



1. INTRODUCCIÓN

Es evidente que el tráfico supone un importante agente perturbador del Entorno Natural al producir tanto contaminación acústica como atmosférica, además de fragmentar los territorios, debido a la construcción de las redes viarias, provocando un cambio de uso de estos suelos. Por otro lado, también es importante mencionar que, en general, los medios de transporte para su funcionamiento utilizan recursos naturales no renovables, como son los combustibles fósiles, de modo que están contribuyendo a su agotamiento.

Se puede decir que la necesidad de movilidad a través de distintos medios de transportes por parte de la sociedad, constituye una de las actividades que mayor impacto ambiental producen en un territorio. Pero a su vez, dicha movilidad ha contribuido a la mejora de nuestra calidad de vida, siendo su estudio y regulación uno de los aspectos fundamentales a la hora de abordar un Diagnóstico Ambiental en un Municipio.

Es precisamente este impacto el que determina, que una de las principales cuestiones para el desarrollo sostenible de una ciudad y en consecuencia para las buenas condiciones de vida de los habitantes, sea una adecuada gestión de la movilidad urbana en el que poder integrar las exigencias de la planificación urbana, el desarrollo económico y la protección medioambiental con el transporte y el tráfico.

CAPÍTULO 17: TRÁNSITO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE



Junto a esta integración, es además interesante inculcar a los ciudadanos una serie de principios que fomentan el uso sostenible de los transportes, entre los que destacan los siguientes:

- Reducir la necesidad de desplazamientos de personas y mercancías
- Promover los desplazamientos a pie, bicicleta o tren
- Asimilar que los peores medios de transporte son el coche, el avión y el tren de alta velocidad
- Promocionar al transporte aéreo, ferroviario y por carretera

En este capítulo se realizará un estudio exhaustivo sobre el actual panorama de la gestión de la movilidad en el Municipio de Villamartín, para lo que se procederá a la caracterización de las infraestructuras de transporte en el Municipio y de los principales medios utilizados por la población en sus desplazamientos. Pero antes de abordar estos temas vamos a definir el concepto de movilidad.

2. CONCEPTO DE MOVILIDAD

La movilidad se mide en viajeros-Kilómetro (vKm) y se trata de una magnitud que refleja en un periodo determinado de tiempo, todos los kilómetros recorridos por todos los viajeros que se han desplazado. De modo que 1000 vKm equivalen a que un solo viajero ha recorrido 1000 Km, o que 1000 viajeros se desplace 1 Km cada uno.

El desarrollo social y económico ha impulsado en todo el mundo un incremento muy elevado de la movilidad, este crecimiento es una de las causas de que haya aumentado nuestra dependencia de los derivados del petróleo como fuente de energía, además de que se hayan manifestado graves problemas ambientales.

3. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

3.1. ESTRUCTURA URBANA

La movilidad en el espacio municipal, así como la tipología de los desplazamientos y los distintos modelos de transporte utilizados por la población, vienen en buena parte definido por la estructura urbana del municipio.

En la actualidad existen numerosos procesos urbanísticos y territoriales que influyen de un modo desfavorable, como pueden ser la expansión suburbana, la segregación espacial de las actividades, las bajas densidades, etc. Estos procesos suponen un incremento en las distancias y el número total de desplazamientos con la consiguiente dependencia del transporte motorizado privado.

Por lo tanto la tipología de ciudad y más específicamente la concentración o difusión de actividades y personas afectará de forma directa al tipo de transporte que se utiliza para el acceso a los distintos bienes y servicios que oferta un determinado término municipal. En aquellas ciudades con organización difusa las



distancias a recorrer serán más largas que en las ciudades compactas y por lo tanto se desincentivará los recorridos a pie y se promoverá la utilización de otros tipos de transporte con mayor impacto ambiental.

A continuación se procederá a analizar de un modo pormenorizado las características fundamentales que definen la estructura urbana de Villamartín y sus consecuencias sobre la movilidad en espacio municipal.

3.2. ACCESIBILIDAD Y DISTRIBUCIÓN POBLACIONAL DEL MUNICIPIO DE VILLAMARTÍN

A continuación se presenta un listado en el que se detalla tanto las principales vías de acceso al Municipio, así como las carreteras secundarias.

Carreteras principales

- **A-382 (Antigua N-342)**

Se trata de una arteria principal de la red, atraviesa de oeste a este el término, discurriendo por el sur del núcleo urbano. Dispone de dos salidas a Villamartín por el oeste y por el sur. Ha sido uno de los elementos más determinantes en la estructura urbana del municipio.

- **A-371 (antes CA-4030 y SE-441, trama Villamartín Cruce de las Cabezas)**

Aunque no discurre por el término, la mencionamos por tratarse de la vía de conexión más rápida con Sevilla y el Valle del Guadalquivir.

- **A-373 (Villamartín – Prado del Rey)**

Es la tercera carretera que se construye desde 1898 entre estas localidades. En la actualidad se la considera vía de importancia regional por su papel de conexión entre la localidad de Ubrique y los pueblos y parajes del Parque Nacional de Grazalema. Enlaza al sur del pueblo de Villamartín con la A-382.

