

ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE JEREZ DE LA FRONTERA

**HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**

MEMORIA



ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE JEREZ DE LA FRONTERA

Este trabajo ha sido realizado por:

CONTORNO S.A.
Proyectos Urbanos y Ambientales
C/ Santa Isabel Nº 52
LAS GABIAS 18110 (Granada)
Tlfno. 958582001
contorno@contorno.es



“HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA”

El presente estudio se realiza por encargo de la Gerencia de Urbanismo del Excmo. Jerez de la Frontera.

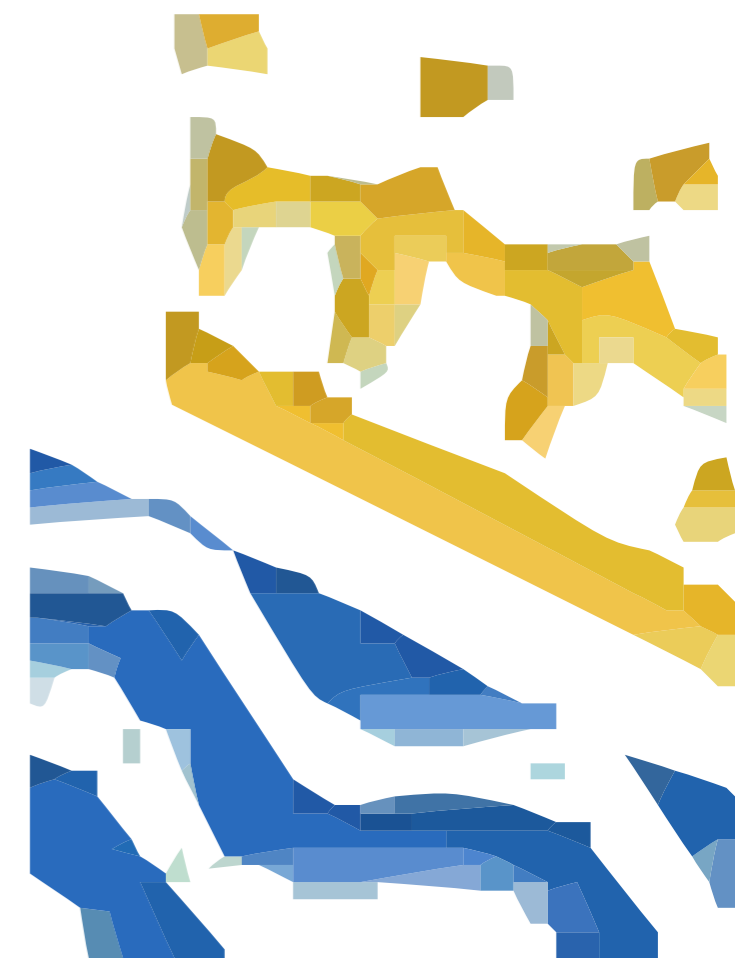
El documento ha sido realizado bajo la Dirección de D. Benito Garcia Moran, Arquitecto.

El equipo redactor está formado por José Luis Cañavate, Urbanista e Indalecio de la Lastra, Ingeniero de Caminos como Directores Técnicos del trabajo y Jaime Suarez Obel, Arquitecto y Jaime Huertas, Ingeniero Industrial como colaboradores del equipo de redacción.



TRANSPORTE Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

1.	LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN JEREZ Y LAS BASES DE PARTIDA.....	4
1.1	El desequilibrio modal y la gobernabilidad circulatoria.....	5
1.2	La tendencia inercial: profundización de los desequilibrios modales.....	5
1.3	La necesidad de abordar un nuevo modelo de ciudad tranquila y amable para el residente y el visitante.	7
2.	OBJETIVO DEL ESTUDIO.....	9
3.	REFERENCIAS GENERALES DEL ESTUDIO.....	11
4.	METODOLOGÍA EMPLEADA.....	13
5.	ANÁLISIS DIAGNÓSTICO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTES DE JEREZ DE LA FRONTERA.....	15
5.1.	LA COMPONENTE METROPOLITANA DE JEREZ EN LA BAHIA DE CADIZ.....	16
5.1.1.	La planificación sectorial de infraestructuras en el marco de la Bahía de Cádiz: el Plan intermodal de transportes de la Bahía de Cádiz, y las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1.997 - 2.007.....	17
5.2.	LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES Y LOS LIMITES IMPUESTOS POR LAS INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EN JEREZ.....	18
5.3.	LA POBLACION DE JEREZ Y LAS DENSIDADES DIFERENCIALES.....	20
5.4.	CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD URBANA EN JEREZ.....	21
5.4.1.	Los índices de motorización.....	22
5.4.2.	Análisis de los desplazamientos en función de los motivos de viaje y modo de transporte utilizado.....	22
5.4.3.	Análisis de los desplazamientos interiores y exteriores en la ciudad de Jerez.....	25
5.5.	EL SISTEMA VIARIO EN LA ACTUALIDAD.....	26
5.5.1.	La evolución de la Red Viaria Principal de Jerez.....	26
5.5.2.	La jerarquía actual del Sistema Viario.....	26
5.5.3.	El sistema de rango territorial.....	28
5.5.4.	La Red Viaria Principal de la ciudad.....	29
5.5.5.	Viario de Apoyo al principal.....	31
5.5.6.	Viario Colector.....	33
5.6.	LA GESTIÓN DEL SISTEMA VIARIO Y LA CIRCULACIÓN URBANA EN JEREZ.....	35
5.7.	EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN JEREZ DE LA FRONTERA.....	36
5.7.1.	El Sistema del Transporte Interurbano de Viajeros en autobús.....	36
5.7.2.	El Transporte Urbano de Jerez. COJETUSA.....	37
5.8.	EL FERROCARRIL EN JEREZ.....	38
6.	DIAGNOSTICO GENERAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO.....	39
	Sobre el modelo de movilidad.....	40
	Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado.....	40
	Sobre la ausencia de jerarquía del sistema viario de la ciudad.....	41
	Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes.....	42
	Sobre el criterio de los aparcamientos en superficie y subterráneos.....	42
	Sobre el transporte público colectivo.....	43
	Sobre los modos no motorizados: La deficiente estructura y criterios sobre la mejora de los recorridos peatonales en Jerez.....	44
7.	HACIA UN NUEVO SISTEMA INTERMODAL BASADO EN LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE, LA CAPACIDAD AMBIENTAL DEL ESPACIO COLECTIVO Y LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA.....	45
7.1.	OBJETIVOS GENERALES PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD EN JEREZ DESDE LA SOSTENIBILIDAD.....	46



TRANSPORTE Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

7.2.	LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: UN CAMINO COHERENTE HACIA LA INTERMODALIDAD;.....	47
7.3.	ESTRATEGIAS Y OPORTUNIDADES DEL NUEVO PLAN GENERAL PARA UNA NUEVA ACCESIBILIDAD E INTERMODALIDAD EN JEREZ.....	48
7.4.	LOS CRITERIOS DE INTERVENCIÓN DEL NUEVO PLAN GENERAL EN RELACION CON LA ACCESIBILIDAD INTERIOR Y EXTERIOR.....	50
7.5.	LOS CRITERIOS URBANO-TERRITORIALES PARA LA NUEVA ACCESIBILIDAD.....	53
8.	LA POSICIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE: BASE DE LA FORMACION DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES EN SUS DIFERENTES ESCALAS.....	56
	Intercambiadores de Primer Orden.....	58
	Intercambiadores de Segundo Orden.....	58
9.	LA DEFINICIÓN DE LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO: LA REORGANIZACION DEL TRANSPORTE URBANO EN EL INTERIOR DE LA POBLACION.....	60
9.1.	EL SISTEMA VIARIO DE JEREZ.....	62
9.1.1.	Criterios para la nueva jerarquía.....	62
9.1.2.	La nueva jerarquía del sistema viario.....	63
	A) El Sistema Viario de rango territorial.....	64
	B) El Sistema Viario de la ciudad.....	65
	1. Viario Principal Urbano.....	66
	2. Viario Secundario.....	69
	C) El Sistema Viario de los Barrios.....	69
9.2.	UN NUEVO MODELO PARA LOCALI-ZAR LOS APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN Y RESIDENTES.....	71
	Las propuestas para el interior del área central de jerez.....	73
	El aparcamiento en los sectores periféricos de la segunda corona.....	73
9.3.	LOS CORREDORES BÁSICOS DEL SISTEMA DE PLATAFORMAS RESERVADAS AL TRANSPORTE COLECTIVO.....	74
9.4.	ESTRATEGIAS PARA LA REORDE-NACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBUSES.....	77
9.5.	LA RED DE ITINERARIOS PEATO-NALES Y BICICLETA PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA.....	78
9.5.1.	Los Principales Itinerarios Peatonales.....	78
9.5.2.	La Red de Carriles Ciclistas de la ciudad.....	83
10.	EL NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE PARA LOS SECTORES URBANOS DE LA CIUDAD CONSOLIDADA.....	85
10.1.	UN NUEVO ESQUEMA DE ACCESOS RODADOS PARA LA GOBERNA-BILIDAD Y EL EQUILIBRIO AMBIENTAL DE JEREZ.....	87
11.	LOS SECTORES DE BARRIO-CIUDAD. DEFINICIÓN Y PROPUESTAS.....	89
11.1.	LA DEFINICIÓN DE LA SECTORI-ZACIÓN DE LOS SECTORES DE BARRIO-CIUDAD.....	90
11.2.	PROPUESTAS PARA EL NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD PARA LA SECTORIZACIÓN DE LOS BARRIOS-CIUDAD.....	90
	11.2.1. Metodología para las propuestas de movilidad sostenible en los sectores urbanos.....	90
	11.2.2. Las Propuestas de Movilidad Sostenible para los Sectores Urbanos de Jerez.....	94
	Centro Histórico.....	94
	Sectores Incluidos en la Primera Corona.....	98
	Segunda Corona Urbana.....	102
	ANEXOS.....	109



DOCUMENTO DE PLANOS

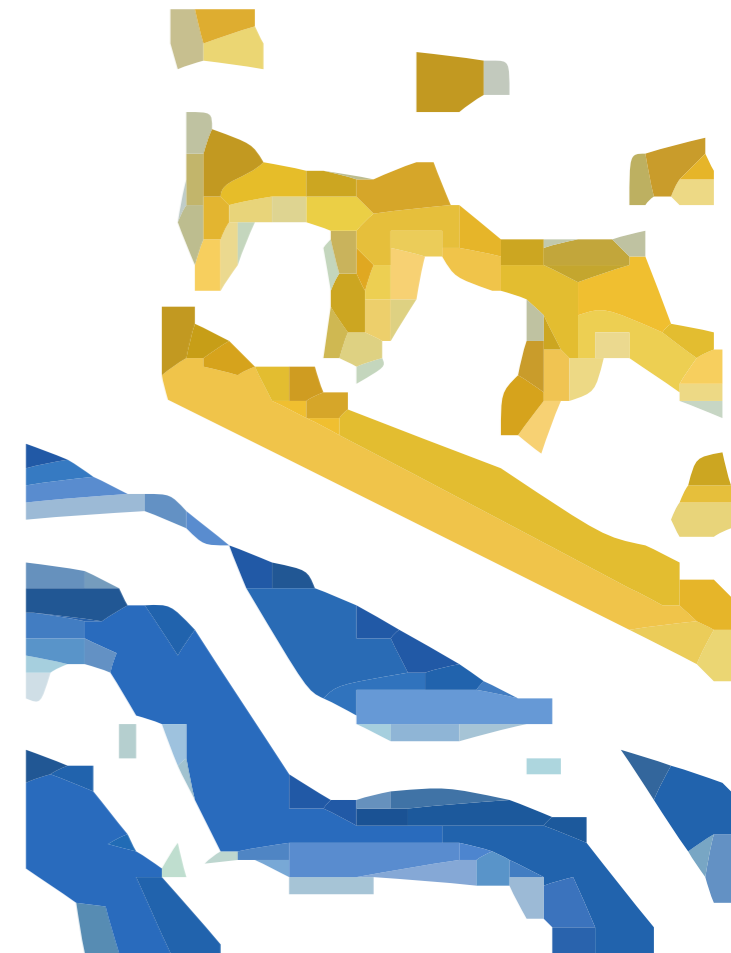
PLANOS DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- 1 - SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE VIAJEROS
- 2 - INTENSIDADES DE TRÁFICO (I.M.D.) EN LA SITUACIÓN ACTUAL
- 3 - SECCIONES TRANSVERSALES DE LOS PRINCIPALES VIARIOS
- 4 - ESTRATEGIAS SOBRE ÁMBITOS DE ACCESIBILIDAD INTERNA. LA BASE PARA UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

PLANOS DE PROPUESTAS

- 1 - ESTRATEGIAS PARA EL SISTEMA VIARIO, LA INTERMODALIDAD Y EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS
- 2 - ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO: INTERCAMBIADORES Y PLATAFORMAS RESERVADAS AL TRANSPORTE COLECTIVO
- 3 - RED DE ITINERARIOS PEATONALES
- 4 - RED DE BICICARRILES
- 5 - LOS SECTORES DE BARRIO - CIUDAD

OFICINA DEL PLAN GENERAL
SEPTIEMBRE 2006



LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN JEREZ Y LAS BASES DE PARTIDA

1

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



El presente documento consiste en realizar el análisis-diagnóstico y las estrategias para el nuevo modelo de accesibilidad interior y exterior en el municipio de Jerez. Las referencias del trabajo están relacionadas directamente con el nuevo modelo territorial previsto, basado en integrar la sostenibilidad del sistema de desplazamiento y comunicaciones, junto con la calidad del medio ambiente, las medidas de eficiencia y ahorro energético, y las propuestas del planeamiento urbanístico. Se trata, en definitiva, de considerar al municipio parte de un ecosistema complejo que transforma la energía y los recursos naturales para su actividad y producción interna, transformando esta energía en formas de producción y consumo.

Esta aproximación persigue un modelo de ciudad que encuentre el equilibrio de su propio sistema productivo con las necesidades de desplazamiento en los entornos urbanos, en definitiva se trata de mejorar la habitabilidad de los barrios en su entorno y en relación con el conjunto de la ciudad. En la medida que lo consiga, el resultado final se acercará a la sostenibilidad urbana, y por tanto se conseguirá una ciudad más saludable, amable, respetuosa con las generaciones futuras, integradora, y en definitiva más humanizada.

En principio, sobre la base de la configuración territorial y urbana de Jerez, se podrían agrupar estos criterios bajo dos marcos conceptuales genéricos:

- La necesidad de integrar las diferentes escalas que deben definir la relación del individuo con el territorio en procesos más compactos que los definidos en los últimos 20 años.
- La urgente necesidad de volver a integrar sistemas urbanos en sus relaciones horizonta-

les, proceso, que ha partido de visiones sectoriales de la ciudad y que han terminado convirtiéndose en perversos procesos de gestión sectorial de lo urbano.

La especialización en la gestión de estos procesos, unido a la complejidad del tratamiento de lo urbano junto a lo territorial y a los nuevos ritmos aparecidos en la utilización del territorio andaluz, está generando una serie de conflictos en la relación de los sistemas urbanos y sus usuarios, que han fagocitado la práctica totalidad de los recursos de gestión de los ayuntamientos simplemente en mantener unos niveles mínimos de movilidad razonables.

Naturalmente la insatisfacción ciudadana sobre el plano funcional de las ciudades, alcanza niveles que rozan lo absoluto cuando estos aspectos se refieren directa o indirectamente a la movilidad, y en este sector, es precisamente donde estos procesos han derivado hacia planteamientos más desequilibrados que exigen una revisión conceptual más urgente.

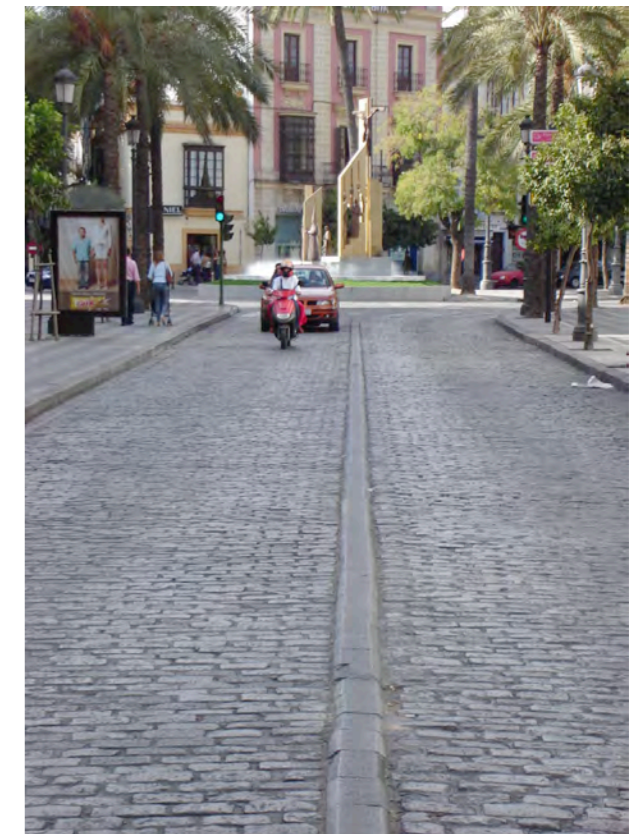
El diseño de un nuevo modelo de accesibilidad urbana y territorial para Jerez exige asumir la revisión de algunos de los conceptos que hasta ahora se han venido utilizando como base en el diseño metodológico utilizado para la resolución de los problemas convencionales de tráfico y transporte.

Sobre los problemas de accesibilidad urbana, y en lo referente a los desequilibrios de escalas, es necesario revisar los criterios doctrinales “al uso” en las jerarquizaciones convencionales del sistema viario, incluyendo en los análisis y diagnosis, por un lado, los intervalos correspondientes a peatones y ciclistas y por otro, la coexistencia entre modos motorizados y no motorizados como principio de ordenación y diseño en las tramas de espacios urbanos públicos.

La concepción clásica del sistema viario como una estructura independiente focalizada en la resolución de la movilidad-automóvil, debe ampliarse hacia un nuevo sistema que incluya los desplazamientos en cortos recorridos, los desplazamientos de cierta entidad en modos no motorizados y sobre todo, la concepción del desplazamiento como una cadena de desplazamientos.

Estos planteamientos deben proyectarse hacia el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios en la escala de lo urbano, que se traducirán en la recuperación del espacio del viario público en elementos de carácter estancial, invirtiendo las prioridades del tráfico del automóvil hacia el transporte colectivo y la mejora de las condiciones para “lo peatonal”. Esto se traducirá también en transformar tramos dedicados al viario y al tráfico por tramos de calles en coexistencia, y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el peatón.

Naturalmente, estos criterios no hacen más que recuperar viejas referencias de lo urbano como “el barrio”, “el vecindario”, “la calle” y “la plaza” frente a (o junto a) las vías, la rotonda, los grandes complejos residenciales y quizás una de las claves que no hemos sabido utilizar en el reciente urbanismo debe ser la introducción de mecanismos de coexistencia entre estos sistemas y, precisamente, es donde se deben dirigir los nuevos enfoques urbanos.



1.1. El desequilibrio modal y la gobernabilidad circulatoria.

La debilidad del sistema de transporte público urbano y de los modos no motorizados no sólo afecta en Jerez a los ciudadanos sin coche, sino que está afectando también a la movilidad de los propios automovilistas. Desde hace tiempo, en la ciudad de Jerez han comenzado a aparecer síntomas de saturación en la red viaria, que aunque se mantiene todavía en unos términos bastante tolerables, comienza a preocupar a una parte de la población, que tiende de modo instintivo a achacarlos a un desequilibrio entre el parque de automóviles y la red de calles y arterias de circulación. Sin embargo, la realidad es bastante más compleja.

Si valoramos los términos reales el alcance de la congestión de la ciudad, todos los datos indican que las condiciones de circulación son hoy por hoy bastante aceptables, ya que solo se detectan problemas permanentes de congestión en el entorno de los accesos al centro, y en algún tramo aislado en el resto de la ciudad. Fuera de estos puntos, las velocidades medias de circulación siguen siendo muy razonables para un núcleo de las dimensiones de Jerez. La congestión puede ser visible en horas punta en determinados puntos de la ciudad, pero luego desaparece durante la mayor parte de las horas del día. Si la sensación de “congestión” invade últimamente a muchos conductores, es porque estaban acostumbrados a circular por Jerez en condiciones más propias del mundo rural que del mundo urbano o metropolitano.

Habría que matizar sensiblemente la extendida idea de que una causa fundamental de los problemas de movilidad en Jerez radica en la magnitud del parque de automóviles, ya que el factor determinante de la

producción de tráfico no es el parque, sino el número de conductores. Jerez, como casi todas las grandes ciudades andaluzas, esta alcanzando ya la plena motorización, en el sentido de que una amplia mayoría de las personas que necesitan o desean poseer un vehículo, disponen efectivamente de uno.

Los criterios de ordenación territorial y planificación viaria aplicados desde mediados de los años ochenta en Jerez, en ausencia de políticas para potenciar el transporte público colectivo, trajeron consigo un modelo de movilidad urbana basado de modo casi exclusivo en el automóvil privado. La saturación de la red viaria es un fenómeno consustancial a ese modelo de movilidad, y como cabía esperar, ha hecho su aparición en Jerez, sí bien en una medida no muy aguda, por el momento.

Por otra parte, hay que tener en cuenta y no nos podemos olvidar del papel metropolitano que esta actualmente asumiendo el transporte público y privado de la ciudad de Jerez respecto al sistema de desplazamientos diarios en la comarca de la Bahía de Cádiz y su entorno, y que aun no se ha reconocido por la misma administración autonómica. Las limitaciones estructurales del sistema de transporte público urbano, son consecuencia de la ausencia de coordinación institucional sobre la financiación de los costes del transporte para el conjunto de la Aglomeración Urbana de la Bahía de Cádiz.

1.2. La tendencia inercial: profundización de los desequilibrios modales.

Las perspectivas del transporte en Jerez, son especialmente preocupantes porque los desequilibrios de la movilidad se están agudizando de modo muy rápido, como lo demuestra la comparación de los resultados de la encuesta de

movilidad en el transporte público, siendo la evolución del reparto modal la siguiente:

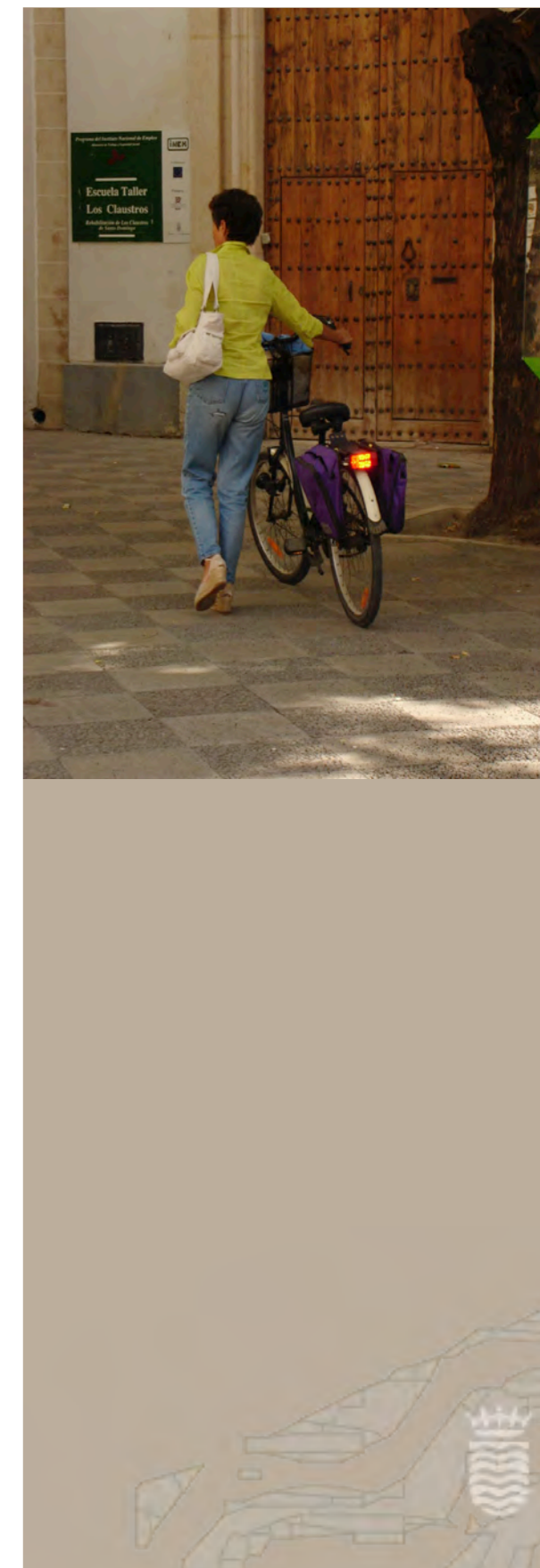
MODOS DE TRANSPORTE	2.003
VIAJES A PIE y BICICLETA	43 %
VIAJES MECANIZADOS	57 %
- Vehículo Privado	46 %
- Transporte Público	11 %
* Transporte urbano	10 %
* Ferrocarril	1 %

La importancia del peso porcentual de los viajes en automóvil es consecuencia directa de las transformaciones territoriales “creadoras de lejanía”, sin aportar mas transporte publico, que están situando las actividades urbanas (residencia, trabajo, ocio...) en lugares crecientemente distantes entre sí, a los que resulta imposible el acceso a pie, y bastante dificultoso el acceso en transporte público. Jerez está adoptando cada vez más una estructura territorial y un funcionamiento económico y de transporte típicamente metropolitano, que supondrá un descenso de la participación de los viajes “a pie” en el reparto modal, si no se toman medidas de proximidad y sostenibilidad en las políticas de centralidad.

Índices de crecimiento del parque de automóviles 1.996 a 2.002:

	POBLACIÓN	TURISMOS	Diferencia
1.996	182.269	61.199	
2.002	187.087	73.415	
Incremento	2,64%	19,96%	755,15 %

Fuente: Encuesta de Cojetusa. 2.003.



Como consecuencia, el uso del automóvil ha experimentado un auge espectacular. El volumen total de tráfico producido en Jerez se ha incrementado. En la mayoría de las ciudades europeas, una fracción importante de sus respectivos crecimientos del tráfico (normalmente no tan altos), ha sido canalizada hacia el transporte público, especialmente en las horas punta. En Jerez, ese nuevo tráfico urbano y metropolitano, canalizado casi al cien por cien por el automóvil privado, es el que está saturando las carreteras y las calles de la ciudad.

1.3. La necesidad de abordar un nuevo modelo de ciudad tranquila y amable para el residente y el visitante.

Es importante que el ciudadano de Jerez entienda que los problemas de congestión que vienen apareciendo en la ciudad son una consecuencia fácilmente previsible de las carencias de transporte público, y sólo se pueden resolver atacando las causas, esto es, corrigiendo los desequilibrios modales. Un pequeño ejemplo puede ilustrar la clase de soluciones que se necesitan: en horas punta: un solo autobús puede transportar fácilmente más de 100 viajeros, si esos 100 ciudadanos circulan cada uno en un coche, como es habitual en las horas punta en Jerez y en todas las ciudades, ocupan más de dos kilómetros de carril en circulación fluida, y del orden de un kilómetro si avanzan lentamente, en régimen de congestión, con la diferencia de que no genera tráfico ni necesidades de aparcamiento en el centro de la ciudad, además de presentar otras múltiples ventajas económicas, ambientales y de seguridad.

Como se ha podido comprobar por la experiencia, si no existen sistemas de transporte colectivo capaces de canalizar las puntas de los flujos de viajeros, no hay red viaria que soporte sin grave congestión el tráfico de entrada en hora punta en los centros urbanos donde se concentran las principales actividades terciarias (oficinas, comercio, hoteles, etc.). En realidad, un cierto grado de congestión en las áreas metropolitanas con elevados índices de motorización es una situación habitual, y tanto más grave cuanto más débil es el sistema de transporte público. En Europa, es muy difícil, sino imposible, encontrar redes viarias en ámbitos metropolitanos sin tramos saturados de tráfico. En la actualidad, las experiencias demuestran que las soluciones a la congestión del tráfico urbano, ampliando la

capacidad del viario, es bien sabido que se trata de un problema sin solución, y que sólo puede afrontarse mejorando los sistemas de transporte público colectivo.

El nuevo modelo para Jerez propone integrar la sostenibilidad del sistema urbano y metropolitano de desplazamientos y comunicaciones con la mejora de la calidad del medioambiente, la habitabilidad de la ciudad, y las medidas para la eficiencia y el ahorro energético en el sistema de transportes de la ciudad. El nuevo modelo de ciudad sostenible, considera imprescindible la mejora de la accesibilidad interior y exterior del municipio hacia la habitabilidad de la ciudad de los ciudadanos, y facilitar las condiciones de acceso a las distintas centralidades y equipamientos de la nueva ciudad, reduciendo el uso indiscriminado del vehículo privado. En esencia, se trata de incorporar un nuevo modelo de ciudad habitable para el ciudadano desde todas sus escalas, entendiendo la habitabilidad de la ciudad como objetivo final de la movilidad, tanto en el ámbito urbano como metropolitano, en relación con la Aglomeración Urbana de Bahía de Cádiz.

Se considera fundamental impulsar estrategias para mejorar la calidad del espacio público de las calles de Jerez, en la escala urbana, recuperando viejas referencias de lo urbano, como “el barrio”, “el vecindario”, “la calle” y “la plaza”, frente al sobredimensionamiento de las vías e intersecciones diseñadas solamente para el automóvil, y quizás una de las claves que no hemos sabido utilizar en el reciente urbanismo, como es la introducción de mecanismos de coexistencia entre estos sistemas. Precisamente es esta la línea estratégica hacia donde dirigir la multifuncionalidad del sistema viario para los diferentes modos de desplazamiento.

Las estrategias se basan en mejorar la capacidad



ambiental y la habitabilidad de la ciudad, sin que ello suponga pérdida de accesibilidad general de su conjunto, evitando que su alta vulnerabilidad ambiental disminuya la riqueza potencial de sus valores históricos, residenciales, culturales y turísticos, y en consecuencia de la propia capacidad de generación de recursos y actividades que Jerez posee.

Pese a las políticas implementadas hasta la actualidad, esta demostrado que una política de movilidad basada en el uso del automóvil no es eficaz a medio plazo, pues provoca el estrangulamiento por colapso de las infraestructuras que solucionarían solo temporalmente la demanda creciente. Es necesario y deseable la aplicación de una nueva visión de la movilidad sostenible y responsable, haciéndola compatible con los objetivos de la máxima calidad medioambiental y de máxima eficiencia energética por ser aquella que produce mayores niveles de accesibilidad a base del fomento de otros medios de transporte.

Para ello, se considera necesario resolver las demandas de la movilidad de Jerez mediante una adecuada planificación urbanística coordinada con el equilibrio entre los desplazamientos en transporte colectivo, automóvil y los modos no motorizados, para mantener la actividad económica dentro de un medio urbano habitable, y con un elevado nivel de eficiencia energética en el conjunto del transporte de viajeros y mercancías. Solamente de esta manera se podrá conseguir trasvasar desplazamientos hacia el transporte público, y disminuir la excesiva utilización del vehículo privado en desplazamientos que podrían realizarse en modos de transporte colectivo.

La elaboración de una estrategia intermodal del Sistema de Transportes, tanto de carácter público

como privado, se determina como filosofía básica de la intervención sobre el nuevo modelo territorial a partir del concepto de ciudad policéntrica, representada por las centralidades urbanas de la ciudad existente, junto con las nuevas centralidades propuestas, y como solución óptima para conseguir que el planeamiento, la gestión y explotación de las redes y servicios responda a los objetivos de maximizar la eficacia y la eficiencia del sistema, compatibilizándolo con una mejor calidad ambiental urbana y la reducción en el consumo de energía.



OBJETIVO DEL ESTUDIO

2

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



Se redacta el presente estudio por encargo del Excelentísimo Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, a través de la Oficina para la Revisión del Nuevo Plan General de Ordenación Urbanística, a la empresa Contorno S.A., para realizar propuestas sobre el nuevo modelo de movilidad sostenible, tanto a nivel general como en relación con los ámbitos de barrio-ciudad del suelo urbano consolidado.

La concepción clásica del sistema viario como una estructura independiente focalizada en la resolución de la movilidad-automóvil, debe ampliarse hacia un nuevo sistema multimodal entendiendo el viaje como una cadena de desplazamientos. Este argumento, como estrategia de sostenibilidad, debe proyectarse hacia el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios públicos en la escala de lo urbano, que se traducirán en la recuperación del espacio del viario público en elementos de carácter estancial, invirtiendo las prioridades del tráfico del automóvil hacia el transporte colectivo y la mejora de las condiciones para “lo peatonal”. Esta estrategia servirá también para transformar tramos dedicados al viario y al tráfico por tramos de calles en coexistencia, y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el transporte colectivo y el peatón.

En consecuencia, el objetivo fundamental consiste en mejorar las condiciones de habitabilidad del conjunto de los ciudadanos, (tanto residentes, como visitantes y turistas), a través de potenciar estrategias de intermodalidad (intercambiabilidad), entre los diferentes modos de transporte coincidentes: el transporte interurbano, el transporte urbano, los aparcamientos de residentes y rotación, los ejes peatonales y de coexistencia con el tráfico residencial, y los carriles para la bicicleta.

Naturalmente, estos criterios no hacen mas que

recuperar viejas referencias de lo urbano como “el barrio”, “el vecindario”, “la calle” y “la plaza” frente a (o junto a) las vías, la rotonda, los grandes complejos residenciales y quizás una de las claves que no hemos sabido utilizar en el reciente urbanismo debe ser la introducción de mecanismos de coexistencia entre estos sistemas y, precisamente, es donde se deben dirigir los nuevos enfoques urbanos.

Como objetivos generales en materia de accesibilidad se consideran los siguientes:

- Potenciar los modos de Transporte Público Colectivo como modo preferente de desplazamiento urbano y metropolitano, dando prioridad para la accesibilidad de los residentes.
- Potenciar los modos no motorizados: Peatón y bicicleta, valorando su carácter no contaminante y saludable como parte del ejercicio físico necesario, y para mejorar la convivencia de los ciudadanos. La bicicleta debe considerarse en Jerez como un modo de transporte eficaz en la ciudad para determinados viajes habituales, teniendo en cuenta las limitaciones impuestas por la geografía urbana, y aprovechando las favorables condiciones meteorológicas.
- Diseñar una política integral de aparcamientos asociada a las centralidades emergentes de Jerez, garantizando distancias peatonales asumibles hacia el Área Central, y priorizando a los residentes de cada entorno.
- Fomentar la participación pública en los procesos de planificación y decisión, implicando a los habitantes de Jerez en la adopción y diseño de medidas de mejora de accesibilidad y habitabilidad, realizando campañas informativas y explicativas sobre las medidas a tomar, e incorporan-

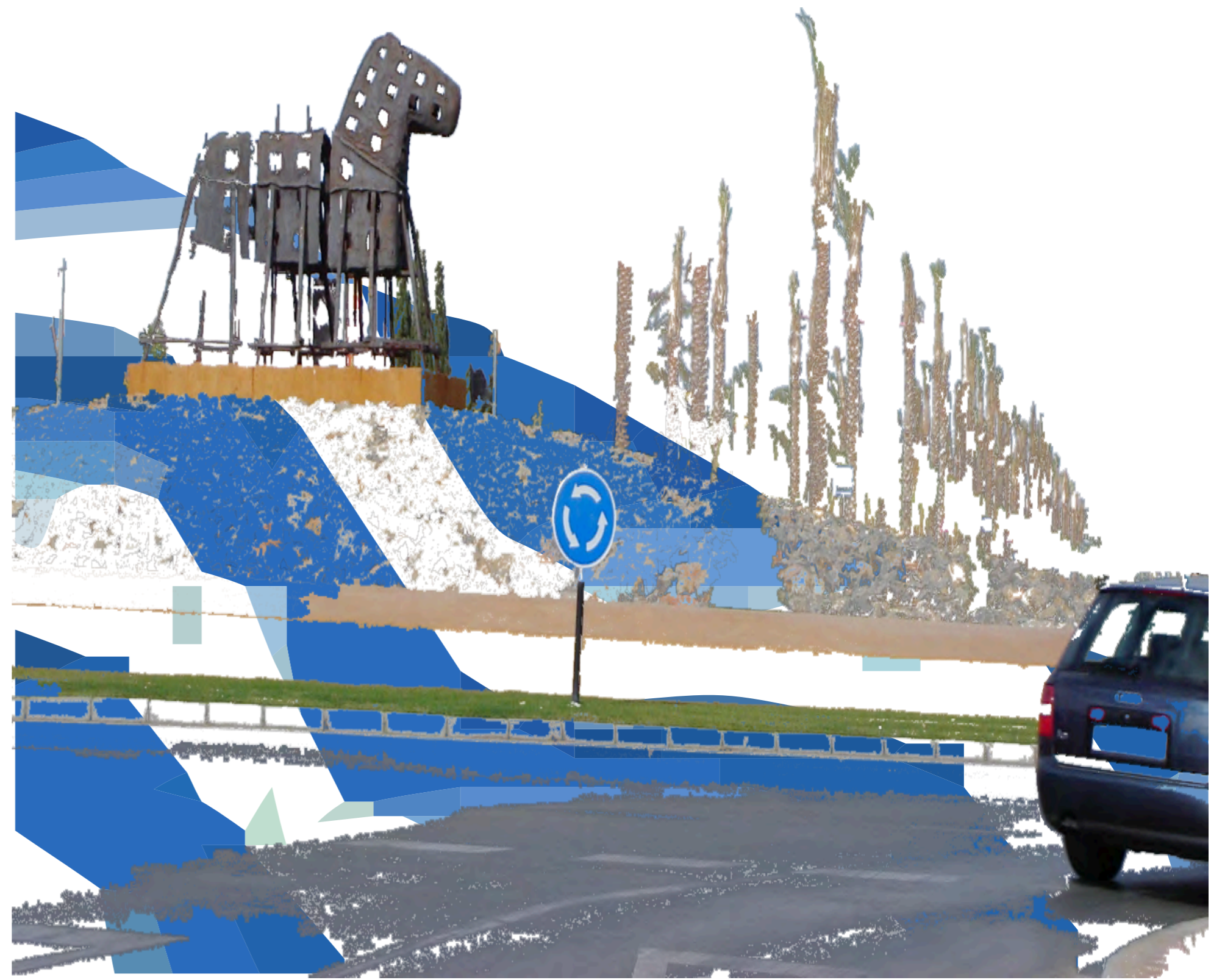
do las sugerencias y visiones ciudadanas que ayuden a la implementación de los nuevos criterios. Este proceso de participación colectiva es una de las claves básicas para explicar medidas que pueden no ser bien comprendidas a corto plazo pero que redundarán en una mejora de la calidad de vida para todos en el medio plazo, además de hacer a Jerez un lugar más agradable y atractivo para los residentes, visitantes y turistas.



REFERENCIAS GENERALES DEL ESTUDIO

3

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



Las referencias generales del estudio se corresponden con la ciudad amable, tranquila y accesible, teniendo en cuenta que la calidad de vida de la ciudad de Jerez se encuentra amenazada por la debilidad de las políticas de sostenibilidad urbana y la ausencia de instrumentos administrativos e institucionales para su corrección.

La encrucijada en que se encuentra actualmente la gobernabilidad interior de Jerez es consecuencia de la ineficacia de aplicar soluciones tradicionales a la gestión del tráfico urbano a la antigua usanza, donde lo importante es garantizar solamente la movilidad urbana del automóvil, que supone solo una parte del total de la movilidad y supone menos del 25% de la movilidad media de las ciudades contemporáneas, y coincide con las crecientes reivindicaciones ciudadanas donde los ciudadanos vienen reclamando medidas e iniciativas que consigan mejorar la habitabilidad de la ciudad en materia de movilidad y urbanismo. Se hace imprescindible elaborar nuevos modelos y planes para moderar y calmar los impactos del tráfico motorizado.

La ideología de ciudad para la ciudad habitable y accesible debe hacer frente al uso indiscriminado del automóvil, estableciendo simultáneamente una hoja de ruta para reorientar las políticas y estrategias hacia la sostenibilidad del sistema de desplazamientos en nuestras ciudades. El desconocimiento de las repercusiones que pueden producir una orientación equivocada sobre el modelo territorial y urbanístico en sus diferentes escalas y escenarios es cada vez más patente, y lo que es peor incluso, que las decisiones equivocadas en materia de accesibilidad pueden ser irreversibles por la incidencia temporal que pueden suponer durante muchas décadas.

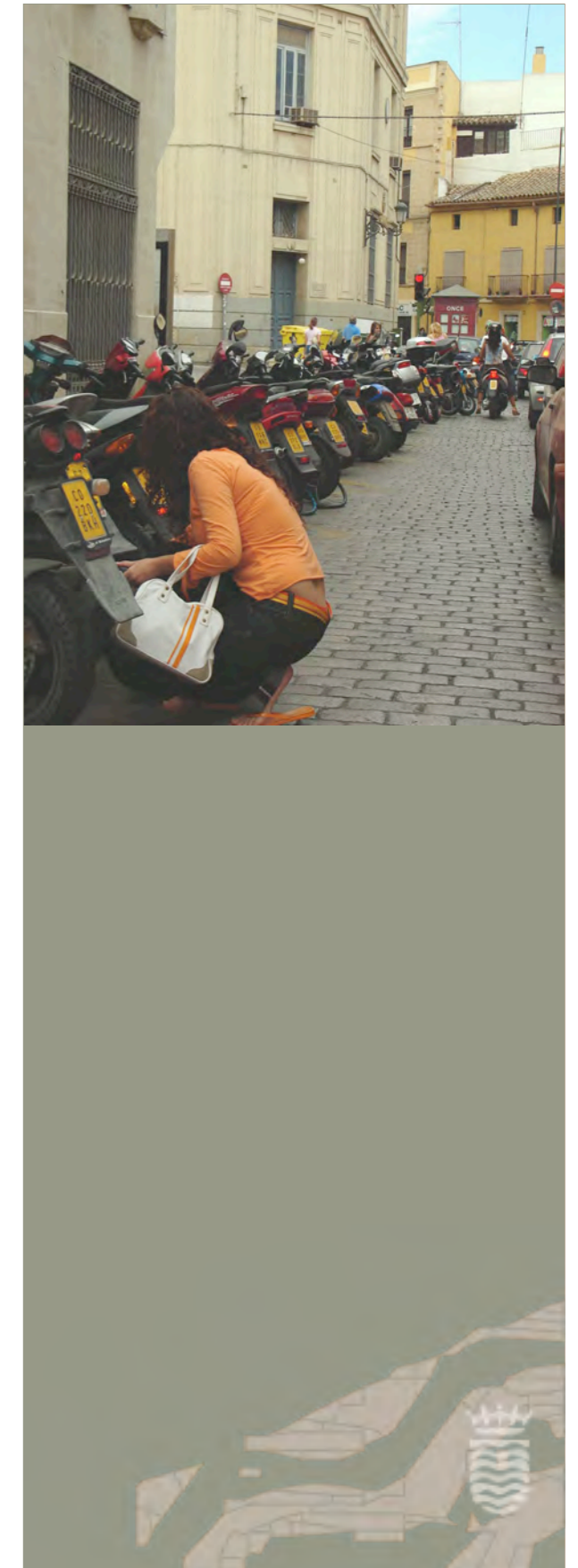
Muchas de nuestras ciudades se enfrentan hoy a

graves problemas derivados de un deficiente funcionamiento de sus sistemas de tráfico y transporte, incapaces a todas luces de proporcionar el nivel de servicios que se espera de ellos.

Las evidencias externas de estos problemas son en muchos casos claramente visibles y afectan de un modo directo al ciudadano, que observa como el creciente tráfico rodado funciona en régimen de saturación continua en nuestras ciudades, aumentando alarmantemente la contaminación del aire y el ruido, con el consiguiente deterioro de la habitabilidad de las áreas residenciales, la prolongación del tiempo de los desplazamientos, la ineficacia de los transportes públicos ante la densidad de tráfico existente y, en fin, el deterioro generalizado de la convivencia humana, la calidad de vida y la ciudad, como marco de relaciones sociales y legado histórico de la ciudad mediterránea, cuyos valores tradicionales se han asentado sobre morfologías urbanas y tipologías hechas para la vida peatonal, tranquila y cómoda para el ciudadano. Estos argumentos suponen asumir una manera diferente de entender la accesibilidad interna en Jerez, y constituyen el soporte fundamental de la metodología del trabajo.

La accesibilidad general de los desplazamientos urbanos se ha establecido sobre la base de criterios de intermodalidad y sostenibilidad, empleando preferentemente los modos de desplazamiento no contaminantes y de alta capacidad ambiental, de manera que cada tipo de desplazamiento se ajuste al sector de la movilidad que mejor se adapta a las necesidades del viaje. La importancia de la eficiencia energética en el transporte urbano, y la apuesta por los modos no motorizados han sido también referencias permanentes en las fases de propuesta, de acuerdo con el nuevo modelo de ciudad propuesto desde el nuevo Plan General.

En definitiva, se trata de abordar el problema de la falta de gobernabilidad interior del tráfico urbano de rango ciudad, impulsando la organización interna de los diferentes ámbitos de rango barrio-ciudad desde la escala local, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Jerez y en particular de los residentes del Área Central de la ciudad, al ser los que sufren mayor presión circulatoria de tráfico ajeno al propio ámbito central de la ciudad.



METODOLOGÍA EMPLEADA

4

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



Una vez tenida en cuenta las referencias anteriores, el trabajo tiene como soporte fundamental una metodología basada en el entendimiento de las diferentes escalas de territorio que interactúan en la ciudad de Jerez, es decir, sobre el conocimiento profundo de los diferentes escalones de la demanda de desplazamientos asociada.

Se viene considerando el ámbito urbano como una entidad disociada del territorio, cuya definición debe ser revisada bajo principios que incorporen la sostenibilidad y la intermodalidad como camino hacia la reducción del consumo energético en términos globales dentro de la ciudad. De esta manera se integran todas las nuevas escalas y nuevas visiones alejándose del concepto clásico de movilidad.

El déficit en infraestructuras, los modelos de ocupación extensiva, las políticas sectoriales orientadas desde sectores privados, son resultados consecuencia de una visión demasiado a corto plazo, condicionada por un tamaño de los problemas excesivo para la capacidad de gestión de una legislatura de cuatro años. Se hace, por tanto, necesario incluir referencias con una visión a largo plazo que permita diseñar políticas territoriales-urbanas más estables y que puedan sobrevivir a los temibles ciclos de cuatro y ocho años. Es necesario revisar las proyecciones que realizábamos hace unos pocos años sobre el modelo de transporte, sobre el modelo de ocupación territorial y sobre todo sobre el modelo de relación mutua entre ambos procesos.

De esta manera, el marco de la movilidad clásica comienza a ser replanteado aceptando nuevas posibilidades a favor de la llamada “movilidad sostenible”, principio que establece una aproximación a los problemas clásicos desde el transporte público antes que el transporte privado y que incor-

pora a dimensión de lo “no motorizado” como clave para el tratamiento de la accesibilidad sobre la movilidad. El criterio de fomentar la proximidad urbana, recuperando las relaciones de cercanía en las escalas de barrio y vecindario, y los principios de intermodalidad, entendiendo el desplazamiento como una cadena de viajes, junto con el principio de la sostenibilidad, que prioriza lo no motorizado sobre lo motorizado y lo público sobre lo privado y el principio del espacio público como parte del espacio viario, son las claves para empezar a hablar en Jerez de la implantación de la “movilidad sostenible”.

Es muy probable que la esencia del problema actual de Jerez sea una incorrecta lectura de las escalas y sus relaciones junto a una incorporación del automóvil como modo prioritario de transporte. Una excesiva simplificación en la lectura de las escalas de territorio y ciudad, induce a la comprensión global de las demandas de movilidad como parámetros homogéneos, cuando precisamente se debe tender a separar estas demandas para poder tratarlas adecuadamente. Una correcta lectura de ciudad desde el punto de vista funcional, debe tratar de incorporar las variadas relaciones existentes y sus características.

Existen unas demandas de movilidad en el macroterritorio andaluz que, aun estableciendo relaciones tangenciales con el núcleo de Jerez, no tienen vinculaciones directas con la ciudad. En otro orden, existen relaciones de desplazamiento en las que la ciudad de Jerez aparece origen o destino final del trayecto. Por otra parte, en el interior de la ciudad existen relaciones tangenciales entre áreas periféricas, relaciones pendulares con las zonas centrales, relaciones específicas sobre equipamientos y una serie de relaciones funcionales internas para las áreas urbanas, que normalmente se excluyen de los análisis de movilidad.

Un análisis coherente sobre estas demandas debe

valorar el peso de cada una de ellas y establecer rangos de prioridades en la asignación de recursos y, sobre todo en el reparto del espacio disponible para movilidad en la ciudad.

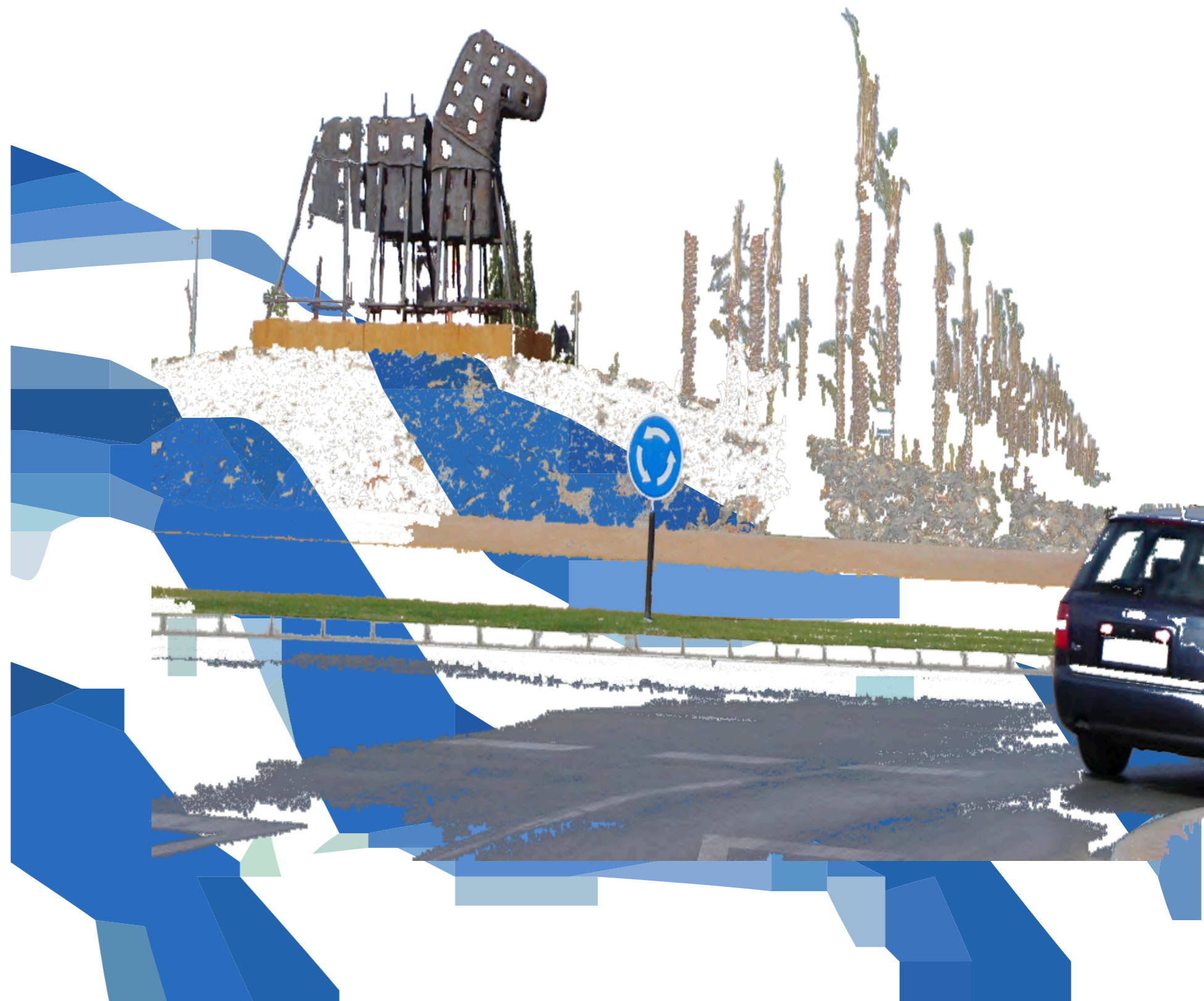
Las fuentes sobre la documentación analizada, que han servido de base práctica para establecer las conclusiones y criterios de intervención, empleadas en la elaboración del documento, proceden de la información siguiente:

- Encuesta de demanda autoadministrada sobre la movilidad en el transporte público colectivo en 2.001, sobre una muestra de usuarios de los autobuses urbanos junto con conteos sube-baja, y encuesta telefónica dirigida a no usuarios del transporte público. Año 2.003. Ayuntamiento de Jerez. COJETUSA.
- Encuesta realizada para el presente estudio, mediante la elaboración de una encuesta-pantalla en los puntos más significativos de la ciudad respecto a la movilidad urbana. Estos datos han servido para la identificación de los parámetros esenciales de la movilidad interna y externa de Jerez y sus implicaciones internas.
- Base de Datos del Instituto de Estadística de Andalucía, aplicación denominada CARTOGRAFÍA CENSAL DE ANDALUCÍA. MAPAS TEMÁTICOS POR SECCIONES CENSALES. DATOS DEL CENSO DE 2001.
- Base de Datos del Instituto de Estadística de Andalucía sobre Censo de Población y Vivienda del año 2.001. Las variables consultadas fueron las siguientes, analizadas por secciones y distritos censales:
 - Población Total.
 - Población Ocupada de 16 años o más que realiza uno o más viajes diarios al día al lugar de trabajo, clasificada por medio de desplazamiento al lugar de trabajo.
 - Población estudiante no ocupada de 16 años o más que realiza uno o más viajes diarios al día al lugar de estudio, clasificada por medio de desplazamiento al lugar de estudio.

ANÁLISIS DIAGNÓSTICO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTES DE JEREZ DE LA FRONTERA

5

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**

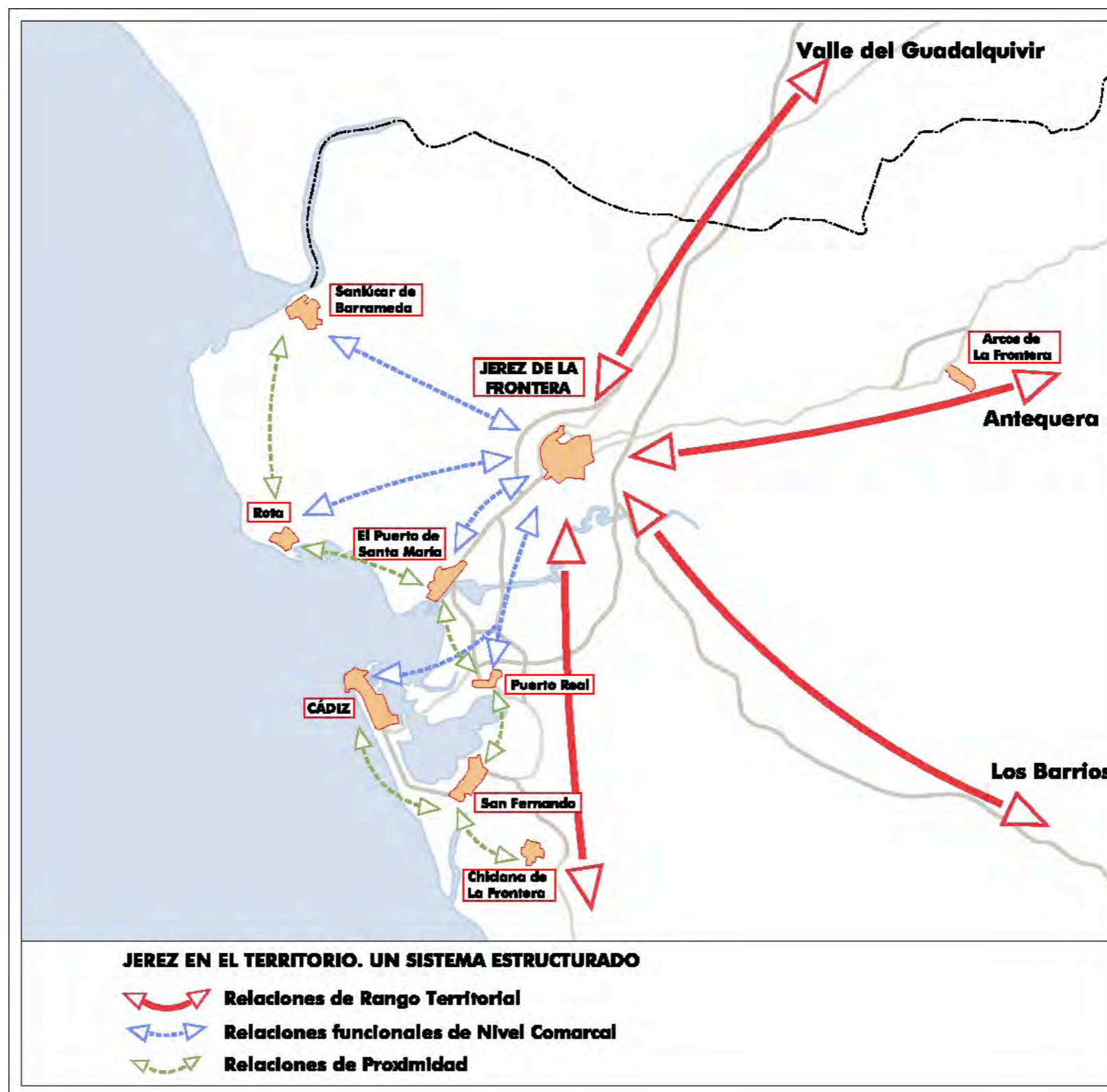


5.1.LA COMPONENTE METROPOLITANA DE JEREZ EN LA BAHIA DE CADIZ.

Aunque no se disponen de datos sobre el nivel de la participación real de la movilidad interna y externa de la ciudad de Jerez de la Frontera en las relaciones metropolitanas, es patente su importancia dentro del sistema de ciudades del Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz. La fuerte relevancia territorial de la población de Jerez, y el gran peso específico dentro de la economía productiva del conjunto de la Bahía, permiten afirmar que en la actualidad, y en términos estrictamente económicos, no puede establecerse una estrategia para la población de Jerez sin que tenga como modelo de referencia las relaciones de movilidad de la población sobre el marco territorial de la Bahía.

Las encuestas realizadas mostraban en 2.003 como para el transporte público colectivo de Jerez más del 8% de los viajes totales de la población corresponden a desplazamientos habituales de carácter metropolitano realizados fuera del municipio, y respecto al transporte privado en automóvil esta cifra aumenta a más del 12% de los viajes totales. Es decir, una primera conclusión es que Jerez forma parte de la estructura urbano-territorial de la Aglomeración de la Bahía de Cádiz como estructura funcional compacta, y que por tanto la planificación territorial en Jerez no puede eludir su integración dentro del modelo de transportes metropolitano de la Bahía.

En consecuencia, las estrategias para propiciar la intermodalidad del transporte de viajeros obligan a incorporar los valores de la globalidad de la oferta y demanda de movilidad y accesibilidad, para plantear soluciones y estrategias de planificación dentro de una visión conjunta e integral del sistema de comunicaciones de la Bahía.



ESQUEMA TERRITORIAL DE JEREZ DE LA FRONTERA

5.1.1. La planificación sectorial de infraestructuras en el marco de la Bahía de Cádiz: el Plan intermodal de transportes de la Bahía de Cádiz, y las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1.997 -2.007.

Resulta sorprendente como el documento del Plan Intermodal de Transporte de la Bahía de Cádiz realizado en el año 1996, con horizonte en el año 2.007, excluía del ámbito del Estudio de la Bahía de Cádiz a Jerez, concentrándose en la planificación de actuaciones exclusivamente dentro del ámbito de la Bahía aun cuando sus determinaciones y propuestas afectaban indirectamente al transporte de Jerez.

El documento del Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1.997 -2.007 es el primer documento de planificación territorial donde Jerez se considera incluido en el conjunto espacial de la Bahía de Cádiz, con la denominación “Bahía de Cádiz Jerez”.

Dicho documento incluía como actuaciones en carreteras a realizar en el periodo 2.000 -2.003 las siguientes:

- Nueva Ronda Oeste de Jerez mediante nuevo trazado en sustitución a la travesía de la N-IV. Esta actuación se encuentra en ejecución por el estado a través del Ministerio de Fomento. El documento reconocía implícitamente la saturación de la carretera N-IV, considerando necesario un nuevo trazado exterior para solventar el problema de capacidad.
- Acondicionamiento de la actual circunvalación de Jerez a avenida urbana. Esta actuación convertiría a la actual carretera en un bulevar de carácter urbano, como vía con carácter de “eje de Barrio” y corredor principal no motorizado de la ciudad.

- La propuesta de la Nueva Ronda Sur de Jerez, como solución estructural de nuevo trazado sobre el valle del Guadalete, sirve para conectar entre sí la autovía A-381 y la autovía A-4. Esta actuación estaba considerada en el Plan Director de Infraestructuras como una solución de carácter metropolitano para resolver los problemas de conectividad transversal este-oeste en la zona norte de la Bahía, ante la ausencia de vías alternativas en el territorio de la Aglomeración Urbana, así como para resolver las comunicaciones transversales en la zona sur de Jerez de conexión de la autopista AP-4 con el eje de desarrollo metropolitano de la autovía A-4 y las conexiones con la comarca del Bajo Guadalquivir, sin afectar a los tráficos de carácter local de la ciudad de Jerez. Desde un punto de vista estructural, permite diferenciar las infraestructuras de carácter metropolitano y destinos exteriores de la zona occidental, separándolos de los movimientos urbanos y locales para realizar las conexiones transversales en la zona sur de la ciudad.

La primera de estas actuaciones se encuentra actualmente en construcción, el acondicionamiento de la N-IV esta pendiente de concretar la financiación, y la Ronda Sur de Jerez no tiene aun calendario de compromiso por las administraciones Central y Autonómica, si bien, su ejecución estaba incluida en el Plan Director dentro de un Convenio de colaboración entre ambas.

La aportación estructural que supondrá la Ronda Sur de Jerez a la consolidación de la Red Básica Metropolitana de la Bahía es incuestionable, en cuanto establece una solución estructural a los siguientes desplazamientos:

- Desplazamientos de largo recorrido desde la

zona norte del valle del Guadalquivir, AP-4, hacia la zona occidental de la Bahía, (Rota y Chipiona) y comarca de Sanlúcar.

- Desplazamientos metropolitanos y regionales entre A-4, (El Puerto de Santa María- Rota), y A-381, autovía Jerez - Los Barrios.
- Desplazamientos de carácter regional y comarcal en sentido este-oeste de Jerez, entre el corredor de la carretera de Arcos, (A-382) hacia la comarca de Sanlúcar-Rota-Chipiona.
- Desplazamientos urbanos de Jerez en sentido transversal este-oeste, evitando la utilización de la carretera de El Portal, y mejorando la accesibilidad rodada a los crecimientos de la zona suroeste de la ciudad.

La tipología y características geométricas de esta Ronda Sur no estaba definida en el Plan, si bien un análisis de los trazados posibles y la conectividad con las vías radiales que cruza, junto con atravesar la vega inundable del río Guadalete, supondría considerar las siguientes actuaciones:

- Construcción de nuevo enlace en el encuentro con la autovía A-381.
- No tendría enlace con la autovía AP-4 al no tener distancia consecutiva desde el enlace anterior de Jerez-Sur.
- Conexión con la carretera de El Portal, dando accesibilidad al polígono industrial y como acceso sur a la A-381 alternativo al sobrecargado enlace de Jerez-Sur.
- Establecer una adecuada accesibilidad a la zona de expansión suroeste de Jerez, en combinación con la apertura al sur del sistema viario de la Ronda Intermedia.
- Remodelación del enlace sur de la A-4 para conectarla con la futura Ronda Sur de Jerez.



Glorieta en Calle Arcipreste Corona, dirección Ctra. Circunvalación

5.2. LOS CONDICIONANTES TERRITORIALES Y LOS LÍMITES IMPUESTOS POR LAS INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN EN JEREZ

El reconocimiento de la realidad territorial de Jerez a partir del sistema de condicionantes geográficos morfológicos y las limitaciones que producen las infraestructuras será el punto de partida para establecer el diagnóstico sobre la problemática y posibles estrategias y oportunidades para establecer un modelo de ciudad coherente y compacta.

Hablaremos por un lado del condicionante geoterritorial que supone la presencia del río Guadalete sobre la vega agrícola, vinculado históricamente a la ciudad de Jerez, por otro de los límites físicos impuestos por las carreteras y autopistas en la zona oriental y occidental de la ciudad, y que determinan los límites de la expansión urbana, y por último del ferrocarril Sevilla-Cádiz a su paso por Jerez y las implicaciones territoriales al respecto.

Un primer aspecto a considerar surge de observar como las relaciones transversales se encuentran bastante condicionadas por el propio territorio-frontera del valle del Guadalete, constituyendo una barrera natural para las infraestructuras de comunicación, incrementada por su condición inundable. De un lado, el territorio sobre el que se asienta la ciudad de Jerez ha estado históricamente relacionado con la organización agrícola del valle del río Guadalete, siendo una de las razones originales de su fundación y un invariable territorial que ha dialogado continuamente con la ciudad. Los límites impuestos por el trazado sinuoso del cauce del río, constituyen un elemento natural que en sí mismo que debe ser reconocido en toda reflexión territorial sobre Jerez. Esta circunstancia, junto con la posición territorial del ferrocarril Jerez-Cádiz atravesando de

norte a sur la vega inundable del río Guadalete, dificultan las comunicaciones territoriales para la conexión de las vías de rango comarcal y metropolitano en el arco sur de la ciudad, de forma y manera que las conexiones entre la A-4, la carretera del Portal, la autopista AP-4 y la autovía Jerez Los Barrios, A-381, tengan que ejecutarse actualmente sobre un sistema viario con dificultades estructurales y funcionales que son incompatibles con las funciones de rango territorial entre accesos principales, debiendo utilizar vías excesivamente urbanas de la ciudad.

La presencia de las infraestructuras de comunicación en sentido norte-sur, como el principal eje de comunicaciones regionales, está basado en la importancia de las relaciones entre Sevilla- Jerez - Bahía de Cádiz, así como sus conexiones hacia los dos ejes de desarrollo económico vinculados al litoral oriental y occidental de la provincia de Cádiz. Estas relaciones constituyen un invariable histórico en la organización territorial de la ciudad de Jerez: las conexiones con el eje territorial occidental Sanlúcar de Barrameda-Rota-Chipiona, y con el eje territorial oriental Chiclana-Conil-Barbate.

A través de la evolución histórica, observamos como los sucesivos trazados de la carretera de Sevilla a Cádiz pasando por Jerez, han evitado el cruce del Guadalete, buscando la conexión directa con el eje principal de comunicaciones de la Bahía: Puerto de Santa María- Puerto Real y San Fernando, y desde allí buscando las conexiones con la ciudad de Cádiz y con la zona oriental de la provincia.

Dos hechos han sido decisivos en la formación de la estructura urbana de la ciudad durante las últimas décadas: el trazado variante de la carretera nacional N-IV en la zona Oeste de la ciudad, y el trazado de la autopista de peaje Dos Hermanas - Puerto Real en la

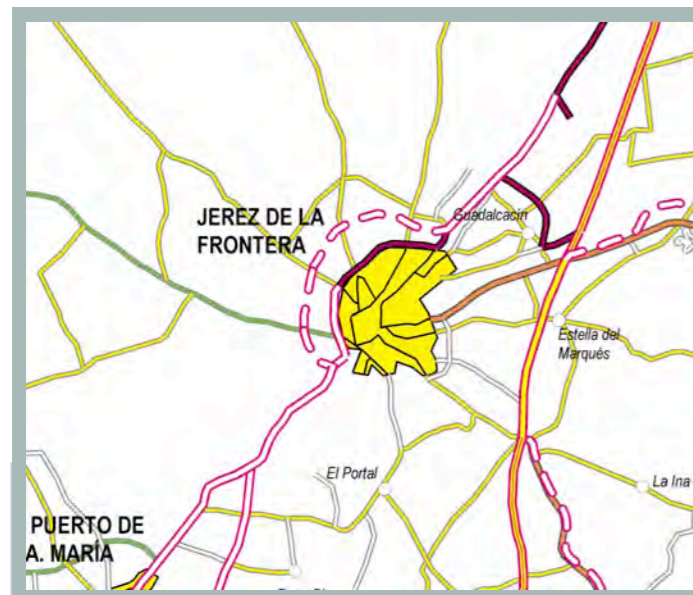
zona oriental. Ambos sistemas siguen siendo elementos territoriales reconocidos que contienen físicamente el crecimiento urbanístico de Jerez en ambas direcciones.

La posición de la antigua carretera N-IV como eje soporte del desarrollo productivo y para las comunicaciones locales y metropolitanas de Jerez con Bahía de Cádiz, constituye también un límite físico al crecimiento de la ciudad, solamente rebasado por usos de carácter industrial en la proximidad al acceso de la carretera de Sanlúcar. La construcción de la nueva variante de la autovía A-4 desde el aeropuerto hasta la carretera del Puerto de Santa María supone la continuidad funcional de este modelo, justificado en el aumento del tráfico metropolitano de la Bahía traducido en el consiguiente aumento de capacidad asociado, y que también va a permitir simultáneamente la expansión urbanística de la ciudad hasta la nueva barrera territorial resultante.

La autopista Dos Hermanas-Puerto Real constituye un límite físico al crecimiento urbanístico de Jerez en dirección este, que no debe ser rebasado de ningún modo para poder mantener el carácter compacto de la ciudad de acuerdo con los principios de la sostenibilidad y la racionalidad de la ordenación del territorio.

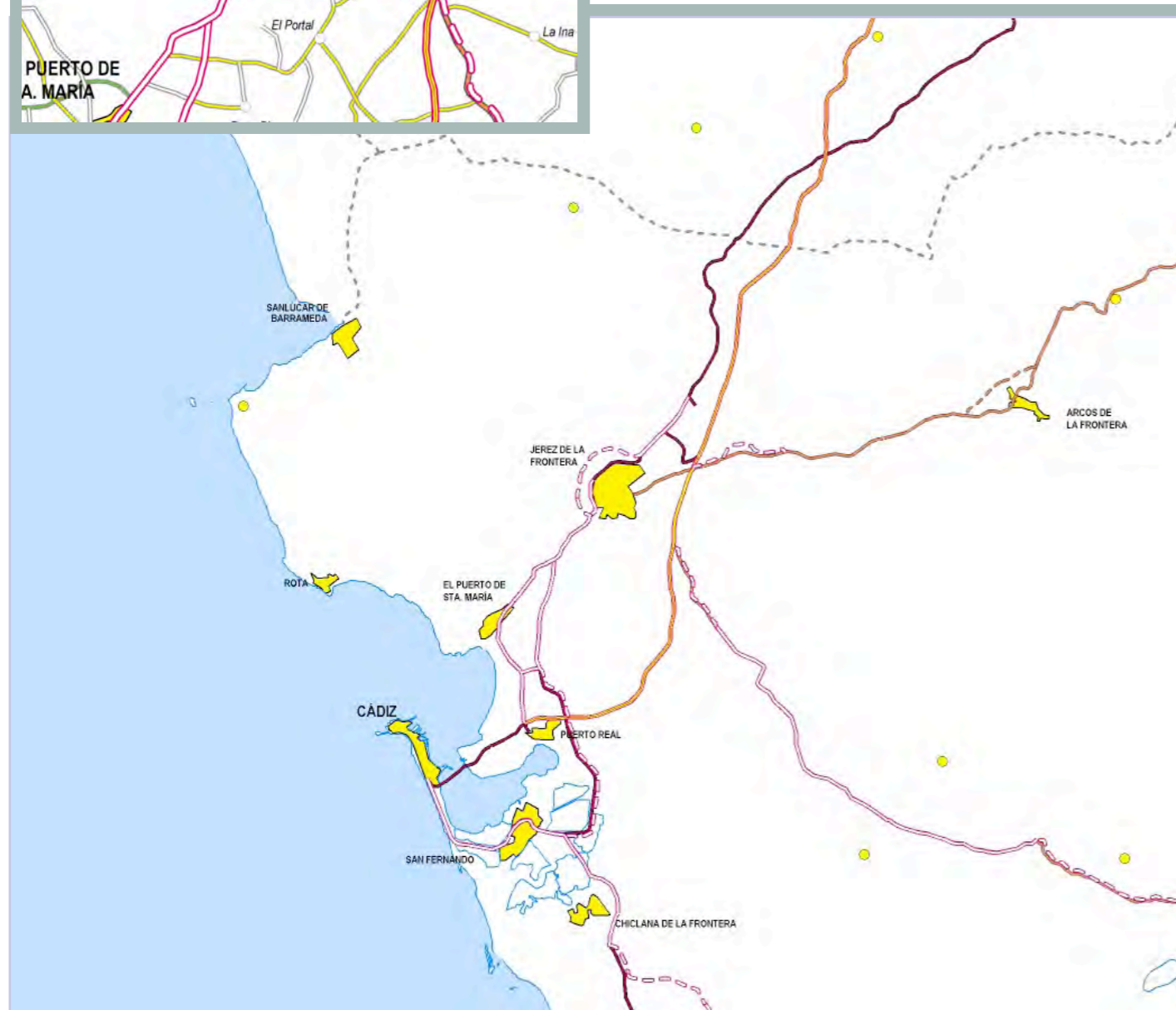
Respecto a los condicionantes territoriales producidos por las restantes vías de comunicación, destaca la elevada radialidad de la red viaria existente, cuya configuración estructural es representativa de un lugar de cruce de caminos históricos coincidentes en la población de Jerez. Este modelo permite dotar de una adecuada accesibilidad hacia el interior de la ciudad, incitando también a la máxima penetración posible del vehículo privado. Las 12 carreteras radiales cuyo trazado convergente en la zona central





de la ciudad, entre carreteras de ámbito nacional, autonómico, comarcal, y local, representan cada una de ellas una determinada relación estructural y funcional de acceso interior. Se observa como se produce una accesibilidad óptima desde los accesos exteriores hacia el interior de la ciudad, al existir una amplia estructura de accesos radiales desde las diferentes puertas o accesos exteriores de la ciudad.

Idénticas condiciones se propondrían para el arco norte de Jerez, donde deben priorizarse las conexiones del aeropuerto con la red viaria principal de



rango territorial, de acuerdo con el mandato constitucional sobre las comunicaciones de interés estatal. El actual acceso al aeropuerto de Jerez se considera como una solución provisional que deberá concretarse en una actuación a más largo plazo para que su capacidad y funcionalidad no se disminuyan al clasificarse suelos productivos e industriales en ambos lados de la carretera que conecta el enlace de acceso norte a Jerez con la autovía A-4.

El otro elemento clave en la ciudad fue la reparadora actuación urbana que supuso la integración urbana del ferrocarril en Jerez, eliminando así la barrera física y ambiental que suponía el trazado ferroviario para las relaciones y desplazamientos y las comunicaciones entre la zona oriental y occidental de la ciudad, en ambos lados del trazado ferroviario. Gracias a su ejecución, los problemas de accesibilidad sobre el eje ferroviario han sido solucionados en toda la zona central de la ciudad.

