

		1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS / LINEAMIENTOS	2. CARACTERIZACIÓN / DIAGNOSTICO	3. DATOS / IND. ACT.	CRITERIOS DE ORDENAMIENTO URBANO	5. INDICADOR PROPUESTO	Imagenes		
2.5.1. TRANSPORTE Y VIALIDAD									
2. ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO	2.5 REDES DE INFRAESTRUCTURA	a) VIALIDAD Y PEATONALIZACIÓN	<p>2.5.1.1. Responder a las exigencias del tránsito vehicular y peatona, en atención a las categorías funcionales dentro del Centro Histórico y del sistema vial de la ciudad.</p>	<p>2.5.1.2. Buen estado técnico general en la vialidad principal, aunque se localizan deficiencias en la señalización horizontal y en la existencia de puntos y zonas conflictivas por diversas razones. Se debe regular el estado de la red secundaria, por la existencia de un importante sector peatonal o con restricciones al tráfico vehicular, asociado a la zona rehabilitada. No se puede obviar la complejidad de la circulación vehicular en la vialidad secundaria.</p>		<p>2.5.1.4. Rediseñar la sección del Eje de Borde Avenida del Puerto - San Pedro - Desamparados y su funcionamiento, garantizando la fluidez del tránsito vehicular, así como la seguridad del tránsito de peatones, que se incrementará por el cambio de uso propuesto en el proyecto Habana Puerto Viejo. Reducir la velocidad permitida en tramos de altos volúmenes de peatones y colocar semáforos que garanticen el paso seguro. También ampliar las aceras laterales sobre la vía Paseo del Prado, a fin de jerarquizar y facilitar los movimientos peatonales sobre dicha colectora. Rediseñar, no obstante, la solución de intersección a nivel entre las vías Monte, Reina y Dragones, desde la calle Amistad a Prado, con el fin de reducir el grado de peligrosidad y facilitar los movimientos de peatones en esa zona.</p> <p>Vialidad secundaria: Aquí se puede establecer la especialización funcional de un número importante de vías locales dentro de la antigua zona intramuros, acorde a las facilidades que brindan, como vínculo entre plazas u otros espacios de gran interés; además del alto nivel de instalaciones culturales, comerciales y de servicio sobre el vial apoyan la conveniencia de encauzar el tránsito por ejes que faciliten el acceso vehicular al territorio, minimizando sus recorridos y maniobras. Para esto se crearán condiciones de acuerdo a su función en cuanto a las regulaciones al tránsito, tipos de pavimento, señalética, mobiliario urbano, alumbrado público, etc.</p> <p>Se prevé mantener las vías y espacios públicos actualmente peatonalizados. La incorporación de nuevos tramos viales, con limitación permanente al tránsito vehicular, responderá a la aprobación de estudios y proyectos urbanísticos, sin que ello afecte en ningún caso las vías principales o de interés al tránsito local.</p> <p>En ambos casos se intentará recuperar la señalización vertical y horizontal, así como el estado técnico de los pavimentos, en atención a la conveniencia de texturas para el control de la velocidad. Unido a esto, se garantizará la accesibilidad universal, fundamentalmente en la zona peatonal.</p>			
		b) ESTACIONAMIENTO	<p>2.5.1.11. Incrementar la existencia de estacionamientos.</p>	<p>2.5.2.12. El déficit de estacionamiento está dado por:</p> <ol style="list-style-type: none"> Incapacidad para satisfacer la demanda diaria de trabajadores y visitantes en instalaciones adecuadas, ocupando parte de la reducida sección vial. Las capacidades actuales en parqueos cerrados apenas satisfacen la demanda nocturna de los residentes. Bajo nivel de aprovechamiento de las instalaciones existentes, originalmente concebidas con tal fin, pero algunas de ellas con un uso inadecuado. Un 65% de las capacidades de estacionamientos inoperantes, pues tienen un carácter temporal, lo cual incrementa el déficit según cambian de uso. Bajo aprovechamiento de la capacidad de estacionamiento en las vías con alta demanda debido a su uso como parqueo de larga duración. El estacionamiento de ómnibus de servicio al turismo sobre la Ave. del Puerto y otras vías del Centro Histórico, afectan su capacidad e imagen del entorno. 	<p>2.5.2.13. 1700 vallas fuera de las vías</p>	<p>2.5.2.14. Las estrategias a aplicar son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Estimular el uso de los edificios de estacionamiento y otros aparcamientos techados para los parqueos de media y larga duración (más de 4 horas). Priorizar el uso de las vías con alta demanda de parqueo para estacionamientos de corta duración, mediante la aplicación de tarifas horarias ascendentes o con limitación de tiempo. Recuperar todos los edificios de parqueo y construir otros de nueva planta en edificios o soterrados (en el sector Parque Central - Monte). Incrementar esta modalidad a partir de la identificación de inmuebles y locales que sean compatibles (espigones y muelles del puerto, tipologías industriales, etc.) Garantizar que inversiones de alta demanda de estacionamiento lo resuelvan en su propia parcela Desarrollar la modalidad de <i>park and ride</i> (Intermodal, transporte privado y transporte público). 	<p>2.5.2.15. 3500 vallas fuera de las vías (50 autos por 1000 habitantes)</p>		
		c) TRANSPORTE COLECTIVO Y PÚBLICO	<p>2.5.1.21. Incrementar la oferta de acceso de la población al transporte colectivo urbano e incorporar este servicio para el movimiento de la población dentro del territorio. Hacer eficiente el transporte colectivo y público.</p>	<p>2.5.1.22. No existe transporte público al interior del territorio. Insuficiente el servicio de transporte marítimo. El transporte de trabajadores por ómnibus de las empresas ha sido la alternativa a la escasez de transporte público originado por el Período Especial.</p>		<p>2.5.1.24. Establecer líneas internas, explotar intensivamente el transporte marítimo y eliminar el transporte de empresas.</p>			
				<p>Transporte público por ómnibus: Solo circula en los bordes, lo cual ocasiona distancias peatonales superiores a los 500 m para un elevado por ciento de los viajes internos y de relaciones con el transporte colectivo de la ciudad.</p>		<p>Transporte público por ómnibus: Establecer dos líneas de transporte público adecuado a las características del territorio (microbuses ecológicos), que garanticen desplazamientos norte - sur y este-oeste interconectados entre sí y con el sistema de transporte público de los bordes.</p>			
		<p>Transporte marítimo: Condiciones insuficientes de la terminal de lanchas a Casa Blanca y Regla; así como baja explotación del transporte marítimo para el servicio de pasajeros.</p>		<p>Transporte marítimo: Habilitar un nuevo edificio para la terminal de lanchas a Regla y Casablanca, rehabilitar el Muelle de Caballería para facilitar el cruce del canal de la bahía y el acceso a las fortificaciones del este.</p>					
		<p>Transporte de empresa: Utilización del espacio público como base, talleres y áreas de espera para el transporte de empresas. Su operación normalmente genera áreas de gran congestión y peligrosidad.</p>		<p>Transporte de empresa: Eliminación paulatina del servicio de transporte de empresas, además del uso inapropiado del espacio público a él vinculado.</p>					