Carreteras secundarias

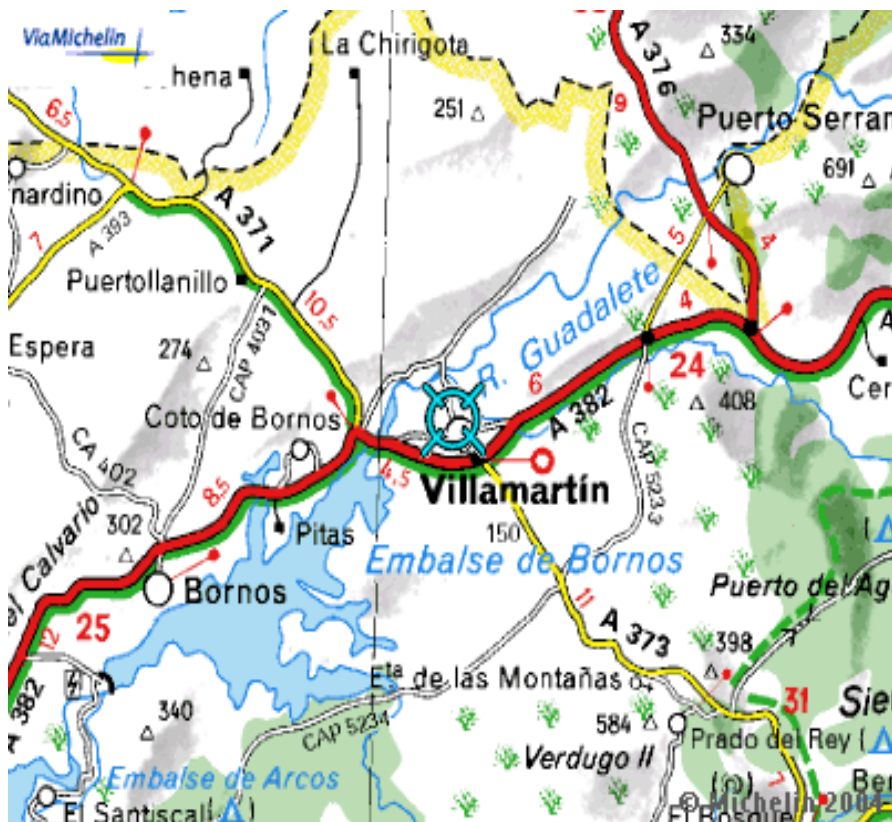
- **CA-P-5234**
- **CA-P-4404**
- **CA-P-5233**
- **CA-P-0445**

Se diferencian dos tramos: el primero desde su punto de partida en la A-371 hasta la unión con la carretera y puente del Guadalete- Villamartín; y desde aquí hasta su encuentro con la Cañada de los Higuerones – Vegas del Rey.

- **CA-P-4032**
- **SE-445**



Mapa 1: Red de carreteras del Municipio. Sustituir por el de Elaboración propia.



Fuente: Internet

En cuanto al reparto y distribución de la población de Villamartín dentro de su término municipal hay que destacar que en su mayor parte se encuentra concentrada en el único núcleo que lo compone. La población en diseminado asciende a un número total de 112 personas, lo que supone un 0,93% de la población total. De estos datos se desprende que la población de Villamartín no se caracteriza por encontrarse diseminado lo cuál es positivo para disminuir el número de desplazamiento dentro del Municipio.

Otro dato importante ha comentar es que dado la cercanía que tiene el Municipio con dos capitales de provincia de gran importancia como son las de Cádiz (Distancia: 86,2 Km. y Duración: 1h 4m.) y Sevilla (Distancia: 89,8 Km. y Duración: 1h 3m.), suele ser frecuente los desplazamientos en ambos sentidos tanto por motivos laborales, de estudio o simplemente por ocio.

Dentro de estos desplazamientos predominan los efectuados por transporte privado en automóvil, siendo con diferencia el medio más utilizado.



3.3. CENTROS DE TRACCIÓN

Las necesidades de desplazamiento de la población viene determinada en gran medida por la ubicación de los distintos centros (comerciales, laborales, administrativos...) a los que poder acceder para poder cubrir el conjunto de las necesidades a los que estamos sujetos todos los individuos.

La totalidad de estos centros se pueden clasificar en exteriores al Municipio e interiores al casco urbano.

➤ Centros exteriores

En función de su naturaleza podemos hacer la siguiente clasificación:

Tabla 1: Centros exteriores de atracción

Localidades	Sevilla y Cádiz
Centros de trabajo	Dada su cercanía con Sevilla y Cádiz, existe mucho flujo en ambas direcciones de trabajadores
Centros de estudios	Universidad de Cádiz Universidad de Sevilla Universidad Pablo de Olavide

Fuente: Elaboración propia 2005

➤ Centros interiores

CENTROS	NOMBRE	CALLE
BANCOS Y CAJAS	Banesto	Montañas, nº 7
	BBVA	Santo, nº 10
	Caja Rural	Santo, nº 3
	Caja San Fernando	Plaza José Antonio, nº 1
	Caja San Fernando	Montañas, 75-77
	La Caixa	Malteses, nº 1
	Unicaja	Plaza Encrucijada, nº 2
CENTROS ADMINISTRATIVOS	Unidad territorial de empleo, desarrollo local y tecnología de la Consejería de empleo y desarrollo tecnológico	Alameda Diputación, nº 2



