

Avanzando hacia la sostenibilidad



PLAN
MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE
(PMUS)
PALMA DEL RÍO

*Hacia una Movilidad
Sostenible*



Índice de contenido

1. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO	7
2. ANALISIS DE LA SITUACIÓN.....	7
a) Estructura urbana.	8
b) Parque Móvil.....	10
c) Movilidad de la Población. Distribución temporal y por Motivos.....	12
3.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD	14
3.1.- DIAGNÓSTICO.....	14
a) Red viaria.....	14
b) Red de movilidad no motorizada	15
Red Peatonal	15
Red de Bicicletas	15
c) Red de transporte público	16
Bus interurbano	16
Bus urbano	16
Itinerario Transporte Público	17
Taxis	17
d) Intermodalidad.....	17
3.2 CRITERIOS DE ACTUACIÓN	18
a) Red Peatonal	18
b) Red Ciclista	20
c) Red de Transporte Público	21
4. RECURSOS INSTITUCIONALES	21
LEGISLACIÓN	21
EDUCACIÓN Y PROMOCIÓN	21
5.- CAMBIO DEL MODELO DE MOVILIDAD DE PALMA DEL RÍO.....	22
<i>EJE PRIORITARIO 1: Movilidad no motorizada: peatón, bicicleta y medios alternativos al coche.....</i>	25
<i>EJE PRIORITARIO 2: TRANSPORTE PÚBLICO.....</i>	33
<i>EJE PRIORITARIO 3: Aparcamiento y Transporte por vehículo privado..</i>	38
<i>EJE PRIORITARIO 4: TRANSPORTE PESADO Y DE MERCANCÍAS.....</i>	42
<i>EJE PRIORITARIO 5: SEGURIDAD VIAL, INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN CIUDADANA.....</i>	43
<i>EJE PRIORITARIO 6: ACTUALIZACIÓN DE LA NORMATIVA.....</i>	45
<i>EJE PRIORITARIO 7: GESTIÓN DEL PMUS Y LA MOVILIDAD.....</i>	46
7.-OTRAS ACCIONES Y RECOMENDACIONES URBANÍSTICAS	48



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

1. PRESENTACIÓN DEL DOCUMENTO

El objeto de este trabajo es la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el núcleo urbano de Palma del Río, basado en la necesidad de establecer un planteamiento sostenible al desarrollo urbano.

El Plan no se conforma con actuar sobre la base objetiva del transporte; se pretende un cambio en la conciencia social del problema del modelo actual, a todas las escalas, de manera que sea el usuario quien decida, por voluntad propia, el uso de modos de transporte más acordes con la capacidad del sistema.

2. ANALISIS DE LA SITUACIÓN

Palma del Río presenta un nivel de motorización muy alto, aproximadamente de 7 vehículos tipo turismo por cada 10 personas (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, 2014)) cifra que se prevé en aumento para 2020. Dentro de un municipio de las características de Palma, donde prácticamente todas las distancias a recorrer se pueden asumir andando, la gran mayoría de los desplazamientos se realizan mediante el uso del vehículo privado, haciendo poco rentable el viaje, por el gran consumo de combustible que caracteriza a los viajes de corta duración, y por el alto nivel de contaminantes que se emiten, siendo más rentable realizar estos viajes a pie o en bicicleta.

El cada vez más alto número de vehículos, hace que el **sistema viario de Palma del Río** tenga que asumir **tal volumen de tráfico**, que se provoquen problemas de movilidad, tanto para los vehículos como para los peatones; se dificulta la circulación, los cambios de sentido, el estacionamiento de los vehículos, los giros, el tránsito de los peatones por la excesiva estrechez de los acerados, etc.

El desarrollo urbanístico y territorial reflejado en el PGOU han calmado parcialmente la situación que se producía en vías como la Avenida Aulio Cornelio, Avenida de M^a Auxiliadora, Santa Ana y Andalucía, todas ellas vías principales que soportan grandes cantidades de tráfico al ser las responsables de encauzar toda la circulación que genera el propio municipio y el procedente del exterior, .Con la construcción del puente y de la variante, el tráfico interurbano ha dejado de pasar por la carretera del puente de hierro (CO-140) y la gran vía de Aulio Cornelio Palma, aunque en ésta es necesario acceder para salir desde Palma del Río a Écija, Fuente Palmera, Córdoba o Sevilla.

Con respecto al **estacionamiento**, las peculiares características del viario de Palma, dificultan en gran medida la satisfacción de esta necesidad. La mayoría de las calles en el casco histórico, son muy estrechas y sinuosas.

Calles como **Rioseco, Avenida de Madrid o Blas Infante**, tienen la peculiaridad de variar su anchura a lo largo de su recorrido, provocando **situaciones de embotellamiento** que dificultan la circulación de los vehículos.

La **zona centro o casco antiguo**, es la que **mayores problemas de estacionamiento** presenta; algunas de sus calles están cortadas al tráfico por su insuficiente anchura, en otras, se limita el estacionamiento a una de las márgenes de la vía o se prohíbe a lo largo de su recorrido. **La solución** a este problema viene de la mano de la **creación de parkings** en lugares estratégicos, de manera que la demanda de zonas donde aparcar quede cubierta con estas dotaciones y las **calles** se presenten **libres de vehículos**. De esta manera se disminuiría el uso del vehículo privado para la realización de trayectos cortos y se incrementaría la seguridad en la movilidad peatonal.

La situación actual con respecto a estacionamiento es crítica, ya que las vías se encuentran colmatadas; por este motivo, es necesario estudiar los lugares que potencialmente se pueden convertir en parking y paralelamente desarrollar acciones de concienciación ciudadana sobre la situación actual del municipio con respecto a la movilidad y sus consecuencias sobre la calidad de vida de los ciudadanos y del medio ambiente, para intentar frenar el uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos y la



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

adquisición desmesurada del número de vehículos.

El transporte público urbano es uno de los medios de transporte menos utilizados por los ciudadanos, sin embargo, las líneas que realizan los distintos recorridos ofertados a lo largo del casco urbano, presentan un gran potencial, con un número bastante aceptable de paradas ubicadas en lugares estratégicos. Por otro lado, los nuevos crecimientos requerirán de una ampliación de los itinerarios de las líneas existentes, para poder dar cobertura a la demanda de estas zonas. Las labores de concienciación ciudadana dirigidas a modificar las actuales conductas de movilidad hacia otras más sostenibles, incidirán positivamente en el incremento de usuarios del transporte público.

Por otro lado, se debe fomentar el transporte público haciéndolo más útil, eficiente y accesible, a través de vehículos más eficientes energéticamente, tiempos de desplazamiento adecuados y que cubran los destinos más demandados, y más accesibles. Las personas con mayores dificultades para desplazarse por medios propios, como personas mayores, jóvenes o personas con movilidad reducida, deben tener garantizado la igualdad de oportunidades de acceso a servicios y dotaciones públicas.

a) Estructura urbana.

Palma del Río. El sistema viario.

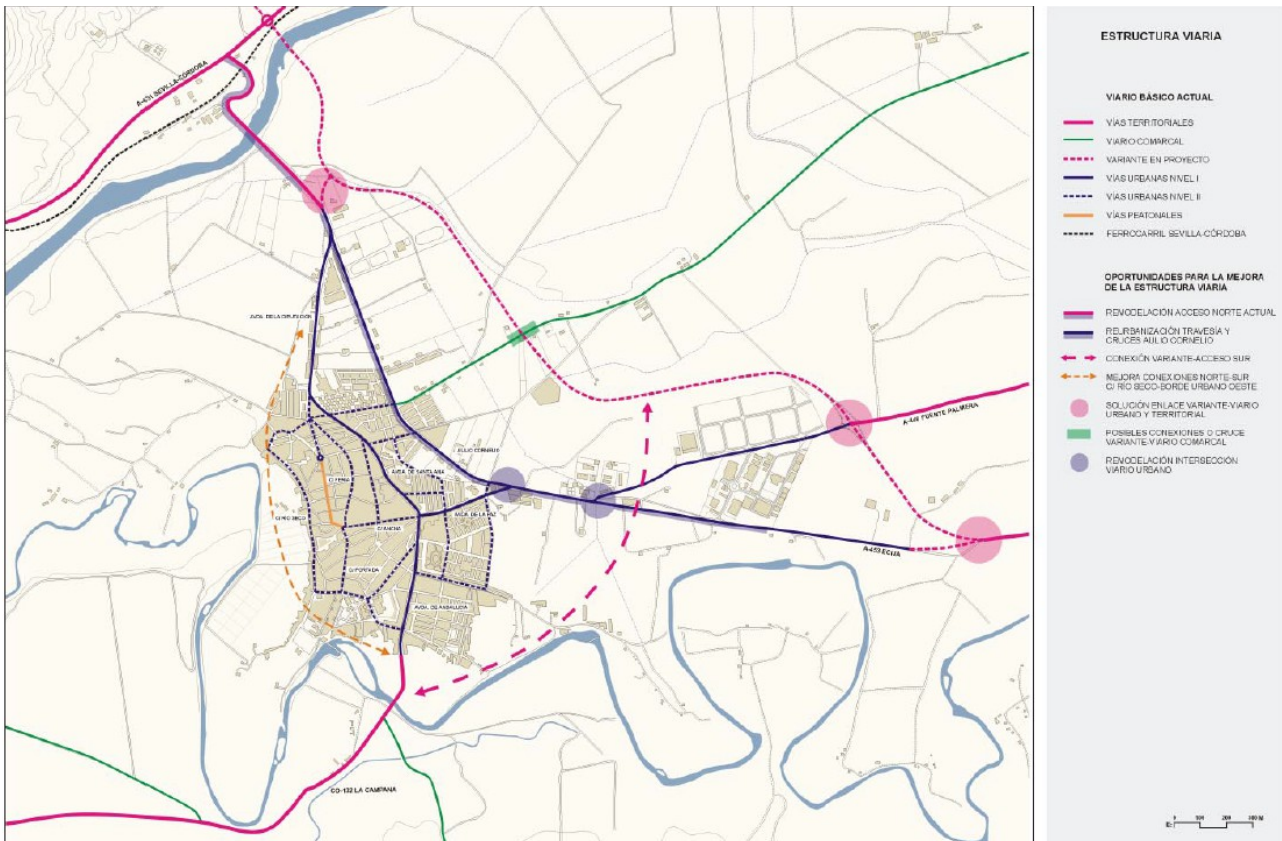
El sistema viario básico del núcleo de Palma puede considerarse constituido por tres niveles jerárquicos: las vías territoriales; las vías urbanas de primer nivel o generales de ciudad (nivel I); y las vías urbanas de segundo nivel o zonales (nivel II). Se consideran vías territoriales aquellas que relacionan el núcleo de Palma con otros núcleos urbanos y en general con el resto del territorio. En Palma del Río las principales vías de este nivel en Palma son la A-431 Córdoba-Sevilla, la A-453 a Écija, la A-440 a Fuente Palmera y la CO-132 a La Campana.

