

PLAN DE MOVILIDAD URBANA del Conjunto Histórico. OLVERA



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

INDICE GENERAL

0.- Introducción.

1.- Anexo I. Estudio de Tráfico y aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera (Cádiz).

2.- Anexo II. Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad en el Municipio de Olvera (Cádiz). Plan de Actuación el Viario Público (Tomo 2).

3.- Estado de actuaciones incluidas en el Estudio de Tráfico y Aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera y el Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad en el Municipio de Olvera.

4.- Diagnóstico Situación Actual. Síntesis.

5.- Recomendaciones..

6.- Fines y objetivos específicos.

7.- Selección de medidas

8.- Conclusiones.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

0.- Introducción.

Marco de Referencia

El Plan estratégico de Infraestructuras y Transportes (2005-2020) incluye entre sus directrices y líneas básicas de actuación un conjunto de medidas destinadas a promover una movilidad urbana sostenible y define las propuestas de actuaciones del Ministerio de Fomento en las áreas de manera integrada, coordinadas con las demás administraciones.

La Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4) 2004-2012, aprobada por el Ministerio de Industria Turismo y Comercio, y gestionada por el IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía) define los potenciales de ahorro y medidas a llevar a cabo al objeto de mejorar la intensidad energética de nuestra economía e inducir un cambio de convergencia hacia los compromisos internacionales en materia de medio ambiente. Sobre esta estrategia se concretó el Plan de Acción E4 para el período 2005-2012, con medidas e instrumentos a activar en dicho período.

La estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2.009, establece una serie de medidas y herramientas para facilitar una movilidad sostenible y de bajo consumo de carbono, entre las que se incluye la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (medidas 6.1.12 y 6.1.17) para impulsar desplazamientos más sostenibles que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzado con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

Objetivo

El objetivo de este documento es refundir el ESTUDIO DE TRÁFICO Y APARCAMIENTOS EN EL CASCO HISTÓRICO DE OLVERA, elaborado en el año 1.999 y el EL PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN PARA LA ACCESIBILIDAD EN EL MUNICIPIO DE OLVERA, con las medidas ejecutadas en este tiempo, y adaptándolo como PLAN DE MOVILIDAD DEL CONJUNTO HISTÓRICO.

Con la experiencia de años, se ha observado cómo paulatinamente el peatón ha ido perdiendo espacio público e instalándose en la mentalidad de la sociedad la idea de que los desplazamientos motorizados son prioritarios y todas las medidas que se tomen han de ir encaminadas a su beneficio.

Nos hemos olvidado, qué a pesar de la eficiencia del automóvil, la vida humana se desarrolla básicamente a pié; que es a pié, fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones humanas, habiéndose pasado de utilizarlos como una herramienta, a ser dependientes de ellos. De hecho los espacios peatonales han pasado de ser eso, espacios, a ser itinerarios peatonales, meras sendas utilizadas para el desplazamiento y no para las relaciones sociales; la calle para



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

desplazarse y no para vivirla. Los únicos puntos destinados a la socialización son los espacios libres, lugares acotados a los que hay que desplazarse, en los que incluso los niños pequeños se tienen que “encerrar” en zonas de juegos “vallados” para protegerlos del tráfico.

Un plan de Movilidad Urbana Sostenible, es un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

La Movilidad Sostenible, presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad existente, es decir, la búsqueda de la mejora en la eficiencia ambiental y social de los desplazamientos motorizados que se realizan en las ciudades.

La Movilidad Sostenible es una manera de desplazarse, de viajar, que tiene un profundo respeto por todos los vecinos de las calles y carreteras. Este respeto debe ir dirigido a residentes, peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público, así como a los demás conductores.

Es necesario planificar las ciudades para que proporcionen suficiente comodidad y seguridad en los movimientos de los peatones y ciclistas en primer lugar, y para los pasajeros del transporte colectivo, en segundo lugar.

La movilidad se puede dividir en dos grandes familias: la movilidad obligada y la movilidad no obligada.

La movilidad obligada son todos aquellos desplazamientos en que el origen del mismo sea el trabajo o el estudio y tengan por destino el domicilio.

La movilidad no obligada, corresponde a los desplazamientos con finalidades diferentes a las de trabajo y estudio. Son los desplazamientos por motivos de compras comerciales, servicios y ocio.

La movilidad sostenible, presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad existente, es decir, la búsqueda de la mejora en la eficiencia ambiental y social de los desplazamientos motorizados que se realizan en las ciudades.

Consecuentemente, el punto de vista que este documento conscientemente adopta es el punto de vista de los ciudadanos. Esto significa proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

El **ámbito temporal** de este plan se considera hasta concretar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en toda la localidad, donde integrar y adaptar las medidas adoptadas en este.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones educativas y promocionales.

En este caso al tratarse de un texto refundido sobre Estudio de Tráfico y Aparcamientos en el Conjunto Histórico de Olvera y restringiéndose a un área concreta de la localidad y teniendo un carácter temporal limitado, no se ha adoptado la metodología señalada, debiéndose llevar a cabo en el futuro Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Localidad.

Marco Territorial

Olvera es un municipio de la Provincia de Cádiz. Está incluido en la comarca de la Sierra de Cádiz, está situada al noreste de la serranía gaditana, siendo fronteriza con las provincias de **Sevilla** y **Málaga**. En el año 2016 contaba con 8.233 habitantes. Su extensión superficial es de 194 km² y una densidad de población de 44,1 hab/km². Se encuentra a una altitud de 643 metros, y a 130 km de la capital de la provincia, **Cádiz**.

Históricamente, Olvera ha sido un pueblo agrícola, sobre todo basado en el olivar y el sector servicios estaba poco desarrollado. Su comercio está básicamente dedicado a la población local y la actividad turística no presenta parámetros muy relevantes desde el punto de vista económico, aunque en la actualidad está aumentando, atraído sobre todo por la oferta de la Vía Verde de la Sierra y la atracción que está provocando el pertenecer a la ruta de los Pueblos Blancos, con poblaciones cercanas con una actividad turística muy importante.

El núcleo de Olvera tiene dos partes claramente diferenciadas: el casco histórico, declarado Conjunto Histórico Artístico desde el año 1.983, encaramado en un cerro perfectamente aislado topográficamente, y las zonas de ensanche, organizadas entorno a dos avenidas, que conformaban la antigua travesía de la N-342, Julián Besteiro y Manuel de Falla.

Quizás sea la situación de Olvera con respecto a las principales capitales de Provincias y ciudades más relevantes, (todas a una distancia mínima de 100 kms.), unido a la deficiente oferta de transporte público, y la propia orografía del terreno, con pendientes muy acusadas, de hasta un 25%, lo que ha podido provocar que el municipio cuente con un alta utilización de automóviles privados para los desplazamientos.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

1.- Anexo I. Estudio de Tráfico y aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera (Cádiz).



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

2.- Anexo II. Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad en el Municipio de Olvera (Cádiz). Plan de Actuación el Viario Público (Tomo 2).



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

3.- Estado de actuaciones incluidas en el Estudio de Tráfico y Aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera.

1. Reordenación de sentidos de circulación.

Como se describe en el documento “Estudio de Tráfico y Aparcamientos en el Casco Histórico de Olvera (Cádiz), el objetivo es mejorar la calidad ambiental en el centro. Reducir ruidos y contaminación. Los principales movimientos a través del centro pasan a realizarse en sentido descendente.

Hasta la fecha no se ha llevado a cabo esta actuación, no obstante se han ejecutado las obras necesarias para llevarla a cabo:

- Reordenación de calle Calvario.
- Reordenación de Plaza de la Concordia y calle Sepúlveda.
- Creación de acerados y Reordenación de calle Bellavista.
- Reordenación de calles Mercado, Pico y Alfonso XI.
- Reordenación de calle Llana.
- Reordenación de encuentro de Calle Pico con calle Bellavista.



Encuentro de calle Pico con Bellavista

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

2. Reurbanización de la Calle Calvario y Plaza de la Concordia.

Los objetivos son mejorar la seguridad mediante un diseño que invite a moderar la velocidad. El diseño adoptado mejora también el paisaje urbano y la comodidad de los desplazamientos peatonales.

En la plaza de la Concordia los objetivos son clarificar la intersección, mejorar su capacidad y favorecer el cruce de peatones.

La actuación ha sido ejecutada totalmente a través de un proyecto realizado por al Oficina Técnica del Urbanismo denominado “Ordenación Urbanística en el Conjunto Histórico”, en el año 2.004, siguiendo las directrices del Estudio de Tráfico.

El resultado ha cumplido con creces los objetivos marcados.



Plaza de la Condordia

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA



Calle Calvario



Calle Calvario

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

3. Regulación del aparcamiento. Zona Azul. Ventajas para residentes.

La regulación del aparcamiento que se propone tiene como objetivo incrementar la rotación de aparcamiento en las áreas centrales para compensar la pérdida de plazas. La actuación propuesta afecta a un total de 139 plazas de aparcamiento.

Se propone regular el aparcamiento estableciendo un tiempo máximo de estacionamiento de 2 horas en el ámbito grafiado en los planos, que comprende la Plaza del Ayuntamiento y las calles Llana (carga y descarga), Victoria, Alfonso XI, Mercado y Pico.

Se mantiene sensiblemente la ordenación física del espacio y la disposición de los aparcamientos , excepto en la Plaza del Ayuntamiento.

Esta actuación no se ha llevado a cabo.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

4. Señalización.

La señalización se concibe como una actuación complementaria de las anteriores ya que apoya el cambio de sentidos de circulación y las propuestas de mejora de la habitabilidad y de regulación de los aparcamientos.

- a) Señalización informativa.
- b) Mejora de la intersección de acceso al centro.

Esta actuación de ha ejecutado parcialmente.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

5. Remodelación de calle Llana

Durante el proceso de redacción del Estudio de Tráfico se hizo una remodelación de la calle Llana, en la que se sustituyeron aceras por plataforma única y se disminuyeron aparcamientos, mejorando la habitabilidad, accesibilidad y movilidad peatonal en la principal calle comercial de la localidad.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

6. Aparcamiento entre calle Mercado y calle Bellavista

Durante la elaboración del Estudio de Tráfico, también se llevó a cabo el estudio previo de la remodelación del espacio público entre las c/ Mercado y Bellavista, para alojar un aparcamiento en el subsuelo de los Jardines de la Victoria.

Este proyecto se ha ejecutado, resultando la creación de 121 plazas de aparcamiento subterráneas mediante el procedimiento de concesión administrativa.



Vista de planta: Aparcamiento en Jardines de la Victoria

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA



Acceso a Aparcamientos Jardines de la Victoria

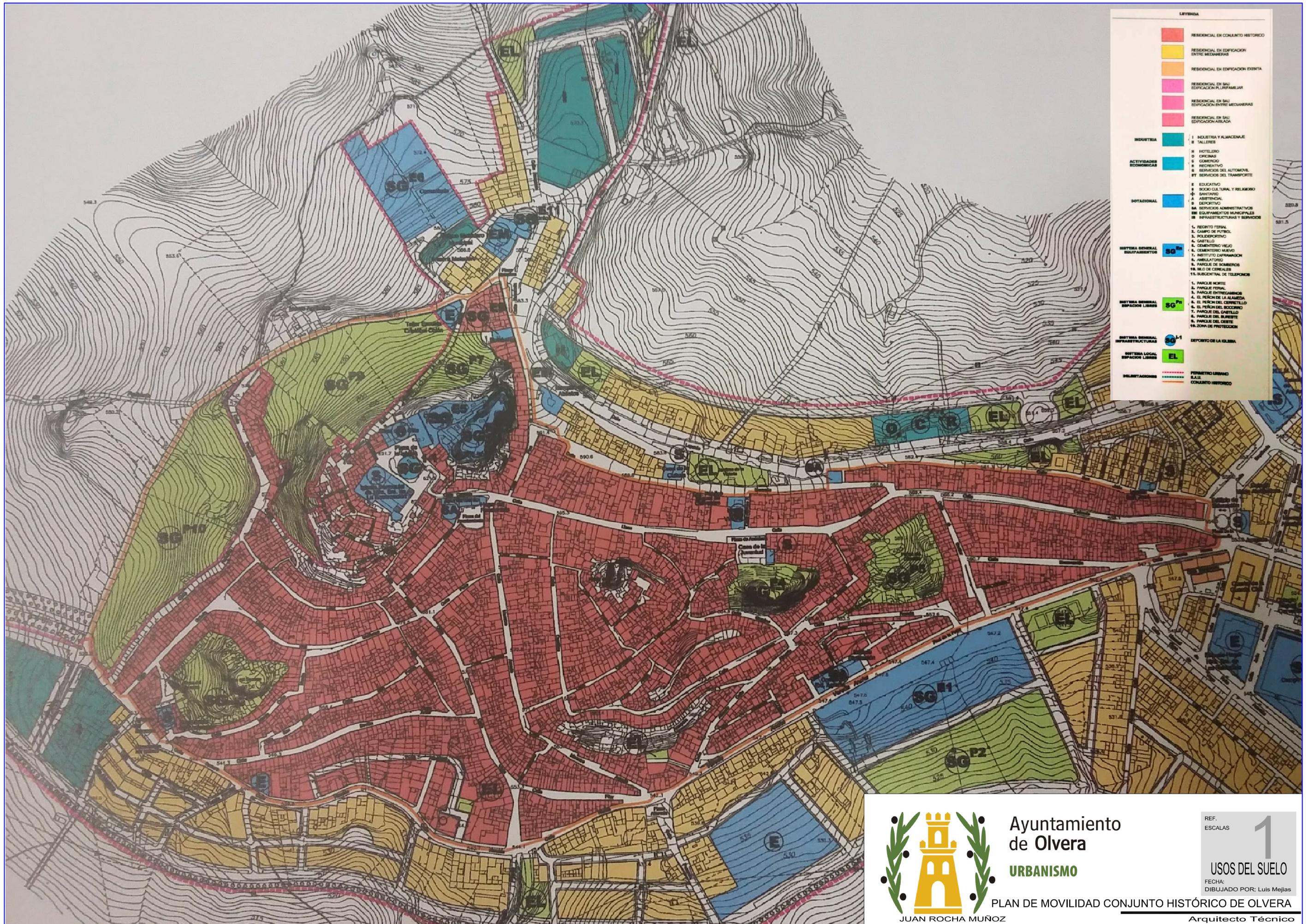
PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

4.- Diagnóstico Situación Actual. Síntesis.