	Oficina de turismo	Plaza de Ayuntamiento, nº 1
	Tesorería General de la Seguridad Social	Avda. de la Feria s/n
	Instituto Nacional de la Seguridad Social	Plasencia, nº 1
	Servicio Público de Empleo Estatal	Zahara, nº 4
	Juzgados de Instrucción	-
CENTROS SOCIALES	Residencia Comarcal Santa Isabel	-
	Centro de Día	-
	Escuela Hogar	-
CENTROS	Polideportivo Municipal	-

DEPORTIVOS	Instalaciones deportivas "Las Lomas"	
	Centro de estudio audiovisuales	Encrucijada, nº 26
	C. P. de educación especial Pueblos Blancos	Ctra. De Jerez s/n
	C. P. de educación infantil y primaria Nuestra Señora de la Montañas	Virgen de las Montañas, nº 19
	C. P. de educación infantil y primaria Elio Antonio de Nebrija	Plaza de Andalucía s/n
	C. P. de educación infantil y primaria Torre vieja	Bda. Torre vieja, nº 17
	I. E. S. Castillo de	Sevilla s/n



	Matrera	
	I. E. S. La Loma	Consolación s/n
CENTROS COMERCIALES	Mercadota	Pío Baroja, nº 15
	Plus	Avda. de Arcos s/n
	Lidl	-
	Día	-
CENTROS INDUSTRIALES	Polígono El Chaparral	-

Fuente: Elaboración propia

4. RED VIARIA

4.1. RED BÁSICA DE CARRETERAS

En la siguiente tabla se incluyen los principales componentes de la red básica de carreteras del Municipio de Villamartín.

Tabla 2: Red de carreteras del Municipio

CARRETERA	DENOMINACIÓN	TITULARIDAD
A-382	-	Autonómica
A-371	-	Autonómica
A-373	-	Autonómica
CA-P-5234	-	Provincial (Cádiz)
CA-P- 4404	-	Provincial (Cádiz)
CA-P-5233	-	Provincial (Cádiz)



CA-P-0445	-	Provincial (Cádiz)
CA-P-4032	-	Provincial (Cádiz)
SE-445	-	Provincial (Sevilla)

Fuente: Elaboración propia

Es importante determinar dentro de este capítulo las rutas más rápidas que van desde Villamartín a las distintas capitales de Provincia andaluzas. A continuación se presenta una tabla que recoge dicha información y en la que se incluye el tiempo medio que se tarda en realizar el recorrido en automóvil.

Tabla 3: Rutas a las distintas capitales de provincia

DESTINO	KM.	TIEMPO	RUTA
Huelva	175,6	1h 49m	A-382 / A-371 / A-471 / AP-4 / A-4 / N-630
Sevilla	89,8	1h 3m	A-382 / A-371 / A-471 / AP-4 / A-4
Cádiz	86,2	1h 4m	A-382 / AP-4 / N-443

Córdoba	161,1	2h 6m	A-382 / CA-4404 / CA-4401/ A-361 / A-364 / A-4
Jaén	273,9	3h 13m	A-382 / CA-4404 / A-361 / A-360 / SE-451 / SE-452 / A-92 / A-340 / SE-745 / A-388/ A-316 / N-432 / J-12
Granada	207,6	2h 33m	A-382 / A-376 / N-342 / A-92 / A-329
Málaga	165,4	2h 6m	A-382 / A-376 / N-342 / A-92 / N-331 / A-45
Almería	363,0	4h 6m	A-382 / A-376 / N-342 / A-92 / ALP-110

Fuente: Guía CAMPSA

4.2. MOVILIDAD VIARIA

Para el estudio de la movilidad viaria de la zona nos centraremos en la Estaciones de aforo existentes en las carreteras de entrada y salida del término Municipal de Villamartín.



Este estudio nos proporcionará el conocimiento sobre el volumen y características del tráfico existente en esta zona.

Según la distribución de las estaciones de aforo en el territorio andaluz las principales carreteras y estaciones para el municipio de Villamartín son las siguientes:

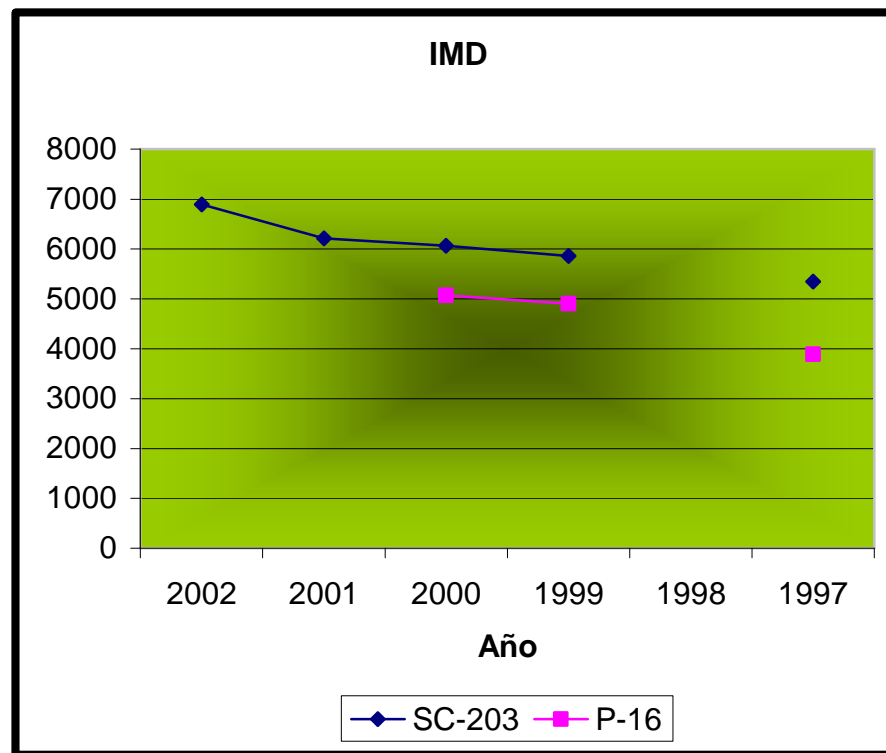
Tabla 4: Ubicación de las Estaciones de Aforo