De la A-431 se cuelga el acceso norte a Palma tradicionalmente el principal punto de acceso al tiempo que se han ido adquiriendo mayor carga de tráfico los accesos desde Écija y en menor medida desde La Campana.

La variante (nuevo trazado de la A-453) que relaciona los accesos desde la A-431, la carretera de Fuente Palmera y la antigua carretera de Écija (anterior trazado de la a-453) permitió la reconversión de la anterior travesía en un viario plenamente urbano, y en consecuencia sólo registra los movimientos estrictamente urbanos o los interurbanos que tienen origen-destino en Palma, a excepción de los que se producen entre la carretera de La Campana y el resto del viario territorial a ella asociado que se seguiría produciendo a través del núcleo urbano consolidado.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible



Este escenario permitirá considerar accesos o vías urbanas de primer nivel la anterior travesía, Gran Vía de Aulio Cornelio, mientras que mantendría su carácter de travesía la Avda. de Andalucía y Avda. de La Paz por tratarse del paso hacia la carretera de La Campana.

Vías urbanas de primer nivel. Se consideran vías urbanas de primer nivel o generales de la ciudad, aquellas que relacionan las distintas zonas de la ciudad entre sí y que por tanto soportan la movilidad urbana general.

Este grupo está compuesto por las siguientes vías:

- **El Eje norte-sur, Avenida M^a Auxiliadora, Avenida de Santa Ana, Avenida de Andalucía**, es decir la antigua travesía de Palma del Río, y que sigue cumpliendo parcialmente éstas funciones al relacionar de forma directa la carretera de Córdoba y la carretera de La Campana. No obstante en la actualidad se encuentra liberada de la mayoría de los movimientos interurbanos, que se realizan por la Gran Vía Aulio Cornelio hacia Écija, Fuente Palmera, Córdoba o Sevilla. La sección de su plataforma varía según los tramos pero se mantiene en una dimensión aproximada a los 25 metros en todo su recorrido. Funcionalmente cuenta con un carril por sentido y aparcamientos en ambos lados, predominando el aparcamiento en batería. Su posición en el conjunto de la ciudad le ha convertido en el principal eje de la actividad urbana, confluyendo en ella una buena parte de los movimientos de tráfico internos, parte de los tráficos de paso, las zonas residenciales de nueva formación y mayor densidad, y los usos comerciales y terciarios de mayor importancia.
- **La Gran Vía Aulio Cornelio**, que discurre entre la carretera de Córdoba y la de Écija por el este del núcleo. Es la vía de este nivel que permite la movilidad tanto urbana como interurbana, en el sentido norte-este. Con la nueva variante, esta vía actúa como vía principal para los movimientos interurbanos con origen y destino Palma del Río, y en menor medida de paso hacia la parte sur y suroeste del municipio (La Campana, Pedro Díaz y La Graja, el Calonge, etc.).



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Vías urbanas de segundo nivel. Son las que tienen como función principal organizar internamente las distintas áreas urbanas, sirviendo de conexión entre el viario general y el meramente local.

Su importancia urbana se debe a varias cuestiones, tanto de índole general como local de Palma del Río. En cuanto a las de carácter general destaca en primer lugar su carácter esencial para el funcionamiento del resto del viario, ya que su inexistencia supondría que el viario general tendría que soportar además del suyo propio parte de los tráficos zonales y locales, dificultando el cumplimiento de las funciones que le corresponden, así como que el viario local también tendría que soportar tráficos zonales con el consiguiente peligro y molestias para los residentes; y en segundo lugar, son las vías con mayor responsabilidad en la construcción de la forma urbana, ya que marcan, junto con las vías generales la topología del viario local.

Para analizar este nivel de viario se considerarán tres áreas urbanas: central, noreste y sureste.

Área central. Se considera área central la delimitada por el borde urbano al oeste y por el eje avenida de **Santa Ana-Avenida de Andalucía**. Abarca mayoritariamente la zona histórica, y las primeras zonas de extensión urbana. Su propia condición de zona histórica, con la morfología urbana propia de este tipo de áreas, junto con que en su seno se encuentra el conjunto histórico monumental, condicionan en gran medida su estructura básica zonal. El viario se puede dividir en dos grupos, las calles situadas en dirección norte-sur, principales responsables de garantizar la conexión entre las distintas zonas y las calles situadas en dirección este-oeste cuya función es relacionar las anteriores.

Área noreste. Está comprendida entre Aulio Cornelio, Avenida M^a Auxiliadora-Avenida de Santa Ana y Avenida de la Paz.

Área sureste. Está delimitada al norte por la Avenida de La Paz, al oeste por la Avenida de Andalucía, y al sur y este por el límite urbano. La constituyen dos zonas claramente diferenciadas, las barriadas de la Soledad y la nueva zona residencial del V Centenario, separadas por el antiguo camino de la Barqueta, que se adentra en la zona de huertas del Genil para acceder a varias cabeceras de huerta.

Siguiendo las directrices de ordenación del Plan General de Ordenación Urbanística de Palma del Río, el enclave geográfico que ocupa y los límites físicos del territorio, los nuevos crecimientos del municipio se extenderán hacia el norte y este, por lo que la mayor densidad poblacional se podrá localizar en estas zonas.

Los usos que conviven con el uso global residencial que constituye el núcleo urbano de Palma del Río, son el industrial, el terciario central, el terciario aislado, las dotaciones, los espacios libres y la zona de polígonos industriales muy próxima al núcleo urbano.

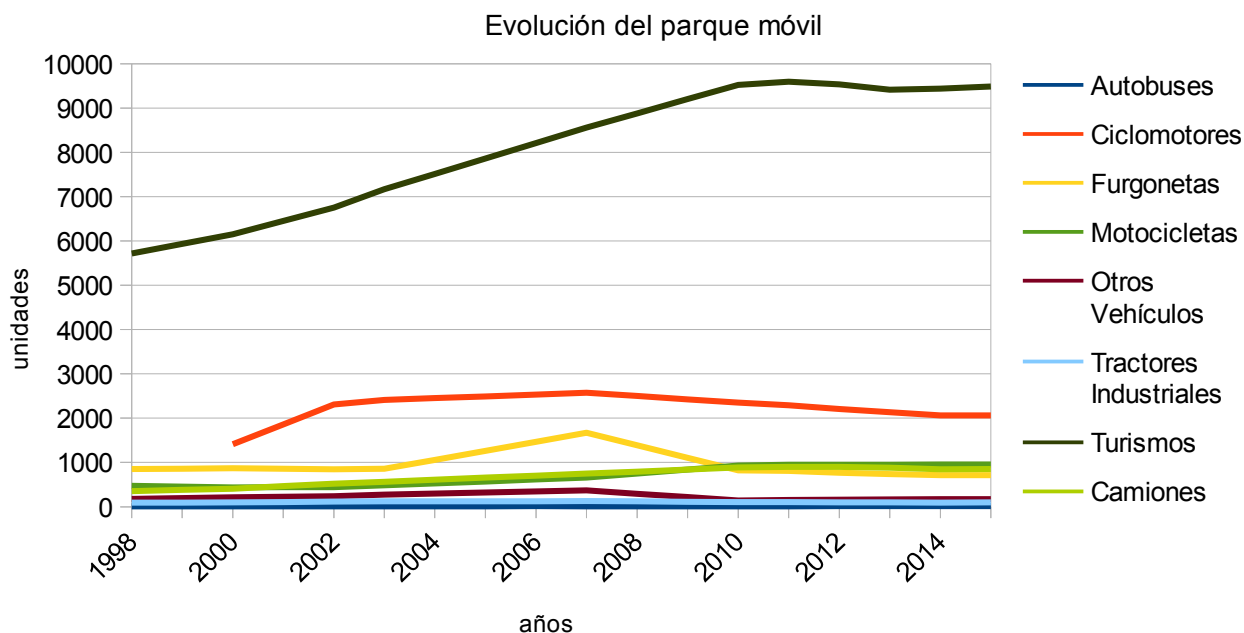
En este sentido, las labores necesarias a realizar en el casco histórico para impedir su abandono y pérdida de funcionalidad comercial, vienen de la mano de mejorar la movilidad y accesibilidad, convirtiéndolo en lugar atractivo para pasear disfrutando del paisaje urbano y de la oferta comercial. Las posibles soluciones que se aplican a problemáticas similares son: crear bolsas de aparcamiento en lugares estratégicos, que permitan el estacionamiento de los vehículos a las personas que quieran acceder al casco histórico; favorecer la movilidad peatonal y ciclista frente a la motorizada, fomentar la reforma y rehabilitación de los edificios del centro histórico; en definitiva, mejorar la habitabilidad de la zona e incrementar la calidad urbana y paisajística.

b) Parque Móvil

El parque móvil de Palma del Río ha evolucionado en la última década siguiendo una tendencia ascendente, en la que destacan la evolución de los turismos y los ciclomotores por encima del resto de tipos de vehículos. Las motocicletas, furgonetas, camiones autobuses, tractores industriales y los clasificados como otros, han presentado una evolución mucho más constante, no superando en ningún caso las 1000 unidades.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible



Haciendo una comparación porcentual del peso específico de cada uno de los tipos de vehículos, se observa que del total de vehículos en 2015 (14.356), aproximadamente el 66% son turismos, un 56% más que en el año 2008.

La sociedad actual, se ve envuelta en una dinámica consumista en la que la adquisición de bienes es sinónimo de posición social. Uno de los bienes que mayor demanda presentan es la adquisición de vehículos, fundamentalmente turismos. Con aproximadamente unas 6.195 familias en 2011, la media de vehículos tipo turismo/familia, supera el 1,5 en Palma del Río, no obstante si se tienen en cuenta la totalidad de los vehículos del parque móvil de Palma, 14.356 (datos de la Dirección General de Tráfico, de enero de 2015), la cifra media se multiplica por 2,3.