1. Información sobre usos del suelo.

El P.G.O.U. de Olvera, establece que los usos fundamentales que determinan el territorio en el ámbito de actuación de este Plan de Movilidad son: residencial, dotacional y sistemas generales, según se detalla en plano adjunto.





LEYENDA

[Red]	RESIDENCIAL EN CONJUNTO HISTÓRICO
[Yellow]	RESIDENCIAL EN EDIFICACION ENTRE MEDIANERAS
[Orange]	RESIDENCIAL EN EDIFICACION BLOTA
[Pink]	RESIDENCIAL EN BLOQUE EDIFICACION ALFAMILIAR
[Light Pink]	RESIDENCIAL EN BLOQUE EDIFICACION ENTRE MEDIANERAS
[Light Pink]	RESIDENCIAL EN BLOQUE EDIFICACION AISLADA
[Teal]	I INDUSTRIA Y ALMACENAJE II TALLERES
[Light Blue]	H HOTELERO O OFICINAS C COMERCIO R RECREATIVO S SERVICIOS DEL AUTOMÓVIL ST SERVICIOS DEL TRANSPORTE
[Green]	E EDUCATIVO SC SOCIO CULTURAL Y RELIGIOSO SA SANTUARIO A ASISTENCIAL D DEPORTIVO
[Blue]	DOTACIONAL SA SERVICIOS ADMINISTRATIVOS SM EQUIPAMENTOS MUNICIPALES SI INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
[Green]	SISTEMA GENERAL EQUIPAMENTOS SG SA SERVICIOS ADMINISTRATIVOS SM EQUIPAMENTOS MUNICIPALES SI INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
[Green]	SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES SG SA SERVICIOS ADMINISTRATIVOS SM EQUIPAMENTOS MUNICIPALES SI INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
[Blue]	SISTEMA GENERAL INFRAESTRUCTURAS L1 DEPOSITO DE LA OLIVERA
[Green]	SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES EL
[Red Dashed]	PERIMETRO URBANO
[Orange Dashed]	BALIO CONJUNTO HISTÓRICO



Ayuntamiento de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
Arquitecto Técnico

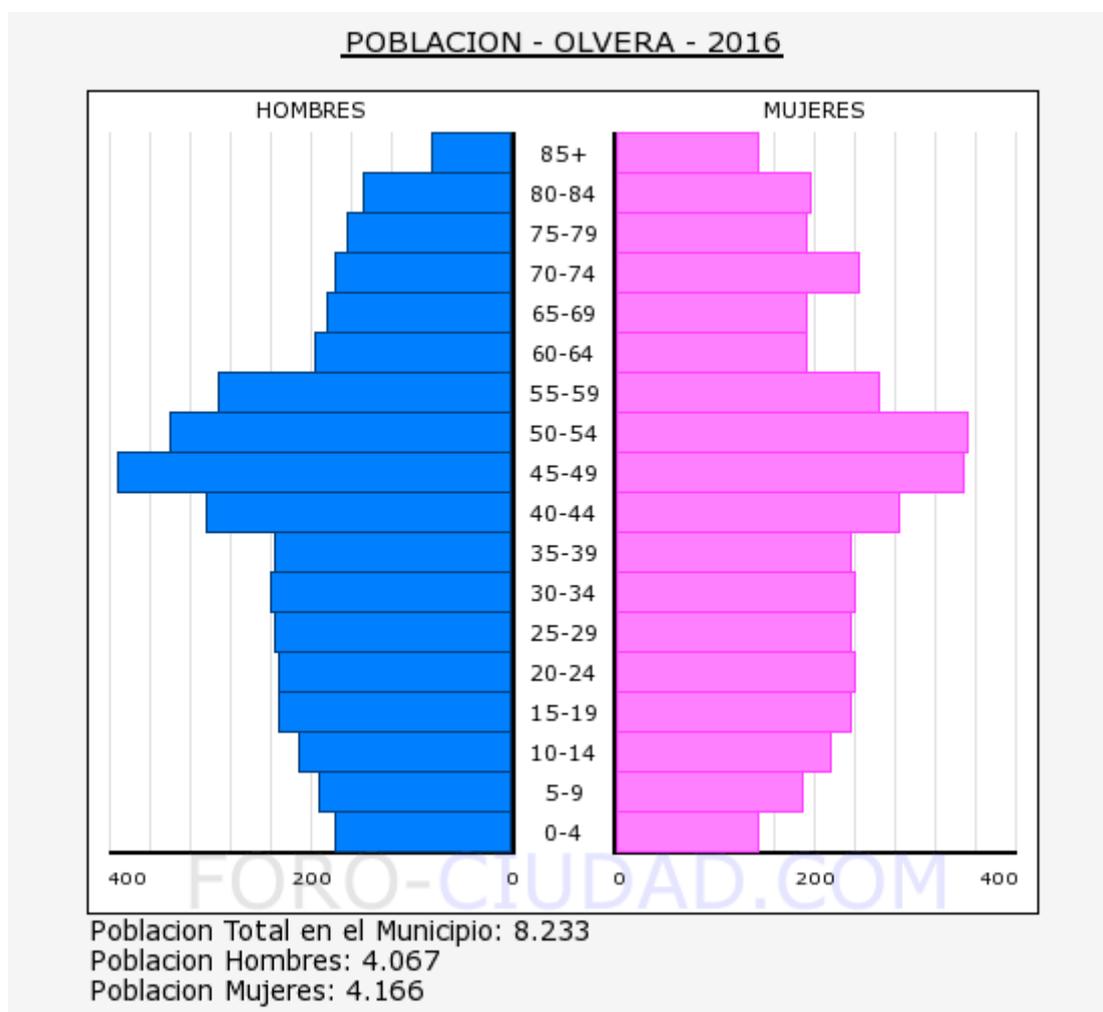
REF. ESCALAS **1**
USOS DEL SUELO
FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejias

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

2. Población y Parque automovilístico.

A fecha de hoy existen datos de alta 5.884 vehículos de tracción motor en la localidad. No se nos ha podido ofrecer el número exacto disgregado, al ser la Oficina Provincial de Recaudación la encargada de gestión el servicio, no obstante el número aproximado son de unos 4.000 turismos, 1000 ciclomotores y el resto corresponde a vehículos de transporte y gran tonelaje.

Grafico de población años 2.016.



Esto evidencia lo descrito anteriormente en cuanto a la gran cantidad de vehículos por habitante. (casi un vehículo por habitante, 0,71 veh/hab).

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

3. Red Viaria.

Como se observa en el plano adjunto, está formada por una red con dos arterias principales que la conforman las calle Llana y Mercado en sentido longitudinal y que conectan con el ensanche a través de calle Calvario. El resto del Conjunto Histórico lo forman una trama de calles dispuestas formando arcos paralelos al barrio de la Villa y descendiendo hasta la parte baja del pueblo (calles Pico, Azuaga, Cruz, San Ildefonso, San Pedro, Sevilla, García Lorca, Pozo, Pulido, Hondón....., con otras que las conectan entre sí perpendicularmente (Maestro Amado, Los Cantillos, Carmona, Vieja, Salada, Peñón..

La red viaria es la propia de un Conjunto Histórico, calles relativamente estrechas que no permiten la segregación del tráfico de las zonas peatonales a través de aceras.

Las calles tienen en su mayoría un sólo sentido de circulación, existiendo algunas con doble sentido y muy pocas sin circulación. Los accesos de vehículos se realizan desde las calles Calvario, Pico, Francia y Pilar. El resto de las calles tienen sentido hacia el exterior del Conjunto Histórico.

La mayor parte del tráfico lo soportan las calle Calvario en sentido ascendente, calle Mercado, Pico y Llana, con especial mención a la Plaza del Ayuntamiento, la cual se encuentra constantemente saturada de vehículos ocupando toda la plaza, sobre todo hasta las 15:00 horas, coincidiendo con el horario de la administración.

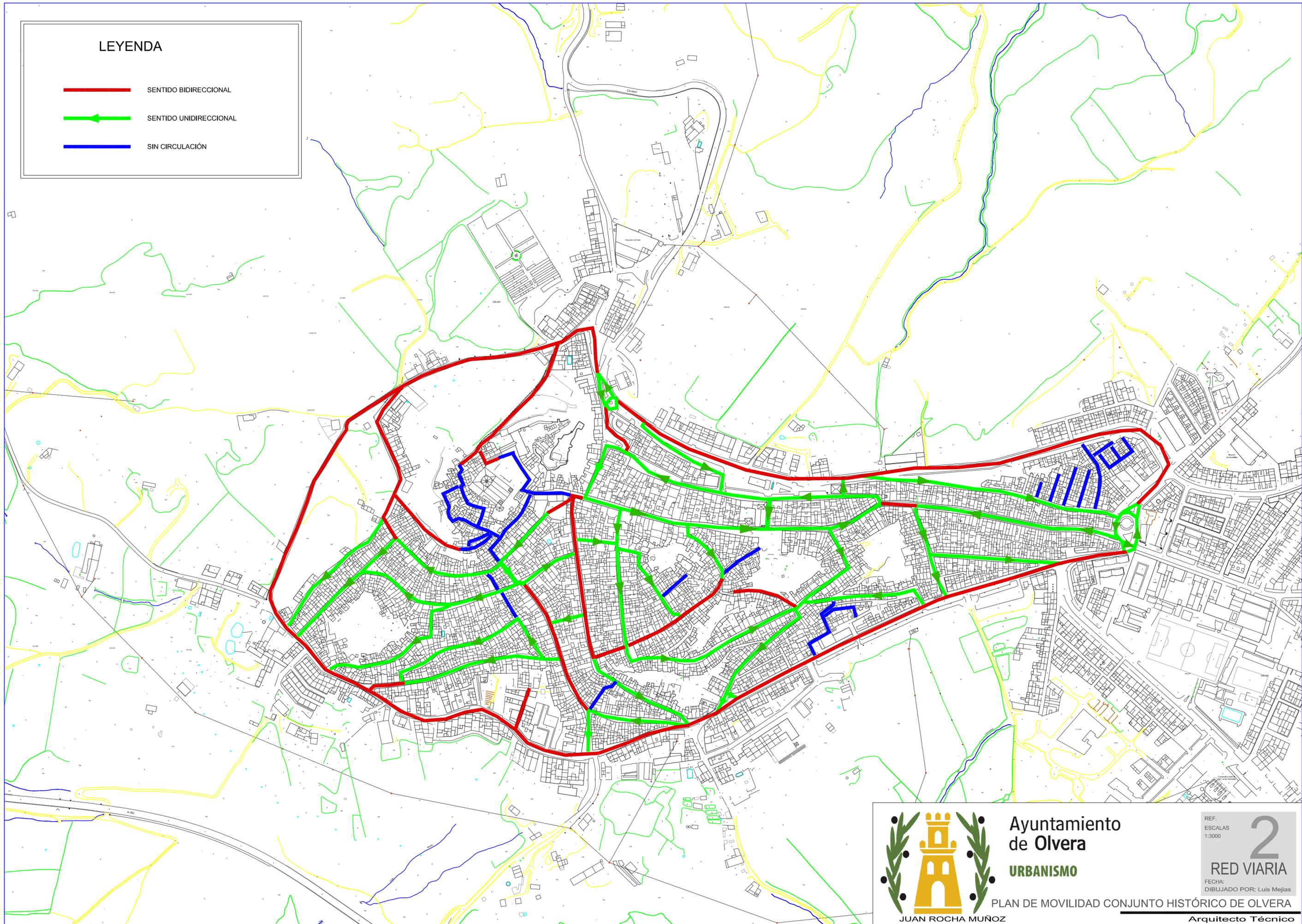


Imagen Plaza del Ayuntamiento en el momento de máxima ocupación

Asimismo la red la completa un anillo exterior de circunvalación formado por las calles Pañolillas, Socorro, Hondón, Ronda, Vereda Ancha, Plaza Fuente Nueva, Plaza de la Concordia, Sepúlveda, Bellavista y Pico, todas con doble sentido de circulación.

