



REGÍSTRATE | INICIAR SESIÓN

Jueves, 12 de mayo de 2016

GALERÍAS GRÁFICAS

CANALES

BLOGS

PARTICIPACIÓN

HEMEROTECA

ESPECIALES

MAPA WEB

DIARIO DE CÁDIZ

CÁDIZ

PORTADA

CÁDIZ

DEPORTES

ANDALUCÍA

ACTUALIDAD

TECNO

CULTURA

TV

SALUD

OPINIÓN

SEMANA SANTA

CARNAVAL

GRÁFICOS

CÁDIZ EL PUERTO

SAN FERNANDO

CHICLANA

PROVINCIA

EL BALCÓN

RSS



Diario de Cádiz. Noticias de Cádiz y su Provincia

Cádiz

Cádiz

Otra movilidad, una mejor ciudad: El ejemplo de Pontevedra

TRIBUNA LIBRE

Otra movilidad, una mejor ciudad: El ejemplo de Pontevedra

ASAMBLEA CICLISTA BAHÍA DE CÁDIZ | ACTUALIZADO 11.05.2016 - 20:36

0 comentarios

4 votos



Me gusta 0

Twitter

COMPARTIR

Es habitual que toda restricción impuesta al tráfico o estacionamiento de coches suscite inicialmente en los conductores protestas, y que tras su implantación, la ciudadanía reconozca unánimemente sus ventajas. ¿Quién querría volver a ver en Cádiz la Plaza de la Catedral convertida en zona de aparcamiento?; ¿o la calle Plocia abierta al tráfico? No es improbable que este esquema se repita con motivo de la inminente implantación del Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB), que prevé la construcción de 21 kms. de carriles-bici en Cádiz. Ante el previsible debate al respecto, nos parece oportuno sacar a relucir una experiencia urbana que no para de recibir premios y reconocimientos internacionales. Ha sido resumida recientemente en el libro Pontevedra: otra movilidad, otra ciudad. La experiencia de transformación 1999-2015, Editorial Pons Seguridad Vial, 2015. Su extraordinario interés como experiencia urbana nos ha animado a los miembros de la Asamblea Ciclista de la Bahía de Cádiz a hacer entrega de un ejemplar de la obra a cada uno de los grupos municipales representados en el Ayuntamiento de Cádiz.

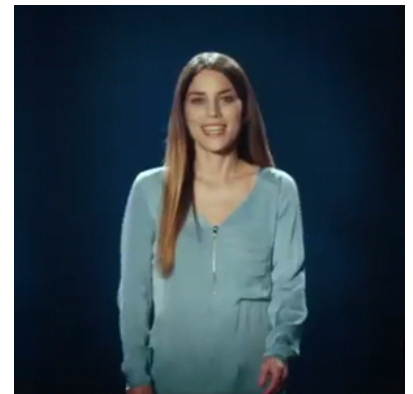
En 1999 Pontevedra, una ciudad de unos 83.000 habitantes, era un lugar incómodo, áspero y anodino. Cada día entraban 74.000 vehículos en la ciudad, lo que provocaba una situación desastrosa: plazas públicas utilizadas como estacionamientos, atascos permanentes, contaminación acústica y del aire, incomodidad crónica para peatones. Poco lograban las medidas de todo tipo introducidas para "mejorar el tráfico": recorte de aceras para facilitar el estacionamiento, reprogramación de semáforos y direcciones: cualquier "mejora" lo que conseguía es alentar a nuevos conductores a circular por las calles. Es la paradoja de Downs-Thompson (1962): "cualquier mejora del tráfico provoca su empeoramiento".

El panorama era desolador: los niños, debido al peligro provocado por el tráfico en toda la ciudad, ven perdida su autonomía: no se les permite hacer solos ni el camino a la escuela, no salen a jugar en la calle (con las dramáticas consecuencias de ello: falta de socialización, riesgo de obesidad, de adicción a internet, etc.); las personas con movilidad reducida tampoco pueden desplazarse autónomamente; se inicia un proceso de despoblamiento del centro.

El camino hacia la solución sólo se inició con un enfoque completamente nuevo planteado en 1999 por el Ayuntamiento de Pontevedra. Se fijaron cuatro grandes objetivos:

- 1) Desterrar el peligro de las calles (a 50 km/h las posibilidades de que un atropello por vehículo motorizado sea mortal son del 80%; a 60 km/h, casi del 100%; en cambio, a menos de 30 km/h, sólo de un 5%): se limitó la velocidad de circulación a 30 o incluso a 20 km/h en toda la ciudad.
- 2) Hacer fácil y cómodo el tránsito por la ciudad a discapacitados y peatones en general: se amplían las aceras y se procede a ir eliminando obstáculos.
- 3) Dar preferencia a la movilidad peatonal y ciclista: se clasifican las calles en peatonales (0% de coches), "de coexistencia" (abiertas al tráfico lento, pero con más del 50% de espacio reservado al peatón) y segregadas (tráfico a una velocidad máxima de 30 km/h, pero con aceras amplias para peatones).
- 4) Reducir drásticamente el tráfico de paso: se limita la circulación y el estacionamiento a casos justificados (estacionamiento de residentes, funciones de reparto, prestación de servicios...) y se habilitan bolsas de aparcamiento en la periferia.