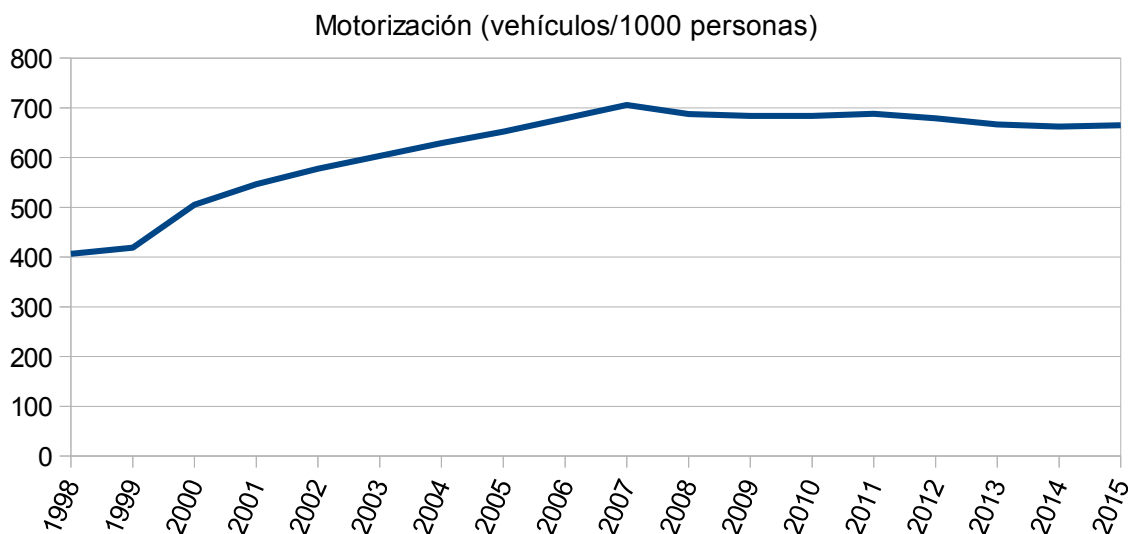
Se estima que la evolución del número de vehículos en el municipio de Palma para un futuro próximo, continuará en ascenso, tras un período más estable debido a la situación de crisis socioeconómica. Las tendencias actuales van encaminadas a la adquisición de más de un vehículo por familia.

Teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento poblacional y las tendencias actuales en cuanto a la adquisición de vehículos a motor, los resultados para un futuro próximo son los siguientes. Se observan las previsiones de incremento de vehículos en Palma del Río si continúan las tendencias actuales. Para 2020 el total de vehículos de Palma ascendería a casi las 16.100 unidades.

En la próxima gráfica se observa el nivel de motorización que presenta la población de Palma del Río desde el año 1998 hasta el año 2015, teniendo en cuenta las tendencias actuales de crecimiento poblacional e incremento del número de vehículos.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible



El nivel de motorización es muy elevado, superando en 2013 (666 vehículos/1000 personas a la media andaluza (634 vehículos/ 1000 personas) y española (662 vehículos/1000 personas). En 2007, este nivel superaba la cantidad de 700 vehículos/1000 personas, pero en los últimos años, teniendo en cuenta la crisis socioeconómica acaecida, el nivel de motorización ha descendido ligeramente por debajo de dicho nivel.

c) Movilidad de la Población. Distribución temporal y por Motivos

El ciudadano palmeño suele realizar sus viajes a pie y en vehículo privado, y solo un porcentaje muy pequeño usa la bicicleta o el transporte público.

El vehículo privado es utilizado incluso para recorrer distancias de no mucho más de 2 kilómetros, los cuales son perfectamente abordables a pie, pero que sin embargo son realizados mediante vehículos.

Un dato importante a destacar es el gran potencial de Palma del Río para poseer una adecuada política a favor de la bicicleta como medio de transporte, ya que su orografía, prácticamente llana y su benevolencia climática, permiten este tipo de movilidad. En caso de planificar y desarrollar un carril bici, Palma del Río podría apoyarlo en las principales vías de comunicación, ya que poseen anchura suficiente para ello. El hecho de que los utilitarios principales sean mayores de 55 años y personas de entre 35-44, muestra la apertura de mente de los ciudadanos y la capacidad de adaptarse a los nuevos modos de transporte, más sostenibles y saludables.

En la cadena de desplazamientos que realiza una persona a lo largo del día, cada viaje se singulariza por su motivo, es decir, mientras no cambie su motivación, el viaje sigue siendo el mismo aunque cambie de modo.

Para realizar el análisis, se han realizado una serie de divisiones en cuanto al objeto de los desplazamientos que tienen lugar en Palma del Río, encontrando los siguientes grupos: trabajo, estudios, compras, ocio, gestiones administrativas y otros.

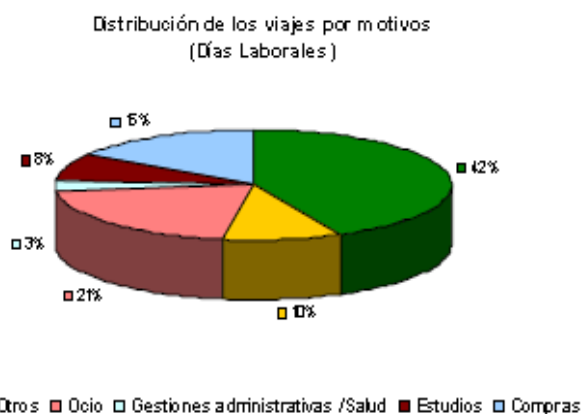
Dentro de este conjunto global de viajes, los que se realizan al trabajo y a los lugares de estudios componen los que se denominan movilidad obligada, ya que el usuario debe realizarlos diariamente y a la misma hora, en tanto que el resto de viajes (compras, ocio...) tienen mayor grado de libertad en su forma de realización y constituyen la movilidad no obligada.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

Los viajes de estudios y trabajo (movilidad obligada) se realizan diariamente, y alcanzan en días laborables una cifra de 46.863 viajes, estos movimientos se efectúan principalmente en vehículo privado.

Los traslados por trabajo suponen un 42% de los desplazamientos totales en días laborables. Este porcentaje resulta similar al que se da en las grandes aglomeraciones, como Córdoba. Los viajes por estudios en este municipio representan un porcentaje de un 8%. Ambos tipos de viajes se dan durante las primeras horas de la mañana (7-9 h) y las primeras de la tarde (14-16 h).



Unos 14.458 viajes se realizan por motivos de compras, bien compras diarias o compras que supongan un desplazamiento en vehículo privado. Los desplazamientos por compra suponen un 15 % del monto total.

Aproximadamente el 11%, 11.367 desplazamientos son por otros motivos que no son los citados anteriormente, y que se encuadran dentro del apartado "otros". El porcentaje de desplazamientos por motivos de gestiones administrativas y salud llega al 3%.

El 21 % de los viajes son por ocio, con un total de 19.144 movimientos.



Durante los días no laborales, los motivos de los desplazamientos varían, convirtiéndose en protagonistas los desplazamientos cuyo objeto es el desarrollo de actividades de ocio, 77% del total de desplazamientos realizados. El 16 % de los desplazamientos tienen como objeto la realización de compras, y motivos como el trabajo, las gestiones administrativas y salud, durante los fines de semana sólo generan el 3% de los desplazamientos.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

Motivo del desplazamiento	Porcentaje	Total viajes
Compras	16%	7.777
Gestiones administrativas y de salud	4%	2.093
Ocio	77%	36.693

Existe además una relación muy clara entre los motivos de viaje y el modo de transporte en el que se realizan. Así, en los viajes de trabajo, el modo de transporte más común es el vehículo privado (dirigidos a los polígonos industriales), aunque existe también un volumen notable de desplazamientos que se realizan a pie (zonas de comercio más accesibles a pie que los polígonos industriales).

Los desplazamientos por motivos de “compras diarias” se hacen, de forma generalizada, andando, y en el entorno del domicilio. La aparición de hábitos de compra no diaria en centros comerciales periféricos hace entrar en juego a los modos mecanizados de transporte, principalmente al vehículo privado. El conjunto de motivos agrupados en el epígrafe “otros”, por su propia naturaleza, ofrece un reparto modal mucho más diversificado.

La dificultad para la ejecución de las medidas propuestas en estos planes no está, por tanto, en el diseño de las medidas y técnicas necesarias. Está demostrado que para la modificación de las pautas de movilidad no es suficiente, por ejemplo, con modificar la oferta de infraestructuras en favor de los no motorizados o el transporte público. Tal como concluyen varios estudios de la Comisión Europea, es necesario educar a la ciudadanía, haciéndoles entender que estos medios de transporte son mejores desde el punto de vista ambiental, social y para la salud; mostrarles los altos costes colectivos e individuales de los automóviles y conseguir que cambien sus formas habituales de desplazarse hacia medios más sostenibles. El problema no es baladí, porque es necesario modificar hábitos de vida. De ahí la importancia de tener en cuenta la opinión de la ciudadanía a la hora de formular las propuestas de acción y proponer, en caso de que sea necesario, fórmulas que la modifiquen.

El vehículo privado es el medio de transporte más extendido entre la ciudadanía de Palma del Río para sus desplazamientos, tanto por carretera como por la ciudad, a pesar de que las dimensiones del núcleo urbano permiten cubrir muchos recorridos a pie. De lo anterior se desprende la importancia de estudiar las características de la red viaria (con sus fortalezas y debilidades) a la hora de analizar su esquema de movilidad.

3.- DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

3.1.- DIAGNÓSTICO

a) Red viaria

La puesta en servicio de la nueva variante A-453 ha supuesto la desviación de gran parte del tráfico de paso que anteriormente no tenía otra opción que atravesar Palma del Río para llegar a su destino; de esta manera, el casco urbano de Palma se ha visto liberado de este tráfico y la circulación es algo más fluida; sin embargo, el mayor problema de circulación en Palma lo suponen los movimientos que tienen origen y destino en el propio casco urbano y será en este aspecto en el que deberán ir encaminadas las futuras actuaciones que se desarrollen en el Plan de Acción.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Las calles de Palma del Río no guardan homogeneidad en su sección, por lo que en la misma calle pueden aparecer zonas donde el estacionamiento no sea posible y avanzando en su recorrido, encontrar en la misma calle una zona donde los residentes puedan estacionar a ambos lados de la vía. De todas formas, es necesario destacar que **gran número de calles** donde actualmente transita tráfico rodado y se permite el estacionamiento, **deberían restringir sus usos debido a la insuficiente sección que presentan**. El mantenimiento del tráfico rodado, estacionamiento y tránsito peatonal en muchas de las calles de Palma del Río, es insostenible y afecta muy negativamente a los peatones, ya que la escasez de sección de las calles hace necesario el uso del espacio destinado a los desplazamientos de los peatones para el estacionamiento de los vehículos.