A la vista de lo anterior, podemos afirmar que ambas infraestructuras AP-4 y A-4 han condicionado y seguirán condicionando los crecimientos urbanísticos de Jerez, como gesto para mantener la compacidad y la cohesión urbana en el interior de la ciudad. Debería pensarse en la articulación de un sistema viario más jerarquizado donde existan estructuras independientes entre sí para las relaciones de carácter regional, comarcal y local, para los diferentes condiciones de accesibilidad exterior para el cruce en dirección este-oeste en el arco sur de Jerez.

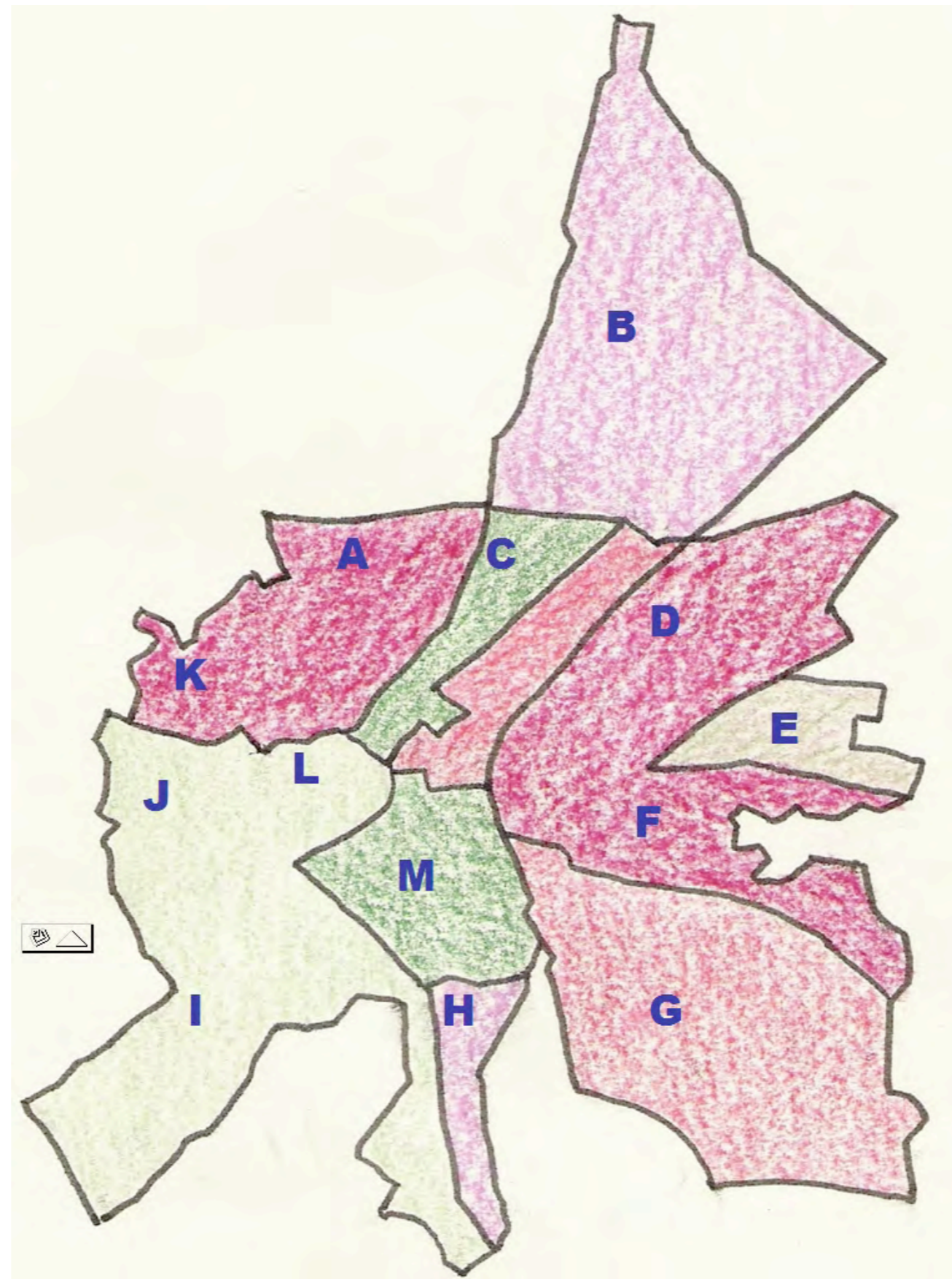


Glorieta de acceso a la N-IV

5.3.LA POBLACION DE JEREZ Y LAS DENSIDADES DIFERENCIALES

La desigualdad distribución de la población de Jerez condiciona la movilidad interior de la ciudad. A partir de las diferentes unidades censales según los datos consultados del Instituto de Estadística de Andalucía, se ha realizado una descomposición según grandes zonas homogéneas de la ciudad para obtener información que sirva al conjunto del análisis de la motorización, y que se acompaña a continuación:

Como se observa en el grafico adjunto, alguna de las macrozonas de la ciudad, concentran una importante población.



Esquema demográfico de Jerez de la Frontera

Áreas	Población total 2001
A	17.467
B	1.479
C	12.883
D	15.057
E	6.519
F	14.736
G	9.757
H	1.758
I	6.932
J	4.061
K	15.976
L	4.703
M	13.325
N	11.338



5.4. CARACTERÍSTICAS DE LA MOVILIDAD URBANA EN JEREZ

Es preciso señalar que no existen datos completos de las características de la movilidad de la población de Jerez de la Frontera, ni tampoco de sus pautas y parámetros de la movilidad en cuanto al reparto modal del transporte, dado que además de las encuestas de campo realizadas en la ciudad para este trabajo, solamente se ha podido disponer de los estudios de demanda para el transporte colectivo, realizados por COJETUSA sobre las características de la demanda de las líneas de transporte urbano, que fueron realizadas en 2.003, las cuales sirvieron para modelizar el sistema y poder establecer un diagnóstico de la movilidad urbana en transporte colectivo, y por tanto los datos disponibles no ofrecen la precisión necesaria para generar conclusiones generales al tratarse solo de datos parciales sobre el conjunto de la movilidad de la ciudad.

Los análisis que han servido para realizar la caracterización de los parámetros básicos de la movilidad municipal, proceden de la información contenida en la encuesta de movilidad realizada.

A continuación se realiza un análisis de los principales parámetros que definen la movilidad urbana en Jerez.

Los temas de las encuestas y los puntos escogidos han sido los siguientes:

Encuestas origen-destino en accesos a la ciudad:

Se han realizado en dos importantes puntos de entrada a la ciudad:

- La Glorieta de Cuatro Caminos.
- La entrada a Jerez desde la carretera de

Trebujena y la circunvalación.

En ella se observa el tráfico metropolitano que soporta la ciudad en las diferentes horas del día y de donde proviene el mismo. También se ha preguntado acerca del motivo de la visita a la ciudad y sobre el lugar de aparcamiento en la misma.

Al realizarse en entradas de la circunvalación, se discierne entre el tráfico que soporta ésta propio de la ciudad y el que viene de paso.

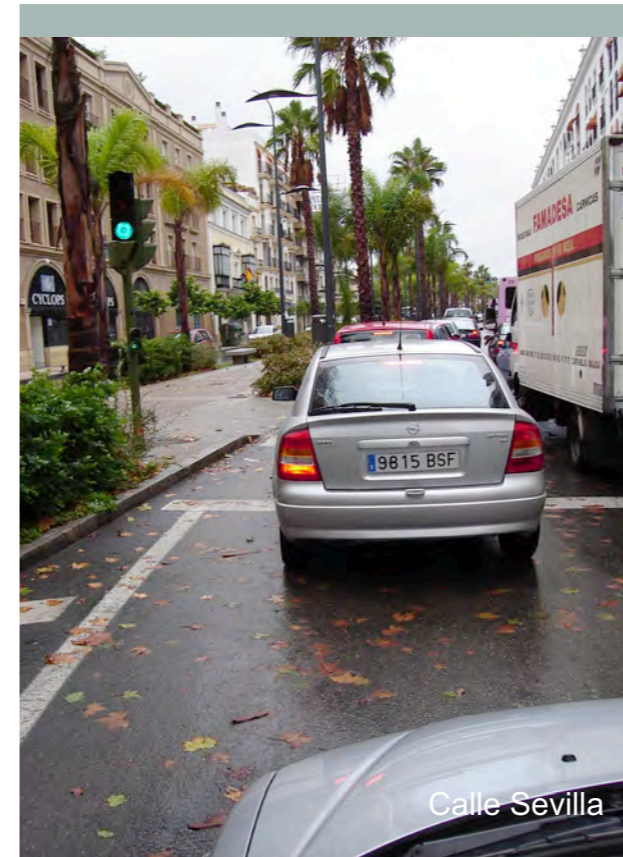
Encuestas pantalla en el interior de la ciudad:

Se han realizado dos encuestas a la entrada del casco urbano mas proximo al Centro funcional de la ciudad:

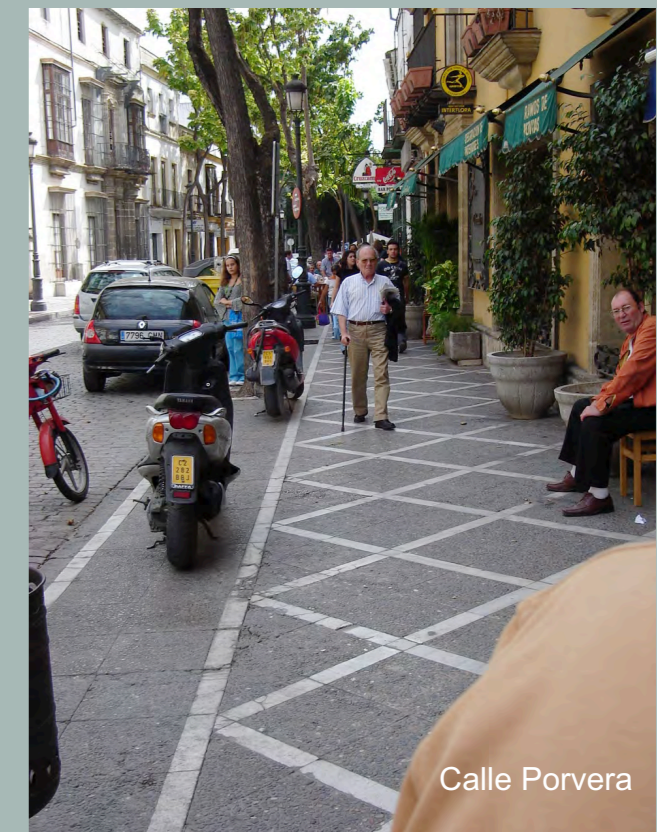
- Al principio de la calle Sevilla.
- En la calle Medina, en su cruce con M^a Antonia Jesús Tirado.

Se ha preguntado el lugar de origen y destino, con lo que se comprueba si el tráfico del centro es de paso o propio de él y los recorridos realizados.

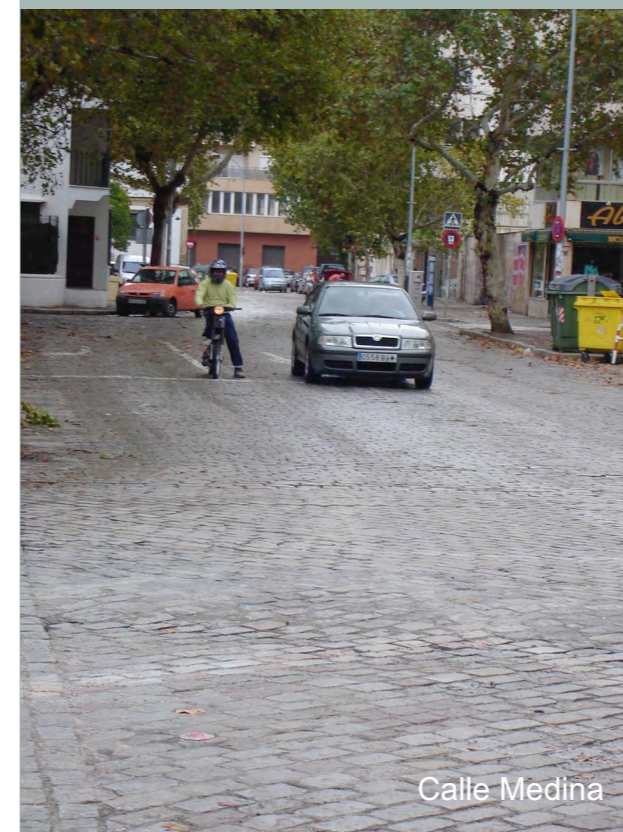
En todas las encuestas se ha realizado un control horario, de manera que se pueden examinar los resultados en las distintas horas del día.



Calle Sevilla



Calle Porvera

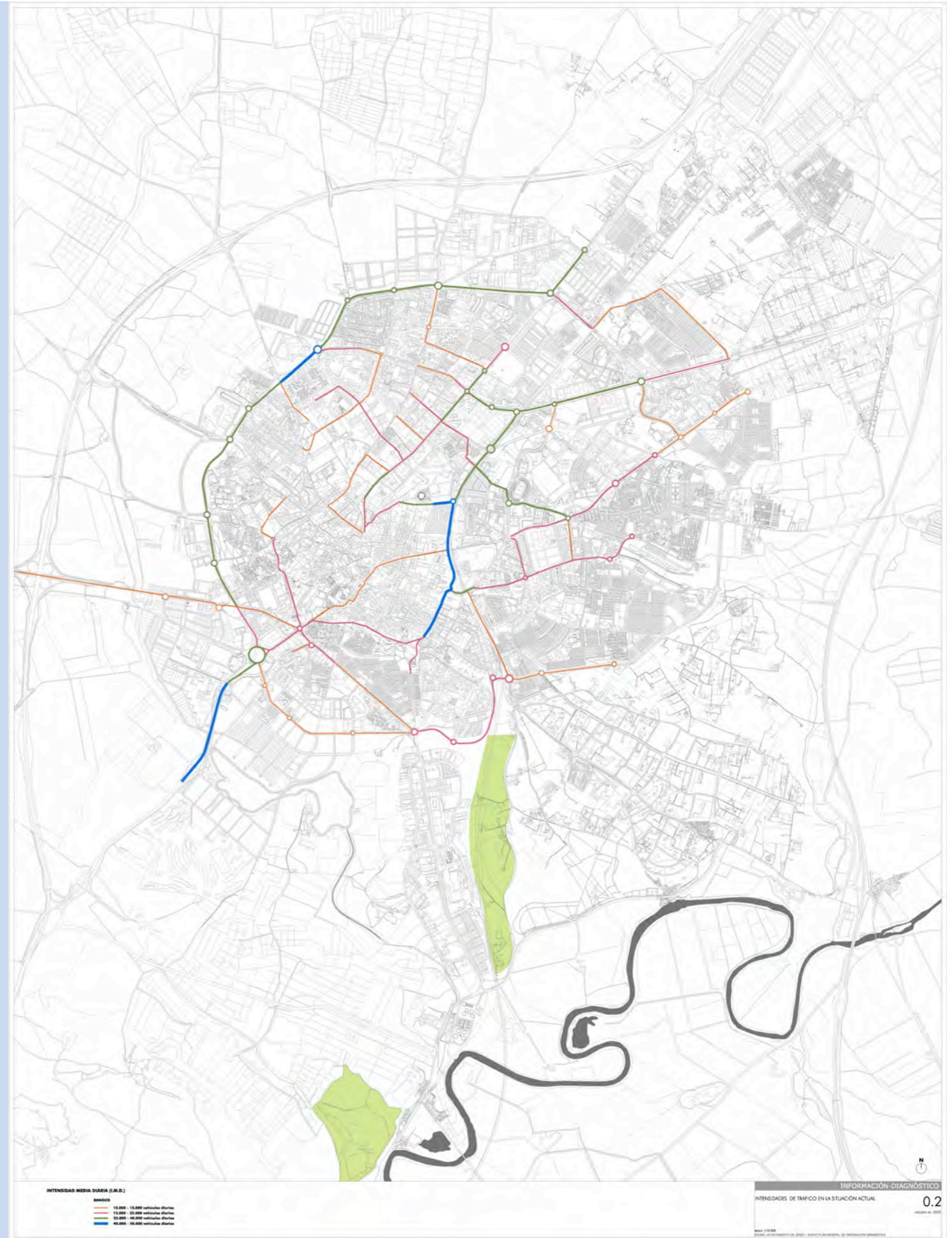


Calle Medina



Calle Arcos

I.M.D.
Intensidad Media
Diaria
Situación Actual



5.4.1. Los índices de motorización

El índice de motorización de la ciudad en 2.003 fue de 405 automóviles por cada 1.000 habitantes. Un 18,5 % de las familias de Jerez no tiene automóvil.

Esta cifra de motorización se encuentra bastante por encima de las cifras medias para una ciudad de las dimensiones de Jerez, y en consonancia con cifras de grandes ciudades metropolitanas. Si comparamos este dato con los índices conocidos en otras ciudades andaluzas, españolas y europeas, se observa este hecho de modo relevante: en la Región Metropolitana de Madrid el índice de motorización es de 302 vehículos por 1.000 habitantes, Sevilla tiene un índice de 268 vehículos, y asimismo comparando algunas ciudades francesas, italianas y, en general, en la Unión Europea, alcanzan un valor medio del orden a los 400 vehículos.

Este resultado confirma que las tasas de motorización aparentemente exageradas de Jerez, son un fenómeno esencialmente estadístico. Otra cuestión es el grado de utilización de los automóviles, que en Jerez, es más elevado de lo que sería normal en su contexto socioeconómico y cultural.

Un análisis no comprobado con datos, es que la motorización aumenta a medida que nos alejamos del centro, a mayor distancia, el número de vehículos por familia va incrementándose, cuestión tiene su reflejo en las escasas centralidades urbanas dentro de la población de Jerez. Otra cuestión a resaltar, tampoco contrastada suficientemente, es la diferenciación espacial de los índices de motorización en las diferentes zonas urbanas del municipio, cuya explicación estriba fundamentalmente en la menor cobertura y nivel de servicio de la red de transporte colectivo en las periferias suburbanas de la ciudad. Las mayores

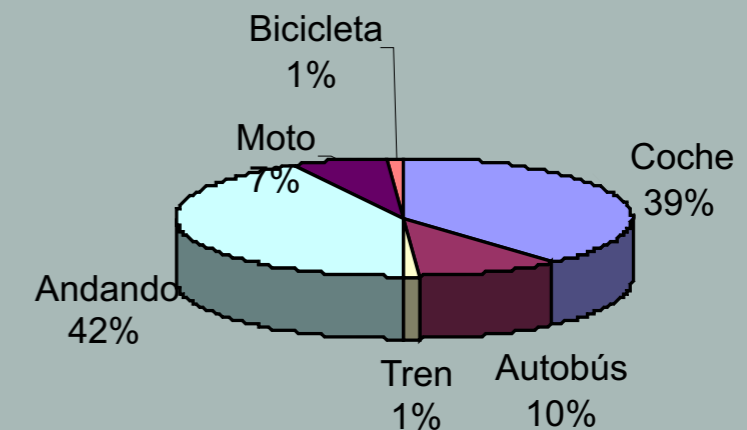
longitudes de desplazamiento y la propia tipología de edificación de ciudad suburbana, menos compacta y más apta para el uso del automóvil, son circunstancias que favorecen una mayor dependencia del vehículo privado y un superior número de desplazamientos mecanizados en la periferia de Jerez en comparación con la movilidad en la ciudad central.

Un dato que destaca en Jerez es el elevado índice de motorización para vehículos de 2 ruedas, que resulta ser de 107 por 1.000 habitantes.

5.4.2. Análisis de los desplazamientos en función de los motivos de viaje y el modo de transporte utilizado.

En Jerez se realizan 2,3 viajes diarios por persona de los que 1,31 se producen en medios mecanizados. En el 2.004 este dato suponía un total de 443.000 desplazamientos diarios. Esta demanda de desplazamientos se produce fundamentalmente por razones de trabajo, estudios y compras.

Distribución de viajes por modos de transporte 2.004



Reparto Modal en Jerez (2.004)

Modo de transporte	%
Coche	39
Autobús	10
Tren	1
Andando	42
Moto	7
Bicicleta	1



Así se observa que el modo predominante de desplazamiento es el vehículo privado, seguido muy de cerca por los desplazamientos peatonales. Es de notar la baja participación del transporte público que apenas supera en tres puntos a las motocicletas.

Los motivos fundamentales que generan estos desplazamientos son los descritos en la Tabla 1.

Como se ha dicho, el predominio aquí lo tienen los viajes al trabajo y por estudios, seguidos por los desplazamientos realizados para hacer compras. Menos peso tienen gestiones, ocio, y asuntos personales.

Resulta interesante desagregar el reparto modal para los modos predominantes como son los estudiantes y desplazamientos al trabajo (Tabla 2). Y para el motivo trabajo en el mismo año 2.001 (Tabla 3).

Como conclusión se puede poner de manifiesto que casi el 70% de las personas en Jerez van al trabajo en coche. En el motivo estudio la mayoría van a pie y tiene mucho peso el transporte público. Del mismo modo en el motivo compras casi el 75% de los desplazamientos se realizan andando. Estos datos se repiten en los principales núcleos de población andaluces por lo que se puede considerar que en Jerez la movilidad responde a los mismos patrones que las demás capitales andaluzas.

De todas formas, el tamaño de Jerez y su crecimiento constante demandan una movilidad más equilibrada en la que a medio plazo se pueda apuntar a la regla de los tres tercios: uno a pie, otro en vehículo privado y un tercer tercio en transporte público. La movilidad sostenible en Jerez, exige que a medio plazo se potencie de forma importante el transporte público para que con el tiempo, pueda

Tabla 1

Motivos	%
Trabajo	34
Estudios	18
Compras	13
Otros	35

Distribución de Viajes por Motivos 2.004

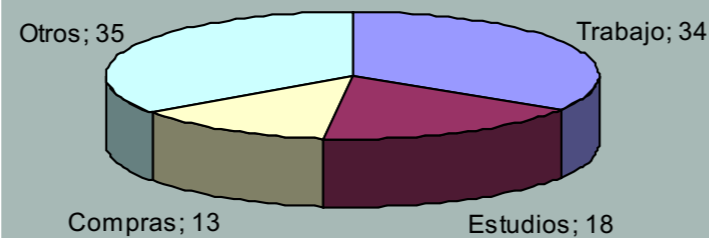


Tabla 2

Reparto Modal Estudiantes en Jerez (2.001)

Modo	%
Coche	17
Autobús	26
Tren	5
Andando	38
Moto	14
Bicicleta	1

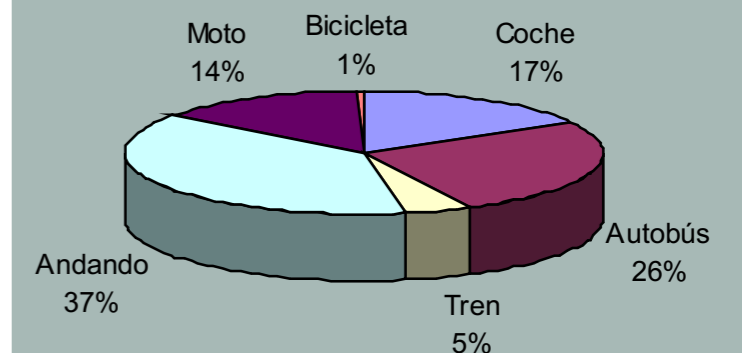
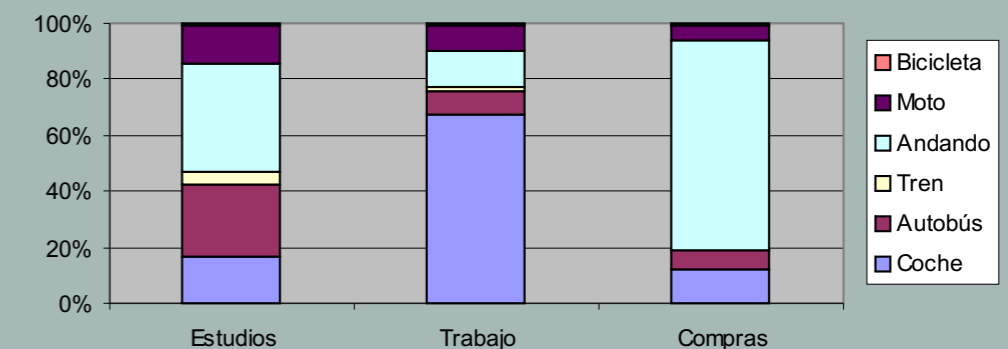
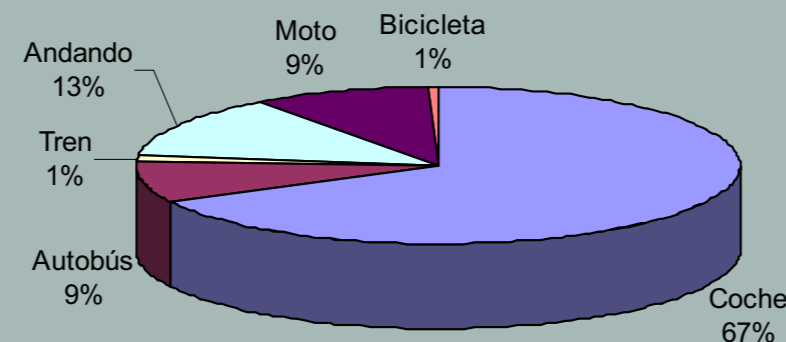


Tabla 3

Reparto Modal Población Ocupada en Jerez (2.001)

Modo	%
Coche	67
Autobús	9
Tren	1
Andando	13
Moto	9
Bicicleta	1

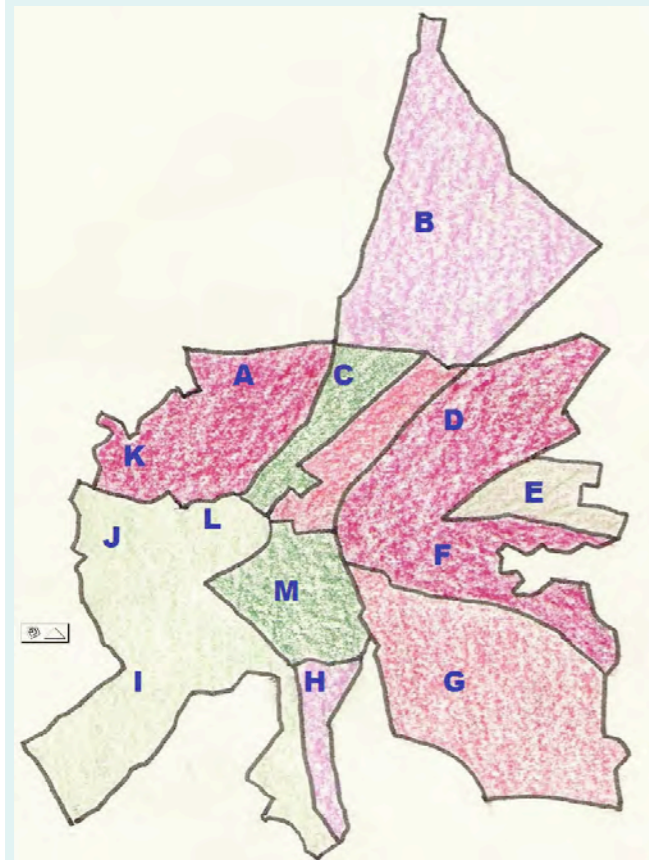


multiplicar por tres su presencia en la movilidad de los jerezanos.

Estos datos se han obtenido de del Instituto Estadístico de Andalucía, del trabajo de la Junta de Andalucía “La movilidad en las áreas urbanas (2005)”, y parte de elaboración propia contrastada

con la experiencia y las encuestas elaboradas.

Los movimientos indistintos modos para el motivo trabajo, se muestran por zona en el cuadro siguiente.



Áreas	Población total 2001		% Población ocupada que usa el coche 2001	% Población ocupada que usa el autobús, autocar o minibús 2001	% Población ocupada que usa la moto 2001	% Población ocupada que va andando 2001	Pob ocupada
A	17 467	12,84	64,26	9,72	9,44	14,67	4 628
B	1 479	1,09	78,32	3,58	8,84	6,74	475
C	12 883	9,47	69,8	6,9	4,3	17,07	4 493
D	15 057	11,07	68,5	10,23	11,14	8,1	4 517
E	6 519	4,79	70,17	9,07	10,95	7,25	2 028
F	14 736	10,84	68,16	8,72	9,32	11,22	4 485
G	9 757	7,17	72,75	7,82	9,16	8,44	3 211
H	1 758	1,29	65,34	9,93	19,65	3,97	453
I	6 932	5,1	72,4	8,43	10,19	7,72	2 384
J	4 061	2,99	65,99	5,65	14,31	12,54	1 132
K	15 976	11,75	61,69	10,18	9,15	17,49	4 174
L	4 703	3,46	55,98	6,08	9,02	26,2	1 397
M	13 325	9,8	62,52	10,25	15,45	10,44	3 287
N	11 338	8,34	67,83	6,47	5,22	18,45	3 833
TOTAL	135 991	100	67,1	8,57	9,43	12,98	40 497

Áreas	% Poblac. estudiante no ocupada que usa el coche 2001	% Pobl. estud. no ocu que usa el autobús, autocar o minibús 2001	% Poblac. estudiante no ocupada que usa la moto 2001	% Poblac. estudiante no ocupada que va andando 2001	% Poblac. estudiante no ocupada que usa el tren 2001
A	16,03	23,15	11,99	43,49	4,66
B	29,59	30,61	30,61	5,1	3,06
C	21,94	22,34	13,56	34,8	6,11
D	14,78	30,34	15,99	34,4	4,15
E	17,8	28,57	18,03	31,38	2,58
F	14,52	27,48	14,6	35,56	6,27
G	21,28	28,54	19,86	24,61	4,99
H	11,49	27,59	12,64	45,98	2,3
I	20,37	30,29	17,49	28,72	2,35
J	13,78	18,67	20,89	44	2,22
K	13,15	22,86	10,86	49,27	3,55
L	12,46	23,84	13,52	43,77	5,69
M	11,21	24,07	14,25	47,78	2,45
N	19,12	23,3	13,01	37,78	5,2
TOTAL	16,66	25,42	14,67	37,86	4,52

5.4.3. Análisis de los desplazamientos interiores y exteriores en la ciudad de Jerez.

Para comprender el problema de accesibilidad de Jerez desde su génesis, sin caer en la clásica aproximación desde los efectos, es preciso desagregar las tipologías de viajes desde sus motivos y desde sus características, para poder establecer unas mínimas reglas sobre su gestión. En este sentido, se asignan cinco grupos de desplazamientos en función de las diferentes escalas de desplazamiento, y por tanto de las relaciones origen-destino posibles, y como se suceden las incidencias sobre el sistema viario. Son los siguientes:

- Desplazamientos con origen y destino fuera de Jerez, que van a utilizar la red de carreteras existente, donde debe fijarse el criterio de mantener el criterio de no mezclar tráfico para que en la medida de lo posible no se realicen conjuntamente tráfico de naturalezas diferentes.
- Desplazamientos con origen en Jerez y destino exterior, es decir, origen residencial en Jerez y destino, laboral, comercial o servicios en el exterior.
- Desplazamientos con origen exterior a Jerez y que tienen su destino en el interior en Jerez, por motivos de viaje laboral, comercial o servicios.
- Desplazamientos con origen y destino en Jerez a realizar en vehículo privado o en transporte público colectivo.
-

Los desplazamientos con origen y destino exteriores a la ciudad de Jerez corresponden a desplazamientos motorizados que deben ser canalizados sin afectar al normal desenvolvimiento de las actividades urbanas de la ciudad, es decir, deben ser canalizados como viajes de largo recorrido a través de una red de carreteras exteriores a la ciudad consolidada futura.

Los desplazamientos con origen en Jerez y destino exterior corresponden a los viajes que se realizan desde las zonas residenciales hacia los destinos laborales exteriores y hacia los equipamientos metropolitanos. El planteamiento debe basarse en la apuesta por el transporte colectivo, ferrocarril y autobuses interurbanos para desplazar usuarios del automóvil privado hacia los modos públicos.

Los desplazamientos con origen exterior a Jerez y que tienen su destino en el interior en Jerez, por motivos de viaje laboral, comercial o servicios, que actualmente realizan el trayecto motorizado "puerta a puerta", deben incluir en el trayecto urbano de destino un tramo de carácter peatonal que permita dejar el vehículo en zonas distanciadas un radio de 450m y cerrar las zonas interiores para circulación peatonal y de residentes.

Respecto a los desplazamientos interiores a la ciudad de Jerez, deben ser considerados como desplazamientos intermodales donde el último tramo del viaje multietapa se realiza a pie en una distancia media de 450m como máximo a partir del punto de intercambio del transporte colectivo o del sistema de aparcamientos de rotación diseñado. Esta circunstancia estaría asociada a las centralidades diseñadas por el nuevo Plan General a partir de estrategias para el reequipamiento y dotación de la ciudad.

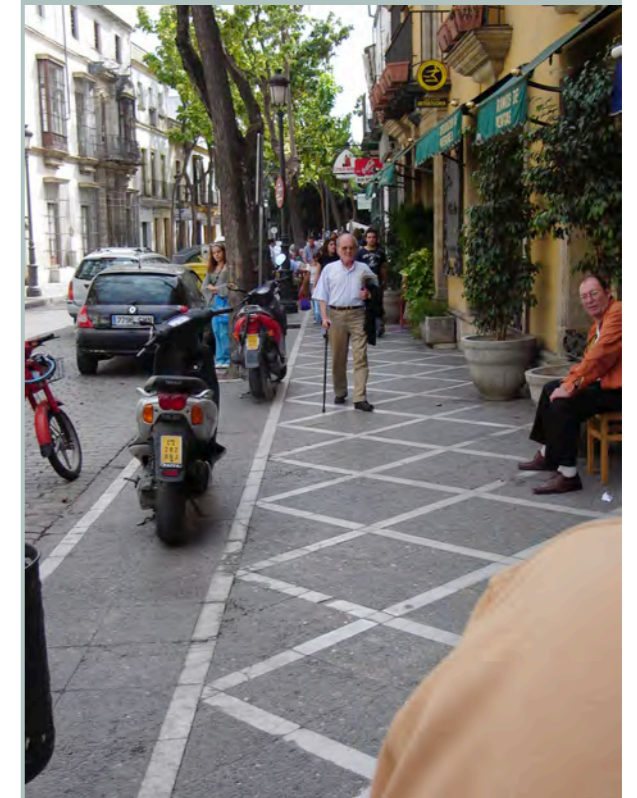
Este planteamiento debe ser coherente con los resultados de las encuestas realizadas que demuestran como el destino principal de la movilidad ciudadana en Jerez continua siendo la zona Centro, resultando que más del 36% de los desplazamientos totales atraídos de la ciudad tiene como destino habitual en dicha zona. Para los usuarios del transporte público la cifra de viajes con destino en el centro supone cerca de un 46% del total de viajes atraídos, siendo del 30,2% para los usuarios del

transporte privado. Este carácter atractor que sigue manteniendo el Centro es consecuencia de la fuerte centralización que posee Jerez y la falta de nuevas centralidades urbanas que conviertan a la ciudad monocéntrica en una ciudad policéntrica más coherente con los principios de ciudad habitable y sostenible donde la creación de proximidad permita disminuir la movilidad hacia el interior de la población.

Una característica común del análisis de la movilidad interior resulta ser el alto porcentaje de viajes que se realizan en el interior de cada zona de análisis de las encuestas, resultando ser una media superior al 25% del total de viajes realizados, lo cual el sinónimo del nivel de equipamiento y dotaciones existentes en cada distrito de la ciudad. Destaca la zona de los residentes del Centro, donde la cifra de viajes interiores asciende a más del 56% de los residentes del centro realiza sus desplazamientos habituales en su misma zona, suponiendo cerca de un 5% del total de viajes de la población, que con mucha seguridad serán realizados mayoritariamente a pie.

En conclusión, podemos afirmar que los datos básicos de la movilidad de Jerez, manifiestan la presencia de graves desequilibrios modales en los desplazamientos urbanos y metropolitanos con la Aglomeración de la Bahía de Cádiz, que han ido acumulándose con el tiempo, y que continúan presionando sobre el sistema integral de transportes. Resulta interesante examinar la relación entre estos desequilibrios y las dificultades para la gobernabilidad de la ciudad y sus condiciones de movilidad racional, muy especialmente la circulación motorizada de vehículos, que canaliza actualmente la gran mayoría de los desplazamientos motorizados.

Peatones por Calle Porvera



5.5. EL SISTEMA VIARIO EN LA ACTUALIDAD.

5.5.1. LA EVOLUCIÓN DE LA RED VIARIA PRINCIPAL DE JEREZ

Analizando la evolución histórica de la red viaria de Jerez, se observa como la construcción de las nuevas vías de circunvalación exteriores han ido acompañando a soluciones estructurales sustituyendo a la travesía de la carretera nacional N-IV, Sevilla - Cádiz, bordeando el casco histórico de la ciudad y configurando el eje norte-sur de la misma. Dicha travesía (calle Larga) se convirtió en su principal eje comercial con el tráfico de vehículos que ello implica. Con el tiempo, se construyó una circunvalación de la carretera y unas Rondas. Con ello se potenció más aún la zona comercial de la calle Larga.

Con el paso del tiempo, la circunvalación y las Rondas fueron buscando nuevos corredores para evitar el efecto travesía y la incapacidad de circulación, dejando de funcionar tanto por el incremento de la intensidad de tráfico, como por su situación, ya que se transformaron desde zonas en el extrarradio al encontrarse bordeando zonas consolidadas de la ciudad. Esto pasó con la N-IV, que de ser una vía de largo recorrido, pasó a ser una circunvalación necesaria para los ciudadanos de Jerez, lo que ha venido a provocar que se congestionen con gran facilidad. Las Rondas se han convertido en un primer anillo que rodea el casco histórico ampliando el concepto del mismo y han quedado inmersas en la ciudad.

Hace una década se realizó una importante obra de peatonalización en el centro comercial (calle Larga) que vertebraba el eje Norte-Sur de la misma, suprimiendo así las conexiones del centro el sentido Norte-Sur. Esto produjo un fuerte impacto en el tráfico de la ciudad, ya que dicho eje era utilizado para atravesar la misma, con la consiguiente importante carga de tráfico soportada por esta zona tan sensible. Di-

cho cambio tuvo una gran repercusión ciudadana, ya que los habitantes del centro vieron completamente modificadas sus posibilidades de movilidad, y el resto de los ciudadanos, tanto los accesos al centro como su habitual itinerario para atravesarlo de norte a sur. Sin embargo, como consecuencia de estas alteraciones, el ciudadano se encontró con una revalorización del centro de la ciudad, tanto en el sentido económico como en el paisajístico y social. Se produjo un profundo cambio en el comercio (que anteriormente estaba quedando desfasado) que se modernizó y se creó un espacio comercial, lúdico y de ocio muy utilizado por toda la ciudad. Esto transformó en ventajas, los iniciales inconvenientes del cambio realizado.

5.5.2. LA JERARQUÍA ACTUAL DEL SISTEMA VIARIO

La jerarquización y especialización del viario es una herramienta fundamental para la gestión y explotación del sistema viario con todas las escalas y para los diferentes modos de desplazamiento. Este planteamiento se plantea en Jerez solo para red de tráfico motorizado privado, olvidándose del análisis segregado para los tres sistemas de desplazamiento: El privado, el público y el peatonal.

Es habitual encontrarse diferentes criterios para clasificar el viario, ya sea por la intensidad del tráfico, por la anchura y número de vías, por la localización geográfica de las vías, por las velocidades permitidas, el equipamiento, los aparcamientos, etc. Se propone aquí optar por una clasificación funcional, esto es, por una clasificación según la función o misión que desempeña cada parte del viario. La jerarquización del viario implica la adecuación de las distintas vías que integran el viario del Área de Jerez a la función que cumplen en la canalización de la movilidad.

El sistema viario del municipio de Jerez está formado por las carreteras y calles que constituyen el soporte

del tráfico motorizado de la ciudad. De acuerdo con la jerarquía correspondiente las clasificamos en función de su funcionalidad y grado de participación en los diferentes desplazamientos urbanos y metropolitanos. Dentro del viario existente se ha diferenciado los siguientes tipos de red en la gestión actual del modelo:

Viario Principal:

Formado por el viario especializado en viajes de largo recorrido a través de la ciudad. Es un viario de mayor capacidad, diseñado para mayores velocidades de circulación.

Viario Colector:

Sirve para canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal y con destino al local, o bien de salida de los barrios procedentes del viario local con destino al principal.

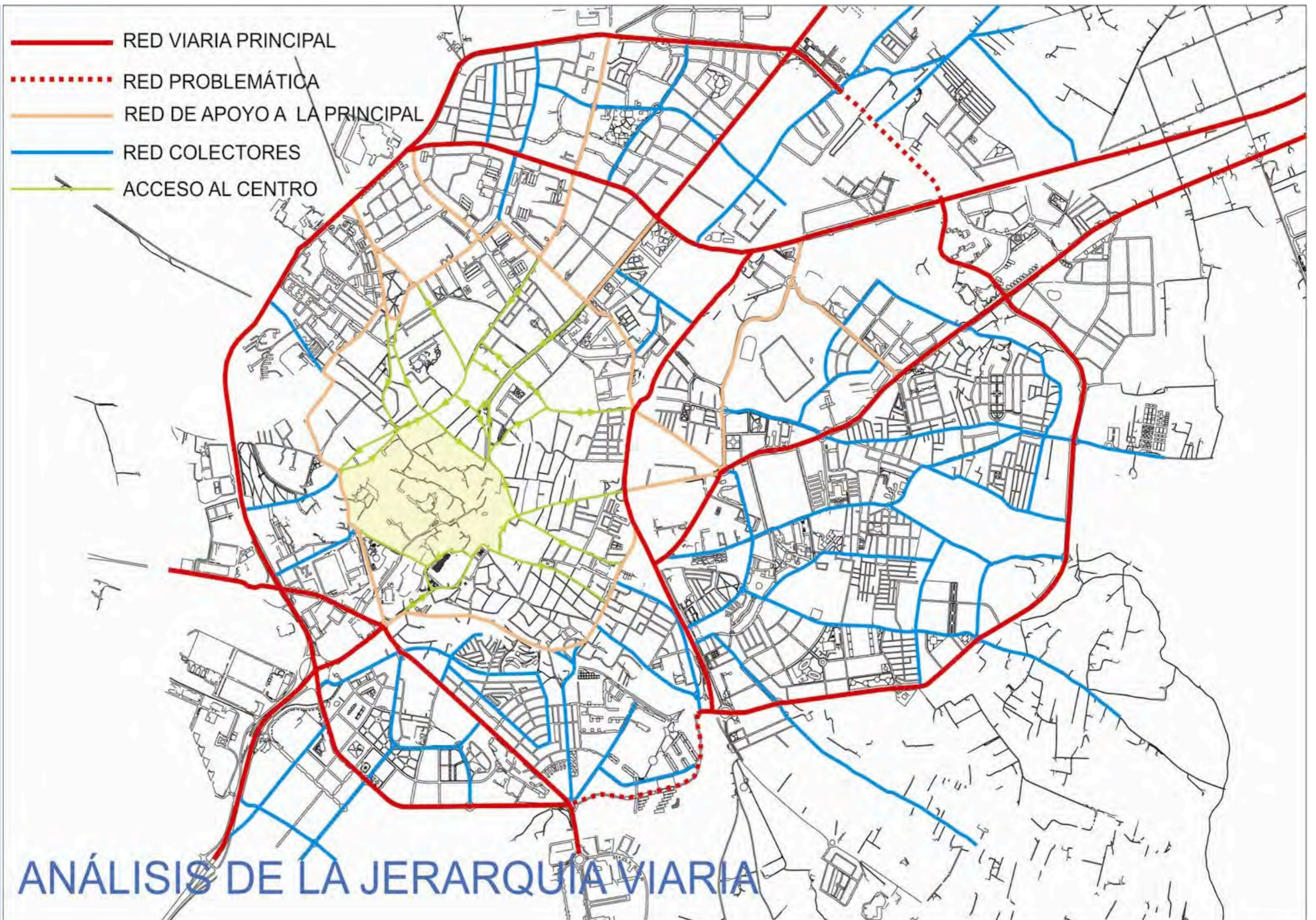
Viario Local:

Se trata del viario más inmediato, por lo general origen y destino de los viajes. Este tipo de viario se diseña para bajas velocidades ya que se debe dar preferencia absoluta a la seguridad de los peatones. Es el viario donde empiezan y terminan la mayor parte de los viajes en vehículo privado.

Se observan algunas disfuncionalidades debido a que algunas vías principales funcionan como colectoras y otras, que funcionan como principales sin serlo. También es frecuente que viario local asuma movimientos indebidos de paso o acceso. Medidas adecuadas de ordenación del tráfico permiten impulsar a los ciudadanos a usar el viario según la funcionalidad marcada por la jerarquización.



Jerarquización
Funcional
del Vial
SITUACIÓN
ACTUAL



El viario presenta incluso excesos como las conexiones con la Ctra. de Arcos, ó Avda. José León de Carranza - Cruz Roja- Tomás García Figueras, o la Ronda y Carrero Blanco. En estos casos, varias vías de capacidad importante pueden asumir la misma misión.

La dificultad de encontrar un viario de características suficientes aumenta al acercarnos al centro como pasa en casi todas las ciudades. En Jerez nos encontramos con la tentación de utilizar el anillo interior (primera Ronda) como primer cinturón de circunvalación del centro. Este anillo tiene claras limitaciones y se encuentra muy cerca del centro, por lo que presenta claras posibilidades de congestionarse a medio plazo.

Por todo ello habrá que apuntar hacia usos no congestivos del viario relativamente próximo al centro, mediante ordenaciones de reparto que impidan los tráficos de paso.

En la actualidad la calle Honda sirve como parte del eje Sur Norte y recoge un tráfico de largo recorrido que produce una congestión innecesaria de las vías de acceso y salida del centro. Por ello en la jerarquización propuesta no aparece este eje, debiéndose adoptar una ordenación viaria adecuada que impida este movimiento indeseado que carga el centro con un tráfico que nada tiene que ver con la movilidad del mismo. Posiblemente debería quedar restringido al transporte público.

En Jerez no se utiliza el concepto de Jerarquización por parte de las diferentes entidades que tienen competencias en la gestión del viario. Esto hace que existiendo vías suficientes en muchos casos, la movilidad no sea la adecuada.

Podemos denominar como viario de la zona centro a

todo el viario incluido en el primer cinturón, incluso el primer anillo mismo. A dicho viario habrá que darle un tratamiento distinto que al resto de los sectores de tráfico.

5.5.3. EL SISTEMA DE RANGO TERRITORIAL

El Sistema Viario de Rango Territorial de Jerez de la Frontera esta formado por el conjunto de carreteras que comunican la población con el sistema de ciudades que participan de las relaciones económicas y productivas del municipio en una determinada intensidad.

Jerez de la Frontera ha sido históricamente un lugar central estratégico de paso obligado hacia la Bahía de Cádiz desde Sevilla y el valle del Guadalquivir, y como lugar de encuentro y comercio del Bajo Guadalquivir situado sobre la llanura aluvial del río Guadalete. Esta localización responde a una configuración estructural representativa del lugar de cruce de los caminos históricos coincidentes en la población de Jerez. Un total de 12 carreteras nacionales, autonómicas, comárcales, y locales, de diferente jerarquía y jurisdicción administrativa son coincidentes hacia el interior de la población de Jerez de la Frontera, representando cada una de ellas una determinada relación estructural y funcional donde el municipio puede participar directamente o solamente servir de elemento de paso hacia otros destinos.

El sistema de ciudades que determinan los niveles de dependencia funcional de Jerez de la Frontera tiene asociado un sistema de carreteras que le conectan con cada uno de ellos, existiendo una vinculación directa del nivel de relaciones funcionales con las características técnicas de la infraestructura, estado de conservación de las carreteras y los

índices de circulación media diaria registrados en cada una de ellas.

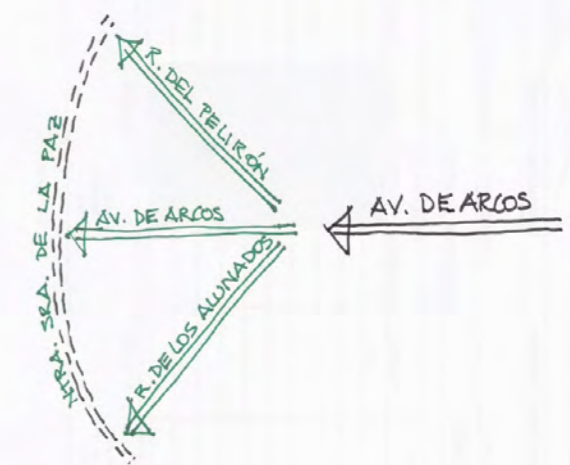
El viario de Rango Territorial en Jerez esta formado por el sistema de carreteras y autovías que canaliza el tráfico de largo recorrido y de carácter metropolitano entre destinos exteriores a la población. El sistema esta formado por los siguientes dos ejes que presentan problemas para realizar el intercambio entre ambos:

- La autopista de peaje Sevilla-Cádiz, que determina un claro borde o limite al crecimiento urbanístico de la ciudad por la zona Este.
- La antigua carretera nacional de Sevilla a Cádiz, A-4 a su paso por Jerez de conexión entre el Puerto de Santa Maria con el acceso de El Cuervo por la zona Oeste de la población.

Efectivamente, la oferta de infraestructura para la conexión entre ambos sistemas se encuentra sin resolver, por lo cual las relaciones entre los desplazamientos entre la comarca oriental, acceso de Arcos y desde la autopista AP-4 con las comarcas de la zona occidental se realiza a través de viarios netamente urbanos de la ciudad.

La autopista de peaje tiene en Jerez dos enlaces situados al Norte y Sur de la población sobre los puntos de conexión con las carreteras radiales de conexión con los dos ejes territoriales de carácter transversal: el corredor Jerez-Arcos-Antequera, y el eje norte-sur de conexión con Algeciras y la Costa del Sol, A-381. Ambos enlaces canalizan el tráfico de conexión con ambos corredores sin afectar al tráfico urbano de la ciudad, y constituyen dos puntos estratégicos para la accesibilidad interior de la ciudad, al concentrar las conexiones con el aeropuerto de Jerez y con los restantes itinerarios de

Alternativas de acceso desde Avda. Arcos



conexión con las carreteras comárcales de la zona oriental de Jerez, (comarca de Sanlúcar-Chipiona-Rota), que no existe aun una jerarquía del sistema viario que especialice las diferentes vías en función de su función de largo recorrido, desplazamientos metropolitanos y comárcales y los desplazamientos urbanos de la ciudad. En consecuencia, existe duplicidad de funciones y solapes de tráfico dentro del viario interior de la población, por lo cual un elevado porcentaje de tráfico comárcales y metropolitanos en tránsito deben atravesar tramos de la red básica principal de la ciudad. Este será uno de los aspectos fundamentales a resolver por el nuevo Plan General.

La carretera A-4 presenta un trazado y características netamente urbanas a su paso por la ciudad, con intersecciones a nivel la mayor parte de ellas glorietas cerradas existiendo tres grupos semaforizados a lo largo de su trazado. Solo existe un enlace a desnivel en el enlace sur de conexión con la autovía del Puerto de Santa María. Esta carretera canaliza gran parte de los tráfico comárcales y metropolitanos del Bajo Guadalquivir y Sevilla con la comarca de Sanlúcar-Chipiona-Rota, que además utilizan calles y avenidas de la zona central de la población por ser el recorrido más ágil de conexión entre los destinos finales de dichos corredores.

Por tanto, esta carretera canaliza además de los tráfico de largo recorrido y los comárcales, una parte importante del tráfico urbano de la ciudad entre destinos interiores, ante la ausencia de viarios alternativos en el interior del núcleo urbano que permiten el trasvase entre las zonas norte y sur de la ciudad.

En la actualidad, se encuentra en construcción la Ronda Oeste de Jerez, actuación del Ministerio de Fomento con categoría estructural de autovía con

enlaces a desnivel con las carreteras radiales que cruza. Esta actuación permitirá reducir las altas intensidades de circulación que presenta la travesía urbana de la A-4 a su paso por la ciudad de Jerez, canalizando los tráfico de largo recorrido y de carácter comarcal hacia la nueva autovía, y evitando así afectar a las circulaciones urbanas. No obstante, seguirán sin resolverse las conexiones entre la AP-4, y el corredor oriental de la comarca del Bajo Guadalquivir, con el eje de desarrollo metropolitano norte-sur de la A-4, que deberán buscar un nuevo sistema de pasos por el norte y sur del núcleo urbano consolidado hacia la autopista, y sin afectar al tráfico urbano.

Una vez finalizada la construcción de la variante Oeste de Jerez, las conexiones metropolitanas que hoy soporta la A-4 con la Bahía y con los municipios del arco oeste, se descargara de tráfico hacia la nueva Ronda Oeste, que consecuentemente podría transformarse en una avenida urbana mediante un bulevar ajardinado con amplios acerados y carriles para la bicicleta, al suprimirse la mayor parte del tráfico de paso.

Sin embargo, la construcción de la variante de la A-4 no resolverá por si sola las conexiones metropolitanas y en tránsito en el arco sur de la ciudad, principal deficiencia estructural de Jerez respecto a los tráfico en tránsito tanto de rango territorial, comarcales y de carácter local. Este aspecto resulta el principal problema estructural de la red viaria principal de Jerez para las relaciones de Rango Territorial.

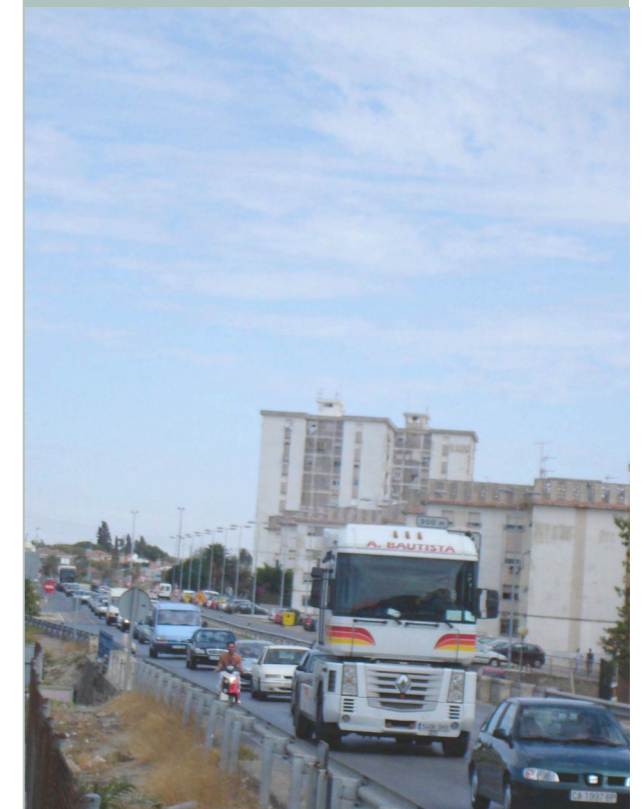
5.5.4. LA RED VIARIA PRINCIPAL DE LA CIUDAD

La red viaria principal de la ciudad esta formada por las calles y avenidas que canalizan el tráfico rodado de los viajes de largo recorrido dentro de la ciudad o en conexión con el exterior. Por ello conecta también con la red viaria de Rango territorial y envuelve al resto de viario. También es el habitual para desplazarse de una zona a otra en una ciudad de la manera más rápida y cómoda posible.

En la actualidad, el tráfico motorizado de la ciudad se mantiene fundamentalmente en sentido Sur-Norte del eje que configuraba la calle Larga. Esto permite atravesar la ciudad la en ese sentido, produciendo fuertes saturaciones sobre el viario intermedio, llegando a que colapsar el tráfico propio de la zona central de Jerez.

En la ciudad se ha abarcado la construcción de tres grandes aparcamientos en puntos cruciales de la misma como son la Plaza del Arenal, la Plaza del Caballo y la Plaza Madre de Dios. Esto ha creado un caos circulatorio de gran envergadura que ha obligado a los ciudadanos a desplazarse de una zona a otra de la ciudad a través de la circunvalación (que tampoco está terminada). El ciudadano de Jerez lleva año y medio adaptándose a esta situación transitoria y modificando por tanto sus hábitos de movilidad. Es por ello, que nos encontramos en un momento ideal para plantear cambios e implantar soluciones con una menor oposición por parte de los usuarios, ya que es distinta la oposición vecinal al corte de una calle que se usa a diario, que al corte permanente de una que lleva cortada muchos meses... Nos encontramos con una ciudad con tres aparcamientos en puntos claves, una buena circunvalación y el tráfico de la carretera general Sevilla-Cádiz desplazado al exterior. Con todo ello

La Circunvalación



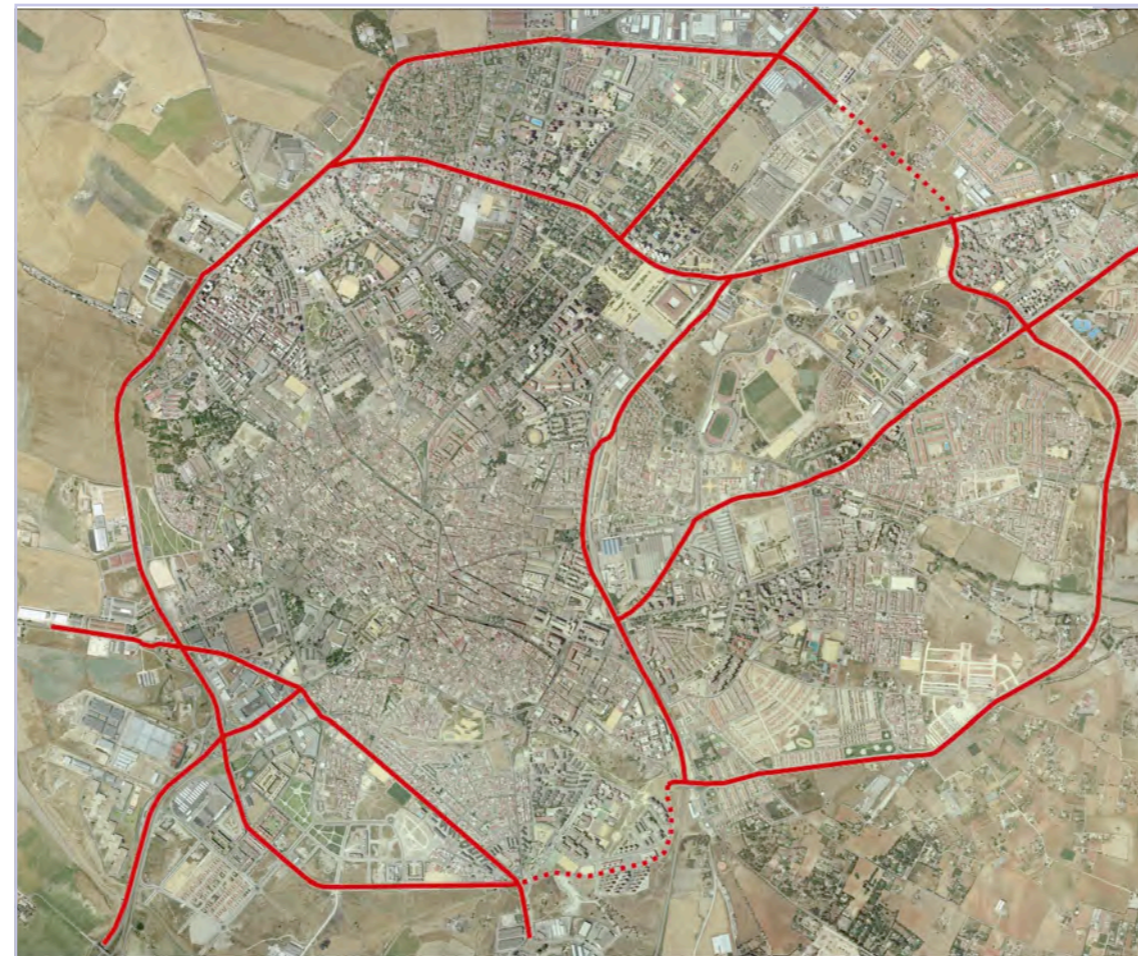
se cuenta para estudiar la reordenación del tráfico por la misma.

Esta primera aproximación a la ciudad nos muestra una buena trama urbana con viario suficiente donde establecer una autentica política multimodal para todos los modos de desplazamiento.

El sistema viario de la ciudad está formado por una vía de circunvalación en la zona oeste de la población, antigua carretera N-IV, abarcando la mayor parte del suelo urbano, que es atravesada por otras vías de recorrido rápido que conectan las diferentes zonas de la ciudad.

La carretera nacional A-4, tiene una sección transversal con doble carril en ambos sentidos, en casi todos los tramos, sin aparcamientos laterales y con rotondas en casi todos sus cruces e incorporaciones de otras vías. A partir de su cruce con la carretera de Sevilla y pasada la zona de Hipercor, falta un tramo de esta vía por ejecutar hasta alcanzar la Avenida de Fernando Portillo, por la que sigue. A continuación, se encuentra toda una Ronda de nuevo trazado hasta la Avenida de la Libertad. Tanto la Avenida Fernando Portillo como la de nuevo trazado tienen aparcamientos en sus laterales.

En la Avenida de la Libertad se produce una estrangulación estructural, ya que dicha Avenida tenía un trazado existente con anterioridad a la circunvalación, y consta únicamente de un carril en cada sentido. En la actualidad, resulta claramente deficiente y se ha redistribuido el tráfico en dos carriles en un solo sentido, pasando el otro sentido por una calle de la urbanización colindante. Es evidente que sería una medida provisional. Realizada visita de inspección ocular, se ha observado que resultaría posible ampliar la calzada a dos carriles por sentido, ya que existe espacio en

RED VIARIA
PRINCIPAL

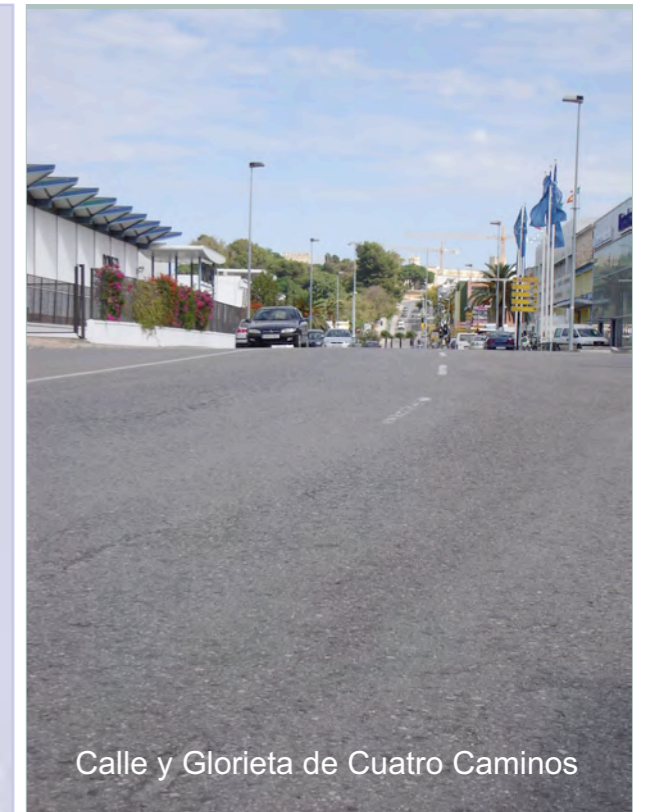
los laterales. Con esta obra se finalizaría el anillo de circunvalación de Jerez hasta la Avenida de Puerta del Sur que enlaza ya con la carretera nacional IV. En una primera aproximación, parece que la solución expuesta es la más idónea, ya que estudiar otro posible trazado invadiría una nueva zona, lo que nunca resulta adecuado.

Además de este anillo de circunvalación, el viario principal lo constituyen las siguientes calles que conectan con diferentes zonas de la ciudad:

Avenida José León de Carranza Avenida del Ejército Paseo de Sementales - Avenida de Europa, al norte, conexión tradicional de la nacional IV con la autopista Sevilla-Cádiz.

La Avenida José León de Carranza es una calle con

aparcamiento en cordón a ambos lados de la misma y con dos carriles de circulación en cada sentido. Tiene semáforos para el paso de peatones y como solución a algunos cruces y algunas rotondas. Además conecta la nacional IV (futuro anillo de circunvalación) con el final de la Avenida Alcalde Álvaro Domecq y con su prolongación, la Avenida de Andalucía, que también forma parte de este viario principal. Es una calle plenamente urbana, con viviendas en ambos lados. En la Avenida del Ejército y Paseo de Sementales se realiza la conexión con otra vía de este viario principal, que transcurre atravesando la ciudad de norte a sur paralela a las vías del tren. La Avenida de Europa es una calle mucho menos configurada por la edificación, enclavada en un polígono comercial industrial, con aparcamientos en cordón en ambos lados de cada



Calle y Glorieta de Cuatro Caminos



carril y rotondas en incorporaciones. En definitiva, es una gran avenida en la que se reduce la velocidad con sistemas de rotondas. Es la salida a la autopista Sevilla-Cádiz.

La Avenida de Nuestra Señora de la Paz, configura un eje norte sur que atraviesa la ciudad paralela a la vía del ferrocarril y divide el territorio en dos zonas claramente diferenciadas. Conecta la vía anteriormente citada con el anillo de circunvalación en la Avenida de la Libertad. Tiene diversas secciones a lo largo de su recorrido hasta con tres carriles por sentido siendo la sección habitual de esta calle la de dos carriles por sentido con una hilera de aparcamientos en cordón por sentido.

La Avenida de Arcos conecta la Avenida de Nuestra Señora de la Paz con la zona este de la ronda de circunvalación y con la Carretera de Arcos. Está bastante configurada por la edificación en manzana abierta. La constituyen dos carriles por sentido de circulación, sin aparcamientos en los laterales.

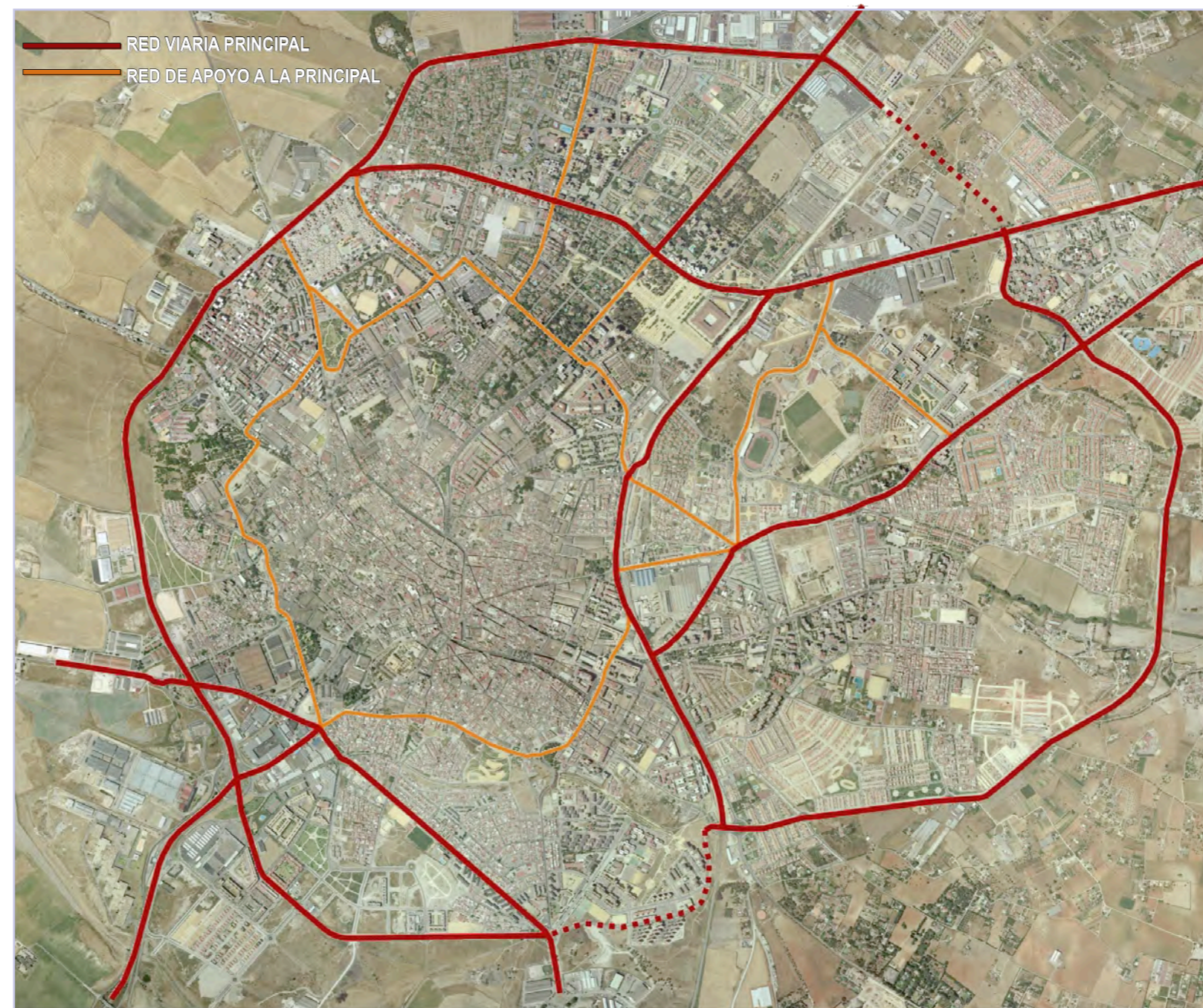
La Avenida de Carrero Blanco es una vía alternativa a la circunvalación general en su zona de Avenida de Puerta del Sur. Su trazado es de reciente creación y está formado por dos carriles de circulación en cada sentido y un solo cordón de aparcamiento.

Se observa como la funcionalidad del tráfico motorizado de la ciudad se mantiene fundamentalmente sobre los corredores en sentido Norte-Sur, reproduciendo el efecto que antes hacía la calle Larga. Esto supone la fuerte demanda para atravesar la ciudad en dicho sentido a través de zonas centrales de la ciudad al ser posible en muchos casos realizar este itinerario de forma cómoda, produciendo fuertes saturaciones sobre el viario intermedio, llegando a que colapsar el tráfico de la zona central de Jerez.

Esta primera aproximación a la ciudad nos muestra una buena trama urbana con viario suficiente, y donde es posible establecer una autentica política multimodal para todos los modos de desplazamiento.

5.5.5. VIARIO DE APOYO AL PRINCIPAL

Es el viario que completa al principal completando las conexiones de la ciudad, sin participar plenamente de las características de la red principal. También se denomina así al viario que llega donde el principal no lo hace, pero que no tiene proporciones suficientes como para constituir viario principal en si mismo.



RED PRINCIPAL
COMPLEMENTADA
POR VIARIO DE
APOYO

Las calles relacionadas hasta el momento constituyen el viario principal de la ciudad, tanto por su trazado como por su funcionalidad. Configuran un esquema que reparte bastante bien el tráfico de Jerez. Se observa que queda una amplia zona en blanco, sin viario principal, que corresponde al centro urbano y sus alrededores. En esta zona existe un viario que no se puede denominar propiamente principal, bien por su función o bien por su escaso trazado y capacidad. Sin embargo sirve de apoyo al viario principal y así se denomina.

Se observa que este viario de apoyo acerca el tráfico rodado al Área Central de Jerez de forma proporcionada y adecuada. Sus calles no tienen las características propias de un viario principal. Algunas por un trazado escaso en número de carriles o en capacidad de tráfico rodado por exceso de aparcamientos o de pasos de peatones. Otras por su funcionalidad, ya que conectan zonas de segundo orden de importancia. Otras constituyen una simple alternativa al viario principal y sirven para descongestionar este. A continuación se realiza una descripción de las características de cada uno de sus elementos:

La Avenida de Lebrija y su prolongación, junto con un tramo de la Avenida Duque de Abrantes, dividen el ámbito configurando una malla de accesibilidad motorizada acercando el tráfico de automóviles hasta la Avenida de la Cruz Roja Española y la Avenida de Tomás García Figueras, vías de apoyo al viario principal de mayor aproximación al centro urbano desde el norte. Estas Avenidas conectan la zona noroeste de la circunvalación en distintos puntos de la Avenida Alcalde Álvaro Domecq.

La Avenida de Lebrija tiene dos sentidos de circulación con dos carriles por sentido. Tanto en ella como en la Avenida Duque de Abrantes, se permiten

los giros a la izquierda, lo que disminuye la velocidad del tráfico. La prolongación de la Avenida de la Cruz Roja a través de la Plaza del Caballo que son la Avenida de Méjico y la calle Martín Ferrador rematan la conexión entre la zona noroeste del anillo con la Avenida Nuestra Señora de la Paz. Además de acercar el tráfico al centro, la trama descrita apoya claramente al viario constituido por la Avenida José León de Carranza y su prolongación.

La Avenida de Trebujena es un importante acceso al centro de la ciudad desde el anillo principal, la carretera de Trebujena y el Hospital de Jerez. Su trazado es escaso, se limita a un carril por sentido de circulación, y tiene el carácter de carretera local. Sin embargo, a pesar de esto, conecta el anillo de circunvalación con otro más próximo al centro a través de su prolongación, Avenida de la Serrana, dando entrada a una zona de Jerez muy poblada por la Avenida de San Juan Bosco, calle netamente urbana, de dos carriles por sentido de circulación y aparcamientos a ambos lados y de baja velocidad de circulación debido a las dobles filas que se producen.

A la Avenida de San Juan Bosco la siguen el último tramo de la calle Taxdirt, Armas de Santiago, Dr. L. Romero Palomo, la Ronda del Caracol y la Cuesta de la Chaparra, que conecta en la Glorieta de Cuatro Caminos (cruce de gran relevancia en el viario de esta ciudad) con el resto del viario principal. Las Avenidas enumeradas tienen en común su cercanía al casco antiguo, su trazado también antiguo bordeando las bodegas exteriores al casco y un carril en cada sentido de circulación sin aparcamientos laterales por regla general. Periódicamente se conectan con la circunvalación en su zona oeste, existiendo una buena permeabilidad entre ambas.

La red de apoyo a la principal continúa subiendo por

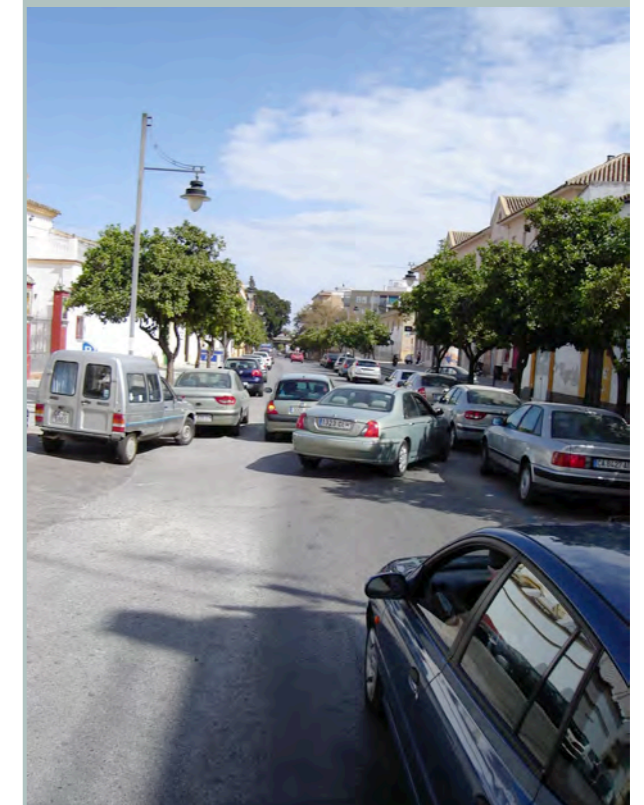
La Cuesta de la Alcubilla a la Avenida de Torresoto y desde esta a la Ronda de los Muleros y a la Ronda de San Telmo que termina en la Plaza de Madre de Dios, desde donde se conecta ya al viario principal en la Avenida de Nuestra Señora de la Paz. Este último tramo descrito, históricamente ha tenido el carácter de ronda de circunvalación del centro de la ciudad y proporciona un buen acceso al extremo comercial este de la misma. De hecho, será un buen acceso a la plaza de Madre de Dios y al nuevo aparcamiento ubicado en ella.

