

Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

El plan de movilidad urbana sostenible (pmus) es un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación, tanto, de medidas correctoras en urbanización y ordenación, así como, de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, y transporte público) dentro de la ciudad, es decir de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los gaditanos.

El plan de movilidad urbana sostenible, PMUS de la ciudad de Cádiz se comenzó a partir de la iniciativa política establecida en el “pacto de los alcaldes”, donde con su firma, existía un compromiso de realizar medidas encaminadas a la reducción de las emisiones contaminantes. En este pacto se contemplan los protocolos generales de intenciones del programa de sostenibilidad urbana ciudad 21, asumiendo todos sus compromisos, requeridos en distintos en estamentos europeos, estatales, autonómicos, provinciales y locales. Con esta ratificación, Cádiz ha asumido el objetivo de reducción de un 20% en las emisiones de CO2 para el año 2020, objetivo que ha de alcanzarse mediante el aumento de la eficacia energética y medidas de apoyo a las energías renovables, y a programas de acciones basadas en la sostenibilidad de la ciudad. La sostenibilidad no puede ser un objetivo sino que debe ser un planteamiento de base que sustente la construcción de la ciudad desde el análisis de los problemas hasta la toma de decisiones. La sostenibilidad no puede enfocarse exclusivamente desde su aspecto ambiental, sino también desde el cultural y social.

El trabajo de elaboración del PMUS comenzó el primer trimestre de 2012, realizando la presentación pública del comienzo de los trabajos del mismo en junio de 2012, y con un plazo de ejecución de 12 meses.

El PMUS se divide en dos partes fundamentales:

- **Documento diagnóstico**, que incluye la parte correspondiente a la diagnosis de la situación de la ciudad de Cádiz en lo que a movilidad sostenible se refiere, para lo cual se han analizado cada uno de los sectores que se ven afectados o que son partícipes activos en la movilidad de una ciudad, contemplando desde las infraestructuras, al transporte público, peatones, bicicletas y demás.
- **Documento de Propuestas de Acción**, que tiene como objetivo marcar las políticas a llevar a cabo para mejorar las tendencias en lo que a movilidad sostenible se refiere. Según las conclusiones y problemas que se han detectado en la fase de diagnosis, se proponen un conjunto de actuaciones relacionadas según los

distintos grupos de actuación, sobre las cuales se establecido unos programas que aglutinan un conjunto de propuestas.

DOCUMENTO DE DIAGNÓSTICO

Para la elaboración de Documento de Diagnóstico se ha recogido la principal información y análisis de problemas que se han analizado en todas las subfases, Teniendo en cuenta la diversidad información y las reflexiones transversales que se han de tomar a la hora de realizar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cádiz, se han analizado los siguientes documentos e informaciones previas, ya que posteriormente, tras la realización de las reuniones y entrevistas con los distintos colectivos se ha recopilado bastante más información, necesaria a la hora de la realización del diagnóstico:

- Plan intermodal de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz.
- Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta en la Bahía de Cádiz.
- Consorcio de Transporte de la Bahía de Cádiz, Memoria 2011.
- Plan de Tráfico y Transporte. Delegación de Tráfico. Nov2002.
- Actualización datos Plan de Tráfico y Transporte. Delegación de Tráfico 2011.
- Estudio de Movilidad de la Bahía de Cádiz.
- Plan de aforos 2004-2012. Delegación de Tráfico.
- Plan General de Ordenación Urbana. 2012.
- Ordenanza Municipal sobre Accesibilidad en la Ciudad de Cádiz.
- Convenio de desarrollo específico entre el ayuntamiento de Cádiz y el consorcio Zona Franca de Cádiz para la promoción de determinadas actuaciones en el polígono exterior e interior de la Zona Franca de Cádiz.
- Ordenanza de locales comerciales 2009.
- Ordenanza Municipal de uso y disfrute de las playas de la ciudad de Cádiz, 2009.
- Ordenanza Municipal de Señalización y Balizamiento.
- Ordenanza Municipal de Circulación. 2002.
- Ordenanza Municipal para la Protección del Ambiente Acústico para la Ciudad de Cádiz, 2001.

- Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Transporte Colectivo de Viajeros, 1995.
- Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Transporte Escolar y de Menores de Carácter Urbano en la Ciudad de Cádiz, 2005.
- Ordenanza Municipal Sobre Ruidos de Vehículos a Motor y Ciclomotores, 2001.
- Reglamento de los Mercados Municipales de Abastos de Cádiz.
- Datos demográficos de Hacienda y Padrón.
- Análisis de la oferta comercial y distribución en el territorio.
- Mapa estratégico de Ruido de Cádiz.
- Ley de espectáculos públicos y actividades recreativas de Andalucía.
- Regulación Autonómica sobre horarios de establecimientos públicos.
- Informes diarios de Calidad del Aire.
- Otros informes y propuestas de Centros Universitarios.
- Otros informes y propuestas de Centros Industriales.

Toda esta información aportada y elaborada se ha utilizado en las distintas partes en las que se divide el diagnóstico, que son:

Prediagnosis: Recopila toda la información existente sobre movilidad que estaba disponible en el Ayuntamiento de Cádiz en todas sus delegaciones o áreas.

Estudios de Campo: *Estudio y mediciones de infraestructuras.* Se han medido y estudiado el 80% de la red viaria de la ciudad de Cádiz y sus alrededores, desde las vías principales, vías locales y las de barrio y conexión entre éstos. Igualmente se han estudiado las paradas de autobuses del transporte urbano y de taxis para comprobar la accesibilidad de las mismas a personas con movilidad reducida (PMR) y al usuario en general. También se ha estudiado la situación de los aparcamientos en superficie y de disuasión, identificación e inventario de las infraestructuras peatonales y ciclistas e identificación y actualización de los principales centros atractores de viajes de la ciudad

Participación ciudadana Paralelamente al estudio de campo y a la captación y estudio de información existente, se han realizado unas sesiones de trabajo con todos los implicados o protagonistas de la movilidad de la ciudad de Cádiz, desde la participación ciudadana

hasta distintas entidades administrativas o colectivos. Estas reuniones o sesiones de trabajo se han ido manteniendo desde el mismo mes de Junio de 2012 hasta Abril de 2013. Para fomentar la participación ciudadana, se ha podido realizar consultas, notificaciones y traslado de problemas o propuestas a la Delegación de Tráfico del Ayuntamiento de Cádiz, mediante su página web y buzón de sugerencias, donde los ciudadanos tanto de la ciudad como los que no son de ella, pueden opinar y participar.

Se han establecido desde el mismo momento que se presentó públicamente el comienzo de los trabajos de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Cádiz, un conjunto de reuniones sectoriales, con la cuales se quería conseguir un acercamiento de cada uno de los colectivos, recopilando información de ellos colectivos hacia el equipo técnico redactor del PMUS y en sentido contrario, información de los trabajos que se iban realizando e informando de los objetivos generales que se querían alcanzar con la elaboración y puesta en marcha del Plan.

Los agentes que han participado en estas reuniones pertenecen a la totalidad de la representación de la ciudad, ya sea a nivel administrativo, técnico o ciudadano. Además se han mantenido reuniones con agentes administrativos municipales, provinciales, autonómicos y estatales. Ha habido presencia de todos los sectores implicados, empresas de construcción, empresas de transportes, taxis, transportes públicos urbanos e interurbanos, arquitectura, ingeniería, etc.

La participación ha sido cuantiosa, y su aportación ha sido abundante en cantidad y calidad, situación que ha ayudado a elaborar un PMUS completo y con un consenso generalizado en las ideas y objetivos generales. Así han colaborado plataformas que día a día utilizan el viario de Cádiz para moverse de una forma más o menos sostenible.

Por tanto, se han mantenido reuniones con los siguientes colectivos:

- Consorcio de Turismo.
- Asociación de Taxis de Cádiz.
- Grupo Permanente de Movilidad.
- Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Cádiz.
- Departamento de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Cádiz.
- Departamento de Educación del Ayuntamiento de Cádiz.
- Departamento de Juventud del Ayuntamiento de Cádiz.