Estación	Situación	Carretera
SC-203	Arcos-Villamartín	A-382
P-16	Algodonales-Villamartín	A-382

Fuente: Plan de Aforo 2003. Dirección General de Carreteras

Establecidas las carreteras en las que se ubican las estaciones de aforo cercanas a Villamartín, desarrollamos a continuación el estudio sobre el tráfico medio diario anual (IMD) y el 1% de vehículos pesados en esas carreteras.

Gráfico 1: Tráfico Medio Diario Anual

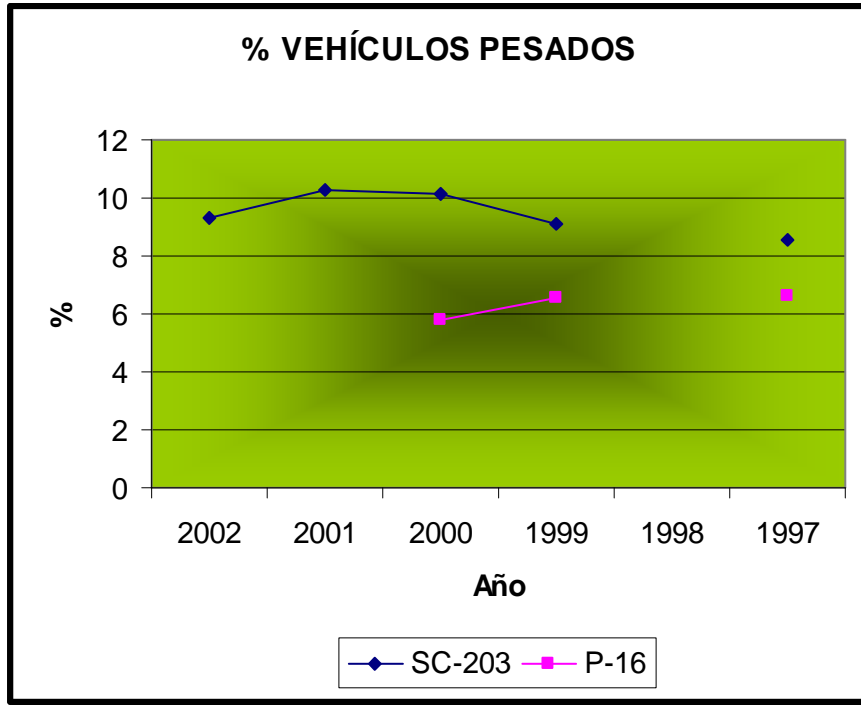


Fuente: Plan de Aforo 2003. Dirección General de Carreteras

El volumen de vehículo registrado por la estación SC-203 es muy superior al volumen de vehículos registrados por la estación P-16 y en ambas el incremento sufrido no ha sido muy considerable a lo largo de los años.



Gráfico 2: % Vehículos pesado



Fuente: Plan de Aforos 2003. Dirección General de Carreteras

El número de vehículos contabilizados en las dos estaciones han experimentado en los últimos años un pequeño descenso, aunque este no es muy significativo.

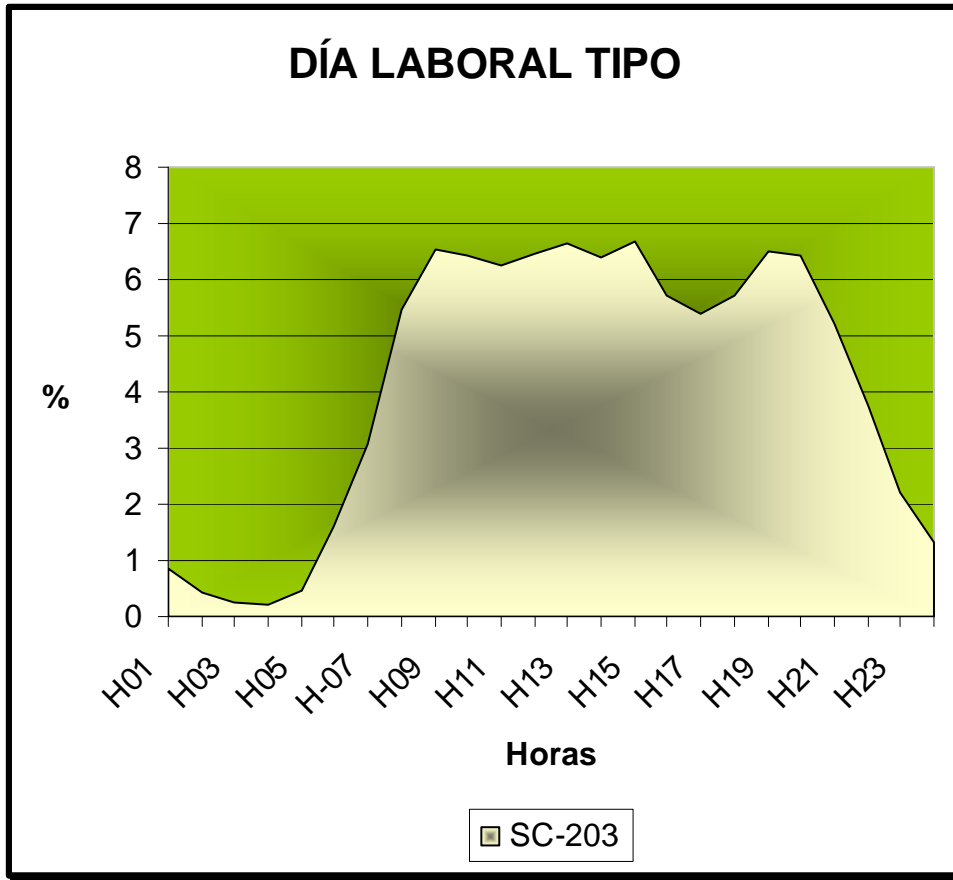
Tras analizar las dos gráficas anteriores se puede decir que no existe una correlación entre el número de vehículos pesados y la media diaria anual (IMD) que circulan por ambos tramos de la carretera A-382, la que une los municipios de Villamartín y Arcos, así como la que va desde Algodonales a Villamartín.