Tanto del esquema proporcionado como de la descripción dada, se observa una estructura a modo de anillo perimetral próximo al centro que sirve para rodearlo. Este anillo existente goza de gran permeabilidad hacia la circunvalación principal. Esta circunstancia no se observa en el esquema, porque se trata de calles de poca entidad tanto en su trazado como en su función, por lo que se reservan para la red de vías colectoras. Si bien el viario descrito es de apoyo al principal por el recorrido que realiza, resultaría un gran error establecer una Ronda tan cercana al centro ya que sería una tentación utilizarla de paso y con ello acercar al centro un tráfico no deseado. Es por ello que debe descartarse esta solución, proponiendo se trate dicho anillo como un "antianillo", dando acceso a las diferentes zonas del centro, pero no sirva para desplazarse de una zona a otra.

Por último, nos quedan las tres salidas de distribución de la carretera de Arcos que son La Ronda del Pelirón, la Avenida de Arcos y la Ronda de los Alunados. Parecen excesivos pero sirven para descongestionar de tráfico la red principal. Habría que estudiar su señalización para optimizar su utilización.

Terminamos la descripción de este viario con la

Problemas de tráfico en
Calle de los Arcos



Avenida de los Chiribitos, su prolongación la calle San Marino y la Avenida de Lola Flores. Todas ellas son de nuevo trazado, con dos carriles en cada sentido de circulación y en algunas ocasiones con aparcamientos laterales. Estas avenidas proporcionan un claro apoyo al viario principal con el fin de descongestionar este último.

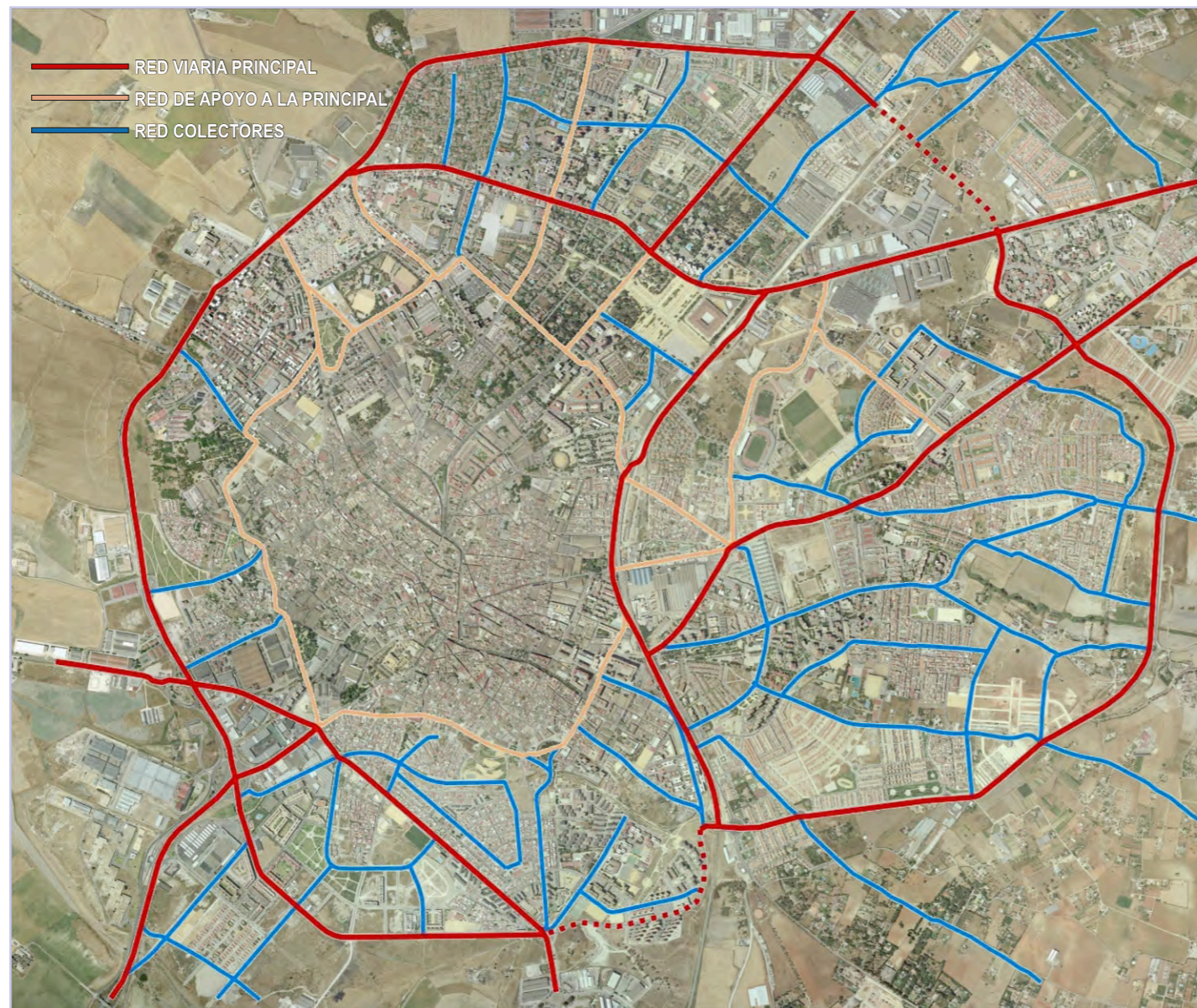
El conjunto formado por el viario Principal y el viario de apoyo al mismo configura una red que distribuye el tráfico de toda la ciudad de manera bastante óptima. Se conduce la circulación de paso por vías

con suficiente sección y capacidad y, a su vez, lo suficientemente alejadas de las zonas de colapso, como puede ser el centro comercial. A su vez, todas las zonas de Jerez tienen un buen acceso, rápido y eficaz. Parece que la red descrita es buena. Habría que desarrollar más a fondo las determinaciones estructurales y funcionales sobre su jerarquización.

5.5.6. VIARIO COLECTOR

El viario colector es el que permite conectar el viario principal con el local. Recoge la red de vías locales y

las conecta rápidamente con el viario de largo recorrido. Esta jerarquización del viario es lo que permite que se vaya de una zona a otra de la manera más cómoda y rápida posible. Debe recoger el viario local en una distancia entre 300 y 500 m pero como se establece sobre un viario ya existente pues su capacidad resulta muy variable. La capacidad del viario colector depende fundamentalmente del trazado urbano y este, a su vez, entre otros parámetros, depende del grado de desarrollo del urbanismo en el sector y del nivel socioeconómico del entorno. Así se refleja claramente en el esquema



RED COLECTORA
INTEGRA EN LA
PRINCIPAL



que se inserta a continuación. En él se observan zonas con un trazado claro de la red de colectores y otras, cuyo crecimiento ha sido espontáneo a lo largo de una carretera o cañada o, simplemente, por autoconstrucción, en las que el trazado resulta más irregular.

El viario colector del esquema es una primera aproximación. Como ya se ha dicho, las vías tienen una capacidad muy variable. Su trazado está supeditado siempre al del viario principal. En el viario colector tiene mucha importancia la regulación semafórica. La función que debe predominar es la de conexión y acceso.

La red de vías colectoras de Jerez se puede dividir en cuatro grandes zonas claramente diferenciadas: la zona norte, con gran calidad en su trama; la zona este, mucho menos conformada y separada del resto por la Avenida de Nuestra Señora de la Paz; la zona sur, de relativa nueva creación y, por último, los colectores del oeste que conectan el viario existente entre el anillo del centro y la circunvalación con ésta última.

La zona norte, de alto nivel socioeconómico, presenta un trazado estudiado y respetuoso con la trama urbana. En ella es fácil encontrar una buena red de colectores que recogen el viario local y lo conducen al principal. Esta red la constituyen la Avenida de Sudamérica, que presenta diversas secciones en su viario: dos carriles por sentido de circulación sin aparcamientos laterales, los mismos dos carriles pero con aparcamiento en batería en uno de sus laterales y, por último, un carril por sentido circulatorio con aparcamiento en batería a ambos lados y, como transversales la Avenida de los Álamos, la Avenida de María Auxiliadora (con un carril de circulación en cada sentido y sin aparcamientos laterales), la calle del Pintor Agreda (con

dos carriles por dirección del tráfico y aparcamientos en batería en uno de sus lados) y su continuación, la calle Buenos Aires (consta de dos carriles de circulación en cada sentido y aparcamientos en cordón también a ambos lados). Estos colectores recogen toda la zona de Montealto y El Altillo de alto nivel socioeconómico y con viviendas unifamiliares como tipología predominante (consecuentemente con baja densidad de población).

Un poco más al sureste, entre la Avenida de Andalucía y las vías del ferrocarril, tenemos el camino de Espera (que en algunos tramos solo tiene un carril por sentido de circulación sin aparcamientos laterales) y la prolongación de la Avenida de Sudamérica como colectores. Esta zona tiene un trazado de inferior calidad y mayor densidad de población, que requiere un viario de capacidad superior. La red se extiende hacia el sur por la calle Federico García Lorca en el Polígono de San Benito, constituido por viviendas el bloque aislado, con baja densidad de población. Finalmente, el Paseo de la Rosaleda (con un carril de circulación en cada sentido y aparcamientos en batería en uno de sus lados) y la calle Córdoba, con dos carriles en cada sentido del tráfico y aparcamiento en cordón a ambos lados.

En la zona Este nos encontramos con una trama mucho más irregular y escasa, debido fundamentalmente al crecimiento incontrolado de la población a lo largo de caminos y cañadas. Existe un entramado formado por una serie de viales, de los que los más importantes son los siguientes:

- El Paseo de las Delicias (con un carril por sentido de circulación en siete metros de calzada y aparcamientos en cordón a ambos lados).
- La Avenida de Nazaret (también con calzada de siete metros pero con un único cordón de aparca-

miento).

- La Ronda de los Viñedos, más amplia que las anteriores, con nueve metros de calzada y aparcamientos en batería a ambos lados.
- La calle Mallorca, continuación de la anterior, con ocho metros de calzada y dos cordones de aparcamientos.
- El camino de Montealegre Alto y el camino de Albadalejo.

Separados por la Avenida de Arcos se encuentran la Avenida del Polo, la calle Atlanta y la calle Varsovia.

El resto del viario de la ciudad lo constituye el viario local. Se trata del viario donde arrancan y finalizan los viajes, se concentran las zonas de aparcamiento donde predomina el respeto al peatón. En ellos debe implantarse soluciones de diseño viario que garanticen reducidas velocidades de circulación.

Obras en la Rodna Oeste



5.6. LA GESTIÓN DEL SISTEMA VIARIO Y LA CIRCULACIÓN URBANA EN JEREZ

Se observa como la gestión del sistema de circulación esta muy condicionado por la situación de los aparcamientos finales de rotación, que al estar excesivamente interiores en el Área Central de la ciudad, producen disfuncionalidades en el sistema viario central.

El modelo de gestión esta apoyado en los tres grandes aparcamientos en puntos cruciales de la ciudad, como son la Plaza del Arenal, la Plaza del Caballo y la Plaza Madre de Dios. Esto ha creado un caos circulatorio de gran envergadura que obliga a los ciudadanos a desplazarse de una zona a otra de la ciudad, a través de la N-IV al no estar en servicio la variante oeste de Jerez. El ciudadano de Jerez lleva tiempo adaptándose a esta situación transitoria y modificando por tanto sus hábitos de movilidad.

Por ello, nos encontramos en un momento ideal para plantear cambios e implantar soluciones con una menor oposición por parte de los usuarios, ya que es distinta la oposición vecinal al corte de una calle que se usa a diario, que al corte permanente de una calle que lleva cortada meses. Los datos de partida en la actualidad son un sistema urbano con tres aparcamientos en puntos claves, una próxima Ronda Oeste soporte de los recorridos de largo recorrido en el corredor Sevilla-Cádiz, y una antigua carretera N-IV como potencial eje urbano de capacidad al servicio de los futuros desarrollos urbanísticos del Plan General.

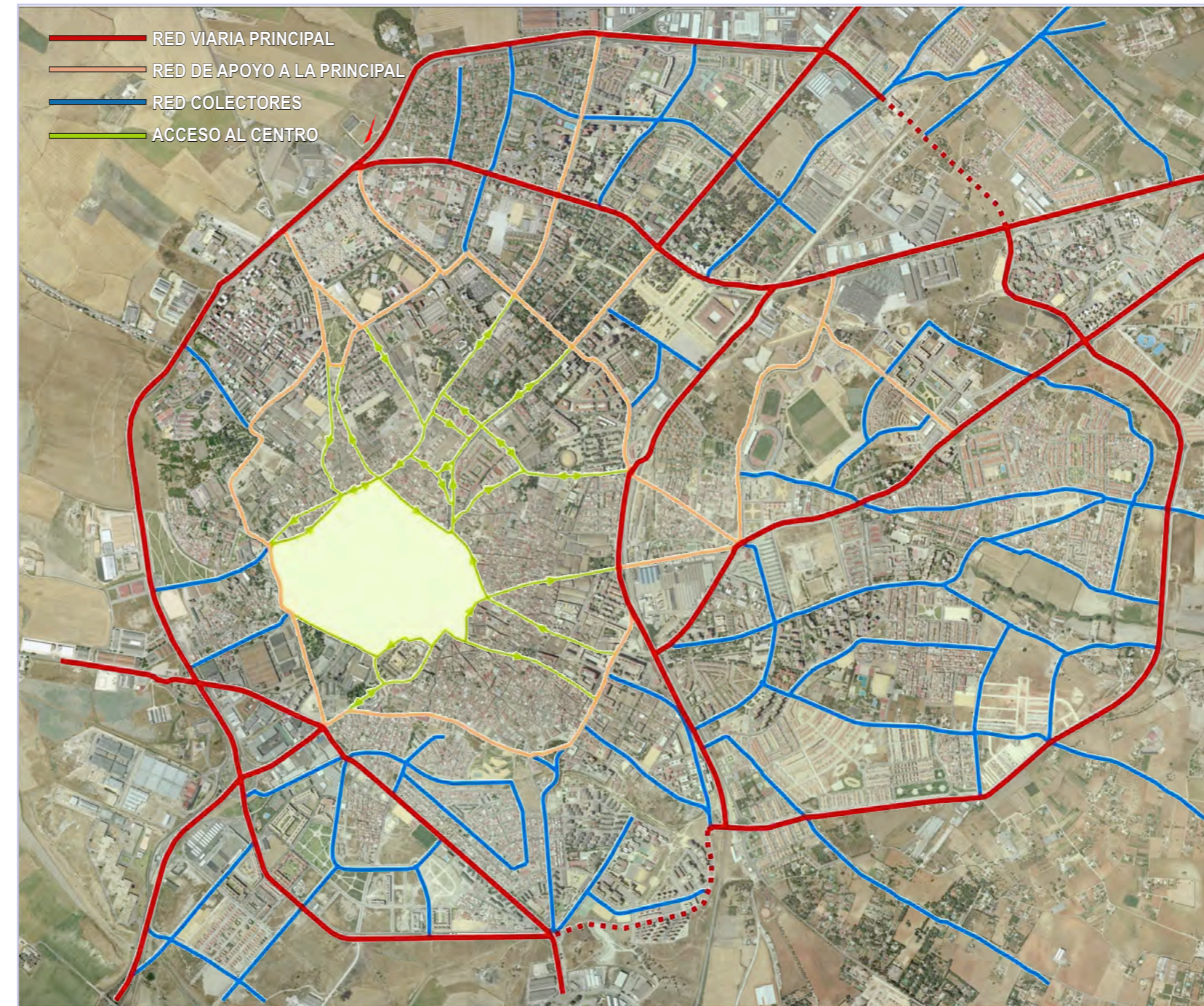
Como ya se ha dicho una parte importante de la gestión es conseguir que las vías realicen la misión que se les ha asignado. Habitualmente no basta con dibujar una vía con un color distinto en el plano para que los ciudadanos la empiecen a utilizar para sus

viajes de largo recorrido o todo lo contrario. Por ello se deberá chequear periódicamente las disfuncionalidades en el uso del viario y acometer la solución mediante ordenaciones viarias coherentes con la jerarquización propuesta. La señalización informativa jugará aquí un papel importante.

En cuanto a la gestión del tráfico privado, se debe

tener e cuenta que el 75% del mismo (en veh. x km) se realiza en el viario principal, que apenas supone el 20% del viario de la ciudad. Por ello, focalizar en primer lugar los esfuerzos de gestión en el viario principal se propone como actitud más eficaz.

El objetivo en la gestión ha de ser garantizar la calidad de circulación de ese viario principal, subordinando la calidad del colector y de los accesos a la



ESQUEMA DE LA RED A GESTIONAR

ciudad. Un criterio tan simple y evidente como no dejar entrar en la red principal a más vehículos de los que pueden circular por ella, garantiza que dicha red no se congestione. Eso sí, hay que perder el miedo a trasladar la congestión a los colectores o a los accesos de la ciudad.

La experiencia demuestra que cuando se congestiona la red principal, no tarda en congestionarse los colectores y los accesos. Al contrario, manteniendo la red principal fuera de la congestión, se alcanza la máxima capacidad del conjunto de la red y se benefician todos los vehículos. Además, este criterio de gestión no supone una discriminación a determinados vehículos, ya que el viaje habitual comienza en el virio local, pasa al colector que le dirige al principal, realiza la mayor parte del trayecto por el principal hasta que vuelve a tomar un nuevo colector que le conecta con el viario local de acceso a destino, o desde origen del viaje. Resulta evidente comprobar que mantener una buena calidad de circulación en el principal afectará positivamente a todos los viajes.

Aquí la regulación semafórica juega un papel de primer orden ya Jerez cuenta con una herramienta de gran potencia que es el Centro de Control de Tráfico. El mismo tiene la capacidad de alterar según las necesidades y directrices que se impartan la capacidad de la red principal y colectoras para poder adaptarla mediante el cambio de los tiempos de las instalaciones semafóricas.

Para poder actuar más eficazmente, Jerez tendría que dotarse de una red de detectores de tráfico en tiempo real, aunque con el circuito cerrado de cámaras de televisión existente se puede realizar gran parte de la gestión descrita.

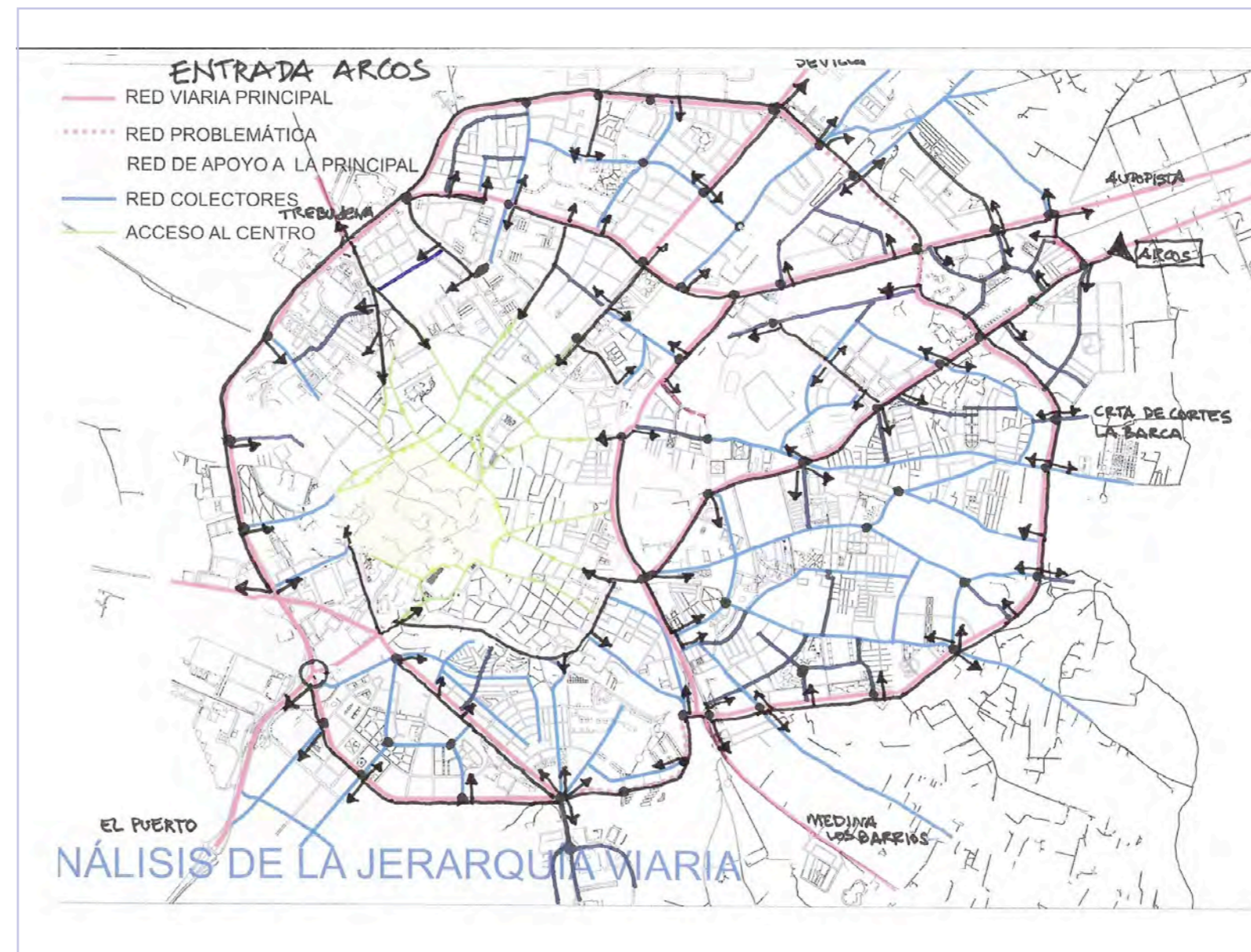
5.7. EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN JEREZ DE LA FRONTERA

5.7.1. El Sistema del Transporte Interurbano de Viajeros en autobús.

El Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz es el organismo público dependiente de la Consejería de Obras Públicas y Transportes que coordina la gestión de las líneas de autobuses en el conjunto de la Aglomeración de Cádiz.

La posición de Jerez de la Frontera en la corona exterior de la Aglomeración condiciona su posición como nodo término de las líneas, siendo uno de los extremos de los servicios interurbanos. Los servicios actualmente en explotación que tienen origen y destino en Jerez son un total de 13 líneas, definidos según el Consorcio mediante la letra M, seguida a continuación de un número de tres cifras y cuya denominación es la siguiente:

- M-050; Cádiz Jerez de la Frontera (Directo).



EJEMPLO DE
FUNCIONALIDAD
ADECUADA
ACCEDIENDO DESDE
ARCOS

- M-051; Cádiz Jerez de la Frontera (por El Puerto de Santa María).
- M-052; Cádiz Jerez de la Frontera (por Campus Universitario de Puerto Real y El Puerto de Santa María).
- M-053; Cádiz Jerez de la Frontera (por San Fernando y El Portal).

- M-350; Jerez de la Frontera Campus Universitario de Puerto Real.
- M-450; Jerez de la Frontera El Puerto de Santa María.
- M-451; Jerez de la Frontera El Puerto de Santa María (entrada en Doña Blanca).
- M-560; Rota Jerez de la Frontera
- M-561; Jerez de la Frontera Costa Ballena

- M-902; Cádiz El Puerto de Santa María - Jerez de la Frontera.
- M-903; Cádiz Campus Universitario de Puerto Real - El Puerto de Santa María - Jerez de la Frontera.
- M-904; Cádiz Puerto Real - El Puerto de Santa María - Jerez de la Frontera.
- M-904; Cádiz Puerto Real - El Puerto de Santa María - Jerez de la Frontera.
- M-960; Rota - Jerez de la Frontera

Todas las líneas de autobuses tienen como termino la estación de autobuses de Jerez, y adicionalmente tienen parada dentro del núcleo urbano de la ciudad en dos espacios urbanos:

- En la calle Cuatro Caminos para los servicios del sur procedentes del corredor metropolitano de la Bahía de Cádiz y municipios del entorno de la desembocadura del Guadalquivir.
- En la avenida de Blas Infante, con parada en barriada Santo Tomas.

5.7.2. El transporte urbano de Jerez. COJETUSA.

La explotación de las líneas de autobuses urbanas es realizada por la empresa municipal COJETUSA. Las líneas actualmente en servicio presentan una estructura las líneas con un marcado carácter central en el centro urbano de Jerez, utilizando las vías principales de la ciudad para realizar los recorridos, por lo cual sufren deficiencias de regularidad por los problemas de tráfico, con numerosas demoras en los recorridos por las retenciones que se producen durante las horas punta, que conducen a unos niveles bajos del servicio.

Las líneas en servicio corresponden a un dimensionado realizado hace décadas, que se ha ido prolongando y creciendo en el tiempo, con objetivos coyunturales y puntuales hasta la fecha actual, observándose que los recorridos no se ajustan en muchos aspectos a las estrategias de centralidad que podrían considerarse en el nuevo escenario de ciudad policéntrica y con nuevos lugares centrales.

Las líneas actualmente en servicio son las siguientes:

- Línea 1: Plaza Monti- Constitución-San Telmo-Plaza Monti.
- Línea 2: Esteve-Picadueñas-Plaza Angustias.
- Línea 3: Esteve-Las Torres-San Juan de Dios-Rotonda.
- Línea 4: Rotonda-San Joaquín-P. Empresarial.
- Línea 5: Rotonda-García Lorca-Guadalcacín

- Línea 6: Arcos-La Granja.
- Línea 7: Plaza Angustias-Delicias-Estella.
- Línea 8: Circular 1.
- Línea 9: Circular 2.
- Línea 10: Pita-Vallesequillo-Centro-Hospital.
- Línea 11: Plaza Angustias-Guadalcacín-Nueva Jarilla.
- Línea 12: Plaza Angustias-Corta-Lomopardo-Iña-Pachecas.
- Línea 13: Plaza Monti-Polígono Sur-Asisa.
- Línea 14: Esteve-La Vid-C.S. Montealegre-Marquesa.
- Línea 15: Esteve-Av. Arcos-Granja-Guadalcacín.
- Línea 17: Rotonda-Av. Álvaro Domecq-Hipercor.

El análisis de las encuestas realizadas para los usuarios de las líneas de autobuses urbanos de COJETURSA, demuestra como más del 24% de la población de Jerez es usuario habitual del transporte urbano.

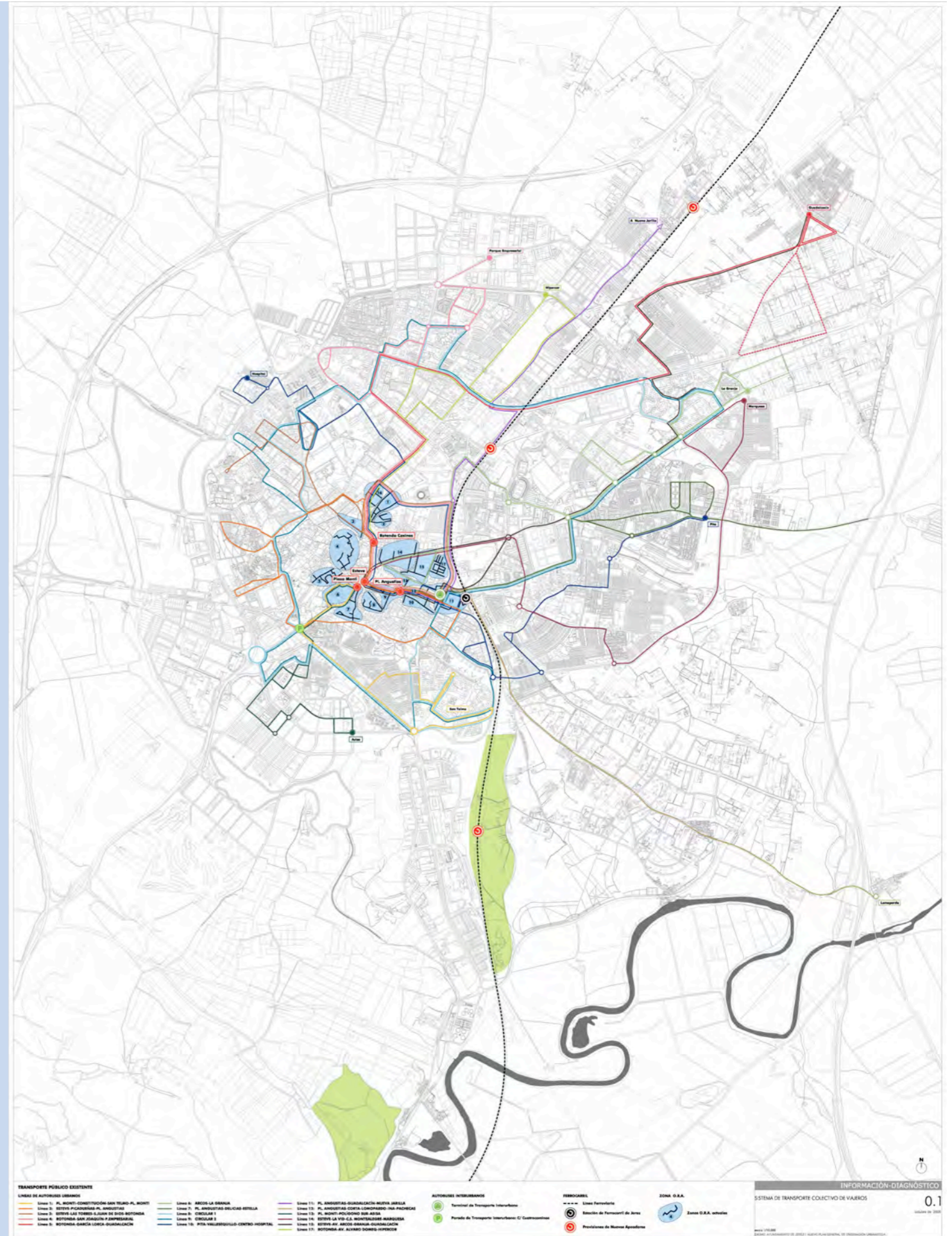
También se deduce que las líneas que más se cargan corresponden a las líneas circulares: líneas 8 y 9, seguida a continuación con la línea que conecta con el Hospital línea 10. Las líneas radiales con terminal en las terminales de Esteve, Angustias y Arenal, presentan una demanda muy similar en cuanto al número de viajeros totales transportados, pero sensiblemente inferior a las anteriores.



Paseo de las Delicias



SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL
Urbanos
Interurbanos
Ferrocarril
Zona O.R.A.



5.8. EL FERROCARRIL EN JEREZ

Actualmente la totalidad de los servicios ferroviarios de Jerez se concentran en el único nodo para las relaciones ferroviarias situado en la Estación Central de Jerez. Este único punto concentra los desplazamientos metropolitanos en transporte colectivo, junto con la estación de autobuses interurbanos de Jerez. Ambas estaciones situadas dentro del entorno del principal intercambiador de transporte de la ciudad, concentran los servicios de transporte interurbano de Jerez, tanto de nivel metropolitano con la Bahía de Cádiz: Cercanías Jerez- Cádiz, como de largo recorrido.

Aunque la participación del ferrocarril dentro del total de los viajes realizados en la ciudad es inferior al 2% del total de viajes realizados en la ciudad, tienen mucha importancia desde el punto de vista del contexto metropolitano, y constituyen y seguirán siendo el elemento fundamental de la estructura y organización del sistema intermodal de transportes de viajeros de la ciudad.

La presencia del ferrocarril de Cercanías como elemento estructurante básico de la red metropolitana de transportes en las relaciones de transporte colectivo en la Bahía de Cádiz, constituye un elemento básico en la estructura del sistema de comunicaciones de Jerez, modelo relacionado directamente con el sistema de transportes de la Bahía, al constituir el soporte fundamental de las relaciones metropolitanas y la principal estrategia de vertebración funcional y estructural de la Aglomeración.

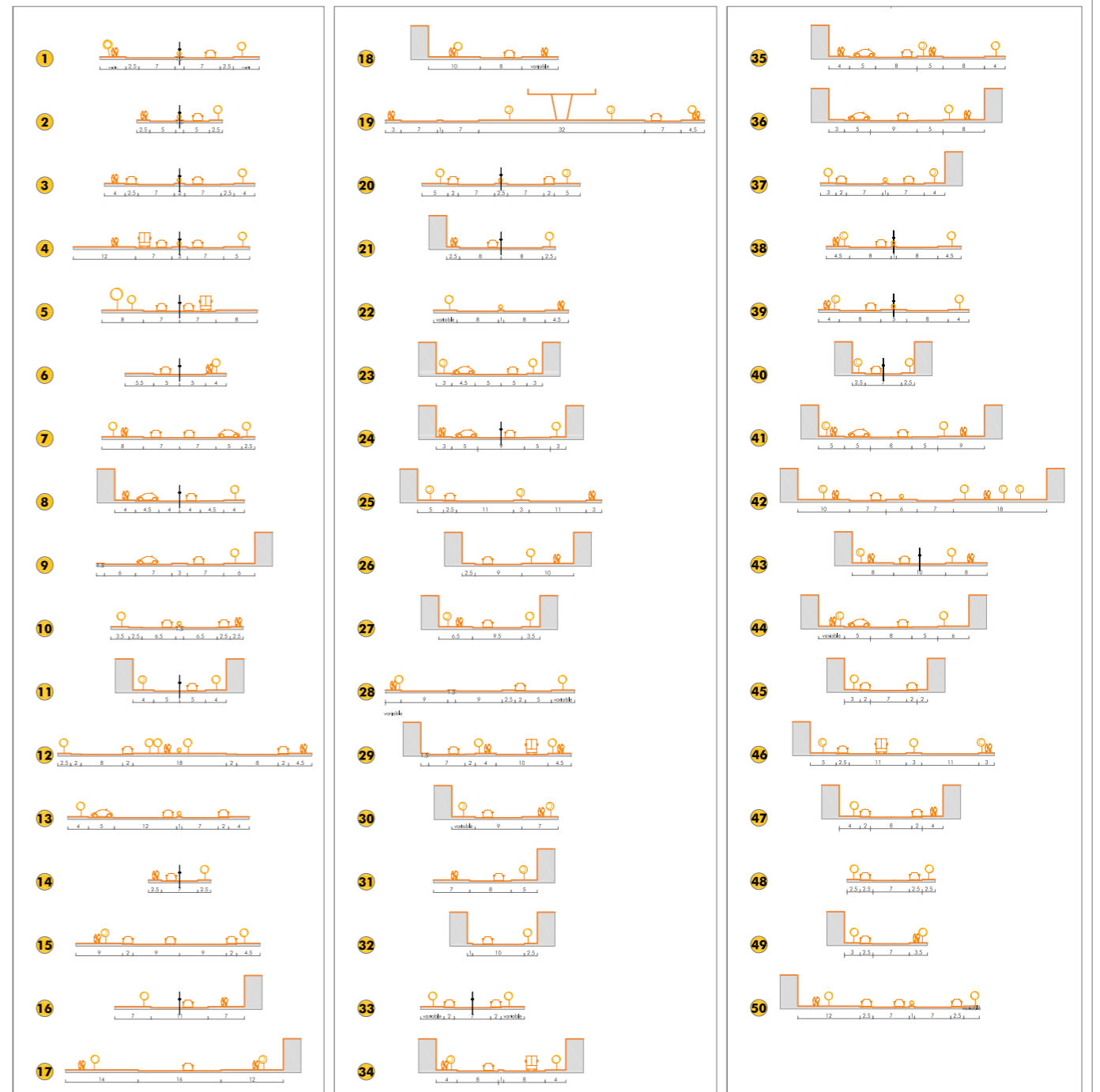
La ampliación del sistema de infraestructuras para nuevas estaciones de Cercanías debe formar parte fundamental de las estrategias de transporte de viajeros y de nuevas centralidades urbanas a

potenciar en la nueva ciudad. Los nuevos apeaderos previstos en el Plan General forman parte de esta estrategia.

Por ello, se propone la construcción del nuevo apeadero situado próximo a la antigua vía de Almargen, situado junto a la Ronda Urbana principal de la ciudad en la zona norte. El nuevo Intercambiador del nuevo apeadero de Cercanías, como segunda estación urbana ferroviaria de Jerez, será también un ámbito de centralidad urbana con usos productivos y reequipamiento para la zona norte de la ciudad. La apuesta por la localización del nuevo intercambiador esta justificada por ser una distancia compatible con la explotación ferroviaria, al estar suficientemente distante de la estación central para que la explotación ferroviaria pueda establecerse racionalmente, y al mismo tiempo tener capacidad suficiente para constituir un espacio de centralidad urbana donde concentrar un ámbito de actividades y usos urbanos que permitan garantizar la centralidad urbana y funcional de este lugar.

Al fondo, nuevas infraestructuras del ferrocarril





INFORMACIÓN-DIAGNÓSTICO
 SECCIONES TRANSVERSALES DE LOS PRINCIPALES VARIOS

0.3
 octubre de 2005

escala: 1:400 (detalle)
 escala: 1/10.000 (plano)
 EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JEREZ / NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

DIAGNOSTICO GENERAL SOBRE LA ACCESIBILIDAD Y EL TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO

6

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA**

**HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



Este capítulo se ha organizado sobre los aspectos enumerados en el apartado de criterios y objetivos, de modo que la delimitación de las estrategias pueda conformarse en un proceso de continuidad con los análisis realizados hasta ahora. A modo de diagnóstico general sobre la situación actual de la accesibilidad y el transporte en Jerez, podemos establecer una serie de conclusiones, clasificadas en los siguientes capítulos:

Sobre el modelo de movilidad:

En general, se observa como la inercia de la gestión de los problemas habituales ha precedido una necesaria visión a medio plazo, lo que ha condicionado la consolidación de un modelo gradual hacia la prioridad al automóvil, aspecto que, por otra parte, continua siendo deficitario.

El modelo radial de la movilidad actual, patrón de asentamiento de Jerez, y por tanto, base de la estructura de la red viaria, tiene sentido originalmente cuando la demanda de desplazamientos no excede la capacidad de la red viaria, pero entra en conflicto a tres niveles:

- Con el incremento de la demanda de viajes motorizados,
- Con la superposición de modos de transporte sobre una misma red viaria y
- Con la superposición de viajes de largo y corto recorrido sobre un sistema de modo indiferenciado.

En Jerez prevalece un modelo de movilidad motorizada, basado en el uso del automóvil, principal responsable del deterioro del medio urbano. Las causas responden a una utilización muy poco eficiente de los recursos disponibles, tanto desde la distribución del espacio físico para la movilidad en sus diferentes escalas, como desde el punto de vista

energético.

El alto uso del automóvil en Jerez no es compatible con un modelo de transporte sostenible, ya que compromete la calidad de vida de toda la ciudad. Este modelo de accesibilidad produce un consumo energético cada vez más difícil de soportar y mantener por la economía y la sociedad del progreso y la sostenibilidad. En resumen podemos afirmar que un sistema de transportes basado en la movilidad motorizada privada es contrario a cualquier pauta de calidad en el espacio urbano.

Al mismo tiempo, el aumento indiscriminado de la utilización del automóvil provoca el colapso de las infraestructuras, y cuando esto ocurre los conductores tienden a una ocupación total del espacio urbano: invaden aceras, aparcan en doble fila, aumentan la velocidad de circulación al máximo cuando les es posible. Esta ocupación supone una gran incomodidad para los demás ciudadanos que se ven obligados en sus paseos o desplazamientos peatonales a sortear vehículos constantemente. Aún peor, de esta forma, hacen del medio urbano un lugar muy peligroso para circular andando y muy incómodo para simplemente estar.

Existe un desequilibrio funcional entre los viajes realizados en transporte público y en transporte privado:

Los datos del IEA confirman que más del 67% de la población usa el coche en sus desplazamientos, y solo un 8,57% utiliza el autobús o el tren para sus viajes habituales.

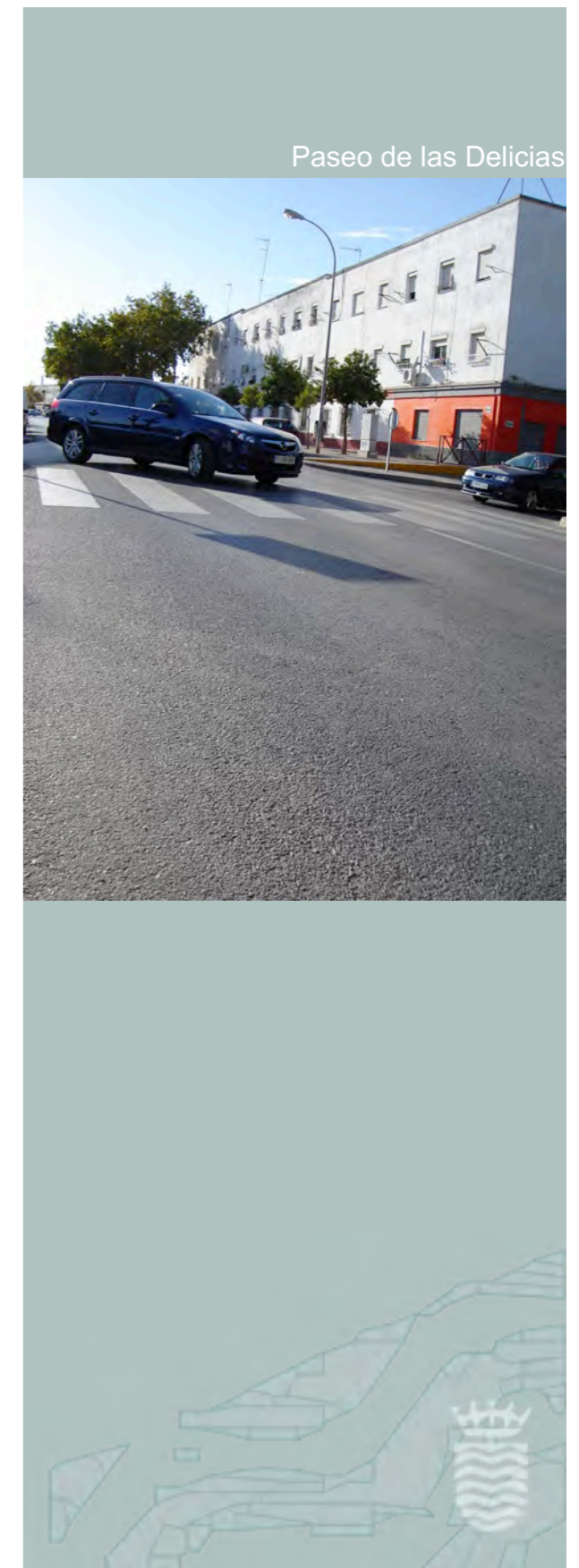
Este desequilibrio obliga a la necesaria mejora de la calidad de los desplazamientos de los ciudadanos "cautivos" del transporte público, como factor básico para ir transformando los hábitos del ciudadano, y

evitar la utilización del vehículo privado en los viajes habituales.

Aumentar la accesibilidad interna y externa de Jerez y, simultáneamente, mejorar la calidad del medio urbano, dependerá en gran parte de establecer medidas que puedan modificar la actual estructura de viajes hacia una mayor participación del transporte colectivo.

Las causas principales de este desequilibrio serían:

- La jerarquía motorizada esta invertida a favor del automóvil, y finaliza en áreas de alta vulnerabilidad con niveles primarios de circulación motorizada que asumen funciones de carga de tráfico, donde deberían plantearse calles de barrio en coexistencia o por lo menos con prioridad peatonal. Especialmente en los barrios de aproximación al centro, tanto la carga de tráfico en movimientos como la presión de aparcamientos es excesiva y, por tanto ineficaz.
- No se reconocen, y por tanto no se tratan con estrategias diferenciadas, las diferentes demandas de viajes, que en la practica se mezclan totalmente...es necesario crear circuitos con estrategias diferenciadas que separen los tráficos en transito de los tráficos de destino.
- La política de transferencia modales es incorrecta, ya que solo esta dirigida al trasvase automóvil-peatón y no existe una versión para el automóvil-TPC.
- Los niveles de movilidad sostenible en los barrios son inexistentes. Simplemente complementan la red primaria en su componente funcional sin presentar redes propias adecuadas a la función estancial de un barrio o de un vecindario, solo algunos nuevos barrios recogen directrices de



diseño orientadas a jerarquizar las demandas de tráfico, pero los barrios viejos de la ciudad no están sometidos a ningún proceso de refuncionalización.

- El concepto de la intermodalidad esta equivocada a favor de los modos “no sostenibles del sistema de transportes, solo incluye el intercambio automóvil privado en zonas excesivamente internas, no existen criterios de actuación claros de las prioridades a los modos no motorizados. Es preciso aplicar principios de separación de modos más contundentes que induzcan discriminación positiva hacia los modos verdes.

Sobre la ausencia de jerarquía del sistema viario de la ciudad:

La necesaria jerarquía para organizar los movimientos motorizados se ha venido traduciendo, y de hecho se sigue traduciendo, en un obsesivo proceso de cerrar cada vez mas lo niveles superiores sobre las áreas centrales, cuando el proceso debería ser el contrario. Un ejemplo, lo constituya la política de aparcamientos, cada vez mas comprimida sobre las calles perimetrales de las áreas centrales.

Esta presión creciente, tanto del viario primario, como del sistema de aparcamiento sobre las áreas de centralidad esta constriñendo la capacidad de configuración de un área de centralidad cómoda y con posibilidades de desarrollo a medio y largo plazo, y se esta produciendo un efecto “desbordamiento” de actividades sobre lo que “Goudappel” reconocía como recintos de actividad económica (en cierto modo precursores de los centros comerciales abiertos) en su libro “Stad and ruimte”. De hecho, algunas funciones de centralidad ya han rebasado la línea demasiado cercana de los aparcamientos de disuasión implantados en los últimos años, incluso en los de desarrollo actual.

El modelo radial sobre anillos concéntricos, base histórica del patrón viario de Jerez, ha sido leído y traducido de un modo excesivamente homogéneo, con pocos niveles en su diferenciación. Aunque la concepción anular de los distribuidores externos, Avda. de José León de Carranza y la actual Carretera de Circunvalación para la movilidad motorizada en general es correcta como resultado de la necesidad de completar las conexiones entre viarios territoriales, la proyección hacia los distribuidores interiores debe ser analizada mas cuidadosamente, evitando inducir movimientos de transito en zonas de potencialidad residencial.

Los anillos originales, aunque se reproducen formalmente como consecuencia del desarrollo histórico y los sucesivos ensanches, deben ser traducidos en sus “capas” interiores a piezas independientes de “entrada y salida”. Un ejemplo evidente lo constituye la asignación de un nivel homogéneo para los tramos superiores del llamado Ramal Interior Centro histórico, asignando criterios similares a la Ronda de los Moleros y a la Avda de la Cruz Roja Española, junto a la Avda de los Marianistas. Ni poseen las mismas cualidades como pieza viaria, ni discurren por ámbitos de características similares, ni creemos que deban desempeñar las mismas funciones en la estructura viaria.

Las características de cada tramo de los diferentes anillos deben ser analizadas por separado y encajadas en las estructuras de accesibilidad de cada ámbito urbano por separado: Las posibles conexiones entre ellas deben pertenecer a un nivel inferior en la jerarquía. Es más importante completar anillos de accesibilidad como Duque de Abrantes, Divina Pastora, Álvaro Domecq, ó Avda Trebujena, Avda de la Serrana, con la Ctra. del Calvario, y otras similares, antes que continuar con la visión centripeta de la movilidad motorizada.

En general esta inercia esta provocando la concentración de excesivos tráficos de agitación en zonas de alta vulnerabilidad, particularmente la c/ Honda y la c/ Santa Maria que aparecen en el catalogo de intensidades motorizadas en los primeros rangos de las zonas históricas.

Igual debe suceder con los tramos radiales que deben asumir funciones y características diferentes según discurren por diferentes tramo de centralidad urbana, cuando en el modelo actual la carga inducida y, naturalmente, obtenida es de las mas altas del reparto total urbano. En esta situación se encuentra la pieza constituida desde la Glorieta Cuatro Caminos-Calle del Puerto-Armas-Lancería-Santa Maria-Arcos, que aunque actualmente esta cortada por las obras del aparcamiento del Arenal, desvía esta presión (entre 10 y 15.000 vehículos) por todo el viario limítrofe.

En situación aún más peligrosa se encuentran ejes como el formado por la Ronda de los Moleros y la Ronda de San Telmo que mueven entre 15 y 25.000 vehículos según datos aportados por el servicio de tráfico municipal.

Estos movimientos tangenciales de largo recorrido, que producen aproximaciones desde zonas de entrada diferentes a los destinos solo generan circuitos perversos que solucionan muy poco la accesibilidad y generan a cambio movimientos de agitación que multiplican el impacto motorizado.

Globalmente en un análisis de conjunto, aún mas peligroso que algunas de las inercias actuales de sobrecarga motorizada del centro, es el direccionamiento erróneo de los programas en marcha sobre aparcamientos para el futuro, ya que pueden terminar consolidando un modelo difícil de revertir si no es a costa de inversiones desproporcionadas.

Avenida Nuestra Señora de la Paz



El reparto de prioridades modales debe ir reequilibrándose a favor de los modos sostenibles al acercarse a las zonas de mayor vulnerabilidad. Esto es, en las zonas exteriores pueden asignarse mayor capacidad al tráfico motorizado privado, ya que debe asumir la superposición de tráfico externos e internos, pero en los tramos más cercanos al centro deben reasignarse los perfiles introduciendo carriles exclusivos para autobús y ampliando la capacidad y las condiciones de seguridad para peatones y bicicletas.

El modelo motorizado privado penetra demasiado en las áreas de centralidad y es preciso establecer nuevos límites que excedan la zona actual, por otra parte sin definir. En general se puede deducir que el sistema automóvil actual parece diseñado para competir con el transporte público, en vez de ser complementario.

Si bien el sistema viario principal tiene secciones transversales generosas y suficientes para acoger la demanda actual y futura de la movilidad en todos los modos de desplazamiento, la imprevisión de integrarlos en redes continuas provoca efectos de bloqueos en sus nodos terminales o de articulación con otros tramos. Esto sucede en tramos del viario como en el eje de Santo Domingo a Comandante Paz Varela, Duque de Abrantes, Alcalde Álvaro Domecq, Avda. de los Marianistas, Avda. de la Serrana, todas ellas en la zona del ensanche residencial central. Lo mismo ocurre con los tramos del encuentro con el paseo de la Rosaleda, o la terminación abrupta de las otras vías mencionadas, de carácter más radial, en su orientación hacia las áreas centrales. De hecho el sistema funciona en tramos independientes de sobrada capacidad en muchos casos, pero con reducida capacidad de articular intercambios de movilidad motorizada.

Sobre la debilidad de criterios de intermodalidad en el sistema de transportes:

Los criterios de intermodalidad en la concepción del modelo actual y su gestión son inexistentes, y aunque en algún punto se han intentado expresar una mínima intencionalidad, los resultados son poco eficientes al no ser integrados en un esquema global de movilidad sostenible. Las relaciones automóvil-transporte público son inexistentes, ya que las posibilidades de transferencias modales se realizan en puntos donde ya no es rentable la combinación de modos. El transporte público puede suponer un excelente complemento para recorridos urbanos medios al automóvil, pero es preciso encajar el sistema, intercalando intervalos de tiempo y espacio razonable...si se permite meter el automóvil sin ningún tipo de problema hasta El Arenal, c/Caballeros, Porvera ó la Plaza Esteve, por ejemplo, las posibilidades que se asignan al TPC en sus combinaciones de transporte intermodal con el automóvil son reducidas, por no decir nulas.

Por otra parte, aunque se ha intentado establecer un fuerte esquema de automóvil-peatón, solo se ha orientado demasiado directamente sobre las áreas centrales, con lo que disminuye la competitividad sobre el transporte público. En este sentido, la relación de intermodalidad automóvil-peatón debe ser diseñada sobre unos intervalos peatonales razonables que permitan establecer recintos, circuitos de proximidad y corredores peatonales como base para el sistema peatonal y ciclista...el sistema que se está implantando prácticamente suprime el trayecto peatonal al ubicar los aparcamientos ¿disuasorios? justo bajo los destinos.

En resumen, el modelo actual, más orientado a la gestión que a la planificación, se orienta sobre horizontes demasiado inmediatos, y debe modificarse sobre escenarios más amplios, incluyendo

principios de jerarquía más complejos que diferencien niveles de territorio, de ciudad y de barrio y sus proyecciones formales, siendo de carácter urgente asumir la necesidad de diseñar redes continuas y eficaces para cada modo de transporte desde los no motorizados hasta los sistemas de transporte público, en coherencia con la red de tráfico automóvil.

Sobre el criterio de los aparcamientos en superficie y subterráneos:

Este delicado apartado puede resumir la esencia de la necesidad de un urgente giro en las políticas de accesibilidad equilibrada sobre las de movilidad indiscriminada. En Jerez la política de aparcamientos es incorrecta, al favorecer la excesiva penetración del automóvil hasta zonas urbanas excesivamente interiores y vulnerables a la presencia del automóvil, dentro del Área Central de la ciudad. El sistema de aparcamientos regula de un modo determinante las pautas de intermodalidad y establece las reglas de uso de la ciudad para ciclos bastante amplios de tiempo.

Es conveniente aplicar estrategias de usos del espacio viario que apoyen los modelos deseables de movilidad sostenible y utilizar la jerarquía viaria y las zonificaciones de la ciudad en escenarios sostenibles a medio y largo plazo. No se debe entender la demanda...la alta demanda, como una alta recomendación de asignación de zonas HORA, esto en la práctica es poner el zorro a cuidar las gallinas

La utilización de las zonas de alta rotación en superficie dentro de los ámbitos de alta demanda peatonal, estancial o comercial es incorrecta ya que en la práctica solo genera un brutal y excesivo tráfico de agitación, por lo que es preciso desplazarla a las zonas con mayor capacidad asumir el impacto de esta circulación en búsqueda de aparcamiento que

Varias imágenes de las obras en Plaza del Arenal



deben estar situadas en las áreas articulación de los sistemas motorizados de alto impacto con las zonas de movilidad sostenible...áreas zonificadas en verde en el grafico adjunto (poner el planito de **la base para un modelo de movilidad sostenible**) . En principio, la asignación de áreas en superficie de alta rotación deben entenderse como horizontes intermedios de control del uso del espacio publico viario y, nunca, como un modelo de duración dilatada en el tiempo, por lo que las concesiones deben limitarse a ciclos anuales, en cualquier caso revisables.

Respecto a la actual estrategia de implantación de grandes superficies de rotación en contacto físico con los grandes destinos, equipamientos, áreas comerciales, etc, es preciso desaconsejar la continuación de este modelo, revisando la cuantificación de estas piezas, su ubicación y, sobre todo, los circuitos asignados para accesibilidad motorizada, ya que se ha detectado la posibilidad de importantes conflictos en su aplicación a medio plazo, tanto en sus relaciones con modos no motorizados, como en sus relaciones con el transporte publico, como su propia eficacia como sistema. Se sugiere diseñar este sistema bajo las siguientes consideraciones, hoy ausentes:

- Analizar su cuantificación y localización en conjunto con otros modos.
- Relacionar el sistema de modo que se apoye y se optimice el TPC.
- Utilizar estos elementos como generadores de centralidad en barrio periféricos.
- Integrar los contendores como generadores de rutas-corredores peatonales y ciclistas.

En conjunto, se sugiere una urgente revisión del sistema de aparcamientos actualmente en marcha, para lo que una buena solución puede ser la creación de un organismo municipal de control y gestión.

La aplicación del modelo de aparcamiento Centro Comercial en áreas históricas acaba penalizando la actividad residencial al eliminar las rutas como componentes del espacio urbano. En principio la red de aparcamientos de "borde" debería haber sido precedida de un análisis sobre cuales son los limites deseables...probablemente deberían desplazarse entre 500 y 800 m hacia el exterior, como se expresa en el plano de las redes no motorizadas, y aunque la cartografía básica del PGOU en su primera aproximación a un modelo de jerarquía viaria parece intuir la conveniencia de reconocer un borde mas centripeto, en su traducción a un sistema de movilidad, continua reconociendo nodos de aparcamiento y vías de penetración que contradicen este principio.

La definición de las áreas de centralidad como contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento a escala urbana es demasiado reducida y debe ser revisada incluyendo una separación para los sistemas motorizados publico y privado, asignando una cierta prioridad a los sistemas públicos, en conexión con una red peatonal mas potente de la existente.

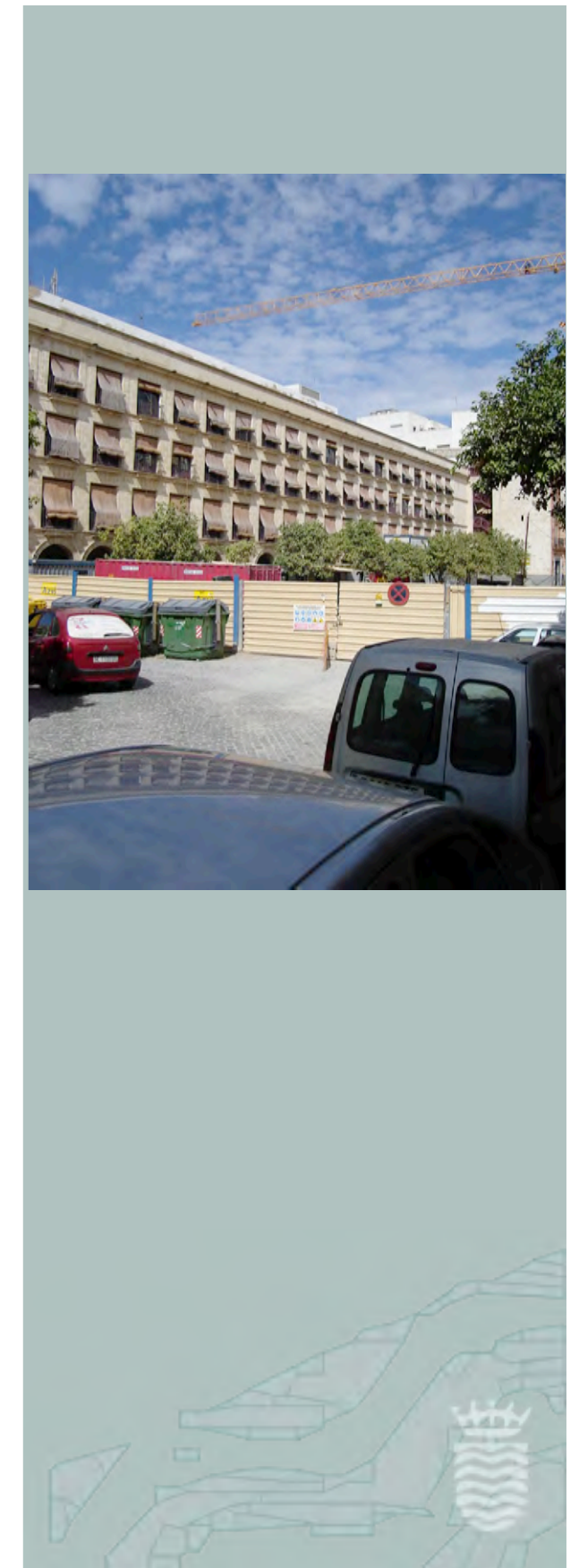
Sobre el transporte publico colectivo:

La documentación existente, particularmente el estudio realizado por la Corporación Jerezana de Transporte, se considera correcto y exhaustivo en sus planteamientos, pero aun reconociendo sus cualidades intrínsecas, comete los mismos errores que el sistema automóvil al ser tratado de modo independiente. Se excluyen de sus análisis un marco de relaciones mas intimas con otros modos de transporte. Particularmente una visión conjunta que excediera el sistema TPC hacia los modos no motorizados, aportaría perspectivas en cuanto a umbrales de efectividad y posibilidades de captación de usuarios, insospechadas. Es curioso como se dilatan las distancias pre y pos-transporte publico

cuando se incorporan mejoras cualitativas en las rutas, en las zonas de espera y cuando se generan adecuados patrones de usos urbanos en las zonas de aproximación a las paradas. La visión del sistema de TPC, aislada del hecho de lo urbano y de todas sus connotaciones es pobre y termina generando un techo a la utilización del TPC, demasiado próximo.

Como criterio general el sistema de recorridos esta correctamente planteado en una formalización radial con refuerzos concéntricos de trazado periférico, pero su efectividad en una ciudad que prácticamente ha duplicado su ocupación física en los últimos diez años, es baja por varias razones entre las que podríamos señalar las siguientes:

- Recorridos complejos, provocados por la reducida influencia de las paradas, que debe sofisticar el trazado para cubrir más territorio, con los habituales resultados de incremento de los tiempos de viajes. Es mucho más eficaz invertir en sistemas complementarios de apoyo a la "ruta al Bus" que disminuyan el efecto subjetivo de la distancia a recorrer hasta la parada. Estos aspectos deben ser reforzados con la implantación de microrredes de bicicletas en el ámbito de barrio con adecuados equipamientos.
- Escasa integración del postrayecto en la concepción del sistema. La parada del bus debe conformar nodos de actividades que justifiquen la existencia de rutas urbanas en el ámbito de barrio. En este sentido el debilitamiento de las centralidades de barrio, provocado por la cercanía que el automóvil aporta respecto a las centralidades urbanas y a las territoriales (Centros Comerciales y de Ocio), ha venido suprimiendo gradualmente los recorridos locales que se realizaban en su mayor parte a pie y que en gran medida se combinaban con la parada del TPC. Deben recuperarse desde el planeamiento



general las centralidades locales y ubicar las paradas en relación con estos microsistemas y con sus rutas.

- Necesidad de un sistema competitivo con el automóvil, mas apoyado en el reconocimiento físico de sistemas propios

Sobre los modos no motorizados: La deficiente estructura y criterios sobre la mejora de los recorridos peatonales en Jerez:

Aunque se reconoce la existencia de diferentes agentes implicados en la movilidad de la ciudad, con diferentes motivaciones, necesidades y posibilidades, hasta la fecha toda la problemática de los desplazamientos urbanos se ha limitado a resolver los problemas del automóvil, y no se ha reconocido en la practica que en la ciudad de Jerez, los desplazamientos peatonales son del orden del 40% del total, y por tanto deben ser tenidos en cuenta al menos en igualdad de condiciones que el modo automóvil, basado en los desplazamientos tipo puerta a puerta, con necesidad de aparcamiento y por tanto de espacio dentro de la vía publica, restando riqueza de matices al desarrollo de la actividad urbana tan enriquecedora de la vida que necesita la ciudad.

Esta falta de sensibilidad con el peatón de Jerez se pone también de manifiesto, al comprobar como el enfoque de los problemas de movilidad urbana esta basado en decisiones sobre cada problema por separado, y sin disponer de una estrategia integral sobre la integración de los diferentes modos y posibilidades de desplazamiento. La práctica y la experiencia aconsejan el reconocimiento de los distintos grupos de usuarios que intervienen, y la opinión de cada uno de ellos antes de emprender cualquier tipo de programa. En este aspecto, tanto el peatón como la bicicleta están bastante relegados en Jerez.

La obsesiva construcción de una red continua y eficaz para el automóvil en todas las ciudades andaluzas ha terminado por consumir las posibilidades para el resto de los modos de transporte y de utilización del espacio viario y de calles de nuestras ciudades. Jerez no ha sido ajena a este proceso y, salvo en las vías de ensanches y nuevas urbanizaciones al este del trazado ferroviario, el resto de la ciudad presenta el mismo componente insolidario en el diseño de los perfiles viarios. En general, prevalece una proporción en la asignación de cuotas por modos absolutamente perversa, dominando, sobre todo en zonas residenciales el perfil de calzada entre 4 y 4,5 m, que provoca un aparcamiento ilegal como norma.

En resumen se ha constatado un trazado absolutamente residual para los modos no motorizados, que puede resumirse en cuatro puntos:

- Inexistencia de red urbana, con el reconocimiento de tramos sueltos sin conexión, pero sin una lectura global del sistema. El peatón no puede en ningún momento plantear recorridos continuos de más de 500 m. No están reconocidas no expresadas las rutas y no existe ningún análisis de los grandes destinos peatonales en relación con un posible sistema peatonal, especialmente los entornos de los grandes destinos peatonales, Estación, Estadio de Chapín, Parques, etc, se encuentran colgados en el territorio, bien protegidos en cualquier caso con inmensas previsiones de suelo mas o menos organizado para aparcamientos, pero sin tener en cuenta la posibilidad de ser utilizados como nodos articuladores de una red peatonal.
- Ausencia de estructura de barrio. Faltan centralidades, en casi todos los ámbitos que deberían haber desarrollado una mínima estructura de barrio. Aunque este es un concepto que debe ser desarrollado mediante una correcta asignación

de usos, en la práctica es uno de los principales motores de la concepción motorizada de nuestra sociedad urbana al forzar al usuario a largos desplazamientos para la utilización de equipamientos que deberían ser introducidos a escala local. Los barrios de Jerez carecen en general de centralidades que han sido desplazadas hacia los “mal llamados” grandes ejes que no son en la práctica sino todo lo contrario. Simplemente elementos de conexión que sirve “para todo”

- Pocos corredores urbanos...y los que existen no conectan bien ni transversalmente ni en sus terminales. Las posibilidades que ofrecen los ámbitos de aproximación a las áreas centrales, las características de sus espacios viarios y las fuertes demandas de utilización estancial de estas calles en general no son aprovechadas y, aunque las dimensiones transversales en algunas vías están correctamente resueltas con ámbitos de circulación de entre 2 y 4 m. Su continuación con las vías de penetración urbana y con las vías transversales de reparto hacia los barrios presenta en general discontinuidades barreras a la circulación peatonal y estrangulamientos sin justificar en general. Los grandes nudos de trafico motorizado, que también lo deberían ser en muchos casos para el transito peatonal y ciclista, no están diseñados para asumir estos tipo de viajes, lo que se traduce en una importante deficiencia estructural de sistema no motorizado (**poner foto de alguna rotonda con deficiente conexión para peatones**).
- La tipología de espacio urbano debe quedar reflejada en la tipología de las vías que lo atraviesan y el reparto en el diseño de los perfiles no corresponde a los espacios urbanos que recorre, especialmente en las áreas residenciales y en los barrios.

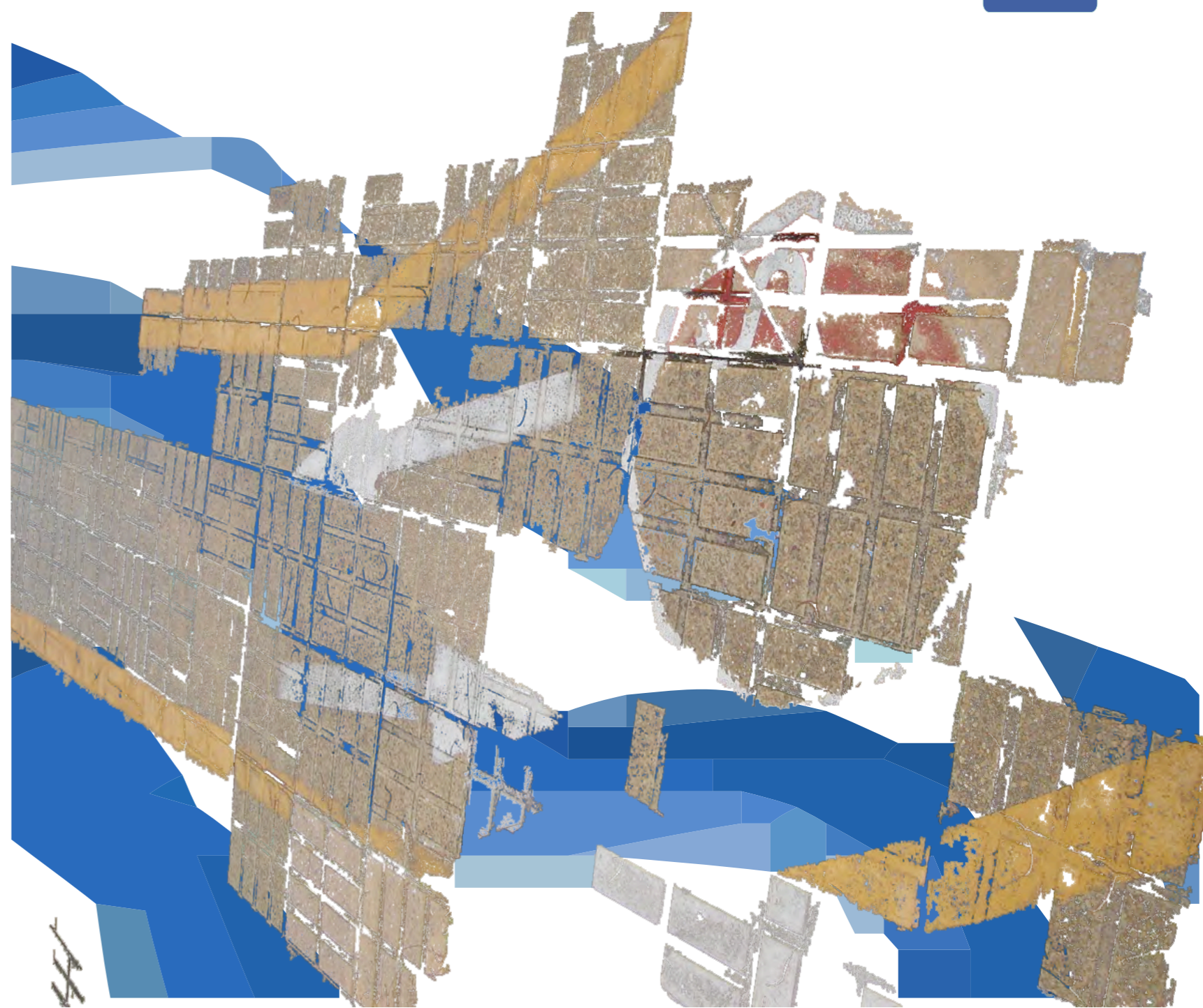


HACIA UN NUEVO SISTEMA INTERMODAL BASADO EN LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE, LA CAPACIDAD AMBIENTAL DEL ESPACIO COLECTIVO Y LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

7

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA**

**HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



7.1.OBJETIVOS GENERALES PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD EN JEREZ DESDE LA SOSTENIBILIDAD

De acuerdo con lo establecido anteriormente, y teniendo en cuenta el análisis-diagnostico anterior, el objetivo fundamental consistiría en mejorar las condiciones de habitabilidad del conjunto de los ciudadanos, tanto residentes, como visitantes y turistas, a través de potenciar estrategias de intermodalidad (intercambiabilidad), entre los diferentes modos de transporte coincidentes: el transporte interurbano, el transporte urbano, los aparcamientos de residentes y rotación, los ejes peatonales y de coexistencia con el trafico residencial, y los carriles para la bicicleta. Se trataría de establecer soluciones para mejorar la capacidad ambiental y la habitabilidad del Área Central de Jerez, sin que ello suponga pérdida de accesibilidad general de su conjunto. Las propuestas compatibilizarían la gestión del sistema viario existente, evitando que su alta vulnerabilidad ambiental disminuya la riqueza potencial de sus valores históricos, residenciales, culturales y de la propia actividad productiva que posee. Ello tendrá como soporte fundamental la adecuación de la oferta de desplazamiento y la demanda de viajes correspondiente, de manera que cada uno de los modos se ajuste al sector de la demanda que mejor se corresponde con sus necesidades.

Dentro del nuevo modelo de ciudad sostenible desde los trabajos de Revisión del nuevo Plan General, se considera imprescindible la mejora de la accesibilidad interior y exterior en el municipio de Jerez de la Frontera, para facilitar las condiciones de acceso de los ciudadanos a las distintas partes y equipamientos de la ciudad, y evitando el uso indiscriminado del vehículo privado.

Pese a las políticas implementadas hasta la actualidad, parece demostrado que una política de movili-

dad basada en el uso del automóvil no es eficaz a medio plazo, pues produce un estrangulamiento por colapso de las infraestructuras que se ponen a su disposición. Por tanto, es necesaria y deseable la aplicación de una nueva visión de la movilidad que, paradójicamente, produce mayores niveles de accesibilidad a base del fomento de otros medios de transporte. Así pues, los trabajos a desarrollar se orientan a partir de los principios de la movilidad sostenible y responsable, haciéndola compatible con los objetivos de la máxima calidad medioambiental y de máxima eficiencia energética para que el consumo de energía del sistema de desplazamientos en su conjunto sea el mínimo posible dando cumplimiento al criterio de ahorro.

Para ello, se considera necesario resolver las demandas de movilidad de los desplazamientos mediante una adecuada planificación urbanística que cree proximidad, una gestión integral del Sistema de Transportes Públicos Colectivos y, simultáneamente, establecer paulatinamente restricciones a la utilización del vehículo automóvil en el interior de los núcleos urbanos consolidados del municipio. Solamente de esta manera se podrá conseguir trasvasar desplazamientos hacia el transporte público y disminuir la excesiva utilización del vehículo privado en desplazamientos que podrían realizarse en modos de transporte colectivo.

La elaboración de una estrategia intermodal del Sistema de Transportes, tanto de carácter público como privado, se determina como la solución óptima para conseguir que el planeamiento, la gestión y explotación de las redes y servicios responda a los objetivos de maximizar la eficacia y la eficiencia del sistema, compatibilizándolo con una mejor calidad ambiental urbana y una reducción en el consumo de energía. Se propone, pues reorientación de las estrategias para dar sentido a la cadena: **CALIDAD AMBIENTAL-HABITABILIDAD-ACCESIBILIDAD.**

Como objetivos generales en materia de accesibilidad se consideran los siguientes:

- Potenciar los modos de Transporte Colectivo como modo preferente de desplazamiento urbano y metropolitano, dando prioridad para la accesibilidad de los residentes.
- Potenciar los de modos no motorizados: peatón y bicicleta, valorando su carácter no contaminante y saludable como parte del ejercicio físico necesario, y para mejorar la convivencia de los ciudadanos. Considerar a la bicicleta como un medio de transporte alternativo y no contaminante, aprovechando las favorables condiciones meteorológicas y los escasos desniveles existentes, tanto para los desplazamientos habituales, como ocasionales.
- Garantizar el funcionamiento económico del área central de Jerez a la estructura comercial y de servicios de una accesibilidad óptima.
- Diseñar una política integral de aparcamientos que priorice a los residentes y garantice distancias peatonales en relación con los servicios y actividades del centro.
- Implicar a los habitantes de Jerez en la adopción y diseño de medidas de mejora de la accesibilidad y la habitabilidad, intentando realizar campañas informativas y explicativas sobre las medidas a tomar, e incorporando las sugerencias y visiones ciudadanas que ayuden a la implementación de los nuevos criterios. Este proceso de participación es una oportunidad para explicar medidas que pueden no ser bien comprendidas a corto plazo pero que redundarán en una mejora de la calidad de vida para todos en el medio plazo, además de hacer a Jerez un lugar más agradable y atractivo para los visitantes de la población.

El planteamiento de programas de participación activa en los procesos de toma de decisiones sobre la movilidad en los medios urbanos es, además de necesario, extremadamente útil, pues permite establecer el nivel de aceptación de los ciudadanos sobre las estrategias propuestas. El diseño y gestión de nuevas estructuras debe posibilitar la implicación activa del usuario en los procesos que le afectan. En todo caso, una primera aproximación a los problemas funcionales de la ciudad exige, de partida, esbozar un perfil sobre los mecanismos de intervención, que a su vez deben partir de una lectura equilibrada entre la percepción subjetiva del conocimiento local, y su contraste con la práctica de otros modelos en evolución.