- Universidad de Cádiz.- Departamento de investigación. Mapa de Ruido.
- Universidad de Cádiz. Área de Infraestructuras.
- Asociación de Consumidores FACUA.
- Delegación de Turismo. Ayuntamiento de Cádiz.
- Transportes Urbanos Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca, S.A.
- Consorcio de Transporte Bahía de Cádiz.
- Asociaciones de Radio Taxis de Cádiz, Radio Taxi y GadaTaxi.
- Asociaciones de Comerciantes CEDECO, Asoc. Comerciantes XXI, ASODEMER y Euroficina Asociación.
- Hosteleros de Cádiz, HORECA.
- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Diputación Provincial de Cádiz.
- Se han considerado las alegaciones al PGOU del colectivo ciclista.

Conocimiento del marco territorial. Unos de los pilares fundamentales de la elaboración del estudio de movilidad de una ciudad es el conocimiento preciso del marco territorial, su realidad socioeconómica y las propuestas de desarrollo urbanístico de la misma, así como la planificación provincial e incluso autonómica. Por lo tanto, el disponer de personal propio en la ciudad de Cádiz, así como un equipo encargado de su estudio de forma exclusiva ha sido fundamental para completar esta parte de la información de una forma fiel, segura y completa, identificando las diferentes áreas generadoras y atractoras de viajes, su dinámica poblacional y las variables económicas asociadas.

Los Objetivos Generales del PMUS son:

- Alcanzar un reparto modal de desplazamientos con alta participación de los medios ambientales respetuosos.
- Configurar una red de itinerarios enfocados a los desplazamientos en medios no motorizados a pie y en bicicleta., de calidad, acompañada de infraestructuras específicas y que favorezca el acceso directo, evitando desvíos y rodeos.
- Mejorar la competitividad del transporte público, dándole preferencia sobre el privado, tarea en la que es imprescindible trabajar de forma coordinada con las

empresas prestatarias del servicio y las administraciones responsables de su gestión.

- Disuadir del uso del automóvil privado, tarea que suele conllevar medidas no muy populares, como la restricción del volumen de tráfico y la limitación de la velocidad en áreas residenciales, o el establecimiento de zonas de control de aparcamiento que penalicen a los vehículos no residentes.

Tras el estudio de todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana, con la intención de hacerla sostenible, se han determinado en el PMUS, un conjunto de planes de acciones donde se plantean aquellas actuaciones que mejoren el escenario actual determinado por las matrices DAFO (Debilidades-Amenazas-Fortalezas-Oportunidades) de cada sector. Con la elaboración del PMUS se perseguirá la consecución de los siguientes objetivos generales:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en el centro urbano.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Desarrollo de medidas de integración de los transportes públicos y su intermodalidad.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros de atracción.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías.
- Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido.
- Mejora de la seguridad vial.

PLAN DE ACCIÓN

El segundo Documento que integra el PMUs es el de Propuestas de Acción, que tiene su objetivo en marcar las políticas a llevar a cabo para mejorar las tendencias en lo que a movilidad sostenible se refiere.

Según las conclusiones y problemas que se han detectado en la fase de diagnóstico, se proponen un conjunto de actuaciones

relacionadas según los distintos grupos de actuación, sobre las cuales se establecido unos programas que aglutinan un conjunto de propuestas.

Siendo el PMUS de Cádiz una herramienta activa y viva es lógico que se estudie la evolución del mismo y el acierto o no de las medidas tomadas, teniendo en cuenta que las costumbres, la tecnología, etc., varían con el tiempo y se pueden ver afectadas las variables que se quieren mejorar o corregir. Para estudiar la evolución del PMUS se marcarán unos indicadores genéricos y específicos de cada tipo de programa y actuaciones respectivamente, así como los valores que se han de alcanzar a corto, medio y largo plazo.