De cara a la regulación y organización del tráfico y el aparcamiento que se pretende abordar con el Plan de Movilidad, podría plantearse la posibilidad de ampliar el establecimiento de aparcamientos rotatorios por temporalidad en algunas de las zonas de mayor confluencia del núcleo .

Es necesario incrementar el número de parking para dar cobertura al total de la demanda existente, de manera que los residentes puedan estacionar sus vehículos y así liberar las calles del municipio de vehículos estacionados de manera indebida, sobre acerados, pasos de peatones, etc. Mediante la creación de parking o zonas de estacionamiento para residentes y la paulatina eliminación de zonas de estacionamiento libre, se consigue disminuir el uso del vehículo privado para realizar desplazamientos internos en el casco urbano y con ello se mejora la calidad de vida de los ciudadanos, se mejora la imagen de la ciudad, se disminuyen las emisiones de CO₂ a la atmósfera, etc.

b) Red de movilidad no motorizada

Los circuitos de movilidad no motorizada (calles peatonales, acerados y carriles bici) son elementos de importancia definitiva en la movilidad urbana, ya que son la base, junto con la concienciación ciudadana, para que sea posible adoptar sistemas de movilidad más sostenibles.

Es importante poner de manifiesto la escasez de redes exclusivas dedicadas a la bicicleta o el peatón, lo que obliga a la convivencia de distintos modos (vehículos motorizados, bicicletas y peatones) en una misma red viaria. Esta utilización múltiple de un espacio común exige un alto nivel de organización, así como el compromiso, respeto y prudencia de los usuarios. La red peatonal, integrada por el conjunto de lugares destinados al tránsito de peatones: acerados, pasos de peatones, etc; no siempre cumple correctamente su función debido a las características generales de las calles.

Red Peatonal

Es necesario mejorar la conectividad peatonal, incrementando el número de pasos de peatones, mejorando la señalización de los existentes, limitando la velocidad de circulación de los vehículos, etc.

También es necesario tener en cuenta que en Palma del Río gran parte de los desplazamientos, aproximadamente el 50% se realizan a pie.

Red de Bicicletas

El Ayuntamiento de Palma del Río, cuenta en la actualidad con un único carril bici que posibilita los desplazamientos de los ciudadanos mediante bicicleta; no obstante, el vigente Plan General de Ordenación Urbana contempla la creación de una red de carriles bici en algunos viales de nueva creación. Esta red de carriles bici permitirá la movilidad mediante bicicleta en la zona de expansión del casco urbano hacia el este, pero deja de lado el casco urbano consolidado, debiendo realizarse un esfuerzo por extender el itinerario del carril bici a lo largo de algunas de las vías más importantes del casco urbano para incrementar su funcionalidad, conectando equipamientos, centros escolares, áreas de ocio y zonas comerciales. No es imprescindible la creación de carriles bici; en la mayoría de las calles sería suficiente con introducir señales que limiten la velocidad de los vehículos e indiquen que la prioridad de circulación en la calzada la tienen las bicicletas.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Actualmente, el número de usuarios de la bicicleta es importante y destaca la demanda que realizan para la creación de un carril bici que les permita la movilidad segura mediante este medio de transporte.

c) Red de transporte público

En cuanto a transporte público en el municipio, en la actualidad dispone de tres líneas de autobús urbano que realiza una ruta bastante completa por el casco urbano, con paradas en lugares estratégicos, como equipamientos centros sanitarios, mercado, estación de ferrocarril, polideportivo municipal.

El funcionamiento de este transporte es durante todo el día con una frecuencia de 20 minutos, por lo que las mejoras deberán ir en la líneas de incrementar la información en las paradas, mejorar el mantenimiento de los autobuses y de las paradas, ampliar o mejorar las rutas, etc.

Bus interurbano

Los autobuses interurbanos hacen su recorrido a lo largo del casco urbano parando en varias de las paradas habilitadas para los viajeros.

Los principales destinos de los autobuses interurbanos son la capital de provincia, Córdoba, y los municipios aledaños así como los núcleos secundarios del municipio. Desde la capital de provincia los usuarios de este medio de transporte pueden acceder a una gran diversidad de empresas de transporte con diversos destinos.

Actualmente la empresa de autobuses que realiza el servicio de comunicación de Palma del Río con Córdoba es "Autobuses Pérez Cubero S.A." Las salidas se efectúan desde la parada de autobús que se sitúa en frente de la Hospedería de San Francisco, recorriendo a partir de aquí el resto de paradas hasta la salida del casco urbano.

Bus urbano

Hay tres líneas de autobuses urbanos, dos de ellas hacen el recorrido por todo el casco urbano parando en zonas comerciales, equipamientos, centros de trabajo, etc

Estas líneas siguen un recorrido aproximadamente circular, ambas conectando diferentes zonas del casco urbano principal con el centro de salud. La otra línea comunica el casco urbano con la estación de ferrocarril que se sitúa en al norte del casco urbano. En el plano que se presenta a continuación se puede observar las distintas líneas de autobús y sus itinerarios.

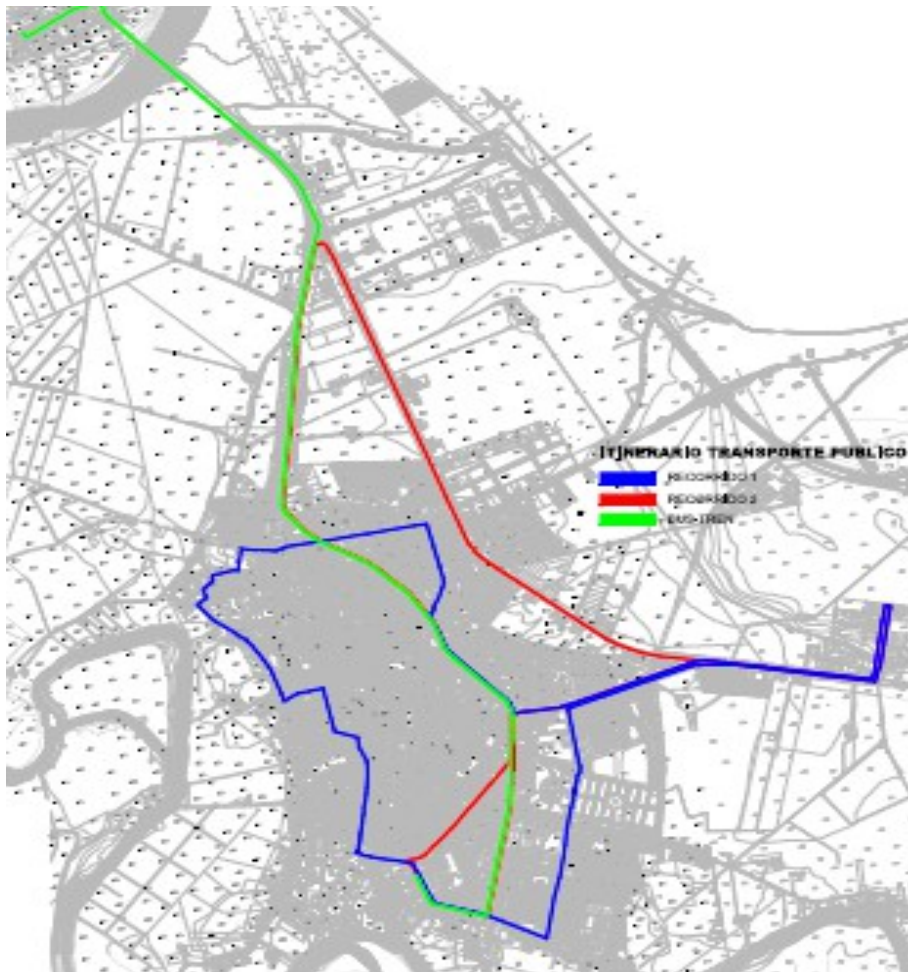
Ferrocarril

La estación de ferrocarril se sitúa en el norte del casco urbano, pudiendo acceder a la misma a través de la carretera N-431, mediante vehículo privado o bien mediante transporte público, en a línea mencionada anteriormente.

La línea comunica el municipio con la capital de provincia pudiendo realizar enlaces con los trenes que parten de su estación. Así mismo, comunica a Palma del Río con la estación de Santa Justa (Sevilla), por lo que las comunicaciones del municipio por ferrocarril son mejores que las que tienen lugar mediante el uso del autobús.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río *Hacia una Movilidad Sostenible*



Itinerario Transporte Público

Taxis

El municipio de palma del Río cuenta con tres licencias de taxi de propiedad privada. No existe parada oficial de manera que los usuarios deben solicitar el servicio mediante llamada telefónica.

La concesión y expedición de licencias son competencia municipal, estando reguladas por ordenanzas.

El recorrido mayoritario que realizan es el transporte de personas mayores desde sus domicilios hasta el mercado y viceversa, así como los recorridos a la capital.

Además la Junta de Andalucía otorga las autorizaciones para realizar viajes interurbanos con comienzo en el municipio de residencia del vehículo y el Ministerio de Fomento tiene las competencias sobre los viajes nacionales.

El servicio se desplaza hasta el mismo domicilio del usuario previa solicitud del servicio vía telefónica.

d) Intermodalidad

La intermodalidad es una de las palabras claves al elegir un enfoque integrado para el transporte, prestando atención especial a la combinación de diferentes modos de



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

transporte, incluidas todas las medidas y actividades que faciliten los intercambios o fomenten sistemas de instalaciones de intercambiadores.

En el municipio de Palma del Río cuando se superponen los distintos modos de transporte se observa que el principal lugar con funciones de intermodalidad, es la estación de tren, donde confluyen el transporte público urbano (autobús), el transporte público interurbano (el tren) y los vehículos privados. La estación está provista de una zona de aparcamiento donde los usuarios pueden dejar sus vehículos estacionados y desplazarse en tren hacia Córdoba o Sevilla. La zona de aparcamiento se ha renovado recientemente, y no es muy utilizada para estacionamientos prolongados, si bien lo es para estacionamientos rotativos (personas que se dirigen a la estación a recoger a los viajeros usuarios del tren).

El entorno de la Plaza Mayor de Andalucía y la Avenida de Córdoba podría considerarse como un punto intermodal, donde muchos usuarios del vehículo privado estacionan sus turismos y se dirigen hacia los diferentes equipamientos y servicios de la zona del casco antiguo a pie.