De acuerdo con las propuestas derivadas del nuevo Plan General de Ordenación Urbanística, es necesario delimitar e intentar comprender la estructura urbana de los diferentes barrios que hoy conforman la ciudad de Jerez, y su papel asignado dentro del reparto de funciones y especialización funcional de cada una de ellas. Para ello, resulta fundamental realizar un análisis sobre la manera de mejorar la accesibilidad integral de la pieza urbana más importante de la estructura urbana de la ciudad central, es decir, el Conjunto Histórico de Jerez.

Las propuestas de mejora de la accesibilidad peatonal y rodada en el Área Central de Jerez deben coexistir enmarcadas en procesos sinérgicos procurando mecanismos funcionales que equilibren las deficiencias del sistema actual. La intención en esta aproximación a los problemas de accesibilidad en Jerez, ha sido detectar aquellos puntos en los que es evidente una coincidencia de criterios y objetivos para elaborar un documento sólido en el que se pueda delimitar una diagnosis realista y consensuada que de soporte a las propuestas más inmediatas y urgentes. El Conjunto Histórico es la parte más valiosa y vital la ciudad, y debe garantizar que piezas

completas de su trama urbana funcionen como zonas residenciales, comerciales y laborales integradas, bajo la escala de un pasado vivo y en pleno rendimiento. Esta estrategia debe realizarse mediante cuidadosas operaciones de refuncionalización y de acuerdo sobretodo con la posición de los principales intercambiadores y paradas del nuevo tranvía, las nuevas actuaciones en las estaciones y apeaderos del ferrocarril y la nueva estación de autobuses.

Se considera que el Área Central debe asumir un claro carácter de habitabilidad desde criterios de accesibilidad equilibrada. Para favorecer esta habitabilidad, debe evitarse la peligrosa permisividad del transporte motorizado, utilizando modelos que combinen adecuadamente el transporte colectivo y el no motorizado, introduciendo restricciones al automóvil dentro de la zona central de la ciudad. Solamente de esta manera se podrá salvaguardar la capacidad ambiental de su frágil estructura de calles. Se deben reconocer simultáneamente dos escalas diferentes de referencia: por un lado recuperar y fortalecer la identidad del conjunto histórico tradicional, y también establecer una especial atención al establecimiento de continuidad entre la escala urbana y su Conjunto Histórico en todas sus dimensiones.

No obstante, deben señalarse los siguientes puntos de atención en la ciudad existente y de nuevo desarrollo, que deben servir como soporte para el diseño de los criterios de intervención:

- Reforzar las funciones estanciales del espacio público a costa del tráfico motorizado, recuperando las relaciones entre edificios de las calles, sobre todo en las piezas que están asumiendo en la práctica las funciones como ejes urbanos.
- Deben reintroducirse usos multifuncionales en el

espacio público incorporando actividades variadas y temporales a pequeña escala y recuperando los barrios como unidad urbana.

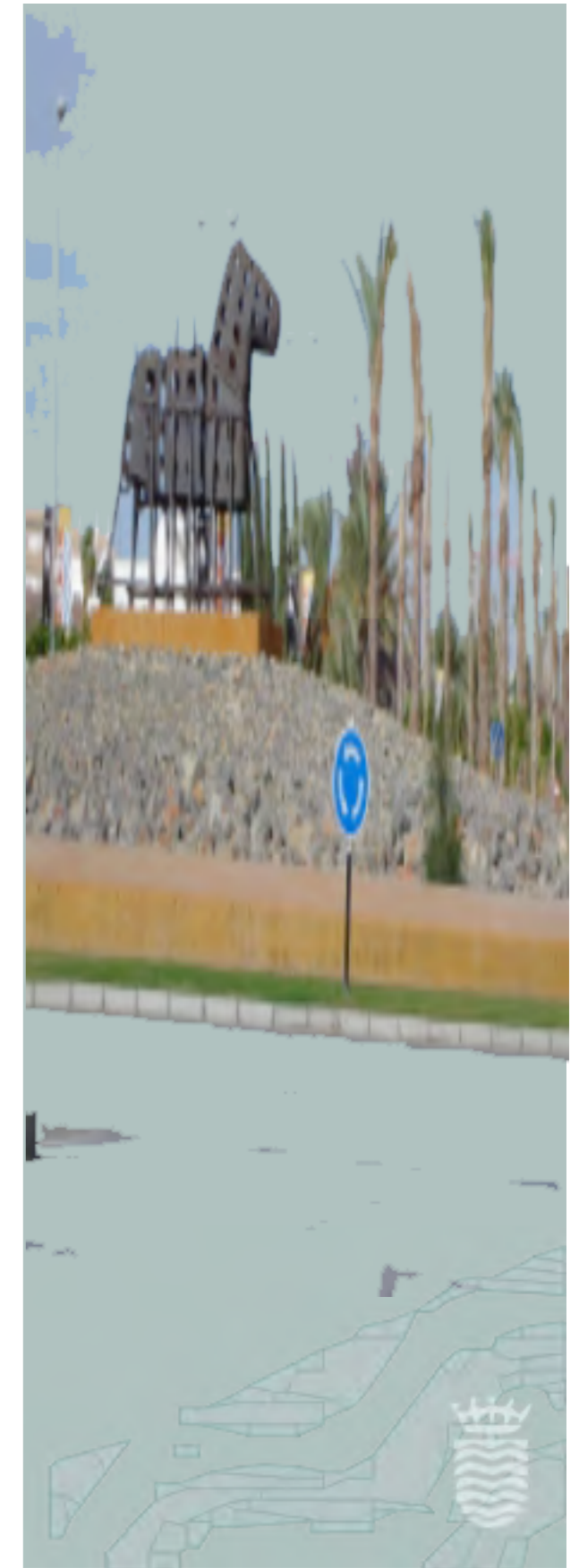
- Debe prestarse especial atención a la recualificación de la imagen arquitectónica de la ciudad mediante actuaciones de mejora de la accesibilidad en toda la ciudad, y particularmente con respecto a la imagen urbana del Centro Histórico.

7.2.LA MOVILIDAD SOSTENIBLE: UN CAMINO COHERENTE HACIA LA INTERMODALIDAD.

En el campo de la movilidad y la accesibilidad en la ciudad de Jerez, el modelo de movilidad actual es el principal responsable del deterioro del medio urbano, causado por una utilización muy poco eficiente de los recursos físicos, sobre todo de los energéticos y del espacio territorial.

Ello significa huir de las actuaciones y soluciones de corto plazo, y de elevados niveles de mediocridad, que no obedecen a un proceso reglado y responsable de planificación, recordando que el fin último de la actuación municipal en este campo debe ser mejorar los niveles de bienestar de los habitantes de Jerez y de aquellos visitantes y turistas que se desplazan hacia ella. El colapso circulatorio y sus consecuencias conspiran contra ese objetivo. Por el contrario, los procesos de movilidad sostenible cooperan con él.

Así pues la apuesta alternativa por medios públicos de transporte implantados de forma masiva e imaginativa, y el fomento de los transportes no motorizados, desplazamientos peatonales fundamentalmente, supondrán una mejora sustancial del medio urbano, porque sólo así lograrán reducirse los niveles de contaminación atmosférica y acústica y se



conseguirá liberar espacio urbano para acoger las necesidades de la mayoría de la población.

El principio de intermodalidad ha estado sujeto a diferentes marcos conceptuales en los últimos diez años, como consecuencia de las transformaciones en las modas sobre transporte urbano. Si bien es cierto que en materia de transporte las inversiones se han centrado en la apuesta por el automóvil privado, con apenas incidencia de los modos públicos, la presión ciudadana para reintroducir los sistemas de Transporte Público Colectivo en la movilidad urbana de las ciudades. En todo caso, los criterios de intermodalidad están ausentes en cualquier política de los años precedentes, resultando que la política "automóvil" intenta disponer estrategias de "puerta a puerta" para el automóvil privado, eludiendo cualquier planteamiento de colaboración con otros modos, ya sean motorizados o no.

El automóvil, probablemente inducido por sus dimensiones de expresión social de status, pretende mantener una clara distancia en sus relaciones con el transporte público, aspecto que se manifiesta no solo en los diseños de redes independientes, donde se comparte plataforma y sistemas de gestión los semáforos son únicos- sino que se evita la posibilidad de formalizar mecanismos de transferencia de un modo a otro.

Este planteamiento se repite en las relaciones del automóvil con los modos no motorizados, principio que se va desarrollando de modo gradual, incorporando distancias al recorrido del automóvil hasta prácticamente la realización de la totalidad del viaje en este modo (modelo puerta a puerta). Naturalmente, las repercusiones sobre la asignación de espacio urbano al automóvil tienen fuertes consecuencias sobre la concepción de los espacios urbanos y sobre los entornos de las estaciones-

apeaderos del Transporte Público Colectivo.

El espacio público de las calles se transforma en espacio viario de circulación, y se asignan bandas de acerado (mas o menos protegidas) para los desplazamientos peatonales residuales de aproximación que ya no pueden realizarse en automóvil y las estaciones de transporte público colectivo solo funcionan en radios reducidos, incrementando la ineficacia del sistema.

La comprensión del viaje como una cadena de desplazamientos que deben ser incluidos en su totalidad en la planificación, la proyección y la gestión, comienza a esbozar nuevos horizontes para optimizar la eficacia del transporte urbano. Los nuevas interrogantes sobre la distancia peatonal "pre y post" transporte motorizado privado, arrojan interesantes perspectivas para comprender los sistemas urbanos como sistemas de clusters, de funcionamiento local, que pueden ser enlazados mediante mecanismos de transferencias ente modos de transporte.

Estas consideraciones teóricas son patentes en Jerez de la necesidad de cambiar la forma de entender la intercambiabilidad entre sistemas de desplazamiento complementario, y entender la habitabilidad de la ciudad como objetivo final de la movilidad en el ámbito urbano como metropolitano.

Los poderes locales tienen en sus manos de una gran oportunidad para reconducir inteligentemente el potencial del territorio de Jerez. Pueden hacer de él un lugar conocido por una apuesta moderna de reorganización urbana interna, reorganización caracterizada por un alto grado de calidad y modernidad, siguiendo un camino ya iniciado por otras ciudades o capitales europeas, tratando a su medio urbano como principal activo y soporte de la actividad comercial y turística.

Puede afirmarse en consecuencia, que la apuesta por una planificación estratégica en este sentido, disfrutará de la corriente a favor y la aceptación y aprobación asegurada de la ciudadanía.

Comenzaremos por definir los criterios y objetivos a implantar para intentar generar los mecanismos de corrección en los diferentes escenarios y escalas territoriales en referencia con lo expuesto anteriormente.

7.3. ESTRATEGIAS Y OPORTUNIDADES DEL NUEVO PLAN GENERAL PARA UNA NUEVA ACCESIBILIDAD E INTERMODALIDAD EN JEREZ

ESTRATEGIAS GENERALES:

Para desarrollar una adecuada política de compatibilidad entre los objetivos de mejora de la accesibilidad, junto con los objetivos de revitalización de las funciones urbanas en la ciudad de Jerez, se propone desarrollar las siguientes estrategias basadas en la implantación de medidas de movilidad sostenible, la puesta en marcha de medidas para crear proximidad entre los orígenes y destinos de los desplazamientos urbanos, y particularmente en el Área Central de la ciudad, como espacio urbano mas relevante de Jerez, formada por la estructura urbana del Centro Histórico y las piezas urbanas colindantes con funciones comercial y terciario:

- Potenciar la habitabilidad en las zonas residenciales de la ciudad en equilibrio con los equipamientos y usos comerciales, mediante creación de proximidad entre las relaciones trabajo-vivienda en radios peatonales, lo que se traducirá en una disminución de la demanda de desplazamientos motorizados.
- Incentivar mecanismos para potenciar el uso

residencial en la zona central de la ciudad mediante normativa urbanística. Potenciar las actuaciones municipales de vivienda para promocionar la vivienda protegida en el Centro Histórico, garantizándole acceso a la vivienda mediante un equilibrio entre diferentes clases socioeconómicas.

- Utilizar mecanismos de regulación del aparcamiento para disuadir del uso inadecuado del automóvil, estableciendo diferentes niveles de restricción, a través de políticas tarifarias. Priorizando residentes, regulando los viajes servicios y generando transferencias modales para los viajes laborales hacia modos de transporte amables.
- Sustitución gradual del aparcamiento en la vía pública hacia plazas en garajes. Acompañando políticas de revisión funcional del espacio público junto a la dotación de aparcamientos bajo superficie.
- Potenciar el uso y diseño urbano de los espacios públicos donde se construyan los nuevos intercambiadores de transporte de Jerez como elementos revitalizadores y generadores de la actividad urbana productiva.

Como **estrategias específicas** para llevar a cabo las estrategias generales anteriores se necesitaría:

- Realizar una adecuada jerarquización del espacio viario incluyendo la totalidad de la trama de calles, regulando con adecuados criterios de diseño el funcionamiento de los espacios para el tráfico.
- Garantizar un adecuado sistema de intercambio modal entre el vehículo privado y el transporte

público, especialmente en zonas de borde de modo que se dificulte la presión motorizada sobre el Área Central de Jerez, formado por el Conjunto Histórico y las zonas urbanas comprendidas por los sectores urbanos colindantes con funciones comerciales y terciarias.

- Dotación de espacios de aparcamiento de borde, bien conectados con el Transporte Público y próximas a los grandes destinos e intercambiadores.
- Completar los circuitos para tráfico motorizado alternativos a los recorridos interiores al área central de la ciudad.
- Establecer reglas claras de relación con los modos de transporte no motorizados.
- Garantizar una circulación moderada dentro de la ciudad, la seguridad vial y otros parámetros de comportamiento en la conducción.

ESTRATEGIAS PARTICULARES:

Estrategias respecto al tráfico motorizado:

El sistema de tráfico motorizado debe formar parte de estrategias integrales de accesibilidad, funcionando en equilibrio con los sistemas de movilidad "no motorizada" y de transporte público. Los programas convencionales de optimización de los sistemas motorizados deben incluir o también la integración de los flujos de vehículos en el entorno social y ambiental por el que discurren.

Las propuestas principales sobre el tráfico de los vehículos motorizados deben orientarse hacia la restricción radical del tránsito de vehículos en el interior del Área Central de Jerez. Pero sin embargo, el acceso al interior del centro debe ser facilitado

siempre para los residentes.

Estas medidas de restricción al automóvil deben compensarse con un incremento en la calidad y eficacia de los transportes públicos colectivos en el Área Central, que permitan una movilidad suficiente, y a la vez sostenible. La puesta en servicio de las plataformas reservadas en superficie para un sistema de tranvía serviría de elemento dinamizador de las estrategias anteriores, al compatibilizar ambas funciones: como medida para reducir la capacidad motorizada al automóvil en la zona central, y como soporte de un sistema de transporte colectivo en superficie y con buenas condiciones operativas.

-Estrategias respecto al transporte público:

El transporte público debe contribuir a conseguir una ciudad más habitable para todos, y absorber una cuota elevada de las demandas de movilidad, superior a los ratios actuales, y convertir a este modo de transporte en elemento fundamental en los desplazamientos urbanos interiores, metropolitanos y de larga distancia.

Los objetivos para lograr una optimización del Transporte Colectivo se plantean:

La relación con los sistemas peatonales debe ser integradora, intentando en las zonas del Conjunto Histórico la coexistencia y la relación entre ambos flujos, utilizando para ello adecuadamente elementos de diseño urbano como el mobiliario, vegetación, niveles, etc.

La cobertura de las líneas debe garantizar un radio medio desde paradas de 300 metros. La frecuencia debe ser optimizada estableciendo para ello, en las zonas de máxima demanda, sistemas especiales microbuses que garantizan una frecuencia no



MODELO DE
ACCESIBILIDAD Y
MOVILIDAD

PARA UNA
MOVILIDAD
SOSTENIBLE



superior a 5 minutos desde los bordes del conjunto urbano, garantizando la posibilidad de dejar los vehículos en el exterior sin mermar la accesibilidad.

- La implantación de vehículos de transporte urbano de bajo impacto ambiental y compatibles con el entorno urbano será determinante para complementar la accesibilidad interior del núcleo urbano de Jerez, con especial atención a las tramas históricas, donde los microbuses de bajo impacto se proponen como vehículo especial adaptado a la particular trama urbana del área Central de Jerez por sus dimensiones, energía utilizada, etc.
- La reorganización de la ordenación de la circulación interior de la ciudad debe adaptarse a los nuevos principios de intermodalidad e inversión de prioridades en la vía pública desde el automóvil hacia el peatón, especializando los accesos hacia cada una de las determinadas piezas homogéneas de la estructura urbana, o “clusters”. De esta manera se persigue la reducción del tráfico de paso entre distintas las diferentes piezas urbanas, y favorecer el acceso de los residentes hacia las zonas interiores, donde las prioridades corresponden al peatón, y en cualquier caso se establecerán esquemas de ordenación en coexistencia con el tráfico local.

-Estrategias Respecto al peatón:

- Establecer un sistema continuo de itinerarios peatonales que conecten importantes núcleos de actividad, de forma que se fomente la unidad peatonal en el Centro Histórico de Jerez. Hay que tener en cuenta que una ciudad como Jerez las relaciones culturales y sociales son la esencia del proceso urbano, y se apoyan fundamentalmente en las posibilidades peatonales del medio urbano. De esta manera, las estrategias a

seguir para garantizar un sistema peatonal en Jerez serían las siguientes:

- Garantizar los recorridos peatonales en los trayectos antes y después del desplazamiento en transporte público, en distancias cortas, directas y seguras, recuperando el concepto de “parada” como elemento generador de actividad urbana que debe ser integrado con otros usos “amables”, quioscos, pequeñas tiendas de uso diario, información al ciudadano, etc.
- Adoptar criterios de pavimentación continua de fachada a fachada sin bordillos, recuperando la entidad de la calle como espacio estancial, en áreas residenciales y comerciales.

Estrategias respecto a potenciar el uso de la bicicleta:

La bicicleta en Jerez debe ser un modo de transporte eficaz y ecológico, como una alternativa a la excesiva oferta de tráfico motorizado. Para ello es necesario dotar al municipio de infraestructura propia especialmente diseñada para ella y que, en lo posible, separe su circulación de la de los vehículos motorizados.

El fomento del uso de la bicicleta estará condicionado a:

- Establecer una red continua y segura de itinerarios estructurales de carriles para la bicicleta en la ciudad, tanto en plataforma exclusiva como en coexistencia con los peatones, sobretodo en el interior del Centro Histórico.
- Posibilitar la utilización de las calles peatonales a la circulación ciclista fuera de horarios comerciales.
- Disponer aparcamientos de bicicletas cerca de

los puntos principales de la ciudad, la estación y apeadero de ferrocarril, en los principales organismos públicos y en las zonas comerciales. Además, estas instalaciones han de ser de cierta calidad de forma que se evite, en la manera de lo posible, el robo de la bicicleta.

7.4. LOS CRITERIOS DE INTERVENCIÓN DEL NUEVO PLAN GENERAL EN RELACION CON LA ACCESIBILIDAD INTERIOR Y EXTERIOR.

Dentro del nuevo modelo de ciudad sostenible propuesto por el nuevo Plan General, se considera imprescindible la mejora de la accesibilidad interior y exterior mediante una planificación integral de las condiciones de intermodalidad entre el sistema viario, aparcamientos, transporte colectivo y la creación de ejes no motorizados exclusivos o en coexistencia con el tráfico rodado. Simultáneamente, deben establecerse paulatinamente restricciones a la utilización evitando el uso indiscriminado del vehículo privado en el interior del núcleo urbano consolidado. Solamente de esta manera, se podrá conseguir trasvasar desplazamientos hacia el transporte público, y disminuir la excesiva utilización del vehículo privado.

Está demostrado que una política de movilidad basada en el coche no es eficaz a medio plazo, pues produce un estrangulamiento por colapso de las infraestructuras que se ponen a su disposición. Por tanto, es necesaria y deseable la aplicación de una nueva visión de la movilidad que, paradójicamente, produce mayores niveles de accesibilidad a base del fomento de otros medios de transporte. Así pues, los trabajos a desarrollar se orientan a partir de los principios de la movilidad sostenible y responsable, haciéndola compatible con los objetivos de la máxima calidad medioambiental y de máxima



eficiencia energética para que el consumo de energía del sistema de desplazamientos en su conjunto sea el mínimo posible dando cumplimiento al criterio de ahorro.

Para ello, se considera necesario resolver las demandas de movilidad de los desplazamientos mediante una adecuada planificación urbanística para crear proximidad, realizando una gestión integral del Sistema de Transportes Públicos Colectivos junto con las propuestas de nuevas actuaciones en el sistema viario a partir de las nuevas propuestas de crecimiento urbanístico de Jerez.

La elaboración de una estrategia intermodal del Sistema de Transportes, tanto de carácter público como privado, se determina como la solución óptima para conseguir que el planeamiento, la gestión y explotación de las redes y servicios responda a los objetivos de maximizar la eficacia y la eficiencia del sistema, compatibilizándolo con una mejor calidad ambiental urbana y una reducción en el consumo de energía.

El Plan propone desarrollar unas líneas de actuación mediante una serie de criterios generales, que puedan guiar una política de mejora de la accesibilidad basadas en los siguientes aspectos que serán adaptados a las necesidades y posibilidades de Jerez:

- Planificar una política de accesibilidad a pequeña escala, basada en la creación de proximidad, y la apuesta por el transporte público colectivo y los modos de transporte no motorizados.
- Apostar por el tránsito peatonal de residentes y visitantes, instaurando una política clara de fomento y consideración del peatón como principal medio de transporte urbano, en preeminencia con respecto a cualquier otro.
- Vincular la idea de la peatonalización de calles y

lugares urbanos como respuesta ligada a políticas de estricta conservación del Conjunto Histórico de Jerez. Es decir, la peatonalización estaría dedicada a la recuperación del espacio urbano como política general de mejora de la habitabilidad, dotando de continuidad a las redes de tránsito peatonal por todo el espacio de la población.

- Considerar a la red viaria como principal capital de espacio público adoptando medidas notables de pacificación del tráfico declarando a todo el casco urbano como “zona 20” solo para residentes y vehículos autorizados, instalando medidas físicas para controlar la velocidad de los vehículos a “paso de hombre”. Deberá prestarse una atención especial al diseño de los viales para hacerlos atractivos al tránsito peatonal e incómodos al tránsito de vehículos.
- Diseñar un programa de acceso peatonal a los equipamientos básicos, esencialmente a los centros educativos, sanitarios y de atención a los mayores. Ese programa deberá basarse en medidas de continuidad física entre los itinerarios peatonales dentro del área central de la población.
- Realizar un análisis exhaustivo de la ubicación de los nuevos equipamientos contemplando, cuando sea posible, la reubicación de algunos de ellos para evitar posiciones de excesiva lejanía. Al mismo tiempo, deberá asegurarse la distribución uniforme de los equipamientos de carácter local para que sean accesibles a la totalidad de los habitantes en un radio de cinco a diez minutos a pie (entre 300-400m de distancia).
- Planificar infraestructuras exteriores al centro histórico destinadas al estacionamiento de vehículos para facilitar a los visitantes y residen-

tes un aparcamiento fácil desde el exterior y no desde el interior. Desde estos aparcamientos comienzan los itinerarios peatonales preferentes para acceder a pie a los centros de atracción de los desplazamientos y a las residencias. Suprimir inmediatamente la función de algunas plazas como espacios de aparcamiento en el interior del área central de la población, liberando espacios urbanos de gran valor ambiental, social y representativo de la singularidad particular de Jerez.

- Incluir en la planificación y diseño de los nuevos crecimientos medidas de peatonalización bajo el criterio esencial de la realización de viales exclusivamente peatonales, y reduciendo los viales de tránsito de vehículos exclusivamente a lo necesario, disuadiendo los tráficos de paso. Se propondrán, también viales en fondo de saco, de diseño sinuoso u otras medidas que provoquen una menor circulación de tráfico.

Otro aspecto fundamental para incidir en la mejora de la accesibilidad consiste en organizar adecuadamente el tráfico en el interior de la zona central mediante sentidos únicos de circulación, racionalizando los sentidos de las calles, para mantener un nivel de accesibilidad interna en unas condiciones ambientales aceptables.

Como criterios sectoriales de los anteriores se establecen los siguientes:

Criterios para equilibrar el reparto modal entre transporte público y privado y sus interconexiones:

La mejora de las infraestructuras dedicadas al intercambio entre los modos de transporte colectivo en Jerez será una de las prioridades del nuevo Plan General para mejorar la accesibilidad en Jerez.



El transporte público debe integrarse conjuntamente con las infraestructuras para el transporte privado, y debe diseñarse a partir de las redes de transporte motorizado privado y peatonal. La apuesta por la introducción de nuevas tecnologías que ayuden a completar un sistema sostenible de bajo impacto, buscando para ello la introducción de nuevas infraestructuras que faciliten el intercambio exterior-interior para los desplazamientos de ciudadanos y viajeros será un criterio básico de las propuestas.

La conexión entre el transporte local y el interurbano debe ser prioridad en la concepción del nuevo sistema, así como el establecimiento de posibilidades de Park&Ride en los bordes del municipio, a partir de unas determinadas condiciones de acceso cómodo peatonal y la intermodalidad.

Criterios para la mejora medioambiental:

La gestión del espacio viario dedicado al transporte debe realizarse desde criterios ambientales, especialmente en zonas residenciales y patrimoniales, lo que implica evaluar la capacidad motorizada del viario desde su capacidad residencial y de servicios. Se debe respetar esta máxima capacidad, que como criterio orientativo no debe rebasar la carga motorizada de los residentes y los servicios urgentes. Se delimitarán áreas de protección ambiental donde estos criterios sean prioritarios.

Criterios para la restricción del tráfico privado en el Área Central de la población:

El Casco Histórico debe ser reconocido desde criterios formales y funcionales como área de protección impermeable al tráfico externo. Se jerarquizará el sistema viario desde parámetros ambientales, delimitando zonas de tráfico

restringido para favorecer a los residentes. Para ello se debe disponer alternativas de TPC y aparcamientos disuasorios.

Criterios para un transporte sostenible y respetuoso con el medio ambiente:

Conseguir una mejora general en la calidad del medioambiente de Jerez, mediante la reducción del tráfico de automóviles, y conseguir un ahorro en la energía consumida en el transporte en general, debe entenderse como prioritario en la reorganización de los desplazamientos de la población.

Criterios relacionados con la reurbanización del viario interior:

La reforma y reurbanización de las secciones interiores del núcleo urbano consolidado se considera fundamental para mejorar las condiciones de los desplazamientos peatonales en el interior de la población, bien de forma exclusiva, o bien en coexistencia con el automóvil. Los nuevos criterios de urbanización deberán considerar criterios de favorecer los recorridos peatonales de forma prioritaria y allí donde sea posible.

Criterios para la mejora de los desplazamientos peatonales:

La red peatonal será la base de la estructura del sistema de desplazamientos urbanos interiores. El sistema peatonal debe formar parte del sistema de espacios públicos como una red continua y sin traumas y debe conformar la base de la concepción del recinto histórico. Esta red debe conectar con los nodos de intercambio de los otros modos de transporte.

Los barrios deben ser dotados de corredores seguros, cómodos y equipados para su conexión

con el centro, que posibiliten un desplazamiento independiente para peatones. El concepto de "eje de barrio" como pieza articuladora debe ser incorporado en el diseño de los nuevos barrios.

Los Criterios para potenciar el uso eficaz de la bicicleta:

- Incremento de las medidas de incentivación del uso de la bicicleta en los desplazamientos urbanos como sistema habitual de transporte.
- Aumento de las medidas de regulación y de protección a los usuarios de la bicicleta, facilitando su integración en las vías de tráfico rodado, y también en algunas de uso exclusivo peatonal que dispongan de suficiente amplitud.
- Aumento de la infraestructura específica para la bicicleta, hasta llegar a crear una red básica homogénea de carriles reservados para bicicletas, así como de vías compartidas con tráfico motorizado y compatibles con el uso peatonal.
- Aumento de las instalaciones para aparcamiento de bicicletas, mejorando las condiciones de estacionamiento y las medidas de seguridad.

Coche mal estacionado en la Calle



7.5. LOS CRITERIOS URBANO-TERRITORIALES PARA LA NUEVA ACCESIBILIDAD

Jerez viene asumiendo dos papeles dentro de la estructura urbano-metropolitana:

- Como ciudad articuladora de relaciones metropolitanas con la Aglomeración Urbana de Bahía de Cádiz, aprovechando la estratégica posición geográfica de la ciudad respecto al sistema de ciudades, y las elevadas relaciones económicas, culturales y sociales.
- Como sistema urbano de elevada importancia para las centralidades funcionales y económicas, y para las actividades urbanas internas.

En este último aspecto, destaca la particular morfología de la estructura urbana de Jerez que impuesta por la posición geográfica de la ciudad, que ha condicionado la organización de la movilidad en los diferentes sectores urbanos debido a las diferentes oportunidades que ofrece una población asentada originalmente sobre el escarpe de la terraza inferior del río Guadalete, separando la zona urbana de la plataforma superior donde se asienta la ciudad moderna, y la ciudad antigua cayendo sobre la ladera del escarpe hacia el valle inundable, referencias básicas del origen fundacional de Jerez.

Esta razón condiciona que los sectores urbanos de la plataforma superior sean más favorables para la accesibilidad por su topografía plana que mantiene su estructura de caminos radiales históricos en dirección al centro histórico de Jerez, marcando claramente los ejes territoriales desde el corredor del acceso de Arcos y Sevilla, fundamentalmente. En consecuencia, los sectores urbanos de la zona sur disponen de menor accesibilidad respecto a la zona central debido a la diferencia topográfica con la

ciudad alta, y no participan de la centralidad de la zona alta.

Asimismo, la posición del Centro Histórico a caballo entre la zona alta y el escarpe cayendo en ladera hacia el valle, condiciona la función de ronda sur del elemento de borde de Ronda de Muleros. La estructura interna del Centro y su entorno responde a una secuencia de espacios urbanos relevantes por su representatividad en la ciudad, que han tenido históricamente una elevada importancia social y cultural para el encuentro y la convivencia.

El especial carácter peatonal que deben asumir los espacios públicos del Centro de Jerez debe estar relacionado por su papel en el pasado como lugares de encuentro. Hay que tener presente en el análisis que las modificaciones formales en los espacios públicos terminan desembocando en un incremento del umbral de atracción que puede modificar las funciones territoriales del Centro de Jerez, con las consiguientes presiones para el carácter de barrio central que se pretende hacer coexistir con el gran centro. Un buen ejemplo, lo conforma la modificación en el carácter asistencial de la c/ Larga, antes y después de su transformación.

Como ejemplo, podemos hablar de la secuencia de plazas y espacios comprendidos entre Arenal, c/ Lancería junto con la calle Larga, que asumen y reproducen casi todos estos procesos de las posibilidades de las calles de la ciudad como lugares estanciales hoy difíciles de reconocer en su totalidad al encontrarse eclipsados por la función automóvil.

Esta forma de habitar los espacios centrales de Jerez, al igual que la ciudad mediterránea tradicional, supone adoptar un modelo de ciudad para los ciudadanos, donde lo importante resulta la relación entre las personas y los espacios de convivencia. Este factor ha caracterizado las relaciones entre los

barrios de Jerez y la zona central de la ciudad en sus diferentes escalas. Este modelo de relaciones ciudadanas a través de las funciones urbanas de sus calles, como lugares de relación cultural y social de los ciudadanos es el que se pretende recuperar en la ciudad, y sobre el cual gravitan las propuestas desarrolladas.

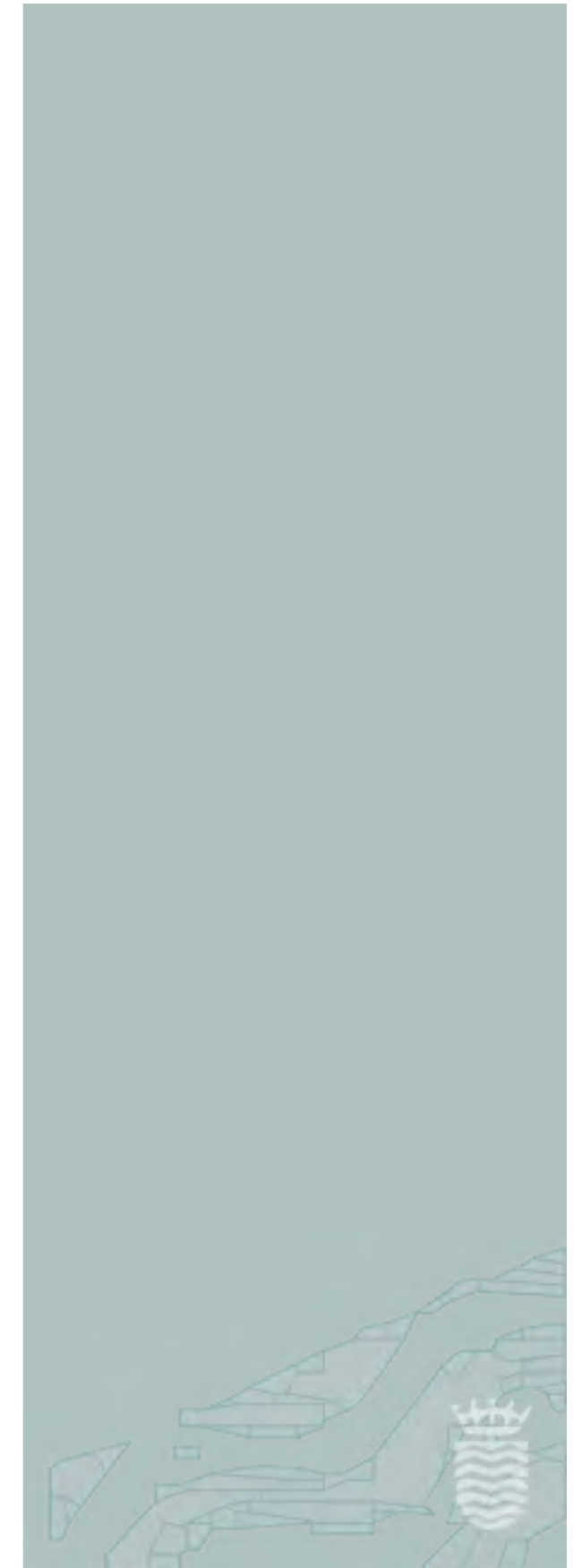
Sobre este argumento destaca por su importancia las recientes intervenciones urbanas centradas sistemáticamente en “la recuperación de espacios públicos” sobre plazas, intersecciones y aparcamientos, que han olvidado sistemáticamente “la calle” como base del entramado social de la ciudad, renunciando en muchos casos a muchas de sus posibilidades como espacios urbanos cualificados.

Sirva de ejemplo, la entusiasta reforma de la C/ Larga finalizando en un espacio muy pensado para el automóvil como tráfico motorizado, y sin continuidad estructural en sus extremos. Esta es la cuestión que realmente hay que resolver si pretendemos hacer ciudad, en vez de plazas aisladas. Resulta esencial enfatizar el carácter estancial del viario público reflejado en las calles de Jerez, a través de la confrontación de personas con personas, con ideas y con elementos de ciudad, como factor determinante de los espacios peatonales en el proyecto de ciudad compacta, policéntrica y amable por todos los ciudadanos.

Podríamos hablar de los siguientes criterios relevantes para establecer el nuevo modelo de accesibilidad en Jerez:

- **El conjunto de espacios públicos y calles al servicio de la convivencia ciudadana.**

La referencia del modelo está representada por el siguiente modelo “la ciudad de Jerez para los ciudadanos de Jerez”, y tiene como soporte principal



de las actividades urbanas sus calles y sus espacios públicos, donde el aporte de ideas y el intercambio de información se produce activamente, para que la sociedad experimente con su propia cultura.

En este contexto es muy importante identificar la necesidad de ofrecer altos gradientes de espacios públicos en sus diferentes escalas de barrio, barrio-ciudad y de rango ciudad con los correspondientes usos y actividades urbanas correspondientes. Se plantea como objetivo reinterpretar la función espacial y social de la red de espacios públicos de la ciudad en sus diferentes sectores, y reconocer su significación para mejorar la habitabilidad de la vida urbana de la ciudad.

- **Los espacios públicos relevantes en el barrio-ciudad como soporte de la centralidad.**

Uno de los aspectos más importantes de la planificación urbanística en las ciudades, es la definición del carácter de sus espacios públicos y zonas verdes, junto con el soporte de las actividades y funciones que el ciudadano puede desarrollar. En su conjunto deben incluir actividades sin generar ningún tipo de comportamiento obligado, y en este sentido, la libertad de elección resulta ser un aspecto esencial y clave imprescindible en la concepción de los espacios urbanos y en su relación con los principios de movilidad.

Se propone potenciar el nivel de accesibilidad interior del barrio creando proximidad en la escala local, para cambiar el modelo de centralidad única dominante en Jerez. Para ello será necesario desarrollar la revitalización de los barrios desde el planteamiento siguiente: “Como vecino debes tener la posibilidad de tener todo a distancia peatonal”, potenciando permanentemente la fuerza del carácter de barrio residencial entre sus vecinos, y la

capacidad de convocatoria para el encuentro y la socialización de sus espacios públicos.

La metodología utilizada consiste en delimitar los ámbitos residenciales cuyo carácter de barrio es preciso consolidar, proteger, o recuperar, preservándolos de las tensiones de la presión circulatoria en tránsito, y estableciendo un rango de jerarquía de calles y espacios urbanos basada en concentrar las centralidades, como estrategia catalizadora hacia la habitabilidad de los barrios de la ciudad.

Estos elementos serán los contenedores de actividades urbanas de estancia y convivencia y actividad económica. El ciudadano que necesita realizar una compra, una visita a un café o simplemente dar un paseo, entra en contacto automáticamente con estos espacios que pulsán las relaciones de barrio, y desde donde se accede sin dificultad hacia los equipamientos de proximidad de barrio-ciudad.

Naturalmente, el soporte físico provocador de estas relaciones debe ser la calidad del espacio público y las calles de barrio, entendido como sistema continuo donde resulta proyectada la ciudad amable y tranquila próxima a la habitabilidad global de la ciudad. La capacidad múltiple y dotacional de sus elementos deben evidenciar su carácter multifuncional mediante un uso del suelo heterogéneo y rico en contrastes.

Los espacios en coexistencia se han planteado como base de la propuesta, de modo que llenemos de significado el suceder de los espacios urbanos y sistema de calles, apareciendo como resultado lo que llamamos “efecto simbiosis”. El paseo, el encuentro, la compra, la observación, el protagonismo, deben formar parte de un mismo suceso urbano. Este efecto simbiosis consiste en que toda clase de actividades disfruten de la fuerza de atracción de la cercanía inmediata de las demás, poten-

ciando la proximidad, la intimidad entre funciones o el mutuo acuerdo finalicen en un sistema único.

- **El sistema de espacios centrales de barrio como elementos básicos de la ciudad policéntrica y de concentración comercial y de actividades económicas.**

Es necesario reconocer las cualidades urbanas y el carácter de los espacios de cada sector urbano de la ciudad para integrar correctamente el nuevo modelo propuesto. Para ello, será necesario interpretar en cada sector las condiciones de centralidad interior, y articular correctamente las posibilidades, oportunidades y estrategias de los posibles equipamientos urbanos asociados a dicha centralidad: usos educativos, culturales, terciarios, etc, con la espontaneidad del espacio público.

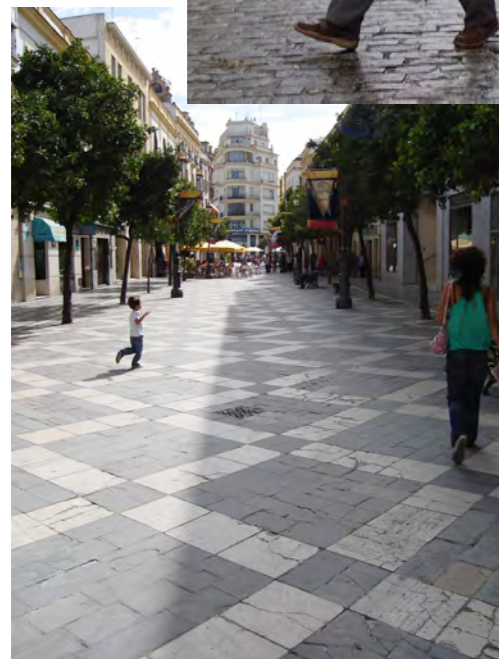
El análisis de centralidad urbana de barrio establece la localización de lugares, hitos, espacios, capacidad para acoger diferentes proyectos y para desarrollar diferentes modalidades de respuestas a diferentes escenarios, para que se produzcan recorridos cómodos y accesibles en el entorno de barrio.

El concepto que estamos manejando de medio urbano estancial debe expresar centralidad y concentración de dotaciones, servicios y equipamiento de barrio. Debe evitarse la implantación de establecimientos relevantes en la escala del barrio sin tener en cuenta la centralidad, y distribuyendo este tipo de actividades alegremente sobre principios de oportunidad.

Resulta también importante, plantear los espacios como lugares multifuncionales, donde pueden suceder cosas no planificadas. La expresión de este uso múltiple del espacio urbano no es tanto la combinación de funciones que pueden ser acogidas



de modo simultáneo, sino el hecho de que un mismo espacio pueda estar disponible para desempeñar funciones consecutivas. Una plaza urbana como El Arenal, pueden crear un mercado, puede ser a veces el lugar de establecimiento de un circo, una feria o una exposición al aire libre, y al mismo tiempo realizar concentraciones políticas y puede ser un lugar de concierto. Sin embargo, este mismo espacio sigue manteniéndose como un espacio público que puede contribuir en gran medida al intercambio y a la convivencia humana. De esta manera, se evitaría la segregación formal de usos entre las secuencias de lo funcional, la circulación motorizada, la circulación peatonal, los espacios de estar, de observar, etc, que en definitiva, deja poco espacio a "lo que pueda pasar".



LA POSICIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE: BASE DE LA FORMACION DEL SISTEMA DE COMUNICACIONES EN SUS DIFERENTES ESCALAS

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



La posición de los intercambiadores de transporte resulta básica para adaptar las centralidades de transporte con los objetivos de la planificación urbanística. Los intercambiadores como elementos atractores y generadores de desplazamientos hacia las zonas de concentración de actividades productivas y comerciales de la ciudad, así como en relación con el sistema de equipamientos de rango de ciudad y de barrio, serán fundamentales para contribuir a la creación de centralidad, además de constituir los elementos representativos del modelo de accesibilidad de Jerez como ciudad sostenible, cohesionada y ambientalmente amable y humanizada, que apuesta por unas condiciones de movilidad respetuosa con el medioambiente y donde las condiciones de accesibilidad en transporte público se encuentren en equilibrio con la utilización del automóvil.

La red multimodal de transporte colectivo tiene sus nodos de actividad en los intercambiadores, que constituyen la máxima expresión de su eficacia y funcionalidad, de manera que las conexiones entre las diferentes redes y modos que en ellos confluyen sean competitivas y atractivas para el usuario, frente a la utilización del vehículo privado. Sobre la base de la ordenación urbanística del nuevo Plan General, junto con la propia configuración morfológica y estructural de la ciudad de Jerez, y de acuerdo con el análisis, criterios y objetivos expuestos anteriormente, la definición de la intermodalidad debe surgir del reconocimiento de la posición estructural de los principales intercambiadores, como elementos de centralidad funcional del municipio, y de referencia para la implantación de actividades productivas y servicios urbanos avanzados.

Los intercambiadores como elementos atractores y generadores de desplazamientos hacia las zonas de concentración de actividades productivas y comerciales de la ciudad, así como en relación con el sistema de equipamientos de nivel ciudad y de

barrio, serán fundamentales para contribuir a la creación de centralidad, además de constituir los elementos representativos del modelo de accesibilidad de Jerez como ciudad sostenible, cohesionada y ambientalmente amable y humanizada, que apuesta por unas condiciones de movilidad respetuosa con el medioambiente y donde las condiciones de accesibilidad en transporte público se encuentren en equilibrio con la utilización del automóvil.

Aumentar la accesibilidad entre las diferentes centralidades de la ciudad es objetivo estructural del nuevo Plan General, y tiene su máxima expresión en el entorno físico donde se sitúan los intercambiadores. Su funcionalidad se asocia a los objetivos de cohesión urbana y sostenibilidad asociados a la intermodalidad. Sobre cada uno de ellos se realizan propuestas de nuevas centralidades de ciudad, mediante actuaciones urbanísticas y sectoriales desde las infraestructuras de transporte para reforzar dichos puntos como hitos de dinamización urbana y metropolitana asociados al transporte. Se asigna a los intercambiadores un papel determinante en el potencial de atracción urbana del área Central de la ciudad, siendo uno de sus activos más capaces de dinamizar el tejido productivo. Por tanto, tendrán un papel relevante como verdaderos hitos contemporáneos de Jerez.

En el ámbito de nivel ciudad, su funcionalidad se vincula a elementos que contribuyen a la dinamización urbana y revitalización funcional de los sectores urbanos donde se integran. Por ello, será fundamental en la configuración de su diseño, establecer cómodos accesos con la red peatonal del entorno, facilitar un aparcamiento seguro a la bicicleta, y habilitar plazas de aparcamiento al automóvil en sus proximidades.

La propuesta consiste en poner de relevancia las posibilidades de establecer un sistema intermodal

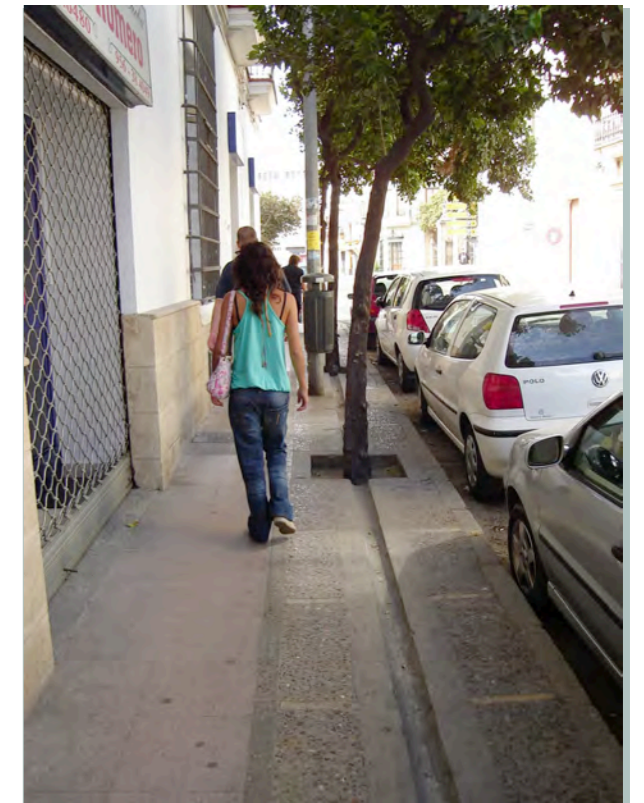
de transportes en Jerez, a partir de la definición de las condiciones de intercambiabilidad entre los modos siguientes:

- Bus interurbano.
- Transporte urbano: bus + plataformas reservadas.
- Aparcamientos subterráneos de rotación y residentes.
- Ejes peatonales principales.
- Red de carriles-bicicleta.

El diseño e integración funcional de los intercambiadores de transporte de viajeros dependerá del número de modos de transporte que en él coincidan: ferrocarril, tranvía, los servicios de autobuses interurbanos y urbanos, los ejes peatonales, y los aparcamientos de rotación y residentes. El criterio fundamental para garantizar el éxito de los intercambios entre modos será favorecer que los recorridos entre modos sean mínimos, así como sean lo más cómodos de realizar y sencillos de entender.

Sobre la base de las estrategias de nuevas centralidades urbanas a potenciar y de acuerdo con el esquema general de las estrategias para la accesibilidad interna del Área Central de Jerez, y la propuesta de vías de aproximación al interior de la ciudad, en combinación con alternativas de intermodalidad con el transporte colectivo, se establecen la siguiente configuración de los intercambiadores de Jerez. Para ello, se ha elaborado una propuesta de jerarquía funcional en tres niveles de intercambiadores según la importancia de las condiciones de intermodalidad, elaborada a partir de los siguientes factores y condiciones urbanísticas y asociados a la funcionalidad del sistema de transportes:

- La posición de centralidad urbana respecto al modelo de ciudad policéntrica.
- Presencia del ferrocarril como principal modo de



desplazamiento de nivel metropolitano.

- La función que desempeñaran el espacio urbano asociado al intercambiador desde la configuración del sistema de intercambiabilidad de los modos de transporte:

De acuerdo con las propuestas de intercambiadores de transporte atendiendo a su funcionalidad y posición estructural respecto a la red de transporte colectivo multimodal, se distinguen entre los intercambiadores de Primer Orden, y los intercambiadores de Segundo Orden, todos ellos vinculados a su importancia en la centralidad urbana y al intercambio automóvil-transporte colectivo con la red no motorizada. La relación correspondiente resulta la siguiente:

Intercambiadores de Primer Orden:

Son aquellos que concentran la mayor parte de los desplazamientos urbanos y metropolitanos de la ciudad. Están asociados a estrategias de centralidad urbana en relación con la posición de las estaciones ferroviarias y de autobuses metropolitanos y largo recorrido, y a estrategias de concentrar los desplazamientos del Área Central de la ciudad, como espacio representativo, funcional y comercial de la ciudad.

En ellos la construcción de aparcamientos de rotación y de residentes en su entorno, aumentara las posibilidades de intermodalidad y centralidad urbana de este nuevo elemento nodal del transporte urbano en la ciudad. Los servicios de taxis y los nuevos bicarriles completan las posibilidades de intercambiabilidad. Su funcionalidad interior permitirá establecer cómodas conexiones entre las líneas urbanas e interurbanas, así como de todas ellas con la plataforma reservada para el futuro Tranvía en superficie. Su diseño y configuración permitirá que las interconexiones tengan unos recorridos mínimos

dentro de un espacio público de alta calidad ambiental, y que podrá ser reforzado por servicios comerciales, ocio, restauración y también de información al ciudadano y al visitante. Son los siguientes:

- Intercambiador Central de Jerez, formado por el espacio de intercambio situado entre la Estación Central de ferrocarril y la Estación de autobuses de Jerez. Será el nodo principal de intercambio para los desplazamientos metropolitanos de la Aglomeración de la Bahía hacia los modos de transporte urbanos, y el sistema peatonal de la ciudad, así como espacio de intercambio automóvil hacia el transporte. Colectivo a través de los aparcamientos de rotación.
- Intercambiador lineal del Centro, desde El Mamelón hasta la plaza de El Arenal, agrupando todo el eje urbano de prioridad peatonal y transporte colectivo del Área Central de Jerez. El conjunto constituye un elemento lineal de intercambio entre el sistema peatonal y del transporte público colectivo, y concentra el intercambio desde el Transporte Colectivo hacia el sistema peatonal, y como espacio para localización exclusiva de aparcamientos de residentes.
- Intercambiador del nuevo Apeadero de Cercanías El Bosque, actuación de nueva centralidad norte de la ciudad, y segunda estación urbana con acceso ferroviario. Esta actuación se asocia a la implantación de usos productivos y reequipamiento para la zona norte de la ciudad. La localización del nuevo intercambiador esta avalada por la distancia compatible con la explotación ferroviaria. El nuevo espacio de centralidad tendría capacidad suficiente para constituir un espacio de centralidad urbana donde concentrar un ámbito de actividades y usos urbanos que permitan garantizar la centrali-

dad urbana y funcional, y su integración en la ordenación urbanística del norte. Tendrá intercambio con las líneas de transporte urbano, con la red de plataformas reservadas y los aparcamientos de rotación a construir en su entorno. Como área de centralidad urbana, concentrara usos urbanos productivos, aprovechando el "plus" de accesibilidad urbana y metropolitana que presentan.

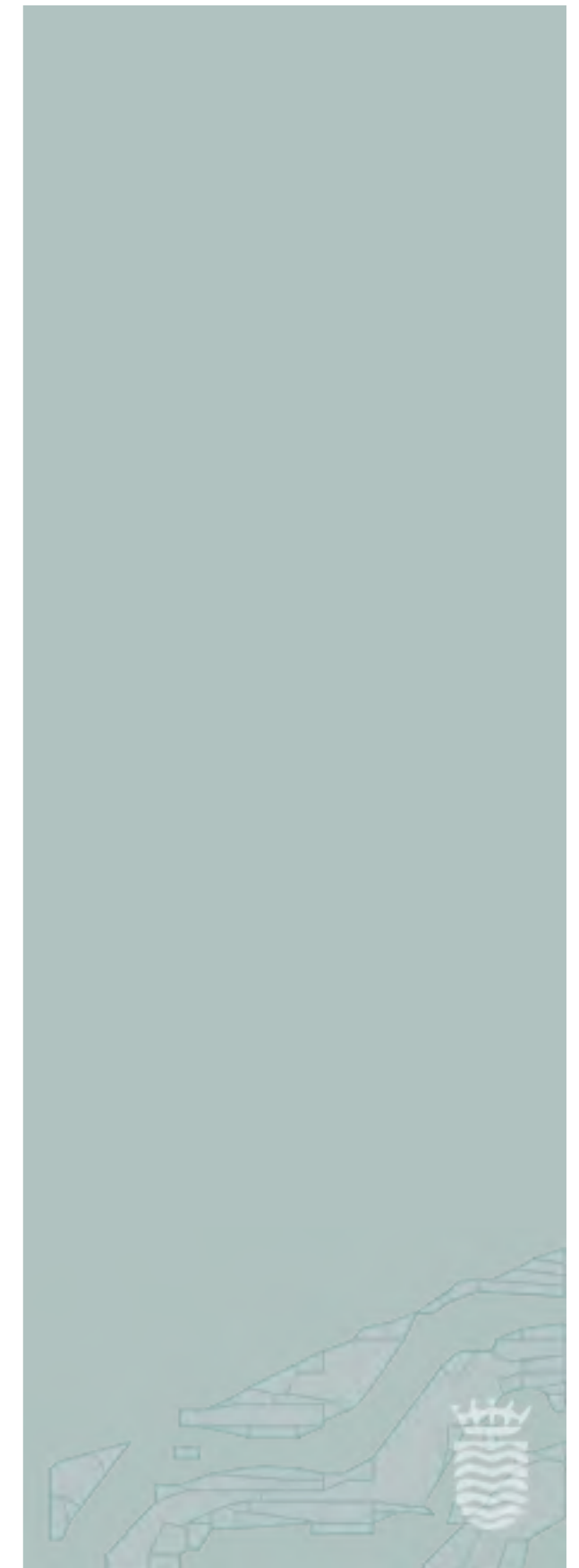
Intercambiadores de Segundo Orden:

Son aquellos que tienen una función de centralidad secundaria respecto a las anteriores, pero participan del carácter de nuevas centralidades urbanas asociadas al transporte, y a la intermodalidad automóvil, transporte público y red peatonal. En todos ellos, además de su función de centralidad urbana en su entorno constituyen las nuevas referencias de la ciudad policéntrica del nuevo modelo urbanístico de la ciudad.

Son los siguientes:

A) Intercambiadores para el intercambio automóvil-transporte colectivo:

- Intercambiador del "Campus Universitario" de Jerez y zona de equipamientos de rango ciudad en su entorno próximo.
- Intercambiador del Parque de la Serrana, como lugar de centralidad de la zona norte del Centro Histórico para el intercambio automóvil-transporte colectivo y conexión con el sistema peatonal.
- Intercambiador de la Plaza del Caballo, como espacio de intercambio entre automóvil, transporte colectivo, y el sistema peatonal.
- Intercambiador El Alcázar, como puerta de acceso sur hacia el Área Central.
- Intercambiador de Ronda de San Telmo, para el



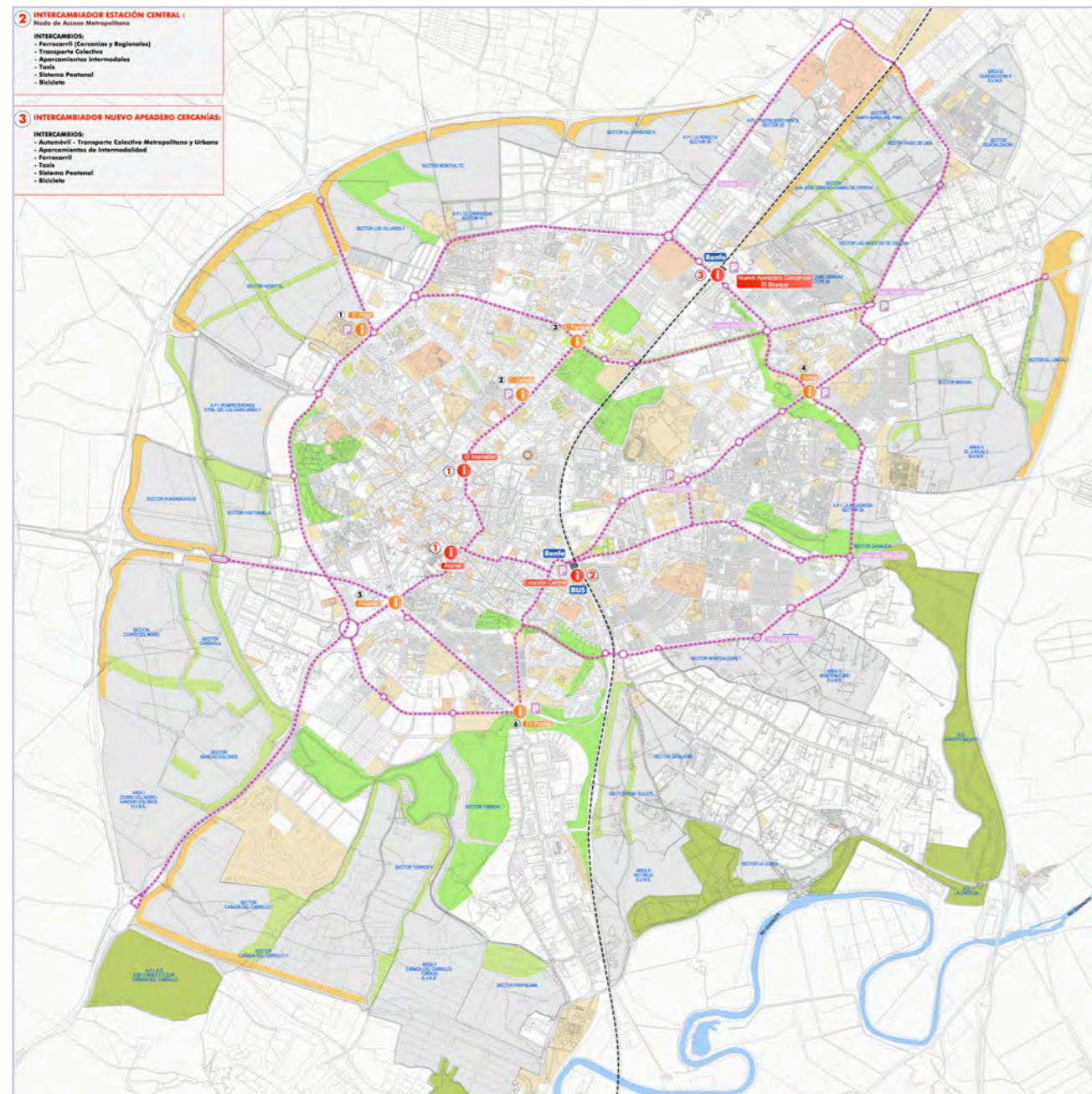
intercambio automóvil-transporte colectivo para los accesos desde la zona sur de Jerez.

B) Intercambiadores para el intercambio entre modos de transporte urbano colectivo:

- Intercambiador del Parque de González Hontoria, como espacio de intercambio modal para el transporte colectivo y el sistema peatonal.
- Intercambiador de Arcos, junto al barrio de la Granja, en la zona noreste de la ciudad, especializado en el intercambio modal para el transporte colectivo y también para la conexión automóvil-transporte público para los accesos del corredor de Arcos y acceso de Sevilla, y como zona de centralidad urbana periférica, relacionada con nuevos usos productivos en el entorno.
- Intercambiador El Pilar, especializado en el

intercambio modal para el transporte colectivo, y también para la conexión automóvil-transporte público desde los accesos del oeste de la ciudad hacia el Área Central.

- Intercambiador El Portal, situado en la confluencia del acceso al polígono industrial con la avenida de Carrero Blanco, y especializado en las conexión automóvil transporte colectivo para los accesos desde la zona sur de la ciudad.



POSICIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES

INTERCAMBIADORES DE 1er ORDEN

1 INTERCAMBIADOR LINEAL DEL CENTRO: EL MAMELÓN - ARENAL
EJE DE ALTA VITALIDAD URBANA
INTERCAMBIOS:
- Transporte Colectivo
- Sistema Peonal
- Bicicleta
- Aparcamiento solo Residentes
- Taxis

2 INTERCAMBIADOR ESTACIÓN CENTRAL :
Nodo de Acceso Metropolitano
INTERCAMBIOS:
- Ferrocarril (Cercanías y Regionales)
- Transporte Colectivo
- Aparcamientos Intermodales
- Taxis
- Sistema Peonal
- Bicicleta

3 INTERCAMBIADOR NUEVO APEADERO CERCANÍAS:
INTERCAMBIOS:
- Automóvil - Transporte Colectivo Metropolitano y Urbano
- Aparcamientos de Intermodalidad
- Ferrocarril
- Taxis
- Sistema Peonal
- Bicicleta

INTERCAMBIADORES DE 2º ORDEN

- 1 EL PILAR
- 2 EL CABALLO
- 3 EL PARQUE
- 4 ARCOS
- 5 ALCÁZAR
- 6 EL PORTAL

ESTRATEGIAS
PARA EL SISTEMA
VIARIO,
LA
INTERMODALIDAD
Y EL SISTEMA DE
APARCAMIENTOS



LA DEFINICIÓN DE LA INTERMODALIDAD DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO: LA REORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN EL INTERIOR DE LA POBLACION

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



De acuerdo con la posición espacial de los intercambiadores principales de la nueva ciudad, se necesita establecer la adecuada planificación del sistema de modos de transporte basada en la definición de las condiciones de intermodalidad entre todos ellos: el transporte urbano, interurbano, los servicios ferroviarios, junto con el sistema de aparcamientos de rotación y residentes, además de las mejoras en la accesibilidad en el interior de la ciudad. Dentro del nuevo modelo intermodal propuesto, el transporte público colectivo deberá absorber una cuota elevada de las demandas de movilidad hacia el Área Central de Jerez. Se propone impulsar las nuevas centralidades donde se realicen los intercambios automóvil-transporte colectivo así como el acceso de los residentes que residen en su entorno.

Las propuestas estarán relacionadas con la localización de las nuevas centralidades del Plan General, de forma que se produzca una coordinación entre transporte y la planificación urbanística, y así poder mejorar la interrelación entre las diferentes áreas de centralidad urbana con los principales intercambiadores de transporte: la estación y apeadero de ferrocarril y la futura estación de autobuses.

Esta estrategia se considera desde el Plan General de Jerez como positiva hacia la sostenibilidad de los desplazamientos internos, contribuyendo a la creación de proximidad, y a conseguir la máxima accesibilidad. Esta estrategia deberá acompañarse con la introducción de restricciones al tránsito de automóviles en el interior del Área Central de la ciudad, incluyendo el Conjunto Histórico, reduciéndolos a los residentes, vehículos autorizados, carga y descarga y personas de movilidad reducida.

Deben introducirse un sistema de redes completas para cada modo de transporte, con mecanismos de relación entre ellas, que a su vez deben generar los principios de jerarquía de la red viaria, ubicando los

centros atractores de viaje adecuadamente en este sistema según las demandas de accesibilidad que requieran.

El nuevo modelo de transporte soporte de la intercambiabilidad en Jerez esta basado en la consideración de los diferentes ámbitos urbanos formados por los elementos siguientes:

- Un ámbito formado por el Área Central de la ciudad de prioridad peatonal, transporte colectivo y prioridad de acceso para los residentes, formado por el entorno funcional del Centro Histórico en dirección al intercambiador de la estación de ferrocarril, expresión formal de la dilatación de la zona central del Centro Histórico hacia las zonas comerciales y de equipamiento a potenciar para la centralidad urbana y el equilibrio entre residencia y actividades productivas.
- Los ámbitos funcionales formados por las supermanzanas exteriores al Área Central de la ciudad, donde el criterio de la propuesta será garantizar la habitabilidad interior y la centralidad interior necesaria para crear proximidad y restricciones al tráfico de paso en su interior. El ámbito de cada supermanzana se ha diseñado sobre una distancia exterior inferior a 400 x 400m de perímetro, para garantizar que pueden ser recorridas andando, para garantizar su autosuficiencia respecto a los elementos interiores como dotaciones, servicios y equipamientos de barrio en su interior. El nuevo esquema funcional impide que el automóvil atraviese la zona patrimonial de la ciudad, quedando esta reservada al peatón el transporte colectivo, la carga y descarga, y los accesos a residentes y vehículos autorizados. El tráfico solo circulara en la periferia de las supermanzanas, garantizando el uso peatonal y bicicletas en su interior. Se establecerán Planes de accesibilidad interna para estable-

cer en determinados casos restricciones de accesos para garantizar el aparcamiento de residentes y uso de carga y descarga para los comerciantes.

Cada uno de estos tres ámbitos se encuentra identificado en el plano de las actuaciones estratégicas de accesibilidad interna.

Dentro de estas estrategias, y con objeto de asegurar la habitabilidad interior de la ciudad a partir del nuevo esquema de desplazamientos basados en el transporte colectivo, se considera al vehículo privado formando parte de la accesibilidad complementaria en el interior de cada uno de los ámbitos funcionales de accesibilidad restringida propuestos según el plano del esquema general de accesibilidad y de acuerdo con la nueva jerarquía del sistema viario.



9.1. EL SISTEMA VIARIO DE JEREZ

9.1.1. Criterios para la nueva jerarquía.

La aplicación directa al territorio de Jerez aconseja incluir dos nuevas escalas en la aproximación y en la resolución del problema genérico de la accesibilidad urbana:

- La funcional, incorporando los desplazamientos para distancias intermedias e incorporando todos los modos de transporte.
- La física, incluyendo elementos de escalas urbanas reducidas como la calle y unidades urbanas más vinculadas a lo social como el barrio y el vecindario.

Este doble enfoque obliga a una lectura diferente de los sistemas de movilidad, no solo porque se introducen nuevos sistemas de transporte con entidad propia a escala urbana y metropolitana, sino porque la concepción del desplazamiento debe responder a ecuaciones más complejas para determinar su eficacia real. En este aspecto, la implicación de los tramos peatonales pre y post viaje motorizado, adquiere una relevancia significativa, al servir como elemento de diseño y cualificación de los entornos urbanos donde los criterios deben ser la prioridad de los modos no motorizados. Aparece de este modo una interesante dualidad al polarizar el espacio urbano en estos dos sentidos, y al interpretar sus funciones desde la función transporte y la función estancial.

En primer criterio introducido aparece al considerar las clásicas jerarquías de la red viaria y transformarlas en jerarquías del espacio urbano. Se deben determinar mas niveles o, por lo menos, concretar los extremos de la jerarquía en lo referente a las áreas residenciales, donde la entidad “no motoriza-

da” debe recibir prioridad sobre la motorizada. De hecho nuestra legislación ya recoge un avance de lo que debe ser un desarrollo normativo más detallado a corto plazo, introduciendo el concepto de “calle residencial”, donde el peatón recibe preferencia sobre el vehículo, y donde se pueden realizar las funciones básicas del espacio publico, como juegos y deportes.

En el planteamiento realizado en Jerez, este concepto se ha expresado bajo criterios de zonas libres de tráfico externo, recogiendo exclusivamente el tráfico de destino en la zona, correspondiente casi en exclusiva a los residentes de cada área. No se ha pretendido establecer un esquema de niveles rígido, particularmente teniendo en cuenta la peculiaridad histórica y patrimonial de algunas zonas afectadas, pero se ha incidido en la importancia de mantener criterios claros en cada intervalo de esta jerarquía de modo que no se superpongan de un modo conflictivo extremos alejados.

El segundo criterio utilizado ha sido plantear la jerarquización como instrumento para la separación-integración de los distintos modos en cada soporte viario: transporte colectivo, automóvil, peatón y bicicleta, intentando establecer unas referencias para su coexistencia en cada ámbito. Naturalmente, el reconocimiento de diferentes anillos-conceptos de centralidad sobre los barrios centrales de Jerez tiene una especial incidencia a la hora de tratar cada tramo en los radios.

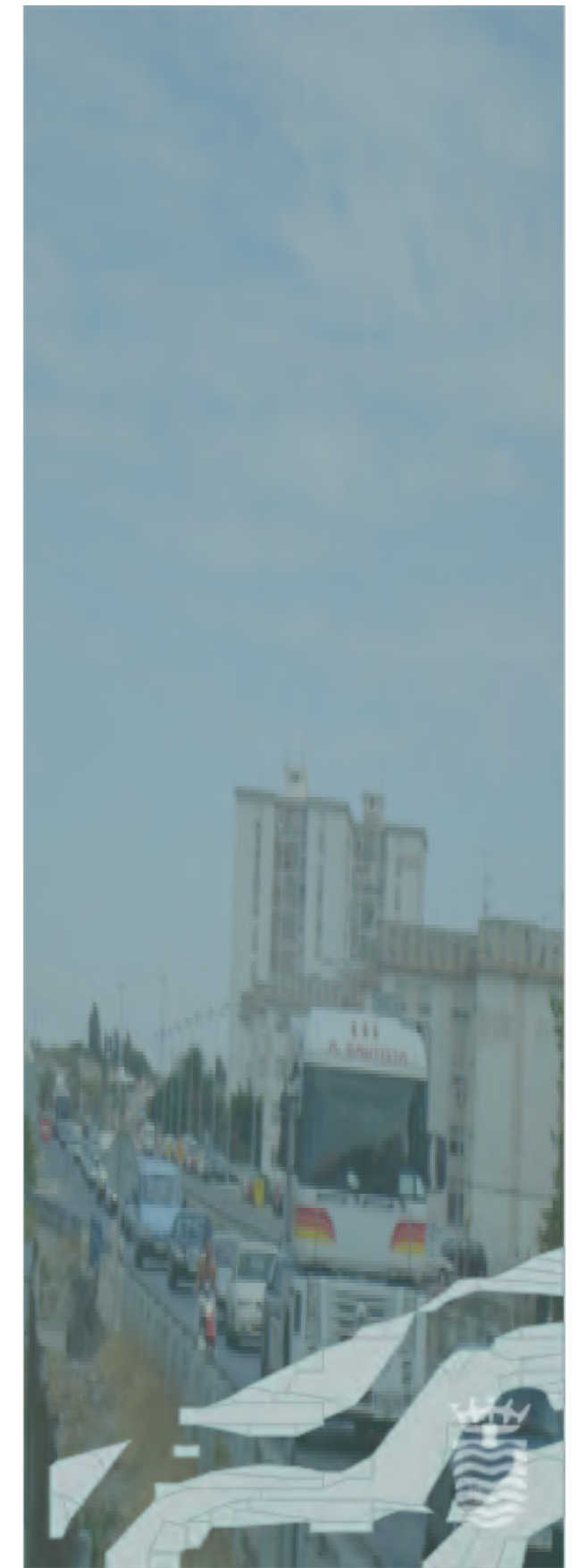
El reconocimiento funcional en la combinación de modos y su proyección formal, se articula diferente en la proximidad a la zona histórica de la ciudad, priorizando modos públicos y no-motorizados, posibilitando la coexistencia de ambos. Esta filosofía sustituye de forma diferencial a la movilidad para las zonas mas afectadas por las demandas de viajes metropolitanos, donde la separación de modos

motorizados y no motorizados se enfatiza, originando diseños que favorecen una mayor prioridad para el vehículo privado frente al transporte colectivo y los viajes andando.

En tercer lugar, a diferencia de los enfoques más clásicos se ha prestado especial atención a la necesaria diferenciación entre las demandas del tráfico en tránsito y del tráfico de destino ó residencial, estimándose en la cualificación de los diferentes niveles criterios diferenciados para, en lo posible asignar niveles diferentes especializando los tramos de viaje de aproximación a los destinos. Es importante establecer estos criterios, tanto desde la evaluación de los conflictos como en la fase de propuestas, ya que con frecuencia los problemas originados surgen de una incorrecta asignación de tránsitos de paso y destino sobre un mismo soporte viario.

El cuarto criterio, establecido en este esquema de propuestas ha sido la definición y formalización de los niveles inferiores de la jerarquía propuesta, que se ha delimitado, como es lógico, conforme a la traza de la ciudad, especialmente en sus trazados históricos. En este apartado es interesante reseñar la introducción del concepto “eje” con diferentes acepciones según el nivel escalar y, por tanto, el sistema modal dominante; a nivel barrio, donde se ha pretendido priorizar los modos no motorizados se ha tratado el eje como elemento integrador desde el punto de vista peatonal, y reconociéndose la carga motorizada como una función desintegradora, y en el ámbito metropolitano, en la zona de borde urbano, se han invertido los criterios, admitiéndose los ejes viarios como articuladores territoriales, a los que hay que aportar soluciones específicas para neutralizar su efecto barrera.

Evidentemente, este efecto de articulador de “lo motorizado” genera un efecto borde sobre las áreas residenciales de los niveles inferiores de la jerarquía,



como es el caso de la Avda. Duque de Abrantes o la Avda. Álvaro Domecq.

No obstante, es interesante señalar la propuesta de revisión sobre la aceptación clásica de la relación centro-periferia en Jerez, y que esto afecta inevitablemente a las zonificaciones introduciendo un nuevo juego de escalas en la concepción del centro del que se deriva un gran núcleo que articula el centro histórico con las nuevas centralidades inducidas por la estación de RENFE y de autobuses, un segundo nivel correspondiente a los barrios perimetrales a las áreas históricas, y un tercer nivel adecuado al último nivel de la jerarquización propuesta que corresponde a los pequeños núcleos clásicos mas cercanos al concepto vecindario que al mismo de barrio y, es en este nivel, donde se deben realizar las propuestas de inversión de prioridades funcionales y formales de recuperación de espacios urbanos.

El último criterio en la definición de la jerarquía que se ha propuesto, muy relacionado con el anterior, es la asignación física de los primeros niveles de vías principales, que aunque en principio articula las propuestas originales del Plan General, avanza algo mas interpretando el nivel de anillo del centro histórico como pieza distribuidora de la movilidad “sostenible” que debe evitar los tránsitos motorizados tangenciales que sufre actualmente abrazando al conjunto de los barrios centrales y no solo las áreas históricas.

Este concepto más selectivo del anillo distribuidor central introduce nuevas posibilidades en la organización jerarquizada del tráfico privado y del transporte público. A un lado invierte la función de “eje separador” de la ronda provocada por su excesiva motorización hacia un “eje integrador” que posibilita una relación mas fuerte de los barrios con el Centro Histórico y por otra parte, posibilita la introducción de nuevos esquemas para el Transporte Público

colectivo más ágiles y más eficaces... refuerzo de las relaciones transversales entre barrios y refuerzo de la capacidad del eje como soporte de transporte eficaz.

Esta nueva concepción supone que las vías de gran capacidad se desplazan hacia un anillo exterior donde se puede reforzar su capacidad (por las propias características del viario existente) y su eficacia (por las zonas de servicio que puede cubrir), además de asumir un rol diferente como conector de los grandes equipamientos.

En resumen y como aplicaciones específicas se deben reconocer los siguientes principios de la jerarquía viaria de Jerez de la Frontera.