LEYENDA

- SENTIDO BIDIRECCIONAL
- SENTIDO UNIDIRECCIONAL
- SIN CIRCULACIÓN



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
Arquitecto Técnico

REF.
ESCALAS
1:3000
2
RED VIARIA
FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejías

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

3. Transporte Público Urbano

El municipio posee una línea de transporte público urbano que consiste en un micro-autobús de 16 plazas que lo recorre circularmente.

El funcionamiento está limitado de 8:00 a las 15:00 horas,

La gestión es propia del Ayuntamiento y su uso es gratuito.

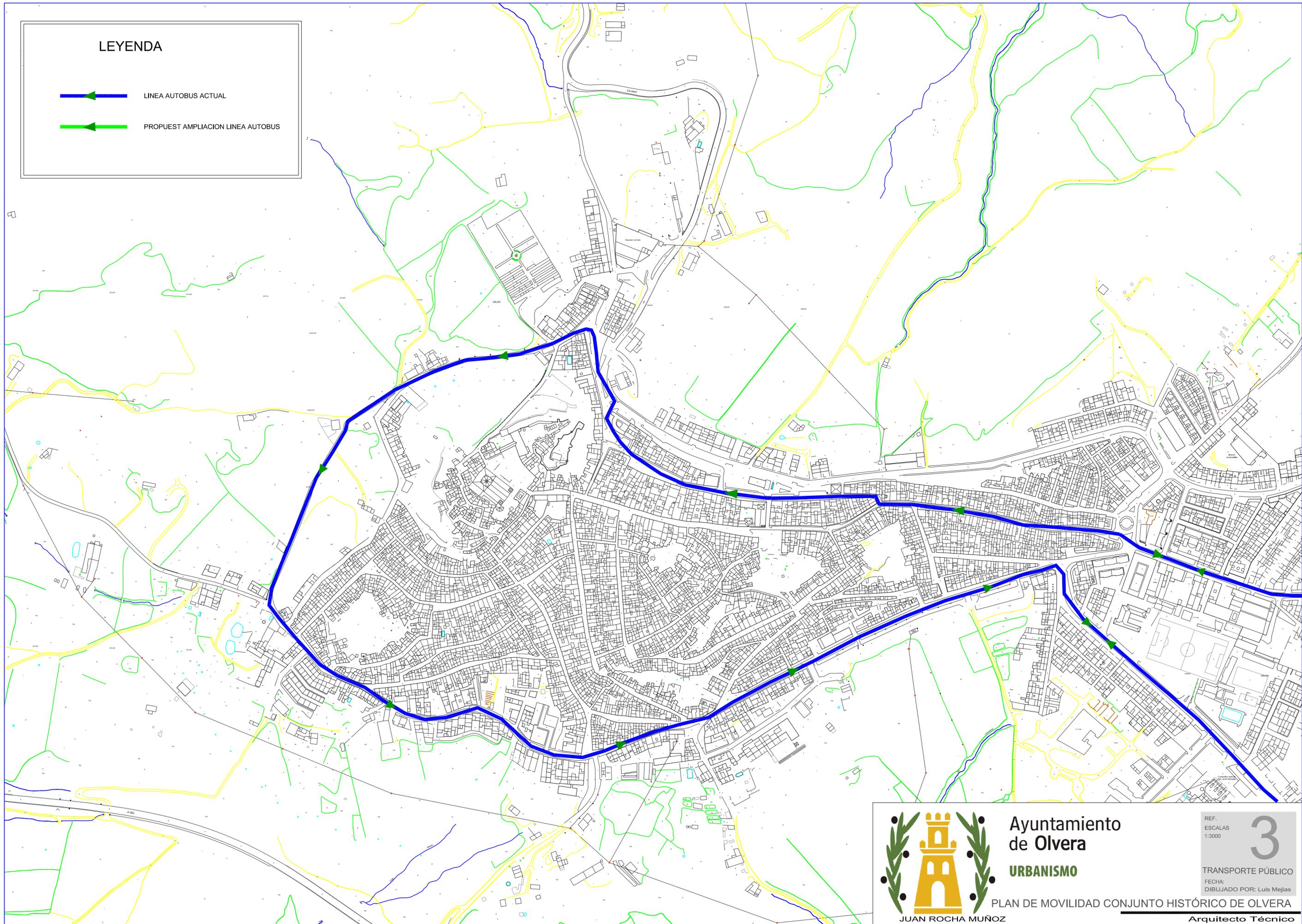
Actualmente el municipio cuenta con 4 licencias de Taxi, aunque su uso se limita casi exclusivamente a desplazamientos interurbanos.

Se adjunta plano del recorrido del autobús.



LEYENDA

-  LINEA AUTOBUS ACTUAL
-  PROPUEST AMPLIACION LINEA AUTOBUS



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
Arquitecto Técnico

REF.
ESCALAS
1:3000
3
TRANSPORTE PÚBLICO
FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejías

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

4. Recorridos Peatonales y Ciclistas.

Como se comprueba en la documentación gráfica adjunta los recorridos peatonales están formados en su mayoría por calles sin acerados, con plataforma única en la que se comparte el uso peatonal con el tráfico rodado,



Calle con plataforma única

El resto, en gran parte, son calles con acerados de menos de 1,80 metros de anchura y las de más de 1,80 metros se limitan al borde del Conjunto Histórico.

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA



Calle con acerado de menos de 1,80 metros de anchura.



Calle con acerado de más de 1,80 metros de anchura

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

Hay que señalar que el acceso al barrio de la Villa, se realiza a través de las calles Subida a la Villa, Subida a la Iglesia y Calzada. La calle Calzada es la prolongación de calle Llana y es el recorrido natural para acceder a dicha zona, no obstante se trata de una calle en pendiente y con escaleras. A ambos lados posee dos pequeñas aceras que presentan varios escalones tanto al principio como en la inmediación, que la hacen inaccesible para personas con movilidad reducida.



Calle Calzada

Las calles Subida a la Villa y Subida a la Iglesia, son calles sin escaleras, pero con pendientes muy elevadas, superiores al 20%, que la hacen igualmente inaccesibles peatonalmente.

Aunque la disposición de plataformas mixtas de coexistencias pudiese hacer pensar en la necesidad de desplazarse andando, el hecho es que existe un uso dominante del coche. Esto hace que los desplazamientos tiendan a ser, no tanto inseguros como incómodos, ya que el peatón ha asumido el rol secundario en la vía y al menor indicio del paso de un vehículo se aparta y cede el paso al mismo. Todo ello conlleva a que el tránsito peatonal no se sienta como agradable y se utilice para lo estrictamente necesario. Aún así se ha observado que dentro del Conjunto Histórico se producen muchos recorridos a pie, no así cuando se trata de desplazarse a la zona del ensanche.

Hay que señalar que el Ayuntamiento inició un programa para incentivar a las personas a andar y no utilizar el coche, denominado “OLVERANDO”, el cual consiste en la creación de unos itinerarios peatonales seguros que inviten al paseo. Se crearon tres itinerarios: dos circulares que bordean el Conjunto Histórico y el Ensanche y un tercero direccional de ida y vuelta hasta el Santuario de Ntra. Sra. de los Remedios. Estos recorridos van acompañados de una cartelería con mensajes invitando el paseo andando y a dejar el coche aparcado. Sería recomendable complementarlo con actuaciones de carácter informativo y de implicación de asociaciones, colegios, Centro de Salud, etc....

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

No existe ningún eje exclusivamente ciclista dentro del Conjunto Histórico, ni ningún lugar habilitado para el aparcamiento de bicicletas. Es de mencionar este caso, ya que existe gran cantidad de aficionados al ciclismo (aunque no como medio de transporte, sino de ocio) y la localidad soporta un gran número de cicloturistas, atraídos por la oferta de la Vía Verde de la Sierra.

5. Accesibilidad.

Como se comenta anteriormente este documento tiene como objetivo la refundación de varios documentos, entre ellos el Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad en el Municipio de Olvera (Cádiz). Si bien la elaboración de este plan se realizó en el año 2.000, desde entonces la normativa en materia de accesibilidad ha cambiado, no obstante se toma como documento base.

Hay que señalar que las actuaciones llevadas a cabo desde el Ayuntamiento en el viario del Conjunto Histórico han tenido como referencia este Plan Especial.

En cuanto a la situación a fecha de hoy no encontramos con una localidad con una accesibilidad en general aceptable, debido a todas las actuaciones realizadas en los últimos años, con lo siguientes matices:

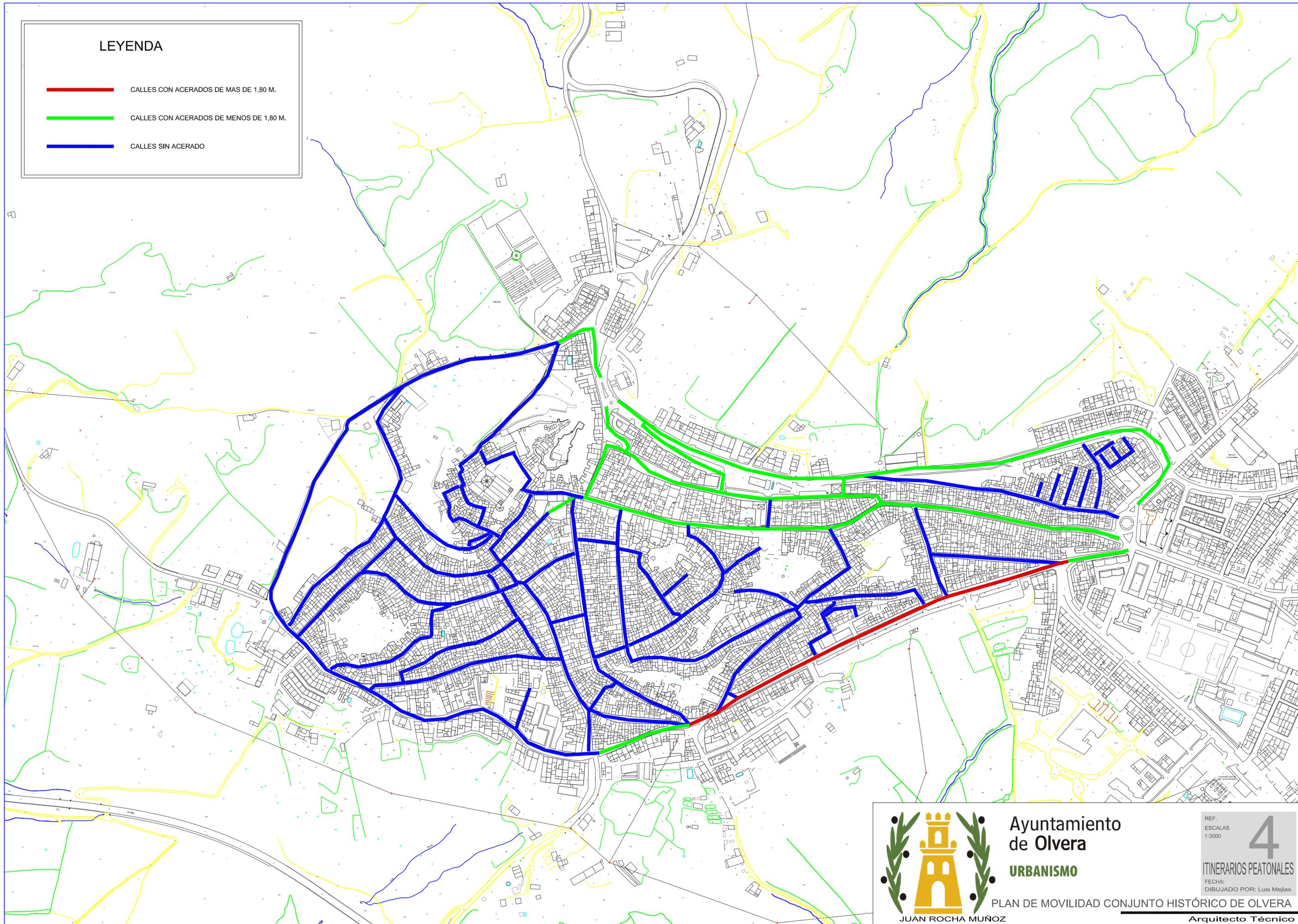
- Acceso al Barrio de la Villa, totalmente inaccesible, tanto por barreras urbanísticas en calle Calzada como excesiva pendiente en las dos calle restantes.
- Las pocas aceras existentes se han quedado estrechas con respecto a la normativa vigente (decreto 293/2009, de 7 de Julio, por el que se aprueba el Reglamento que Regula las Normas para la Accesibilidad en las Infraestructuras, el Urbanismo, la Edificación y el Transporte en Andalucía). Con aceras excesivamente estrechas solo se encuentra calle Pico, en un tramo, y próximamente se va a proceder a su reordenación.
- La pendiente excesiva de gran parte del callejero (esto no tiene solución).
- El pavimento utilizado en casi todas las calles es de adoquín granítico con corte irregular. Este tipo de pavimento es incomodo para caminar y muy dificultoso para personas con movilidad reducida o dependientes de sillas de ruedas. Las dos calles con el pavimento en peor estado de colocación son Alfonso XI y calle Pico y existe aprobado un proyecto perteneciente el Plan Invierte de la Diputación Provincial de Cádiz, para su sustitución.