Estas medidas fueron acompañadas de otras de concienciación y apoyo, como el "Metrominuto", una tabla de desplazamientos peatonales por la ciudad añadiendo su duración y su valor



PUBLIRREPORTAJE



Pie de foto

Recovery Centro: No eres responsable de tu enfermedad pero sí de tu recuperación

En el Pinar de la Villa de Chipiona (Cádiz), este centro de recuperación es un enclave natural e idóneo para realizar actividades terapéuticas basadas en el modelo Minnesota.



> OJO AL FIN DE SEMANA



Motivos para leer

El Baluarte de la Candelaria acoge una nueva edición de

saludable; o como la difusión de eslóganes como "Muévete con tu propia energía", o "A pie vives más", o "Camina feliz".

Los resultados fueron incontestables: la entrada en el centro se redujo de 74.000 a 22.000 vehículos/día. La velocidad media de circulación, pese a estar limitada, paradójicamente aumentó, al eliminarse la congestión. El 81% de los niños entre 7 y 12 años va hoy andando al colegio, de ellos más de la mitad solos, y se ha convertido en habitual verlos jugar en la calle autónomamente. Los atropellos de peatones pasaron de 69 en 1998 a tan sólo 4 en 2013, y éstos de menor gravedad. Aumentaron exponencialmente los desplazamientos a pie (72%) y en bicicleta (6%). Ha mejorado la calidad del aire, con una enorme reducción de emisiones de CO2 y otras partículas contaminantes. La población del centro pasó de disminuir a aumentar (un 33% en 15 años), lo que evidencia que la calidad de vida llama a los ciudadanos. Los comerciantes son ahora partidarios de la peatonalización y demandan que se amplíe a nuevas zonas, sin olvidar la notable mejora de la ciudad en términos de accesibilidad.

La experiencia de Pontevedra ha recibido numerosos reconocimientos y premios nacionales e internacionales, algunos tan importantes como el Premio Intermodos de la Agencia Europea Intermodos, con sede en Bruselas, el Premio Hábitat de la ONU y el prestigioso Center for Active Design Excellence Award, otorgado por la Fundación Bloomberg de Nueva York. El influyente pedagogo italiano Francesco Tonucci propone a Pontevedra como modelo para la red internacional de Ciudades para los Niños (Città dei Bambini). Pero por encima de todo, esa impresionante transformación demuestra que, si hay decisión, es posible humanizar la ciudad más caótica.

La transformación de Pontevedra no fue un camino de rosas. Sin escapar a la norma, sus hoy celebradas reformas se encontraron, en un primer momento, con la resistencia de cierto sector del comercio y de la oposición política. Algo similar puede ocurrir en Cádiz. Seguramente, a estas alturas, aún hay quien solo ve en el plan de carriles-bici una amenaza para el libre estacionamiento del coche privado en nuestro valioso espacio público. Desde la Asamblea Ciclista de la Bahía de Cádiz queremos destacar los incontables beneficios globales que este plan aportará al conjunto de los gaditanos: las facilidades para el uso seguro de la bicicleta son el primer paso para una ciudad más segura, unos hábitos de vida más saludables, un aire más limpio, una infancia más plena, una vida más agradable para todos. Esperamos de todos responsabilidad y altura de miras. Cádiz no puede perder esta oportunidad.

Últimos vídeos de Andalucía : Sevilla: "Sorprende que Iglesias quiera c

Sevilla: "Sorprende que Iglesias quiera desbancar a Rajoy"

01:06



0 comentarios 4 votos

OTROS TEMAS

AD

AD

la Feria del Libro de Cádiz, con un centenar de actividades y dedicada al género fantástico.

¿Vamos al cine?

'Punto y seguido', por Miguel Guillén

Gastronomía Pepe Monforte



Anatomía de los caracoles

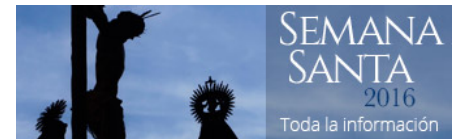
Con la primavera llega la gran época gastronómica de estos demandados moluscos, de los que sólo en la provincia de Cádiz se consumen más de 20.000 kilos diarios. Aquí, los secretos de este animal y de su guiso.

La mar de vidas. Capítulo 10...

'La mar de vidas'. Agentes de aduana

La Autoridad Portuaria realiza otra serie documental en la que los trabajadores del muelle cuentan en qué consiste su trabajo

'Así somos'. Silvestre Montiano



tecs
THE EDUCATIONAL GROUP

fotocasa

La mayor oferta
inmobiliaria



Descárgalo en el
App Store

DISPONIBLE EN
Google play