Se ha marcado un horizonte temporal a 20 años, con una configuración como se muestra:

Temporal	Duración a Origen	Duración de Fase	Año Finalización
Corto plazo	5 años	5 años	2.018
Medio plazo	9 años	5 años	2.023
Largo plazo	20 años	10 años	2.033

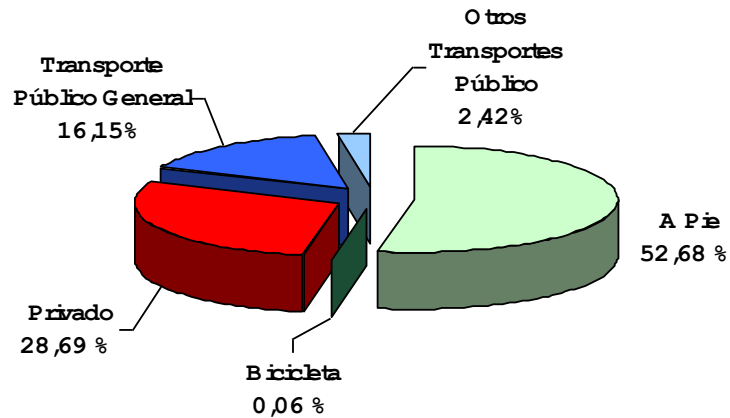
Este tipo de escalado temporal de forma exponencial ayuda a la consecución de los objetivos marcados en el PMUS, y facilita el estudio evolutivo de los mismos dando margen a la toma de decisiones en las políticas de actuación para ir mejorando o encauzando aquellas derivaciones que se vayan produciendo con la normal vida del Plan y de la propia ciudad de Cádiz.

Por tanto, los datos de partida son los que a continuación se adjuntan:

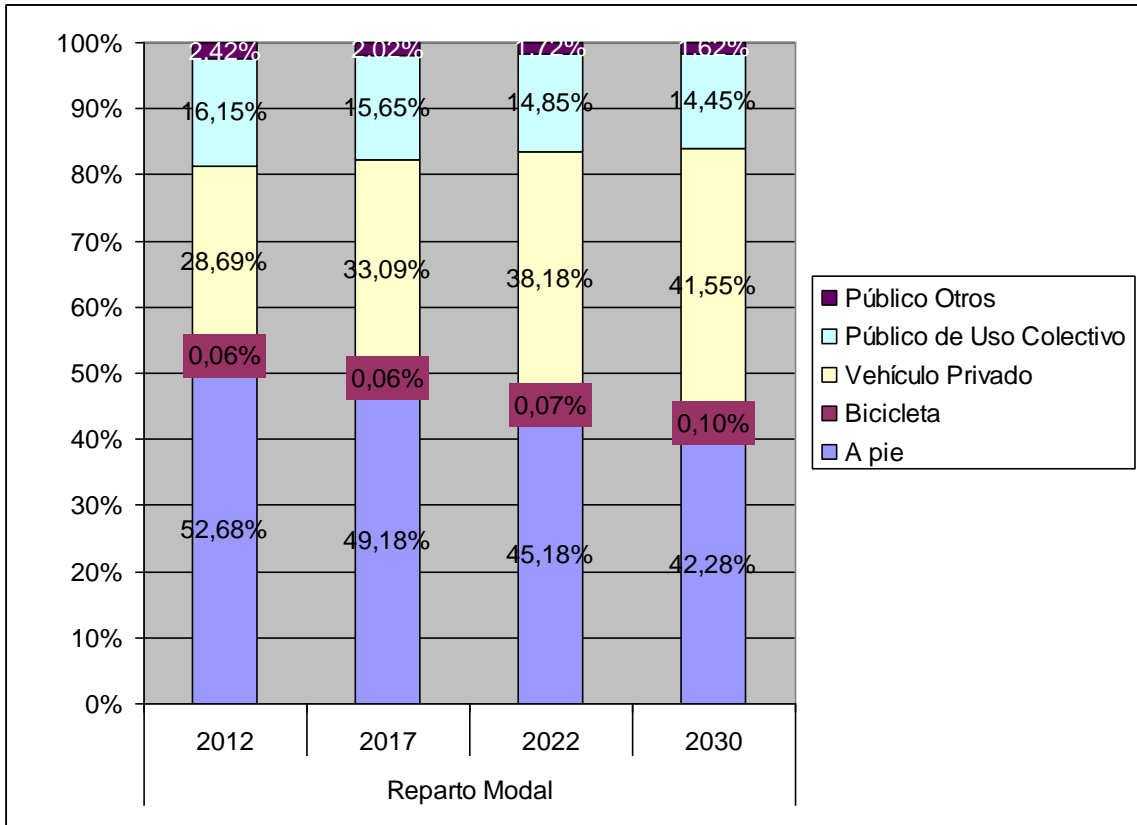
INDICES DE MOVILIDAD	
	2012
Habitantes	123.948
Índice de Motorización	387,36
Movilidad total (viajes diarios)	243.115
Movilidad mecanizados	114.888
Movilidad no mecanizada	128.227
Movilidad unitaria (viajes hab/día)	1,961
Mov. Mecanizada unitaria (v-hab/día)	0,926