3.2 CRITERIOS DE ACTUACIÓN

Cada uno de las modalidades mencionadas a lo largo del documento debería disponer de un programa de actuaciones específicas que responda a los problemas detectados.

A continuación se proponen de forma sintética y gráfica algunas de las buenas prácticas como respuesta a los problemas más habituales en el municipio de Palma del Río.

a) Red Peatonal

El principal criterio a aplicar en las medidas de fomento de la movilidad peatonal es la continuidad de los espacios y áreas peatonales.

Las principales actuaciones asociadas a la mejora de la circulación peatonal son las siguientes:

- **Dotación suficiente de reserva de espacio a peatones**

En caso de no existir espacio suficiente para dos aceras y una calzada, la solución debe tender por lo general a proteger los intereses de los peatones, creando una calzada única donde éstos tengan la prioridad.

- **Continuidad de los itinerarios**

Si bien la dimensión mínima de las aceras puede considerarse un elemento de continuidad, también resulta muy importante una circulación peatonal con recorridos libres de obstáculos físicos. Deben mantenerse unos criterios de alineación que permitan un espacio libre continuo. Ello resulta especialmente importante para las personas con deficiencias visuales o sensoriales.

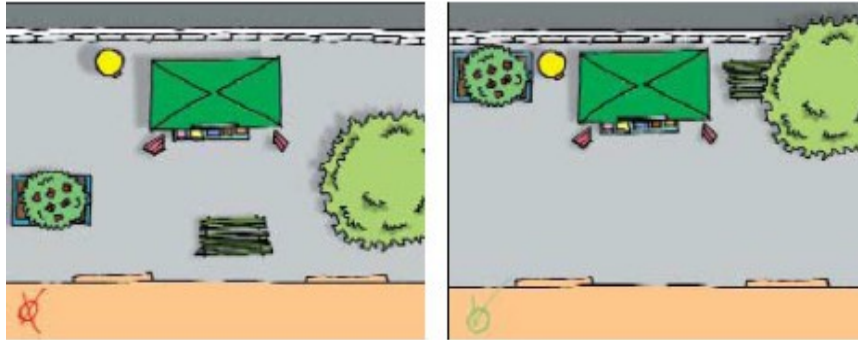
La continuidad del recorrido peatonal debe estudiarse con detalle en los puntos de intersección con otros modos de transporte, y en especial con los vehículos motorizados. Los itinerarios peatonales deben diseñarse facilitando la continuidad formal y visual de los itinerarios ya que el peatón tiende a realizar el recorrido mínimo.

Independientemente de la solución adoptada, cualquiera de las opciones debe cumplir unas recomendaciones de diseño y trazado que permitan ante todo ofrecer comodidad y seguridad en el cruce a los viandantes.

El tratamiento para personas con movilidad reducida (PMR) resulta especialmente importante. Ello significa en aquellos viarios donde existe segregación de acera y calzada, prever pasos a nivel de acera con respecto a la calzada, o rebajes para acceder a la calzada.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible



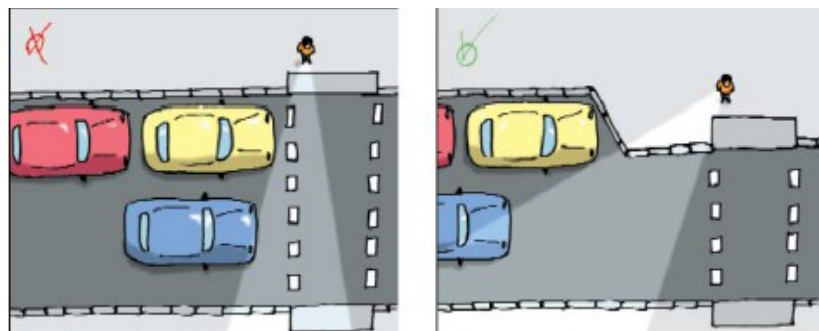
Ejemplo de mala y buena aplicación de continuidad peatonal libre de espacios

- **Eliminar obstaculización de mobiliario urbano permanente o circunstancial**

Las aceras, además del mobiliario permanente (arbolado, quioscos, señalización, papeleras o bancos, fuentes, etc.), progresivamente se ven forzadas a admitir más mobiliario circunstancial debido a obras, motorización. Este tipo de objetos acostumbra a dificultar más a los peatones que no a los vehículos.

El espacio público debe prever en su planificación localizaciones adecuadas para estos elementos, alternando por ejemplo con aparcamientos, pero sin reducir el espacio imprescindible para el peatón.

- **Eliminar mala visibilidad en cruces**



La colocación de aparcamiento en superficie adyacente a los pasos de peatones o de mobiliario urbano de grandes dimensiones (quioscos, o contenedores) impide la visibilidad a los peatones, generando situaciones de riesgo, especialmente para menores cuya perspectiva resulta todavía más desfavorecida. Resulta recomendable mantener un espacio libre al ampliando la acera que aporte el grado de visibilidad necesario.

- **Crear caminos seguros a escuelas o equipamientos**

La promoción de la movilidad se inicia también con la preocupación por la seguridad en el desplazamiento de las personas con un sentido diferenciado del riesgo. Los niños, tanto por su nivel de aprendizaje como por sus medidas físicas disponen de un sentido mucho más tenue del riesgo, y una capacidad diferente de reacción, especialmente en cruces. Por este motivo se deberían extender protecciones adicionales en salidas de escuelas.

También se podrían fomentar recorridos escolares peatonales más seguros a los cuales los niños se acostumbran de pequeños y realizan siempre de forma sistemática. Se seleccionan aquellos espacios con aceras más amplias y pasos de peatones muy delimitados que indican con mayor intensidad las zonas de paso tanto a los niños como a los conductores.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- **Favorecer el mobiliario vegetal**

La disposición de vegetación urbana en el acerado debe venir marcada no sólo por el tipo de vegetación. Deben ser tenidos en cuenta otros factores que influyen sobre el paisaje y la estructura urbana.

El ajardinamiento puede cumplir una doble función: la natural función ecológica y ornamental por un lado; pero también la de estructurador viario, delimitando espacios o realizando labores de protección, confortabilidad de los usuarios, o beneficios medioambientales y de reducción de contaminación atmosférica y acústica. Resulta preferible utilizar especies vegetales autóctonas ya que su mejor adaptación a las condiciones climatológicas favorece su conservación y en muchos casos unas mínimas tareas de conservación. También por ser más adecuadas desde el punto de vista de la protección y equilibrio del ecosistema natural urbano.

b) Red Ciclista

La bicicleta supera en velocidad media al vehículo privado en desplazamientos de hasta 10 Km. en entorno urbano, con ajuste perfecto a la demanda, y sin consumo de combustible fósil; este potencial ha de ser aprovechado en las condiciones que el perfil urbano lo permita.

Como principales criterios básicos de aplicación en la promoción de la bicicleta destacan:

- **Definición de una red general y de unas tipologías funcionales**

Debe tenerse en cuenta que parte de la red ciclista deberá implantarse sobre una estructura viaria preexistente. Por tal motivo el primer paso consiste en definir la red general y la tipología más adecuada.

La decisión de la tipología más adecuada dependerá de múltiples factores: la disponibilidad de espacio, la jerarquía de la vía, el consenso social, pero también de la capacidad económica municipal de implantación a lo largo del tiempo.

En vías urbanas de largo recorrido: se recomiendan tipologías segregadas que aporten la máxima seguridad a los usuarios respecto de los vehículos motorizados.

- Carril-bici protegido
- Pista bici: Vía segregada del tráfico motorizado con trazado independiente de las carreteras

En vías urbanas de corto recorrido o accesibilidad se recomienda la coexistencia de la bicicleta con los transportes motorizados dado que la velocidad de estos no puede superar los 30 km/h.

En muchos casos las dificultades de implantación y/o la falta de recursos económicos obliga a implantar una tipología: el carril bici no protegido.

- **Dar continuidad a los recorridos y puntos de paso singulares**

La falta de una red continua o de un insuficiente tratamiento de los cruces o de las transiciones entre itinerarios genera inseguridad e incomodidad. Las intersecciones de la red ciclista con el resto de redes deben estar cuidadosamente estudiadas para proporcionar mayor seguridad a aquellos modos con mayor potencial de vulnerabilidad, es decir, teniendo en cuenta en primer lugar al peatón.

- **Proporcionar aparcamiento homogéneamente distribuido y seguro**

Proporcionar continuidad y comodidad también significa prever la colocación de aparcamiento de bicicletas distribuido uniformemente al lado de las vías o en determinados espacios singulares. También puede consistir en locales a pie de calle acondicionados, o en reservas de espacio dentro de aparcamiento público.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

c) Red de Transporte Público

Han de realizarse los esfuerzos necesarios para que incremente su participación en la movilidad general del municipio, con un servicio de calidad y adaptado a las necesidades de la población.

Para que el transporte público constituya una alternativa factible al vehículo privado, se deben proporcionar ventajas que lo hagan atractivo como modo de transporte cotidiano, o puntual. Un coste menor por itinerario realizado supone un primer incentivo, sin embargo existen aspectos que afectan a la comodidad y a la eficiencia que resultan definitivos en la elección:

- **Aumentar la accesibilidad y seguridad de los usuarios .**

La accesibilidad debe atender también a personas con movilidad reducida, adaptando las paradas con sistemas de información adecuados o situándolas a nivel de los vehículos, pero también acondicionando o utilizando material móvil con rampas de acceso.

4. RECURSOS INSTITUCIONALES

LEGISLACIÓN

En el municipio de Palma del Río existe una Ordenanza municipal en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Esta Ordenanza se publicó en el BOP nº 162 de fecha 26 de agosto de 2013, y que en la actualidad se encuentra en vigor.

El objeto de dicha Ordenanza es la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas titularidad municipal, así como la vigilancia de los Agentes de la Policía Local, y, entre otras, la regulación de usos de dichas vías haciendo equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez de tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad.

Se trata de una Ordenanza muy amplia en la que se contemplan muchos aspectos relacionados con la movilidad en el municipio.

Otras Ordenanzas Municipales que regulan en cierta forma los distintos aspectos de la movilidad del municipio son las siguientes:

- Ordenanza Municipal de Autocaravanas, publicada en el BOP nº 195 de 9 de octubre de 2014, como medida para regular el turismo derivado de este estilo de desplazamiento.
- Ordenanza Reguladora de la retirada de vehículos abandonados en las vías públicas municipales.
- Ordenanza para la prestación del Servicio Municipal de Aparcamiento Subterráneo para automóviles y motos en la Plaza de Melchor Continente de Palma del Río: que regula el primer parking público existente en el municipio.
- Ordenanza Reguladora de determinadas actividades de ocio en espacios abiertos en el término municipal de Palma del Río.