Como muestran las gráficas el número de vehículos, así como el porcentaje de vehículos pesados registrados por la estación SC-203 es mucho más alto que el contabilizado por la P-16.

A continuación vamos a analizar los datos de aforamiento de ambas estaciones en un día laboral típico.

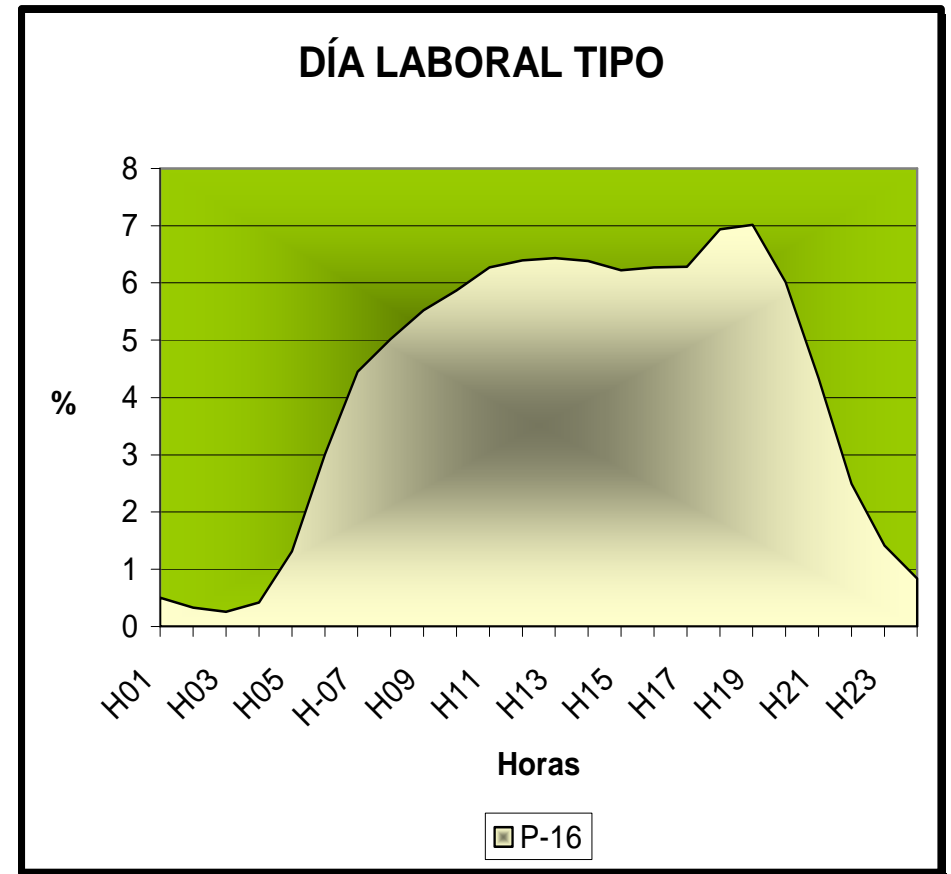


Gráfica 3: Evolución porcentual de un Día Laboral Tipo



Fuente: Plan General de Aforos 2003

Gráfico 4: Evolución porcentual de un Día Laboral Tipo



Fuente: Plan General de Aforos de Andalucía. 2003.



El esquema de horarios que se detecta en ambas estaciones es similar.

El aumento de movimientos de circulación comienza a producirse de forma considerable sobre las 7-8 horas de la mañana y se produce como consecuencia del comienzo de la jornada laboral.

El flujo de circulación se mantiene estable entre las 10 y las 3 de la tarde como consecuencia de las diferentes actividades comerciales de la mañana, transcurrida la cual se produce descenso al medio día coincidiendo con la hora del almuerzo.

A partir de las 7 de la tarde se produce un ligero aumento en el número de vehículos que circulan coincidiendo con la finalización de la jornada laboral.