- a) Es un elemento básico para establecer la estructura territorial de la forma de la ciudad y como referencia fundamental para la planificación del conjunto de modos de transporte que operan en la ciudad. A partir de ella los niveles primarios de la configuración metropolitana se articulan en la propia estructura urbana de la ciudad.
- b) Se han introducido nuevos principios en la concepción de la estructura, que, aunque la hacen más compleja en la asignación de funciones, se convierte en un instrumento más versátil para la gestión dirigida a los diferentes modos de transporte.
- c) La propuesta responde sobretodo al modelo de accesibilidad antes que al de movilidad, incluyendo niveles de análisis de carácter intermodal y vinculando los sistemas no motorizados y las áreas estanciales como una parte esencial del sistema.
- d) Se han realizado esquemas modales múltiples interrelacionados como estrategias de gestión de

la movilidad.

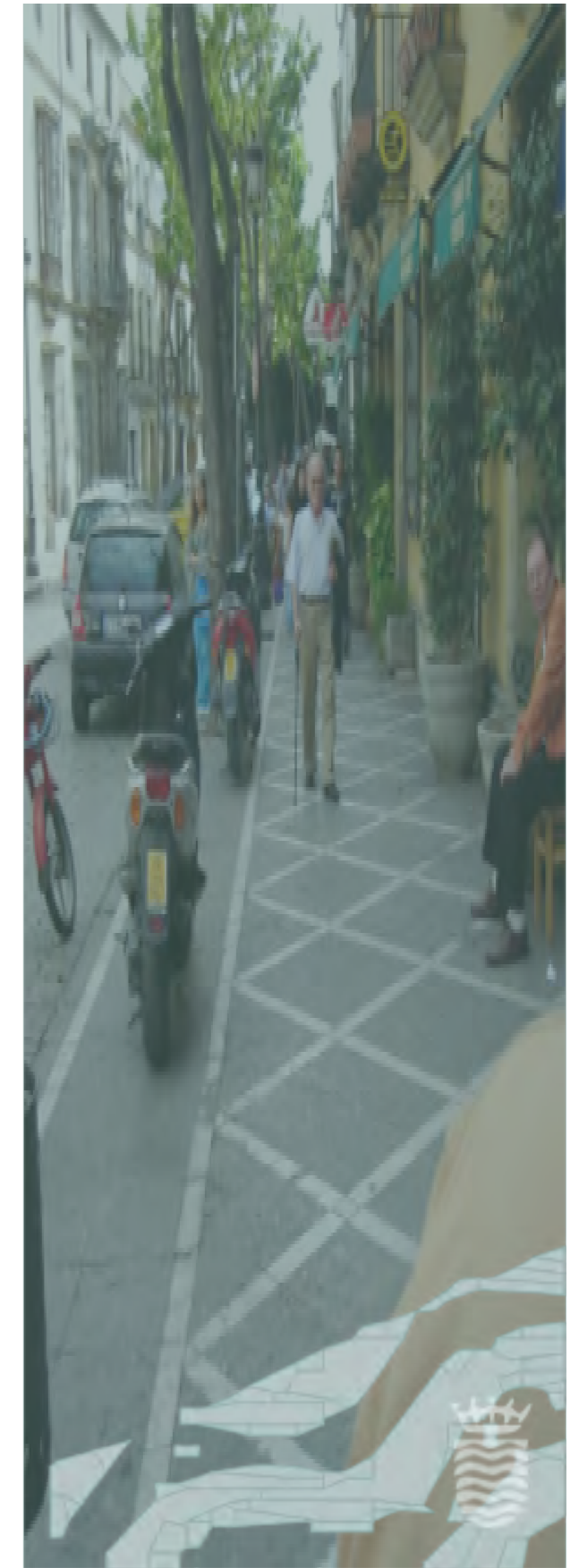
Los análisis y asignaciones de funciones para el sistema viario se han realizado para cada tramo independiente, relacionando estas características con su nivel en la jerarquía descrita y su papel territorial.

9.1.2. La nueva jerarquía del sistema viario.

Se propone realizar una interpretación de la jerarquía del sistema viario con referencia a los sistemas de transporte superando la visión motorizada para el vehículo privado, reconociendo sistemas independientes donde hasta ahora veníamos interpretando solo niveles de la escala urbana. Esto significa, introducir una lectura independiente para cada modo de transporte sobre la demanda de viajes, en la secuencia desde lo territorial hasta lo urbano. Aunque en la práctica se pueda continuar expresando la jerarquía de un modo clásico, la aproximación al problema desde sistemas independientes permite establecer las zonas “buffer” de intercambio entre el sistema exterior e interior articuladas de un modo más eficaz.

Naturalmente, el límite exterior entre las coronas interior y exterior va a estar determinado por el límite recomendable desde donde poder potenciar la accesibilidad en transporte público y no-motorizada, y donde se deben localizar con el tiempo los equipamientos de centralidad y barrio-ciudad con una visión algo más generosa que simples aparcamientos de rotación.

Este planteamiento viene a completar el reconocimiento de los sistemas viarios entre el exterior y el interior, articulados entre sí mediante criterios de intermodalidad, introduciendo perspectivas globales, y articulando relaciones de accesibilidad entre sistemas urbanos complementarios en las diferen-



tes escalas de territorio, que facilitaran el intercambio entre modos de transporte.

De acuerdo con las estrategias y los criterios anteriores se propone la aplicación de los principios expuestos sobre jerarquización multimodal, sobre intercambiabilidad entre modos de transporte, y sobre la prioridad a los modos sostenibles, mediante la puesta en marcha y consolidación de la nueva jerarquización a plantear para mejorar la articulación exterior de nivel ciudad, se ha realizado una propuesta de nueva estructura de la jerarquía viaria del sistema viario de la ciudad.

La nueva jerarquía tendría la siguiente definición:

A) EL SISTEMA VIARIO DE RANGO TERRITORIAL

1. Autovías y autopistas exteriores.
2. Ronda Sur de Jerez: Paso Territorial del Guadalete.

B) SISTEMA VIARIO DE LA CIUDAD: Conectividad entre sectores urbanos.

Viario Principal Urbano

3. Ronda Urbana de Distribución Transversal.
4. Eje Radial de Penetración: conectores para la intermodalidad.

Viario Secundario

5. Ejes Distribuidores Intersectoriales.
6. Ejes colectores de Barrio-ciudad.

C) EL SISTEMA VIARIO DE LOS BARRIOS:

Ámbitos para la movilidad sostenible.

7. Eje de Centralidad del sector: Recualificación del espacio peatonal.

8. Calles locales y de servicio exclusivo a residentes. Recualificación del espacio peatonal.

D) EL SISTEMA NO-MOTORIZADO

9. Red de Principales Itinerarios peatonales de Jerez.

10. Red de carriles ciclistas de Jerez.

A) EL SISTEMA VIARIO DE RANGO TERRITORIAL:

El viario de Rango Territorial en Jerez esta formado por el sistema de carreteras y autovías que canaliza el tráfico de largo recorrido entre destinos exteriores. Los tráficos de carácter territorial exteriores a la ciudad, para la continuidad exterior de la red de carreteras de Interés del Estado y el sistema de carreteras regionales y comarcales gestionadas desde la Junta de Andalucía:

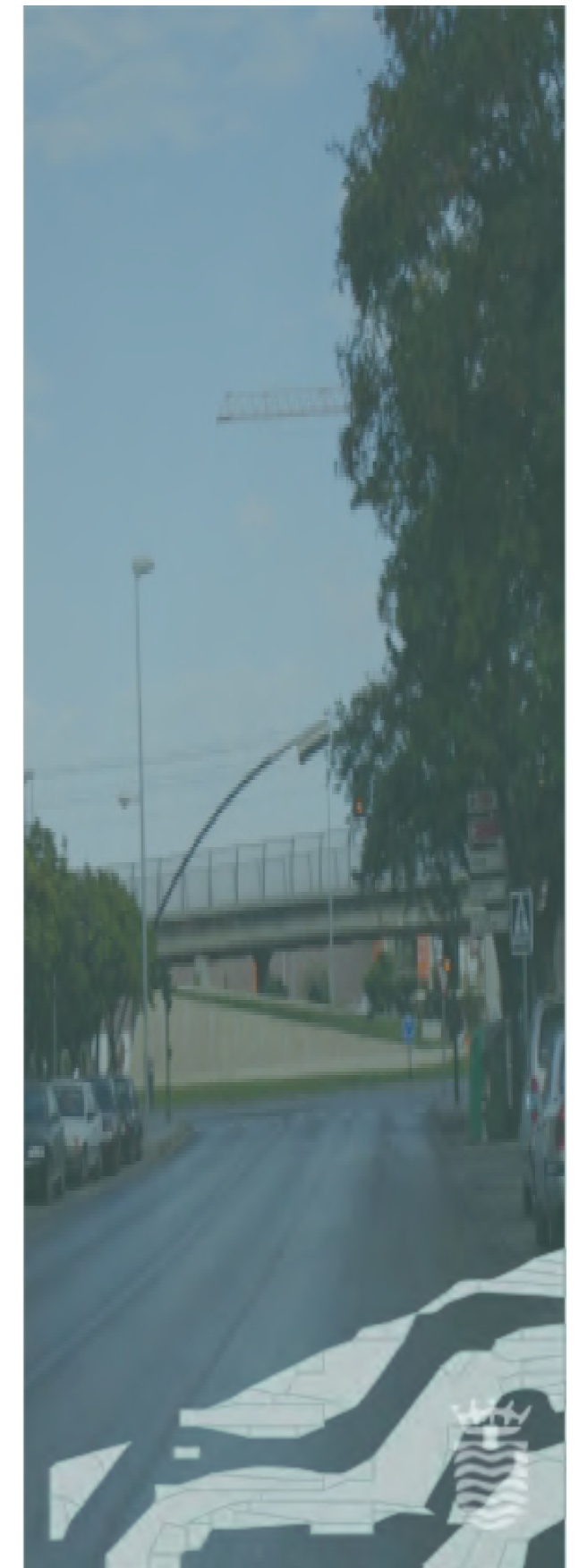
- La autopista de peaje Sevilla-Cádiz, AP-4, que delimita un claro limite al crecimiento urbanístico de la ciudad por el Este, amortiguado por el nuevo sistema general de espacios libres y zonas verdes del borde de cornisa este.
- La variante oeste de la autovía A-4 de Sevilla a Cádiz, como nuevo arco de distribución transversal en la zona occidental para las relaciones comarcales metropolitanas, como colector para los accesos exteriores de la carreteras comarcales del ámbito funcional del Bajo Guadalquivir.
- La autovía Jerez- Los Barrios, A-381, como eje territorial de conexión con Bahía de Algeciras y del acceso metropolitano y comarcal desde Medina-Sidonia y su entorno.
- La nueva propuesta de trazado para la Ronda

Sur de Jerez, como solución estructural de Paso Territorial Sur, consiste en una solución estructural del sistema viario para canalizar los desplazamientos de largo recorrido y de carácter metropolitano en la zona sur de la ciudad, sustituyendo al débil sistema estructural de carreteras existente, sin condiciones funcionales para garantizar la armonización del sistema viario preservándole de los desplazamientos de agitación urbana derivados de las propuestas de nuevos desarrollos urbanísticos del Plan General en la zona sur. El nuevo eje resulta una solución en viaducto sobre estructura para salvar la inundabilidad del valle del Guadalete, y para evitar pensionar a los suelos agrícolas del valle. Solo tendrá enlace de conexión con la autovía de Los Barrios, con la carretera de El Portal y con la autovía A-4 en el nudo sur.

- La carretera de acceso al aeropuerto desde la glorieta del enlace de Jerez norte.

Las relaciones del itinerario principal europeo E-5, desde Madrid hasta Cádiz, se mantendrán sobre la autopista de Cádiz, AP-4, eje territorial de conexión desde el valle del Guadalquivir hasta la Bahía de Cádiz y hacia la Bahía de Algeciras a través de la A-381, impulsando la liberación del peaje y una vez se consiga la desafectación de la concesión administrativa, para reconducir el error estatal que supuso su injustificada renovación después de llegar el periodo de caducidad.

La red de interés regional, comarcal y metropolitano sirve a los recorridos de conexión en la escala regional y comarcal entre Jerez y la Bahía de Cádiz por el Puerto de Santa Maria. Su completa ejecución será consecuencia del acuerdo institucional para no rescatar la concesión de la autopista Sevilla-Jerez, mediante la construcción de la nueva autovía A-4, entre Dos Hermanas y Jerez por el Ministerio de



Fomento, a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía. Este organismo ha iniciado la redacción de los proyectos para el desdoblamiento de la N-IV, que tendrá continuidad con la puesta en servicio la variante oeste de Jerez, conectando entre sí los accesos de las carreteras de Sanlúcar y Trebujena, canalizando los tráficos de largo recorrido y de carácter comarcal y metropolitano que actualmente utilizan la N-IV.

Esta actuación supone la transformación de la actual carretera N-IV en Ronda Urbana se propone realizar desde su entendimiento como Ronda Transversal de la ciudad en la zona oeste, así como eje de aproximación al interior de la ciudad central. Su funcionalidad será fundamental dentro de la nueva estrategia de desarrollo urbanístico de Jerez, al liberar la actual carretera N-IV del tráfico de largo recorrido, convirtiéndose esta última en una calle más de Jerez, como vía urbana de distribución exterior al Centro.

Se propone incorporar sobre su actual trazado plataformas exclusivas para el Transporte Público Colectivo, incluyendo en su nuevo diseño la ampliación lateral para amplios paseos peatonales, zonas verdes y carriles-bici. Un reparto más favorable a las plataformas de acera permitiría superar las barreras peatonales y desniveles que limitan la movilidad de las personas de movilidad reducida. Asimismo, deben rediseñarse todas las intersecciones en rotonda actualmente existentes, desde el concepto del espacio público resultante en todo el "área de contacto" con el centro de la ciudad, e incluyendo bandas de aparcamiento en cordón para acentuar el carácter urbano de la actual carretera.

La propuesta de la Ronda Sur de Jerez responde a la interconexión del sistema de ejes territoriales formados por la autopista AP-4, la A-381 y la autovía A-4, a modo de cierre sur para la variante oeste de Jerez, evitando utilizar tramos urbanos de la red

viaria. Estructuralmente se considera como un nuevo Paso Territorial Sur sobre el río Guadalete, de interconexión entre la A-381 y la A-4, evitando utilizar itinerarios comarcales, como la carretera de El Portal, o viarios urbanos para establecer la continuidad territorial de los recorridos metropolitanos desde la lógica del sur. Esta actuación se encuentra actualmente incluida en las actuaciones metropolitanas propuestas por el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 2.003-2.007.

B) EL SISTEMA VIARIO DE LA CIUDAD

La red viaria principal de la ciudad está formada por las calles y avenidas que canalizan el tráfico rodado más importante de la ciudad, conectando también la red viaria de Rango territorial con el interior de la misma.

La reorganización de la accesibilidad motorizada al interior de la ciudad de Jerez desde la red viaria exterior deberá ahora establecerse desde el viario territorial hacia el viario principal urbano, conectando con el viario principal de penetración hasta los límites de la primera corona urbana, que corresponde con los bordes del Área Central de Jerez, donde se conecta con el sistema de intercambiadores principales de la ciudad, desde cada uno de los accesos principales. En función de los diferentes accesos exteriores en función de los orígenes del acceso y el destino final del viaje, se establecen las conexiones principales que conectan con el viario principal de la ciudad.

La propuesta para el sistema viario correspondiente al rango de ciudad, tiene como referencia principal cambiar significativamente las prioridades de los modos motorizados privados hacia los modos de transporte público y los desplazamientos "no motorizados". Es precisamente en esta escala de trabajo

donde los planteamientos actúan en toda la escala de la ciudad, desde los accesos exteriores hasta la escala local de cada sector urbano, cada barrio y cada supermanzana.

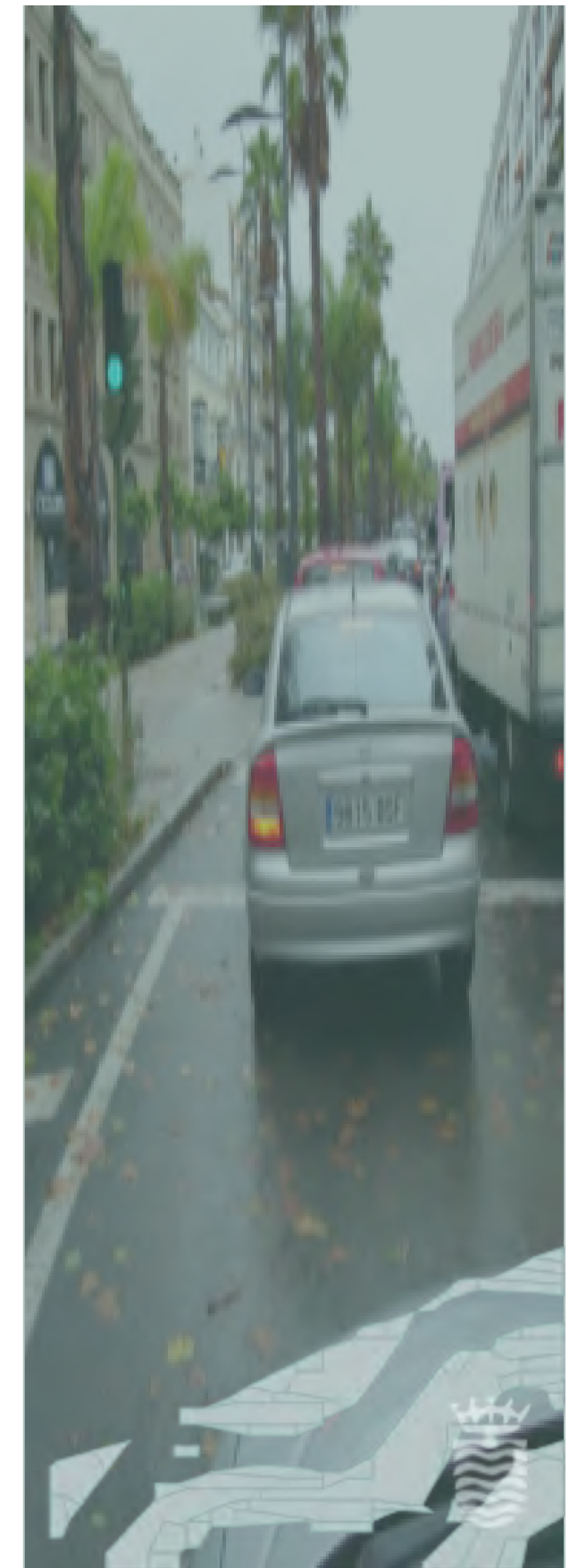
La escala de movilidad de la ciudad se debe centrar en organizar la circulación de los viajes centro-periferia, y desde los barrios hacia las centralidades y equipamientos principales, reduciendo la utilización del automóvil y favoreciendo la sostenibilidad del sistema de desplazamientos. Dichos viajes hoy se realizan de un modo uniforme y muy homogéneo sobre la totalidad de la malla urbana ante la ausencia de alternativas, proponiendo ahora sean realizados sobre calles especializadas, o en coexistencia con los restantes modos de desplazamiento.

En principio, el diseño de la nueva jerarquía viaria da respuesta prioritaria a la demanda sobre transporte colectivo, y de un modo residual a las demandas compatibles sobre tráfico motorizado, lo que condiciona dos aspectos importantes en la concepción de este rango de jerarquía y las propuestas que se realizan:

- La necesidad de revisar los criterios de diseño, incorporando una prioridad absoluta para el transporte público colectivo y el peatón.
- La necesidad de establecer la "red" mediante circuitos externos a los sectores y barrios.

Así, se establece un criterio basado en la necesidad de delimitar y definir los ámbitos de las áreas residenciales o barrios que van a conformar la malla teórica del rango urbano.

La definición de estos espacios se realiza en función de la homogeneidad y composición estructural de los usos locales, de los elementos que funcionan como bordes, de las barreras reales establecidas por el viario o las infraestructuras y de la existencia,



capacidad y área de influencia de los elementos de centralidad local.

La estrategia propuesta consiste en la introducción de elementos que condicionen un control de la congestión, semaforización adecuada a objetivos y la implantación de intersecciones adecuadas y rotondas que ralenticen los largos recorridos. Junto a este criterio de establecer un sistema continuo, pero compuesto sobre la base cortos recorridos, deben introducirse dos nuevos criterios de diseño, la permeabilidad transversal para otros sistemas de transporte, especialmente los “no motorizados” y la introducción de un nuevo reparto físico del perfil viario que posibilite la coexistencia entre modos.

Es muy importante que el reconocimiento de esta red no se confunda con aumentar la jerarquía viaria por su mayor capacidad, y comience a asumir desplazamientos de largo recorrido urbano, para lo que deben cuidarse aspectos de diseño que permitan una movilidad cómoda pero de recorridos intermedios, sin posibilitar de atravesar la zona central de la ciudad. En Jerez esto sucede especialmente con los desplazamientos en sentido este-oeste por la barrera que supone el Centro Histórico y el Área Central de la ciudad. Además, la asignación de un rango de jerarquía viaria elevado a una determinada vía, puede imponer ciertas restricciones a la permeabilidad transversal, ya que la importancia de su continuidad entraría en conflicto con estas propuestas. Se propone realizar un exhaustivo análisis de los puntos de mayor potencialidad, para localizar la continuidad transversal en los espacios públicos, plazas, equipamientos de ciudad, etc. En cierto modo la localización de estos puntos determina la sutura entre la escala de ciudad y la escala del barrio.

En este aspecto, las propuestas realizadas suponen una redefinición de los conceptos formales y funcio-

nales para el sistema viario, al haberse orientado hacia la coexistencia entre diferentes redes de transporte sobre un mismo soporte físico de la escala urbana. Destacan como las claves del proceso la introducción de plataformas exclusivas para transporte público colectivo, los itinerarios principales para peatones en la escala urbana, la introducción de carriles para bicicletas, etc. todos ellos utilizando vías multimodales que además sirven de ejes de actividad productiva y ejes de centralidad de barrio.

Asimismo, se propone incluir la asignación de la jerarquía de calles con prioridad inversa al modelo actual, es decir, partiendo de la asignación de rangos principales de la red para los modos “no motorizados” y transporte público, donde la presencia del automóvil se incluya con el menor rango posible. Este sería el caso de un corredor principal peatonal a escala urbana, que debe asumir la presencia de tráfico local de destino.

El modelo de jerarquización propuesto es algo más complejo que la simple asignación de rangos primarios, secundarios o terciarios, en función de la importancia motorizada del automóvil, ya que la inclusión de nuevos modos de transporte obliga a introducir unas nuevas reglas de juego que posibiliten la coexistencia y la eficacia de todos los modos entre sí.

Se establecen los siguientes niveles de jerarquía:

1. **Viario Principal Urbano:**

El Viario Principal Urbano debe asumir una función interconectora de los grandes sectores de la ciudad pero también como vías estructurantes de los barrios y soportes del transporte colectivo, lo que deberá tenerse en cuenta en su diseño.

En muchos casos son ejes comerciales y de actividad y asumen funciones de carácter local con servicio directo al eje y a los barrios del entorno. Es importante en este viario reconocer las demandas de uso para coexistencia entre modos y comenzar a introducir criterios multimodales en su diseño. Muchas de estas vías coinciden con viarios de aproximación y deben tener capacidad para dar respuesta simultánea a demandas en principio conflictivas.

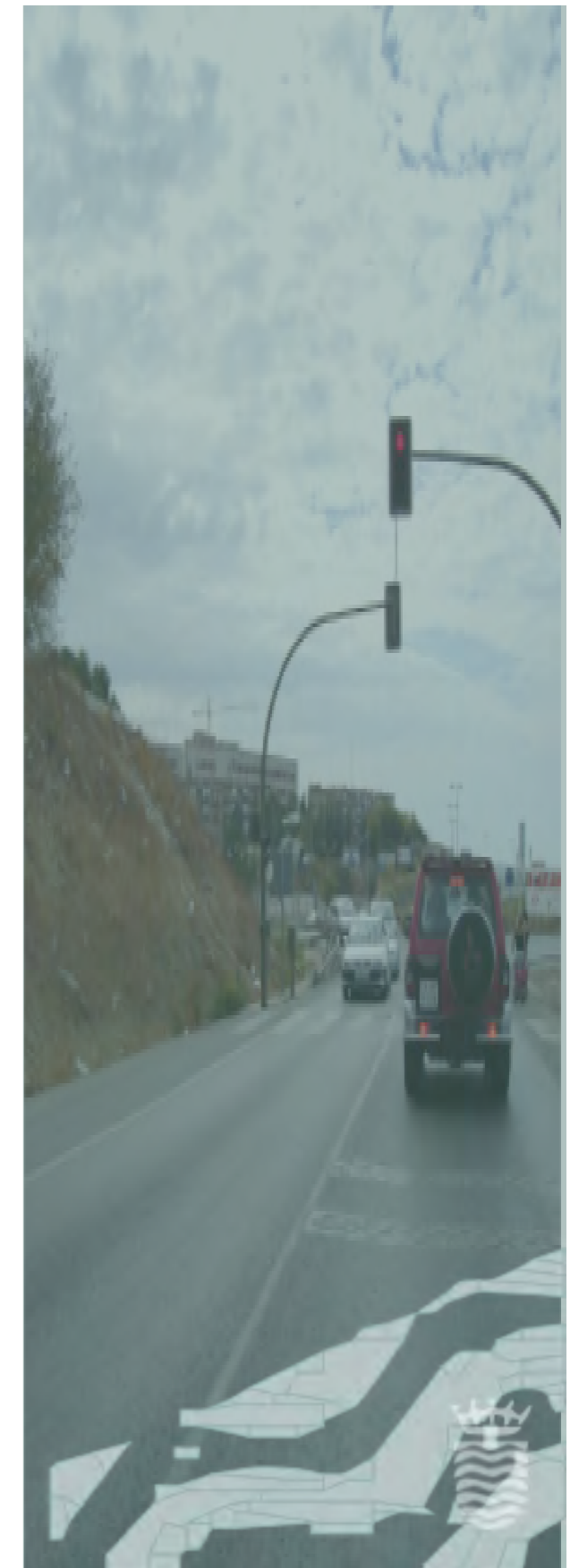
Dentro del Viario Principal se reconoce la siguiente jerarquía:

Las Rondas Urbanas de Distribución Transversal:

El modelo actual en Jerez, basado en una lectura directa de los diferentes anillos concéntricos y ejes radiales resulta totalmente inadecuado con el modelo de ciudad habitable, cómoda y accesible. El modelo solo será válido para la escala territorial, pero no puede interpretarse así para la zona interior de la ciudad, y en consecuencia, debe invertirse su funcionalidad orbital para el funcionamiento de las coronas centrales, especializando la funcionalidad de cada acceso según destino final.

El sistema de anillos urbanos debe traducirse a estructuras más alejadas de las zonas centrales, siguiendo con las funciones de interconexión entre todos los barrios. El esquema básicamente se ha orientado al desplazamiento del carácter de anillo de circunvalación que actualmente tiene la ronda del centro histórico, hacia vías más exteriores que asumen mejor las funciones de distribución de la movilidad motorizada, incluyendo al “nuevo centro” de acceso a la estación y conformando una pieza de carácter central.

Las Rondas Transversales según la nueva jerarquía



están formadas por las siguientes estructuras viarias:

- Reconversión de la antigua carretera N-IV como la nueva avenida urbana multimodal de la ciudad, una vez trasferida por el Ministerio de Fomento. Tendrá un espacio lateral destinado a bulevar ajardinado, con amplios acerados laterales, carriles para la bicicleta y una plataforma reservada para el transporte colectivo urbano y de altas prestaciones.
- La avenida junto al trazado elevado del ferrocarril, en sentido norte-sur, como Ronda Urbana de conexión entre los accesos radiales de la zona oriental en dirección sur de la ciudad.
- La nueva Ronda Urbana Sur-Oeste, como anillo de distribución de la zona sur de la ciudad desde la carretera de Trebujena hasta el acceso sur del Monasterio de La Cartuja, atravesando la zona central del Polígono industrial El Portal. Esta nueva Ronda de Distribución Transversal de la ciudad, permitirá incorporar los nuevos desarrollos urbanísticos del sur de la ciudad hacia los accesos de penetración radial desde una posición más exterior a la actual carretera nacional N-IV. La función de esta Ronda no debe considerarse como un nuevo orbital cerrado, o un anillo completo de la ciudad, sino que debe actuar como un arco de viario central para reforzar las conexiones transversales en la zona sur de la ciudad para los movimientos interiores, y con objeto de reducir la presión del automóvil en el Área Central de la ciudad. La nueva funcionalidad y reorganización del sistema viario para los desplazamientos exteriores a la ciudad de Jerez y los desplazamientos en tránsito se completa con la nueva Ronda Sur de Jerez, entre la A-381 y la Ronda Exterior Oeste de Jerez.
-

- El cierre sur de la avenida de la Puerta del Sur hasta el acceso de la carretera del Monasterio de La Cartuja. El nuevo Paso sobre el ferrocarril Jerez-San Fernando, permitirá incorporar los desarrollos urbanísticos de la zona sur con la ciudad consolidada, mejorando las conexiones transversales en la zona intermedia de la ciudad, y descargando el único puente de paso del ferrocarril en la zona sur de la ciudad.

Las vías Radiales de Aproximación:

El sistema de accesos radiales tiene función de conexión desde el sistema de puertas exteriores de la ciudad, hacia los ámbitos de centralidad urbana, donde se produce el intercambio entre el automóvil y el sistema peatonal y conexión con el transporte público colectivo. Consecuencia de la interpretación de la jerarquía por sistemas, se propone articular las zonas de intercambio entre el sistema exterior y el interior mediante criterios de intermodalidad.

Como ya se ha comentado anteriormente, el límite exterior entre las coronas interior y exterior va a estar determinado por el límite recomendable desde donde poder potenciar la accesibilidad en transporte público y no-motorizada, y donde se deben localizar con el tiempo los equipamientos de centralidad y barrio-ciudad. Este umbral aparece visualizado en los nodos de intercambio modal, y debe coincidir en su límite interior con el nodo interior de las piezas de penetración urbana que determinan las "puertas de la ciudad motorizada", y en su límite exterior con las vías de distribución exterior (ahora sí en anillos) de la ciudad.

En la zona Norte se reinterpretará la función de las siguientes vías urbanas:

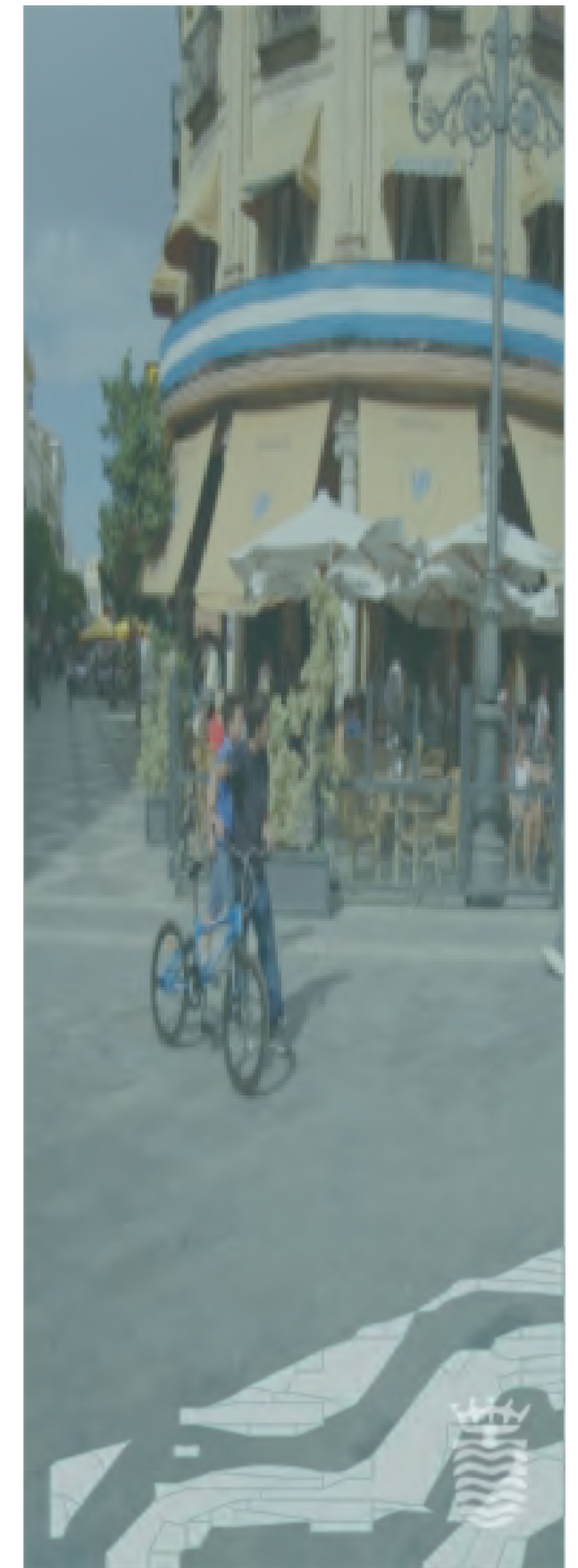
- Avda. Álvaro Domecq en su recorrido desde el cruce con la N-IV hasta la Plaza del Caballo.

-
- Avda de Lebrija y su prolongación hacia la Avda Duque de Abrantes hasta su cruce con la Avda de la Cruz Roja.
-
- El circuito formado por Maria Auxiliadora, c/ Federico García Lorca, Avda de los Marianistas y su prolongación hacia la Avda de Trebujena, articulándose el nodo en el entorno del Parque de la Plata y la Plaza de la Constitución.

La calle Caballeros y el resto de la Avda. de N^a Señora de la Paz que acompaña al trazado del ferrocarril, debe ser tratada como una pieza especial por su carácter tangencial de continuidad hacia el sur, sustituyendo su función como eje radial de aproximación. Al igual que las calles anteriores, servirá para determinar algunos importantes nodos-umbral, como son el entorno del Recinto Ferial, el cruce de Arcos con Nuestra Sra. de la Paz, el entorno de la Estación y el cruce de la Ronda Este con el ferrocarril.

La zona situada al Este del ferrocarril, determina un carácter más amplio de estos nodos, debiendo entenderse que la ubicación de piezas urbanas singulares son las que van a determinar el carácter de nueva centralidad de estas áreas y sus límites, el Estadio Olímpico, el destino futuro de la fábrica de Botellas, el Parque del Retiro, etc, de modo que como concepto en esta determinación del carácter y alcance de estas vías de penetración se puede incluir la totalidad de la Ronda Este, y los tramos de la Avda. de Europa, Nuestra Sra. de la O, y el Paseo de las Delicias.

En la zona Sur, la topografía condiciona una lectura bastante más simplificada del problema, ya que la cornisa de la Ronda de Moleros establece un límite natural a cualquier trazado extensivo de las áreas de centralidad. Así, el eje procedente de la zona indus-



trial, potente generador de desplazamientos laborales y tráfico pesado, que se articula desde la Glorieta en la c/ Moreno Mendoza, Beato Diego de Cádiz, Avda. de Carrero Blanco puede ser interpretado como la versión de vías penetración en este área, con las peculiaridades expuestas, y la Avda de la Libertad-Avda de la Puerta del Sur como umbral inferior. En este caso las limitaciones topográficas condicionan una relación más pasiva entre zonas, siendo más difícil introducir criterios de centralidad ampliada, aunque el carácter de los barrios que abraza, posibilita introducir fácilmente principios de centralidad local.

La orientación del carácter del tramado de calles y viario en esta zona debe renunciar al principio de transición tan contundente que se proponía en las zonas del norte, a cambio de reforzar sus propias centralidades, naturalmente traducidas en una categoría inferior del viario.

La zona Oeste reproduce los planteamientos de la zona norte, incorporando dos variantes: la proximidad de la carretera de circunvalación, ahora incluida como viario urbano al construirse la variante oeste, y las nuevas propuestas de equipamiento general y pulmones verdes propuestas en el Plan General.

En esta zona la contundencia de las piezas urbanas singulares determina de un modo más evidente los límites recomendables del viario. La Carretera del Calvario hasta la Glorieta Doctor Rodríguez de la Fuente, entorno del Zoológico, junto con el circuito formado por la Avda del Azahar-Juan Puerto Aragón y Camino de la Cruz del Canto, completada en un horizonte cercano con Padre Manuel Fernández y Dr. Romero Palomo hasta la misma muralla, en la Ronda del Caracol, pero que debe ser desplazada en un horizonte intermedio hacia los límites orientales de la barriada Picaduela Alto. La Avda de Sanlúcar y la c/ Cuatro Caminos hasta la Glorieta

Cuatro Caminos, terminarían de completar la accesibilidad de la zona, determinando en conjunto un área que crecerá significativamente respecto a los límites originales de centralidad.

Las vías de Aproximación al Centro:

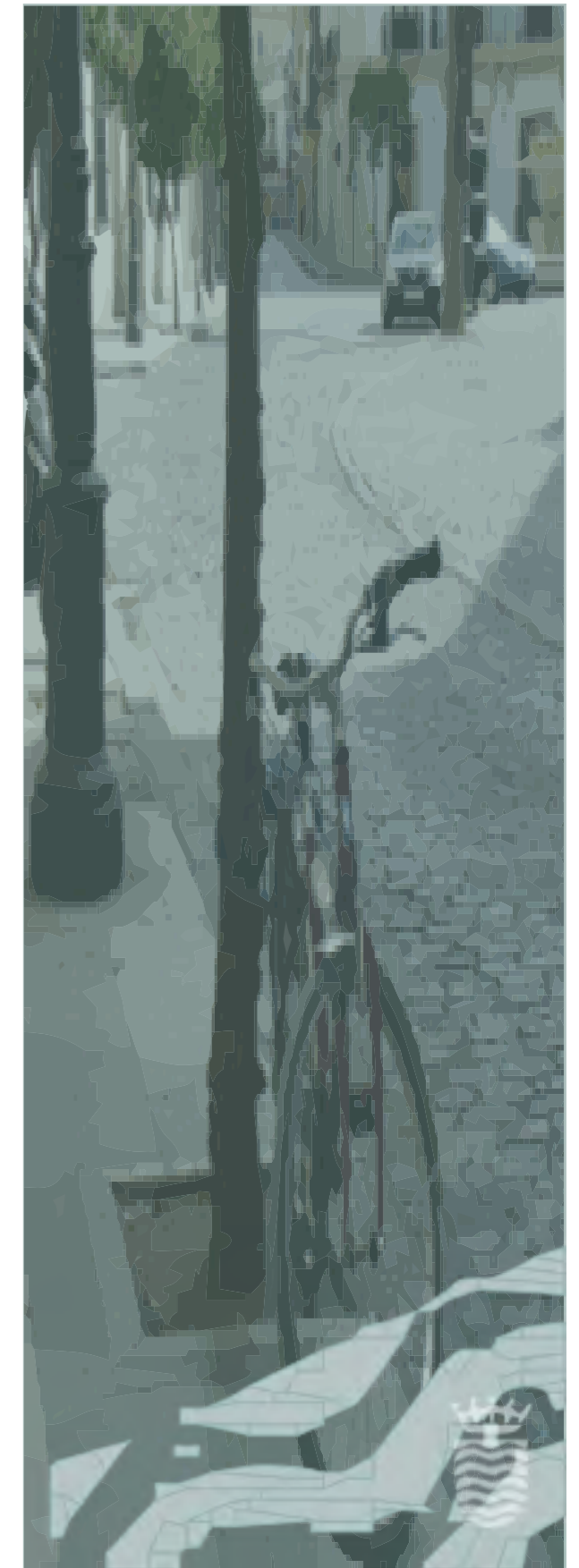
El Viario de Aproximación al Centro tendrá una gran importancia en el nuevo modelo de accesibilidad como expresión del equilibrio entre la vulnerabilidad patrimonial de las tramas del Área Central, junto la necesaria dinamización de las actividades y la accesibilidad correspondiente.

Será necesario sacrificar un determinado porcentaje de accesibilidad en automóvil para que la habitabilidad de sus espacios públicos pueda manifestarse ampliamente. Este tipo de viario debe contribuir a la nueva accesibilidad interior de la ciudad, como soportes de los accesos hacia la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte colectivo, junto con la integración de los modos no motorizados: ejes peatonales, itinerarios en coexistencia y los carriles para bicicletas.

Este conjunto de piezas se convierte en el sistema clave de todas las nuevas estrategias, ya que introducen nuevos principios en su concepción funcional y, por tanto, en sus proyecciones formales. Deben ser entendidas como las complementarias de las vías radiales de aproximación al centro y determinan mas una zona que un límite, aunque su valor como piezas de estructura, como dinamizadores debe ser determinante en el conjunto. Llegaran hasta los elementos donde se concentra la transición entre estas vías y las radiales de aproximación y el comienzo de los nuevos ejes urbanos de la movilidad sostenible. Son al mismo tiempo el componente primario de la red de movilidad no motorizada y la base de los corredores peatonales de conexión entre barrios y centro urbano. Su carácter, por

tanto debe primar el confort, la conectividad directa y el “efecto umbral” que sea capaz de proyectar un mensaje formal de “otra zona de ciudad”.

El esquema siguiente muestra los principios de este viario.



ESTRATEGIAS
PARA EL SISTEMA
VIARIO,
LA
INTERMODALIDAD
Y EL SISTEMA DE
APARCAMIENTOS



En continuidad de la red externa, los principales elementos de este subsistema serían:

- Desde el Norte:
 - El tramo de Álvaro Domecq desde el Caballo, hasta c/ Sevilla y el Mamelón.
 - Duque de Abrantes, desde Cruz Roja hasta Pozo del Olivar.
 - C/ Leales en todo su recorrido, desde Plaza de la Constitución hasta la Iglesia de la Victoria.
 - C/ Taxdirt, desde el zoológico hasta la Iglesia de Santiago el Real.
- Desde el Este:
 - Paseo de los Sementales.
 - Avda de Arcos y c/ Arcos.
 - Paseo de las Delicias-c/ Cartuja-c/ Medina.
 - Zona de la Estación-Diego Fernández de Herrera.
 - C/ Porvenir desde Madre de Dios hasta Plaza de las Angustias.
 - C/ Sol desde el cruce con Ronda de San Telmo hasta Cotofre y Pedro Alonso.
- Desde el Sur:
 - Cuesta de San Telmo hasta Ronda de San Telmo.
 - C/ Alcubilla - C/ Puerto hasta los Jardines de la Alameda Vieja.
- Desde el Oeste:
 - C/ Calzada de Arroyo.
 - Final de Nuestra Señora del Pilar.
 - Padre Manuel Fernández.
 - Romero Palomo

2. Viario Secundario:

Tiene como función complementar al Viario Principal ordenando la estructura interna de los sectores de la ciudad y las relaciones entre ellos. En términos de tráfico, se trata de la red que canaliza los tráficos generados/atraídos en los distintos sectores urbanos hasta la el Viario Principal. Es decir, la ciudad se ordena y organiza a partir de la red principal y la secundaria, de tal manera que en las áreas definidas por la red no debería existir un tráfico ajeno a las mismas. Todos los movimientos que tienen lugar en el interior de ellas son producidos por las actividades allí existentes.

En el Viario Secundario el tratamiento del espacio público del viario es prioritario para favorecer los recorridos de peatones y ciclistas, resolviendo simultáneamente las necesidades de aparcamiento para las actividades comerciales y los residentes frente a las exigencias del vehículo motorizado.

Esta constituida por las siguientes clases de viario:

- **Ejes Distribuidores Intersectoriales.**
- **Ejes colectores de Barrio-ciudad.**

Los ejes distribuidores Intersectoriales serán las vías que tienen un carácter estructurante y funcional dentro de los sectores urbanos donde se encuentran, y adicionalmente, sirven de relación estructural y funcional con los sectores urbanos próximos. Por esta razón, contribuyen a completar la estructura general de la ciudad.

Los Ejes Colectores de Barrio-ciudad serán las vías que estructuran interiormente los sectores urbanos de la ciudad, contribuyendo esencialmente a la accesibilidad general de cada uno de ellos, y sirviendo de ejes de distribución para las vías colectoras y distribuidoras locales de acceso a las edificaciones.

Se corresponden con ejes interiores de cada sector urbano de la ciudad consolidada, y vías de registro principal para distribución principal de los tráficos internos en cada estructura.

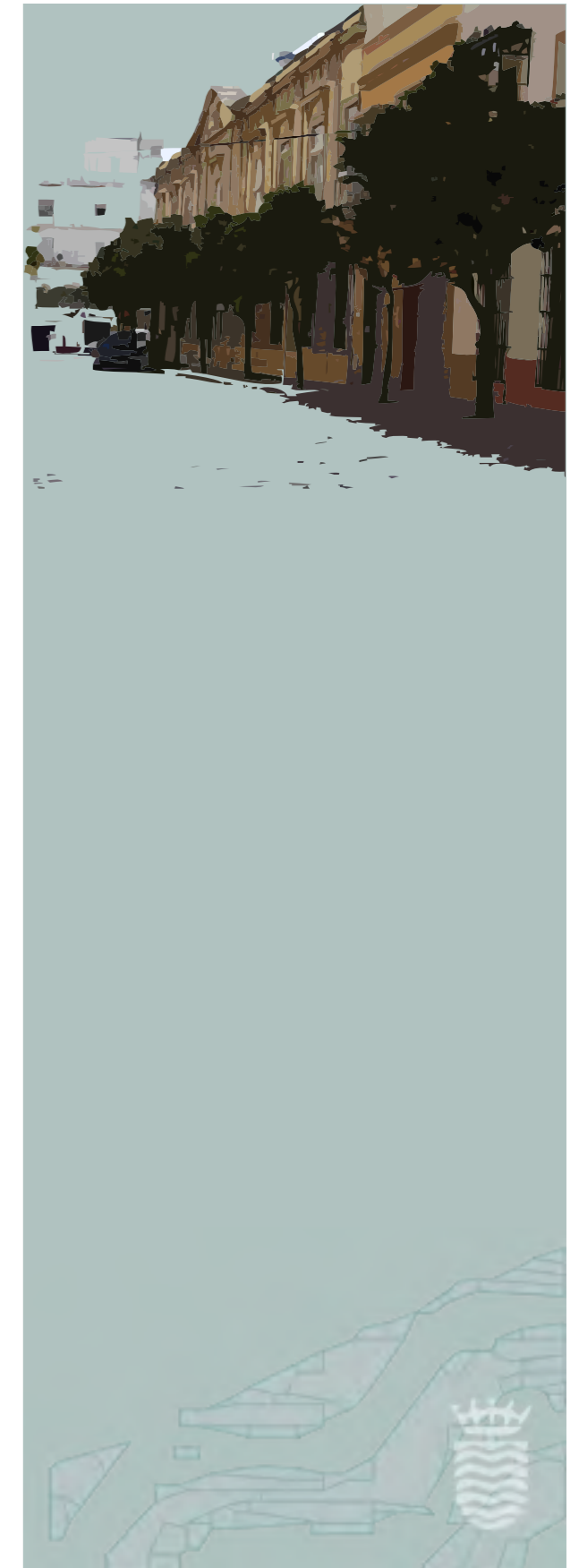
El plano de la nueva jerarquía del viario recoge conjuntamente todo el viario secundario en una única tipología, para la mejor comprensión general del modelo. Se representan por tanto conjuntamente los ejes distribuidores Intersectoriales y los Ejes Colectores de Barrio-ciudad, desarrollándose en los sectores urbanos las diferentes estrategias particulares sobre la interpretación local de las funciones de barrio.

C) EL SISTEMA VIARIO DE LOS BARRIOS

Para los diferentes barrios de Jerez se propone una nueva jerarquización en el uso del viario para mejorar las condiciones del barrio o sector urbano desde la escala local, evitando los tráficos motorizados privados a través del interior de los mismos, introduciendo en cada caso restricciones al automóvil.

Uno de los principales problemas de calidad del viario en Jerez esta ocasionado por una incorrecta interpretación del viario local de los barrios. En ellos deben priorizarse las funciones de carácter estancial, y aproximación de movimientos de destino, sustituyendo las funciones destinadas a resolver los problemas de congestión de niveles superiores, sobre todo en las zonas próximas al centro. En estas vías priman las consideraciones locales, de acceso, recogida y distribución de tráficos internos frente a la conectividad urbana.

Tendrán un mayor espacio dedicado a la infraestructura peatonal, bandas de aparcamiento y áreas para el suministro de mercancías y en algunos casos pueden tratarse con regulación especial, moderación de tráfico, cuando dan acceso directo en



parques y áreas de equipamiento; también cuando el uso peatonal es intenso.

La jerarquía del sistema viario de barrio se organiza en:

- **Vías de acceso desde las zonas exteriores** hasta llegar a puntos de centralidad, donde se localizan los equipamientos de barrio generación / atracción de viajes importantes como son los aparcamientos de rotación y residentes, áreas de actividad, etc.
- **Viario de distribución** de cada “*área ambiental y de actividad*” del barrio, para la continuidad del viario de acceso hacia la red viaria local.
- **Calles locales** de acceso a la residencia, diseñadas preferentemente con prioridad peatonal y en “*coexistencia*” con la circulación motorizada.

Las vías de acceso principal al barrio son las calles que pertenecen a la estructura viaria urbana por su continuidad en la red general de la ciudad y por sus especiales condiciones espaciales como vías multimodales: centralidad, centros de actividad urbana, anchura, capacidad ambiental y de tráfico, continuidad estructural, posición respecto a los principales equipamientos, etc.

Una estructura importante dentro de este tipo de viario lo constituye El Anillo del Centro Histórico de Jerez, que forma parte de las estructuras transversales donde confluyen las vías urbanas radiales transformadas a la nueva función de ejes de proximidad a los tramos interiores del Área Central de Jerez. El anillo debe incorporar con prioridad una plataforma reservada al Transporte colectivo, y también servir para “fusionar” las piezas correspondientes a cada zona interior del Centro, tanto los barrios interiores al recinto Histórico como las zonas de su

entorno. Se propone que el anillo central cambie su funcionalidad para favorecer el acceso de los residentes y para el transporte público y peatonal, eliminando siempre las posibilidades de ser utilizado como tráfico pasante de un lado a otro de la ciudad, siendo especialmente favorable a los modos verdes. Debe rediseñarse evitando que se facilite la entrada de tráfico en el recinto Histórico, para que la mayor parte de sus tramos reduzcan significativamente su carácter motorizado de paso, fomentando los modos de transporte colectivo y no-motorizado para reforzar la función de actividad comercial y potenciar la recualificación de los usos productivos y residenciales del Centro de Jerez.

Paralelamente será imprescindible disminuir la capacidad (o la oferta) para el tráfico motorizado privado, y una buena opción es mantener algunos tramos en un solo sentido, manteniendo la prioridad para la plataforma reservada. Su función principal será canalizar y distribuir la movilidad del Centro Histórico y los barrios de su entorno sin las funciones de “paso” actuales. Se trataría de diferenciar las funciones y cualidades distintas de las dos rondas, la urbana y la histórica.

Por tanto, el Anillo del Centro Histórico cambia su función de Ronda, y debe cambiar su diseño, modificando las prioridades de tráfico motorizado para un mayor reparto modal. El cambio funcional para el anillo del Centro debe recorrer los diferentes tramos... “uno a uno”, definiendo el reparto óptimo en cada sección, para la reasignación de modos y la organización del tráfico interior para residentes y autorizados exclusivamente. Se podría hablar de simplificación de funciones y recuperación de nuevos diseños. Los tramos donde es posible compatibilizar los usos prioritarios con el tráfico automóvil, podrían ordenarse en doble sentido, para aumentar la accesibilidad interior de las piezas que forman la nueva estructura urbana propuesta en el

documento de Aprobación Inicial.

Las nuevas funciones asociadas son las siguientes:

- *Integrar con efectividad y espacio para los usuarios al transporte público.*
- *Facilitar los movimientos del tráfico local para el acceso inmediato a cada sector del centro histórico y los barrios del entorno, al disminuir sensiblemente los tráficos de paso, que atraviesan el centro y que el actual esquema viario permite.*
- *Hacer posible recuperar funcional y ambientalmente los tramos más deteriorados por el viario intensivo del automóvil, c/ Ponce, Muro, Santa María, Honda, etc.*
- *La “Plataforma Verde”, será un espacio donde los peatones, ciclistas y viajeros de los microbuses y autobuses, se mueven con “amabilidad”.*
- *Posibilitar la función de paseo, hoy perdida por falta de continuidad de los espacios peatonales y por los impactos del intenso tráfico en circulación.*

De esta manera, y como ejemplo, la concepción histórica del sistema motorizado en los mismos límites de la corona histórica... Porvera... Larga... Lancería... Armas, debe ser desplazada hacia coronas más exteriores, reconociendo un “ámbito” y no una “línea” como zona de intercambio entre la movilidad de alto impacto y la movilidad sostenible.

Una pieza de especial singularidad del anillo es el eje Corredera-Porvenir-Diego Fernández de Herrera, que articula funciones de tráfico “local” (intentando minimizar su presión) y de acceso al centro (que



debe ser potenciada). La función de este tramo conector debe poder asumir posibilidades de conexión transversal, es decir un “eje” con permeabilidad transversal que ayude a “integrar” los barrios norte y sur en el Centro de la ciudad.

El viario distribuidor de barrio garantizaría la distribución interior dentro de los barrios. La gestión de las vías distribuidoras se realizara preferentemente mediante esquemas en bucle, evitando tráficos de paso del automóvil en el interior de las macromananas. Son calles que tienen funciones urbanas dentro de las “áreas ambientales” de los barrios, y también deben ser calles diseñadas para la “moderación del tráfico”, incluidas en Zonas 30 o viarios de coexistencia con prioridad peatonal.

Las calles locales tienen la función de servir de acceso directo a las edificaciones y a las áreas de actividad del barrio. Serán las vías públicas internas de las distintas supermanzanas, cuya función es garantizar la accesibilidad en el interior de las mismas, cumpliendo la función de soporte y acceso, tanto rodado como peatonal, a todos los usos y actividades interiores. Esta red local, es la mayor de todas en cuanto a su extensión, y en ellas el uso como canal de tráfico rodado se diluye, adquiriendo importancia el estacionamiento y el tránsito peatonal.

Debido a que constituye el primer encuentro con el espacio público, una vez abandonado el transporte privado, la mejora de esta red representa un incremento de la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos. No se producirán movimientos de paso, frente a los de acceso y origen de los desplazamientos.

Son también elementos a destacar dentro del viario local las calles de prioridad peatonal, como elementos que canalizaran preferentemente los itinerarios

peatonales con los ejes de prioridad para el transporte público y los ejes peatonales centrales. Por ello, en el espacio viario deberán coexistir en equilibrio la movilidad motorizada y no motorizada, y el sistema de aparcamientos, junto con las funciones estanciales y de encuentro típicas del ambiente local. Es clave en este tipo de calles que la velocidad de circulación sea compatible con el uso conjunto de todo el espacio por los diversos modos de transporte y funciones, y por tanto, la velocidad de circulación será inferior a 30km/hora. Los tratamientos de pavimentación y diseño más apropiados a los viarios locales son los de plataforma continua entre fachadas, las denominadas calles de coexistencia o de prioridad peatonal. Dentro del viario local se encuentran las calles de uso peatonal, en las que los accesos únicamente están permitidos por motivos autorizados: servicios de urgencia, suministro de mercancías en horario determinado, acercar a las personas mayores, etc, y nunca debe permitirse el aparcamiento de forma continua.

Las medidas a proponer en cada sector urbano dependerán de las condiciones de contorno particulares. A modo de ejemplo, se encuentran las actuaciones propuestas para la necesaria modificación de la sección transversal de la calle para su función multimodal, y las medidas de diseño que ayudan a la continuidad peatonal: estrechamiento de la sección del carril estricto de calzada a 2,75m, las medidas de templado de tráfico que disuadan al conductor de la velocidad elevada, los tratamientos en coexistencia con pavimentación especial sin aceras y prioridad para los medios no motorizados, etc. La decisión del tipo de calle concreta resulta de analizar y sopesar cada caso concreto, teniendo en cuenta las posibles medidas físicas para “moderar el tráfico” en número y en velocidad y hacer compatible el “uso diverso” del espacio viario.

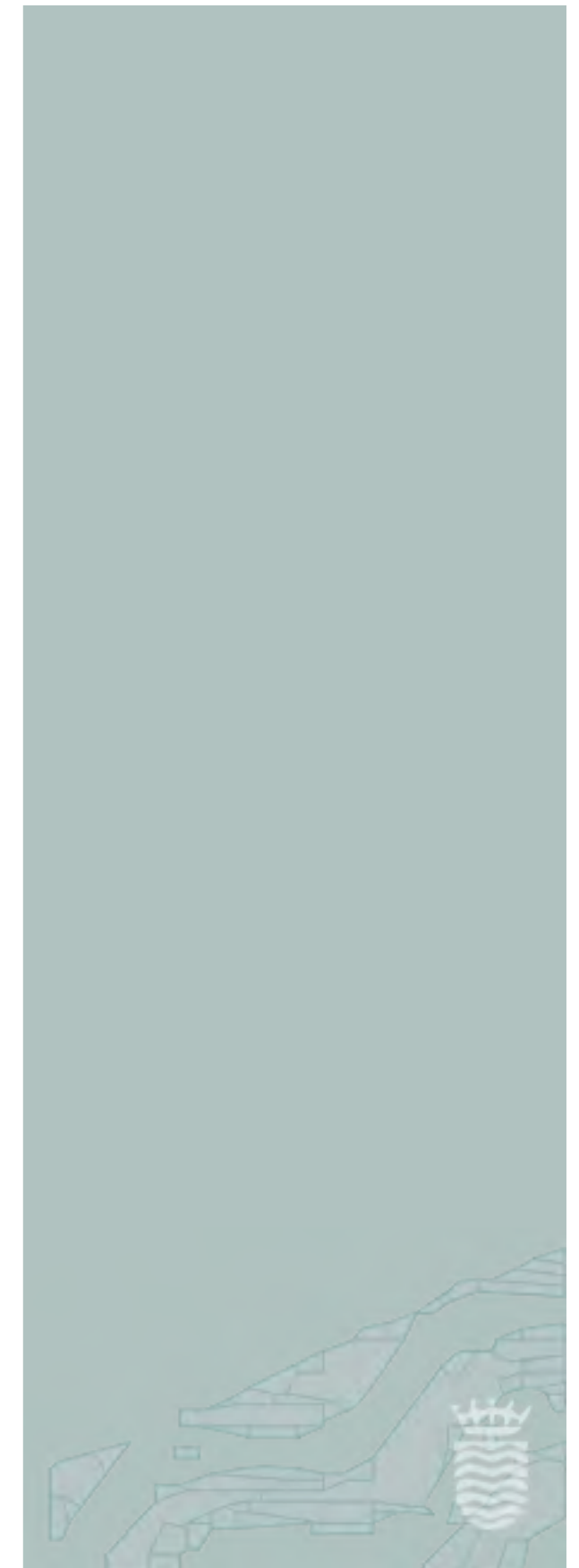
9.2. UN NUEVO MODELO PARA LOCALIZAR LOS APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN Y RESIDENTES

El sistema de aparcamientos, como eslabón imprescindible en la cadena de la movilidad del automóvil, es un elemento clave en las medidas de ordenación de la accesibilidad de las ciudades.

De acuerdo con el nuevo modelo de movilidad sostenible para la coordinación entre la planificación urbanística y el sistema intermodal de transportes, previsto en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez, la política municipal necesita establecer una adecuada localización de los nuevos aparcamientos para hacer posible que residentes, visitantes y residentes, tengan garantizada la accesibilidad a las diferentes actividades de la zona central de la ciudad y sus principales intercambiadores de transporte, de forma compatible con un entorno ambiental favorable en cada centralidad asociada. El criterio fundamental para localizar los aparcamientos consiste en integrar su posición con la planificación intermodal de la ciudad, con el objetivo de establecer un modelo policéntrico de ciudad desde los diferentes accesos externos e internos. Se proponen un sistema de aparcamientos formado por tres tipos de utilización de demanda:

- **Aparcamientos de Ciudad.**
- **Aparcamientos Intermodales.**
- **Aparcamientos de Residentes.**

Los nuevos aparcamientos de Ciudad serán para rotación y residentes, y se localizaran exteriores o en el “borde” del Área Central de Jerez con objeto de evitar que la congestión y agitación urbana del tráfico se extienda hasta la posición del aparcamiento. Las localizaciones de nuevos aparcamientos irán siempre asociadas a objetivos de consolidar en su entorno nuevas centralidades de rango de ciudad. La red de aparcamientos principales para rotación



debería localizarse a una distancia máxima entre los 300-400m desde las áreas de centralidad interna, y tienen la consideración de contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento, en continuidad con la red peatonal e integrados con el sistema de espacios públicos del ámbito hasta completar el destino final del viaje.

Los aparcamientos intermodales tendrán una función disuasoria de la utilización del coche hacia el interior de la ciudad, facilitando la conexión entre el transporte público y el automóvil. Se situaran en los principales intercambiadores de la ciudad:

- *Intercambiador de la Estación Central de Jerez.*
- *Intercambiador de la nueva Estación de Cercanías El Bosque.*
- *Intercambiador del acceso de Arcos.*
- *Intercambiador El Pilar.*
- *Intercambiador El Portal.*

En el interior del Área Central solamente se proponen aparcamientos para los residentes, con el doble objetivo de garantizar la habitabilidad interior, mejorar la utilización de los ámbitos patrimoniales de Jerez, y también, recuperar superficie hoy destinada al aparcamiento para mejorar el transporte colectivo, los recorridos peatonales, y la implantación de carriles-bicicleta. La localización de aparcamientos de rotación en los bordes de la zona central debe combinarse también con localización de aparcamientos de residentes, completando la estrategia de prioridad a los residentes que habitan las zonas del Área Central de Jerez.

Esta estrategia supone la sustitución del carácter actual de los aparcamientos interiores de rotación existentes hacia aparcamientos exclusivos para residentes, como se propone para los aparcamientos de El Mamelón, Mercado, Arenal y el de calle Honda.

Un aspecto a destacar en la escala local asociada a los aparcamientos, serian las actuaciones de reurbanización para mejorar las conexiones peatonales desde el sistema de aparcamientos hacia las zonas de actividad urbana próxima, ampliando la red de aceras y los espacios peatonales asociados.

La construcción de aparcamientos en altura mediante edificios de uso específico puede ser una buena solución para integrar aparcamientos en el interior de parcelas destinadas a equipamiento y zonas verdes, donde el aparcamiento se considera como equipamiento necesario para garantizar la habitabilidad de los barrios y áreas residenciales de la ciudad. Esta solución permitiría construir aparcamientos en régimen de alquiler para residentes a bajo coste en función de sus rentas, (una plaza de aparcamiento en altura tiene un coste 3 veces inferior a un aparcamiento subterráneo, y los costes de conservación y mantenimiento son menos de la mitad). La Normativa Urbanística del Plan General de Jerez permite compatibilizar este tipo de aparcamientos en los espacios reservados para equipamiento y zonas verdes equipadas.

Respecto a la necesaria reorganización de la oferta de las plazas de aparcamientos de superficie en las calles del Área Central de Jerez a los nuevos criterios de accesibilidad, se propone desarrollar un programa de actuaciones de reurbanización para reducir paulatinamente la oferta de aparcamiento de superficie, espacios de escasa rentabilidad social, pero de elevado valor para la multimodalidad del espacio de la calle. De esta forma, se podrán recuperar espacios hoy ocupados por el automóvil que contribuirán a mejorar las condiciones de los desplazamientos peatonales y la accesibilidad de la bicicleta sobre la superficie recuperada en la vía pública, al interior de la zona Central de la ciudad. Asimismo, el espacio recuperado servirá para implantar soluciones para la mejora ambiental y

paisajística del espacio urbano, mediante introducción de arbolado de sombra y mobiliario urbano.

No se recomienda en el interior del Centro de Jerez introducir mecanismos para conseguir zonas de alta rotación de plazas en superficie en ámbitos de alta demanda peatonal, estancial o comercial, (zonas ORA), ya que en la practica solo genera un brutal y excesivo trafico de agitación en su entorno, que solamente busca aparcamiento, y que puede generar los mismos problemas de congestión que si fuese considerado como tráfico en tránsito.

El dimensionamiento y características de la implantación del aparcamiento en cada caso concreto deberá tener en cuenta los datos reales para diseñar con ellos la oferta para residentes y visitantes en los diversos periodos del día. La información necesaria seria sobre la cuantificación de la demanda de vehículos de residentes y su proyección de futuro, las plazas ofertadas en la vía pública, y la oferta de plazas en garajes y aparcamientos públicos. También se necesita estudiar la viabilidad económica de la medida en función de las posibles demandas relacionadas con el número de actividades radicadas en el área de implantación de la medida y las diversas alternativas en cuanto a su utilización por los diversos usuarios, residentes y visitantes.

El sistema más conveniente dependerá de los objetivos particulares de cada actuación, teniendo en cuenta la configuración de los accesos, la cuantificación de la oferta de plazas de aparcamiento en viario, la distribución de actividades, las características de los residentes, además de la posibilidad de incluir usos productivos en su entorno, y en definitiva, de las mayores o menores atracciones de cada zona, intentando ordenar los aparcamientos sin alejar excesivamente la disponibilidad de plazas de las zonas de residencia.

Por todo ello, se necesitan estudios específicos en cada caso para llevar a cabo su implantación, excediendo los cometidos previstos para el presente Estudio.

LAS PROPUESTAS PARA EL INTERIOR DEL ÁREA CENTRAL DE JEREZ

La escasez de espacio disponible de aparcamiento en el Área Central de Jerez, formada por el Sector Centro Histórico y los sectores urbanos colindantes con el mismo, genera demandas de aparcamiento muy superiores a la oferta, debido unas veces por estar localizados en tramas viarias de condiciones poco aptas para la movilidad motorizada, como es el "Casco Histórico" y su entorno, y en otras, porque la localización de actividades atractoras de viajes próximas a áreas residenciales con edificaciones construidas sin aparcamiento. Esta situación choca con las expectativas de los residentes de esa zona, los cuales necesitan psicológicamente tener sus vehículos estacionados en las proximidades de sus viviendas. Por ello, las líneas de ordenación del aparcamiento se deben basar en varios tipos de medidas, aplicables de forma adecuada a cada uno de los ámbitos y de acuerdo con las necesidades de estacionamiento de cada sector.

Se proponen una serie de actuaciones de posibles espacios donde localizar los aparcamientos estructurales y residentes basados en el modelo de intermodalidad propuesto, como se observa en las diferentes fichas de planos de propuesta para los diferentes sectores urbanos. Las localizaciones responden a la disponibilidad de espacio y adecuados accesos rodados, y también por su localización próxima a las áreas de vivienda más deficitarias en aparcamiento.

Los Aparcamientos de Ciudad en el Área Central se proponen localizar fundamentalmente en las zonas

de borde exterior para los accesos radiales de la ciudad hacia el interior, y en donde existe conexión con la red principal de transporte público colectivo de acceso al interior. Son los siguientes:

- Plaza del Caballo.
- Madre de Dios.
- Intersección calle Arcos con N^a S^a de la Paz.
- Ronda de los Moleros-Ronda San Telmo.
- Intersección calles Muro-Ronda de Carac.
- Parque de la Serrana.
- Intercambiador de la glorieta de Cuatro Caminos.

En el exterior del Área Central se encuentra el aparcamiento de la Universidad, junto al Campus Universitario de Jerez.

Los aparcamientos intermodales se localizan en los principales espacios de intercambio con el transporte urbano e interurbano. Son los aparcamientos propuestos para:

- Intercambiador de la Estación Central de Jerez.
- Nueva Estación de Cercanías de El Bosque.

Dentro del Área Central se proponen los siguientes aparcamientos estructurantes para residentes, que resultan de la transformación del uso en los aparcamientos de rotación interiores a la zona de restricción de accesos, para uso exclusivo en residentes:

- Aparcamiento de El Mamelón.
- Aparcamiento del Mercado.
- Aparcamiento de El Arenal.
- Aparcamiento de calle Puerto.
- Aparcamiento de calle Honda.

Asimismo, será necesario localizar nuevos aparcamientos para residentes en el interior de los barrios y sectores urbanos, aprovechando los espacios públicos, zonas libres disponibles, y espacios

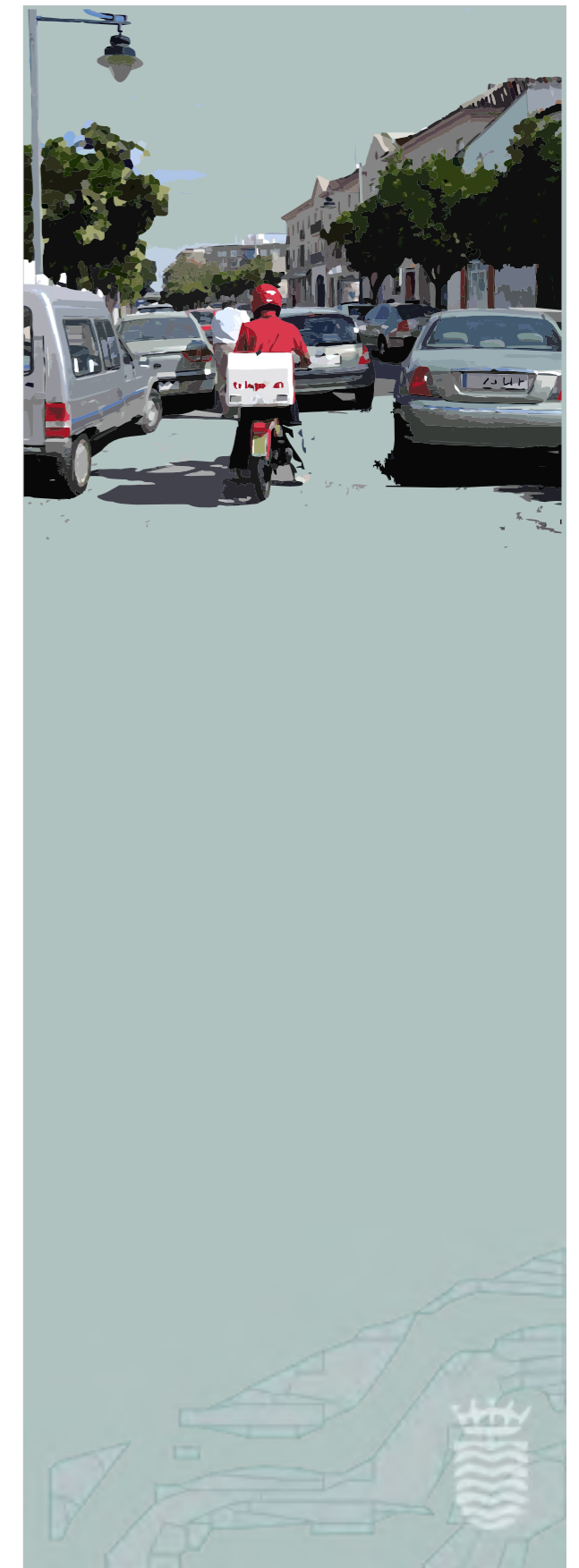
privados interbloques, cuya definición se representa en las fichas de las propuestas de movilidad sostenible para los diferentes sectores urbanos consolidados de la ciudad. Dichos aparcamientos permitirán crear espacios libres y plazas públicas en superficie, y con ello se mejoraría el "equipamiento verde" de cada barrio, al mismo tiempo que se obtienen mayores dotaciones para los residentes. Simultáneamente, deben realizarse planes de reurbanización para eliminar plazas de aparcamiento en superficie para ampliar las bandas de acerado y carriles para la bicicleta.

Se propone redactar un Plan Municipal de Aparcamientos para Residentes, donde se tengan en consideración todas estas variables que deben tener como referencia el documento del Plan General de Ordenación Urbanística de Jerez.

EL APARCAMIENTO EN LOS SECTORES PERIFÉRICOS DE LA SEGUNDA CORONA:

En los sectores urbanos de la segunda corona la "presión de aparcamiento" es menor, no habiéndose detectado déficit nocturnos, existiendo únicamente aparcamientos indebidos esporádicos, normalmente en las proximidades de calles-tramos comerciales y del entorno de equipamientos que atraen viajes motorizados. Este caso se produce también en los alrededores de los ambulatorios y Centros de Salud, centros escolares y equipamientos de ciudad y de barrio-ciudad.

En estos casos la regulación del aparcamiento se puede plantear únicamente mediante señalización vertical y horizontal, una vez se lleven a cabo las medidas de reordenación viaria propuestas para cada uno de los ejes y centros de barrios en el capítulo dedicado a la descripción pormenorizada del nuevo modelo de accesibilidad para la sectorización de los barrios-ciudad.



Las propuestas de movilidad sostenible en los sectores urbanos de la segunda corona de la ciudad incluyen propuestas de nuevos aparcamientos de residentes, cuya localización ha tenido como principales criterios el aprovechamiento de los espacios públicos, zonas libres disponibles, y espacios privados interbloques de la edificación abierta para las zonas residenciales extensivas. Estos últimos responden a proyectos residenciales que inicialmente no tuvieron en cuenta la construcción de aparcamientos, pero que el aumento de la monitorización ha provocado la ocupación intensiva de las zonas libres intersticiales internas por el automóvil, en detrimento de la calidad y rentabilidad social de los espacios colectivos. La construcción de aparcamientos subterráneos en su interior permitirá recuperar espacios hoy imprescindibles al servicio del aparcamiento para ser dedicados a espacios libres y zonas verdes.

9.3. LOS CORREDORES BÁSICOS DEL SISTEMA DE PLATAFORMAS RESERVADAS AL TRANSPORTE COLECTIVO.

La estructura fundamental para la reordenación del transporte público colectivo debe establecerse sobre la base de la integración del ferrocarril de Cercanías junto con el sistema urbano de transporte colectivo de altas prestaciones en superficie, tomando como puntos nodales del sistema la posición de los intercambiadores principales. La suma de ambos modos ferroviarios establecerá una adecuada interconectividad entre el sistema de intercambiadores establecido, y con las áreas de intercambio y centralidad de la nueva ciudad policéntrica.

De acuerdo con la propuesta de la nueva accesibilidad interior ya expuesta, y la nueva red viaria propuesta en el nuevo Plan General de Jerez, se propone implantar un sistema de transporte colectivo de altas prestaciones que establezca una adecuada interconectividad entre el sistema de intercambiadores establecido y con las áreas de intercambio y centralidad definidas por este trabajo. La metodología empleada ha tenido como referencia el análisis de la funcionalidad y la cobertura completa del sistema urbano consolidado junto con la propuesta de ampliación del suelo urbanizable. Se han analizado la capacidad funcional y dimensiones de las secciones del viario principal de la ciudad, con capacidad suficiente para ser soporte de convertirse en plataformas reservadas al transporte público colectivo, bien por las dimensiones totales disponibles, o bien por su posición urbana respecto al sistema de nuevas centralidades. El plano de información del sistema viario existente, como puede observarse, hace referencia a las dimensiones de los viales principales y sus condicionantes.