EDUCACIÓN Y PROMOCIÓN

Las actividades de educación e información en materia de movilidad deben incrementarse considerablemente en el municipio, han de realizarse acciones de concienciación a la ciudadanía al respecto de los siguientes items y familiarizar con estos términos a la población:



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

- realizar un análisis de los itinerarios motorizados más eficientes,
- promover una manera de desplazamiento más solidarios con el medio ambiente que mejore la calidad de vida de los ciudadanos,
- generar una educación vial y una cultura de la conducción respetuosa,
- mejorar la eficiencia ambiental y social de los desplazamientos motorizados,
- consolidar una ciudad de convivencia de prioridad peatonal y una aproximación a una red básica de espacios para bicis,
- disminuir las emisiones de partículas nocivas al aire y aminorar el problema del ruido.

El poder de los medios de comunicación en las costumbres y actitudes de los ciudadanos ha de ponerse al servicio de la promoción de un nuevo concepto de movilidad urbana, beneficioso para el conjunto de la sociedad.

Como principales actuaciones en materia de formación y divulgación, destacar:

- Días específicos de promoción de modos de transporte no contaminantes
- Charlas – Debates asociados a la movilidad urbana
- Campañas publicitarias, actos públicos
- Cursos del patronato de deportes orientado al peatón y la bici.

La importancia de este punto sostiene la base necesaria para una buena implantación de hábitos de conducta y buenas prácticas ciudadanas que hagan de la Movilidad Sostenible una realidad en el municipio de Palma del Río a medio plazo. De ahí la importancia de radicar el eje de estas medidas en un órgano de participación ciudadana representativo de los sectores sociales más activos y protagonistas de la movilidad en nuestra localidad.

5.- CAMBIO DEL MODELO DE MOVILIDAD DE PALMA DEL RÍO

5.1 Objetivos del PMUS

La Estrategia Europea 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador puso de relieve la importancia de contar en Europa con un sistema de transporte modernizado y sostenible para el desarrollo urbano de la Unión e hizo hincapié en la necesidad de abordar la dimensión urbana del transporte.

Según la Unión Europea el objetivo principal de un plan de movilidad urbano sostenible es *mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas y ofrecer una movilidad y un transporte sostenible y de alta calidad en las zonas urbanas*. Este objetivo tiene en cuenta las necesidad de una *ciudad funcional* y su interior más que de la estricta regulación administrativa del término municipal.

Conforme a los objetivos de la política urbana europea, el PMUS debe regirse por los siguientes principios de la Unión:

El principio de sostenibilidad.

Es la base sobre la que se levanta el PMUS. Hay que asegurar, para hoy, pero también para el futuro, una movilidad menos agresiva para el entorno urbano y para el ciudadano, más planificada y ahorradora de recursos y más respetuosa con el medio ambiente, impulsando la innovación tecnológica y el cambio modal hacia medios de transporte menos contaminantes y de menor consumo energético que reduzcan la congestión, los accidentes y la contaminación que sufren los ciudadanos con motivo de sus



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

desplazamientos.

El principio de seguridad.

Se debe fomentar un cambio favorable de las administraciones, gestores y ciudadanos, fomentando la responsabilidad y cooperación con la disciplina vial y con un permanente y dinámico diálogo sobre las reglas en el espacio público. Es necesario cumplir y hacer cumplir las normas básicas de convivencia en la movilidad, de manera que se aumenten los grados de seguridad en los viajes.

El principio de universalidad.

Todos los ciudadanos han de tener acceso a los diferentes servicios que ofrece la ciudad, como el trabajo, la sanidad, la educación, las compras o el ocio, en condiciones aceptables de tiempo, precio, comodidad, seguridad y medioambientales.

La dimensión social de la movilidad urbana presenta varios enfoques que deben ser tenidos en cuenta, siendo garante de equidad y justicia social en su desarrollo y proporcionando accesibilidad a todas las personas en igualdad. Los tiempos para los desplazamientos y las actividades ciudadanas son un activo potencial que ha de favorecerse. La movilidad es considerada como una condición de integración social, después de la vivienda, la salud y la educación. Es necesario garantizar el derecho a desplazarse de los ciudadanos, sin importar su edad, sexo, nivel de renta, grado de integración cultural, realidad física, ni localización de su residencia. El sistema de transporte de la ciudad debe ser universal, equitativo y accesible, inclusivo y no discriminatorio.

El principio de participación.

La información, la educación y los procesos de participación de los individuos, grupos y colectivos que conforman la sociedad palmeña han de permitir que se produzca un dinamismo intelectual, de conocimiento y de cultura de la movilidad como instrumento para enriquecer nuestras conductas y actuaciones en el territorio urbano donde convivimos.

El principio de coordinación y eficiencia.

El sistema de movilidad debe ser eficiente, ya que es parte del proceso productivo de la ciudad, y contribuye a su dinamismo económico y social. Por tanto, los diferentes modos de transporte deben estar coordinados entre ellos, de manera que se complementen unos a otros, en aras de obtener un sistema de transporte eficiente, en el que la intermodalidad y la política tarifaria son factores destacados.

Esta coordinación debe producirse también entre las diferentes Administraciones que tienen competencias sobre el transporte.

El principio de regeneración del espacio urbano.

El progreso de la calidad de vida de todos los ciudadanos viene forjado en la regeneración del espacio urbano para una mejora no sólo en los desplazamientos que en él se producen, sino también en las funciones de estancia y relación. Se pretende una ciudad bella, que favorezca el contacto, la creatividad y la diversidad en sus interrelaciones.

Una política que restrinja el uso del vehículo privado, que fomente los modos de transporte no motorizados, así como el transporte público y sobre todo que elija al peatón como el verdadero protagonista de la vida en el núcleo urbano y para ello, de la movilidad en la ciudad, se configura no sólo como una buena política de movilidad, de sostenibilidad y de mejora de la calidad de vida sino que además constituye una importante política de género y de apoyo a los colectivos más débiles. Palma del Río cuenta con numerosas ventajas que facilitan el cambio, como son su climatología y orografía, o el tamaño del núcleo urbano



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

La mayor parte de la movilidad municipal, y por ende los conflictos asociados a la misma, corresponde a los desplazamientos internos, que suponen el 90% del total. En este sentido las propuestas que se presentan a continuación pretenden definir un modelo diferente de movilidad y accesibilidad que juegue un papel de imagen final de un sistema de movilidad que sea viable (sostenible) en el plazo aproximado de dos legislaturas, y que se estructura sobre los siguientes objetivos específicos:

- Ampliar y crear ejes y zonas de prioridad peatonal y mejora de la accesibilidad del peatón.
- Mejora y potenciación del transporte público.
- Desarrollo de una red de vías o itinerarios ciclistas, y fomento del uso de la bicicleta como medio seguro y habitual de transporte.
- Reordenar y reducir el impacto del transporte motorizado en la movilidad urbana.
- Favorecer un desarrollo equilibrado y una mejor integración de los diferentes modos de transporte.
- Mejora de la seguridad vial de los distintos modos de movilidad urbana y el atractivo del espacio público, y así garantizar una mejor calidad de vida de la ciudadanía
- Mejora de la información, concienciación, formación de los ciudadanos en cuanto a movilidad.
- Promoción de la innovación y las TICs en la movilidad
- Avanzar en los objetivos de sostenibilidad y equilibrio entre la viabilidad económica de los servicios e inversiones, la equidad social, la sanidad y hábitos saludables de la ciudadanía así como la calidad medioambiental y mejor eficiencia en el uso de los recursos
- Reducción del impacto ambiental de la movilidad (ruido, contaminación, emisiones, consumo, etc.).
- Integración territorial acorde a las políticas y estrategias supramunicipales.
- Actualización de la normativa vigente para el desarrollo del presente Plan.

El tránsito hacia este nuevo modelo debe emprenderse de inmediato, pues se es consciente de la gran dificultad que supone su puesta en marcha y la existencia de importantes herramientas que pueden facilitar su desarrollo. El horizonte de desarrollo de este nuevo modelo debe ser el año 2025, estableciendo las prioridades de ejecución sobre la base de su necesidad y trascendencia.

Para ello será necesario abordar el diseño de una estrategia global de comunicación a la ciudadanía para recabar apoyos y complicidades al mismo tiempo que puedan solventarse los problemas que se presenten. Por lo que volvemos en este punto a recalcar la importancia de la participación ciudadana a través de órganos reglados de participación.

5.2 Plan de Implementación. Medidas y acciones a desarrollar

Tras el análisis, diagnóstico, criterios de intervención y objetivos planteados, se establece un Plan de Implementación de la Movilidad Urbana Sostenible a través de medidas y acciones, cada una de ellas con indicadores que harán posible evaluar y valorar el desarrollo de las mismas, y con un grado de prioridad en su ejecución y puesta en marcha. Dichas medidas y acciones se estructuran en los siguientes ejes prioritarios, medidas, submedidas y acciones:

- **EJE PRIORITARIO 1: Movilidad no motorizada: peatón, bicicleta y medios alternativos al coche**
- **EJE PRIORITARIO 2: Transporte público**
- **EJE PRIORITARIO 3: Aparcamiento y Transporte por vehículo privado**



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río Hacia una Movilidad Sostenible

- EJE PRIORITARIO 4: Transporte de mercancías
- EJE PRIORITARIO 5: Seguridad vial, información, formación y concienciación ciudadana
- EJE PRIORITARIO 6: Actualización de normativa
- EJE PRIORITARIO 7: Gestión del PMUS y la movilidad

EJE PRIORITARIO 1: MOVILIDAD NO MOTORIZADA: PEATÓN, BICICLETA Y MEDIOS ALTERNATIVOS AL COCHE

MEDIDA 1: Movilidad peatonal

La mejora de las condiciones para asegurar la accesibilidad del peatón, debería ser siempre el primer objetivo en una política de movilidad sostenible, además de por motivos relacionados con la reducción de la contaminación atmosférica y la ayuda en la lucha contra el cambio climático, porque es el modo de locomoción que pueden utilizar todos los habitantes de una localidad con capacidad de moverse ya que, todos los que usan los modos anteriores sí son en algún momento peatones. Además, la accesibilidad entendida como el derecho de cualquier persona a poder transitar, acceder a un lugar y permanecer en él de forma cómoda y segura implica adoptar una concepción amplia de peatón que incluya a aquellas personas con discapacidades temporales o permanentes y las personas con movilidad reducida y/o con limitaciones sensoriales.