A partir de las 9-10 de la noche comienza a descender de forma constante los movimientos de circulación en esta carretera.

4.3. RED VIAL URBANA

Las principales calles del Municipio de Villamartín, desde el punto de vista del interés histórico o ciudadano, son:

- Avenida de Arcos: se está convirtiendo en uno de los ejes urbanos potencialmente más dinámico de la realidad urbana de Villamartín con la consolidación de actividades terciario-industriales y comerciales.

- Avenida de la Feria: constituye al igual que la avenida anterior uno de los ejes estructurantes principales de Villamartín.
- Calle Botica: es una de las principales entradas al casco histórico y alberga algunos usos comerciales en el tramo más próximo a la plaza.
- El paseo del cementerio: es un recorrido de gran belleza potencial y que estructura claramente el borde norte de la nueva extensión de Villamartín.
- Calle El Santo: Calle central del casco histórico. Se trata de una calle fundamentalmente de carácter residencial aunque en el tramo más cercano a la plaza tiene algo más de actividad comercial.
- Calle Málaga
- Calle Sevilla: Junto a la calle Málaga es la que organiza la extensión Oeste.
- Avenida de Ronda: se considera un elemento potencialmente conformador de la futura estructura urbana de Villamartín.

4.4. RED CARRIL-BICI

La ciudad prioriza un modelo de movilidad basado prioritariamente en la utilización del coche privado, siendo un modelo insostenible por las repercusiones que el uso del mismo provoca en el medio ambiente y en la calidad de vida de los ciudadanos.



Uno de los avances hacia un modelo de movilidad sostenible, consistiría en la construcción y gestión de un carril bici dentro del casco de Villamartín favoreciendo de esta manera la movilidad sostenible en el Municipio al impulsar la bicicleta como medio de transporte urbano.

Sin embargo estos avances no se han producido todavía en el Municipio, dado que no existen carriles bici ni pasos de bici, siendo la utilización de la bicicleta un instrumento puramente turístico por el amplio escenario de rutas, caminos y vías pecuarias existentes en el Municipio.

4.4. ÁREAS PEATONALES Y APARCAMIENTOS

El Municipio de Villamartín se caracteriza por contar con pocas calles destinadas tan sólo al tránsito de peatones, en realidad, la calle Botica es la única que es peatonal. Esto se puede entender como una debilidad ya que las calles peatonales juegan un papel importante contribuyendo a disminuir el uso del coche, y por lo tanto minimiza los problemas relacionados con la contaminación acústica y atmosférica.

Los espacios reservados al desplazamiento de los peatones son esencialmente las aceras que recorren la mayor parte de los bordes del Municipio.

Para poder atender la mayoría de los desplazamientos en el Municipio y no dificultar los desplazamientos a pie, las aceras deberán ser lo suficientemente anchas. Los peatones necesitan un mínimo de 3 carriles libres y un espacio para colocar señales, árboles, papeleras, etc. Esto requiere aceras de un ancho mínimo

de 3 metros en toda la calle. Como criterio también válido puede recordarse que el 40% del espacio en las calles debe destinarse a los peatones.

En Villamartín el tipo de acera que existe ronda generalmente los 1.5 metros no ajustándose por lo tanto a las dimensiones anteriormente expuestas.

Por otro lado la regulación que del aparcamiento se haga es clave en un doble sentido: primero porque las plazas de aparcamiento en la vía pública es un instrumento principal para mejorar el tráfico y el medio ambiente urbano y segundo porque la creación de plazas de aparcamiento fuera de la vía pública mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

El municipio de Villamartín no cuenta con Parking y aparcamientos subterráneos públicos, por tanto, como ya se ha dicho anteriormente esto afecta directamente a la calidad de vida de los habitantes que se ve mermada, por los problemas asociados a la falta de aparcamientos en las calles.

Otro factor importante de mencionar es la falta de una zona azul aunque esto más que una limitación se puede entender como una ventaja.

Las zonas azules producen de modo indirecto el aumento de las expectativas del ciudadano de encontrar aparcamiento en esas zonas con el correspondiente incremento de movimientos de vehículos privados aumentándose de esta forma impactos ambientales desfavorables como el ruido, la contaminación atmosférica, el aumento de peligro para los transeúntes...



5. ANÁLISIS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTES

5.1. PARQUE DE VEHÍCULOS POR TIPO DE COMBUSTIBLE.

Comenzaremos nuestro análisis explicando que en el proceso de combustión que se produce en los motores de los vehículos se generan emisiones que son perjudiciales tanto para el medio ambiente como para la salud de los ciudadanos.