INDICES DE MOVILIDAD	
	2012
Mov. No Mecanizada unitaria (v-hab/dia)	1,03

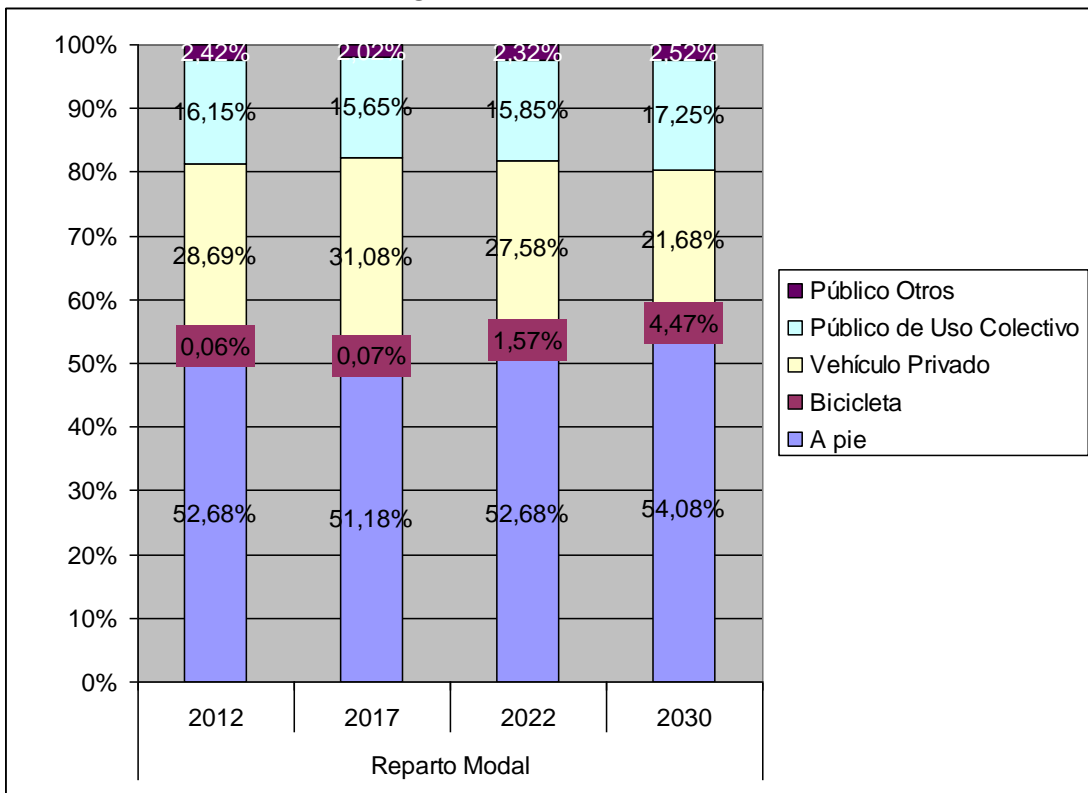
REPARTO MODAL DE LOS VIAJES



A partir de los datos obtenidos, de la evolutiva de cada uno de los índices de movilidad y de la experiencia de hacia donde se dirigen cada uno de los datos si no se realiza ningún tipo de actuación se obtienen los siguientes escenarios futuros:



Teniendo en cuenta que se ha establecido un horizonte temporal de 20 años, el escenario esperado ha de ser bastante ambicioso, en el sentido de que las actuaciones a proponer supongan una mejora cuantiosa en los repartos modales hacia los no motorizados, de tal forma que se alcance el siguiente escenario futuro:



Al igual que en el diagnóstico de la situación inicial de la ciudad de Cádiz, donde se dividió el estudio en distintos sectores o protagonistas, los grupos de actuación para el Plan de Acción son :

Peatones y ciclistas.

Transporte Colectivo.

Ordenación del tráfico motorizado.

Aparcamientos.

Gestión de la movilidad y de la demanda. Comunicación y Marketing.

Distribución de mercancías. Empresas de servicios.

Nuevos desarrollos urbanísticos.

Medio ambiente y seguridad vial.

A estos grupos de actuación se les han asignado unos objetivos específicos, los cuales se intentarán llevar a cabo mediante los programas y propuestas adecuadas.

El plan de actuación se conforma con un global de 32 programas, los cuales se han dividido en un conjunto de 70 propuestas de actuación.

El cuadro de las actuaciones es el que se detalla en las siguientes páginas.

Dicho listado de propuestas, enmarcadas cada una de ellas en los distintos programas de actuación, se ha ido confeccionando para alcanzar unos objetivos específicos. Con el conjunto de todas ellas se buscan unos objetivos generales, que conllevarán que la situación actual de la ciudad de Cádiz se englobe en una política de sostenibilidad y calidad de vida para el ciudadano tipo.

Con la consecución de estos objetivos se crea un modelo de ciudad atendiendo a las distintas necesidades en relación a los ciudadanos y no sólo al tráfico motorizado. Se apuesta por el afianzamiento del transporte colectivo, movilidad peatonal y en bicicleta, en la verdadera situación de que cada modo de transporte tiene unos requerimientos de uso y elección, estableciendo la intermodalidad como el pilar de la sostenibilidad, rescatando el espacio público, y siendo conscientes de la nueva situación que se encuentra el planeta, con la falta y agotamiento de los recursos naturales.

Las pautas a seguir, han de tener un carácter tanto medioambiental como un carácter social, destacando entre estas últimas la equidad social, de tal forma que las medidas que se han

planteado sean justas a todas las escalas sociales y no se vean perjudicados aquellos sectores poblacionales más desfavorecidos.

Para las características especiales y específicas de la ciudad de Cádiz, se plantean los siguientes objetivos generales:

- Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativa necesarios.
- Integrar criterios de sostenibilidad en los planes, programas y actuaciones de desarrollo.
- Promover el urbanismo de proximidad, que facilita el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil motorizado privado, y potenciar el espacio público multifuncional.
- Utilización eficiente de los modos de transporte, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles y el desarrollo de la intermodalidad.
- Innovación tecnológica, que apueste especialmente por la reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos y la introducción del conocimiento en la gestión de la movilidad sostenible.
- Eliminación de afecciones medioambientales con respecto al ruido ambiental, sus causas y propagación.
- Evaluación continua de la calidad del aire y toma de medidas para su mejora.
- Reforzar las actuaciones tanto en el ámbito de la seguridad operativa como en el desarrollo de una política de riesgo cero.
- Incentivar los modos de transporte más sostenibles, en especial los colectivos y no motorizados.
- Recuperar espacios públicos para uso y disfrute del ciudadano sin motorizar.
- Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible. Modificar hábitos de movilidad.
- Reducción los tiempos de viajes en el transporte urbano e interurbano.

- Creación de nodos de intermodalidad para facilitar el uso continuado de sistemas de transporte o modos de transporte más sostenibles.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de derivados del petróleo como combustible.
- Crear una red de aparcamientos, tanto perimetrales como de disuasión, y hacerlos atractivos al uso con la conjunción de otros modos más sostenibles en sus cercanías.