Palma del Río presenta unas características particulares que benefician y requieren la puesta en marcha de iniciativas encaminadas a favorecer los desplazamientos peatonales.

Las buenas condiciones climáticas, orográficas y de extensión que presenta el municipio completan el escenario inicial. Esta situación de partida es del todo favorable ya que la necesidad clara de actuar se ve favorecida por el amplio margen de actuación que presenta el municipio, y especialmente el casco urbano, favoreciendo la ejecución de numerosas actividades.

Para recuperar el papel del ciudadano como peatón en el municipio es necesario actuar bajo una serie de criterios:

- Diseño urbanístico favorable al peatón. Estos itinerarios/ejes deben invitar a los peatones a transitar por ellos por lo que necesariamente han de ser diseñados pensando en el peatón y con el objetivo de tener un espacio urbanizado habitable y de calidad. Esto debe atraer también a los usuarios de automóviles que vean en los viajes a pie un acceso seguro, rápido y eficaz a los lugares de interés. Además estos trayectos deben ser también fáciles y agradables por lo que es necesaria la existencia de un espacio lo suficientemente ancho y libre de obstáculos (tanto en anchura como en altura) para el esparcimiento de la población, y no tan sólo el preciso para el cruce de dos personas en condiciones de seguridad. Este diseño debe completarse con elementos de mobiliario urbano que propicien la comodidad y el disfrute de los peatones así como la funcionalidad de socialización que cumplen estos espacios. Por ello deberán estar dotados de bancos, fuentes públicas, paneles de información municipal, papeleras, señalización de los recorridos principales y los destinos de interés, vegetación, etc. Cabe destacar en este sentido la dotación de arbolado que proporcione zonas de sombra al igual que, y teniendo en cuenta la climatología de la zona, se recomienda la previsión de dotación de toldos para aquellos ejes que por sus características no admitan arbolado de porte suficiente como para aportar una sombra adecuada en el periodo estival.
- Continuidad física. La continuidad de estos ejes ha de tener prioridad sobre cualquier otra red presente de calzadas o carriles específicos. Esta continuidad debe ser física y formal, de manera que quede clara en todo momento cuál es la prioridad. En todos los ejes se seguirá un modelo de acerado continuo, de forma que en los cruces de los flujos peatonales con la calzada sean los coches los que deban atravesar la acera sobreelevada y no los peatones los que deban descender a un paso de cebra a nivel de calzada. Adicionalmente, y a fin de no romper la continuidad de los recorridos peatonales se prestará especial atención a la localización en la acera del mobiliario urbano, de forma que este no constituya ningún obstáculo al desplazamiento cómodo del peatón.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Para ello, el mobiliario se dispondrá preferentemente en el margen exterior de la acera, es decir, el más cercano a la calzada, de forma alineada, minimizando el espacio ocupado. Igualmente se evitará la localización en las proximidades de los cruces de flujos de peatones con ciclistas y vehículos motorizados, de cualquier elemento que dificulte la visibilidad en los 10 metros anteriores y posteriores al cruce en cuestión, tales como contenedores, cabinas telefónicas, plazas de aparcamiento o carga y descarga, paneles publicitarios, paradas de autobús, etc.

- Regulación de actividades y gestión de la movilidad. Es imprescindible que los espacios destinados a los desplazamientos peatonales, bien sean ejes peatonales, calles de uso compartido o acerado, sean usados debidamente, por lo que habrá que vigilar especialmente la ocupación de su sección por elementos ajenos al flujo de peatones y, particularmente, los que lo dificulten o impidan, especialmente en lo relativo al aparcamiento ilegal y la carga y descarga en zonas no habilitadas para ello. Además de la vigilancia destinada a evitar este tipo de comportamiento, se establecerán en las calles de uso compartido que complementen la red peatonal los dispositivos necesarios para evitar el aparcamiento ilegal, dejando únicamente el espacio suficiente para el paso de los vehículos de emergencias y autobuses. El hecho de que el aparcamiento ilegal impida el tráfico en cualquier calle actuará como elemento disuasorio de este comportamiento.

La Plaza Mayor de Andalucía, se configura como punto de encuentro peatonal del centro de Palma del Río. A su alrededor se localizan además la mayoría de puntos de interés turístico y administrativo del centro como son el Ayuntamiento, Correos, así como algunos centros educativos, deportivos y religiosos.

El desarrollo de todas estas actuaciones no implica necesariamente la ejecución de obras de gran envergadura, ya que se trata más bien de desarrollar medidas de gestión encaminadas a cambiar pautas de comportamiento que reduzcan la utilización del automóvil y favorezcan los desplazamientos peatonales. Así, elementos de mobiliario urbano estratégicamente colocados, y combinados con la señalización (que debe estar en todo caso) pueden hacer que una calle sea peatonal, de prioridad peatonal o con carril bici no protegido.

Las Submedidas y acciones que aporta esta medida son las siguientes:

Submedida 1.1: Ampliación de la prioridad peatonal en el entorno del conjunto monumental y la calle Feria

En el casco histórico monumental de Palma del Río y la Plaza Mayor de Andalucía se ha producido la transformación de una zona donde el vehículo privado ocupaba o utilizaba la práctica totalidad del espacio público, a un entorno accesible prioritariamente al peatón, y donde sólo pueden acceder vehículos de residentes o servicios públicos. Este modelo ha permitido a la ciudadanía percibir un cambio cualitativo en su centro histórico, valorando y ampliando los usos que se realizaban de este espacio público, y generando la esperanza de revitalizar una zona en declive. Este modelo de desarrollo urbano converge con los objetivos de la política urbana a nivel europeo y permite no sólo recuperar el espacio público y mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, sino promocionar la actividad económica y, por tanto, el desarrollo del municipio.

El empuje de estos cambios ha afectado directamente a otros enclaves urbanos importantes como la calle Feria y su entorno (calle Cigüela-calle Rioseco), al reducir la circulación de vehículos privados que antes atravesaban la zona central como vía de comunicación entre distintas zonas del municipio, y reduciendo los conflictos entre peatones, ciclistas y coches derivados de la necesidad de compartir la estrechez que caracteriza a las vías de esta zona. Este hecho ha permitido proyectar su revitalización a través de la generación de mayor espacio de prioridad peatonal, la reducción del tránsito del vehículo privado y la conexión con el entorno monumental como atractor de actividad socioeconómica.

El PGOU de Palma del Río ordena la calle Feria como una vía peatonal, y la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) de Palma del Río 2014-2020 contempla la revitalización de esta zona como una de las actuaciones prioritarias para el municipio. Por ello, y como actuación que afecta directamente a la movilidad, se incluye en este Plan esta submedida que aporta las siguientes Acciones:



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- **Acción 1: Prioridad peatonal en la calle Feria:**
Esta acción propone configurar esta vía como peatonal, con acceso restringido de entrada salida a cocheras de residentes, carga y descarga regulada y servicios públicos. De esta forma, se deben generar tramos de calle con limitación absoluta de circulación, salvo emergencias y servicios públicos, que permitan ganar espacio para el uso alternativo de otras formas de movilidad, prioritariamente la peatonal, y oportunidades de generación de actividad económica y cultural para revitalizar la zona (centro comercial abierto). Esta acción deberá compatibilizarse con una reordenación del tráfico privado y de mercancías y los cambios normativos que se reflejarán en sus ejes prioritarios correspondientes.
- **Acción 2: Ampliar la restricción de acceso a residentes a la zona oeste de la calle Feria (calle Rioseco)**
Para garantizar un uso peatonal lo más libre posible en la calle Feria, determinadas vías cuyo uso actual se limita a residentes (Calle Coronada, Manga de Gabán, La Palma, Ponce) se deben consolidar como de acceso restringido y de prioridad peatonal para facilitar el tránsito desde la calle Rioseco hacia la calle Feria y el entorno de conjunto monumental y Plaza Mayor de Andalucía. En esta Acción se incluye la señalética que permita guiar a los peatones hacia la zona peatonal, tanto comercial como turística, y se incluya en los itinerarios peatonales que se referirán en la siguiente submedida.
- **Acción 3: Ampliar la prioridad peatonal en la zona este de la calle Feria (Calle Cigüela):**
Esta zona incluye las vías entre calle Cigüela y calle Feria, que en muchos casos su uso se limita a residentes (calles Muñoz, Pilas, Peña). Este tipo de uso permite plantear esta Acción la declaración de la prioridad peatonal de estas zonas, para facilitar un acceso más seguro y cómodo hacia la calle Feria y entorno monumental. Como en la acción anterior, se incluye la señalética que permita guiar a los peatones hacia las zonas de interés e itinerarios peatonales.

Submedida 1.2: Itinerarios peatonales

La ciudad funciona en parte gracias a la movilidad de la ciudadanía para realizar las diferentes actividades que necesitan desarrollar. Para optimizar dicha ciudad funcional se debe contar con modos de transporte sostenible, especialmente los no motorizados, que actualmente suponen más del 50% del reparto modal total (principalmente a pie). Estos modos requieren la implantación y encaje de nuevas infraestructuras capaces de soportar la nueva demanda inducida de movilidad no motorizada.

En este sentido, se considera la configuración de una red de itinerarios peatonales principales que, alternativamente a los itinerarios tradicionales en vehículo privado, permitan los desplazamientos entre barrios y distritos, y entre éstos y el centro de la ciudad.

Desde una perspectiva de intermodalidad real se propone la integración de los principales ejes urbanos como piezas multimodales que dejen en un lugar protagonista al peatón y al ciclista frente al vehículo privado.

Para asegurar la buena accesibilidad a las viviendas de los residentes, se deben configurar itinerarios interiores de barrios, basados en las costumbres y hábitos de los residentes, a modo de microrredes sostenibles.

Los distintos itinerarios deben disponer de elementos que favorezcan el tránsito confortable y seguro, y disponer de zonas de estancia peatonal con dimensión suficiente para que los usuarios puedan disfrutar y desplazarse conforme a sus necesidades y condiciones.

De igual manera, la consideración de las zonas de prioridad peatonal son fundamentales como nodos de conectividad tanto a nivel de barrio o distrito, como urbana global, lo que debe ser considerado como esquema básico de la red de itinerarios peatonales.