En virtud de que los problemas identificados, que se refuerzan con las consideraciones del documento del Plan de Accesibilidad se concluye, como diagnóstico en materia de accesibilidad, que existe una aceptable red continua y accesible de recorridos peatonales, con las salvedades expuestas anteriormente y a las que habría que resolver paulatinamente.



LEYENDA

-  CALLES CON ACERADOS DE MAS DE 1,80 M.
-  CALLES CON ACERADOS DE MENOS DE 1,80 M.
-  CALLES SIN ACERADO



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

REF.
ESCALAS
1:3000

4

ITINERARIOS PEATONALES

FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejías

Arquitecto Técnico

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

6. Aparcamientos, y zonas de reserva carga y descarga.

En el plano anexo se señalan el número de aparcamientos y zonas de reserva para carga y descarga existentes en el ámbito del plan y su entorno.

Hay que señalar que pese a que se aprecia gran cantidad de aparcamientos, la sensación general en la población es la falta de ellos. Si bien el excesivo tráfico que se aprecia evidencia que no hay tanto desequilibrio entre oferta y demanda, ya que ante la falta de aparcamientos se tiende a no utilizar el coche. Otra cosa bien distinta es la necesidad de disponer del aparcamiento justo en el lugar de destino.

Volviendo a las condiciones de la localidad, su propia orografía en pendiente hace que la percepción de las distancias sea un punto en contra a la hora de la sensación de tener un aparcamiento lo suficientemente cerca.



LEYENDA



BOLSAS DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS



BOLSAS DE APARCAMIENTOS PRIVADOS



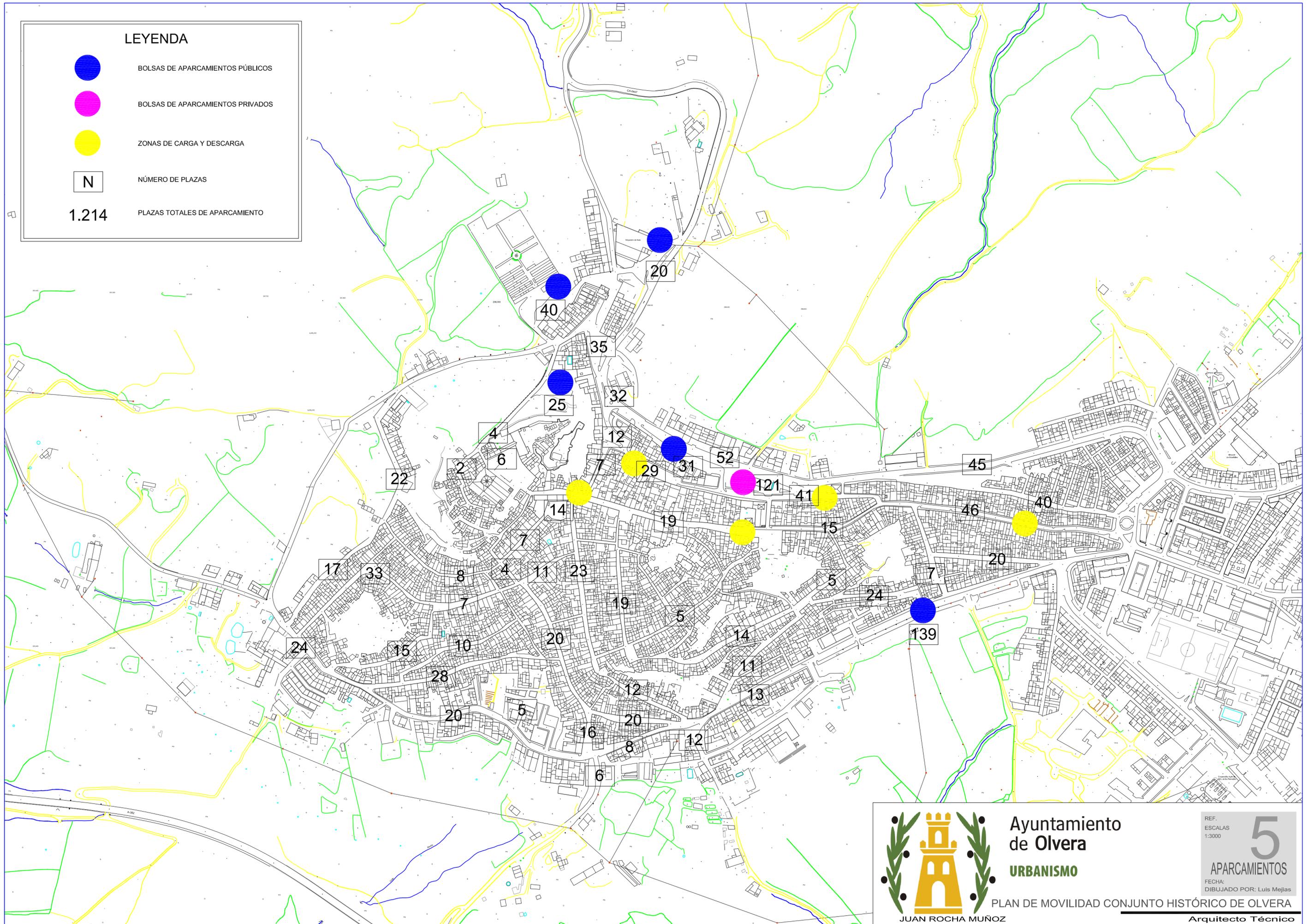
ZONAS DE CARGA Y DESCARGA



NÚMERO DE PLAZAS

1.214

PLAZAS TOTALES DE APARCAMIENTO



Ayuntamiento de Olvera

URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

JUAN ROCHA MUÑOZ

REF. ESCALAS 1:3000

5

APARCAMIENTOS

FECHA: DIBUJADO POR: Luis Mejías

Arquitecto Técnico

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7. Análisis de los aspectos energéticos y ambientales

El análisis de los aspectos energéticos y ambientales pretende ser un balance de la situación actual dentro del Conjunto Histórico, no obstante los desplazamientos que se realizan son entre el Conjunto Histórico y el Ensanche.

Para el cálculo del ahorro energético y de las emisiones de contaminantes el valor a utilizar es el de los kilómetros recorridos al año por los vehículos que circulan por el municipio, desglosados en movimientos tipo internos y los externos (de penetración o salida hacia otros municipios).

Como se ha señalado anteriormente para el desarrollo de este Plan no se han tomado muestras in situ de los viajes dejándose para la elaboración del Plan de Movilidad de todo el municipio.

A modo informativo se exponen los consumos medios y valores de contaminantes tipo.

Para el cálculo del consumo energético se ha de tener en cuenta el reparto de vehículos según el tipo de combustible (gasolina o diesel) y el tipo de vehículo que circula. Para ello se estiman los siguientes consumos:

- * Vehículo ligero de combustible gasoil en viajes internos: 7 litros a los 100 kms.
- * Vehículo ligero de combustible gasoil en viajes externos: 5,5 litros a los 100 kms.
- * Vehículo ligero de combustible gasolina en viajes internos: 10 litros a los 100 kms.
- * Vehículo ligero de combustible gasolina en viajes externos: 7 litros a los 100 kms.
- * Vehículo pesado de combustible gasoil en viajes internos: 17 litros a los 100 kms.
- * Vehículo pesado de combustible gasoil en viajes externos: 15 litros a los 100 kms.
- * Vehículo pesado de combustible gasolina en viajes internos: 20 litros a los 100 kms.
- * Vehículo pesado de combustible gasolina en viajes externos: 17 litros a los 100 kms.
- * Motocicleta o ciclomotor gasolina en viajes internos y externos: 5,5 litros a los 100 kms.

Para expresar el consumo energético del transporte en carretera, se utilizan las toneladas equivalentes de petróleo (TEP), unidad que representa la energía que este combustible fósil puede desarrollar. Las equivalencias utilizadas para el cálculo TEP son las siguientes:

- * 1L = 35 MJ para vehículos de gasolina.
- * 1L = 41 MJ para vehículos diesel.
- * 1MJ)2,39 E-5 TEP

Adicionalmente, se estima la proporción de vehículos según tipo de vehículo y combustible desglosado en grados de antigüedad según datos del INE a nivel nacional. Además, se ha realizado el reparto de vehículos según la clasificación europea a la que se ajustan (niel máximo de emisión permitido de cada contaminante) según datos históricos de matriculaciones nuevas a nivel nacional.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

Tabla de cotaminantes considerados en el análisis de la calidad ambiental

Contaminante emitido	Comentarios
Monóxido de Carbono (CO)	Las concentraciones son altas en las proximidades de las vías con tráfico intenso. Los coches que funcionan con gasolina producen más CO que los que lo hacen con gasóleo. Se trata de un gas inodoro, incoloro, inflamable y altamente tóxico. Puede causar la muerte cuando se respira en niveles elevados.
Hidrocarburos (HC)	Las intoxicaciones por hidrocarburos tienden a causar cuadros respiratorios relativamente severos. La gasolina y el queroseno contienen hidrocarburos. Esta categoría de contaminante se refiere a los compuestos orgánicos volátiles (COV), incluyendo el metano (CH ₄)
Carbono (C)	Este indicador toma en cuenta todo el carbono del carburante emitido desde el tubo de escape (CO ₂ , CO, hidrocarburos no quemados y otras partículas que podrían formar CO ₂). Se trata de la noción de "CO ₂ último"
Dióxido de carbono (CO ₂)	Este indicador corresponde a la conversión de la emisión de carbono en emisión de dióxido de carbono.
Óxidos de nitrógeno (NO _x)	Consisten principalmente en una mezcla de NO y NO ₂ en la cual el NO es con mucho el componente más importante (95% del total). Los óxidos de nitrógeno son liberados al aire desde el escape de vehículos motorizados (sobre todo diésel y de mezcla pobre). El monóxido de nitrógeno es un gas a temperatura ambiente de olor dulce penetrante, fácilmente oxidable a dióxido de nitrógeno. Este gas en el aire puede convertirse, más tarde, en ácido nítrico produciendo así lluvia ácida. Además el NO y el NO ₂ participan en la disminución de la capa de ozono



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

8. Diagnóstico.

Para encarar los retos que supone emprender acciones dirigidas al logro de los objetivos propuestos, resulta de gran utilidad conocer por un lado, las debilidades y amenazas que se habrán de superar y afrontar y por el otro, las fortalezas y oportunidades que permitirán la adecuada ejecución de las propuestas que incluya el Plan.

Por esta razón, en los epígrafes siguientes se exponen los elementos claves de los análisis antes descritos esquematizados en forma de DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) que constituye el diagnóstico del municipio.

Al final de esta sección se listan las ideas claves del diagnóstico evidenciando los aspectos críticos y los recursos con que cuenta el municipio para la ejecución del Plan, un ejercicio que sirve de soporte para la generación de propuestas y su jerarquización.