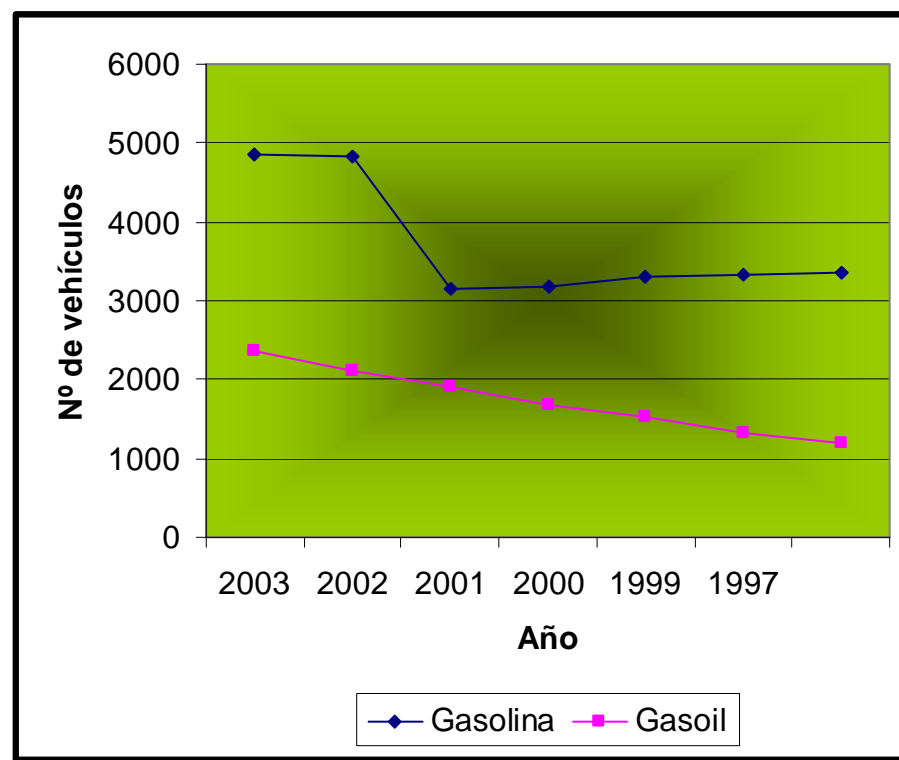
Estos efectos a su vez se incrementan aún más en los núcleos de población dado que es precisamente en estas zonas en las que se acumula una mayor densidad de vehículos, convirtiéndose en una de las principales fuentes de contaminación, por liberar al medio monóxido de carbono e hidrocarburos no quemados.

Las emisiones de gases de los coches varían para cada tipo de combustible. De esta manera por cada litro de gasolina consumido se emiten unos 2,35 Kg de CO₂ a la atmósfera y por cada litro de gasóleo unos 2,6 Kg. Sin embargo dado a que los coches de gasóleo consumen menos combustibles para una misma distancia, emiten menos CO₂ por cada kilómetro recorrido, y por ello se dice de ellos que contaminan meno.

Actualmente existen tecnologías o tratamientos de proceso final relativamente rápidos para combatir muchos problemas ambientales, tal es el caso de la emisión de NO_x, CO e hidrocarburos no quemados (HC) con el uso del catalizador o la

eliminación del plomo de la gasolina. Sin embargo, no ocurre lo mismo con el CO₂, para cuyas emisiones es imposible tomar alguna medida para minimizar su emisión en el caso de usar combustibles fósiles. Por ello es tan importante cambiar los hábitos de consumo para reducir el gasto de carburante y minimizar las repercusiones en el entorno.

Gráfico 5: Parque de vehículos por tipo de combustible, Villamartín





Como se puede apreciar en el gráfico el número de vehículos de gasolina existentes en Villamartín supera en mucho a los de gasoil, sin embargo, en los últimos años se observa como el número de coches de gasoil va aumentando, lo cuál es un dato importante y positivo, dado a que, como ya se explicó anteriormente, este tipo de vehículos contaminan meno al consumir menor cantidad de combustible. Este aumento en el número de vehículos de gasoil realmente no se debe a una mayor concienciación por parte de la población para contaminar meno, sino con el objetivo de reducir los gastos económicos, aún así, se trata de una conducta que contribuye a disminuir la contaminación atmosférica.

5.2. TRANSPORTE INDIVIDUAL

El Instituto de Estadística de Andalucía recoge un estudio del parque de vehículos, que es el constituido por todos los vehículos con motor, excepto ciclomotores y vehículos especiales, que teóricamente circulan por el Municipio.

Seguidamente mostraremos una evolución del parque de vehículos en el Municipio.

Tabla 5: Parque de vehículos por tipo

Año	Turismo	Motocicletas	Furgonetas
2003	4030	336	505
2002	3873	336	517
2001	3707	320	545
2000	3556	320	562

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

Tabla 6: Parque de vehículos por tipo

Año	Autobuses	Tractores industriales	Ciclomotores	Camiones
2003	10	30	1797	453
2002	10	30	1706	413
2001	10	28	1513	386



2000	10	30	980	349	1997	172	99	0	6	562	14	3295	10
------	----	----	-----	-----	------	-----	----	---	---	-----	----	------	----