PROPUESTA A CONSULTA

		1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS / LINEAMIENTOS	2. CARACTERIZACIÓN / DIAGNOSTICO	3. DATOS / IND. ACT.	CRITERIOS DE ORDENAMIENTO URBANO	5. INDICADOR PROPUESTO	Imágenes
2.5.1. TRANSPORTE Y VIALIDAD							
d) TAXIS	2.5.1.31. Facilitar el acceso de la población a estos servicios con mayor grado de organización, seguridad y confort.	2.5.1.32. Servicio insuficiente y caro, agravado por el tráfico caótico de los bicitaxis.		2.5.1.34. Ampliar recorridos de los taxis ruteros a través de los Ejes de Borde e incentivar la recuperación de los autos antiguos que brindan servicio y eliminar los bicitaxis.			
		Taxis ruteros (microbuses, boteros): el grueso del servicio se brinda por autos particulares, que aunque resultan parte de una imagen urbana característica a preservar, generalmente presentan alto grado de deterioro y bajo confort. Los taxis ruteros sólo prestan servicio en el perímetro oeste, además de la deficiente ubicación de las piqueras.		Taxis ruteros (microbuses, boteros): Incrementar los taxis ruteros con microbuses, velando por las condiciones de seguridad y confort en el resto del parque que brinda este servicio. Se ubicarán también puntos de recogida, en las zonas de mayor demanda, (alrededor del Parque Central, terminal de trenes, parque de la Maestranza, terminal lancha de Regla y San José).			
		Servicio puerta a puerta (autos, mini taxis, bici taxis): Alto nivel de indisciplina en el servicio de bici taxi, con afectación a la capacidad y seguridad vial.		Servicio puerta a puerta (autos, mini taxis, bici taxis): Incrementar el parque de mini taxis (COCO), con particular atención a las instalaciones y población dentro de la antigua zona intramuros, a fin de sustituir el actual servicio de bici taxis en el territorio.			
e) OTROS MEDIOS	2.5.1.41. Ofrecer mejoras sobre el uso de medios de transporte de baja velocidad.	2.5.1.42. No existen medidas para favorecer este tipo de transportes con eficiencia y seguridad.		2.5.1.44. Establecer criterios para facilitar la circulación de estos vehículos con seguridad y eficiencia.			
		Coches de caballo: La piqueras de coches presentan dificultades en su organización y medidas de higiene y algunos recorridos producen afectaciones a la circulación del tránsito.		Coches de caballo: Crear las condiciones adecuadas en todas las piqueras de coches, definiendo los recorridos y vías que no afecten el tránsito, fundamentalmente sobre la vialidad principal.			
		Bicicletas: Se ha reducido el uso de este medio, y no existen condiciones para su circulación segura.		Bicicletas: Crear facilidades para el tránsito de bicicletas.			
f) GARGA	2.5.1.51. Reducir la incidencia negativa de la transportación de cargas sobre la red vial y el Medio Ambiente del territorio.	2.5.1.52. Los vehículos de carga ocasionan frecuentes demoras a la circulación y afectaciones al medio, producto de la inadecuada operación de las cargas y la permanencia en el territorio, así como de su peso y dimensiones, incompatibles con las características de la red vial. Existe una amplia gama de vehículos en diversos horarios, acorde a los requerimientos y posibilidades de cada entidad que genera o mueve las cargas. Existe aún una amplia red de almacenes que además de generar trasiego de vehículos de carga, realizan sus operaciones sobre la vía que le da acceso.		2.5.1.54. Crear un Centro Intermodal de Cargas (CIC) en la periferia del Centro Histórico, que cuente con el parque de vehículos apropiado y la organización necesaria para la recepción y despacho eficiente de las cargas que entran al territorio. Mantener la política de extracción de la antigua zona de intramuros de los almacenes e instalaciones (talleres, industrias, etc), que requieran mover grandes volúmenes de cargas. Incorporar equipos de dimensiones y posibilidades de operación apropiadas para el acarreo de escombros y materiales de la construcción.			