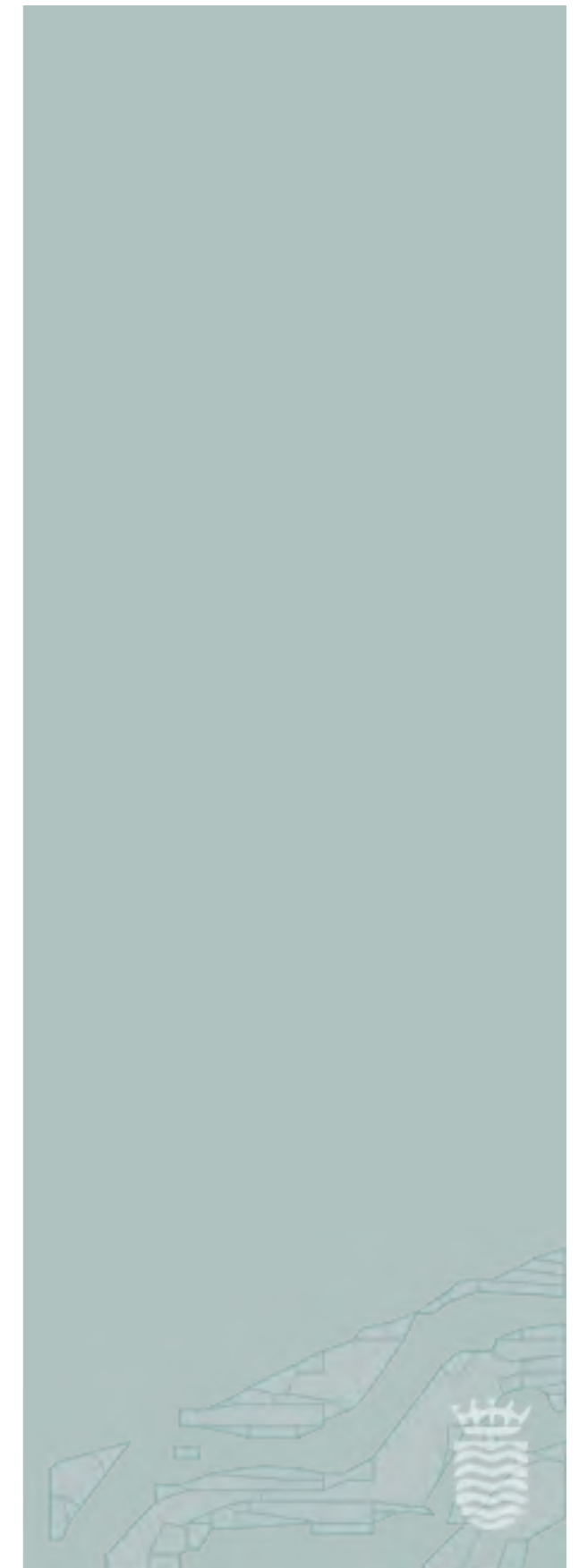
En base a estas premisas y al modelo de accesibili-

dad expuesto anteriormente, se presenta una red de corredores básicos para las plataformas reservadas al transporte público colectivo en superficie, que sería el origen de la futura red de Tranvías de la ciudad de Jerez, como expresión de la coordinación entre las estrategias de transporte metropolitano y urbano dentro de la zona central de la ciudad. Esta red supone por tanto un sistema de transporte complementario con la red de transporte urbano, para conseguir los objetivos de habitabilidad interior del área Central de la ciudad, y para establecer una solución sostenible a la movilidad urbana interior, que serán implantados sobre los ejes principales de la jerarquía del sistema viario.

La puesta en servicio de esta red obligaría a realizar una remodelación de las líneas de transporte urbano a los nuevos objetivos de intermodalidad. De esta manera, las terminales de transporte urbano interiores al área Central serían trasladadas al exterior, suprimiéndose la gran mayoría de las líneas que actualmente entran en su interior, y que ahora tendrían una función de aporte hacia la red de corredores anterior.

La red de plataformas reservadas al transporte público colectivo formaría la futura red de Tranvías de la ciudad de Jerez, como expresión de la coordinación entre las estrategias de transporte metropolitano y urbano dentro de la zona central de la ciudad. Esta red supone un sistema de transporte complementario con la red de transporte urbano de autobuses para conseguir los objetivos de habitabilidad interior de la ciudad, y asimismo, para establecer una solución de movilidad urbana sostenible, disminuyendo la contaminación ambiental asociado al transporte motorizado en el área Central, implantados mediante plataformas reservadas sobre los ejes principales de la jerarquía del sistema viario.

Para su dimensionamiento y definición se han tenido



en cuenta los únicos datos disponibles de demanda procedentes de las encuestas de transporte público urbano realizadas por COJETUSA en 2003, donde se analizaron mediante encuestas origen/destino dirigidas a los usuarios de las líneas urbanas. Estas encuestas analizaban los principales flujos de la demanda entre zonas de la ciudad, observándose las siguientes conclusiones, que han servido de referencia para elaborar la propuesta de la red de corredores:

- Los flujos urbanos principales de la movilidad urbana tienen un marcado carácter radial, desde los sectores urbanos de la periferia hacia el interior del Área Central de Jerez.
- Destacan por su importancia los flujos de viajes que se dirigen a la zona central de la ciudad desde los barrios situados al norte y al sur del Centro Histórico, así como los situados en los sectores urbanos al otro lado del trazado ferroviario. Se trata de los sectores urbanos de Los Naranjos, Zoológico y San Benito por el norte, Polígono Sur y Federico Mayo por el sur, y por el este los sectores de Universidad, Pago San José, La Milagrosa, La Marquesa y La Granja.

El criterio básico para la definición del sistema de Plataformas Reservadas al transporte colectivo, consiste en establecer la máxima conexión entre las diferentes centralidades urbanas previstas en el Plan General de Jerez, de acuerdo con las estrategias globales y sectoriales de la ciudad en relación con la movilidad sostenible.

A partir de la aplicación de los criterios y los datos disponibles, se ha elaborado una propuesta de corredores básicos de la futura red de Tranvías en superficie, cuyo trazado responde a la representación de los flujos principales de la demanda de movilidad de la ciudad, teniendo en cuenta además

la capacidad funcional de las calles propuestas para incluir las plataformas reservadas dentro de su sección transversal.

Las plataformas reservadas se proponen sobre las siguientes calles:

Vías Radiales:

- Avenida de Álvaro Domecq.
- Avenida de Europa.
- Avenida de Arcos.
- Paseo de Las Delicias-Hijuela de la Canaleja.
- Calle Corredera.
- Eje formado por Alameda Cristina-Larga-Honda-Santa María-Arenal-Armas-Puerto-Alcazabilla.
- Acceso polígono El Portal.

Vías y Rondas Transversales:

- Ronda Urbana Este de Jerez.
- Ronda Urbana Oeste: antigua carretera N-IV.
- Avenida José León de Carranza.
- Avenida de Sanlúcar.
- Avenida de Carrero Blanco.
- Eje de borde de cornisa en barriada San Telmo.
- Ronda de San Telmo.
- Avenida de Voltaire.
- Avenida Nª Sª de Consolación.

A partir del sistema de corredores básicos propuesta, y como representación funcional de las diferentes posibilidades de explotación del sistema de Tranvías sobre el sistema de Plataformas reservadas propuestas, se han analizado tres alternativas de explotación en superficie, cuya representación formal se presenta gráficamente en los planos de propuesta del documento.

Cada una de las alternativas propone la organización del sistema principal de Tranvías de Jerez sobre

el trazado de tres líneas, formando una red de correspondencias entre ellas, estableciendo un elevado rango de cobertura final en la movilidad urbana de la ciudad. Al no disponer de datos reales sobre la movilidad no se han evaluado las accesibilidades resultantes de la asignación de los viajes en transporte colectivo sobre la nueva red proyectada, y por tanto no se ha podido interpretar las accesibilidades resultantes en cada uno de los diferentes escenarios posibles.

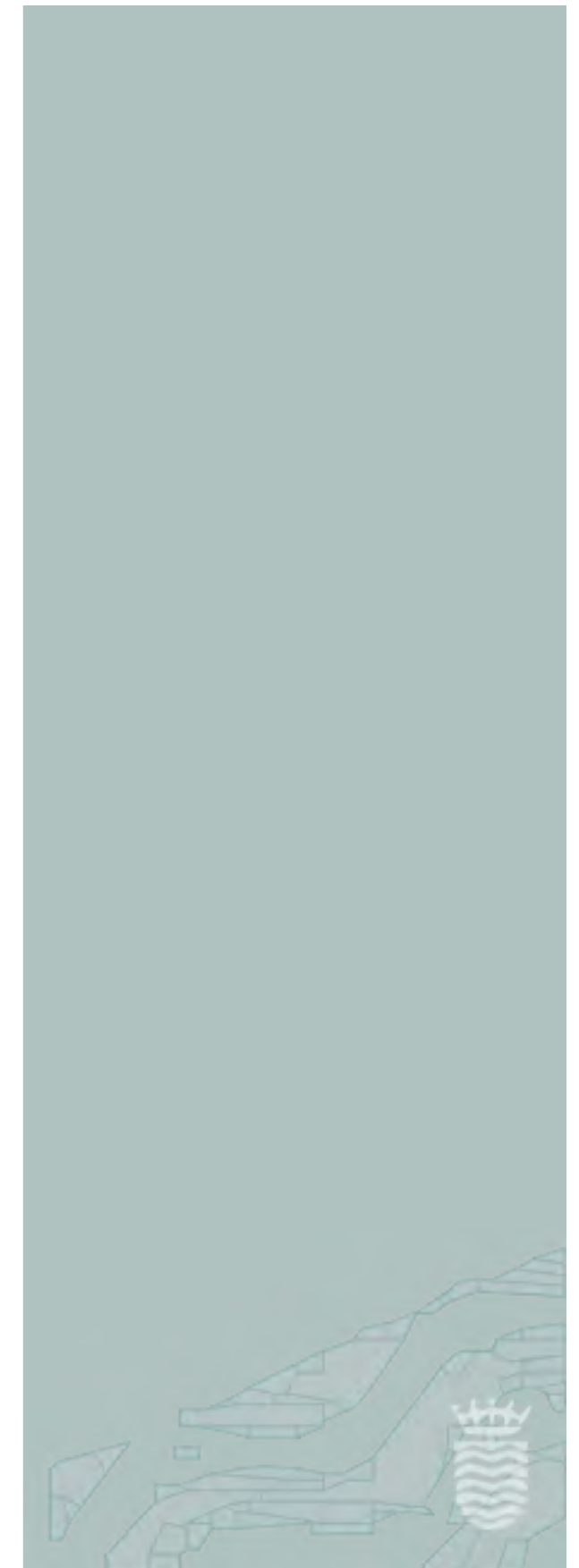
Las Alternativas analizadas son las siguientes:

La Alternativa 1:

Consiste en establecer una estructura de Tranvías mediante dos líneas radiales pasantes por el intercambiador Central de la Estación de Ferrocarril y Autobuses, y otra línea con estructura de arco circular periférico en la zona Este de la ciudad. Las dos líneas radiales potencian la penetración hacia la zona central de Jerez desde el norte y el sur de la ciudad a través de los accesos principales, utilizándose forma común el tramo de la calle Corredera, entre El Arenal y la Estación Central. La línea exterior conecta los barrios del borde de la segunda corona urbana con el nuevo apeadero de Cercanías de El Bosque, con correspondencias con las líneas radiales en los intercambiadores de borde de ciudad.

Las líneas serían las siguientes:

Línea 1: Santa Cruz Estación Central Parque Atlántico. Es una línea radial pasante de relación entre los barrios del norte hacia la zona sureste de la ciudad, a través de la zona central de Jerez. Desde el punto de vista urbano, los intercambiadores de ciudad más importantes conectados entre sí son los siguientes: Plaza del Caballo, El Mamelón, Arenal y Estación Central. Otros puntos relevantes son las tres



conexiones con la línea 3, en el cruce con la N-IV, El Parque y el barrio de Parque Atlántico, como extremo final de línea.

Línea 2: El Pilar Estación Central Universidad, con bifurcaciones en antena hacia el acceso de Arcos y Pago San José. Tiene carácter de línea transversal sobre la zona central de la ciudad. La línea aprovecha en la zona oeste el corredor de la actual carretera N-IV entre el barrio El Pilar-Hospital de Jerez, hasta el intercambiador de la glorieta de Cuatro Caminos, y continuando por Alcubilla hasta El Arenal. A continuación aprovecha la calle Corredera hasta la Estación Central, prolongándose hasta llegar a la Universidad. Llegando a este punto la línea tiene dos ramales, segregados hacia acceso de Arcos y Pago San José, donde conecta con la línea 3 como circular exterior.

Línea 3: El Pilar Apeadero El Bosque acceso de El Portal Plaza del Arenal. Se trata de una línea periférica con conexiones hacia las líneas radiales 1 y 2, conectando con el nuevo apeadero de Cercanías de El Bosque, donde se concentran las accesibilidades de la zona de nuevos crecimientos periféricos de la zona Este, según la propuesta del nuevo Plan General.

Las futuras cocheras para esta alternativa se proponen en el final de línea 2, en el barrio de Pago de San José.

La Alternativa 2:

Resulta bastante similar a la estructura de la Alternativa 1, y consiste también en establecer una estructura de Tranvías mediante dos líneas radiales pasantes por el intercambiador Central de la Estación de Ferrocarril y Autobuses, y otra línea circular periférica completa. Las dos líneas radiales potencian la

penetración hacia la zona central de Jerez desde los accesos desde el norte y el sur, utilizando ambas en común el eje de transporte colectivo de la calle Corredera, entre El Arenal y la Estación Central. La tercera línea del tipo circular, conecta los barrios situados en el borde de la segunda corona urbana hacia el intercambiador del nuevo apeadero de Cercanías El Bosque, y tiene correspondencia con las líneas radiales en los intercambiadores de borde de ciudad: Parque, Alcázar, El Portal, Pago San José, acceso de Arcos y el Caballo.

Las líneas serían las siguientes:

Línea 1: San José Obrero El Mamelón Estación Central Pago San José.

Línea 2: San José Obrero Estación Central Alcázar Intercambiador El Portal.

Línea 3: El Pilar acceso El Portal - Apeadero de Cercanías "El Bosque" El Pilar.

La Alternativa 3:

Consiste en establecer dos líneas radiales pasantes de direcciones: norte-sur y este-oeste, y una línea en arco circular periférica incompleta. Las dos líneas radiales potencian la penetración hacia la zona central de Jerez desde los barrios periféricos potenciando la accesibilidad sobre el eje de intercambio modal El Mamelón, Plaza de El Arenal y El Alcázar. La línea 1 cruza la ciudad de norte a sur desde Álvaro Domecq hasta el acceso El Portal, y la línea 2 cruza de este a oeste la ciudad, incorporando a los principales equipamientos metropolitanos de Jerez: Hospital y Universidad con la zona central de la ciudad. La tercera línea es de tipo circular sobre el arco oriental periférico de la segunda corona urbana, conectando los barrios del borde de la segunda corona urbana con el nuevo apeadero de Cercanías

de El Bosque, y conectando con las líneas radiales en los intercambiadores de borde de ciudad.

Las líneas serían las siguientes:

Línea 1: Apeadero de Cercanías "El Bosque" El Mamelón Alcázar Intercambiador El Portal.

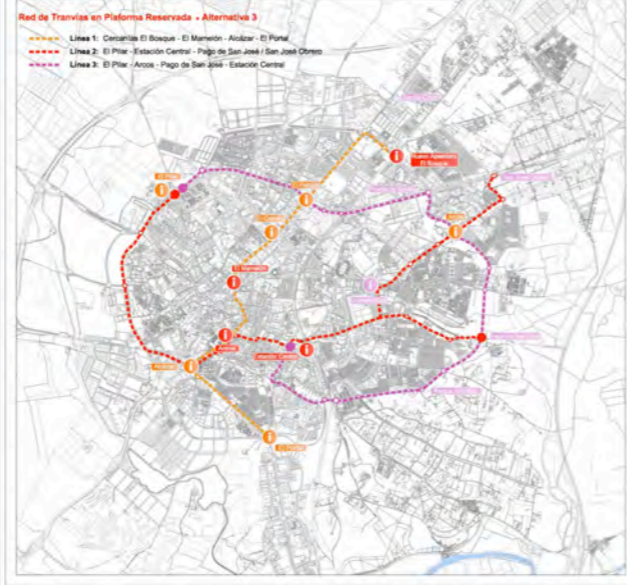
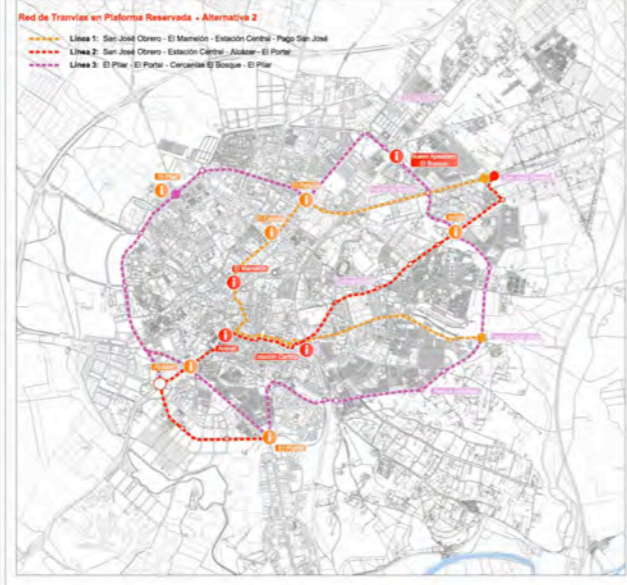
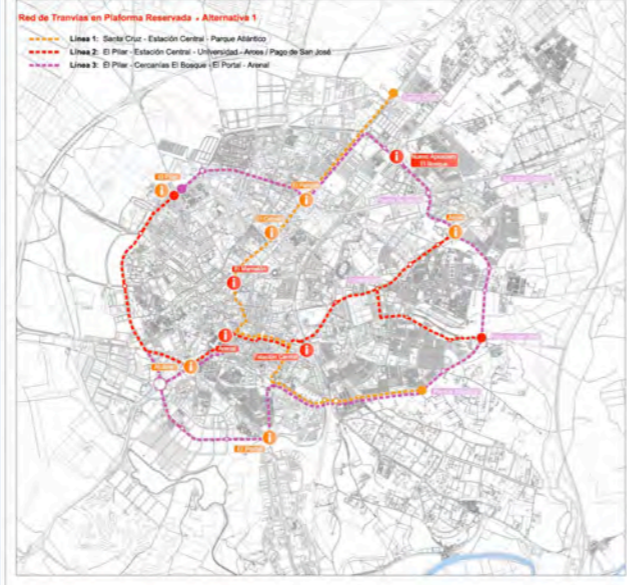
Línea 2: El Pilar Plaza del Arenal Estación Central, con bifurcaciones en antena hacia Universidad y Pago San José, y hacia el acceso de Arcos. La estructura de esta línea resulta muy similar a la línea 2 descrita en la Alternativa 1, con la única modificación de utilizar el Paseo de las Delicias en sustitución del acceso por la Ronda de los Alumnos.

Línea 3: El Pilar Acceso de Arcos - Pago San José Estación Central.

Para determinar en cada uno de ellos el área de cobertura de la población de la ciudad respecto a la accesibilidad en los diferentes modos de acceso al intercambiador, y teniendo en cuenta los datos de experiencias en otras ciudades con intercambiadores de la escala ciudad, se ha considerado que los Intercambiadores de Primer Orden responden a una distancia de 1.000m de radio de cobertura desde su localización, y 500m para los intercambiadores secundarios.

De acuerdo con estos criterios, los resultados de accesibilidad hacia los diferentes intercambiadores propuestos resulta una cobertura óptima para la práctica totalidad de la población de Jerez, como se observa en el plano de la red de Transporte colectivo. Es decir que desde prácticamente desde cualquier parte de la ciudad es posible acceder a un intercambiador desde donde es posible acceder a las diferentes centralidades urbanas previstas en el Plan General.

ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO



Estrategias para el Transporte Colectivo

- Corredores básicos para el Transporte Colectivo de alta capacidad
- Plataforma Reservada de tracción en superficie
- Línea ferroviaria Santa Caba

Intercambiadores de Transporte Colectivo

- 1 De Primer Orden
- 2 De Segundo Orden

PROPUESTA

ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO: INTERCAMBIADORES Y PLATAFORMAS RESERVADAS AL TRANSPORTE COLECTIVO

0.2

9.4. ESTRATEGIAS PARA LA REORDENACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBUSES.

La reordenación del sistema de Transporte Colectivo de autobuses deberá producirse para adaptar las líneas actuales a los nuevos principios de intermodalidad e inversión de prioridades en la vía pública. Será necesario modificar la gestión prioritaria del automóvil hacia los modos de la red de Tranvías en plataforma reservada, el transporte urbano colectivo de autobuses y el sistema peatonal.

Las líneas de autobuses interurbanos deben tener un recorrido directo hacia la estación de autobuses a través de vías principales, evitando recorridos interiores a los barrios, los cuales deberán ser realizados exclusivamente por el transporte urbano.

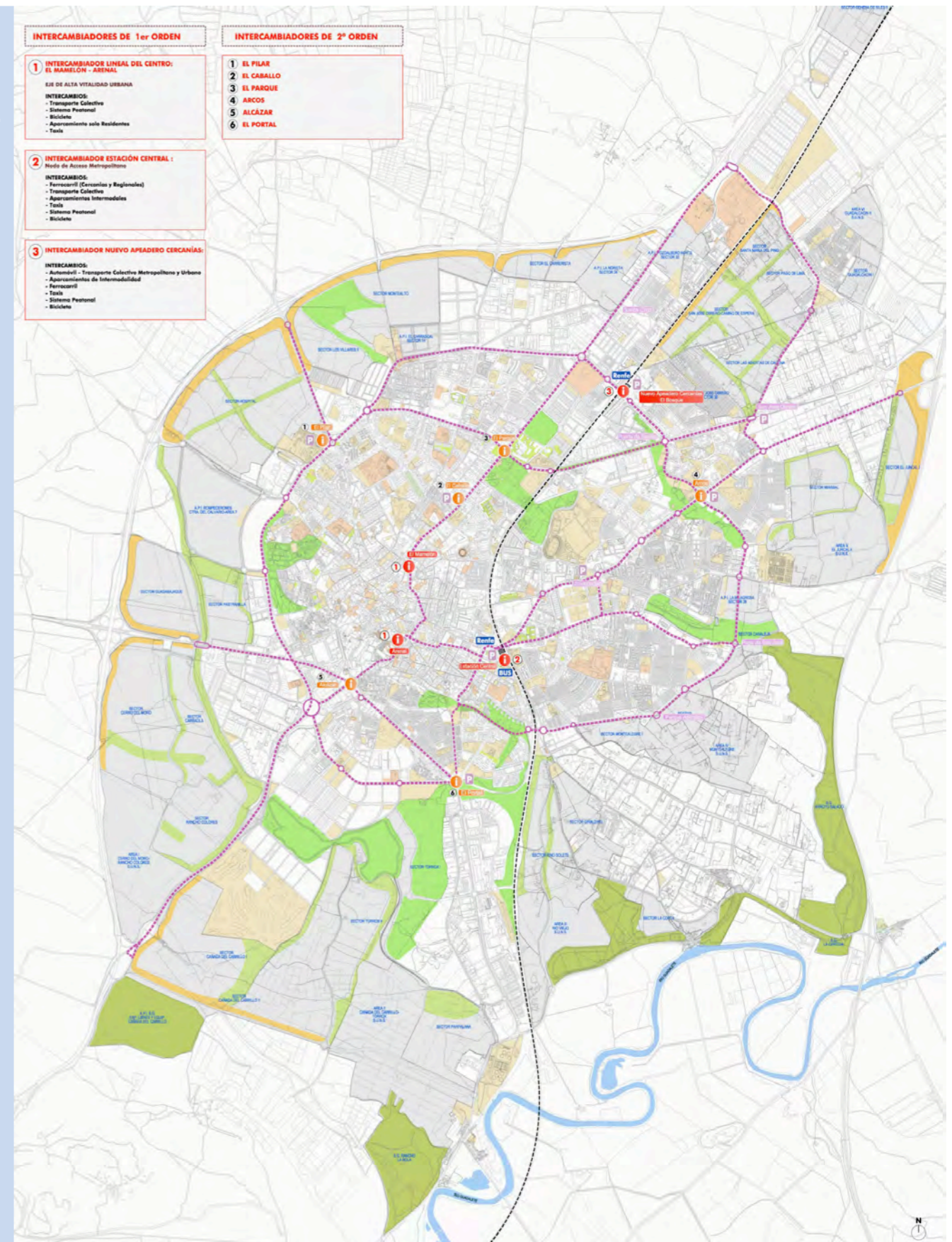
Las líneas de autobuses urbanos deben reorganizarse para tener una función complementaria con los corredores básicos de Tranvías en Plataforma Reservada, actuando el conjunto como un único sistema. En una primera fase, se propone que los autobuses urbanos se implanten sobre el trazado de las Plataformas reservadas, para ser sustituidos por los Tranvías según aumente la infraestructura tranviaria, y de acuerdo con la capacidad inversora de las administraciones autonómica y municipal. La red de autobuses dará cobertura a la accesibilidad de los barrios hacia los nodos de centralidad urbana propuestos, conectando con los principales equipamientos y acercando a los barrios periféricos con el entorno del área Central de Jerez.

Una ventaja importante en el servicio de autobuses es consecuencia de la entrada en servicio de la Variante Oeste de Jerez, que permitirá reformar las líneas de autobuses urbanos para incluir en su recorrido la antigua carretera N-IV, dado que actual-

mente la congestión de la N-IV supone una reducción de la efectividad del servicio, ya que los autobuses tardan el mismo tiempo o más en el recorrido interurbano entre núcleos que entre la terminal de autobuses y el fin del núcleo urbano de Jerez.

Por otra parte, la relación del transporte público con los sistemas peatonales debe ser integradora, utilizando para ello elementos de diseño urbano como el mobiliario, arbolado, marquesinas, etc.

PLANO DE ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO



9.5.LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES Y BICICLETA PARA LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA.

9.5.1. LOS PRINCIPALES ITINERARIOS PEATONALES.

Una vez definidas las líneas generales de la ordenación viaria y de la movilidad de la ciudad, la red de itinerarios principales de carácter peatonal será el sistema de movilidad complementario para conectar los diferentes sectores urbanos hacia los nodos de centralidad urbana asociados a los principales intercambiadores de transporte y centralidad urbana, desde donde se establece el sistema de conexión hacia las zonas centrales de Jerez. Por tanto, será el soporte principal que utilizarán los modos no motorizados en la movilidad diaria habitual.

Para su definición, se han tenido en cuenta los diferentes aspectos de la movilidad peatonal actual, sus deficiencias en los diferentes rangos de la jerarquía viaria para la infraestructura peatonal, las condiciones geográficas y particulares de cada sector urbano, y sus caminos de conexión con los principales centros de atracción, incluido el Área Central de la ciudad. Se han valorado igualmente las condiciones físicas de la infraestructura peatonal en las "vías principales" mayormente utilizadas, los itinerarios más utilizados hacia las paradas del transporte público desde cada barrio, los caminos hacia los parques y zonas verdes, los futuros viarios de los nuevos desarrollos previstos en el PGOU, y también la potencialidad de determinados espacios para la captación de movilidad peatonal asociada con el ocio, el paseo y el deporte.

Se propone que el modelo de movilidad para Jerez debe partir de una interpretación adecuada de su potencial para la escala peatonal, su lógica y las

razones de su implantación en el territorio. La trama viaria de Jerez presenta escasos condicionantes geográficos que puedan haber "trazado" los corredores peatonales naturales, por lo que la práctica totalidad de los trazados actuales urbanos están condicionados por sistemas de infraestructuras como el ferrocarril o los grandes sistemas viarios.

Esta ausencia de elementos naturales ha permitido un desarrollo radial bastante limpio de la trama viaria que en sus más recientes manifestaciones se ha traducido en amplios corredores, sobre todo en la dirección de los destinos clásicos de viajes como la Avda. Álvaro Domecq y otros trazados radiales de entidad y, en cierto modo esta configuración, que en los últimos años ha sido asignada para los desplazamientos del automóvil es lo que va a permitir introducir una interpretación nueva de la movilidad peatonal en Jerez.

El objetivo es conseguir una red peatonal y ciclista y de espacios libres (sin coches) como "**Red Verde**" del territorio municipal. Se trata de manejar un concepto amplio e integral del espacio libre donde tendría prioridad los siguientes conceptos para la habitabilidad urbana de la ciudad:

- El espacio libre de las calles que forman la vía pública, sobretudo en el Área Central, y los espacios públicos asociados a las calles.
- El espacio de uso público en los edificios y en los accesos a equipamientos y servicios.
- El espacio intermodal en los intercambiadores propuestos y en las áreas de centralidad preferentes para el intercambio entre automóvil y sistema peatonal. Desde las estaciones hasta las terminales-paradas del transporte urbano equipadas con actividades, dotadas de un espacio amable para el viajero en la espera que

le haga perder la sensación de "perdida de tiempo", donde puede encontrar kioscos, tiendecitas, puntos de información, etc. Tanto en la "**parada de proximidad**" del nivel "**barrio-ciudad**", para cada uno de los barrios, como en las paradas de "ejes de barrio", y para las paradas del transporte colectivo urbano y de altas prestaciones, se deben plantear "**paradas equipadas**", que deben irradiar actividad, buen ambiente y una climatología propicia y estarán bien conectados con otros centros y ejes de la red de espacios públicos. Esta propuesta se implantará dentro de la necesaria remodelación del sistema de líneas de transporte urbano a los nuevos criterios de intermodalidad y accesibilidad interna.

Los planteamientos realizados en este documento difieren de las propuestas clásicas sobre peatones que se realizan en los planeamientos generales ya que se pretende concebir el peatón como un sistema de entidad urbano, y, en este sentido, se van a trazar corredores como parte de un sistema de escala urbana y con posibilidades de conexión con el territorio. Pero previo al reconocimiento de la red como sistema físico, es necesario realizar una mínima lectura sobre la ciudad y sus usuarios, para realizar una evaluación de la peatonalidad en la ciudad, y en este sentido, es preciso reconocer que hay una gran diversidad de peatones en Jerez con distintos requerimientos para el uso del espacio viario que dependen de su edad, su capacidad para el movimiento y de la forma de llevarlo a cabo, solos, en compañía de otras personas, con las manos libres, portando bultos, etc.

Diseñar las infraestructuras peatonales de Jerez, para un peatón "atlético" que cruza los semáforos a metro y medio por segundo, como realmente se hace en otras ciudades, es una medida inaceptable para el modo mayoritario de movilidad urbana. Las



aceras estrechas que se interrumpen en cada esquina por el desnivel del bordillo, pocas veces bien acondicionado para la *accesibilidad universal*, los vehículos mal estacionados y el tráfico intenso y rápido que degrada el “entorno peatonal”, son también barreras insalvables para más de un 30% de la población, porcentaje que aumentará sensiblemente en las próximas décadas.

Los problemas de los peatones detectados en Jerez son los siguientes:

- *Problemas de accesibilidad*, para llegar a pie a un destino concreto por la falta de continuidad de los acondicionamientos peatonales, por la falta de acceso adecuado a edificios para los que tienen reducida su movilidad.
- *Problemas de capacidad y confort*, por aceras estrechas y con obstáculos fijos (señales, mobiliario urbano, alcorques con arbolado sin cubrir...), y móviles (coches y motos aparcados); por pavimentos deslizantes, por escaleras y fuertes pendientes. El entorno desagradable, la falta de protección climática frente al sol muy necesario en nuestras ciudades, la inexistencia de bancos para sentarse y de actividades en los edificios, acaban disuadiendo al posible peatón de realizar su viaje a pie.
- *Problemas de seguridad*, en los cruces con el tráfico automóvil donde el viandante no tiene la prioridad, ni física ni funcionalmente en los pasos “de cebra”, ni en los semáforos de peatones muchas veces pasados en prohibido por vehículos a velocidad elevada.
- *Problemas de salud*, por impactos ambientales debidos a emisiones atmosféricas y ruidos, por el tráfico intenso que forma una “barrera funcional” para la movilidad y hace imposible los contactos sociales en las calles.

Las consecuencias de esta problemática son percibidas con mayor intensidad y gravedad por los peatones más vulnerables, niños, ancianos o personas con discapacidades permanentes y temporales. Según datos de la Comisión Europea la mitad de los europeos mayores de 65 años no salen a diario de su casa por diversos motivos: discapacidad motora, riesgos por el tráfico, imposibilidad de recorridos largos a pie, desorientación en una ciudad “ordenada” para el automóvil, etc.

Los niños son igualmente peatones que pueden ser considerados como incapacitados para el tráfico. Hasta los ocho años no empiezan a entender las reglas del tráfico, no distinguen la diferencia entre izquierda y derecha, y en general sienten ansiedad por el tráfico de automóviles en el camino entre la casa y la escuela. La pérdida de *proximidad* entre la casa y la escuela por los riesgos inherentes al tráfico automóvil, incluso para los niños que van al colegio del barrio, junto a los modelos de vida ligados a la *cultura del automóvil*, influyen en la pérdida de las posibilidades educativas en el uso de la calle y del espacio urbano que tiene el viaje a la escuela en las edades tempranas.

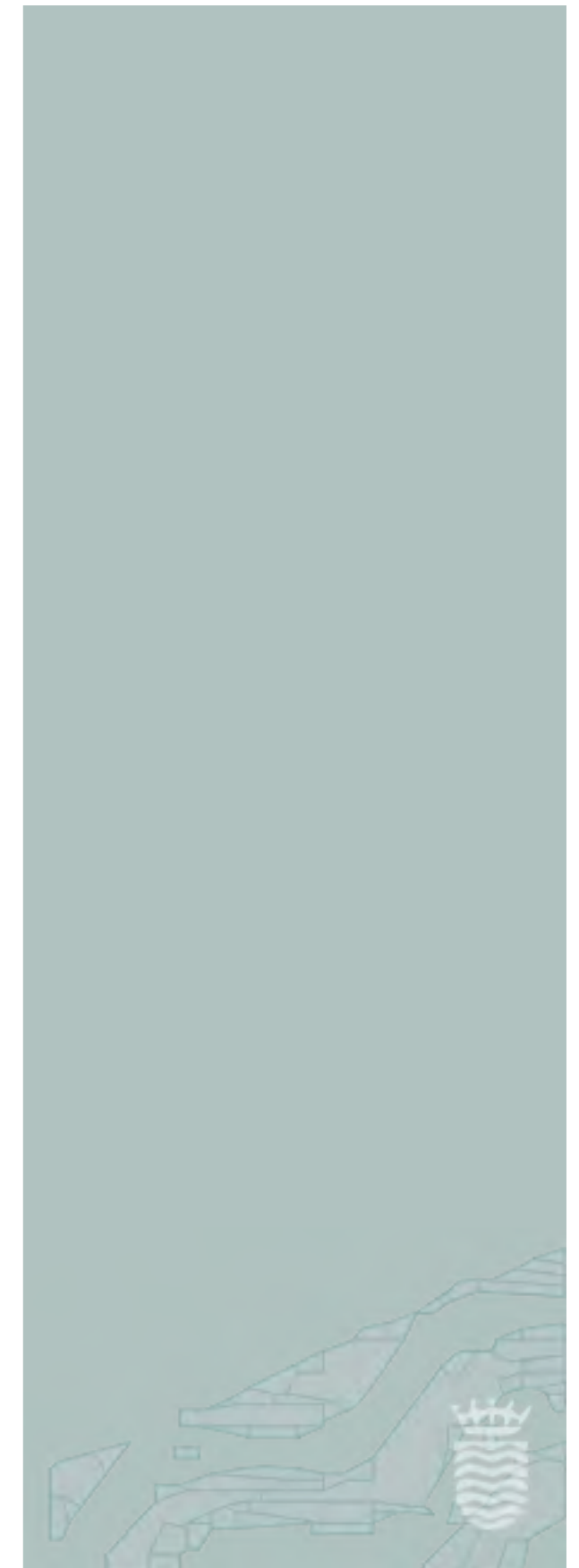
La actuación consecuente para extender la *peatonalidad* (medidas favorables al peatón) a toda la ciudad, trata en definitiva de aprovechar los efectos beneficiosos de la supresión del automóvil en las zonas y calles peatonales. Diseñando estos espacios, en los que el peatón se siente seguro y cómodo, con criterios de prioridad y comodidad peatonal en las calles atractivas por las actividades de su entorno, en áreas de especial sensibilidad (equipamientos, escuelas...) para favorecer su uso por los peatonales especiales, para ir creando en la ciudad una *red peatonal y de espacios públicos* como potente alternativa a la movilidad urbana. El ciudadano anda mucho más de lo que creen los gestores y técnicos municipales cuando tiene itinerarios

acondicionados que le permiten alcanzar los principales destinos urbanos. Este tipo de actuaciones es un “terreno de ejemplos útiles en el necesario cambio cultural que requiere y suscita la moderación del tráfico, ya que permite el redescubrimiento de las calles y plazas como espacios idóneos para esa riqueza de facetas que constituye la vida cotidiana: el área peatonal se ha convertido en un importante lugar de aprendizaje de la vida urbana”.

Gracias al concepto de itinerario peatonal y a la extensión de las mejoras en espacios libres de automóviles y de las condiciones de los desplazamientos peatonales en los barrios, la protección del peatón ha roto ya los estrechos márgenes con los que se planteaban las redes segregadas de las nuevas urbanizaciones, y las zonas peatonales clásicas de los centros, y se adentra ya tanto en la planificación del viario general urbano, como en la gestión diaria del mismo, en cuyas micro decisiones se juega la seguridad y comodidad de miles de viajes a pie.

En la ciudad de Jerez, según los datos de movilidad disponibles, el centro urbano todavía sigue siendo el destino habitual de la mayoría de los ciudadanos, con una trama de calles poco aptas para el tránsito y el aparcamiento de coches. El automóvil no puede tener en el centro histórico la misma consideración que en viarios más modernos y las actuaciones de “contención” del automóvil en los centros deben ser enérgicas. El espacio ocupado por coches que circulan y aparcan debe dejar hueco a los “modos verdes” y a las funciones tradicionales de las calles del centro histórico.

En las últimas décadas, el centro se ha ido ampliando a los barrios del núcleo central de la ciudad, a las zonas que se han tratado en la documentación gráfica del Plan como la primera corona de barrios. En estos barrios vive un porcentaje importante de la



población y si hacemos “accesible a pie” el centro urbano estamos colaborando a mejorar la calidad urbana y la eficiencia de las actividades que en él se localizan. Para ello la actuación simultánea en la priorización física y funcional de la red de transporte público y de la red peatonal y ciclista servirá para limitar al mismo tiempo la entrada de coches en los barrios del entorno del centro y en el centro mismo, y recuperar espacio público.

Este documento propone reordenar la ciudad a partir de lo que hoy se denomina el *espacio colectivo*, como elemento que conecta cada barrio con otros de la misma ciudad, cada equipamiento (de ocio, cultura, comercio...), con otros equipamientos y áreas de atracción del ciudadano. Este concepto, más amplio que el espacio público o espacio de calle, incluye al transporte público, alguno de cuyos elementos, estaciones y modernos intercambiadores, son hoy enclaves principales de la actividad ciudadana.

El *espacio colectivo*, el espacio de uso en común tanto dentro de los edificios públicos (equipamientos y centro de atracción peatonal) como en la calle, es un elemento clave que da continuidad a todas las actuaciones de potenciación peatonal. Precisamente el acceso a los equipamientos, dentro del barrio, es uno de los destinos que mayor porcentaje de viajes a pie concentran, y que por tanto ayudan a la animación de las calles, del espacio colectivo, y por tanto a defender nuestro modelo de ciudad mediterránea, de *ciudad próxima*.

Tanto en la red básica como en las propuestas que se han realizado para los barrios, la mejora del espacio ha sido asociada a otras actividades fundamentales de la vida diaria, como es el comercio tradicional, tanto en el ámbito de barrio, en la calle principal donde todavía perviven cierto comercio de uso diario (alimentación,...) con otro ocasional más

especializado; como a nivel ciudad, en las calles comerciales del centro urbano,..Esta se ha considerado una acción cada vez más necesaria para mantener “vivo” el centro de Jerez. En España tenemos ejemplos recientes y muy aleccionadores, actuaciones de peatonalización que están sirviendo como elemento de relanzamiento y modernización de las estructuras comerciales, además de quitar coches de áreas sensibles, haciéndolas más habitables tanto para sus residentes como para los visitantes.

El modelo físico propuesto pretende rebasar la visión de las islas tradicionales sin conexión para ofertar la posibilidad de conectar cada barrio con el centro mediante corredores seguros, confortables y sin interferencias con otros modos de transporte motorizado.

Tanto la cómoda topografía jerezana, como los trazados viarios radiales han permitido recoger líneas origen-destino bastante directas y sin demasiadas complicaciones de trazado que solo requieren, en la mayoría de los casos, una adecuación funcional de los perfiles viarios, que ya en cierto modo se encuentran sobredimensionados para las necesidades deseables en Jerez.

La reorientación hacia la prioridad de la escala peatonal para toda la ciudad, tiene como referencias los esquemas de red peatonal, según plano adjunto, con diferentes niveles de tratamiento y funcionalidad:

- *Los itinerarios peatonales.*
- *Las calles de uso peatonal.*
- *Espacios de centralidad urbana de carácter estancial: parques, plazas y espacios libres.*

A continuación, se describen los criterios para definición de cada uno de ellos:

La red de itinerarios peatonales de ciudad:

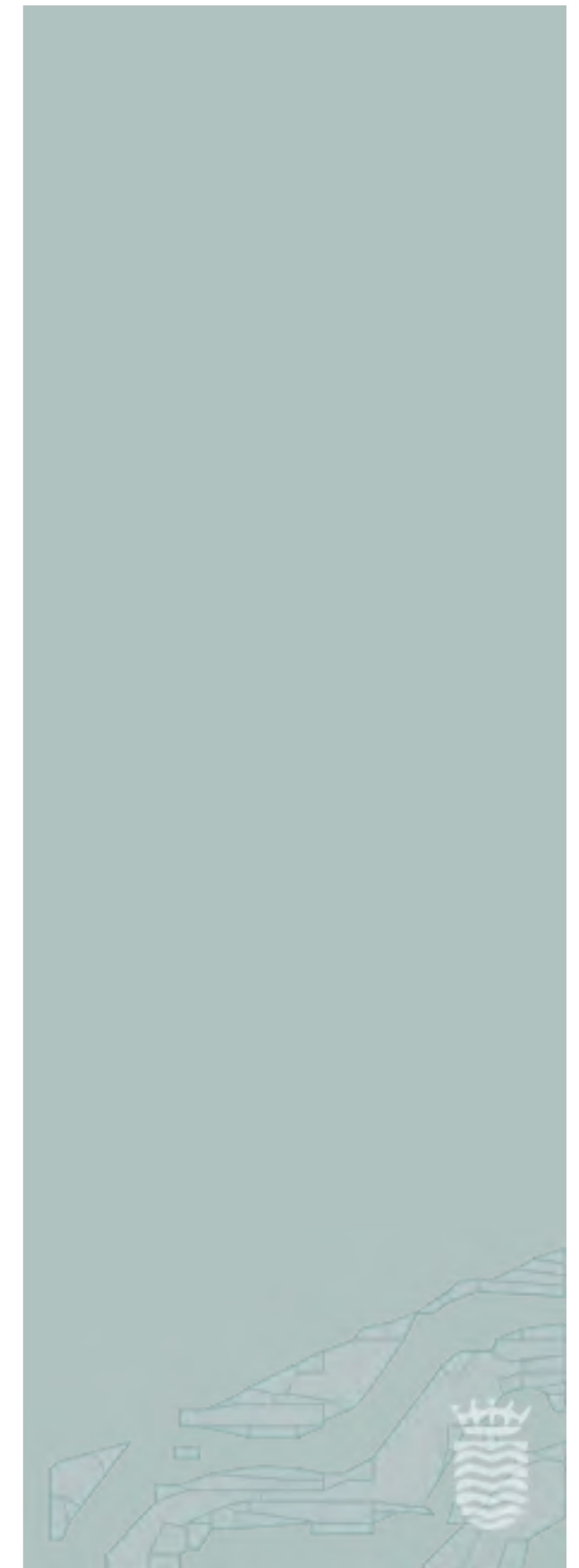
Serán las calles más utilizadas por los peatones para moverse dentro de su barrio y en las conexiones interbarrios de la ciudad, al Área Central de Jerez, y hacia los equipamientos. Se han considerado dos tipos de tratamiento:

- El segregado dentro del viario para que la movilidad peatonal discurra por la acera delimitada frente a la calzada por donde se mueven los motorizados, excepto en los encuentros de calles y cruces para el paso peatonal.
- El itinerario en coexistencia sin delimitación física mediante “tratamiento integrado” de fachada a fachada con pavimento especial y espacio compartido por peatones-ciclistas y motorizados a velocidad moderada, máximo de 20 km/hora. Aplicación de regulación de la circulación mediante señal normalizada de código S-28: “Calle Residencial”.

En el tratamiento de coexistencia se incluyen los principales ejes de actividad urbana, comercial, servicios, hoteles, etc, y calles comerciales interiores del Centro Histórico de la ciudad.

El tratamiento segregado con prioridad peatonal exige una mínima anchura de acera según la jerarquía viaria. Así en las calles principales con actividades comerciales y de acceso a los equipamientos deberían ser como mínimo de 3 metros de anchura útil, sin obstáculos y con espacio adecuado para colocación de marquesinas para las paradas de autobús, es decir, un mínimo de 5 metros de acera total.

En las vías distribuidoras se proponen aceras con ancho útil mínimo de 3,5m, y en el viario local se proponen aceras mínimas de 3m de anchura total.



En ambos tipos de tratamiento debe darse continuidad en cruces a los viandantes, físicamente con “**plataformas peatonales**” a nivel del acerado cuando se trate de vías locales y distribuidoras, y con pasos peatonales “cebra” o con regulación semafórica en el viario principal.

Entre los itinerarios descritos en el Plano de Itinerarios Pevtonales destaca la propuesta de peatonalización progresiva del tramo comprendido entre el intercambiador de la Estación de ferrocarril y autobuses y el Centro Histórico, a través de la reordenación de accesos en las calles Arcos, Medina y calles adyacentes, ganando espacio para los peatones y para la necesaria mejora ambiental en un entorno hoy tan “lleno de asfalto”.

Las calles de uso peatonal:

Serán las calles de uso exclusivo para viandantes. Las propuestas de este tipo de calles son coincidentes con los entornos de equipamientos y para facilitar el acceso peatonal a las plazas y espacios libres.

La pavimentación se establecerá con idéntico tratamiento de fachada a fachada, y en el caso de que se prevean para ellas funciones estanciales y de encuentro, se equiparan con elementos de mobiliario urbano, y cuando las dimensiones lo permitan se incluirán líneas de arbolado.

Los Espacios de Centralidad Urbana de carácter estancial:

Aquellos lugares más concurridos por los ciudadanos de Jerez formando el “sistema de espacios colectivos” se propone convertir en “espacios libres de coches”, incluyendo también los entornos de los principales equipamientos y centros urbanos. En dichos entornos debe existir un entorno peatonal adecuado, tanto para el acceso a pie y en bicicleta

como para que tengan un espacio asociado a su funcionamiento, libres de la presión del tráfico motorizado y del aparcamiento.

Este tipo de consideraciones aplicadas a los centros de atracción ciudadana exige adoptar determinadas medidas según el tipo de equipamientos de que se trate. Así en las áreas escolares, de colegios sobre todo, y en las asistenciales, centros de mayores y centros de salud, donde la visita de personas ancianas es frecuente, deben establecerse medidas de moderación de tráfico, reduciendo tanto el número de vehículos en circulación como los vehículos aparcados que aminoran la visibilidad de los peatones, y pasos peatonales elevados al nivel de la rasante de las aceras, mientras que los automóviles deben sobreelevar la meseta hasta cruzar la rasante donde se encuentra el peatón. Normalmente, suele incluirse este tipo de medidas dentro de una reordenación viaria más amplia, en el ámbito de barrio como Zona 30, y a veces con tratamientos de coexistencia en las calles de acceso.

En las “vías parque”, o calles con tráfico motorizado dentro de amplias zonas verdes, y también en las plazas y espacios libres de cierta entidad, deben aplicarse medidas de moderación y templado del tráfico motorizado imprescindible de residentes y autorizados, y establecer elementos similares a los descritos en las áreas escolares y asistenciales, regulándose como “Zonas 30”. Este tipo de medidas se proponen para determinadas áreas y ejes concretos de barrio-ciudad dentro del apartado dedicado a las actuaciones de movilidad sostenible en los sectores urbanos de Jerez.

De acuerdo con estos conceptos, podríamos identificar en Jerez cuatro subsistemas peatonales con demanda real para la construcción de una red para peatones a escala urbana:

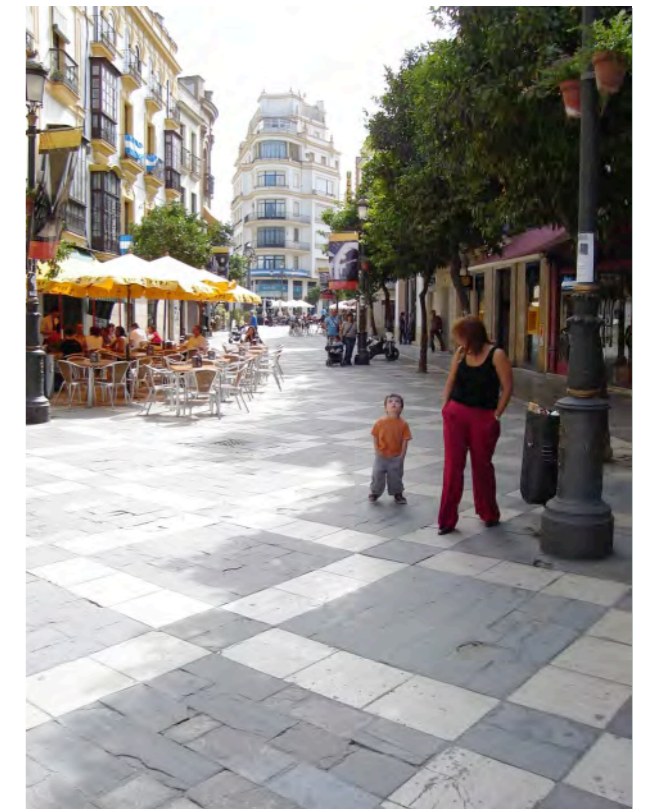
- **El sistema radial de aproximación al Centro.**
- **Los corredores con destinos de grandes equipamientos urbanos** excéntricos, hospitales, parques, etc.
- **Los conectores transversales**, casi siempre conectores entre barrios.
- **Los corredores de intercambio con el territorio exterior** e itinerarios paisajísticos.

De manera complementaria habría que añadir los circuitos internos de cada barrio, pero la diferencia de escala y los criterios de proximidad que deben imperar en su diseño hacen recomendable que estos sistemas más locales se incluyan en análisis independientes para cada zona de la ciudad.

Para el **Sistema de aproximación radial al Centro**, se han tenido en cuenta muy especialmente las limitaciones topográficas de la ciudad, que aunque realmente son reducidas imponen pautas de prioridad para las zonas del norte, ya que la barrera impuesta por la Avda. de Torresoto y la Ronda de los Moleros condicionan un trazado prioritario de carácter natural.

En este grupo se han propuesto siete corredores:

- La Avda de Trebujena y Avda de la Serrana hasta la Plaza de la Constitución.
- Duque de Abrantes, Pozo de Olivar, c/Ponce.
- Álvaro Domecq hasta la Plaza del Caballo.
- Caballería, Nuestra Señora de la Paz, Plaza de la Madre de Dios, Ronda de San Telmo, Beato Diego de Cádiz.
- Avda de Europa hasta el cruce con Caballería.
- Avda de Arcos hasta el encuentro con Nuestra Señora de la Paz y una ramificación



en Ronda Alunados.

- Avda Medina Sidonia en todo su trazado.

Este nivel se ha orientado especialmente como de conexión entre los barrios y el centro y casi en todo su trazado se ha asignado a viario existente de gran capacidad que solo requiere intervenciones de refuncionalización.

En todos los tramos, al final se ha hecho coincidir con elementos de intercambio modal, aparcamientos o estaciones de Transporte publico de modo que sea como e identificable la lectura de la red entre modos.

En estas zonas la presencia de circuitos de cierta intensidad de circulación motorizada es todavía alta, salvo en el interior de los barrios.

En el siguiente nivel se ha tratado de construir una **red de aproximación y destino a las áreas centrales**. En este nuevo nivel, prácticamente todos los trazados se encuentran actualmente bajo un intenso uso peatonal y se debe trabajar con áreas de circulación restringida solo a residentes. Este nivel de la red debe funcionar como una red casi independiente similar a la que se realiza en muchos barrios, pero teniendo en cuenta que sus conectores de origen son en unos casos los intercambiadores del sistema motorizado externo y en otros los terminales de los grandes corredores peatonales urbanos. De todos modos se recomienda la redacción de un plan de adaptación funcional a escala de diseño urbano para todas las piezas centrales afectadas.

En este nivel de red deben modificarse los criterios de diseño, dando prioridad absoluta al peatón (aunque se permitan accesos motorizados ocasionales) los criterios de diseño deben priorizar las cualidades estanciales de las calles y utilizar con frecuencia los planos continuos en los pavimentos. Independientemente de las calles de coexistencia y

peatonales incluidas en cada uno de los barrios afectados se han trazado como elementos mas determinantes los siguientes.

- Leales, Porvera hasta el encuentro con la Alameda del Marques de Casa Domecq.
- Álvaro Domecq desde la Plaza del Caballo, Sevilla, Plaza del Mamelón hasta Alameda del Marques de Casa Domecq.
- Cartuja y Medina hasta el Teatro Villamaría.
- Plaza de Madre de Dios, Porvenir, Plaza de las Angustias, Corredera hasta el Arenal. Este tramo debería incluir el ramal Diego Fernández de Herrera desde la estación.
- Alcobilla desde Glorieta de Cuatro Caminos, Puerto, Armas Manuel Maria González hasta el Arenal.
- Calzada del Arroyo, Plaza del Arroyo, José Luis Diez, Plaza de la Asunción c/ Tornería.
- Se incluye el circuito que une los finales de todos estos ramales, que hoy están funcionando en la c/ Larga, y que debería ser asumido por el itinerario Lencería, Santa Maria, Honda.

Este nivel debe formar la base de la red peatonal interior y comenzar a estructurar la red urbana. Hay que tener en cuenta que este nivel asume los destinos peatonales de toda la ciudad y que sus deficiencias se proyectan con gran intensidad en otros niveles de la red.

El siguiente nivel de **conectividad entre barrios** no tiene entidad como sistema independiente, y es habitual subordinarlo a la implantación de otras infraestructuras, por lo que habitualmente se “construye” utilizando la red de “ejes de barrio” que aportan un cierto atractivo por su carácter de centralidad local y generan capacidad para su implantación. Aunque los ejes de barrio son fáciles de implantar por su vinculación a los destinos locales es muy

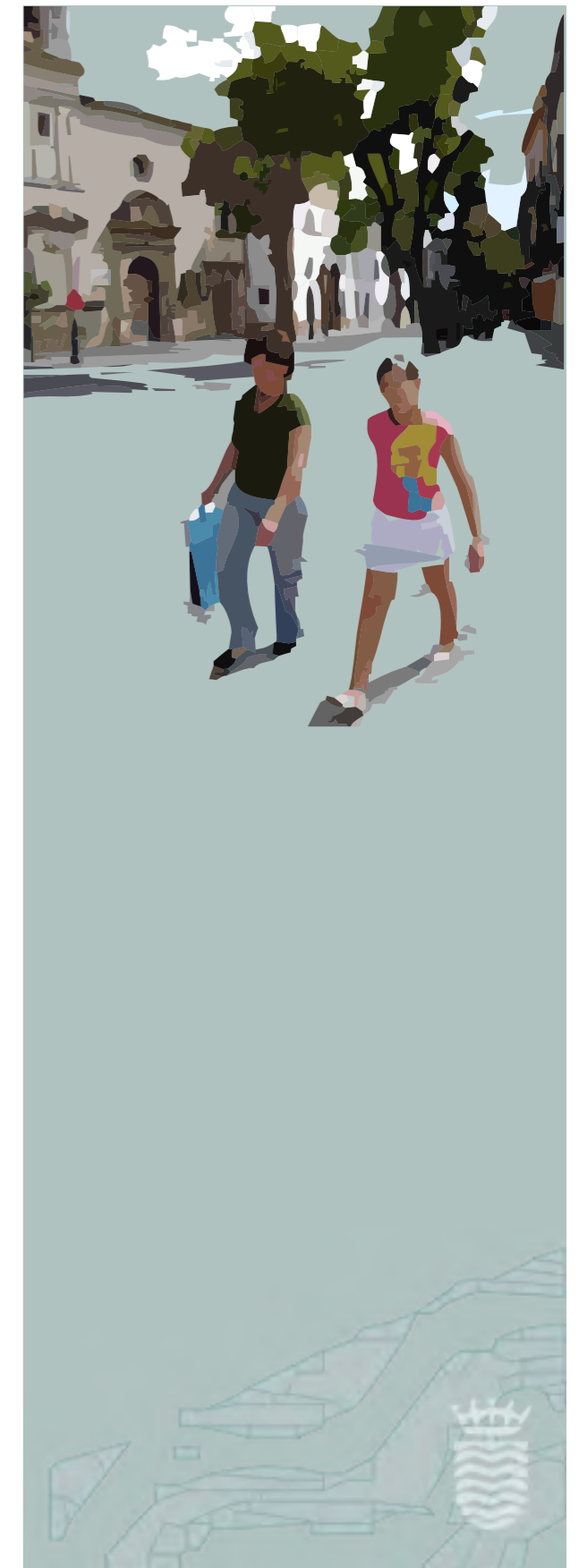
importante cuidar su conexión con las piezas de los barrios limítrofes para poder utilizar estos viarios como conexiones reales entre zonas. Los proyectos de estos ejes deberán justificar siempre su continuidad con otros elementos.

Aunque estas piezas han sido desarrolladas en los estudios realizados para cada barrio es importante que su función como complemento de la red primaria sea recogida en este análisis y se han incluido las siguientes:

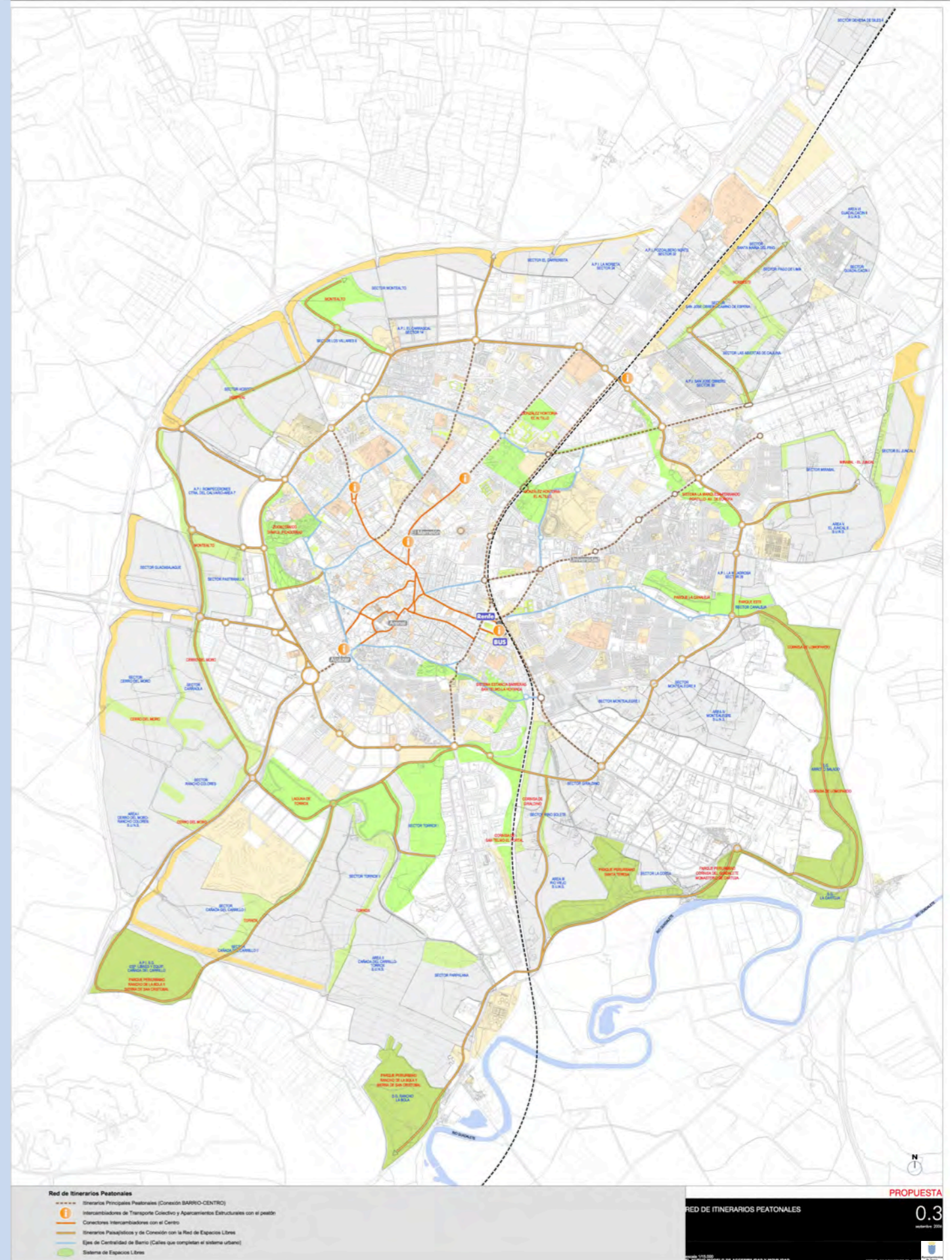
- Paseo de los Sementales-Avda. del Ejercito.
- Avda de José León de Carranza.
- Avda de Tomas García Figueras.
- Avda de los Marianistas-calle Plata.
- Avda de San Juan Bosco.
- Ctra. del Calvario- Plaza de Santa Rosalía-Glorieta del Doctor Rodríguez de la Fuente-Taxdirt-Armas Santiago.
- Romero Palomo-Ronda del Caracol-calle Puerta de Rota-Cuesta de la Chaparra-Glorieta de Cuatro Caminos.
- Plaza del Consejo de Europa-Blas Infante.
- Avda de Torresoto-Ronda de los Moleros.
- Obispo Cirarda-Puerta del Sol.
- Calle Arcos.
- Paseo de las Delicias.
- Avda de los Chiribitos-Glorieta de los Juegos Olímpicos-calle de San Marino.

Este nivel va asociado a funciones de centralidad local y las políticas de asignación de usos deben potenciar el desarrollo de actividades asistenciales y económicas en su proximidad. Realmente el reconocimiento e implantación de este sistema es la base de la creación de políticas de proximidad que posibiliten realizar desplazamientos locales en los barrios sin necesidad de utilizar el automóvil.

El ultimo nivel va asociado directamente al acompa-



RED DE ITINERARIOS PEATONALES



ñamiento de las nuevas grandes infraestructuras viarias de circunvalación y debe plantear requerimientos a los proyectos que sean desarrollados por otras instituciones para que en vez de generar barreras a los **corredores peatonales de conexión ciudad-campo**, establezcan pasos cómodos y atractivos que posibiliten la utilización de las rutas externas

9.5.2. LA RED DE CARRILES CICLISTAS DE LA CIUDAD.

Las actuaciones propuestas como Vías Ciclistas de Jerez facilitarán la movilidad en bicicleta, conectando entre sí los principales equipamientos urbanos y de barrio, los equipamientos deportivos y educativos, la universidad, las zonas verdes y espacios libres, junto con los intercambiadores de transporte de la ciudad. También servirán para conectar entre sí los diferentes barrios de la ciudad, y especialmente las relaciones dentro del Área Central de la ciudad.

Aunque la composición básica del sistema es muy similar a la red peatonal, los requerimientos de trazado independiente en la mayoría de los casos y la longitud superior en los recorridos para bicicletas hace recomendable desarrollar un capítulo y una propuesta independiente para la red de bicicletas.

Su trazado ha tenido muy en cuenta las condiciones particulares de la ciudad de Jerez, teniendo en cuenta el uso favorable de la bicicleta en la zona más horizontal y plana de la ciudad, es decir, en la parte norte y centro, que se corresponde con la terraza superior del valle del Guadalete, frente a los barrios de la zona baja al sur de la ciudad central. En esta zona la diferencia de cotas entre el centro y el sur dificulta la continuidad de los itinerarios ciclistas, proponiéndose utilizar mecanismos elevadores para

subir las bicicletas sobre los principales ejes viarios que conectan el sur con el centro, (Ver itinerarios 6 y 7).

Los corredores propuestos para los diferentes itinerarios se han organizado en tres niveles:

- **La Red Básica de Bicicarriles.**
- **La Red de Itinerarios Secundarios.**

La Red Básica de bicicarriles tiene carácter radial buscando la conexión con las zonas más centrales del interior de la ciudad, y se ha trazado con origen en los sectores periféricos de la ciudad, y destino en las áreas centrales. El Plano de la propuesta solo se recoge los corredores básicos correspondientes a la red principal.

Su trazado ha tenido muy en cuenta las condiciones particulares de la ciudad de Jerez, teniendo en cuenta el uso favorable de la bicicleta en la zona plana de la ciudad, en la parte norte y centro, que se corresponde con la terraza superior del valle del Guadalete, frente a los barrios de la zona baja al sur de la ciudad central, donde la diferencia de cotas con la zona centro dificulta la continuidad de los itinerarios ciclistas, proponiéndose utilizar mecanismos elevadores para subir las bicicletas sobre los principales ejes viarios que conectan el sur con el centro.

La descripción de cada itinerario aparece detallado en el plano de la propuesta de acuerdo con los siete itinerarios siguientes:

Itinerario 1: Arco Norte-Oeste.

- Avda. del Azahar-Juan Puerto Aragón-Romero Palomo-Muro-Ancha-Ponce-Pozo del Olivar-Duque de Abrantes-Avda de Lebrija.

Itinerario 2: Eje Radial Oeste-Centro.

- Avda. de Trebujena - Avda de la Serrana - Plaza de la Constitución - Calle Leales - Porvera.

Itinerario 3.: Norte-Centro.

- Avda. de Andalucía - Álvaro Domecq Sevilla - Plaza del Mamelón - Alameda del Marques de Casa Domecq.

Itinerario 4.: Transversal Oeste-Este.

- Avda. de Andalucía-Paseo de los Sementales-Avda del Ejercito-Avda de José León de Carranza

Itinerario 5.: Oeste Centro.

- Avda. de Arcos - Calle Arcos.

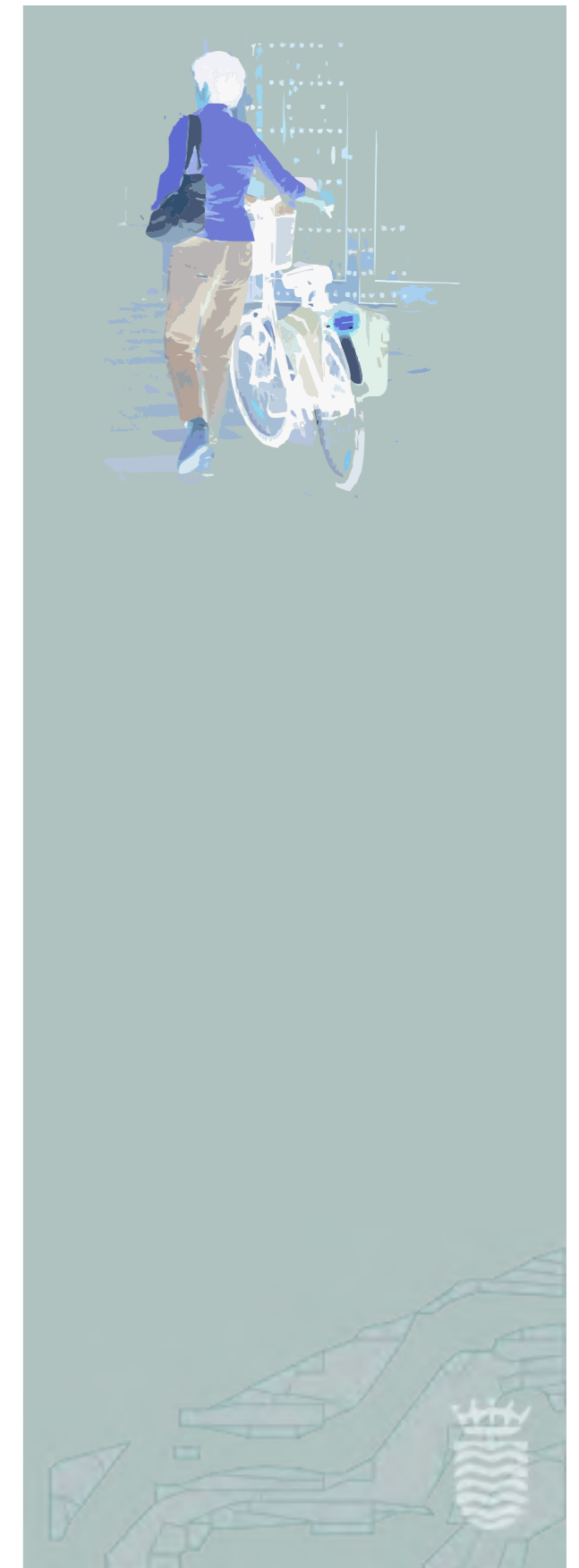
Itinerario 6.: Sur-Centro.

- Medina Sidonia - Obispo Cirarda - Puerta del Sol - Ronda de San Telmo.

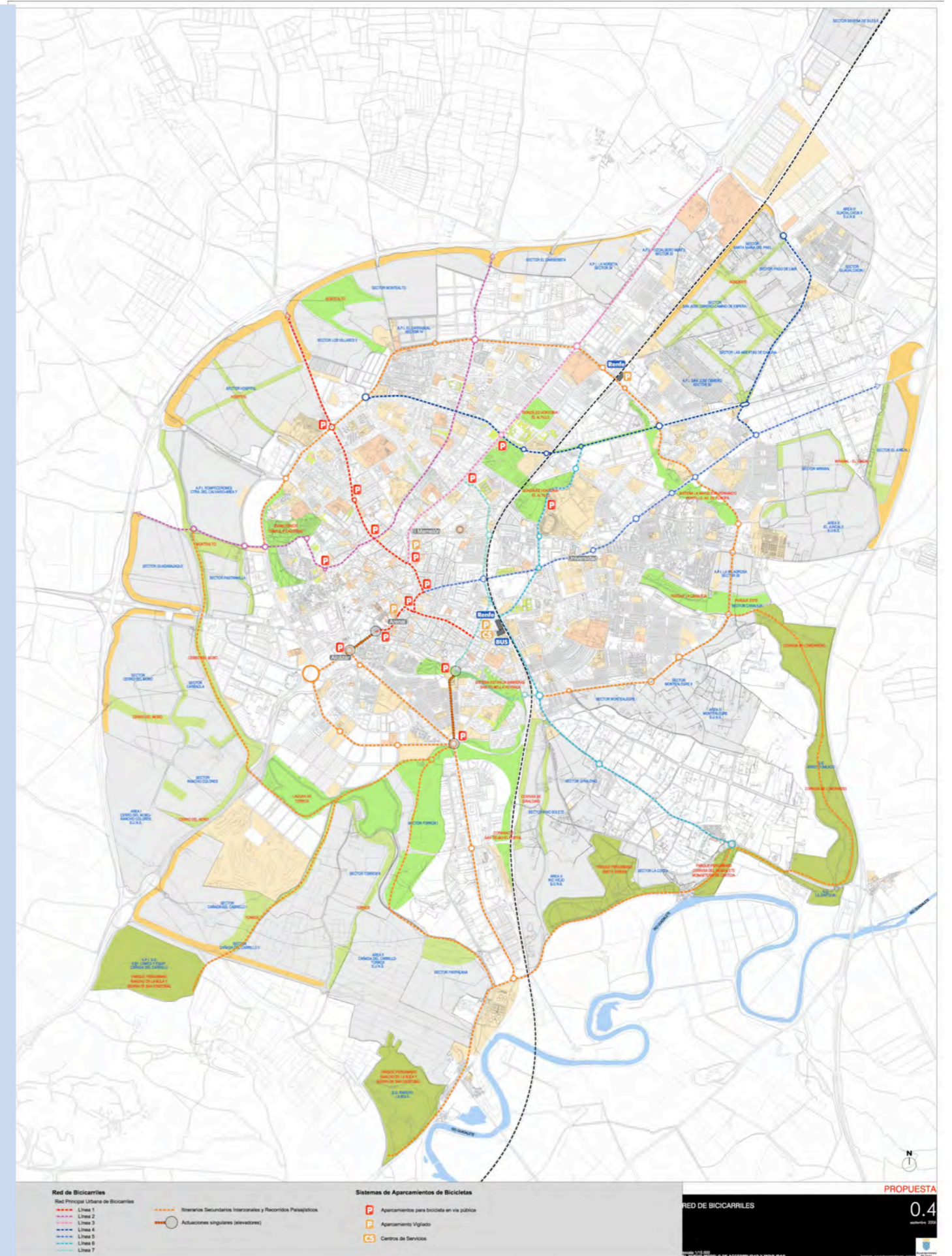
Itinerario 7.: Arco interior Norte-Sur

- Avda. de México - Martín Ferrador - Nuestra Señora de la Paz - Plaza Madre Dios - Ronda de San Telmo.

La red de itinerarios secundarios correspondería a realizar un análisis pormenorizado en la escala de los sectores urbanos de los diferentes barrios de la ciudad, incorporando propuestas complementarias para conectar con los equipamientos de barrio: educativos, deportivos, SIPS locales y puntos de centralidad de nivel barrio-ciudad.



RED DE BICICARRILES



Medidas especiales de ayuda a la elevación para los carriles de bicicletas.

Mención especial supone la propuesta para los itinerarios de conexión en pendiente con rampas excesivas entre la zona sur de la ciudad hacia la zona central de Jerez, donde el uso de la bicicleta estaría condicionada a disponer medidas especiales para salvar la diferencia de cotas y la dificultad para el esfuerzo de los usuarios para la continuidad de los itinerarios ciclistas. Esto supone la necesidad de diseñar mecanismos elevadores especiales de bicicletas, ya utilizados en Europa en ciudades con experiencias para fomentar la utilización de la bicicleta en tramos concretos.

Se proponen actuaciones para los siguientes tramos especiales, que forman parte de los itinerarios anteriores:

- Subida desde la glorieta de Cuatro Caminos hasta Alcázar.
- Conexión entre el sur y el centro.

Normativa de vías ciclistas en el nuevo Plan General.

Para que el planeamiento de desarrollo del Plan General incorpore soluciones para completar la red de itinerarios secundarios dando acceso a los principales equipamientos y zonas residenciales, las Ordenanzas del Plan General incluyen la obligatoriedad que todos los Planes Parciales de suelo ordenado y sectorizado incluyan la construcción de carriles-bici al menos en un 25% de los viales de nueva construcción.

En los viales existentes se desarrollarán los carriles para bicicleta incluidos en el Plan General de Ordenación Urbanística, bien mediante soluciones para la integración de la bicicleta de forma comparti-

da con los peatones, siempre que se puedan resolver los conflictos con el tráfico rodado con señalización, o la aplicación de medidas normativas de protección a los ciclistas, y preferentemente mediante la reserva de suelo para carriles separados de la circulación, cuando la anchura de los viales lo permita.