Grupo de Actuación	Objetivos Específicos	Programas	Item	Propuestas	Meta Temporal		
					2.018	2.023	2.033
Peatones y Ciclistas	Incrementar el peso de los modos no motorizados en el reparto modal. Implantar nuevos itinerarios peatonales. Reducir barreras naturales e infraestructurales. Promover el uso de la bicicleta. Aumentar la red de vías ciclistas. Reducir el riesgo y el peligro en los espacios públicos. Aumentar el atractivo a modos no motorizados. Ampliar el reparto de superficie a los modos no motorizados. Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.	Fomento de la movilidad peatonal.	1	NM01.- Red peatonales seguras.			
			2	NM02.- Eliminación de barreras PMR.			
		Fomento de la movilidad en bicicleta.	3	NM03.- Red ciclista integrada y completa.			
			4	NM04.- Sistema de bicicletas públicas.			
			5	NM05.- Red de aparcamientos bicicletas.			
			6	NM06.- Fomentar el uso de las bicicletas en los transp. Pub.			
			7	NM07.- Plan de señalización de carriles bicicletas existentes.			
		Fomento de la movilidad mixta (peatonal-bicicleta).	8	NM08.- Establecimiento de zonas 30. Ciudad 30.			
			9	NM09.- Eliminación puntos negros de peatones y ciclistas. Conservación			
Transporte Colectivo	Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudios. Aumentar la distribución modal del transporte público. Mejorar la velocidad comercial de las líneas de transporte público. Reducción de los tiempos de viaje. Reestudiar los bonos y precios. Mejorar la accesibilidad en las paradas.	Área de Transporte Urbano.	10	TP01.- Establecimiento de carriles bus.			
			11	TP02.- Estudio de reordenación de líneas de autobuses urb.			
			12	TP03.- Lanzaderas en horas punta a Polígonos Industriales.			
			13	TP04.- Mejora de la accesibilidad en paradas. (Bus-Taxi).			
			14	TP05.- Mejora de la información al usuarios del TP.			
			15	TP06.- Integración de puntos de prioridad al bus.			
			16	TP07.- Sistemas de sanciones en carriles bus-taxi.			
		Intermodalidad.	17	TP08.- Coordinación con aparcamientos disuasorios.			
			18	TP09.- Creación e integración de zonas intermodales.			
		Área de Transporte interurbano.	19	TP10.- Plan de Tranvía.			
			20	TP11.- Reordenación de líneas autobuses interurbano. Nuevo Acceso			
Ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado)	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado vs peatón. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario. Frenar el aumento del índice de motorización. Reducir el uso del automóvil, frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles.	Reforma de la red viaria.	21	TF01.- Definición de Ronda Histórica.			
			22	TF02.- Reordenación del tráfico y actuaciones en el viario			
			23	TF03.- Reordenación Casco Histórico. Peatonalización			
		Señalización de centros atractores e itinerarios motori.	24	TF04.- Plan de Señalización de Itinerarios y Centros Atractores.			
		Lim. vehículo privado. Contención gestión de acceso.	25	TF05.- Utilización de sistemas Gating en Accesos de Cádiz.			
			26	TF06.- Instalación de sistemas Fotorrojo y cinemómetros.			
			27	TF07.- Limitar el número de permisos entrada Casco Histórico.			
Aparcamiento	Implantar de forma progresiva la implantación de sistemas de control tarifario y de residentes. Gestión de aparcamientos de residentes y visitantes. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.	Gestión aparcamientos en el Casco Histórico.	28	AP01.- Establecimiento de coronas tarifarias.			
			29	AP02.- Gestión de aparcamientos de hoteles. Web.			
		Gestión de Aparcamientos en superficie.	30	AP03.- Regulación de aparcamientos en superficie.			
			31	AP04.- Aparcamientos Polig. Industriales y Centros de Trabajo.			
			32	AP05.- Directrices de aparcamientos PMR.			
		Aparcamientos disuasorios.	33	AP06.- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and ride			
		General aparcamientos.	34	AP07.- Señalización de aparcamientos y plazas.			
Gestión de la Movilidad y de la Demanda. Comunicación y Educación	Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad. Modificar la cultura de la movilidad dando peso a medios de transporte más sostenible. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a centros educativos. Reducir la conflictividad de las horas puntas. Promoción de la formación, divulgación y participación. Creación de herramientas aplicables a la movilidad sostenible. Divulgar los objetivos del PMUS. Informar y generar reciprocidad de la información. Promover las culturas sostenibles y responsables.	Gestión de la movilidad.	35	GM01.- Crear el Área de Movilidad y Observatorio de la Movi.			
			36	GM02.- Creación de la oficina del peatón y ciclista.			
			37	GM03.- Elab., gestión y explot. pagina web de la movilidad.			
			38	GM04.- Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad.			
			39	GM05.- Crear el servicio de movilidad dentro de la Pol. Local.			
			40	GM06.- Crear una ordenanza conjunta de movilidad.			
			41	GM07.- Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad.			
			42	GM08.- Incentivar el teletrabajo on-line y la telepresencia.			
		Planes de movilidad y transporte.	43	GM09.- Elaborar Planes de Movilidad al Trabajo.			
			44	GM10.- Elaborar Planes de Movilidad a centros escolares.			
			45	GM11.- Elaborar Planes de Movilidad a la Universidad.			
			46	GM12.- Elaborar Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios.			
			47	GM13.- Elaborar Plan director de Señalización.			
			48	GM14.- Elaborar Plan director de Bicicletas.			
			49	GM15.- Elaborar Estudio de aparcamientos y zona azul.			
			50	GM16.- Elaborar Estudio de tráfico previo-post funcionamiento Puente.			
Divulgación, educación y participación.	51	GM17.- Programa de divulgación y formación en centros de estudios					
	52	GM18.- Construir un salario de la movilidad con zona de actividades.					
	53	GM19.- Programa de formación a la tercera edad.					
	54	GM20.- Programa de divulgación ciudadana.					