8.1 Análisis DAFO

DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">- Carencia de itinerarios peatonales seguros y amables por jerarquización del tráfico en favor del coche.- Orografía del terreno con pendientes muy elevadas.- Trama viaria poco estructurada y estrecha, con dificultad para crear un tráfico fluido.- Elevado parque automovilístico.- Sentimiento enraizado en la población del abuso en el uso del coche y del derecho a tener plazas de aparcamiento libre en todo el municipio.- Pavimentos con terminación irregular, incómodos para el tránsito peatonal.- Estructura del suelo urbano de la localidad, muy diferenciado entre el Conjunto Histórico, Ensanche y Zona Industrial.	<ul style="list-style-type: none">- Tendencia al desplazamiento de la población al Ensanche, lo que provoca el incremento de los desplazamientos en modos motorizados.- Horario del transporte público limitado a la mañana.- Pérdida de potencial turístico en favor de otros municipios cercanos que han tomado medidas o no tienen el mismo nivel de desplazamientos motorizados.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">- Elevado porcentaje de viajes realizados andando a pesar de todo. Tendencia general de la población a andar.- Distancia y duración de los desplazamientos. 15 minutos y 500 metros máximos.- Obras de infraestructuras prácticamente ejecutadas en los últimos años. Se necesita poca inversión,- Bolsas de suelo para aparcamientos disuasorios disponibles en el borde del Conjunto Histórico.- Pueblo con valores, Culturales, Paisajísticos e Históricos que invitan al paseo.- Línea de transporte público consolidada y con gran aceptación por parte de la población con menor capacidad de movilidad.	<ul style="list-style-type: none">- Estructura de ciudad compacta con equipamientos ubicadas en el eje central del municipio.- Dimensión adecuada para fomentar desplazamientos interiores mediante medios blandos.- Pertenencia a la Ruta de los Pueblos Blanco de la Sierra de Cádiz, con mucho potencial turístico.- Existencia de oferta natural de gran valor, como por ejemplo La Vía Verde de la Sierra.- Patrimonio Histórico que justifica actuaciones dirigidas a su preservación dotando al municipio de espacios de elevada calidad urbana.- Existencia de múltiples iniciativas para el desarrollo de actuaciones en materia de movilidad sostenible.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

8.2. Síntesis del diagnóstico.

Estructura del municipio.

- Estructura de ciudad medieval, construida entorno al conjunto amurallado con calles estrechas y en pendiente que dificultan su adecuada articulación y movilidad.
- Dos zonas muy diferenciadas. El Conjunto Histórico en la zona alta de la localidad y el Ensanche en la zona baja, con calles más anchas y ordenadas.

Movilidad.

- Dentro del Conjunto Histórico gran parte de los desplazamientos son a pie, pero entre el Conjunto Histórico y el Ensanche la mayoría de los desplazamientos se realizan con medios motorizados, principalmente el coche.
- Lo anterior provoca un tráfico residual por el hecho de buscar aparcamientos.
- El transporte público tiene buena penetración en personas mayores.

Moverse en automóvil.

- La red viaria dentro del Conjunto Histórico, aunque formada por calles estrechas no tiene muchos problemas de fluidez, salvo en calles Maestro Amado, Carmona y Fuente Vieja, que son de doble sentido de circulación y presentan conflictos puntales, sobre todo en horas de entrada y salida de los colegios y de los trabajos, en mayor grado en calle Fuente Vieja.
- El aparcamiento en superficie presenta síntomas de sobre-ocupación en horas nocturnas, sobre todo por el hecho de intentar dejar el vehículo lo más cercano a la residencia de los usuarios. Se da el caso de encontrarse calles y aparcamientos públicos prácticamente vacíos a estas horas (calles Pico, Bellavista, aparcamientos en trasera de Matadero y Subida a la Villa, calle Vereda Ancha...).
- No se han detectado excesivos problemas en la carga y descarga de mercancías, salvo en algunos comercios que no utilizan los puntos reservados a tal fin y realizan la misma junto a su negocio, ocupando zonas peatonales y cortando parcialmente el tráfico. Esto trae consigo un agravio al resto de comerciantes que puede provocar conflictos en el futuro.

Moverse en transporte público.

- El transporte público presenta un buen servicio, que sería mejorable si el recorrido del mismo pasase por calle Llana. Esta calle presenta gran cantidad de negocios y entidades bancarias, además de ser la arteria principal del Conjunto Histórico y desde la que se accede al Ayuntamiento.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

Moverse a pie.

- Es imprescindible generar espacios seguros y accesibles para el peatón, que aunque las infraestructuras tiene un nivel bastante aceptable, a excepción de algunas calles, que presentan terminación irregular del pavimento por el propio diseño del mismo, existe una posición dominante del vehículo sobre el peatón que no invita a caminar.
- La dimensión del C.H. permite realizar todos los desplazamientos interiores andando, y gran parte de los exteriores.
- Se ha comprobado también un exceso del uso del coche para llevar a los niños a los colegios. Esto provoca excesivo tráfico en calles como Fuente Vieja, Carmona y Hondón, en las horas de entrada y salida, lo que agrava los conflictos señalados anteriormente.

La bicicleta en Olvera.

- Actualmente en el Conjunto Histórico no existe una red ciclista urbana. La estrechez de las calles no la hace viable.
- Existe dificultad para el acceso al C.H. con bicicleta por diferentes motivos:
 1. La pendiente de las calles en sentido ascendente. Además de la dificultad de las subidas se produce la presión de los coches que van detrás de la bicicleta a baja velocidad. En calle Bellavista se puede adelantar pero los coches pasan muy próximos a las bicicletas y crea sensación de riesgo. En Calle Calvario, no existe posibilidad de adelantamiento lo que hace que el ciclista tienda a ir por la acera.
 2. En calle Calvario el firme es irregular y aunque para disminuir la velocidad de los coches está bien, para las bicicletas que no sean BTT es dificultoso y muy molesto, lo que vuelve a hacer que se tienda a ir por la acera.
- En Olvera hay bastante uso de la bicicleta, pero sólo para uso deportivo o de ocio, no de transporte.
- Gran parte del turismo que llega a la localidad es atraído por la oferta de la Vía Verde y gran parte de ellos utilizan la bicicleta. Gran parte de potencial turístico de Olvera es atraído por esta infraestructura.
- Desde todas las administraciones se está potenciando el uso de la bicicleta como transporte limpio y alternativo a los vehículos a motor. Esta zona es privilegiada tanto por las carreteras secundarias como por las rutas de montaña para la practica del ciclismo.
- No hay aparcamientos específicos para la bicicleta.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

El Conjunto Histórico de Olvera desde la perspectiva de las personas de movilidad reducida.

- Casi todos los desplazamientos se realizan por el centro de la calzada, al tratarse de calles compartidas, sin aceras.
- Los itinerarios son accesibles en su gran mayoría, pero no son cómodos ni dan sensación de seguridad.
- Los espacios reservados para el aparcamiento de personas con movilidad reducida se van creando según la demanda. Se ha notado un incremento significativo en los últimos años.
- Olvera cuenta con un Plan Especial de Actuación para la Accesibilidad en el Municipio. Se adjunta como anexo a este documento.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

5.- Recomendaciones. Selección de medidas.

El sistema actual presenta una serie de problemas de sostenibilidad aunque no en un estadio demasiado acusado. A la luz de las consideraciones expuestas en el diagnóstico surge una primera estrategia de actuación que pretende resolver los puntos débiles y potenciar los fuertes, apostando por los desplazamientos que se realicen andando, moderando la presencia y efectos negativos del uso abusivo del automóvil.

La aplicación de esta estrategia permitirá alcanzar mayores niveles de sostenibilidad urbana desde el punto de vista de la eficiencia económica, la cohesión social y la calidad ambiental, sirviendo de atractivo para la atracción de visitación y fijación de la población en el Conjunto Histórico, en los siguientes términos:

- *Mejora y optimización de la red viaria.*

- Revisando la ordenación de la circulación y potenciando la movilidad peatonal.
- Analizando la jerarquía viaria actual y proponiendo otras prioridades.
- Reduciendo la intensidad del tráfico del Conjunto Histórico y poniéndolo en valor.
- Potenciar las zonas de carga y descarga de mercancías.

- *Fomento del uso del transporte público.*

- Acercando el trazado al centro neurálgico del casco antiguo.

- *Adecuación de la oferta de aparcamientos.*

- Ampliar la capacidad de aparcamiento en el centro para atender adecuadamente la demanda y a la actividad administrativa, mediante la creación de aparcamientos disuasorios.

- *Atención de las necesidades de las personas de movilidad reducida*

- Creando espacios cómodos, seguros y continuos para desplazarse por el municipio.
- Asegurando espacios de aparcamiento prioritario en equipamientos del municipio.
- Jerarquizar y promover la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de Accesibilidad.

- *Creación de una red atractiva para peatones y ciclistas.*

- Crear un eje principal de calles atractivas para la circulación peatonal que conecte con los aparcamientos.
- Adaptar el viario para que los itinerarios peatonales sean cómodos y seguros.
- Adaptar la calzada para promocionar los recorridos en bicicleta.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

- *Templado de tráfico*

1. Definición

Se entiende por templado de tráfico el conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica. La utilización de medidas de templado de tráfico tiene por objeto la mejora de la calidad de vida de las áreas residenciales, al reducir sustancialmente el número de accidentes, mejorar las condiciones ambientales del entorno y facilitar el uso en condiciones de seguridad de los espacios públicos.

2. Ámbito de aplicación

En los planes y proyectos de viario local de acceso y en el de prioridad peatonal deberán explicitarse las medidas de templado previstas para garantizar las condiciones requeridas de tráfico y su localización precisa. Se recomienda su utilización en todo el viario local. Excepcionalmente, podrán aplicarse en el viario principal, para resolver conflictos especiales, previa justificación expresa. La aplicación de técnicas y medidas de templado de tráfico puede realizarse:

En los proyectos de nuevas vías, utilizándolas como recursos de diseño para adecuar el viario a sus funciones previstas. Sobre vías existentes, en las que se pretenda modificar las características del tráfico presente, para compatibilizarlo con otras funciones de la vía.

3. Recomendaciones generales sobre su utilización

3.1. La consideración del templado en el proyecto

Existe una gran variedad de medidas para adecuar el tráfico a las condiciones del entorno. En general, las que suelen considerarse propiamente de templado de tráfico consisten en actuaciones sobre el trazado (cambios de alineación), la sección transversal (estrechamientos, introducción de isletas) el perfil longitudinal (badenes, elevaciones de la calzada), las intersecciones (obstáculos que impiden ciertos movimientos), la anchura de calzada y carriles, la pavimentación (cambios de materiales, color), la incorporación de hitos, masas vegetales, etc, que disminuyan las perspectivas lineales de los viales, etc. No obstante, la forma más eficaz de garantizar que en un área o elemento viario no se superarán determinados umbrales de intensidad o velocidad de circulación, es introducir estos como objetivos funcionales en el proyecto. De esta forma, desde su concepción, la propia composición y organización de la red, la jerarquización de sus elementos, la localización y distancia entre intersecciones y conexiones con la red principal, la disposición y longitud de los tramos, la utilización de fondos de saco o de calles cerradas al tráfico, etc, pueden convertirse en verdaderos instrumentos del templado de tráfico.

De la misma manera, la ordenación del tráfico en un área, el establecimiento de los sentidos de circulación, la regulación de preferencias de paso y puntos de acceso, etc, pueden constituirse, también, en métodos eficaces de templado de tráfico. Es importante romper física o visualmente el efecto pantalla o monotonía en el trazado de una calle, mediante obstáculos que diferencien el



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

carácter de los distintos tramos de la misma. Esto se puede conseguir de diferentes formas: reordenando el aparcamiento en línea y disponiéndolo en batería, mediante cambios en el pavimento, iluminación, isletas, mobiliario o plantaciones.

3.2. Recomendaciones generales de elección y utilización Debe tenerse en cuenta que el efecto individual de una medida de templado sobre la velocidad de los vehículos se mantiene durante un limitado tramo de calle, por lo que éstas deben sucederse a un cierto ritmo si se pretende limitar eficazmente la velocidad a lo largo de un itinerario o área. En el interior de los recintos, se mantendrán las siguientes distancias máximas entre dos medidas de templado consecutivas:

CUADRO 6 – 3.2

DISTANCIA MÁXIMA ENTRE REDUCTORES DE VELOCIDAD EN RECINTOS DE TEMPLADO DE TRÁFICO

<i>Velocidad de referencia (Km/h)</i>	<i>Distancia (m)</i>
30	75
20	30

Como criterio general, *se recomienda la utilización combinada de diversas medidas, articuladas en una concepción de conjunto*, que permita elegir la más adecuada a cada localización y aproveche el efecto de su utilización conjunta. En estos casos, debe cuidarse especialmente la armonía del conjunto de los elementos de la vía (pavimentación, vegetación, alumbrado, etc). *Las medidas de templado de tráfico no deben aparecer repentina o inesperadamente* ante los conductores. Deben percibirse con la adecuada antelación, contar con una buena visibilidad e ir precedidas de la correspondiente señalización. *Se resaltarán las entradas a calles o recintos de velocidad 30 km/h* mediante la utilización de medidas específicas, que actúen como puerta y aviso del cambio de régimen de circulación. Para conseguir una buena adecuación del régimen de conducción a las condiciones del entorno, es conveniente que éstas sean plenamente perceptibles. De ahí que sea conveniente *reforzar la visibilidad de todos aquellos elementos que caracterizan el ambiente atravesado*: intersecciones, puntos de generación de tráfico, accesos, etc. En calles con presencia de líneas regulares de transporte público, o con una apreciable circulación ciclista, debe estudiarse cuidadosamente la utilización de ciertas técnicas de templado de tráfico, por las incomodidades y peligros que les puede acarrear. En esos casos, *debe considerarse la utilización de diseño especiales que eviten los efectos negativos sobre autobuses o bicicletas*.