Como actuaciones incentivadoras del uso de la bicicleta en la ciudad se propone establecer un sistema de Aparcamientos para bicicletas convenientemente señalizados, equipados y vigilados, de uso permanente o temporal. Estos aparcamientos se clasificarán en los siguientes:

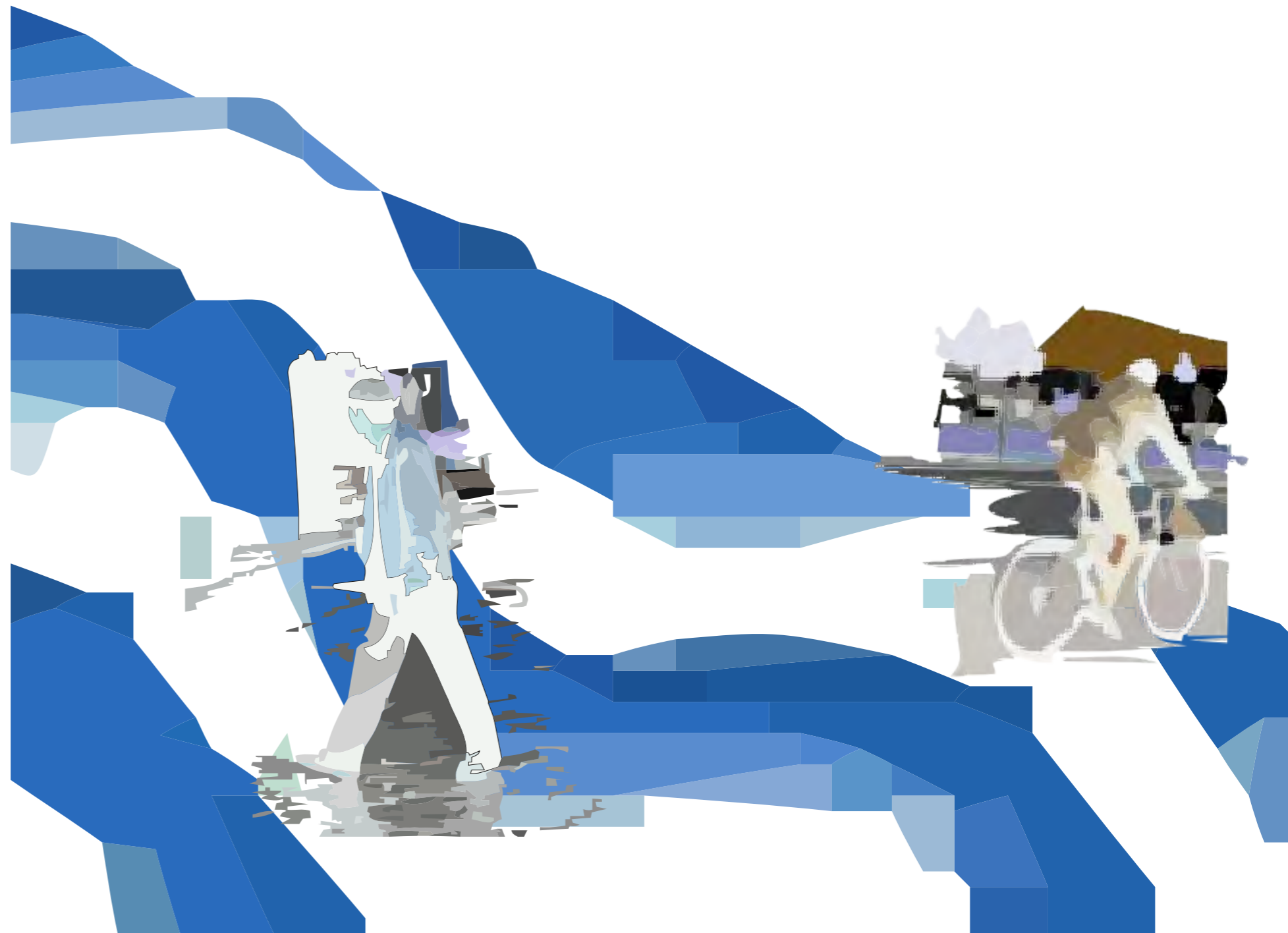
- *Aparcamientos vigilados*, a instalar de forma permanente, temporal o eventual, en lugares que vayan a recibir una gran afluencia de público, y en los que interese restringir el acceso en vehículo privado (y como complemento de la mejora del transporte público). También podrían funcionar de forma temporal u ocasional, cuando se celebren eventos que concentren a gran número de personas, o por períodos de tiempo limitados: Semana Santa, Feria del Caballo y otras festividades.
- *Aparcamientos protegidos* en los principales Edificios Públicos y equipamientos de Jerez, entre los que se propone la instalación en los siguientes:
 - Centros Administrativos, dependencias municipales, Centros de Barrio, etc.
 - Centros Culturales: Casa de la Juventud, Casa de la Cultura, Bibliotecas, etc.
 - Centros Sanitarios y Asistenciales.
 - Equipamientos y Zonas Deportivas.



EL NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD SOSTENIBLE PARA LOS SECTORES URBANOS DE LA CIUDAD CONSOLIDADA

10

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



Se propone un nuevo modelo de accesibilidad donde cada modo de desplazamiento se ajuste a los factores de la demanda de desplazamiento. Para ello se definen las estrategias y criterios para cada una de los diferentes modos de transporte, potenciando el transporte público colectivo y los modos no motorizados.

La definición de las estrategias para el diseño de las diferentes redes de movilidad sostenible en una ciudad de la escala de Jerez, implica una modificación básica en los principios de asignación de prioridades entre los diferentes modos de transporte y, naturalmente, entre sus relaciones mutuas. Aunque los principios de composición, trazado y ejecución de cada red deben estar recogidos en análisis independizados, no debemos olvidar que la base de cada sistema es la red viaria de la ciudad, y esta es única.

Salvo en los casos en que la asignación de modos sobre un soporte viario sea exclusiva, como es el caso de una calle peatonal, o una plataforma independiente- exclusiva para un transporte público, lo usual es que sobre un mismo soporte viario se incluyan varios modos de transporte, asignando mediante criterios de reparto de perfil o de diseño las prioridades que sean marcadas en los objetivos para cada modo.

En la ciudad de Jerez las líneas isócronas de desplazamiento reales responden a recorridos entre 15 y 20 minutos de viaje para la mayoría de los desplazamientos, siendo posible acometer un planteamiento casi teórico-ideal en el reparto de prioridades, iniciando el diseño de las redes desde los modos no motorizados, pasando por el automóvil hasta el Transporte Público. Sin embargo el factor decisivo y más complejo es la asignación de los principios de intermodalidad y de coexistencia en una red viaria tradicionalmente priorizada sobre el automóvil,

donde el resto de los modos de transporte están de algún modo marginados.

El equilibrio modal depende, en consecuencia, de la claridad y eficacia con que se puedan traducir en la práctica los principios de jerarquía, intermodalidad y coexistencia que se plantean a continuación:

La Intermodalidad

Se entiende como intermodalidad el conjunto de criterios y reglas, ya sean normativas, de ordenación o diseño, que posibilitan el trasvase de un modo de transporte a otro con las mínimas pérdidas de tiempo y con las mínimas molestias para el usuario. De hecho, la intermodalidad perfecta sería aquella donde el viaje pudiera ser percibido por el usuario como un hecho continuo, es decir, la combinación fluida desde la estación del tren de cercanías, hacia un TPC local y su continuidad con el recorrido final peatonal hacia las áreas centrales.

La aplicación de principios de intermodalidad supone introducir una herramienta nueva de carácter urbanístico en la concepción de los sistemas urbanos, ya que las posibilidades de reforzar (o recrear) elementos o sistemas de centralidad se ven ampliadas, y es más fácil estructurar áreas con una cierta jerarquía de espacios. Este aspecto adquiere en Jerez una especial relevancia, a la vista de los diagnósticos realizados sobre la carencia de centralidad local en sus barrios, viéndose incrementada por la débil centralidad urbana.

La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de una elección privada entre modos, condicionada por criterios de optimización económica y, a su vez, por las condiciones estructurales del sistema de transporte. La eficacia intermodal del sistema es determinada por el grado de desarrollo de la cualidad intermodal de los desplazamientos

origen/destino.

La intermodalidad óptima es aquella que maximiza el beneficio social neto, es decir, aquel que considerando el coste generalizado del transporte (sociales, financieros, ambientales, territoriales, etc) resulta que genera el mayor beneficio social neto. Aunque es muy difícil introducir parámetros de equilibrio para las ciudades andaluzas por la carencia generalizada de información, se ha tratado en la documentación gráfica presentada para el caso de Jerez, equilibrar estos parámetros en las propuestas de relaciones entre sistemas de transportes.

En la práctica, el grado de intermodalidad de un sistema de movilidad sostenible depende de factores infraestructurales, de servicios e institucionales, básicamente. Dentro de los factores infraestructurales son claves las redes jerarquizadas y los intercambiadores, y por tanto, la identificación correcta de los elementos infraestructurales claves es relevante para los otros dos aspectos señalados, pues de una u otra forma los servicios y las instituciones se anclan en estos, aunque sean de otra naturaleza y requieran tratamientos acordes.

Las relaciones entre redes presentadas en el modelo de Jerez, se han trazado de modo que no solo puedan funcionar de modo autónomo, sino que las posibilidades de combinaciones independientes del total, también puedan presentar sistemas parciales de autonomía, por ejemplo la red de bicicletas, apoyada sobre la red peatonal tendrá prioridad sobre la combinación entre los modos motorizados. De cualquier modo, este aspecto de combinación parcial entre redes debe ser entendido más como un mecanismo de gestión, que como un principio de diseño exclusivo, ya que no tiene sentido prediseñar principios funcionales, si la mecánica de gestión municipal no apoya su continuidad.



En este sentido, la optimización intermodal de un desplazamiento individual, depende de que el sistema halla desarrollado o no los factores de la intermodalidad hasta el punto de la intermodalidad óptima del sistema. Visto así, la intermodalidad necesaria, óptima, o a la que debe tender el sistema sólo puede ser determinada en un ejercicio de arriba-abajo, es decir, para todo el sistema.

Esta aproximación se contrapone al desarrollo de la intermodalidad de abajo hacia arriba, es decir, mediante el simple fomento de elementos intermodales, sean infraestructurales, de servicio o institucionales, allí donde sea posible, como un principio a seguir, sin tener excesivamente claro a donde se desea llegar como totalidad.

Es evidente que no existe la información necesaria para poder determinar la situación ideal, porque los costes sociales, en particular, los ambientales y territoriales son muy difíciles de estimar, ni tan siquiera identificar. No obstante, esto no invalida la regla general de una aproximación de arriba-abajo, si se la toma como lo que es, una guía para la acción antes que una meta fija a la cual atenerse. Por tanto, se excluye la tesis de evaluar la bondad del sistema como totalidad, sabiendo que el propio modelo no da una respuesta definitiva, pero que propone el lenguaje a la escala adecuada, una descripción concreta de realidad que permite decidir sobre lo 'real', cosa que las estrategias basadas en aplicar principios de abajo-arriba no facilitan en ningún caso.

El resultado final no importa que no se parezca al mapa inicial, porque todos sabemos que no existe el modelo óptimo, pero habrá facilitado la discusión de la totalidad, del sistema, que es lo que los problemas actuales de la política de transporte, y sus efectos ambientales, económicos y territoriales demandan. El modelo propuesto para la intermodalidad, nos

facilita dialogar sobre lo que verdaderamente hay que decidir, el sistema, el todo. En el fondo solo representa una opción que trasciende, va más allá de la certeza pretendida de la racionalidad sustantiva propia de la planificación a que ella dio lugar, pero que no niega la necesidad de contar con descripciones adecuadas de lo que se pretende decidir en un caso tan complejo como lo es un plan multimodal, aunque tales descripciones no representen 'objetivamente' todo lo que sucede.

La coexistencia.

Después de las dos últimas décadas donde se ha realizado considerable esfuerzo por normalizar la segregación como principio en la ordenación de nuestras ciudades, y por tanto, la separación absoluta de casi todo como principio de ordenación, se requiere un esfuerzo complejo por retornar a la implantación del principio de la cohabitación de usos multifunción en la movilidad de la ciudad.

Se propone introducir mecanismos que posibiliten una nueva visión de nuestras calles y sistemas viarios en coexistencia, donde los peatones puedan realizar largos recorridos sin excesivos obstáculos, y donde un vehículo se vea forzado a acompasar su recorrido al del usuario más débil.

En este estudio se introducen estos principios de coexistencia entre sistemas de movilidad urbana, que deben posibilitar la prioridad casi absoluta del Transporte Público Colectivo y de los viajes andando, potenciando criterios que permitan asignar prioridades por modos inversamente a la situación actual, y en este orden: transporte público colectivo, modos no motorizados: peatón y ciclista, y automóvil privado.

Comenzaremos por definir este último modo, es decir la movilidad motorizada.

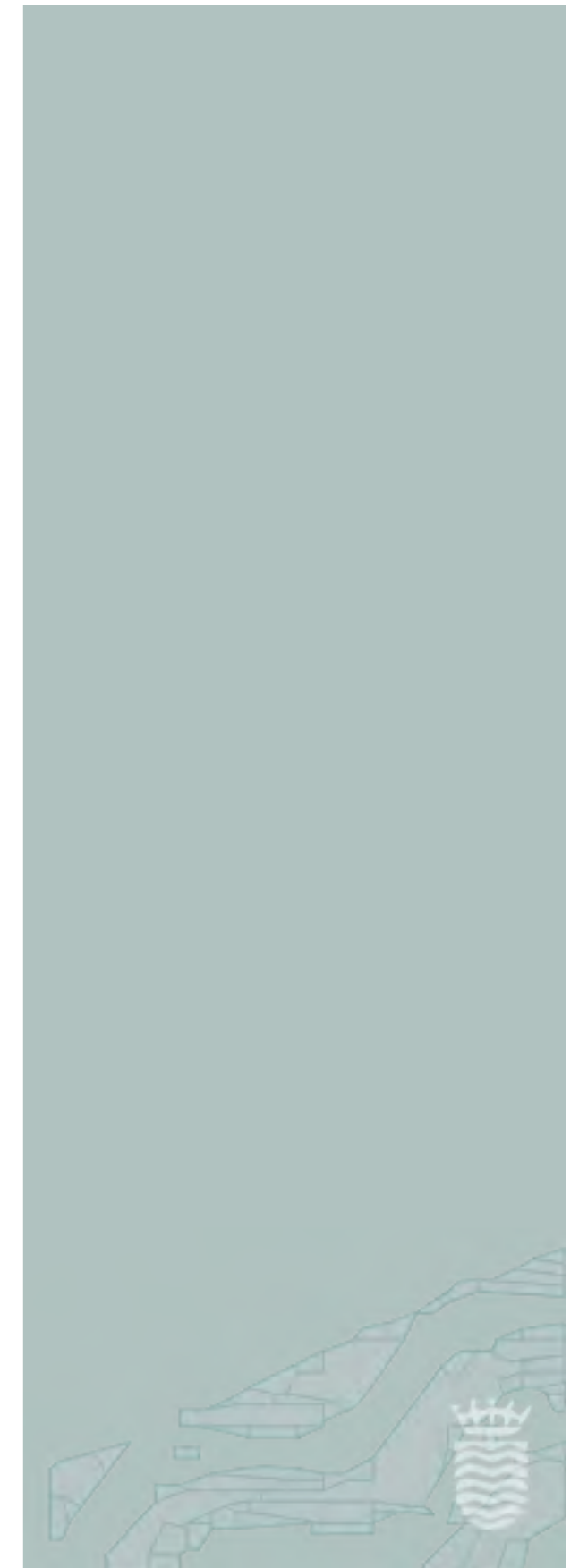
10.1. UN NUEVO ESQUEMA DE ACCESOS RODADOS PARA LA GOBERNABILIDAD Y EL EQUILIBRIO AMBIENTAL DE JEREZ

El nuevo modelo de movilidad multimodal supone abordar un replanteamiento del actual esquema de ordenación de flujos motorizados.

El nuevo esquema de accesibilidad motorizada tiene como objetivo conseguir mejorar los parámetros de accesibilidad urbana en equilibrio con el transporte público y los modos no motorizados: peatón y bicicleta. Al mismo tiempo se conseguirá encontrar formulas para la gobernabilidad interior de la circulación motorizada, evitar la sobreocupación espacial del espacio público viario por el uso abusivo del automóvil privado y controlar la oferta de aparcamiento indebido en superficie de la vía pública, que tanto deteriora el acceso y las posibilidades de las actividades del centro urbano. Solo de esta manera podremos avanzar hacia la habitabilidad de la ciudad, recuperar espacios para la convivencia ciudadana y favorecer un medioambiente más sano y equilibrado.

Se propone un **nuevo modelo de accesibilidad** donde los accesos se especialicen en función del destino final del desplazamiento motorizado, penetrando dentro de la ciudad hasta un lugar de intercambio modal entre el automóvil hacia el transporte colectivo y los ejes principales peatonales no motorizados. Este modelo supone asumir un esquema de ciudad policéntrica, cuyos nodos principales son los intercambiadores de transporte, donde se concentran los aparcamientos principales de rotación y de residentes para cada sector urbano.

La propuesta para la organización de la movilidad motorizada consiste en especializar los diferentes accesos hacia cada una de las determinadas piezas



homogéneas de centralidad para la estructura urbana, y “ámbitos de actividad con elevada accesibilidad”, y eliminando el tráfico de paso entre las diferentes piezas urbanas. De esta manera, se persigue favorecer el acceso de los residentes hacia las zonas interiores, donde las prioridades corresponden al transporte colectivo y el peatón, estableciéndose esquemas de gestión y ordenación de la circulación en coexistencia con el tráfico local. Esto supone que los ejes radiales permiten la penetración hasta encontrarse con el área de accesibilidad reducida sobre la delimitación del Área Central de Jerez, donde se disponen los nuevos centros de intercambio del sistema urbano de transportes. Desde estos elementos se modifica la estructura y funcionalidad del eje radial, convirtiéndose en eje de aproximación del transporte colectivo de alta capacidad y para conseguir espacios públicos urbanos de alta cualificación estancial y funcional dentro de la escala local de barrio-ciudad.

En el entorno del Área Central de Jerez el nuevo modelo de accesibilidad da respuesta a uno de los principales problemas de la movilidad urbana de Jerez para poder trasvasar desplazamientos entre el este y oeste del Centro de Jerez, ante la ausencia de rondas transversales en el viario intermedio. Esta situación deficitaria obliga a que las conexiones transversales entre las macrozonas de ciudad tengan que realizarse a través de calles muy interiores, produciendo elevados problemas de congestión y de capacidad ambiental en calles con fuerte presencia comercial, como Santa María, Honda, Porvera, etc, calles de limitada configuración y poco aptas para contener grandes flujos motorizados, con una alta vulnerabilidad ambiental.

En la escala del barrio-ciudad, la propuesta se ha desagregado para los diferentes ámbitos homogéneos de ciudad, identificando las disfuncionalidades que producen los tráfico de circulación motorizada

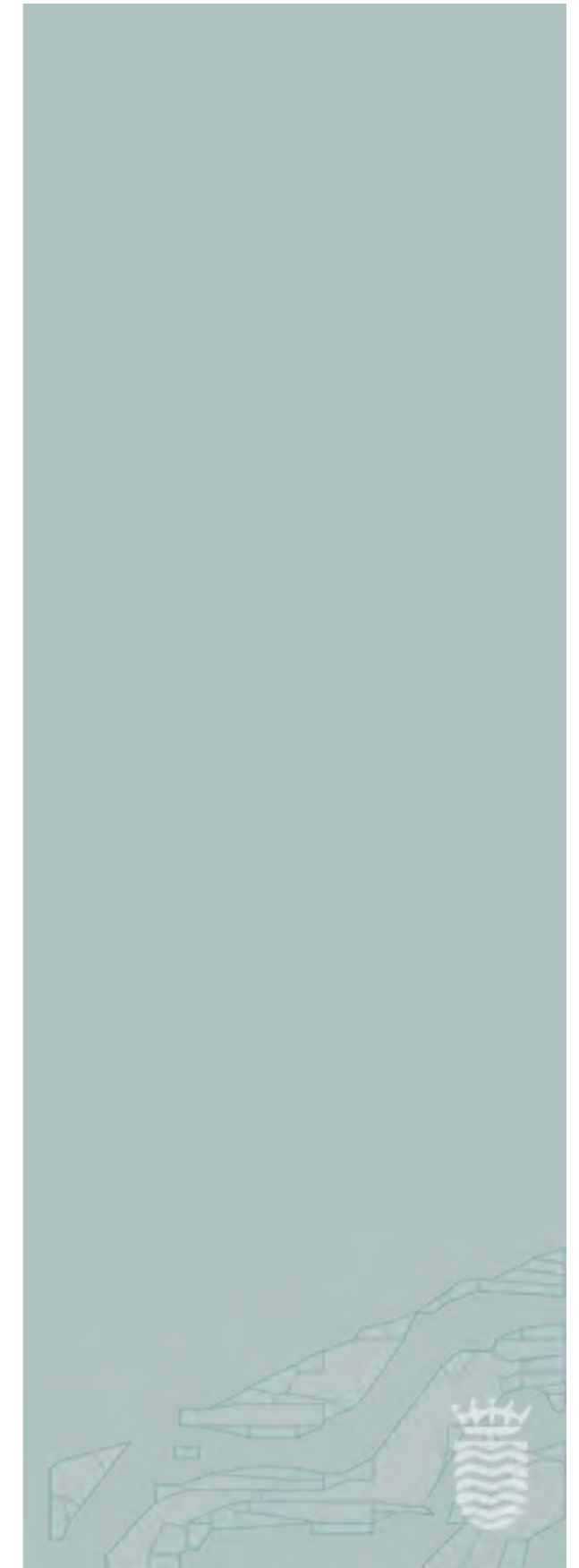
atravesando el interior de los barrios, y estableciendo restricciones a la continuidad entre recorridos interiores que afectan a la escala local. El análisis realizado para los diferentes sectores urbanos de ciudad demuestra que entre un 50 y un 60% del total de la intensidad de circulación de los barrios son tráfico de paso, ajenos a ellos, causando molestias a los residentes de los barrios afectados. Este proceso ha servido para descubrir así las verdaderas posibilidades de recuperar las claves de la habitabilidad de los barrios de la ciudad de Jerez.

Las alternativas propuestas para cada uno de los diferentes barrios de Jerez han consistido en desarrollar soluciones de los siguientes tipos:

- Creando itinerarios exteriores como “variante” alternativa, para suprimir los tráfico de paso interiores de cada sector urbano residencial.
- Ordenando los sentidos de circulación de forma que no sea posible atravesar de manera cómoda y rápida la ciudad a través de circuitos interiores de los sectores de barrio y su entorno más próximo, obligando a utilizar viarios exteriores de borde de sector homogéneo. En el caso de Jerez, un porcentaje importante de los tráfico utilizan innecesariamente para sus recorridos de paso entre sectores viarios interiores de zonas residenciales, por la facilidad que les supone atravesarlos a pesar de las congestiones de las horas punta, frente a otras opciones alternativas y más coherentes con la jerarquía viaria, aunque con recorridos más alejados en distancia y tiempo.
- Disponiendo medidas disuasorias que impidan los flujos motorizados incompatibles con la habitabilidad del interior de los barrios mediante soluciones del tipo: reducir físicamente la anchura del viario, rediseñar las intersecciones y los cruces peatonales para reducir la velocidad de los vehículos y, por

supuesto, priorizando los tráfico locales.

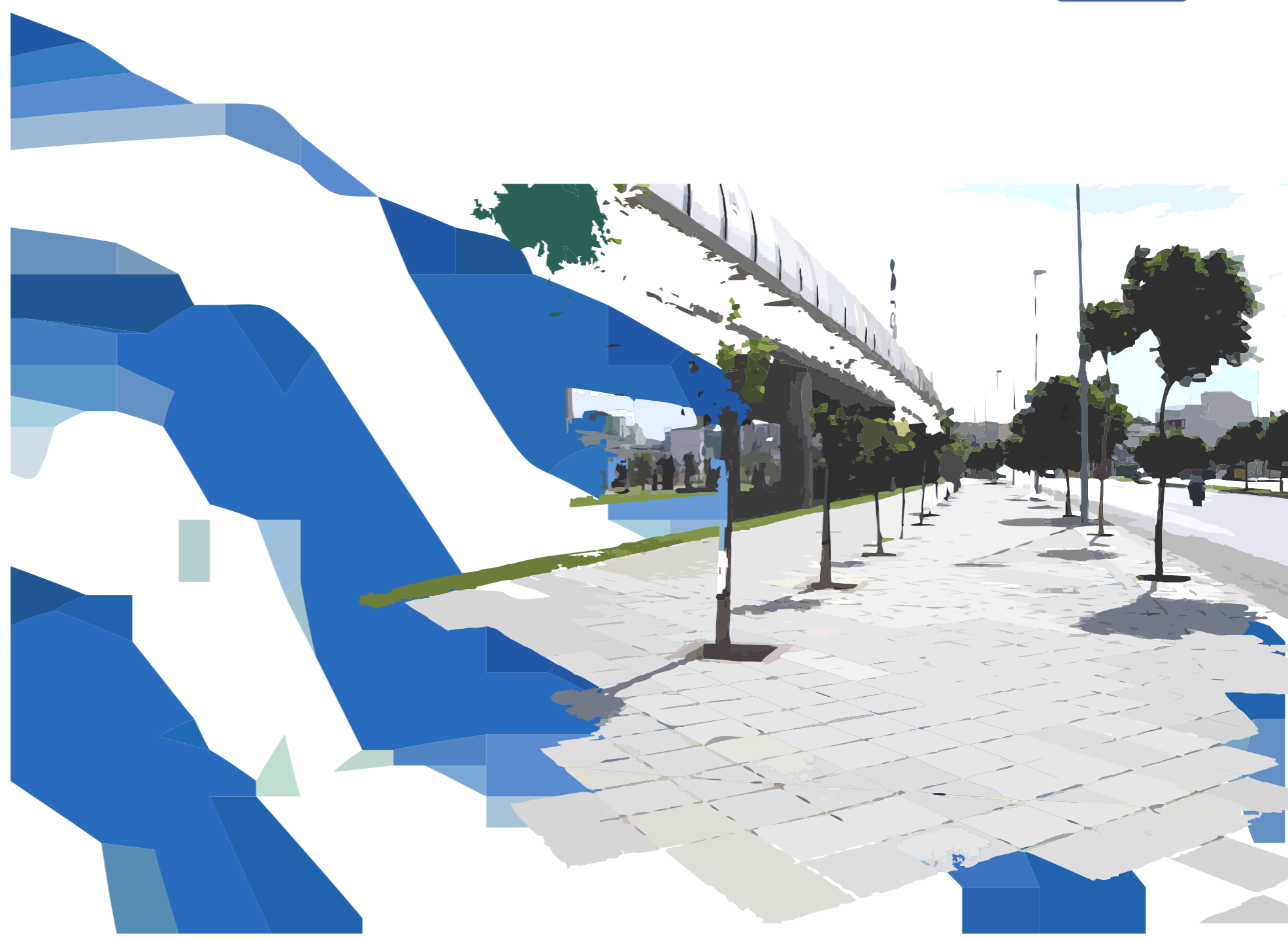
Teniendo en cuenta la configuración del viario principal de Jerez y sus accesos con los municipios del entorno se utilizan combinaciones de los tres tipos de medidas con el fin de resolver la problemática actual de la movilidad interior de los barrios, y considerando las previsiones de nuevas actuaciones expuestas en el Plan General. Se han tenido en cuenta los diferentes horizontes del planeamiento urbanístico respecto a otras opciones que podrían llevarse a cabo con medidas de reordenación viaria, y por tanto, siendo posible su ejecución en los años próximos dentro de la gestión municipal.



LOS SECTORES DE BARRIO-CIUDAD. DEFINICIÓN Y PROPUESTAS

11

**ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS
SOBRE LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
EN EL NUEVO PLAN GENERAL DE
JEREZ DE LA FRONTERA
HACIA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE
Y LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA**



11.1. LA DEFINICIÓN DE LA SECTORIZACIÓN DE LOS SECTORES DE BARRIO-CIUDAD.

La sectorización de los ámbitos de barrio-ciudad se corresponde con los ámbitos funcionales incluidos dentro de las tres coronas urbanas establecidas en el análisis, que son:

- **Centro Histórico.**
- **Primera Corona Urbana:**
(junto con el Centro Histórico constituye el Área Central de Jerez).
- **Segunda Corona Urbana:**
ámbitos periféricos.

Los ámbitos funcionales asignados para cada una de las diferentes unidades espaciales que responden de manera homogénea a un mismo patrón funcional son las siguientes:

- **CENTRO HISTÓRICO:** 1 SECTOR.
- **PRIMERA CORONA URBANA:** 6 SECTORES.

SECTOR 2: Picadueñas.

SECTOR 3: Santiago

SECTOR 4: Atalaya.

SECTOR 5: Divina Pastora.

SECTOR 6: Constancia-Barriada España.

SECTOR 7: Madre de Dios.

- **SEGUNDA CORONA URBANA.** 21 SECTORES.

SECTOR 8: Zoológico.

SECTOR 9: Los Naranjos.

SECTOR 10: El Pilar.

SECTOR 11: San Benito.

SECTOR 12: El Cuco.

SECTOR 13: El Parque.

SECTOR 14: El Pelirón.

SECTOR 15: Chapín.

SECTOR 16: Universidad.

SECTOR 17: Arcos.

SECTOR 18: Asunción-La Milagrosa.

SECTOR 19: Pago San José.

SECTOR 20: El Retiro.

SECTOR 21: Parque Atlántico.

SECTOR 22: Montealegre.

SECTOR 23: Vallesequillo-San Telmo.

SECTOR 24: Federico Mayo.

SECTOR 25: Polígono Sur.

SECTOR 26: Monte Alto.

SECTOR 27: Altillo.

SECTOR 28: El Bosque.

A continuación, se hace referencia a la sectorización realizada para la definición de los diferentes elementos o barrios-ciudad, que han servido para realizar el análisis pormenorizado y propuestas de cada uno de ellos.

11.2. PROPUESTAS PARA EL NUEVO MODELO DE ACCESIBILIDAD PARA LA SECTORIZACIÓN DE LOS BARRIOS-CIUDAD.

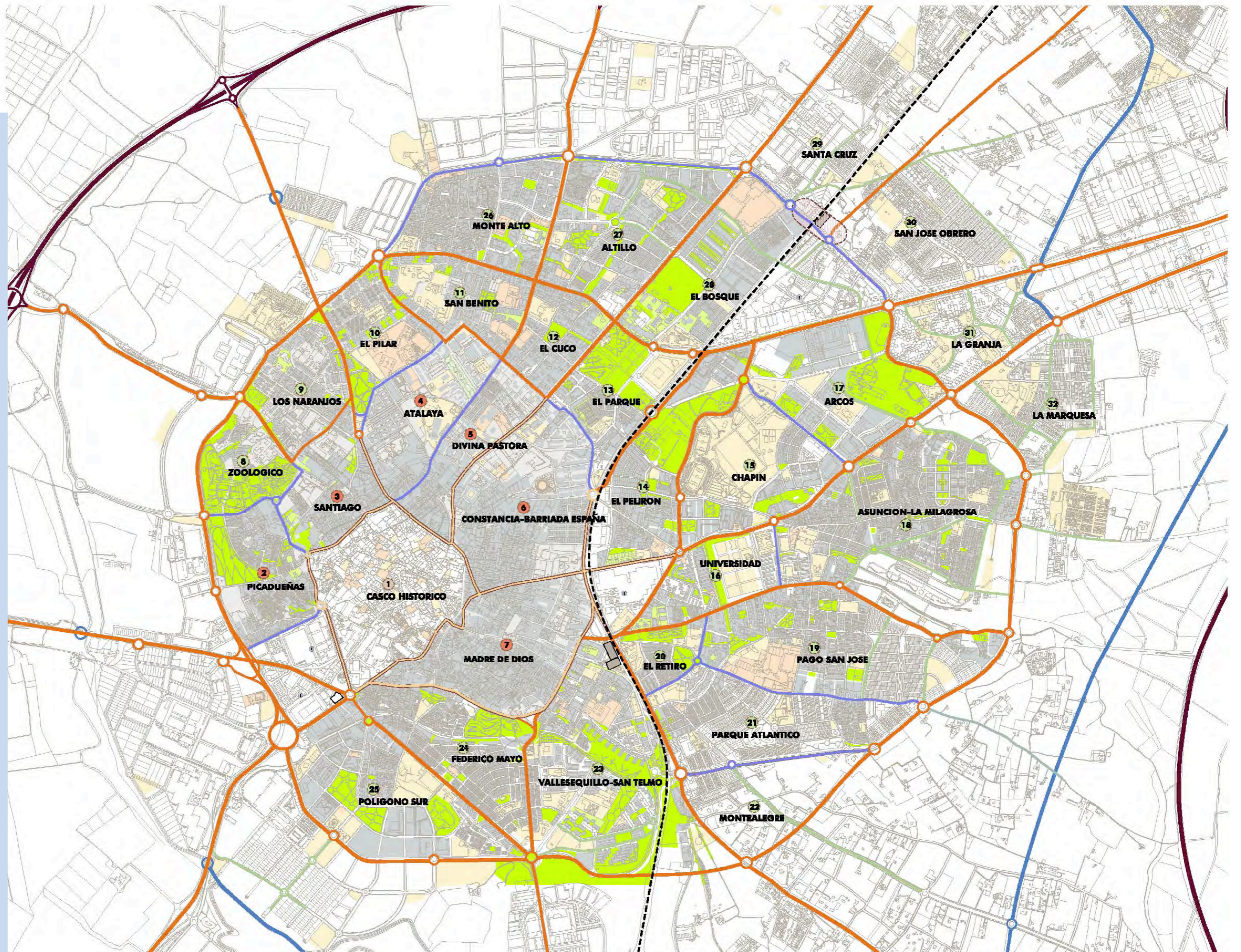
11.2.1. Metodología para las propuestas de movilidad sostenible en los sectores urbanos

Una vez planteada la organización de las diversas redes que componen la movilidad de la ciudad y definidos los esquemas de tratamiento viario y de los espacios públicos, se ha elaborado una propuesta para el nuevo modelo de accesibilidad interior de cada uno de los sectores urbanos de la ciudad consolidada a partir del análisis-diagnóstico correspondiente. La propuesta servirá para reproducir los criterios generales anteriormente descritos en los diferentes sectores urbanos homogéneos de la ciudad aplicando un proceso metodológico para “bajar de escala” a nivel del barrio como área funcional.

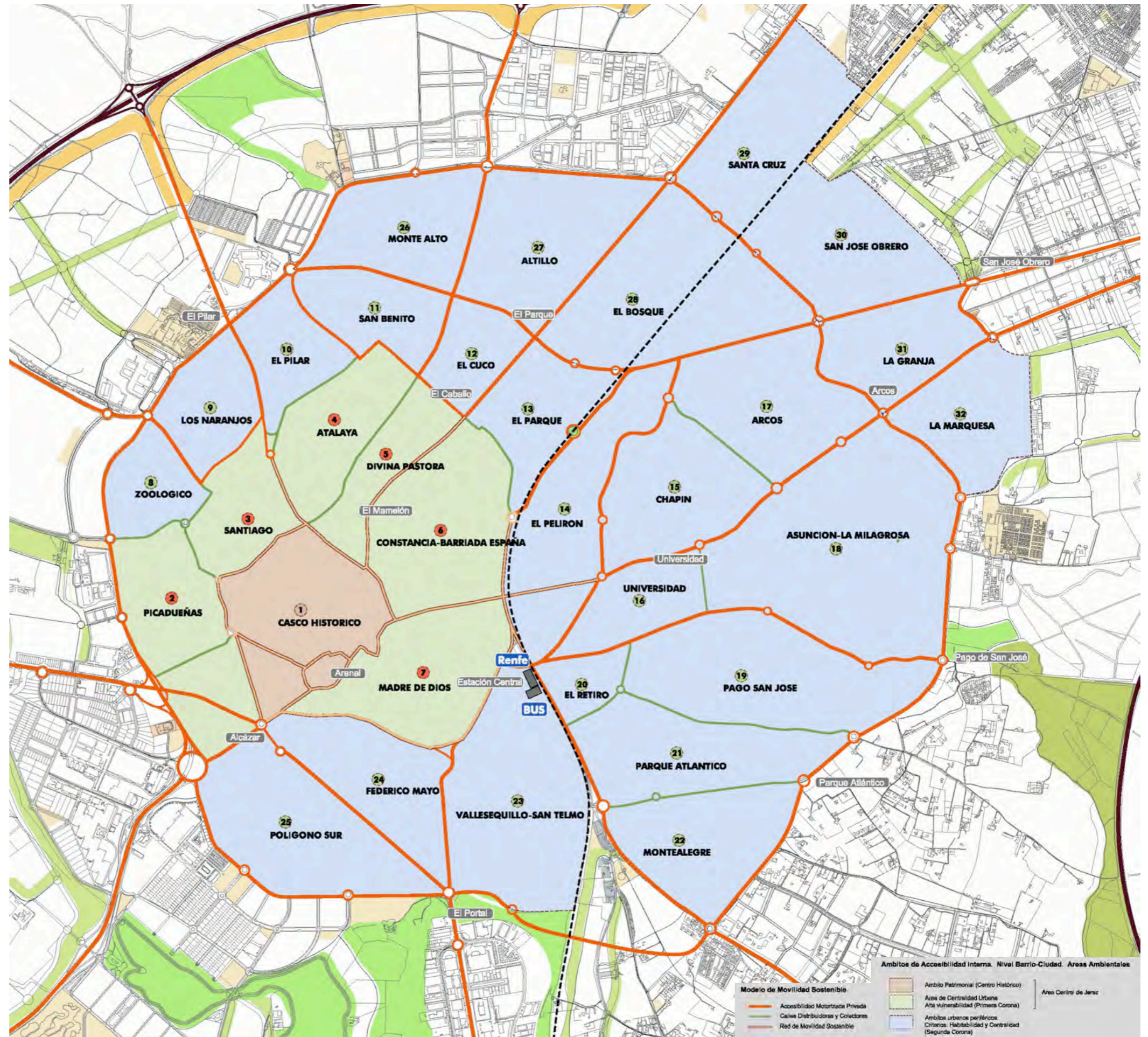
El trabajo realizado supone pasar “de lo global a lo local” en las propuestas concretas de cada sector urbano, herramienta metodológica que siempre ha estado presente a lo largo de la redacción de las sucesivas etapas de los estudios realizados para complementar las propuestas del Plan General en materia de movilidad.

Para realizar el análisis-diagnóstico se ha realizado un reconocimiento de cada barrio para detectar los problemas de estructura interna, valorando dentro de cada ámbito funcional los condicionantes de la trama urbana de cada sector, la calidad de sus espacios públicos, organización interna, zonas de actividad, posición de los equipamientos, conocimiento de la escala local, acceso a los aparcamientos, etc. A partir del conocimiento anterior y de acuerdo con los criterios para la accesibilidad y

SECTORES DE BARIO-CIUDAD



ESTRATEGIAS
SOBRE ÁMBITOS
DE MOVILIDAD
Y DELIMITACIÓN
DE SECTORES
URBANOS



movilidad sostenible de Jerez, se establece una propuesta de ordenación de las diferentes redes de movilidad aplicadas a los espacios públicos, se incluye una definición de las propuestas de mejora del espacio público dentro de cada barrio, y se determinan los diversos tratamientos de viario respecto a la movilidad general y las actuaciones principales de “la red peatonal y de espacios libres”.

Un aspecto fundamental resulta de establecer la jerarquía del nuevo sistema viario urbano principal en el uso del viario por los medios motorizados y no motorizados, antes ya descrita en el apartado correspondiente a la jerarquía del sistema viario, organizando un sistema basado en:

La jerarquía del sistema viario se organiza en:

- **Vías de acceso** desde las zonas exteriores hasta llegar a puntos de centralidad, donde se localizan los equipamientos de barrio generación / atracción de viajes importantes como son los aparcamientos de rotación y residentes, áreas de actividad, etc.

Las vías de acceso principal al barrio son las calles que pertenecen a la estructura viaria urbana por su continuidad en la red general de la ciudad y por sus especiales condiciones espaciales como **vías multimodales**: centralidad, centros de actividad urbana, anchura, capacidad ambiental y de tráfico, continuidad estructural, posición respecto a los principales equipamientos, etc.

- **Viario de distribución local** de cada “área ambiental y de actividad” del barrio, para la continuidad del viario de acceso hacia la red viaria local.

El viario distribuidor local de barrio garantizaría la

distribución interior dentro de los barrios. La gestión de las vías distribuidoras se realizara preferentemente en bucle, evitando tráfico de paso del automóvil. Son calles que tienen funciones urbanas dentro de las “áreas ambientales” de los barrios, y deberían ser calles diseñadas para la “moderación del tráfico”, incluidas en Zonas 30 o viarios de coexistencia con prioridad peatonal.

- **Calles locales** de acceso a la residencia, diseñadas preferentemente con prioridad peatonal y en “coexistencia” con la circulación motorizada.

Las calles locales tienen la función de servir de acceso directo a las edificaciones y a las áreas de actividad del barrio. Por ello, en el espacio viario deberán coexistir en equilibrio la movilidad rodada peatonal y bicicletas junto con el aparcamiento, junto con las funciones estanciales y de encuentro típicas del ambiente local. Es clave en este tipo de calles que la velocidad de circulación sea compatible con el uso conjunto de todo el espacio por los diversos modos de transporte y funciones, y por tanto, la velocidad de circulación será inferior a 30 km/ hora. Los tratamientos de pavimentación y diseño más apropiados a los viarios locales son los de plataforma continua entre fachadas, las denominadas calles de coexistencia o de prioridad peatonal. Dentro del viario local se encuentran las calles de uso peatonal, en las que los accesos únicamente están permitidos por motivos autorizados: servicios de urgencia, suministro de mercancías en horario determinado, acercar a las personas mayores, mudanzas, etc, y nunca debe permitirse el aparcamiento de forma continua.

La propuesta incluye, cuando resultan necesarias, las modificaciones en la organización del tráfico

urbano para aminorar los tráficos que distorsionan el modelo, como son los tráficos de paso sin origen o destino en la zona analizada. Asimismo, se incluyen propuestas para ampliación de la banda de aceras, afección a la organización de los aparcamientos en superficie, propuestas de carriles para bicicleta en la renovación de la sección viaria de la calle, etc.

También se incluye la modificación en la gestión y regulación de las intersecciones del viario, para adaptar la gestión de la nueva jerarquía del viario a los nuevos criterios de accesibilidad y movilidad sostenible, y sobre todo cuando es necesario cambiar las prioridades de la intersección para los modos no motorizados.

Un ejemplo de este apartado sería modificar los criterios sobre la construcción de nuevas glorietas en el viario periurbano, como se viene desarrollando entre el Ayuntamiento y la Dirección Gral. de Carreteras de la Junta de Andalucía, donde si bien resulta correcto su diseño para canalizar elevados flujos motorizados, hay que considerar la necesaria ordenación para el resto de los modos que también forman parte de la movilidad urbana, como son los peatones y ciclistas.

Por ello, los pasos peatonales deben tener “protección semafórica”, con regulación a la demanda, es decir, con pulsadores y avisadores adaptados a peatones con deficiencias sensoriales. La experiencia de este tipo de regulación es bastante positiva, incluso con flujos de vehículos de mayor entidad que los existentes en la travesía actual.

Cuando los semáforos detienen el flujo principal de vehículos, lo que suele ocurrir en Jerez con cierta frecuencia cuando el viario está integrado en áreas residenciales y de equipamiento, cruzan los vialdantes y también entran en la glorieta los flujos circulatorios locales. Todo ello colabora a que el

paso por estos viarios se realice a una velocidad moderada, menor a los 40 km/hora, aumentando los niveles de seguridad vial de todos los usuarios de la intersección.

También se deben establecer acondicionamientos especiales para localizar las paradas de autobuses, refugios para detención y subida-bajada de viajeros cuando el viario dispone de un solo carril por sentido de circulación, disponiendo espacios peatonales amplios para el acceso sin barreras a las marquesinas en donde se “refugian” de las inclemencias del clima, frío, lluvia y calor.

Un aspecto que se ha tenido muy presente para los criterios de reordenación de la movilidad de cada zona ha sido considerar que los viarios principales deben organizar no solo a los automóviles sino también y más importante al movimiento de los viandantes, que necesitan acceder cómodamente a los equipamientos y canalizar también flujos peatonales hacia las paradas del transporte público. Por ello, resulta importante que la remodelación de la sección en las calles se realice de modo que el acerado tenga la amplitud necesaria de manera acorde con la funcionalidad asignada en el ámbito de ciudad, y deben incorporar su diseño con aquellos elementos que recalifican el espacio público y el entorno peatonal, como son el arbolado de alineación, los bancos para la estancia, descanso y encuentro, el alumbrado del espacio peatonal, los kioscos, etc.

Se propone una nueva jerarquía del espacio público atendiendo a su condición de espacio asociado a la centralidad urbana en cada zona o sector urbano, reconociendo los ejes de centralidad urbana de barrio con prioridad para el peatón. Son espacios y calles asociados a estrategias de actividad urbana como ámbitos de concentración de “polos” de concentración de actividades económicas y equipa-

mientos, y reconocidos como lugares de atracción de viajes con motivos comerciales, de servicios y de ocio, donde ya existe una determinada red de calles para acceder cómodamente hacia ellos desde el interior, y que se trataría de potenciar y favorecer desde la lógica de hacer mas habitable, cómodo y central el espacio asociado a dichos ejes.

Un aspecto relevante en el desarrollo del concepto de eje de prioridad peatonal es la función de centro de gravedad en su entorno en relación con la densidad de población, de forma que sea accesible en escasos minutos a pie, y también en transporte colectivo, desde la mayor parte de los barrios de la zona.

Estos ejes se proponen como los espacios más visitados por los habitantes de la zona, y también por los flujos de agitación urbana en su entorno inmediato o desde otras zonas de la ciudad, a partir del modo de desplazamiento que mejor se ajuste a las condiciones de la demanda, bien sea en transporte colectivo, no motorizado, e incluso en automóvil privado con intercambio en los aparcamientos de ciudad incluidos como estrategia intermodal en cada entorno asociado, y cuando esto sea posible porque las condiciones de contorno así lo permitan. La intermodalidad como sistema de intercambio de sistemas de transporte será un factor a potenciar en el entorno de los ejes y espacios de centralidad urbana, para fomentar el intercambio entre el transporte colectivo y la posibilidad de establecer en su entorno próximo aparcamientos de ciudad.

La idea básica de este tipo de actuación es la recuperación de la centralidad asociada a la antigua “calle mayor” en el interior de cada sector urbano, imagen de la cual la gran mayoría de las ciudades poseen y siempre han tenido, recorrida y visitada por los ciudadanos como espacio de centralidad de barrio con diferentes motivos de viaje a lo largo de la

semana. Una vez te encuentras allí es necesario estar con “amabilidad”. Esta nueva calle mayor de barrio debe tener próximo un equipamiento relevante de barrio-ciudad, y también una zona comercial de escala de barrio.

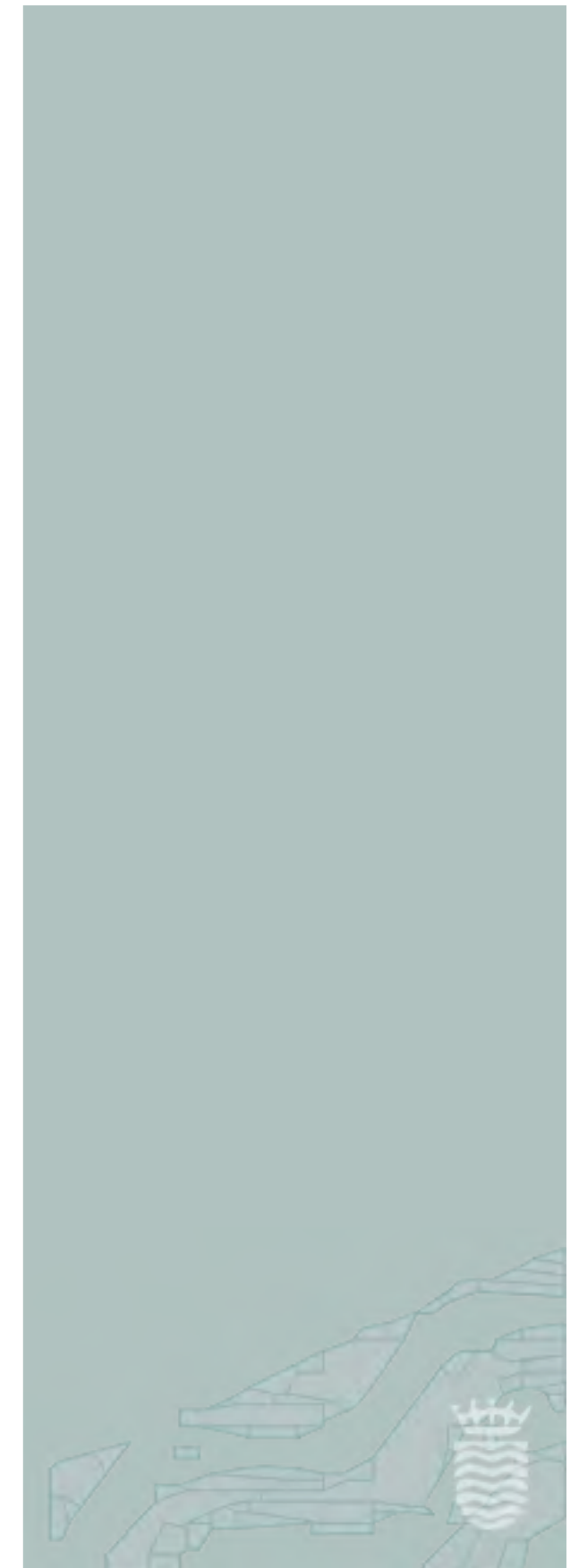
Los ejes de barrio se consideran elementos y piezas destacadas de la propuesta pormenorizada, al ser de gran importancia para crear proximidad en el interior de cada sector urbano. Estas iniciativas de reconocer su presencia y oportunidades para mejorar su función en la escala urbana, están muy relacionadas con el objetivo de la ciudad amable y tranquila perseguida por la propuesta general para la habitabilidad de los sectores. Se han definido dos tipologías de actuaciones, basadas en la reurbanización de las “plataformas peatonales” con criterios de continuidad y prioridad peatonal. Son las siguientes:

- **Los ejes comerciales de barrio.**
- **Los ejes de centralidad** que necesitan mejora ambiental en su diseño y usos urbanos complementarios.

Ambas plataformas incorporaran estándares adecuados dependiendo de la jerarquía de esa calle en la red peatonal de la ciudad, de las funciones de tránsito, y de las actividades implantadas en su entorno inmediato.

Los ejes comerciales de barrio son sistemas estanciales y de actividades económicas para fomentar estructuras de convivencia ciudadana. En ellas confluyen peatones en tránsito con los que entran, salen o simplemente pasean cómodamente delante de un escaparate simplemente. También pueden tener el paso y parada de autobuses y pequeños espacios estanciales en espacios de ensanche del eje viario.

Los ejes de centralidad de barrio con mejora ambien-



tal, se refiere a puntos de centralidad de la estructura urbana interna del sector, coincidentes con paseos de ciudad, que en algunos casos sirven para el acceso a equipamientos y servicios de ciudad. Junto con los ejes comerciales forman también una malla de vías peatonales que conecta todos los parques y plazas, es decir, los espacios “libres de coches”, donde las funciones estanciales deben desarrollarse con un ambiente sano y agradable, alejado en lo posible de la circulación automóvil.

Otra tipología relevante muy relacionada con los ejes de centralidad en los sectores urbanos son los denominados **Centros de Barrio**, espacios públicos localizados en torno a un espacio de plaza, a un sistema de varias plazas conectadas entre sí por calles con prioridad peatonal. Algunas ya existen como tal, y en ellas habría que liberar algún tramo de la circulación y el aparcamiento de coches, evitando el “efecto isla peatonal”, rodeada de coches a veces con accesibilidad muy reducida para el “peatón universal”. En otros casos el área de prioridad peatonal se puede organizar en torno a varias plazas próximas asociadas a un eje comercial.

Las **ZONAS 30** son propuestas de actuación sobre un área amplia, incluso afectando a barrios completos, donde se delimitan áreas de prioridad peatonal, en donde el tráfico que accede a su interior estaría en todo momento sometido a esa limitación de velocidad, con objeto de facilitar la movilidad a pie y la aparición de funciones estanciales.

Las zonas 30 se ordenan mediante la señal S-28. Se proponen “Zonas 30” en los barrios donde la trama viaria facilita la circulación a velocidad excesiva en algunas calles, haciendo conveniente establecer un funcionamiento en “*moderación de tráfico*” para la mejora del movimiento peatonal y la seguridad vial. En ellas se establecen medidas de ordenación circulatoria, tratamientos mediante plataformas

elevadas peatonales con rampas para coches, y toda una panoplia de medidas físicas que aseguran la velocidad reducida del tráfico. Este tipo de regulación del tráfico con velocidad limitada, bien como área de prioridad peatonal limitado a 20 km/hora o como ZONA 30, se propone en determinados sectores urbanos para la ordenación interior de la circulación. La combinación de Zonas 30 combinada con plataformas peatonales a nivel de la acera en los pasos peatonales, se considera muy adecuado en los ejes comerciales y de barrio de los sectores urbanos.

Especial consideración se propone para las calles y espacios próximos a las instalaciones escolares y de los equipamientos asistenciales, centros de salud y centros de la tercera edad, donde una gran mayoría de viajes se realizan por niños, personas mayores y de movilidad reducida. Por ello, lo razonable en estas áreas es un estudio específico del entorno circundante a la instalación, para realizar propuestas de los itinerarios peatonales utilizados desde la residencia en el área de influencia de cada equipamiento. Se propone para estos entornos mas sensibles establecer una zona regulada mediante la señal de **calle residencial (S-28)**, estableciendo medidas de prioridad física para los cruces peatonales, aceras amplias delante del equipamiento, y evitando el aparcamiento para una visibilidad óptima entre peatones y conductores.

En resumen de todo lo anterior, podemos decir, que toda esta graduación de *sistemas de ejes de barrio, espacios de centralidad, Centros y Zonas 30*, permite establecer una amplia posibilidad de soluciones para mejorar la habitabilidad de los sectores urbanos y mantener la vitalidad de los barrios tradicionales, asociado esto a la consecución de un sistema equilibrado de accesibilidad urbana, dentro del cual se debe primar las facilidades peatonales sobre las motorizadas.

Esta estrategia se ha realizado para la organización de la accesibilidad urbana en cada sector de ciudad, y su puesta en marcha permitirá “encadenar” el acceso a pie a las actividades urbanas relacionadas con el comercio-ocio-servicios-encuentro. Mantener esta estrategia no sería posible utilizando el automóvil, ya que obligaría a reservar altas dotaciones de aparcamiento, y atrayendo gran cantidad de tráfico de forma insostenible.

La posibilidad de moverse a pie cómodamente en los espacios centrales de los sectores urbanos, puede ofrecer a los ciudadanos, independiente de su edad, condiciones físicas, y de la disposición de vehículo propio. Esta cualidad se valora positivamente frente a los centros de actividad comercial asociados a la cultura del automóvil, como los Centros Comerciales y Parques de Ocio.

Dentro de esta filosofía de búsqueda de accesibilidad sostenible para una ciudad habitable, el trabajo realizado en los distintos sectores de ciudad establece los ejes y paseos peatonales y ciclistas, como aquellas infraestructuras de ocio y salud que facilitarían el acceso a los equipamientos principales de ciudad, intercambiadores de transporte, ejes de centralidad de barrio, Parques y Espacios libres de ciudad y del sector urbano, etc. Para facilitar el desarrollo de los proyectos y su gestión se han delimitado tramos interiores en cada sector como vías peatonales y ciclistas, como se observa en los planos de cada propuesta sectorial.

Por último, y como ya se ha descrito en la estrategia del sistema de aparcamientos, se han propuesto localizaciones de nuevos aparcamientos subterráneos para residentes y visitantes en áreas con demanda residencial insatisfecha actualmente y en donde es recomendable dentro de la estrategia de limitar la circulación automóvil en el centro.

Las zonas deficitarias en aparcamiento residencial se han reconocido después de una visita diurna y nocturna para conocer donde existe déficit de plazas de residentes, proponiéndose sean construidos en subterráneo o bien en altura. También habría que considerar de acuerdo con los grandes espacios y bolsas de equipamiento y Zonas Verdes de carácter público previstas en el nuevo Plan General, la localización en dichos suelos de aparcamientos de residentes, entendiendo que en determinados barrios deficitarios estructuralmente en aparcamiento sea considerado como equipamiento, disponiendo la Gerencia de Urbanismo suelo destinado a este fin. Asimismo, y como se ha comentado en el apartado dedicado al sistema de aparcamientos, habría que considerar la ejecución de aparcamientos de residentes en altura

11.2.2. Las Propuestas de Movilidad Sostenible para los Sectores Urbanos de Jerez

De acuerdo con la sectorización realizada en los sectores urbanos homogéneos para el núcleo urbano consolidado de la ciudad de Jerez, se ha realizado la propuesta de la nueva orientación y las nuevas estrategias de jerarquía del sistema viario y la organización interior de los sectores sobre la base de criterios de movilidad sostenible y de mejora de la habitabilidad interior.

A continuación se describe la propuesta individualizada para cada ámbito funcional descrito:

CENTRO HISTÓRICO:

Las estrategias de accesibilidad para el Centro histórico de Jerez:

La importancia a nivel nacional e internacional de las ciudades históricas andaluzas es sobradamente conocida, tanto que desde finales de los 80 algunas ciudades llevan a cabo Planes Especiales de Protección y Mejora de sus recintos históricos, con un planteamiento más cercano a la realidad de estas áreas sensibles de la ciudad, que con el paso del tiempo ha permitido no solo desarrollar proyectos muy positivos para las mismas, sino también enriquecer la cultura urbanística de gestores y técnicos.

Estas figuras de planeamiento, en sus referencias a las zonas del centro histórico tratan procesos de planificación, toma de decisiones, definición e implementación de actuaciones piloto que ayudan a validar las políticas urbanas, y todo ello en línea con la "imagen final" del Plan General y cumpliendo los objetivos trazados para cada fase del mismo. En definitiva un proceso continuo de "planificación y acción" que además sea accesible a todos los segmentos locales de la ciudadanía. Pero en conte-

nidos y en propuestas de gestión se viene olvidando sistemáticamente el problema de las nuevas demandas de accesibilidad generadas como consecuencia de los nuevos roles de centralidad territorial de estos conjuntos...afortunadamente Jerez tiene un desarrollo tardío para asumir estos protagonismos, lo que posibilita un proceso mas lento y menos nocivo en la implantación de este tipo de políticas, pero bien es cierto, que no se puede retrasar mucho mas la reorganización de las estrategias de movilidad, ya que la demanda de aparcamientos y todo tipo de infraestructuras viarias se encuentra inmersa en un proceso en aceleración.

Desde principios de los años 90, varias ciudades españolas con centro histórico vienen trabajando en la definición e implementación de planes de movilidad para superar la situación de crisis soterrada en que se encuentran sus centros históricos. Algunas participan con sus "ideas y proyectos" junto a otras ciudades europeas en redes de ciudades que persiguen políticas de reducción del uso del automóvil, y algunos planes y actuaciones son bien conocidos en los foros urbanísticos por sus esquemas de movilidad y por los espacios públicos rehabilitados. Ejemplos como Granada, Toledo, Cuenca y León, son ciudades de escalas diferentes y con una casuística variada respecto al funcionamiento de la movilidad y las actividades predominantes en la ciudad histórica, que han tomado ya esta línea de gestión y planificación estratégica. A partir del seguimiento de la planificación y de las actuaciones que se llevan a cabo en estas ciudades se han recogido ideas y soluciones para la mejora de la accesibilidad y la revitalización del centro de Jerez que se plantean en este documento

El Centro Histórico de Jerez no puede ser planificado al margen del resto de la ciudad. Lo que hagamos en él será determinante no solo para los residentes o para la gente que trabaja en el mismo, sino para toda

la ciudad y sus ciudadanos.

Evidentemente, el Centro Histórico es, sin duda, la pieza más representativa en una bonificación funcional de Jerez, y su significado desborda ampliamente el papel que les correspondería en función de su superficie, entidad demográfica o actividad económica. Siendo una parte pequeña del tejido urbano, constituye un espacio simbólico que sirve para identificar, diferenciar y dar personalidad al resto de la ciudad.

En el Casco Histórico junto con el Área Central se localiza el centro de actividades de la ciudad, y la zona comercial y de servicios y equipamientos, y es una zona "clave" para el funcionamiento de la ciudad, pero además es un "área sensible", donde problemas que se dan generalmente en casi todos los barrios del núcleo central de la ciudad, (congestión de tráfico y aparcamiento en el viario, degradación ambiental, falta de espacios libres,...) se agravan por las especiales características de las calles y del patrimonio edificado del casco antiguo.

Las consecuencias de esta problemática es la falta de calidad de vida para sus residentes, la ineficacia de las funciones relacionadas con las actividades (comerciales, terciarias, turismo,...) y en consecuencia la "huida" de residentes hacia otras áreas de la ciudad, por lo que acaban entrando en un proceso de despoblamiento, y de sustitución de usos (terciarios, de ocio,...) que agrava aún más la falta de calidad urbana del centro histórico. Este proceso que aún no se da con una intensidad identificable en Jerez comienza a plantear indicadores legibles en la falta de accesibilidad, en la incomodidad de algunas calles, en la contaminación de otras, etc.

La búsqueda de soluciones a esta problemática es compleja y debe ajustarse al "papel" que el centro y la ciudad histórica deben cumplir en el conjunto de la

ciudad. No valen las actuaciones sectoriales aisladas,... la rehabilitación de edificios y viviendas es necesaria, pero dirigir únicamente las inversiones a estas operaciones puede incluso retrasar una auténtica revitalización de la ciudad histórica, si lo que se consigue es mejorar determinadas fachadas o entornos monumentales, pero no se mejora la vida de los residentes y además se atraen actividades conflictivas para el casco o segunda residencia que poco colabora a mantener "vivo" el centro.

Las estrategias funcionales del centro histórico tienen que responder, como otras áreas de la ciudad, a las necesidades de la sociedad actual. Una estrategia de intervención integral debe apoyarse en medidas de protección y conservación activa de los cascos en la que se implique no solo las administraciones sino también a los agentes privados cuya vida o actividad se desarrolla en el Centro Histórico. Hay que potenciar la función residencial, adecuar el comercio tradicional y cotidiano a los modos de vida actuales, incentivar las actividades económicas que colaboran con el medio ambiente y rescatar las edificaciones singulares para acoger los servicios y equipamientos necesarios para la población residente.

Además, las soluciones deben ir más allá de la "protección del recinto". Es preciso evitar el traslado de los problemas a otros barrios del entorno del casco. Las soluciones deben "penetrar" en esos barrios y deben ser válidas para conseguir mejorar el funcionamiento de toda la ciudad. Esto es evidente cuando tratamos de ordenar el acceso al centro histórico, y el modelo de accesibilidad que se adopta para el centro histórico acaba determinando el funcionamiento de la movilidad en el resto de la ciudad.

La organización de la vida en el Casco Histórico debe perseguir el equilibrio entre las funciones que

en el se dan, y establecer las prioridades que ayuden a potenciar las actividades que más puedan colaborar a mantener un "centro vivo", que además de ser la imagen de la ciudad puede ser su principal fuente de recursos. El acceso de personas y mercancías a las actividades es un problema grave en determinadas áreas y que no siempre debe solucionarse mejorando la accesibilidad del automóvil.

En general, el Centro histórico de Jerez debe enfrentarse al declive de la actividad comercial con la habitabilidad de la ciudad para los residentes. En ello debe haber influido la construcción de grandes centros comerciales en la periferia, ligada a la "cultura del automóvil", y también la pérdida de la función residencial, la ineficacia del sistema de movilidad de personas y mercancías, y la degradación ambiental del espacio público. Tanto el comercio dirigido a los residentes como el que se dirige a los visitantes debe modernizarse y orientarse al funcionamiento "a pie" de la ciudad histórica. No puede competir con la compra en automóvil de los centros comerciales exteriores. Su futuro solo mejoraría si se encuentra en un centro de calidad ambiental y para ello el automóvil debe reducir su presencia en él, dejando espacio al viandante, al paseante y al que utiliza sus plazas y calles como lugar de ocio y estancia.

Los viajeros de los hoteles situados dentro del casco deben tener el acceso garantizado para llegar con el equipaje hasta la puerta y a estos efectos se considerarían como los residentes que tienen que mover mercancías de cierto peso. En cuanto al aparcamiento de los automóviles, el propio hotel debe disponer de una dotación de plazas en zonas próximas fuera de la zona peatonal si es un hotel grande, o en la misma si el número de habitaciones es pequeño y el paso de automóviles es compatible con el tránsito de viandantes por calles de uso peatonal o de coexistencia.

Se necesitan soluciones específicas para el acceso a las zonas de restaurantes y bares, no basadas en el automóvil, por lo que el transporte público debe mantenerse en horas nocturnas en los momentos de mayor atracción del fin de semana, o poner servicios especiales que sirvan únicamente a estos fines.

La cultura es uno de los elementos que más contribuyen a enriquecer la vida de los centros históricos. El "sistema peatonal" de Jerez debe servir como ligazón de los diferentes equipamientos culturales y facilitar un uso tranquilo y agradable para el visitante. Un objetivo del turismo cultural, de ciudad histórica, es el conocimiento de la ciudad, de sus calles y monumentos, la contemplación y la estancia. El turista también puede entablar contactos con los ciudadanos locales, compra, consume en bares y restaurantes. Una "red peatonal" continua y sin conflictos con otros modos de transporte hace más agradable y tranquila la presencia del turista en la ciudad.

La organización de la ciudad, el adecuado funcionamiento de la movilidad, de la vida social, cultural y económica, se basan en una gestión eficaz del espacio urbano y en una distribución coherente entre las diversas funciones y el sistema de transporte. El coche consume mucho espacio en los centros de las ciudades. La congestión desorganiza y altera la vida social y económica y deteriora no solo el aire que respiramos, sino que acaba haciendo inutilizables los escasos espacios libres que existen en los centros históricos.

Cuando se plantea ordenar la accesibilidad del Centro Histórico es preciso estudiarlo como si se tratara de un ejercicio de gestión ambiental a gran escala, es decir, considerando a la ciudad antigua como un área potencialmente ambiental, donde se elimine el tráfico de paso, se limite el número y la velocidad de vehículos que accedan al casco. Hay

que adecuar la circulación rodada a las condiciones físicas, funcionales y ambientales de cada calle, priorizando el tránsito peatonal y el transporte público y revalorizando el uso estancial del espacio público.

En todo el sector afectado por el centro histórico en Jerez existen áreas predominantemente residenciales en donde las actuaciones deben ir dirigidas a conseguir niveles de calidad urbana similares a otros barrios de la ciudad, con su dotación de aparcamiento para los residentes y con posibilidades de acceso rodado a distancia moderada de sus viviendas. También es necesario conseguir calidad de espacios públicos y un entorno agradable, para que puedan darse en las calles y plazas juegos de niños y otros usos que animan la calle.

Hay áreas con centralidad, y entornos monumentales, donde se localizan importantes servicios (Ayuntamiento, mercado, calles comerciales tradicionales,...). En cierto sentido, puede comprenderse un ligero desplazamiento del centro urbano con sus actividades comerciales y terciarias hacia las áreas de intercambio de transporte y a los ensanches y a otros barrios construidos en las últimas décadas. En estas zonas con centralidad se debe garantizar cierta accesibilidad rodada que sirva de apoyo a determinados viajes por gestiones, para el suministro de los comercios, para los hoteles y para los residentes. Sin embargo, mantener un ambiente positivo y la accesibilidad "a pie" a los principales puntos de atracción peatonal y a la totalidad del callejero hace recomendable el establecimiento de medidas de control del acceso rodado y el establecimiento de calles peatonales y con acceso restringido al servicio local.

La utilización de las calles para aparcamiento masivo es uno de los problemas más graves y cuya solución es clave si queremos resolver la problemáti-

ca ambiental y conseguir la mejora de las condiciones de vida de los habitantes y usuarios del centro de Jerez. Cualquier actuación obliga a reducir el aparcamiento en vía pública si queremos garantizar la accesibilidad a cada barrio del centro histórico con las prioridades efectivas a los modos verdes (peatones, ciclistas y transporte público) y dejar "hueco" para las funciones de relación y actividades que se dan en el espacio de la calle.

Las estrategias propuestas son acordes con las nuevas políticas de accesibilidad que se están aplicando en algunos centros históricos tienen el objetivo de ordenar la mayor parte del aparcamiento fuera de la vía pública, en garajes y aparcamientos subterráneos con acceso fácil desde el viario principal, pero situados fuera del "corazón de la ciudad histórica" y conectados con este a distancia moderada por un sistema peatonal prioritario: calles peatonales, amplias aceras con arbolado, bulevares, etc. Este tipo de medidas, basadas en garantizar la última etapa del viaje - cuando no todo él - andando, son la herramienta adecuada para conseguir centros "accesibles para todos" en las ciudades medias, como Jerez, donde las distancias hacen más competitivo el viaje a pie que en transporte público para acceder al centro desde los barrios de ensanche de la ciudad.

Igualmente positivo es el acondicionamiento de una "red prioritaria peatonal" extendida a toda la ciudad que conecte los barrios con las áreas de mayor atracción del centro urbano y el establecimiento de medidas encaminadas a conseguir prioridades para el transporte público. Una característica común a los centros históricos es la falta de adecuación del transporte colectivo de superficie a las tramas viarias de casco. En los últimos años algunas ciudades están utilizando autobuses pequeños y minibuses que se adaptan mejor a las calles estrechas y pueden compartir el espacio con los peatones.

Los problemas ambientales y de accesibilidad se agravan cuando existen fuertes desniveles entre los diferentes barrios del centro histórico, o entre este y la ciudad moderna, lo que sucede en bastantes de nuestras ciudades históricas. En este sentido siguiendo el ejemplo de algunas ciudades italianas ó de una ciudad tan próxima como Lisboa, varias ciudades españolas están desarrollando proyectos de "nueva accesibilidad" con sistemas mecánicos para peatones que permiten salvar los desniveles sin necesidad de entrar con el automóvil hasta el "corazón del centro". En esta línea se ha propuesto incorporar algún sistema similar en la conexión de los barrios del sur con la plataforma del centro histórico.

El otro elemento a tener en cuenta para conseguir calidad urbana en el centro histórico es el espacio de la calle, el espacio público, al ser este el elemento que puede dar continuidad a la ciudad desde el centro a la periferia; lo que hoy denominamos "el espacio colectivo", el que conecta cada barrio con otros de la misma ciudad, cada equipamiento de esparcimiento ó de cultura ó de comercio, con otros equipamientos ó con otras áreas de atracción del ciudadano.

Este espacio colectivo, concepto más amplio que el espacio público ó espacio de calle, incluye además el transporte colectivo cuyos elementos, estaciones, intercambiadores,... son hoy enclaves importantes de la actividad ciudadana. También incluye el entorno de los edificios de equipamientos, centros de cultura y de ocio, cuya atracción peatonal es importante y que es preciso ordenar en su relación con el espacio construido y su funcionalidad y con sus accesos, como un elemento más incluido en esa red peatonal prioritaria que irriga y hace realmente accesible el centro urbano.

En este sentido el espacio colectivo es hoy uno de

los elementos que más debe ayudar a la revitalización del centro de Jerez, y debe ser campo de acción prioritario de la actividad y de la inversión pública, como así ocurre en los proyectos que algunas ciudades históricas españolas están llevando a cabo en la última década.

No se puede y no se debe realizar una relimitación tan precisa para el centro de Jerez como para el resto de los barrios, entre otras razones porque las funciones de centralidad como definitorias del concepto físico del centro son cambiantes en ciclos relativamente cortos, por ello, nos vamos a limitar a establecer criterios zonales y apuntes para algunos elementos específicos. No obstante es recomendable iniciar la redacción de un plan específico de accesibilidad a escala de diseño urbano en un plazo inmediato al PGOU.

Respecto a la dimensión motorizada del centro se debe asumir la necesidad de iniciar un proceso de reducción gradual de la presión motorizada, que en un ciclo inicial inmediato debe partir de la implantación de un sistema de control de accesos, que posibilite la accesibilidad en automóvil solo a los residentes y servicios especiales, pero este proceso debe ser entendido como un paso hacia la recuperación absoluta del espacio público para los vecinos y visitantes.

La primera bonificación propuesta es la comprendida entre las calles Porvera, Ancha, Muro, Ronda del Caracol, calle Puerta de Rota, San Blas, San Ildefonso, Espíritu Santo, Cuesta de la Encarnación, Cazorla, Ciegos, Manuel González, Agustín, Lancería, Santa María, Honda. Este esquema tan reducido se ha propuesto para posibilitar un periodo de transformación de los aparcamientos de rotación incluidos en este perímetro a equipamientos para residentes.

En un periodo de cuatro años, se propone asumir la delimitación de un segundo nivel apoyado sobre los equipamientos de transferencia modal que se prevén en el plan, que deben definir la corona de limitación de accesos:

- Plaza de la Constitución.
- Comienzo de la Ronda del Caracol.
- Alcázar.
- Ronda de San Telmo.
- Estación de Autobuses- Madre de Dios.
- Estación de RENFE.
- Encuentro Nuestra Señora de la Paz con Arcos.
- Plaza del Caballo.

En el interior del Centro Histórico se detecta actualmente déficit de aparcamiento residencial en general, así como durante el horario de actividad comercial, y asimismo se detecta la mayor parte del aparcamiento indebido de la ciudad, especialmente en las calles de carácter comercial.

Se propone establecer un Plan de Aparcamientos específico para residentes del Centro Histórico, en coordinación con las actuaciones de Reforma Interior previstas en el nuevo Plan General. Evidentemente todo este proceso esta condicionado por la transformación de los aparcamientos existentes.

En conclusión, se propone que todo el Centro Histórico de Jerez que no tiene actualmente carácter exclusivamente peatonal, debe considerarse como Zona 30. Debido a su particular morfología de calles y las actividades comerciales, industriales y residenciales existentes, es recomendable delimitar un área extensa que funcione con tratamiento de zona residencial en coexistencia, manteniendo el carácter de zona abierta al acceso motorizado de los residentes, para garantizar su accesibilidad.

Por otra parte, se proponen actuaciones relaciona-

das con establecer áreas de prioridad peatonal en zonas de alta capacidad de centralidad urbana reforzada con las funciones intermodales a modo de “**Centro amable peatonal**”. En ellas tendrán prioridad las funciones estanciales, donde el ciudadano pasea, compra, se encuentra con sus amigos, en la línea de lo que se viene proponiendo como los “*centros comerciales abiertos*”, “*centros comerciales peatonales*”, y otras denominaciones al uso. Es el caso de las actuaciones propuestas para los bordes exteriores del Centro con función intercambio de transporte, como las actuaciones de:

- El Mamelón.
- El Arenal
- Encuentro de calles Muro-Ronda del Carac.
- Glorieta Cuatro Caminos.

En el tramo comprendido entre el intercambiador de la Estación de ferrocarril y autobuses y el Centro Histórico se propone establecer un tratamiento de peatonalización progresiva de todo el entorno, a través de la reordenación de accesos en las calles Arcos, Medina y calles adyacentes, ganando espacio para los peatones y para la necesaria mejora ambiental en un entorno hoy tan “lleno de asfalto”.

SECTORES INCLUIDOS EN LA Primera Corona:

Para los seis ámbitos homogéneos que forman parte de la primera corona de centralidad urbana para la movilidad sostenible del Área Central de Jerez, se definen seguidamente los criterios y estrategias particulares:

SECTORES 2 Y 3 : PICADUEÑAS - SANTIAGO.

- *EL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL*

Sus bordes están conformados por límites físicos reales y no existen relaciones de continuidad urbana respecto a los barrios periféricos, salvo la correspondiente a la movilidad del automóvil. Realmente no es un barrio en si, sino una agrupación de pequeños barrios que en conjunto funcionan como una gran pieza urbana envolvente de transición desde el centro hacia la periferia.

Aunque básicamente se trata de una secuencia de barrios con cierto carácter de piezas independientes ausentes de transversalidades urbanas, se han producido ante la excesiva presión exterior algún circuito perverso de tránsito que es posible reducir sin excesivas complicaciones.