2.5.2. RED ELÉCTRICA							
a) FUERZA	2.5.2.1. Hacer más eficaz el servicio de la red eléctrica.	2.5.2.2. Existen dos sistemas, uno soterrado (network y radial) y otro radial aéreo: el sistema soterrado se encuentra en estado crítico (tecnología obsoleta con mucho tiempo de explotación). El sistema aéreo está en buen estado, pero arrastra deficiencias en la distribución de las instalaciones. Actualmente se ha generalizado el suministro de voltaje a 13.6 kv, aunque se mantienen zonas de bajo voltaje al consumidor. La red de alimentadores primarios fue revitalizada y ampliada recientemente (2000), en previsión al desarrollo territorial. Se ha generalizado la solución de cámaras de transformadores en superficie con la consiguiente cancelación del valioso suelo urbano con frente a calle.		2.5.2.4. Integrar todos los sistemas de suministro eléctrico en un sistema radial soterrado a 13.6 kv, además de entubar la red nueva, para los alimentadores primarios debajo de aceras de acabados integrales (ejemplo: Granito); Reordenar y soterrar las cámaras de transformadores en superficie.			2.5.2.6. Ver plano 2.5.2.1.
b) ELECTRICIDAD DE EMERGENCIA	2.5.2.11. Brindar cobertura de respaldo en el suministro de energía eléctrica ante situaciones de emergencia electroenergética.	2.5.2.12.		2.5.2.14.	100%		2.5.2.16. Ver plano 2.5.2.11.
c) ILUMINACIÓN	2.5.2.21. Garantizar un Plan de Luz que logre una integralidad y coherencia en la iluminación, según las particularidades del territorio.	2.5.2.22.		2.5.2.24. Establecer un sistema de iluminación acorde a las jerarquías establecidas en el sistema estructurante de centralidades urbanas, así como las exigencias de seguridad, reanimación nocturna y realce de los valores arquitectónicos autorizándose el control de la iluminación vial y monitorear centralmente la de las plazas, parques y plazuelas.			
2.5.3. REDES HÍDRICAS							
a) ACUEDUCTO	2.5.3.1. Garantizar servicios de agua potable las 24 horas con las presiones estables requeridas, eliminar las pérdidas al interior de los inmuebles y garantizar el servicio contra incendios	2.5.3.2. Red con pérdidas por roturas, insuficiente presión que genera déficit del servicio en zonas altas del Centro Histórico. Acciones de rehabilitación en Obispo, Paula, Prado, Espada, tramos de Habana, Villegas, Lamparilla, Churruga, San Ignacio, Mercaderes, Corrales y Economía (16 km de red). Grave situación de pérdida de agua por mal estado de la red interior de los edificios y las viviendas e inapropiado el almacenamiento de agua de manera individual al interior de cada vivienda (sobrecargas estructurales, propagación de vectores, etc). La red contra incendios permanece inactiva por no contarse con las presiones de agua adecuadas que garanticen el servicio, ni los hidrantes.		2.5.3.4. Rehabilitar la red en la trama urbana. Crear otras capacidades a nivel de ciudad para desconectar la parte baja del Municipio Plaza y el Municipio de Centro Habana, garantizando un mayor flujo proveniente del sistema Palatino, por gravedad, hacia La Habana Vieja. Rehabilitar puntualmente las vías en zonas con dinámica inversionista y resolver los problemas de escasez crónica de agua potable, así como generalizar en los programas de viviendas la introducción de tecnologías eficientes en el equipamiento hidrosanitario.			

2. ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

2.5 REDES DE INFRAESTRUCTURA

PROPUESTA A CONSULTA

		1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS / LINEAMIENTOS	2. CARACTERIZACIÓN / DIAGNOSTICO	3. DATOS / IND. ACT.	CRITERIOS DE ORDENAMIENTO URBANO	5. INDICADOR PROPUESTO	Imágenes
2.5.3. REDES HÍDRICAS							
b) ALCANTARILLADO	2.5.3.11.	Garantizar un servicio eficiente del sistema de alcantarillado y eliminar las interconexiones inapropiadas por reboso o conexiones ilegales.	2.5.3.12. Zonas del territorio insuficientemente servida por esta red.		2.5.3.14. Construcción a lo largo de la Avenida del Puerto de un nuevo colector, paralelo al Colector Sur existente, partiendo de la Cámara de Rejas hasta cercanías de la terminal La Coubre para facilitar el desarrollo del Proyecto Habana Puerto Viejo y descargar la congestión del Colector Sur y darle mantenimiento. Construir una estación de bombeo en las inmediaciones de Fábrica y Manglar, así como una tubería de impulsión desde allí hasta el comienzo del colector propuesto en la Avenida del Puerto. Rediseñar la sección vial de la Ave. del Puerto correspondiente a la localización de la Cámara de Rejas, con el objetivo de garantizar el mejoramiento tecnológico, la imagen urbana y contribuir al mejor conocimiento de este sistema considerado una de las maravillas de la ingeniería cubana.		
			Rebosos: Al existir volúmenes mayores de aguas residuales municipales (domésticas e industriales) que la carga admitida por la red actual, se conectó el alcantarillado a la red de drenaje pluvial, lo cual provoca vertimientos de residuales de todo tipo al espacio público y la bahía.		Rebosos: Eliminar las interconexiones a partir de la construcción del Colector Sur.		
			Conexiones ilegales: Vertimiento de aguas albañales domésticas al espacio público. contaminación de la bahía.		Conexiones ilegales: Eliminar las interconexiones ilegales al interior de las viviendas, a partir de un sistema de inspecciones y orientación. Atender la supervisión de proyectos para garantizar la correcta conexión a los sistemas de redes.		
c) DRENAJE	2.5.3.21.	Garantizar el correcto funcionamiento de la red y aprovechar las aguas de lluvia.	2.5.3.22. El Centro Histórico representa el terminal de los drenes de los Municipios Centrales (Matadero y Agua Dulce). Las aguas de lluvia se colectan a través de los drenes, de manera directa o por escurrimiento superficial. Actualmente no se colecta el agua de lluvia.		2.5.3.24. Dar un mantenimiento sistemático a la red.	2.5.3.24. 100% de la demanda poblacional.	
2.5.4. TELEFONÍA							
2.5 REDES DE INFRAESTRUCTURA	a) CONVENCIONAL (por cable)	2.5.4.11. Incorporar nuevas capacidades y facilidades.	2.5.4.12. El servicio es óptimo y cubre parcialmente la demanda institucional.		2.5.4.4. Transferir la comunicación a la fibra óptica. Esto implica aumentar la disponibilidad en más de 1500 nuevos servicios a la telefonía local.		
	b) INHALAMBRICA (móvil)	2.5.4.1. Mejorar la cobertura del servicio.	2.5.4.2. El servicio es óptimo y cubre totalmente la demanda.		2.5.4.14. Ubicación de antenas al sur del municipio.		
2.5.5. RADIO Y TELEVISIÓN							
2. ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO	a) TV CONVENCIONAL (por antena receptora)	2.5.5.1. Mejorar la recepción de la señal y la imagen urbana.	2.5.5.2. Su funcionamiento es satisfactorio aunque con distorsiones en algunos canales. La diversidad y profusión de antenas receptoras afecta la imagen urbana.		2.5.5.4. Establecer un sistema de retransmisión centralizado, ubicado en Casablanca, que posibilite la eliminación de las antenas receptoras individuales exteriores.		
	b) TV POR CABLE	2.5.5.11. Establecer la transmisión de voz e imagen difusiva nacional e internacional con una alta calidad.	2.5.5.12. Básicamente cubre instalaciones hoteleras e inmobiliarias.		2.5.5.14. Incorporar el servicio al modo de transmisión por fibra óptica.		
	c) RADIOTELEFONÍA	2.5.5.21. Mejorar la recepción de la señal y la imagen urbana.	2.5.5.22. Su funcionamiento es satisfactorio presenta zonas de silencio, <i>juntas relativamente ???</i> el sur - este del territorio.		2.5.2.24. Mejorar la calidad del servicio en la zona sur del territorio e incorporar antenas en la zona sur del municipio.		
	d) RADIODIFUSIÓN	2.5.5.31. Mejorar la recepción de la señal.	2.5.2.32. Existe cobertura nacional y existe una emisora especializada como Habana Radio.		2.5.5.34. Establecer un sistema de retransmisión centralizado, ubicado en Casablanca, que posibilite la eliminación de las antenas receptoras individuales exteriores.		