Las medidas de templado de tráfico deben, en cualquier caso, *respetar las funciones y elementos de la vía*, tales como los pasos de peatones, las paradas de autobús, el drenaje, los accesos a edificios y parcelas, etc, y garantizar el acceso fácil de los servicios de emergencia. Al proyectar medidas de templado de tráfico debe tenerse en cuenta que, *en algunos casos, llevan aparejada una reducción en la disponibilidad de plazas de estacionamiento en superficie*. Su implantación, por tanto, en áreas donde exista déficit de estacionamiento deberá estudiarse detalladamente o completarse con medidas complementarias al respecto. Además se debe



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

garantizar el acceso fácil de los vehículos de emergencia. En este sentido deberán respetarse las condiciones requeridas para el acceso y maniobrabilidad de los vehículos del Cuerpo de Bomberos.

Al seleccionar las medidas de templado de tráfico más adecuadas a cada situación, *debe valorarse el aumento del ruido de circulación que algunas de ellas pueden provocar.* Dado que este en general aumenta con los cambios en la velocidad y régimen de circulación, se recomienda garantizar en lo posible la uniformidad de estos. También deben estudiarse los posibles efectos sobre la emisión de ruido de la utilización de algunos tipos de pavimentos (adoquinados) y de los cambios en el perfil longitudinal de la calle.

En general, las medidas de templado de tráfico implican la introducción en la vía pública de elementos físicos, algunos especialmente conspicuos, por lo que, en todo proyecto que las incluya, *debe considerarse su posible efecto sobre la estética de la calle.*

4. Tipos de medidas

Se han ensayado una gran variedad de medidas para el templado del tráfico. Sin prejuicio de otras que pudieran proponerse, que precisaran una justificación de la experiencia existente sobre ellas, se recogen a continuación las que el presente Plan recomienda por considerarse consagradas en la experiencia española e internacional:

- Badenes y elevaciones de la calzada
- Estrechamientos
- Cambios de alineación
- Franjas transversales de alerta
- Obstáculos en intersecciones
- Puertas
- Cambios en el pavimento
- Introducción de vegetación

5. Estrechamientos de la calzada

5.1. Definición

Consisten en reducciones puntuales de la anchura de la calzada, con objeto de reducir simultáneamente la velocidad e intensidad del tráfico que circula por ella.

5.2. Tipos

Se consideran dos tipos principales *Reducción de una calle de doble sentido a un carril único*, imposibilitando con ello el paso simultáneo de dos vehículos y obligando, por tanto, a la cesión del paso por uno de ellos, lo que implica una reducción sensible de la velocidad. *Reducción de la anchura de los carriles de una calzada*, mediante bordillos, medianas, isletas, bolardos, etc.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

Pueden combinarse muy eficazmente con elevaciones de la calzada, cambios en el pavimento, etc y deben ir siempre acompañados de señalización horizontal y vertical. No son, sin embargo, recomendables en las proximidades de intersecciones o en vías con apreciable tráfico ciclista, excepto si se adoptan medidas específicas para reducir su peligrosidad para este tipo de usuarios.

La disposición del estacionamiento y del arbolado pueden enfatizar los estrechamientos de la calzada, haciéndolos más claramente visibles.

6. Cambios de alineación.

6.1. Definición.

Consisten en reducir artificialmente la longitud de los tramos rectos del viario introduciendo cambios en la alineación de la calzada, mediante dos curvas enlazadas que trasladan el eje de la misma paralelamente al tramo anterior.

6.2. Tipos

Se distinguen dos tipos básicos:

- *Cambios de alineación mediante la introducción de obstáculos centrales*, normalmente en calles de doble sentido.
- *Cambios de alineación interponiendo obstáculos laterales alternados*.

7. Franjas transversales de alerta

7.1. Definición.

Consisten en grupos de bandas trasversales a la calzada que, mediante pequeñas elevaciones o cambios en el color o textura del pavimento sirven para alertar a los conductores y reducir su velocidad.

7.2. Tipos.

Por la función que cumplen, se distinguen:

De preaviso, cuyo objetivo es avisar con antelación al conductor de la proximidad de un cambio de régimen de circulación (paso de autovía a carretera, llegada a una intersección, entrada a un recinto, etc). En estos casos, suele utilizarse un grupo de franjas, cuya separación va decreciendo a medida que se acercan al obstáculo sobre el que avisan.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

De mantenimiento de una determinada velocidad, en un ámbito específico. En este caso el intervalo de espaciamiento es regular.

7.3. Especificaciones

7.3.1. Resalte.

- En vías de la red principal no debe superar los 15 mm de altura.
- En vías locales, puede llegarse hasta 30 mm y, excepcionalmente, con una sección tendida, hasta 50.

7.3.2. Anchura y separación

Existe una gran variedad de experiencias en cuanto a la disposición, anchura y espaciamiento, de las franjas transversales de alerta. No obstante, pueden distinguirse dos tipos básicos:

Bandas estrechas, de hasta 1 m de anchura, que suelen concentrarse en grupos en una corta longitud de calle, excepto en las de preaviso, en que pueden ocupar una longitud considerable.

Bandas anchas aisladas, de 3 a 6 m de anchura, separadas por amplios tramos de calle, de 20 a 30 m. de longitud.

7.4. Campo de utilización

Se considera una medida complementaria de otras medidas de templado. Las franjas de preaviso son útiles para advertir de la necesidad de reducciones inmediatas de velocidad en vías de la red principal, es decir para el paso de altas velocidades a velocidades moderadas. Pueden coincidir con entradas a intersecciones, cambios de sección, etc. Debido a sus efectos sonoros no son indicadas en áreas especialmente sensibles al ruido, excepto en casos en que se garantice su inocuidad al respecto por el empleo de materiales o medidas especiales.

En la elección de materiales y colores para las franjas transversales de alerta, debe tenerse en cuenta su posible confusión con la disposición de algunas formas de señalización horizontal.

8. Obstáculos en intersecciones

8.1. Definición

Consisten en la introducción de obstáculos en intersecciones convencionales para moderar la velocidad o restringir los movimientos posibles. Dichos objetivos se pueden conseguir utilizando estrechamientos, desvíos de trayectoria, elevación del pavimento, medianas, isletas y cambios de color y textura.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

8.2. Tipos

Se distinguen los siguientes tipos:

Elevación del conjunto de la intersección al nivel de los pasos de peatones, para situar en un mismo plano ambos tráficos e incitar a los conductores a moderar la velocidad.

Diseño de "orejas" en las esquinas de las aceras, mediante la ampliación del espacio del peatón y reducción de la anchura de la calzada, lo que obliga a una reducción de la velocidad de los vehículos entrantes, además de reducir la longitud de los pasos de peatones.

Introducción de obstáculos tipo isleta en la intersección, que restringen alguno de los movimientos posibles. Los diseños más utilizados son los de isleta diagonal, que impiden atravesar la intersección en línea recta, y los de isleta central, que además obligan a un giro a la derecha a todos los vehículos.

Introducción de un obstáculo central que obliga a una circulación giratoria, es decir, formación de una glorieta de pequeño tamaño o miniglorieta.

Cambios de textura y coloración en la intersección, que pueden acompañarse con orejas y bordillos rebajados.

9. Puertas.

9.1. Definición.

Consisten en subrayar los puntos de entrada a un recinto o calle en los que desea mantenerse un cierto régimen y velocidad de circulación, mediante diversos procedimientos de diseño viario y medidas de templado.

10. Cambios en el pavimento

10.1. Definición.

Se engloban en esta denominación todo tipo de cambio en la textura o color del pavimento cuyo objetivo es conseguir una reducción de la velocidad de circulación de los vehículos. En general, por sí solos, los cambios en el pavimento no provocan cambios significativos en el régimen de circulación, pero son útiles para alertar, enfatizar y subrayar la acción de otros reductores de velocidad.

10.2. Tipos.

Se distinguen los siguientes:



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

Franjas de diferente pavimento que se colocan transversalmente a la calzada, normalmente con objeto de alertar sobre la proximidad de ámbitos específicos o cambio en las condiciones de la calle.

Cambio de pavimento a lo largo de un tramo de calle, para mejorar la estética del entorno, enfatizar la reducción de velocidad y resaltar el carácter peatonal del área.

Cambios de pavimento asociados a otros reductor de velocidad.

10.3. Campo de utilización

Los cambios de textura a lo largo de un tramo de calle se utilizan en centros históricos o comerciales, para subrayar su carácter.

Tanto los badenes, como el inicio de estrechamientos, cambios de alineación o elevaciones de calzada, suelen incluir cambios en el pavimento que aumentan su efecto visual. En la utilización de cambios en el pavimento debe tenerse especialmente en cuenta el aumento de emisión sonora que puede provocarse, sobre todo, en áreas especialmente sensibles al ruido.

11. Introducción de vegetación.

11.1. Definición

La vegetación se utiliza como elemento complementario a otras medidas de templado de tráfico, con el objetivo principal de subrayarlas visualmente.

11.2. Campo de utilización.

La disposición de árboles de cierto porte a ambos lados del punto de acceso es útil para marcar la puerta de entrada a un recinto de velocidad reducida. Las hileras de arbolado provocan un efecto visual de estrechamiento, tanto en medianas como en bulevares. Grupos de árboles o arbustos se utilizarán para señalar la presencia de pasos de peatones, estrechamientos de calzada, badenes, etc. En la localización de árboles y arbustos para enfatizar las medidas de templado, debe prestarse especial atención a los problemas de visibilidad que puedan introducir tanto para vehículos como para peatones. En aquellos casos, en que su utilización es meramente para acompañar a otras medidas incorporadas a la calzada (badenes, cambios de alineación y anchura, etc), su altura debería limitarse a la necesaria para hacerse visibles a los conductores, es decir, en torno a los 50 cm.

La utilización de la vegetación puede contribuir a mejorar estéticamente la presencia física de algunas medidas de templado. Utilizar árboles o arbustos para marcar el límite en la calzada de las bandas de estacionamiento puede ayudar a provocar el efecto visual de estrechamiento, al mismo tiempo que reduce el efecto pantalla de la disposición en línea de los automóviles. En la localización de árboles próximos a la calzada o accesibles por automóviles, debe prestarse especial atención al agravamiento de los accidentes de circulación que pueden provocar.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

6.- Fines y Objetivos .

El plan responde a la necesidad refundir los documentos sobre Tráfico y Accesibilidad vigentes en este municipio para crear un Plan de Movilidad del Conjunto Histórico que sirva de base para un posterior Plan de Movilidad Urbana Sostenible de todo el municipio e incidir en las pautas actuales de movilidad, orientándolas hacia un marco de desarrollo sostenible que haga compatible la satisfacción de las necesidades de movilidad, la cohesión y protección de la sociedad y la defensa y conservación del medio ambiente, así como potenciar los valores, históricos, culturales, turísticos y patrimoniales de la localidad para hacerla atractiva a visitantes y residentes. Para ello, deben tenerse presente los siguientes fines y directrices generales del Plan, decisivos en la definición de objetivos y criterios:

- Reducción y racionalización del uso del automóvil.
- Mejora de las condiciones de movilidad en modos blandos (vías peatonales y ciclistas)
- Protección del aumento de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles.
- Contribución a la habitabilidad urbana.
- Consecución de otros objetos: territoriales, sociales, energéticos, ambientales, etc.

Modelo de movilidad para la ciudad.

El diseño del Plan y la formulación de propuestas de actuación en el Conjunto Histórico de Olvera, deben responder al reto de resolver al movilidad en escenarios futuros e integrarla en la movilidad general de todo el municipio, avanzando hacia un modelo deseable en términos de accesibilidad y sostenibilidad, mediante la consecución de los siguientes objetos:

- Mejorar la circulación rodada.
- Aumentar el número de aparcamientos disuasorios y facilitar los aparcamientos a los residentes, para expulsar los vehículos de las zonas con principal atractivo y evitar el despoblamiento del C.H.
- Potenciar una red de itinerarios peatonales, continua y conectiva que promueva los desplazamientos peatonales como soporte de movilidad urbana, considerando en su diseño las necesidades especiales de las personas de movilidad reducida. Diseñando desde los criterios de Movilidad Universal.