El nivel de reinterpretación de los distribuidores locales que se han ido convirtiendo en circuitos de paso es de poca complejidad y se reduce a Maestro Belbedor-Marianistas-García Lorca-Marques de Bonanza y en sentido N-S Tomas García Figueres-Cruz Roja Y Manuel Bellido.

En general, se podrían entender los problemas generados en estos barrios desde una intrusión de las escalas urbanas en las escalas más propias del barrio.

El problema fundamental del modelo de movilidad interior es la excesiva simplicidad de la organización jerárquica y su resultado una excesiva fragmentación de los recintos que hacen compleja la formación de barrios reales. Destaca la imagen de excesivos “microbarrios” con una trama motorizada demasiado densa, con problemas de conectividad peatonal, poca variación en la concepción de los espacios públicos y escasa centralidad local.

La Avda Álvaro Domecq, Avda Trebujena y la Serrana definen sus límites E-O, ambos ejerciendo una fuerte polaridad en sus referencias N-S, polaridad que se refuerza junto al anómalo funcionamiento, ya descrito en otras zonas de Duque de Abrantes.

El sector conjunto no tiene centralidades claras propias, y se orienta de un modo excesivo sobre las funciones centrales del centro histórico. Su cercanía al centro ha debilitado sus posibilidades de crear sus propias centralidades.

En la zona norte el sector funciona como pieza colectora transversal entre el este y el oeste de la ciudad, entre la Avda. de Europa y la Ctra. de Circunvalación.

- *EL MODELO PROPUESTO PARA LA MEJORA DE LAS RELACIONES ESTANCIALES Y LA HABITABILIDAD DEL SECTOR.*

El sector urbano formado por los barrios de Picadueñas-Santiago, definen un sector de la corona intermedia entre el trazado de la circunvalación al oeste y el Centro Histórico. Forman un conjunto de barriadas de compleja accesibilidad motorizada que la han convertido en un entramado de grandes posibilidades para la reimplantación de la accesibilidad peatonal como modo dominante.

Las calles Leales, Ancha y Muro parecen haber asumido como piezas de borde del centro una interesante potencia en la estructura comercial de centralidad, que debe ser reforzada con un programa de adecuación funcional, que en parte ya está en marcha.

La calle Ruiz Mateos ofrece alguna cualidad similar a los anteriores, pero debe adecuar estas propuestas a una accesibilidad motorizada para la zona de aparcamientos que se propone en el encuentro de Dr. Romero Palomo con Ronda del Caracol

La barriada limitada por Cruz de Canto, c/ del Pino y Nuestra Señora del Pilar conforma un sistema bastante independiente, sin ninguna posibilidad de tránsitos de paso y un esquema de bucles bastante eficaz, por lo que debe evitarse incorporar nuevas aperturas de viario, sobre todo en sentido E-O, salvo que se realiza con las correspondientes limitaciones que garanticen el funcionamiento actual. Para el tramado interior se puede recomendar la implantación gradual de espacios en plataforma única.

Aunque, en general, todo el borde del Centro Histórico debe ser objeto de un Plan Especial de adecuación funcional a las nuevas demandas de peatonalización, el tramo correspondiente a la c/ Muro, Cristal, Merced, Plaza de Santiago y c/ Ancha, debe plantear con cierta urgencia un programa de coexistencia con restricción motorizada. Sería recomendable realizar un proyecto integral de plataforma peatonal orientada a las funciones estanciales.

La actual accesibilidad libre planteada desde la Plaza de la Constitución por c/ Hasta y Barreras hasta la Plaza de Santiago, que junto al tramo de Taxdirt, desde Rodríguez de la Fuente y la c/ Nueva desde la Avda Juan Puerto Aragón, debe ser restringida a circulación de residentes y ser diseñada como calles residenciales, evitando los circuitos externos.

En el interior de esta zona solo se permitirán aparcamientos de residentes.

El único aparcamiento de rotación del interior de este sector se propone en la zona de la c/ Romero Palomo, que dispone una buena accesibilidad exterior y una excelente conectividad peatonal con el centro.

Básicamente el sector debe ser entendido como una pieza urbana envolvente a las áreas centrales, lo que hace que “inevitablemente” sea atravesada por los corredores radiales viarios de penetración motorizada de Jerez. Conforman una estructura urbana a modo de cuña desde los accesos del norte del Centro, y es una de las áreas de mayor incidencia en la movilidad directa sobre las áreas centrales.

Se propone mantener las referencias urbanas de los ejes borde, Trebujena y La Serrana”, como elementos de primarios de aproximación al centro y como elementos urbanos de intermodalidad. Este cambio en su carácter debe posibilitar el refuerzo de la actual conectividad entre barrios de corona, actualmente casi inexistentes.

Los ejes centrales Marianistas-García Lorca y Duque de Abrantes, deben modificar su carácter de piezas motorizadas a escala urbana para convertirse en piezas de prioridad para la movilidad sostenible...en esencia, asumirán cierto carácter de centralidad local al absorber los grandes corredores de aproximación radial de escala urbana para los modos públicos y “no motorizados”

Las **relaciones transversales de movilidad** deben ser reinterpretadas y proyectarlas según los siguientes criterios:

- a) Circunvalación-León de Carranza. Aunque es admisible su “continuidad”, debe fragmentarse para evitar que funcione como un corredor para

atravesar la ciudad. Puede mantener su carácter, que debe ser secuenciado en el cruce con Duque de Abrantes, García Lorca y con Arcipreste Corona.

- b) Las relaciones transversales de borde en Álvaro Domecq, Trebujena y la Serena, deben ser reforzadas en lugares estratégicos posibilitando la continuidad de la trama viaria en sentido E-O. Piezas y puntos recomendados son Jardines del Bosque y de la Rosaleda, Plaza de del Caballo, Parque de la Plata y la Plaza de la Constitución.
- c) La conectividad E-O en el interior del barrio, García Lorca y Duque de Abrantes se debe realizar en la totalidad del recorrido, es decir incluyendo no solo los nodos significativos, sino también los tramos intermedios del viario...la idea es que se establezca una continuidad espacial en dos dimensiones,

SECTORES 4 Y 5: ATALAYA DIVINA PASTORA.

- *EL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL*

La movilidad actual en el interior del sector urbano que forman los barrios de Atalaya y Divina Pastora se corresponde con un modelo motorizado basado en la dominante utilización del automóvil sobre los restantes modos de desplazamiento. Como sector perteneciente a la primera corona norte de influencia del centro, bajo la potente función de centralidad del Mamelón, incluye en su perímetro equipamientos de escala urbana, la Real Escuela Andaluza de Arte Ecuéstre y el Museo de los Relojes, axial como dos parques, la Plata y Juan Carlos Duran.

La jerarquía del sistema viario resulta muy homogénea en cuanto a la mínima especialización interior,

consecuencia de la propia limitación que impone la geometría interna de los ejes principales que configuran el sector, y de la forma y función que imprimen los ejes de borde exteriores a la estructura interior de la trama urbana de colectores y distribuidores locales. El conjunto de este ámbito denota una ausencia de una jerarquía clara, superponiéndose físicamente sobre el mismo soporte el automóvil junto con el transporte público, las circulaciones peatonales y la bicicleta. Se detectan desplazamientos en tránsito en el interior del sector basada en la demanda de movilidad transversal entre barrios al este y oeste del sector.

La estructura interna motorizada se corresponde con los tramos finales de los dos ejes radiales de penetración: Álvaro Domecq y Duque de Abrantes, y un eje de borde para las relaciones intersectoriales de la zona norte, como es la calle Marinistas. El conjunto de estos elementos principales con preferencia radial en dirección al interior, establece un sistema que tiende hacia la congestión ante la ausencia de alternativas de calles transversales con capacidad suficiente para trasvasar desplazamientos que deberían realizarse en la periferia exterior del sector, y nunca atravesándole.

De esta manera, los ejes radiales de la avda. Álvaro Domecq y Duque de Abrantes actúan como colectores internos de tráfico interior y tráfico de paso hacia otros sectores urbanos de la ciudad en sentido desde el exterior hacia la zona central de la ciudad. La elevada demanda motorizada de carácter urbano y de agitación interior sobre los ejes principales de circulación de penetración, acentúa el carácter centrífugo de un sistema que carece de una diferenciación entre las redes motorizadas y no motorizadas, encontrándose en general un sistema viario con escasas categorías funcionales, empobreciendo la calidad de los desplazamientos “no motorizados”, que deberían formar parte importante de la movi-

dad interior del sector, pero que no disponen de elementos debidamente articulados y distinguidos del sistema motorizado dominante.

El primer rango de jerarquía es claramente el motorizado privado, mientras que los ejes colectores y distribuidores internos se superponen y confunden entre sí, organizando un ámbito funcional excesivamente dedicado al automóvil. La avda. Álvaro Domecq funciona como borde del sector, y es la pieza radial de rango ciudad que debe compartir funciones como colector urbano del tráfico motorizado del sector, dadas sus elevadas condiciones de capacidad de circulación rodada.

La calle Duque de Abrantes presenta muchas posibilidades de convertirse en un eje urbano de movilidad sostenible, rebajando la condición de eje radial por el elemento de centralidad local penalizando la continuidad longitudinal para conseguir una reducción de la intensidad de tráfico ajeno al sector y elevar las condiciones de elemento de unión entre zonas hoy separadas por es la calle.

Aunque no existen calles conectoras transversales dentro del sector, muchas calles existentes son utilizadas como elementos de interconexión entre sectores urbanos colindantes utilizando este tipo de calles interiores de carácter residencial, favoreciendo concentración de la circulación motorizada en zonas muy internas de la ciudad dentro de este sector de ciudad.

Este tipo de relaciones transversales utilizan de manera oportunista calles inadecuadas y de alta vulnerabilidad ambiental y escasa capacidad para soportar los elevados tráficos transversales que deberían trasvasarse hacia las vías principales exteriores del sector, tanto por sus condiciones físicas como de diseño formal y los usos urbanos residenciales del entorno. Se trata de las calles que

conectan Álvaro Domecq con Duque de Abrantes.

La calle Porvera resulta ser el otro elemento que hace las veces de borde y también de conector intersectorial en una posición muy dentro de la zona central de Jerez se encuentra encorsetada como lugar estancial por la escasa capacidad para la integración de los barrios del Casco Histórico y de las zonas residenciales externas, si bien las posibilidades de integración que presenta son muy elevadas.

El resto de calles locales internas, solo funcionan como calles residenciales y locales cuando no se producen congestión o saturación en las vías principales de capacidad, y por tanto no son utilizadas como elementos soporte del rango inferior de la jerarquía de calles. En consecuencia el carácter ambiental resulta inseguro como espacios libres asociados a las zonas residenciales próximas, situación que a su vez ha condicionado que sus diseños interiores sigan favoreciendo al coche y al aparcamiento frente al peatón, el carácter de paseo, encuentro ciudadano o el uso de la bicicleta, modo de desplazamiento prácticamente imposible de realizar en condiciones de continuidad y seguridad en el sector, al carecer de la mínima infraestructura soporte.

- *EL MODELO PROPUESTO PARA LA MEJORA DE LAS RELACIONES ESTANCIALES Y LA HABITABILIDAD DEL SECTOR.*

Valorando las condiciones de los elementos de borde del ámbito como ejes principales para la circulación de paso entre zonas urbanas de la ciudad hacia sus destinos finales, el interior del sector deberá reducir la intensidad circulatoria para mejorar las condiciones estanciales y ambientales hacia la habitabilidad. Deberá favorecerse la continuidad

peatonal en sentido longitudinal, formando parte de itinerarios completos de la red básica peatonal de la ciudad.

Las actuaciones propuestas serían las siguientes:

La calle Duque de Abrantes debe convertirse en un colector central de transporte sostenible en la escala del barrio-ciudad. Para ello deberá reducir su función actual de colector motorizado para asumir funciones de conectividad no motorizada y de transporte público (TPC). Deberán penalizarse las relaciones motorizadas en automóvil privado en dirección radial de penetración, que deben trasvasarse hacia los ejes de borde del sector: Álvaro Domecq y Marinistas fundamentalmente.

En contrapartida, deberán reforzarse las funciones de calle para el transporte sostenible y eje central de paseo, manteniendo la función viaria como calle distribuidora interna del sector y como elemento conector local al servicio del carácter residencial de los diferentes paquetes de vivienda, estableciendo una clara diferencia entre el carácter del viario conector con las calles locales transversales. Para mejorar las relaciones de rango local, Duque de Abrantes asumirá funciones de eje peatonal, apoyándose en las otras calles básicas de la organización interna del sector, como Guadalete, Caldas y Pizarro.

Deberán mejorarse las conectividades transversales de carácter global. Se propone modificar la sección transversal actual de la calle, reduciendo dos carriles de circulación rodada para ampliar acerados para paseo, carril para bicicleta y plataforma reservada para el bus urbano. Asimismo el sentido de circulación deberá ser hacia el exterior de la zona central.

La avenida Álvaro Domecq deberá introducir meca-

nismos para atenuar su capacidad de penetración motorizada radial, restringida a partir del aparcamiento de El Mamelón y siguientes. Tendrá como principal función canalizar los tráficos de acceso a los barrios de su entorno y al centro de la ciudad. Seguirá siendo una vía urbana principal para conexión entre todos los barrios de la mitad Norte y Este de la ciudad.

En consecuencia deberá reducir su capacidad motorizada en el tramo final de la avenida desde la intersección del Caballo, incorporando la sección de calzada al espacio de paseo y estancial. A nivel local, esta avenida funcionará como distribuidor-colector del tráfico motorizado de los sectores urbanos colindantes en ambos lados. Asimismo deberá actuar como elemento barrera para evitar en paso de tráfico motorizado inadecuado entre ambos lados de la avenida, debiéndose transferir hacia las avenidas exteriores con capacidad circulatoria suficiente como elementos de borde del sector residencial, pero nunca permitiendo tráficos interiores dentro del sector.

El entorno de El Mamelón y el aparcamiento de rotación y residentes existente debe evolucionar hacia un espacio de centralidad peatonal, donde prime el sistema de relaciones locales y de proximidad de barrio.

Las calles Marianistas y Cruz Roja deben ser los distribuidores locales desde el norte de modo que se minimice la invasión interior hacia el Centro Histórico. Deben ser conectados con vías de retorno fácil, tanto hacia Álvaro Domecq en dirección norte, como hacia la Avda. de Trebujena en dirección noroeste. La calle Marianistas debe funcionar como conector intersectorial manteniendo su carácter de eje motorizado de la red básica principal de rango ciudad. A nivel local, esta calle funcionará en idénticas condiciones a Álvaro Domecq, es decir como

distribuidor-colector del tráfico motorizado de los sectores urbanos colindantes en ambos lados. Evitando tráficos interiores dentro del sector.

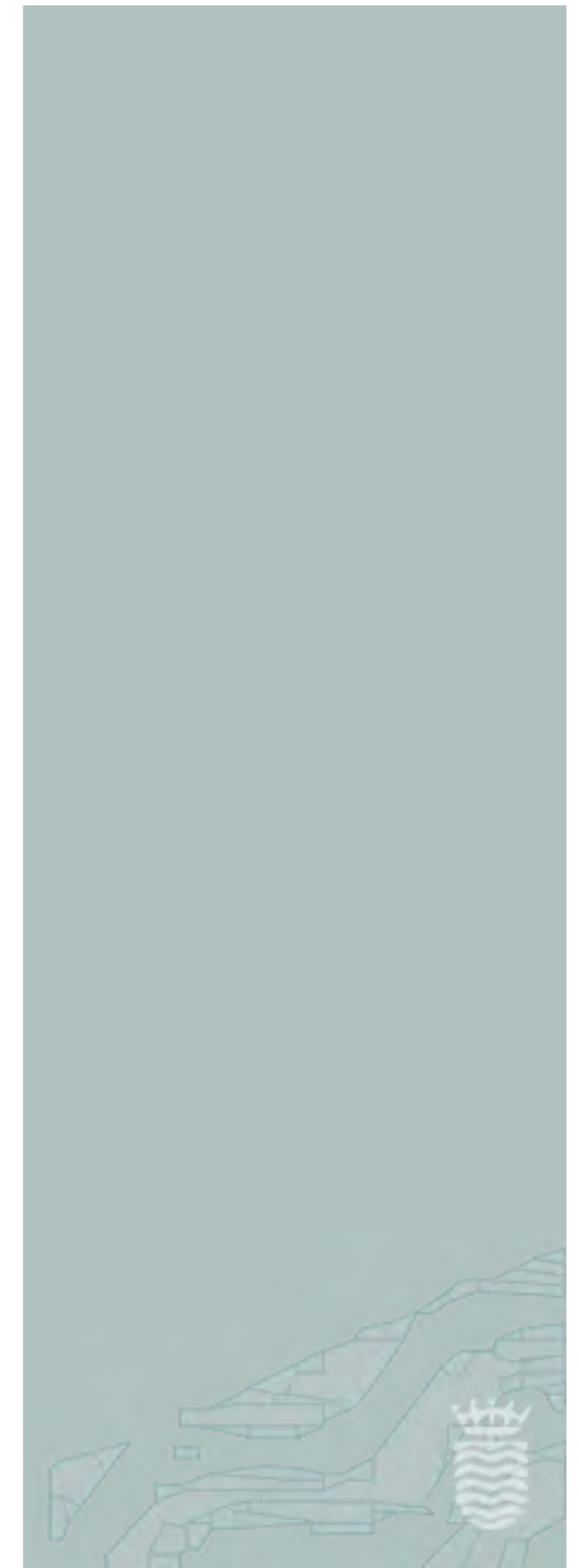
La calle Porvera deberá reducir su sección de calzada ampliando aceras, manteniendo un solo carril de circulación, y evitando la doble fila oportunista sin ninguna utilidad para el espacio colectivo, hoy escaso y descontextualizado.

El tramo de Álvaro Domecq hasta el Mamelón, desde la Avda de la Cruz Roja debe reducir su oferta de motorización para, de este modo, inducir una reducción de la demanda y poder generar un sistema real de cualidades peatonales central en Jerez. Así en este tramo se sugiere revisar el perfil viario y redosificar las proporciones asignadas a cada modo de movilidad. Realmente, esta vía solo debe dar servicio (y en un horizonte controlado) al aparcamiento del Mamelón, por lo que con dos carriles de circulación es suficiente.

El entorno del Mamelón debe ser remodelado, invirtiendo la actual excesiva oferta de aparcamientos de rotación e incrementando la superficie peatonal.

Se ha propuesto que la intercambiabilidad entre el sistema motorizado hacia el peatonal se realice en la zona sur del Parque de la Plata y Plaza de la Constitución, debiendo generarse un corredor de alta cualificación peatonal en Leales y Porvera, donde el automóvil sea físicamente invisible, y solo se permitan accesos a residentes. Estos tramos ya asumen excelentes condiciones de centralidad urbana que deben ser reforzadas. La solución recomendada es la implantación de plataformas exclusivas en un único plano, a cota única, y sin diferenciar aceras y calzada.

Las calles Pizarro y Duque de Abrantes se plantean



como distribuidores locales sin continuidad hacia el interior. Un circuito bien entendido será el formado por las calles Pizarro y Divina Pastora en doble sentido, con salida hacia Álvaro Domecq, e invirtiendo el último tramo de Duque de Abrantes con salida desde Leales solo para residentes.

La Avda. Tomas García Figueras ofrece más posibilidades como espacio a integrar en el parque que como conector de gran escala para tráfico, por lo que una buena solución puede ser la incorporación de este tramo de viario como espacio estancial con acceso motorizado controlado para servicio de la zona.

SECTOR 6: CONSTANCIA BARRIADA ESPAÑA.

- *EL MODELO DE MOVILIDAD ACTUAL.*

El sector urbano formado por los barrios de Constancia Barriada y barriada España, forman una pieza singular de la estructura urbana de Jerez como principal accesibilidad motorizada al centro desde el este y norte. Su posición alejada de los circuitos potentes radiales de aproximación al centro, le convierte en la práctica en una trama de movilidad perversa que debe ser minimizada.

La movilidad actual en el interior del sector urbano que forman los barrios de Constancia -barriada España se corresponde con un modelo motorizado basado en la dominante utilización del automóvil sobre los restantes modos de desplazamiento. El conjunto de este ámbito denota una ausencia de una jerarquía del sistema viario definido y claro, superponiéndose físicamente sobre el mismo soporte el transporte privado y el transporte público, las circulaciones peatonales y la bicicleta. La jerarquía del sistema viario posee una estructura consolidada sobre calles con elevada capacidad circulatoria,

desplazando las funciones estanciales interiores a un rango inferior frente a la importancia del coche en la organización interna del sector. La homogeneidad del sistema viario resulta evidente, con una mínima especialización interior de las redes modales, consecuencia de la propia limitación que impone la geometría interna de tipo congestivo en la lectura de la trama viaria, desde los bordes externos hacia el interior.

El modelo circulatorio del sector a escala urbana está actualmente organizado en base a unos itinerarios motorizados, que permiten introducir de forma permisiva tráfico de paso a través del interior del sector. Estos tráfico deberían ser realizados hacia la periferia exterior, reconociendo así el potente sistema de ejes y rondas perimetrales exteriores que deben canalizar dichos tráfico, y favoreciendo establecer áreas de accesibilidad local, donde deben establecerse estrategias y medidas concretas para la integración y la habitabilidad interior del sector.

El primer rango de jerarquía es claramente el motorizado privado, mientras que los ejes colectores y distribuidores internos se superponen y confunden entre sí, organizando un ámbito funcional excesivamente dedicado al automóvil. Las vías colectoras y distribuidoras principales se identifican principalmente con los ejes radiales que conectan con la zona central de Jerez, junto con la modelo de la ronda transversal del eje de Nuestra Señora de la Paz.

La avda. Álvaro Domecq actúa como eje radial de conexión de la periferia con la zona central de Jerez, siendo uno de los principales elementos que inyectan tráfico hacia el interior buscando el elemento de centralidad de El Mamelón, con el aparcamiento de rotación asociado, quizás excesivamente interior dentro de la zona central de la ciudad.

La Avda. de Méjico soporta las principales funciones transversales en sentido este-oeste, debiendo recoger también los tráfico interiores del sector, evitando tránsitos de paso interiores.

El eje distribuidor norte-sur de la avda. Nuestra Señora de la Paz junto al corredor ferroviario dispone de un gran elemento estancial muy condicionado por la organización de la circulación rodada y consumiendo gran cantidad de espacio. La ordenación espacial actual despreja los recorridos peatonales, espacio se convierte también en barrera ambiental sobre los barrios al este y oeste del sector debido a los diseños funcionales pensados excesivamente en el automóvil. Las relaciones peatonales transversales sobre la avenida se encuentran excesivamente penalizadas.

La vinculación del sector con la zona del Centro Histórico se establece a través del eje funcional formado por las calles Santa María Honda Larga, induciendo un excesivo tráfico motorizado consecuencia de la propia congestión interna del sector, y por tanto evitable, al disponer del acceso exterior desde la zona norte de la ciudad. El efecto barrera que inducen sobre las circulaciones peatonales resulta ser elevado, al desarticular las relaciones peatonales hacia el Centro a través del sector. Deberá restringirse su uso al transporte colectivo y los recorridos peatonales, eliminando la circulación de automóviles.

Aunque no existen calles conectoras transversales dentro del sector, muchas calles existentes son utilizadas como elementos de interconexión entre sectores urbanos colindantes utilizando este tipo de calles interiores de carácter residencial, favoreciendo concentración de la circulación motorizada en zonas muy internas de la ciudad dentro de este sector de ciudad. Este tipo de relaciones transversales utilizan de manera oportunista calles inadecua-

das y de alta vulnerabilidad ambiental y escasa capacidad para soportar los elevados tráficos transversales que deberían trasvasarse hacia las vías principales exteriores del sector, tanto por sus condiciones físicas como de diseño formal y los usos urbanos residenciales del entorno.

El resto de calles locales internas, solo funcionan como calles residenciales y locales cuando no se producen congestión o saturación en las vías principales de capacidad, y por tanto no son utilizadas como elementos soporte del rango inferior de la jerarquía de calles. En consecuencia el carácter ambiental resulta inseguro como espacios libres asociados a las zonas residenciales próximas, situación que a su vez ha condicionado que sus diseños interiores sigan favoreciendo al coche y al aparcamiento frente al peatón, el carácter de paseo, encuentro ciudadano o el uso de la bicicleta, modo de desplazamiento prácticamente imposible de realizar en condiciones de continuidad y seguridad en el sector, al carecer de la mínima infraestructura soporte.

- *EL MODELO PROPUESTO PARA LA MEJORA DE LAS RELACIONES ESTANCIALES Y LA HABITABILIDAD DEL SECTOR.*

La particular geometría de su estructura interna permite establecer nuevas configuraciones y diseños que permitirían recomponer la organización de la circulación interior del sector, para recuperar las funciones estanciales sobre el espacio viario y establecer redes locales, ejes peatonales y red de bicarriles, recuperando la conectividad peatonal y ciclista en sus diferentes barrios interiores.

La avda. Álvaro Domecq, aunque tiene un carácter marcado como potente eje radial, debe ahora entenderse como elemento de aproximación a los

barrios, eliminando su función de conector de la periferia con la zona central, y dejar de ser uno de los principales elementos que inyectan tráfico hacia el interior.

A partir del cruce con el Caballo debe modificar su carácter, reduciendo la capacidad de inyección de tráfico privado hacia El Mamelón, y desplazando los viajes transversalmente hacia las zonas norte y sur, eliminado así los circuitos congestivos de agitación que actualmente soporta innecesariamente. Todo el entorno de El Mamelón, junto con el aparcamiento de rotación y residentes, debe evolucionar hacia un espacio de centralidad peatonal, donde prime el sistema de relaciones locales y de proximidad de barrio.

La avenida de Méjico deberá seguir siendo el elemento principal hacia donde se trasvasen los desplazamientos de paso, para no atravesar el interior del sector, siendo necesario mejorar la conectividad peatonal y ciclista de los barrios colindantes con dicha avenida.

El eje funcional formado por las calles Santa María Honda Larga, como eje de vinculación del borde del sector con el Centro Histórico, deberá transformarse en un eje peatonal, eliminando el efecto barrera que provoca la circulación motorizada de paso, que nunca debería haber llegado hasta dicho eje, integrando transversalmente los recorridos peatonales del entorno. De esta manera, deberá limitarse su uso al transporte colectivo, los automóviles autorizados y los recorridos peatonales, eliminando la circulación de automóviles no autorizados. El único inconveniente resulta de la necesidad de modificar los accesos al aparcamiento subterráneo existente en el solar de la calle Honda.

El Tramo Sevilla-Álvaro Domecq, ya comentado en los barrios Atalaya-Divina Pastora, debe transfor-

mar su sección y su imagen incorporando una imagen y función multimodal sobre la actual de tráfico, especialmente en su tramo de aproximación al Mamelón.

Desde el Mamelón, hasta la Alameda del Marques de Casa Domecq, c/ Honda Santa María hasta la Plaza Esteve, deben restringirse todos los itinerarios de tráfico que no sean de residentes, implantando un diseño de espacio estancial, que posibilite el acceso motorizado mínimo (de residentes). El mecanismo de cierre recomendado es mediante control mecánico, aunque se pueden estudiar circuitos invertidos.

La calle Arcos debe convertirse en eje de centralidad mediante un proyecto de recualificación funcional, y limitando el actual circuito de circulación libre.

La calle Santo Domingo debe mantener el sentido de salida, recualificando el tratamiento para incluir la serie de espacios marginales de su recorrido a secuencias peatonales más acordes a la demanda residencial de la zona.

La calle Zaragoza ofrece muy buenas posibilidades para crear espacios locales combinados con un viario muy de movilidad local, en vez de los tránsitos de paso actuales.

En el interior del sector no se recomienda la implantación de aparcamientos de rotación. Es el caso del recinto formado por las siguientes vías: C/ Sevilla, Álvaro Domecq, Arcos, Avda. de México, Martín Ferrador y Nuestra Señora de la Paz. El aparcamiento en superficie debe reducirse progresivamente para mejorar los itinerarios peatonales, construyendo aparcamientos interiores para residentes, que tendrán acceso y salida por Álvaro Domecq hacia el norte.

Valorando favorablemente la función de las calles de



borde del ámbito, como ejes principales para la circulación de paso entre sectores urbanos colindantes, la funcionalidad de la red de calles interiores deberá reducir la intensidad circulatoria para mejorar las condiciones estanciales y ambientales y así mejorar su habitabilidad. Deberá favorecerse la continuidad peatonal en sentido longitudinal, formando parte de itinerarios completos de la red básica peatonal de la ciudad.

SECTOR 7 : MADRE DE DIOS.

El sector de Madre de Dios, perteneciente a la primera corona de la ciudad como zona de contacto con el Centro, asume por su estratégica localización entre el principal elemento de centralidad (estación RENFE y bus) el rol de pieza de centralidad urbana más contundente de Jerez. Esta cualidad hace que su atractivo para la movilidad motorizada junto a su vulnerabilidad al automóvil sea el punto clave a resolver en las propuestas.

Su periferia esta conformada por dos radios urbanos Ronda Muleros y Arcos, que deben radicalizar su impermeabilidad para el tráfico motorizado a costa de incrementar su oferta para peatones, bicis y Plataforma Reservada al Transporte Colectivo. En el caso específico de Arcos es muy importante desarrollar sus posibilidades comerciales y sus funciones de centralidad, por lo que se recomienda un tratamiento que posibilite la utilización de la calle como un espacio de paseo, restringiendo al automóvil no residente el circuito Medina-Arcos.

La Ronda de Moleros debe mantener su rol de repartidor local como distribuidor de la zona, pero debe restringir su tránsito de paso como conector entre zonas. Para ello se puede implantar un sistema de bucles enfrentados o restricciones selectivas de usuarios.

Las calles Puerto y Armas, aunque conforman el único acceso al reciente aparcamiento de alta rotación del Arenal, deben por un lado incorporar una plataforma exclusiva para el transporte colectivo, y, por otro iniciar un proceso gradual de restricción de accesos motorizados, incrementando las funciones peatonales de todo su viario.

La calle Corredera y todo su entorno deben asumir el eje peatonal más importante de la ciudad, donde coexistan peatones, bicis y Transporte colectivo. La recomendación es redactar un plan de diseño urbano integral para el intercambiador de las estaciones, Corredera y Arenal de modo que se convierta en el gran eje comercial de la ciudad.

El resto del viario interior debe asumir la jerarquía propuesta con limitaciones para los tráficos de paso. El sistema más simple de gestionar es la implantación de circuitos invertidos, sin conectividad entre ellos.

La sustitución del viaducto de la Avda. del ferrocarril sobre la calle Arcos en una intersección a nivel, es quizás la actuación más emblemática de esta propuesta, ya que se propone la recuperación de todo la trama de espacios públicos afectados por su construcción y su integración en un solo nivel.

La mejora ambiental y de accesibilidad en los accesos al Área Central de Jerez desde los intercambiadores de la Estación Central y el intercambiador de Madre de Dios, obliga a realizar la reordenación de accesos en el tramo comprendido entre ambos intercambiadores hacia el Centro, a través de las calles Medina, Arcos y Corredera. En todas ellas se realizara un proyecto unitario para priorizar los desplazamientos peatonales, ganando espacio en las bandas de acera para los peatones, y para la necesaria mejora ambiental en un entorno hoy tan "lleno de asfalto".

SEGUNDA CORONA URBANA.

SECTOR 8 : ZOOLOGICO LOS NARANJOS

El sector urbano formado por la zona del Zoológico y el barrio de los Naranjos es un ámbito de la periferia exterior incluido en el anillo de la circunvalación.

Esta formado por dos piezas muy diferentes, el área zoológico-jardín botánico, bastante impermeable al tránsito de paso, y el barrio de los Naranjos, con una trama ortogonal bastante cerrada en sus esquemas funcionales.

Las actuaciones más importantes son:

- El borde interior más próximo a las áreas centrales de las calles Armas, Santiago, Un tramo de Taxdirt y San Juan Bosco, pueden asumir funciones de articulación entre barrios y deben reforzar su capacidad para relaciones transversales, mejorar cruces y conectar circuitos interiores.
- La Avda. del Amontillado, la Avda. de la Solea y la calle Tablado, deben mantener su carácter de vías independientes a la circunvalación, para evitar tráficos de paso y conservar el esquema de vía de servicio. El resto de viario interior debe asumir carácter residencial.
- La Avda. del Mosto debe mantener su carácter como vía distribuidora local, pero evitando los movimientos de paso entre la Serrana y Miraflores mediante un esquema de inversión de circuitos.
- Se recomienda comenzar a implantar aparcamientos para residentes que posibiliten la recuperación de espacios públicos hoy destinados casi en exclusiva al automóvil aparcado.

SECTORES 10-11: EL PILAR - SAN BENITO.

El sector debe ordenarse en tres áreas independientes para la movilidad residencial como “**Zonas de tráfico moderado**”:

1. Calles Zepa, Palomino, Sarmiento, Almijar, Viñedo, Racimo, como zonas de coexistencia en plataforma continua.
2. Calles Doctor Marañón, Arruga, Doctor Fleming, California y Sancho Dávila.
3. Calles dentro del área interior al entorno de la c/ Velázquez.

Las actuaciones más importantes son:

- La Avda de la Serrana y Trebujena deben modificar su sección transversal para la inclusión de carril para bicicletas.
- Las Avenidas de Marianistas, García Lorca, Plaza de las Marinas y Cruz Roja, deben formar un corredor peatonal ampliando aceras y reducción de anchura de los carriles de circulación.
- La calle Tomas García Figueras se transformara en distribuidor local, reduciendo su capacidad motorizada y asumiendo funciones de eje de barrio.

La calle José León de Carranza debe continuar ofertando una cierta capacidad motorizada, pero incluyendo una plataforma reservada para Transporte Colectivo.

SECTORES 12-13: EL CUCO - EL PARQUE.

La estructura del sector debe generar un viario de borde, envolvente de un área con tráfico calmado.

Las actuaciones más importantes son:

- Las calles Caballería y Avda Nuestra Señora de la Paz, formaran la red básica motorizada con dos carriles por sentido, pero debe incorporar capacidad de cruce transversal en el cruce con Las Palmeras, con la Avda de México y con el paseo del Seminario.
- Álvaro Domecq debe ser objeto de una actuación de reurbanización para incorporar un corredor de transporte público y carriles para bicicletas. Los encuentros con Cruz Roja, González Cordon, Paseo de las Palmeras y Manuel Bellido deben ser reforzados en sus componentes peatonales.
- La Avda de México debe incorporar un trazado para bicicletas y ser rediseñada en sus funciones peatonales y relaciones comerciales.
- Marques de Bonanza, Bisley, García Bellido y González Cordon serán gradualmente incorporadas como plataformas residenciales a un solo nivel.

SECTORES 14-15-16: EL PELIRÓN CHAPÍN - UNIVERSIDAD.

El sector debe mantener su conectividad motorizada a través del viario primario N-S y E-O, pero debe en general incorporar características para otros modos públicos y no motorizados.

Las actuaciones más importantes son:

- Las calles San Marino, Avda de los Chiribitos y Ronda Alunados, deben mantener su alta capacidad de circulación, pero debe incorporar en todo su trazado un carril para bicicletas.
- El Paseo de Las Delicias, junto a Arcos, Junta

Fomento del Hogar y Alumnados debe modificar su sección transversal introduciendo una plataforma exclusiva para Transporte Colectivo.

- La Ronda de los Viñedos debe asumir funciones de centralidad como la comercial y debe ser minimizada su función tránsito, introduciendo algún diseño que refuerce su carácter estancial.
- La calle Varsovia y todo el conjunto interior deben restringirse a residentes, aplicando soluciones de racionalización de la circulación.
- La Ronda del Pelarón debe atenuar su función de conector entre las zonas E-O, trasvasando estas funciones a la c/ Arcos.
- Todas las rotondas existentes deben ser adaptadas para mejorar su conectividad peatonal y ciclista.

SECTOR 17: ARCOS.

El sector debe transformar su actual jerarquía hacia un recinto con jerarquía interior más reducida en cuanto a su capacidad motorizada del automóvil privado, dando prioridad al residente y a los vehículos autorizados.

Las actuaciones más importantes son:

La Avda Europa debe mantener su carácter de conector urbano, pero incorporando la Plataforma Reservada para Transporte Colectivo, un carril para bicicletas, y acondicionar las intersecciones en glorieta para facilitar el cruce peatonal.

La Avda de Lola Flores debe incorporar una remodelación de los espacios residuales para reforzar sus posibilidades peatonales y su carácter de centrali-

dad como articulador de dos barrios. Las posibilidades de cruce deben ser incrementadas...en algún punto incorporando plataformas elevadas que establezcan continuidad para la red peatonal.

La malla comprendida entre Lola Flores y Arcos debe ser rediseñada hacia calles-espacios públicos, eliminando la diferencia de cota en aceras y penalizando la movilidad de no residentes.

SECTOR 18 : ASUNCIÓN-LA MILAGROSA.

Deben mantenerse conectores de motorizados internos de cierta entidad, pero canalizándose más hacia el viario externo, evitando potenciar los tráficos de paso.

Las actuaciones más importantes son:

- Las calles Al-Hakan, Paseo de Las Delicias, y Camino Albaladejo deben funcionar como distribuidores internos del sector pero deben evitar los tránsitos de paso que deben ser reenviados a los viarios periféricos. Estas vías deben ser compatibles con movimientos peatonales de cierta distancia, por lo que hay que cuidar los cruces y puntos de ensanches.
- La Ronda Este debe transformarse funcionalmente en un eje multimodal al transporte urbano, incorporando una plataforma reservada al transporte colectivo así como la Hijueta de Canaleja y el Paseo de las Delicias.
- La Avda. de Arcos debe convertirse en un radio de accesibilidad intermodal de la ciudad para aproximación al centro por lo que debe ofertar sistemas peatonales y ciclistas junto a transporte colectivo en sistemas independientes.

- El resto de la trama viaria interna debe asumir un carácter totalmente local modificando los circuitos de forma que se mejore la accesibilidad y se penalice la posibilidad de atravesar el sector. Se recomienda la posibilidad de ir gradualmente implementando niveles únicos en el callejero interior.

SECTOR 19: PAGO SAN JOSÉ.

El sector debe asumir una estructura urbana residencial con adecuada accesibilidad motorizada, entre la ronda este y las áreas centrales. Por su localización en forma de cuña responde a formar una zona independiente del resto de la ciudad, ya que toda la trama interior se puede ir gradualmente adaptando a un sistema local evitando los movimientos motorizados de paso.

En la trama viaria interior sería necesario reformar los elementos principales como ejes de barrio, generando una plataforma continua, que posibilite implantar espacios estanciales y comerciales en las mismas calles: La Avda Nazaret debe ser adaptada a un eje multimodal donde la prioridad sea asignada a peatones, bicicletas y Transporte Colectivo, y el Paseo de las Delicias y Canalejas deben incrementar su función transversal para mejorar su conectividad entre barrios.

SECTORES 20-21-22: EL RETIRO - PARQUE ATLÁNTICO - MONTEALEGRE.

El conjunto de estos tres sectores están separados por la Ronda Este, uno de los ejes de aproximación al centro de mayor escala de la ciudad. Actúa dividiendo el sector hacia el norte en un área de cierta fuerza residencial y hacia el sur en una zona de cierta degradación que debe ser recuperada.

Las actuaciones más importantes son:

- La Ronda Este debe reforzar su funcionalidad como gran eje urbano de carácter multimodal, introduciendo corredores peatonales y carriles para bicicletas, así como plataforma para transporte colectivo.
- En zona sur solamente se recomienda atenuar el carácter del Camino de Montealegre Alto, como un eje local con funciones de distribución interna.
- En la zona norte, de mayor estructura urbana, esta misma vía puede asumir un rol de centralidad que se vería reforzado por su incapacidad e inconveniencia se estrecha en su tramo final, Avda del Serrallo- para ser un conector motorizado.
- La Avda. del Mediterráneo, la c/ Mallorca y la c/ del Parque de Bomberos (junto a Nazaret), conforman la red interna de distribución, donde se pueden asignar plataformas diferenciadas.
- El resto de la trama que realmente ya funciona como viario interno de cada pequeño barrio solo debe consolidar su carácter, impidiendo mediante un sistema simple de circuitos especializados en accesos, que pueda generar tráficos de paso.

SECTOR 23: VALLESEQUILLO - SAN TELMO.

Este sector es una pieza urbana, desde el punto de vista de la movilidad, de una fuerte capacidad estratégica, al descolgar desde el elemento de centralidad más potente para cerrar en el este con la vía del ferrocarril. Realmente conforma dos zonas con una potente separación topográfica, pero se justifica su relimitación desde su forma de sector.

Las actuaciones más importantes son:

- La pieza central debe ser objeto de un proyecto integral de articulación de las relaciones intermodales que se están planteando. El sistema conjunto de los elementos urbanos de la Plaza Madre de Dios, la Estación de Autobuses y Estación RENFE deben conformar la pieza estratégica base de la nueva movilidad, y por tanto ser diseñadas unitariamente. Todo el espacio público de este conjunto debe formar parte de un mismo criterio.
- La Ronda de Moleros debe asumir carácter de pieza central, formando un área de intercambio entendido como una pieza única de trasvase entre modos, evitando las propuestas puntuales de proyectos independientes.
- Obispo Cirarda, Méndez Núñez, Tomas Bengoa y Vista Alegre conformarían el viario básico de carácter local que debe delimitar las áreas de carácter estancial en la parte alta. Las calles Libertad, Solidaridad, Moreno Mendoza, Iñigo López de Carrizosa y Juan Vergara conformarían la parte sur.
- El tramo de acompañamiento del Ferrocarril, avda. Medina Sidonia, Ronda de Moleros y Beato Diego de Cádiz, deben incorporar carriles para bicicletas.

**SECTORES 24-25:
FEDERICO MAYO - POLÍGONO SUR.**

Una de las zonas urbanas de mayor reciente entidad, con una cierta estructura en su organización interior, pero incorrectamente articulada con la ciudad central. Debe reforzar básicamente su propia estructura mediante una jerarquía simple.

Las actuaciones más importantes son:

- La Avda. de Blas Infante se convierte en el elemento de articulación básica del sector
- Su cierre al norte Ronda Moleros- debe atenuar su conectividad urbana motorizada.
- El cierre al sur, la Avda. Puerta del Sur mantiene su carácter, pero incorporando en su sección transversal un carril para bicicletas.
- Beato Diego de Cádiz en la zona este se convierte en un eje intermodal modificando su perfil para añadir carril-bus independiente y red de bicicletas.
- La avenida de Cuatro Caminos mantiene su carácter de vía urbana de distribución, introduciendo un carril- bici en la sección, e incorporando el previsto desde la c/ Puerto. La glorieta será un intercambiador exterior-interior para el transporte colectivo, sistema aparcamientos de ciudad, y se remodelara para ablandar su dureza para el tránsito de peatones, que serán integrados dentro del esquema de ordenación del intercambiador.
- La red básica interna para distribución de tráfico motorizado estará formada por las calles Alvar Fañez, Historiador Bartolomé Gutiérrez y sus conexiones hacia Puerta del Sur y Beato Diego de Cádiz. El resto del viario debe ser sometido a un plan barrial para generar solo movilidad de destino e incrementar la capacidad estancial del viario.
- Se propone construir aparcamientos para residentes en el entorno de la Barriada Alegría y Torresoto, aprovechando el escarpe de cornisa en su unión con los taludes de la Ronda de los Moleros.

**SECTOR 26:
MONTE ALTO.**

El barrio de Monte Alto funciona realmente bastante bien como una pieza singular en la trama urbana, y dispone de una jerarquía viaria próxima a sus necesidades reales. Prácticamente no necesita ajustes salvo algunos principios de diseño mas orientados hacia el futuro que hacia el pasado.

Se propone un eje multimodal en la Avda. José León de Carranza, como uno de los corredores básicos de transporte colectivo. Se puede mantener la sección pero adaptando un carril para bicicletas que debe ser recogido también en la Circunvalación y en Duque de Abrantes. Este ultimo forma parte de uno de los radios principales de aproximación al centro.

Se proponen dos niveles muy simplificados de viario organizados sobre Avda de Los Álamos y Avda del Limonar como distribuidores básicos.

En el resto del viario se debe ir comenzando a introducir criterios de diseño mas orientados a la conformación de espacios públicos, que a una trama viaria para movilidad motorizada.

**SECTORES 27-28:
ALTILLO - EL BOSQUE.**

La zona de Altillo-El Bosque pertenece al conjunto de barrios de la periferia exterior del centro, lo que se ha traducido en casi todos ellos en un alejamiento aceptado para la centralidad del Centro Histórico, que ha limitado el desarrollo de centralidades propias. Esta y su inevitable función de "áreas de paso" son los dos objetivos que se pretenden cubrir.

La Avda Álvaro Domecq se propone como la pieza emblemática de la accesibilidad de Jerez, y debe contribuir a enriquecer su oferta de movilidad,

transformándose en un gran eje multimodal que refuerce el carácter peatonal que actualmente posee, que incorpore una plataforma de transporte colectivo y que incorporen en ambos lados un corredor primario urbano para bicicletas.

La Avda del Ejército y La Avda José León Carranza asumen un rol de conector (interior) entre barrios periféricos que debe comenzar a incorporar la variable del transporte público como modo dominante, lo que se debe traducir en una revisión de los perfiles actuales para posibilitar el trazado de una plataforma exclusiva.

El viario primario está definido por la Avda de Sudamérica, Lebrija y calle del Camino de Espera que, aunque asumen la carga de distribución actualmente están sobre dimensionados para estas funciones y se podría en futuras actuaciones orientar hacia una recuperación de espacios peatonales más generosa.

Las calles Contadora, Pintor Agrada, Avda de San Joaquín y c/ de la Habana forman el resto del sistema local, donde se puede, cuando la situación lo permita, incrementar la cualidad estancial de las calles más como espacios de encuentro y estancia que como vías de paso. Esto se traduce en una transformación fuerte de los proyectos del viario limitando su capacidad para circulación motorizada.

En los bordes del sector deben implantarse corredores para bicicletas.

SECTORES 29-30

El sector Santa Cruz-José Obrero, como barrio de la corona periférica exterior, es un barrio de reciente consolidación. Incluso el viario de cierre de la ronda es uno de sus elementos definitorios de más fuerza. Su consolidación en un ritmo reducido, ha posibilitado, igual que en otros barrios de borde, su formaliza-

ción casi en recinto lo que limita los tránsitos de paso, que a pesar de todo se vienen produciendo ocasionalmente.

Las actuaciones más importantes son:

- La Avda. de Europa debe mantener un diseño suficiente para ir incorporando gradualmente corredores urbanos de Transporte colectivo y bicicletas junto a su función de pieza de acceso motorizado.
- Probablemente la actuación más significativa sea la localización del nuevo apeadero de RENFE del Bosque que debe servir para generar una nueva centralidad en el cruce con la ronda.
- El tramo de la Avda de Andalucía, como acceso a la Avda Álvaro Domecq, debe mantener su función de accesibilidad para automóvil, pero incorporando dentro de su sección un corredor urbano radial para bicicletas.
- El resto de la trama, solo debe mantener su actual función de recintos residenciales, pero evitando los circuitos transversales que pueden ser peligrosos cuando se incrementa la demanda de movilidad motorizada. Lo recomendable es redactar planes de barrio que gestionen las redes locales de modo independiente.
- Se propone ir recuperando progresivamente espacios estanciales de aparcamientos de carácter local en superficie sobre la vía pública, que posibiliten ampliar espacios para los recorridos peatonales y la bicicleta en el interior del sector.

SECTOR 31-32

El sector La Granja-La Marquesa pertenece a la

corona periférica exterior a la Ronda Este, y comienza a plantear los problemas de los barrios exteriores que rebasan la localización de las rondas exteriores con los problemas de conectividad sostenible. Los planteamientos deben ser dirigidos hacia la priorización del Transporte Colectivo en los ejes urbanos y la polarización del viario local hacia estos corredores.

Las actuaciones más importantes son:

- La Avda. de Europa debe incorporar físicamente infraestructura de plataforma reservada para Transporte colectivo y bicicletas. Además es importante cuidar las conexiones con los sistemas locales de modo que se garantice un intercambio de escalas entre los modos de barrio y los urbanos cómodos.
- La Avda. de Arcos también debe incorporar plataformas reservadas para Transporte Colectivo y bicicletas, aunque la proximidad de los sistemas residenciales locales y los viarios de proximidad hacen recomendable mejorar las conexiones transversales para modos no motorizados. Se recomienda hacer un estudio para mejorar la conectividad peatonal en las rotondas.
- El resto del viario, señalado en la documentación gráfica en azul y naranja debe sufrir una revisión en la asignación de las secciones transversales, y reducir la cuota motorizada a lo realmente necesario, recuperando espacios longitudinales y transversales para el uso estancial y de paseo en los barrios.

ANEXOS

MEMORIA DE LAS ENCUESTAS

Con el fin de conectar con la realidad actual del tráfico rodado privado de Jerez, se han realizado una serie de encuestas.

El horario establecido para ellas ha sido de 7,30 a.m. a 16,00 p.m. en días laborables. Se ha escogido este horario para abarcar las dos horas punta de cambio en los aparcamientos y de mayor intensidad de tráfico.

Los temas de las encuestas y los puntos escogidos han sido los siguientes:

Encuestas de aparcamientos.

Se han realizado junto al centro comercial, en la zona donde finaliza el acceso de tráfico rodado privado, en los aparcamientos situados en la vía pública. Se han anotado los vehículos aparcados y se ha comprobado cada dos horas la rotación de las plazas.

Los puntos de toma de muestras han sido:

La zona donde finaliza la calle Larga: la Alameda Cristina, plaza del Mamelón, calle Sevilla, calle Guadalete, Divina



Pastora, Eguíluz, Plaza Aladro, Porvera y Ancha.

El inicio de la calle Medina: calle Medina, Arcos, Doctrina, Naranjas, Corredera, Plaza de las Angustias, Diego Fernández Herrera (entre plaza de las Angustias y calle Maríñiguez) y M^a Antonia Jesús Tirado.

Al comenzar la encuesta tan temprano, se puede presumir que los vehículos estacionados en la calle han dormido allí. Al realizar la revisión cada dos horas se comprueba la rotación de cada plaza de aparcamiento.

Encuestas de largo recorrido.

Se han realizado en dos importantes puntos de entrada a Jerez: la Glorieta de Cuatro Caminos y en la entrada a Jerez desde la carretera de Trebujena y la circunvalación. En ella se observa el tráfico metropolitano que soporta la ciudad en las diferentes horas del día y de donde proviene el mismo. También se ha preguntado acerca del motivo de la visita a la ciudad y sobre el lugar de aparcamiento en la misma.

Al realizarse en entradas de la circunvalación, se discierne entre el tráfico que soporta ésta propio de la ciudad y el que viene de paso

Encuesta en el casco urbano.

Se han realizado dos encuestas a la entrada del casco urbano más céntrico: una al principio de la calle Sevilla y otra en la calle Medina, en su cruce con M^a Antonia Jesús Tirado. Se ha preguntado el lugar de origen y destino, con lo que se comprueba si el tráfico del centro es de paso o propio de él y algunos recorridos realizados.

En todas las encuestas se ha realizado un control horario, de manera que se pueden examinar los resultados en las distintas horas del día.

DATOS DE
APARCAMIENTO

CALLE	HORA	TURNO	SE MANTIENEN RESPECTO AL TURNO ANTERIOR	NUEVOS	PLAZAS VACÍAS
Sevilla	12.05	3	9	43	0
Cádiz	12.27	3	49	34	0
Divina Pastora	12.35	3	12	25	0
Ancha	12.49	3	4	13	0
Guadalete	13.02	3	2	6	0
Porvera	14.47	3	17	47	0
Alameda Cristina	15.21	3	4	11	0
Plaza Aladro	15.27	3	6	19	0
Sevilla	9.48	2	9	46	1
Cádiz	9.57	2	60	27	0
Divina Pastora	10.09	2	11	21	1
Ancha	10.27	2	4	12	1
Guadalete	10.31	2	2	7	0
Porvera	10.38	2	29	37	1
Alameda Cristina	10.53	2	7	7	2
Plaza Aladro	11.05	2	7	16	0
Sevilla	7.47	1	0	46	6
Cádiz	7.54	1	0	81	0
Divina Pastora	8.06	1	0	29	0
Ancha	8.17	1	0	12	4
Guadalete	8.22	1	0	7	0
Porvera	8.27	1	0	68	1
Alameda Cristina	8.50	1	0	14	0
Plaza Aladro	9.01	1	0	24	2

CALLE	HORA	TURNO	SE MANTIENEN RESPECTO AL TURNO ANTERIOR	NUEVOS	PLAZAS VACÍAS
Medina	7.49	1	0	39	13
Arcos	8.15	1	0	18	0
M ^a Antonia	8.36	1	0	8	19
Fernández Herrera	9.05	1	0	31	0
Plaza de las Angustias	9.30	1	0	8	7
Medina	10.00	2	14	38	0
Arcos	10.25	2	11	60	0
M ^a Antonia	11.20	2	2	25	0
Fernández Herrera	11.40	2	11	18	19
Plaza de las Angustias	12.33	2	0	15	0
Medina	12.40	3	11	34	7
Arcos	13.00	3	32	25	4
M ^a Antonia	13.50	3	17	9	1
Fernández Herrera	15.05	3	33	13	0

Resumen de la
Encuesta Entrada
por Villamarta

SECTOR DE ORIGEN	Nº	%	SECTOR DE DESTINO	Nº	%	MODO DE APARCAMIENTO	LUGAR DE APARCAMIENTO	Nº	%	MOTIVO	Nº	%
						Todos han aparcado en la zona de destino						
F	4	3%	A	1	1%		Alameda Cristina	2	1%	Comercio	70	46%
G	4	3%	AC	1	1%		Calle Ancha	7	5%	Comida	11	7%
I	1	1%	C	31	20%		Calle Arcos	7	5%	Gestiones Personales	20	13%
M	130	86%	CL	5	3%		Avda. Alcalde Álvaro Domecq	5	3%	Residencia	12	8%
MC	3	2%	CN	24	16%		Avda. Duque de Abrantes	2	1%	Trabajo	29	19%
MG	6	4%	K	1	1%		Avda. Sudamérica	2	1%	Otros	10	7%
MN	2	1%	KL	1	1%		Calle Barreras	1	1%	Total	152	100%
OTROS	2	1%	L	8	5%		Bda. De la Plata	1	1%			
			LC	11	7%		Calle Bizcocheros	2	1%			
Total	152	100%	LK	9	6%		Calle Sevilla	21	14%			
			LM	35	23%		CIS San Juan de Dios	1	1%			
			M	1	1%		Divina Pastora	5	3%			
			MN	10	7%		Guadalete	3	2%			
			N	10	7%		Hipercor	3	2%			
			OTROS	4	3%		Honda	4	3%			
							Larga	7	5%			
			Total	152	100%		Naranjas	2	1%			
							Parking Calle Ancha	1	1%			
							Parking Calle Larga	34	22%			
							Parking Mamelón	20	13%			
							Plaza Aladro	2	1%			
							Salvador Allende	1	1%			
							Povera	15	10%			
							Rosario	1	1%			
							Santo Domingo	1	1%			
							Nada	2	1%			
							Total	152	100%			

Entrada por Cuatro Caminos

LUGAR DE ORIGEN	CANTIDAD
Cádiz	39
Chiclana	4
El Portal	4
El Puerto de Santa María	36
Jerez de la Frontera	8
Puerto Real	4
Rota	2
San Fernando	3
Sanlúcar de Barrameda	1
Sevilla	3
Total de Muestras	104

MODO DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Calle	79	75,96%
Parking	25	24,04%
Otros	1	0,96%
	104	

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Comercio	33	31,73%
Gestiones Personales	21	20,19%
Residencia	31	29,81%
Trabajo	20	19,23%
Total	104	

Entrada Carretera de Lebrija

LUGAR DE ORIGEN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Cádiz	20	19%
Conil de la Frontera	1	1%
Chiclana de la Frontera	3	3%
El Portal	1	1%
El Puerto de Santa María	51	49%
Jerez de la Frontera	1	1%
Los Barrios	3	3%
Puerto Real	9	9%
Rota	4	4%
San Fernando	10	10%
Sanlúcar de Barrameda	1	1%
Sevilla	1	1%
Total de Muestras 105	105	

MODO DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	%
Calle	46	44%
Donde Pueda	21	20%
Parking	12	11%
Otros	26	25%
Total	105	

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Comercio	9	9%
Gestiones Personales	26	25%
Residencia	27	26%
Trabajo	20	19%
Otros	23	22%
Total	105	

Medina con M^a Antonia de Jesús

LUGAR DE ORIGEN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Cádiz	4	2,01%
El Puerto de Santa María	4	2,01%
Jerez de la Frontera	185	92,96%
San Fernando	1	0,50%
Sevilla	5	2,51%
Total de Muestras	199	

LUGAR DE DESTINO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Cádiz	10	5,03%
Chiclana	1	0,50%
El Puerto de Santa María	6	3,02%
Jerez de la Frontera	180	90,45%
Sevilla	2	1,01%
Total	199	

MODO DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Calle	157	78,89%
Parking	25	12,56%
Donde Pueda	17	8,54%
Otros		
Total	199	

LUGAR DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Centro	178	89,45%
Doña Blanca	5	2,51%
Esteve	12	6,03%
Otros	4	2,01%
Total	199	

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Colegio	15	7,54%
Comercio	54	27,14%
Comida	11	5,53%
Gestiones Personales	34	17,09%
Residencia	20	10,05%
Trabajo	61	30,65%
Otros	4	2,01%
Total	199	100,00%



Sevilla Vehículos
hacia el Centro

LUGAR DE ORIGEN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Cádiz	4	1,74%
Chiclana	1	0,43%
El Puerto de Santa María	14	6,09%
Jerez de la Frontera	208	90,43%
Puerto Real	1	0,43%
San Fernando	2	0,87%
Total de Muestras	230	

MODO DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Calle	102	44,35%
Donde Pueda	86	37,39%
Parking	40	17,39%
Otros	2	0,87%
Total	230	100,00%

LUGAR DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Avenida Alcalde Álvaro Domecq	1	0,43%
Centro de Jerez	225	97,83%
Plaza del Arenal	1	0,43%
El Mamelón	1	0,43%
Calle Sevilla	2	0,87%
Total	230	100,00%

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Colegio	10	4,35%
Comercio	69	30,00%
Comida	9	3,91%
Gestiones Personales	63	27,39%
Residencia	35	15,22%
Trabajo	44	19,13%
Total	230	100,00%

Alameda Cristina
Esquina Porvera

SECTOR DE ORIGEN	CANTIDAD	PORCENTAJE	SECTOR DE DESTINO	CANTIDAD	PORCENTAJE
A	31	27,19%	C	5	4,39%
AC	7	6,14%	CN	3	2,63%
C	30	26,32%	I	1	0,88%
CN	7	6,14%	M	103	90,35%
I	6	5,26%	MN	1	0,88%
J	1	0,88%	OTROS	1	0,88%
N	15	13,16%			
OTROS	17	14,91%		114	100,00%
Total	114	100,00%			

MODO DE APARCAMIENTO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Calle	14	12,28%
Donde Pueda	89	78,07%
Parking	11	9,65%
		0,00%
Total	114	100,00%

MOTIVO	CANTIDAD	PORCENTAJE
Comercio	11	9,65%
Comida	10	8,77%
Gestiones Personales	36	31,58%
Residencia	42	36,84%
Trabajo	13	11,40%
Otros	2	1,75%
Total	114	100,00%

Datos Brutos Entrada
Calle Medina
(Jueves)

HORA	LUGAR DE ORIGEN	SECTOR	LUGAR DE DESTINO	SECTOR	LUGAR DE APARCAMIENTO	MOTIVO
8.30	Rayón	M	Avda. Duque de Abrantes	A-C	Avda. Duque de Abtantes	Trabajo
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Calle Sevilla	C-N	Parking Mamelón	Trabajo
	Bda. Pio XII	M	Rosario	L	Plaza Aladro	Trabajo
	Fray Luis de Carvajal	M	Plaza del Progreso	L	Parking Calle Larga	Trabajo
	Bda. Pio XII	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Calle Prieta	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Méndez Núñez	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Higuera	M	Ancha	L-K	Ancha	Trabajo
	Medina	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Bda. Pio XII	M	Larga	L-K	Parking Calle Larga	Trabajo
	Diego Fernánde Herrera	M	Porvera	L-C	Porvera	Trabajo
	Diego Fernánde Herrera	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Diego Fernánde Herrera	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Bda. Pio XII	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
9.10	Beato Francisco Camacho	M	Divina Pastora	C	Divina Pastora	Trabajo
	Medina	M	Divina Pastora	C	Divina Pastora	Trabajo
	Cartuja	M	Calle Sevilla	C-N	Parking Mamelón	Trabajo
	Medina	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Gestiones Personales
	Diego Fernánde Herrera	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Trabajo
	Bda. Pio XII	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Trabajo
	Colón	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo

	Medina	M	Porvera	L-C	Porvera	Gestiones Personales
	Plaza de las Angustias	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Trabajo
	Urb. Parque Retiro	F	Ancha	L-K	Ancha	Gestiones Personales
	Diego Fernánde Herrera	M	Porvera	L-C	Porvera	Trabajo
	Diego Fernánde Herrera	M	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C-N	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	Trabajo
	Medina	M	Ancha	L-K	Ancha	Gestiones Personales
	Colón	M	Guadalete	C	Guadalete	Gestiones Personales
	Lanzarote	F	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Gestiones Personales
	Bda. Pio XII	M	Alameda Cristina	C	Alameda Cristina	Trabajo
	Medina	M	Ancha	L-K	Ancha	Gestiones Personales
	Diego Fernánde Herrera	M	Barreras	K	Barreras	Trabajo
	Medina	M	Santo Domingo	N	Santo Domingo	Comercio
10.00	Medina	M	Rosario	L	Rosario	Trabajo
	Medina	M	Guadalete	C	Guadalete	Comercio
	Caridad	M	Porvera	L-C	Porvera	Trabajo
	Calle del Ferrocarril	M-C	Divina Pastora	C	Divina Pastora	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M-C	Porvera	L-C	Porvera	Comercio
	Diego Fernánde Herrera	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M-C	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
10.30	Diego Fernánde Herrera	M	Arcos	N	Arcos	Comercio
	Maravillas	M	Porvera	L-C	Porvera	Comercio
	Medina	M	Arcos	M-N	Arcos	Comercio
	Medina	M	Arcos	M-N	Arcos	Gestiones Personales
	Bda. Pio XII	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Comercio

	Medina	M	Arcos	M-N	Arcos	Comercio
	Caridad	M	Divina Pastora	C-N	Divina Pastora	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Comercio
	Colón	M	Porvera	L-C	Porvera	Comercio
	Gran Canaria	F	Guadalete	C	Guadalete	Comercio
	Medina	M	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C-N	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	Gestiones Personales
	Diego Fernández Herrera	M	Avda. Duque de Abrantes		Avda. Duque de Abtantes	Gestiones Personales
11.00	Diego Fernández Herrera	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Gestiones Personales
	Diego Fernández Herrera	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M-G	Honda	M-N	Honda	Comercio
	Mari Maríñiguez	M	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Valdepajuelas	G	Bizcocheros	N	Bizcocheros	Gestiones Personales
	El Puerto de Santa María	I	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Matadero	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Higuera	M	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Ancha	L-K	Ancha	Gestiones Personales
	Medina	M	Porvera	L-C	Porvera	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Alameda Cristina	L	Parking Mamelón	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Larga	ML	Parking Calle Larga	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Gestiones Personales
11.40	Medina	M	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C-N	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	Gestiones Personales
	Mari Maríñiguez	M	Avda. Sudamérica	C	Avda. Sudamérica	Comercio

	Colón	M	Ancha	L-K	Parking Calle Ancha	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Calle Sevilla	C-N	Calle Sevilla	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C-N	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	Gestiones Personales
	Medina	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Gestiones Personales
	Medina	M	Porvera	L-C	Porvera	Comercio
	Bda. Pio XII	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M-G	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Arcos	M-N	Arcos	Comercio
	Ávila	M	Arcos	M-N	Arcos	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M-G	Arcos	M-N	Arcos	Comercio
12.00	Calle del Ferrocarril	M-G	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	M-L	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Parking Mamelón	Comercio
	Pañuelo		Larga	L-M		Comercio
	Ronda de San Telmo	M	Larga	L-M	Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Larga	Comercio
	Medina	M	San Juan de Dios		CIS San Juan de Dios	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Porvera	L-C	Porvera	Gestiones Personales
	Arcos	M-N	Bizcocheros	N	Bizcocheros	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Plaza del Progreso	M	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Ancha	L-K	Ancha	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Larga	Comercio
	Mari Maríñiguez	M	Larga	L-M	Larga	Comercio
	Calle del Ferrocarril	M	Larga	L-M	Larga	Comercio

	Calle Diego Gómez	M	Larga	L-M	Larga	Comercio
13.00	Medina	M	Plaza Plateros	L	Larga	Gestiones Personales
	Medina	M	Hipercor	N	Hipercor	Comercio
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Plaza Aladro	N	Plaza Aladro	Comercio
	Arcos	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Matadero	M	Porvera	L-C	Parking Calle Larga	Gestiones Personales
	Diego Fernández Herrera	M	Ancha	L-K	Parking Calle Larga	Comercio
	Bda. Pio XII	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Santísima Trinidad	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Higuera	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Residencia
	Calle del Ferrocarril	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Menorca	G	Hipercor	N	Hipercor	Comercio
	Colón	M	Honda	M-N	Honda	Residencia
	Ronda de San Telmo	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comida
	Arguelles		Plaza Gallo Azul		Plaza Gallo Azul	Residencia
13.40	Cartuja	M	Plaza del Progreso	L	Parking Calle Larga	Comercio
	Gran Canaria	G	Honda	M-N	Honda	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Hipercor	N	Hipercor	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Medina	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Ronda de San Telmo	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comercio
	Diego Fernández Herrera	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Medina	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comercio
	Méndez Núñez	M	Larga	N	Parking Calle Larga	Comercio

	Ronda de San Telmo	M	Naranjas	N	Naranjas	Comercio
14.00	Gran Canaria	G	Naranjas	L-M	Naranjas	Comercio
	Medina	M	Larga	C-L	Parking Calle Larga	Comida
	Higuera	M	Porvera	C-L	Porvera	Comida
	Bda. Pio XII	M	Porvera	C-L	Porvera	Comida
	Matadero	M	Porvera	C	Porvera	Residencia
	Santísima Trinidad	M	Alameda Cristina	K-L	Parking Mamelón	Comida
	Colón	M	Ancha	L-M	Ancha	Residencia
	Cartuja	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Residencia
	Diego Fernández Herrera	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Comida
	Diego Fernández Herrera	M	Larga	L-M	Parking Calle Larga	Trabajo
	Medina	M	Larga	C	Parking Calle Larga	Comida
	Diego Fernández Herrera	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Comida
	Calle del Ferrocarril	M-G	Calle Sevilla	C	Calle Sevilla	Residencia
	Medina	M	Calle Sevilla	C	Calle Sevilla	Residencia
15.00	Arcos	M-N	Alameda Cristina	C-N	Alameda Cristina	Comida
	Medina	M	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	Residencia
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Avda. Sudamérica	C	Avda. Sudamérica	Residencia
	Diego Fernández Herrera	M	Divina Pastora	LM	Divina Pastora	Comida
	Mari Marañíguez	M	Larga	C	Parking Mamelón	
	Medina	M	Calle Sevilla	A	Calle Sevilla	
	Calle del Ferrocarril	M-G	Bda. De la Plata	C	Bda. De la Plata	
	Caridad	M	Plaza del Mamelón	L	Parking Mamelón	
	Mérito	M	Plaza Salvador Allende	C	Plaza Salvador Allende	
	Mérito	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	

	Medina	M	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	
	Diego Fernánde Herrera	M	Calle Sevilla	N-M	Calle Sevilla	Comida
	Campana	M	Honda	C-L	Honda	Residencia
15.30	Bda. Pio XII	M	Porvera	C	Porvera	Residencia
	Mª Antonia de Jesús Tirado	M	Calle Sevilla	L	Calle Sevilla	
	Medina	M	Plaza del Progreso	CL	Parking Calle Larga	
	Granados	F	Porvera		Porvera	

Ejemplo - Datos Brutos de Entrada Calle Sevilla (Jueves)

HORA	LUGAR DE DESTINO	SECTOR	LUGAR DE ORIGEN	SECTOR	LUGAR DE APARCAMIENTO	MOTIVO
8.37	Bda. De la Plata	A	Algarve	M	Donde Pueda	Trabajo
	Sierra del Pilar	C	Caballeros	M	Donde Pueda	Trabajo
	Tomás García Figueras	A	Estereros	M	Donde Pueda	Trabajo
	Dr. Fleming	A	San Marcos	M	Donde Pueda	Trabajo
	El Puerto de Santa María	H	Plaza de Silos	M	Parking Alameda Vieja	Trabajo
	Fernando de la Cuadra	A	Calle Puerto	M	Calle	Trabajo
9.00	Hospital	J	Calle Sevilla	CN	Calle	Gestiones Personales
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Trabajo
	Dr. Fleming	A	Plaza del Arenal	M	Parking Alameda Vieja	Gestiones Personales
	Caribe	A	Campana	M	Donde Pueda	Trabajo
	Avda. de la Cruz Roja	C	Higueras	M	Donde Pueda	Trabajo
	Poeta Juan Ruíz Peña	C	Correos	M		Gestiones Personales
9.20	Vidueño		Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Trabajo
	Cádiz	C	San Agustín	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Manuel Bellido	C	Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Manuel Quintana	N	Ronda de los Muleros	M	Donde Pueda	Gestiones Personales



	Caldas	C	Blas Infante	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Chiclana	H	Plaza de las Angustias	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Dr. Marañón	A	Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. José León de Carranza	AC	Calle Sevilla	CN	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Alameda Cristina	C	Parking Mamelón	Gestiones Personales
10.00	Lugar de los Aljibes		Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	El Puerto de Santa María	H	Larga	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. Duque de Abrantes	AC	Alameda Cristina	C	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. de Lebrija	AC	Arcos	M	Donde Pueda	Trabajo
	El Bosque	N	Bizcocheros	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Plaza del Caballo	N	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Marqués de Bonanza	C	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Sancho Dávila		Avda. Torresoto	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
10.40	Avda. de los Marianistas	A	Limonos	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. de San Joaquín	N	Plaza Vargas	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Hipercor	N	Armas	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. de la Comedia	A	Corredera	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Dr. Fleming	A	Álvar Fernández	M	Donde Pueda	Residencia
11.00	Antonio Machado	A	Carrefour	I	Parking Carrefour	Comercio
	Caldas	C	Alameda Vieja	M	Parking Alameda Vieja	Gestiones Personales
	Almendralejo	C	Caballeros	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de la Cruz Roja	C	San Telmo	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Encarnación	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. de las Acacias	A	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
11.37	Contadora		Larga	M	Donde Pueda	Comercio

	Tomás García Figueras	A	Larga	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	El Puerto de Santa María	I	Corredera	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Dr. Marañón	A	Encarnación	M	Calle	Gestiones Personales
	Caldas	C	Alameda Cristina	C	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Cádiz	C	Blas Infante	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
12.20	Plaza del Caballo	N	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Almendralejo	C	Plaza Vargas	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Capuchinos	C	Torresoto	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Fernando de la Cuadra		Marimanta	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Calle Sevilla	CN	Clemente	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Vidueño		Armas	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	California	A	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Índico	A	Arcos	MN	Donde Pueda	
	Tamarix		Caballeros	M	Caballeros	Residencia
	San Joaquín	N	Algarve	M	Algarve	Residencia
	Visley		Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Calle Sevilla	CN	Donde Pueda	Comida
	Paseo de las Palmeras	N	Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Comida
	Jerez 74	N	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Avda. de la Cruz Roja	A	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
	Cádiz	C	Alameda Vieja	M	Donde Pueda	Comida
	Avda. de Méjico	N	Larga	M	Donde Pueda	Comercio
13.15	Avda. José León de Carranza	AC	Descalzos	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de los Marianistas	A	Puerta del Sol	M	Donde Pueda	Gestiones Personales
	Antonio Machado	A	Juana Jugán	M	Juana Jugán	Residencia
	Dr. Marañón	A	Tomás Bergoa	M	Donde Pueda	Residencia

	Almendralejo	C	Isabel Martín	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de las Acacias	A	Madre de Dios	M	Donde Pueda	Residencia
	Pozo del Olivar		San Marcos	M	Donde Pueda	Residencia
	Divina Pastora	C	Larga	M	Donde Pueda	Comida
	Arrumbadores	A	Alameda Vieja	M	Donde Pueda	Comida
	Carolina Gallegos		San Telmo	M	San Telmo	Residencia
14.03	Gibraltar	C	Algarve	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. Sudamérica	C	Estereros	M	Estereros	Residencia
	Bogotá	C	Estación	M		Gestiones Personales
	Plaza Urano	A	Campillos	M	Donde Pueda	Residencia
	Paseo de la Rosaleda	N	Larga	M	Donde Pueda	Comida
	Sierra	C	Granadas	M	Donde Pueda	Comida
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	CN	Baró	M	Donde Pueda	Residencia
	San Benito		José de Vega	M	Donde Pueda	Residencia
14.30	El Puerto de Santa María	I	Corredera	M	Donde Pueda	Comida
15.23	Dr. Marañón	A	Plaza del Arenal	M	Donde Pueda	Residencia
	El Bosque	N	Clemente	M	Donde Pueda	Residencia
	Tomás García Figueras	A				
	Dr. Fleming	A	Torresoto	M	Torresoto	Residencia
	Caldas	C	Isabel Martín	M	Donde Pueda	Residencia
	Bogotá	C	Puerta del Sol	M	Puerta del Sol	Residencia
	Jerez 74	N	Rufiña	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de Lebrija	AC	Molineros	M	Donde Pueda	Residencia
	Antonio Machado	A	Duende Galván	M	Donde Pueda	Trabajo
	Almendralejo		Caballeros	M	Donde Pueda	Comida
	Avda. de los Marianistas	C	Martín de Olivar	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. Alcalde Álvaro Domecq	C	Guarnidos	M	Donde Pueda	Residencia
	Vidueño		San Miguel	M	San Miguel	Residencia

	Avda. Duque de Abrantes	AC	Rodrigo	M	Donde Pueda	Residencia
	Tamarix		Pedro Alonso	M	Pedro Alonso	Residencia
	Avda. de las Acacias	A	Martín Fernández	M	Donde Pueda	Comida
	Manuel Bellido	C	San Justo	M	Donde Pueda	Residencia
16.15	Cádiz	C	Madre de Dios	M	Donde Pueda	Residencia
	Manuel Quintana	N	Sancho Vizcaíno	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de la Cruz Roja	C	Estación	M		Residencia
	Dr. Marañón	A	Granados	M	Donde Pueda	Residencia
	Avda. de Lebrija	AC	Larga	M	Donde Pueda	Residencia
	El Puerto de Santa María	I	Pañuelo	M	Pañuelo	Residencia
	Marqués de Bonanza	C	Quintos	M	Donde Pueda	Residencia
	Hipercor	N	Carbón	M	Donde Pueda	Residencia
	Plaza Urano	A	Alameda Vieja	M	Donde Pueda	Trabajo
	Divina Pastora	C	Cerro Fuerte	M	Donde Pueda	Residencia
	Fernando de la Cuadra		Corazón	M	Donde Pueda	Residencia
	Sancho Dávila		Algarve	M	Algarve	Residencia
	Arrumbadores	A	Estereros	M	Donde Pueda	Residencia
16.37	Vidueño		Calle Puerto	M	Donde Pueda	Residencia