		1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS / LINEAMIENTOS	2. CARACTERIZACIÓN / DIAGNOSTICO	3. DATOS / IND. ACT.	CRITERIOS DE ORDENAMIENTO URBANO	5. INDICADOR PROPUESTO	Imagenes
2.5.6. SERVICIOS INFORMATIVOS							
		2.5.6.1. Ampliar las prestaciones informáticas a las entidades (Trasmisión de datos, intra e internet y medios de comunicación.)	2.5.6.2. Presenta una alta eficiencia y modernidad a la par de encontrarse en franca expansión del servicio.		2.5.6.4. Integrar los sistemas a la trasmisión por fibra óptica, completada por una red Wi-Fi (para atender las zonas que hacen prohibitiva la instalación de fibra óptica y como respaldo de emergencia de ésta)		
2.5.7. SISTEMAS INTELIGENTES							
		2.5.7.1. Dinamizar la operatividad tecnológica del sistema en las instalaciones que lo requieran.	2.5.7.2. Presente en edificaciones del sector terciario e inmobiliario, no en las instalaciones culturales. Tiene problemas de disponibilidad y funcionalidad técnica, básicamente por la falta de sistematización del mantenimiento y la diversidad de tecnologías instaladas.		2.5.7.4. Establecer un plan de mantenimiento, control y certificación de este sistema e integrarlo a un seguimiento centralizado. Crear una cultura de utilización en el personal que los explota.		
2.5.8. SISTEMA DE DETECCIÓN							
a) CONTRA INCENDIOS		2.5.8.1. Garantizar la seguridad contra incendios.	2.5.8.2. Existe de manera generalizada en las instalaciones rehabilitadas con fines no habitacionales (excepto las inmobiliarias), pero con deficiencias en su mantenimiento, explotación y control.		2.5.8.4. Incorporar los sistemas en atención al requerimiento de los programas de inversión y hacer eficiente su funcionamiento en los que están instalados. Establecer monitoreos centralizados.		
b) CONTRA INTRUSOS		2.5.8.11. Garantizar la seguridad contra intrusos	2.5.8.12. Las características de edificaciones antiguas dificultan este tipo de instalaciones. La tecnología instalada no tiene una explotación óptima.		2.5.8.14. Incorporar los sistemas en atención al requerimiento de los programas de inversión y hacer eficiente su funcionamiento en los que están instalados. Establecer controles centralizados.		
2.5.9. PROTECCIÓN CONTRA DESCARGAS ELÉCTRICAS ATMOSFÉRICAS							
		2.5.9.1. Garantizar la inmunidad del territorio ante descargas eléctricas atmosféricas.	2.5.9.2. Las protecciones están localizadas en las edificaciones de mayor altitud, con instalación generalmente deficiente y sin mantenimiento.		2.5.9.4. Poner en estado de “alta técnica” los sistemas instalados y establecer una malla de protección territorial ante eventos de esta naturaleza. Asignar la atención técnica de estos sistemas a la E???? BALUARTE		

2. ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO

2.5 REDES DE INFRAESTRUCTURA