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

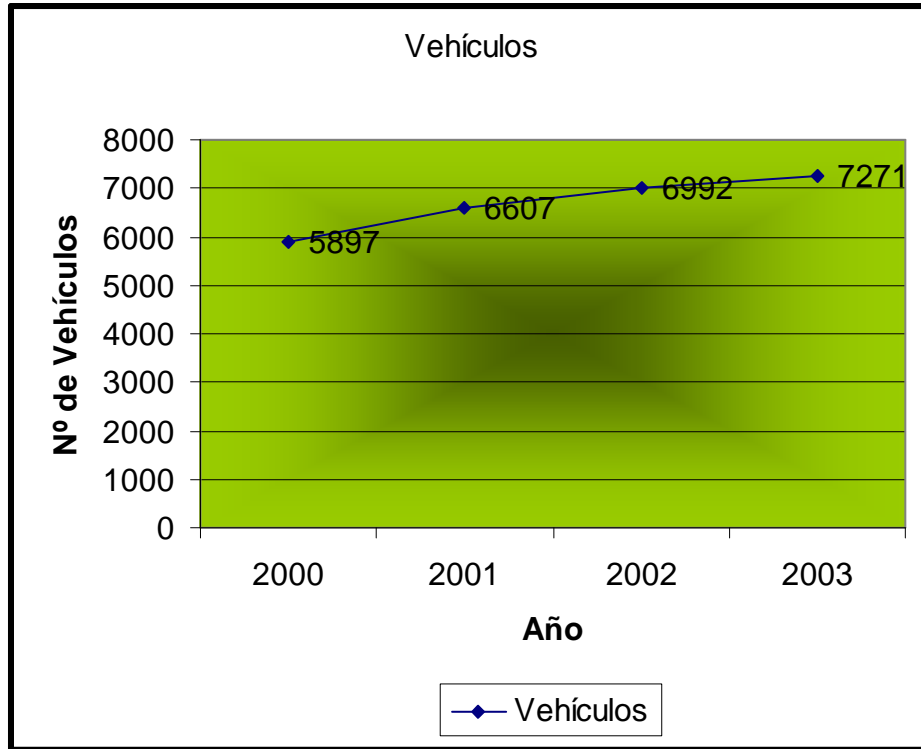
Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía

Tabla 7: Distribución del Parque de vehículos por tipo y servicio

Año	CAMIONES		AUTOBUSES		FURGONETAS		TURISMOS	
	Privado	Público	Privado	Público	Privado	Público	Privado	Público
2003	390	60	0	10	499	6	4014	6
2002	348	62	0	10	509	8	3856	7
2001	322	63	0	10	537	8	3684	7
2000	288	61	0	10	553	9	3534	8
1999	251	82	0	6	569	12	3484	8
1998	212	88	0	6	564	14	3386	8



Gráfico 6: Evolución del Parque Municipal de Vehículos



Como se puede observar en los datos anteriores, la tasa de motorización ha ido aumentando en los últimos años y es consecuencia lógica del crecimiento demográfico experimentado en la última década y que ha provocado entre otras muchas reacciones el aumento considerable del número de vehículos, incluyendo bajo esta denominación a los turismos, motocicletas, furgonetas, camiones,

autobuses, tractores industriales, ciclomotores y otros tipos de medios de transporte.

5.3. TRANSPORTE COLECTIVO

Las dimensiones de Villamartín no hacen necesaria la creación de una infraestructura de transporte colectivo urbano, siendo solamente necesario su utilización para desplazamientos interurbanos.

Las empresas que en la actualidad comunican a Villamartín con otros municipios y localidades son las siguientes:

- Comes
- Amarillos
- Portillo

Para incentivar la utilización del transporte público es necesaria una serie de medidas entre las que destacamos las siguientes.

- Carriles reservados libres de la congestión viaria
- Ofrecer la máxima cobertura y conexión
- Mejoras en los equipamientos e infraestructuras utilizados en el transporte público
- Un sistema tarifario interesante para los usuarios



5.4. MODERACIÓN DEL TRÁFICO

La consecución del equilibrio entre el carácter social de las calles y la creciente demanda de movilidad y viajes pasa por una regulación y moderación del tránsito eficiente.

Así, con objeto de favorecer el desarrollo económico y social de la ciudad se proponen en término de movilidad urbana el siguiente paquete de medidas cuyo propósito no es más que mejorar la calidad de vida de los individuos:

a) Creación de zonas de prioridad invertida

Por regla general, los conductores con sus vehículos tienen prioridad de paso en las calzadas y en los arcones sobre los peatones y los animales salvo en las zonas de prioridad invertida.

Así los ciclistas tendrán prioridad sobre los vehículos a motor cuando:

- Cuando circulen por un carril bici
- Circulen por un paso para ciclista
- Circulen por un arcon debidamente señalizados

Por su parte los peatones tendrán prioridad sobre los vehículos a motor cuando:

- Pasos para peatones
- Zonas peatonales

b) Proximidad a las escuelas y otros equipamientos municipales:

Estas zonas son focos de movilidad de un gran número de personas, por lo que el establecimiento de determinadas medidas de circulación como la limitación de la velocidad, la prioridad de los transeúntes,... determinarán el incremento de la seguridad y de la calidad de vida en estas zonas.

Todo ello hace necesario la creación de programas de moderación del tráfico en estas zonas para poder asegurar las condiciones óptimas de seguridad y accesibilidad.

6. SÍNTESIS

El crecimiento experimentado en los medios de motorización consecuencia inmediata del crecimiento demográfico producido, hace necesario y razonable una política de movilidad y estacionamiento efectiva dentro de la ciudad.

Por ello es necesaria una nueva jerarquía en la red viaria urbana que incorpore y favorezca los transportes colectivos, la circulación peatonal y la de los vehículos no motorizado como la bicicleta.

Esta intervención requerirá habilitar un conjunto de medidas encaminadas a gestionar el tráfico y habilitar medidas de diseño físico que hagan posible la efectividad de esa jerarquía viaria y permitan incorporar la sostenibilidad ambiental urbana.



También será necesario establecer un Plan de Seguimiento para garantizar la consecución de los objetivos y medidas previstos mediante el control, medición y evaluación.