Distribución Mercancías. Empresas de Servicios.	<p>Racionalizar la carga y descarga en el medio urbano. Ordenación de aparcamientos de pesados en el medio urbano. Minimizar los desplazamientos para las cargas y descargas. Limitar las actuaciones y los horarios de carga y descarga en la zona del conjunto histórico de la ciudad. Gestionar la entrada de empresas de servicios en la zona del conjunto histórico o en zonas de acceso restringido, de forma dinámica y fácil</p>	<p>Gestión de la Carga y Descarga.</p> <p>Distribución de Mercancías.</p> <p>Varios.</p>	<p>55 DM01.- Limitar y modificar los horarios de carga y descarga en C.H. 56 DM02.- Incentivar el uso de veh. eléctrico o híbrido para la CyD en C.H. 57 DM03.- Elaborar ordenanza de Carga y Descarga. 58 DM04.- Telecomando de plazas para CyD en Zona Centro.</p> <p>59 DM05.- Aparcamientos de veh. pesados en exterior urbano. 60 DM06.- Asociaciones para CyD en Zona Centro.</p> <p>61 DM07.- Sistema de gestión ent-sal. C.H. de profesionales de servicios.</p>			
Medio Ambiente y Seguridad Vial	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso. Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo. Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>	<p>Reducción de emisiones contaminantes.</p> <p>Reducción y tratamiento del Ruido</p> <p>Incentivos saludables</p> <p>Energías renovables</p>	<p>62 MA01.- Utilización vehículos limpios en la administración y concesiones. 63 MA02.- Instalación de estaciones medidoras de la calidad del aire. 64 MA03.- Curso de conducción eficiente.</p> <p>65 MA04.- Adecuación de Asfalto. 66 MA05.- Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados.</p> <p>67 MA06.- Favorecer el CarSharing y en CarPooling. 68 MA07.- Incentivo usuario de veh. privado y taxi por híbridos/eléctrico.</p> <p>69 MA08.- Marquesinas Solares. 70 MA09.- Recargas eléctricas en aparcamientos públicos.</p>			