez/Babía de Cádiz y el Campo de Gibraltar*, con prolongación a la Costa del Sol, con la posibilidad de ofrecer un servicio de cercanías a Chiclana y sus playas, Conil y sus playas, Vejer y Barbate.

Este enlace, planteado como prolongación de la red de alta velocidad hasta Algeciras, llevaría seguramente un trazado alejado de la costa y por lo tanto no serviría para las comunicaciones comarcales ni, casi, para las provinciales. Por ello puede pensarse que para servir al eje costero de una manera más efectiva, sería necesario un sistema de transporte que se adapte a áreas con alta densidad de edificación y tenga frecuentes paradas: un ferrocarril o metro ligero, o un tranvía moderno que conecte con la red convencional en San Fernando.

—A más largo plazo se podría resucitar el viejo proyecto de *Ferrocarril de la Sierra* (Jerez a Villamartín y Setenil, luego convertido en el

Jerez a Almargen), permitiendo comunicar a Jerez, y por tanto al resto de la red, con los principales pueblos de la Sierra (Arcos, Bornos, Villamartín, Puerto Serrano, Olvera) y con la parte Oriental de Andalucía de forma más directa.

C) TRANSPORTE MARITIMO

Al margen de itinerarios turísticos que pudieran establecerse en el ámbito de la Bahía de Cádiz y su entorno inmediato (en la línea marcada por algunas experiencias iniciadas el pasado año), existen algunas relaciones donde las potencialidades de tráfico serían mayores: Cádiz-Rota, Cádiz-El Puerto de Santa María, Cádiz-Puerto Real, San Fernando-Puerto Real, San Fernando-Poblado de Sancti Petri (por el Caño), etc.

D) TRANSPORTE DE SUPERFICIE —AUTOBUSES—

Manteniendo las actuales *líneas de autobuses interurbanos*, deberían diseñarse los itinerarios y horarios pensando más en servir de complemento al ferrocarril —espina dorsal del sistema de transportes— que en competir con él. Así, son necesarias líneas de aporte desde núcleos alejados hasta las estaciones de Renfe, en cuya proximidad se situarían las paradas o term inales urbanas.

Algo similar es necesario en las *redes urbanas de autobuses*. Además de revisarse totalmente muchos de los recorridos, aquellas líneas que pasen cerca de las estaciones deben tener obligatoriamente una parada en su misma puerta (no a una cierta distancia como actualmente ocurre en algunos casos). En esta situación la coordinación de horarios es imprescindible.

En ambos tipos de líneas de autobuses es importante *aumentar el atractivo* hacia los posibles usuarios, tanto con la renovación del material móvil como con la mejora de las condiciones en que los viajeros esperan en las paradas, instalando marquesinas, bancos, indicadores de horarios e itinerarios, etc.

E) APARCAMIENTO

Es *totalmente desaconsejable la realización de aparcamientos subterráneos* para visitantes bajo las plazas más céntricas de las dife-

rentes ciudades (del Polvorista en El Puerto, del Rey en San Fernando, de Sevilla o de San Antonio en Cádiz, etc.). Además de ser los espacios públicos de mayor valor ambiental y habitualmente poseer una vegetación de cierta entidad, su construcción, lejos de solucionar un problema lo complica más al inducir al uso del vehículo particular en los viajes al centro, aumentando la congestión circulatoria sin solucionar el problema de aparcamiento (se generan nuevas necesidades que terminan por no poder ser cubiertas).

Sin embargo, sí es muy recomendable una política de creación de aparcamientos dirigidos EXCLUSIVAMENTE A RESIDENTES, en áreas perimetrales a los Cascos Históricos o en algunas barriadas periféricas muy densas; recuperando espacios para los peatones, pero eligiendo las posibles ubicaciones con sumo cuidado.