Los frutos de la puesta en marcha de este modelo son anticipables (por estar contrastados en innumerables lugares) y se traducirán en beneficios como el aumento de la calidad de vida en el municipio, la mejora de la seguridad peatonal, reducción de la contaminación atmosférica, visual y acústica y ahorro de la factura energética de la ciudad, teniendo como visión de futuro el disfrute de las personas y el aprovechamiento sostenible del patrimonio histórico y cultural de Olvera.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7. Selección de medidas.

7.1. Tráfico (Plano 6)

Se propone una reestructuración de los sentidos de tráfico en algunas calles:

1. Cambio de sentido en calle Mercado, Calvario, Alfonso XI, El Gastor y Encarnación.

Con esta modificación se pretenden varios objetivos, como son:

- Descongestionar de tráfico residual la calle Llana para potenciar su carácter comercial y eje principal peatonal y tender a una futura semipeatonalización.
- Convertir las Calles El Gastor y Encarnación en zonas de tránsito para residentes y no de salida del Conjunto Histórico como se encuentra actualmente. Estas calles no están diseñadas para soportar esta carga de tráfico rodado, ya que son zonas de coexistencia entre vehículos y peatones.
- Reducir el ruido de calle Calvario, ya que con el tráfico descendente se elimina el ruido provocado por la aceleración de los motores.
- Habilitar un salida más cómoda y segura del tráfico del Conjunto Histórico. Salida directa a la Plaza de la Concordia.
- Eliminar tres puntos conflictivos.

Uno en la confluencia de calle Victoria, con Calvario y Mercado. El tramo de Calvario hasta el Gastor quedaría en un sólo sentido lo que permitiría la ampliación de las aceras.

Otra en la intersección de calle Pico con Mercado. Esta intersección desaparece así como el doble sentido de calle Pico en el tramo junto al Mercado de Abastos.

La última en el encuentro de calle Encarnación con Vereda Ancha. Este punto tiene especial conflictividad por la cantidad de vehículos que soporta, las diferentes incorporaciones y la poca visibilidad de los vehículos que descienden por calle Encarnación.

Hay que recordar que tanto calle la Calvario como la Plaza de la Concordia están diseñada para este fin.

2. Doble sentido en calle Lepanto.

Esta modificación es consecuencia de la anterior y su función es limitar los recorridos para buscar aparcamientos.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

3. Cambio de Sentido en calle Cruz y restricción de un sentido en calle Pañolillas.

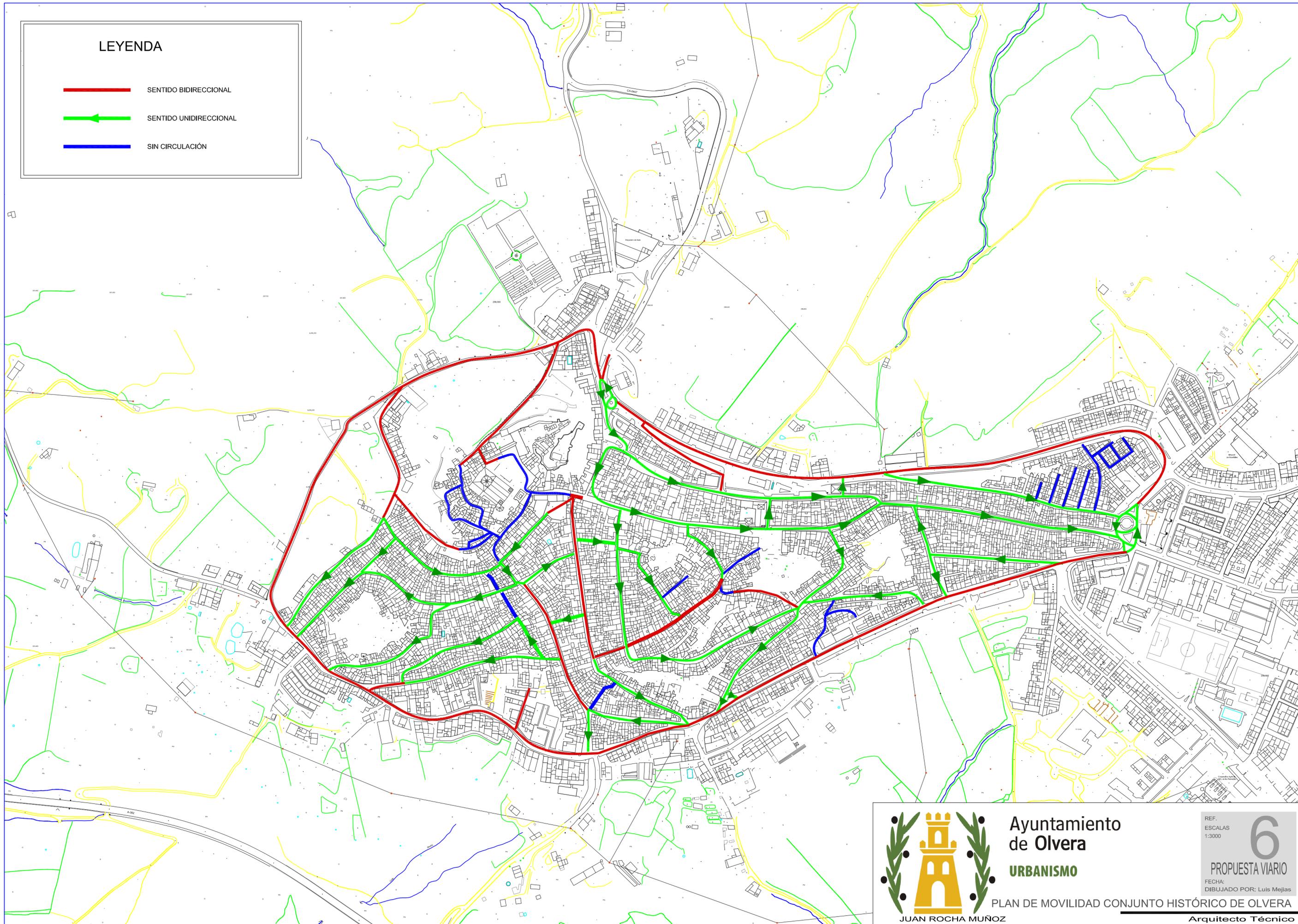
Con esta modificación se pretende disminuir el tránsito de vehículos por la Plaza del Ayuntamiento. El acceso a calle Cruz se realiza desde calle Pañolillas. La salida se produciría por calle Carmona y Fuente Vieja. En este punto hay que señalar que se deberían eliminar los aparcamientos existentes entre Plaza Arias y calle Pilar (no más de 6), con lo que se evitarán los conflictos actuales, que además se pueden ver incrementados al aumentar el tráfico por la evacuación de calle Cruz.

En el plano núm. 6 se detallan los nuevos sentido de circulación.



LEYENDA

-  SENTIDO BIDIRECCIONAL
-  SENTIDO UNIDIRECCIONAL
-  SIN CIRCULACIÓN



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
JUAN ROCHA MUÑOZ

REF.
ESCALAS
1:3000

6

PROPUESTA VIARIO

FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejías

Arquitecto Técnico

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7.2. Aparcamientos y zonas de carga y descarga (plano 7).

Se propone la ampliación de bolsas de aparcamiento disuasorios. Dos en la vertiente norte de la localidad y uno en el sur, según se detalla en el plano adjunto.

Estos aparcamientos se encuentran a una distancia no mayor de 400 metros del punto más lejano del Conjunto Histórico.

La función específica es la de poder descongestionar algunas zonas saturadas de vehículos aparcados para poder ponerlas en valor, (calle Llana, Plaza del Ayuntamiento), así como facilitar el aparcamiento e invitar al disfrute de la localidad paseando a los visitantes. Para ellos habría que crear una clara señalización de los mismos.

Se propone asimismo la disminución e incluso supresión progresiva de los aparcamientos de la Plaza del Ayuntamiento, aunque inicialmente se puede hacer por tramos horarios, eliminándolos durante el día y permitiéndolos durante la noche para los residentes.

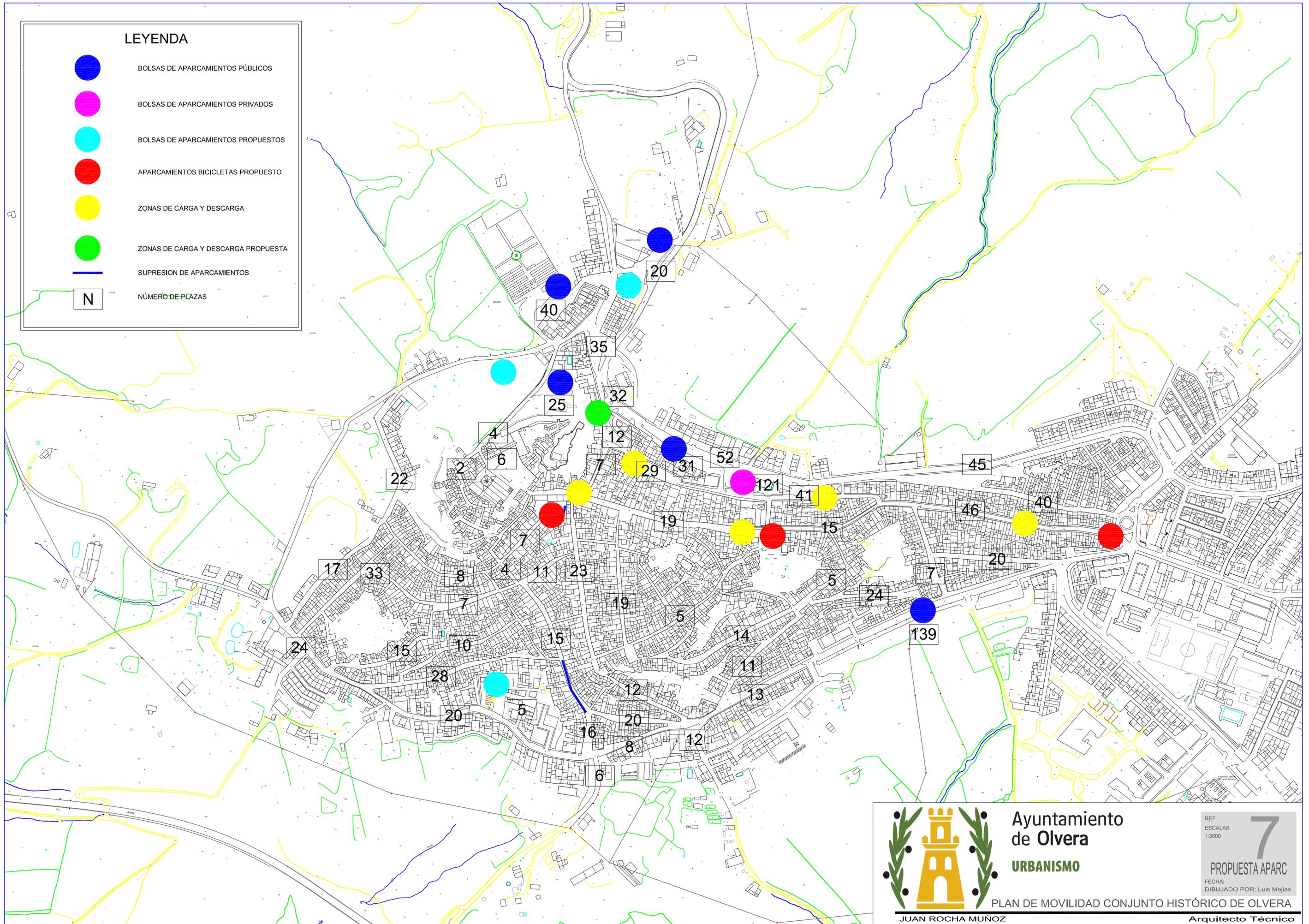
Las zonas de carga y descarga se consideran suficientes, no habiéndose observado la demanda de mayor número de las mismas. No obstante se recomienda la creación de una nueva junto al Mercado de Abastos.

En el Plano 7, se detallan los aparcamientos actuales y los propuestos, además de las zonas de carga y descarga.