F) BICICLETAS

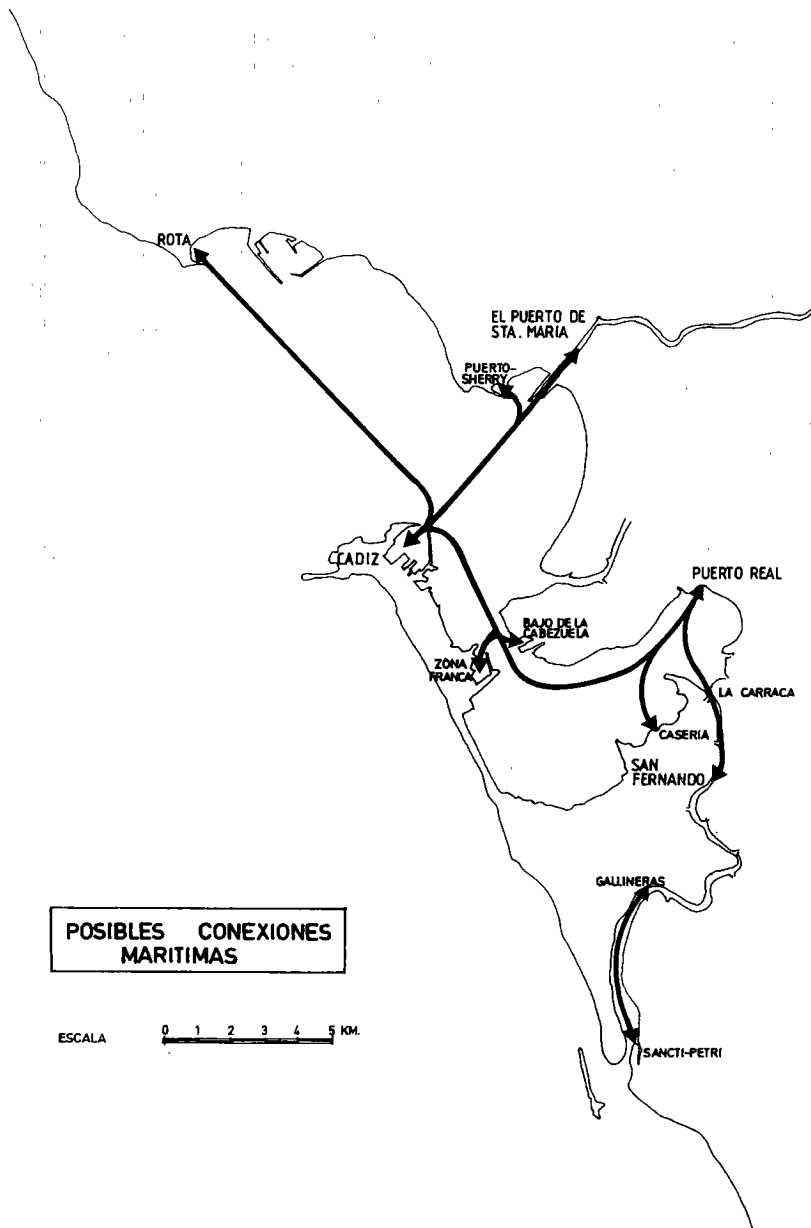
—Redacción de una normativa de circulación urbana que proteja a los vehículos de dos ruedas sin motor, otorgándoles prioridad en algunas situaciones conflictivas.

—Previsión de *aparcamientos específicos y vigilados en puntos estratégicos del centro de las poblaciones o en lugares exteriores de especial afluencia* (estaciones, equipamientos, playas, etc); en particular, la mayor parte de los edificios de las diferentes Administraciones Públicas que tengan algún tipo de servicio de atención al público (Ayuntamiento, Delegaciones Administración Central o Autonómica, hospitales, centros de salud, etc.) o concentren importantes cantidades de jóvenes (colegios, centros culturales, instalaciones deportivas, etc.), deberían dotarse de lugares resguardados para el aparcamiento de bicicletas.

G) PEATONES

—Aumento progresivo de la longitud de *calles prioritariamente dedicadas al tráfico peatonal* en el interior de los núcleos urbanos, tanto de las que lo sean de forma continuada como de las que sólo lo sean ciertas horas al día o algún día a la semana.

—Creación de *itinerarios peatonales protegidos* en recorridos de gran afluencia, dando continuidad a calles peatonales con otras de tráfico pero que dispongan de amplias aceras.



—Como norma general, en toda obra de urbanización o reurbanización que se acometa en calles o plazas del interior de los núcleos, la tendencia debe dirigirse al *aumento de las aceras o de los espacios ajardinados, en detrimento de las calzadas de circulación rodada*. Sería una primera acción que iría acompañada de otras medidas de restricción al uso indiscriminado del vehículo privado, en paralelo con la oferta de alternativas reales en medios de transporte público colectivo.

—*Creación de itinerarios peatonales en paralelo a aquellas carreteras exteriores a los cascos* que tengan habitualmente o excepcionalmente importantes flujos peatonales (accesos a playas, a recintos feriales o a parques periurbanos, etc.). Dependiendo de la cantidad de gente que suele circular, el diseño puede ir desde pequeñas aceras hasta amplios paseos arbolados, en los que pueden integrarse carriles para bicicletas.