LEYENDA

-  BOLSAS DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS
-  BOLSAS DE APARCAMIENTOS PRIVADOS
-  BOLSAS DE APARCAMIENTOS PROPUESTOS
-  APARCAMIENTOS BICICLETAS PROPUESTO
-  ZONAS DE CARGA Y DESCARGA
-  ZONAS DE CARGA Y DESCARGA PROPUESTA
-  SUPRESION DE APARCAMIENTOS
-  NÚMERO DE PLAZAS



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
JUAN ROCHA MUÑOZ

REF. ESCALAS 1:3000
7
PROPUESTA APARC
FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejias
Arquitecto Técnico

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7.3. Ejes peatonales (Plano núm. 8)

Se propone la creación de un eje peatonal vertebrador del Conjunto Histórico, formado principalmente por las calles Calzada y Llana, incluyendo la Plaza del Ayuntamiento, con ramales secundarios formados por las calles Pico y Plaza Matadero con el fin de conectar el eje principal con los aparcamientos disuasorios.

Estos ejes deben de ser un objetivo prioritario para conectar los principales elementos Patrimoniales, Históricos, Culturales y turísticos de la Localidad y ser un atractivo para los recorridos peatonales. Se debe diseñar como un todo, que enlace El Barrio de la Villa con el resto del Conjunto.

Este eje se debe completar con el secundario para enlazarlo peatonalmente con los aparcamientos disuasorios existentes y propuestos en este Plan.

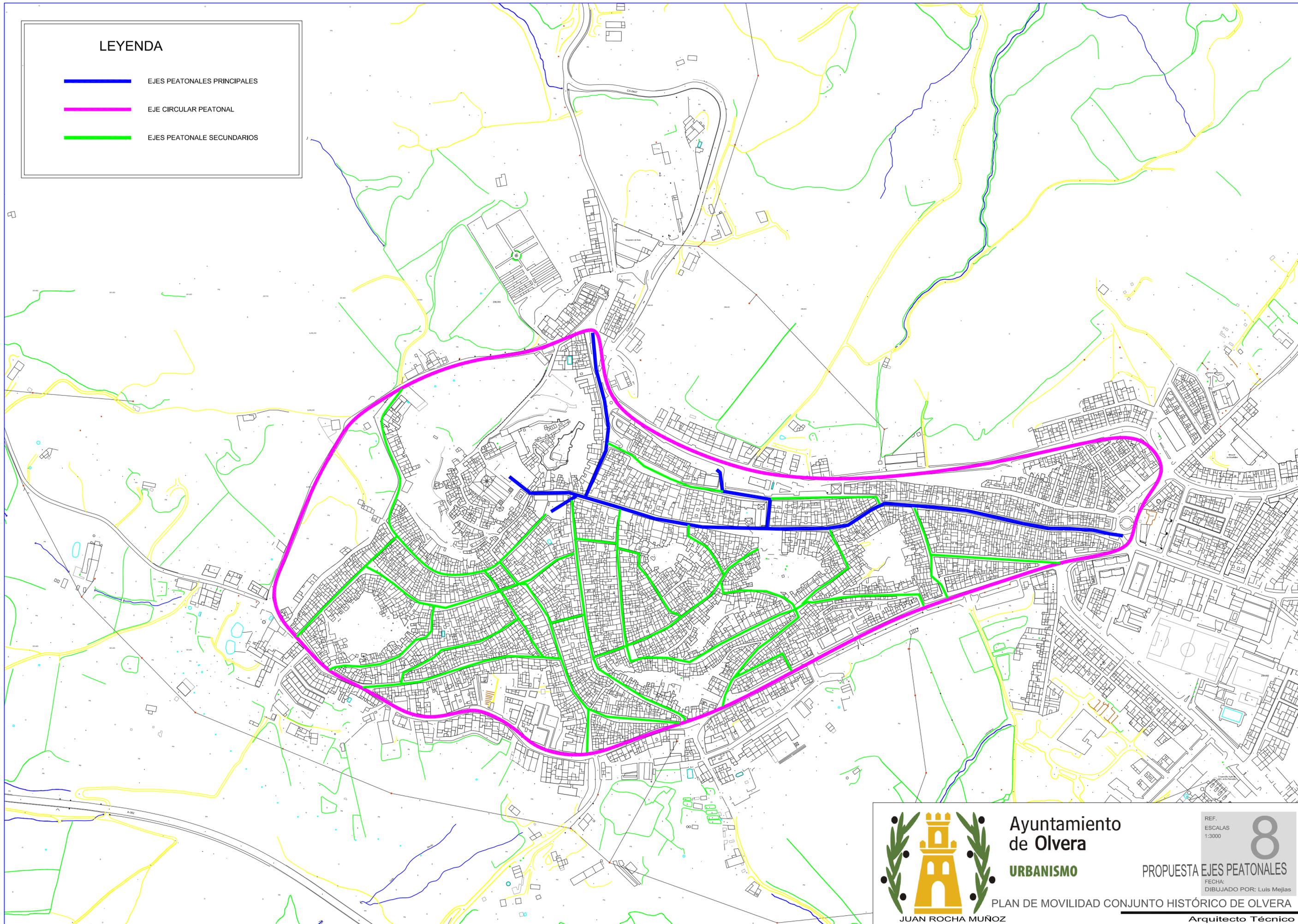
Actualmente se encuentran aprobados a través del Plan Invierte de la Diputación de Cádiz dos proyectos que se ejecutarán en el primer semestre de 2.018 para modificar las calles Picos y Alfonso XI. También existe un proyecto para la reforma de calle Pico a través del programa Ciudad Amable de la Junta de Andalucía, habiéndose incorporado en los créditos del presupuesto 2.018.

Otra de las medidas concretas que se deben de llevar a cabo es la transformación de la jerarquía en el uso de la calle y recuperarla para los peatones. Hay que dar un papel principal al ciudadano frente a los modos motorizados. Esto se debe de realizar a través del diseño de la calle, haciéndola más atractiva para caminar y con actuaciones de calmado de tráfico, señalización y campañas de concienciación.



LEYENDA

-  EJES PEATONALES PRINCIPALES
-  EJE CIRCULAR PEATONAL
-  EJES PEATONALE SECUNDARIOS



Ayuntamiento
de Olvera

URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
Arquitecto Técnico

REF.
ESCALAS
1:3000

8

PROPUESTA EJES PEATONALES

FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejías

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7.4. Transporte Público (Plano núm 9)

Se propone la modificación del trazado de la línea de autobús en los siguientes términos.

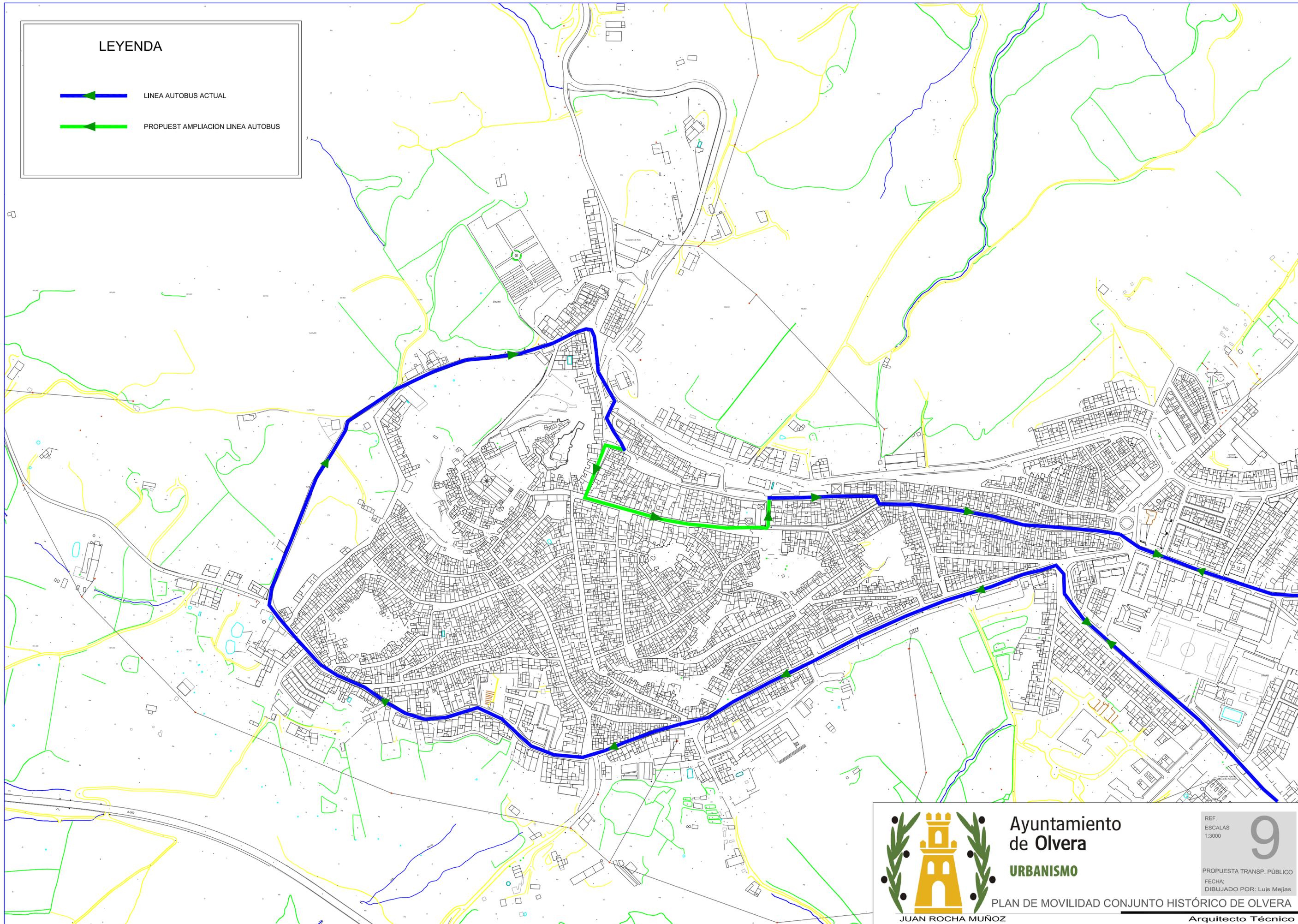
- Modificación de recorrido para hacerlo pasar por calle Llana.
- Modificación del sentido para adaptarlo al nuevo sentido propuesto en calle Mercado y Calvario.

Se detalla en el Plano num. 9.



LEYENDA

-  LINEA AUTOBUS ACTUAL
-  PROPUEST AMPLIACION LINEA AUTOBUS



Ayuntamiento
de Olvera
URBANISMO

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA
JUAN ROCHA MUÑOZ

REF.
ESCALAS
1:3000

9

PROPUESTA TRANSP. PÚBLICO
FECHA:
DIBUJADO POR: Luis Mejias

Arquitecto Técnico

PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

7.5. Medidas para incentivar el uso de la bicicleta.

- Dotación de zonas de aparcamiento para bicicletas.
- Adaptar el pavimento de la calzada para un uso cómodo y seguro de la bicicleta.
- Posibilidad de establecer ayudas económicas a la adquisición de bicicletas eléctricas para desplazamientos al trabajo. La bicicleta eléctrica es una muy buena opción para localidades con calles en pendiente como Olvera.

7.6. Regulación de estacionamiento en superficie.

Los principales objetivos que se persiguen con la implantación de un sistema de regulación de estacionamientos son:

- Aumentar la oferta permanente de plazas de aparcamientos.
- Aumentar considerablemente el número de usuarios/día. Medida muy demandada por los comerciantes y hosteleros.
- Revitaliza el comercio que puede verse dañado por la competencia de otras zonas con aparcamientos más accesibles y compite en desventaja.

Todo ello se consigue mediante la aplicación de dos medidas:

- 1.- La limitación de la duración máxima del aparcamiento.
- 2.- La aplicación de un precio público proporcional al tiempo del estacionamiento, aunque esta segunda medida es discriminatoria para las personas con bajo índice de renta.

El éxito de esta actuación depende básicamente de la correcta elección de las zonas de implantación, así como de unos adecuados parámetros de regulación.

No obstante se señala que aunque se trata de una medida muy demandada, desde el punto de vista del técnico que redacta este plan no es la más adecuada para conseguir crear zonas más amables, ya que aumenta la densidad del tráfico en dicha zona.



PLAN DE MOVILIDAD CONJUNTO HISTÓRICO DE OLVERA

8. Conclusiones.

Un Plan de Movilidad Urbana, es un plan estratégico basado en prácticas de planificación existentes y que tiene en cuenta los principios de integración, participación y evaluación para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, hoy y mañana, para una mayor calidad de vida en las ciudades.

Un Plan de Movilidad Urbana tiene como objetivo garantizar la accesibilidad para todos al lugar de trabajo y a los servicios, mejorar la seguridad, reducir la contaminación y el consumo de energía y hacer más atractivo el entorno urbano.

Las medidas del Plan deben de ser consensuadas con los actores políticos y sociales. Debe de ser un plan abierto, sujeto a modificaciones, que se vaya adaptando a los cambios sociales, económicos y tecnológicos.