Para la configuración de esta Red de itinerarios peatonales se plantean las siguientes Acciones:



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- Acción 4: Red de itinerarios peatonales:

Como itinerarios principales se entienden aquellos que permiten una articulación interna urbana y los desplazamientos cotidianos de ámbito generalista. Las características de esta Red deben incluir:

- ✓ Funcionalidad alternativa al vehículo privado: eficiencia y eficacia en las funciones de comunicación.
- ✓ Hábitos de desplazamiento peatonal existentes
- ✓ Comodidad y seguridad que permita un desplazamiento en condiciones óptimas para el peatón, por lo que deberá proporcionar zonas de prioridad peatonal, estancia y confortabilidad respecto a las condiciones ambientales durante el desplazamiento (sol, lluvia, etc.)
- ✓ Continuidad: que permita conectar con otros itinerarios más específicos y de escala menor, y se produzcan menores interrupciones en el desplazamiento (regulación semafórica, intersecciones, etc.)

En esta Acción se definirán los itinerarios principales a través de grupos de trabajo del órgano de participación del PMUS, que deberán priorizar la comunicación norte-sur (EEFF-Río Genil) y la comunicación este-oeste (calle Rioseco-Avda. Aulio Cornelio) a modo de red mallada y teniendo en cuenta los principales puntos atractores de movilidad. Tras definir este orden de itinerarios peatonales, se deberán definir itinerarios de segundo orden a nivel de barrio o distrito, que conectados con los principales, permitan mejorar el desplazamiento peatonal dentro de los barrios y entre barrios a centros atractores de segundo nivel (comercial, dotaciones públicas, etc.)

En dichos itinerarios se incluirán actuaciones que mejoren las vías que incluyan los itinerarios, estableciendo mayores dimensiones de las plataformas peatonales, mejoras en los pasos de intersecciones, introducción de mobiliario adecuado así como zonas de sombra o protección ambiental, y conectividad con puntos especiales de interés o intermodalidad. Igualmente se establecerá una señalética específica que permita promover su uso.

Se tendrá especial consideración en esta acción la accesibilidad universal que se afrontará en la siguiente submedida, concretamente aquellas que hagan más amable el desplazamiento de peatones de cualquier condición.

- Acción 5: Red de Caminos Escolares

En consonancia con experiencias exitosas de otros municipios, la movilidad peatonal o peatonal-ciclista supone un interés especial para los escolares, tanto como medio más eficiente y sostenible como saludable y de concienciación para este colectivo.

La configuración de estos caminos deben contemplar, además de aquellas características de itinerarios peatonales indicados en la Acción 4, uno o varios itinerarios que conecten el colegio con las viviendas del mayor número de escolares que se dirigen al mismo o zonas de intermodalidad (paradas de bus, aparcamientos, etc.). Por ello, además de los grupos de trabajo del órgano de participación del Plan de Movilidad, los Colegios y las AMPAs deben tener un papel protagonista en la determinación de los itinerarios.

Hay que hacer especial hincapié en la seguridad vial de los usuarios de estos itinerarios, evitando los puntos de mayor conflicto con los vehículos privados (prioridad peatonal) o la adopción de medidas permanentes o puntuales de gestión de tráfico (presencia de policía local o personal voluntario regulador del tráfico, restricciones puntuales de tráfico rodado en las horas de entrada-salida, ciclos semafóricos, señalética tanto vertical como horizontal, etc.), bolsas de aparcamiento de vehículos, etc.

Igualmente hay que tener en cuenta la necesidad de coexistir con medios de transporte como la bicicleta, especialmente en aquellas zonas donde no se puede disponer de carriles segregados para los mismos. En estos casos de coexistencia, la movilidad ciclista debe garantizar la seguridad de los peatones, como circulantes prioritarios de estos itinerarios.

- Acción 6: Otras Redes temáticas peatonales

Fomento de itinerarios señalizados y acondicionados con una finalidad concreta:

- ✓ Itinerarios turísticos del conjunto monumental y otros puntos de interés
- ✓ Itinerarios comerciales, como el que se plantea para el Centro Comercial Abierto del centro urbano, o aquellos que favorezcan el comercio de proximidad o de barrio.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- ✓ Itinerarios deportivos y de hábitos saludables: que promuevan el uso de infraestructuras y destinos atractivos, que fomenten el ejercicio físico, el entretenimiento o los hábitos saludables, o regulen la celebración de eventos deportivos seguros y con dotaciones adecuadas.
- ✓ Itinerarios socioculturales: aquellos que permitan poner en valor elementos patrimoniales, culturales o de interés social
- ✓ Itinerarios verdes o aquellos que permiten conectar las principales zonas verdes y conexión con los espacios naturales, y que permitan un desplazamiento en contacto con vegetación o la naturaleza, y en concreto:
 - El Anillo verde reflejado en el PGOU,
 - Caminos públicos para el uso de la ciudadanía
 - Red de conexión peatonal-ciclista de Parques y Jardines Públicos

Estas actuaciones engloban diversidad de actuaciones, todas ellas con la participación de numerosos colectivos y asociaciones que permitan definir o priorizar las necesidades. El acondicionamiento o puesta en servicio de dichos itinerarios contemplarán diversidad de actuaciones tanto administrativas como físicas dependiendo de la temática y ámbito de actuación.

En todo caso, la necesidad de conectar estos itinerarios con el resto de redes e itinerarios tanto peatonales como ciclistas es fundamental para garantizar la continuidad y eficacia de los mismos. La coexistencia de peatones y ciclistas debe armonizarse para garantizar la seguridad vial de los mismos.

Las características básicas coinciden con el resto de itinerarios (acciones 4 y 5).

Submedida 1.3: Accesibilidad universal en el espacio público

La accesibilidad universal se refiere a *la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios así como los objetos e instrumentos, herramientas y dispositivos para hacer comprensible, utilizable y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, y de la forma más autónoma y natural posible* (Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social).

La configuración del espacio público está sujeta a normas donde la accesibilidad universal permita garantizar la igualdad de oportunidades de movilidad de cualquier persona en cualquier condición. De esta forma en los últimos años la regeneración urbana de numerosas vías y espacios públicos han resultado en espacios más amables con los peatones y ciclistas como medios de desplazamiento más perjudicados en tiempos pasados.

En el propio PGOU y otros instrumentos de planificación urbana se contemplan espacios públicos más amables y accesibles, aunque en el propio diseño de los mismos o las propuestas de este Plan es necesario apostar por ampliar las actuaciones en aras de cumplir los objetivos planteados para el PMUS de Palma del Río.

Esta línea de renovación urbana debe seguir siendo la línea prioritaria en la actuación pública, haciendo especial hincapié en las acciones incluidas en el presente Plan, a fin de conseguir un espacio público más amable, accesible, confortable y atractivo a la ciudadanía, y sirva de mayor motivación para el cambio del modelo de movilidad que se pretende, donde el coche se convierta en medio de transporte minoritario en el casco urbano.

En otras acciones se ha hecho hincapié en medidas que permitan una mayor accesibilidad universal de los peatones y ciclistas, y por ello, se plantean las siguientes acciones:

- Acción 7: Plan específico de eliminación de barreras arquitectónicas

En el espacio público se encuentra numerosos elementos y dotaciones que configuran los usos y desplazamientos de las personas. En muchos casos, estos elementos se convierten en obstáculos especialmente para peatones y ciclistas, lo que conduce a incomodidad, inseguridad o ineficiencia



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

de los desplazamientos, en detrimento de las zonas delimitadas para los vehículos privados.

En este sentido, esta Acción propone la realización de un estudio exhaustivo de las vías públicas existentes que permita la elaboración de un Plan específico de eliminación barreras arquitectónicas que en coordinación con la presente medida del PMUS favorezca y promueva la movilidad no motorizada.

Dicho Plan debe reflejar gráficamente (a través de SIG o similar) los distintos elementos existentes en el espacio público de forma que permita la mejor gestión de los mismos, y un plan de ejecución donde se prioricen las actuaciones a llevar a cabo y las inversiones a realizar.

- Acción 8: Introducción de criterios específicos de accesibilidad en proyectos que afecten al espacio público

En consonancia con la acción 7, la definición de cualquier proyecto urbano deberá tener en consideración lo establecido en el PMUS o los Planes y Programas que surjan de él, y a este respecto deberá garantizarse su consulta y el estudio de las sugerencias u observaciones.

- Acción 9: Dotación de mobiliario urbano y elementos tecnológicos para avanzar en la accesibilidad universal

Para garantizar la accesibilidad universal es necesario que se introduzcan elementos que faciliten la movilidad, especialmente de peatones y ciclistas. Entre estos elementos destacan elementos de mobiliario urbano, constructivos, editados o tecnológicos.

Respecto a los elementos físicos del espacio público, bien mobiliario urbano bien constructivos, pueden incluirse o complementar el Plan de eliminación de barreras arquitectónicas de la Acción 7, de forma que la información de la necesidad o del elemento instalado puede difundirse a la ciudadanía a través de los distintos medios. Como mobiliario urbano cabe destacar la señalética, bancos o elementos para facilitar la estancia en itinerarios, pasamanos, semáforos sonoros, etc. Entre los elementos constructivos: pavimentos táctiles, rampas y elementos para salvar distintas alturas, acople y simplificación de intersecciones de vías, referencias de itinerarios o centros atractores del desplazamiento, etc.

Respecto a material editado, la publicación de guías, folletos, trípticos o similar permite a las personas disponer de información adecuada para el mejor desplazamiento a pié o bicicleta.

Especial interés a incorporar en esta Acción es la introducción de información actualizada en tiempo real disponible a través de dispositivos móviles o tecnológicos utilizando TIC, que permitirá desarrollar diferentes servicios y aplicaciones que ofrezcan al usuario información de los diferentes medios e itinerarios a seguir en su desplazamiento y, de esta forma, potenciar la movilidad alternativa al vehículo privado.

MEDIDA 2: Movilidad ciclista

Palma del Río cuenta con numerosas ventajas que hacen de la bicicleta una importante opción para responder a los problemas de movilidad a los que debe hacer frente, por lo que parece necesario actuar para fomentar su utilización. En este sentido el reto que se plantea es importante ya que actualmente su uso no alcanza un gran porcentaje de los desplazamientos que se producen en el municipio. Sin embargo, aspectos como el tamaño del núcleo urbano, su orografía y el clima de la zona vienen a facilitar su implantación y hacen de este medio de transporte una opción más que aceptable dentro de la política de movilidad sostenible.

Es necesario, por tanto, introducir la bicicleta en la planificación de la movilidad municipal, entendiéndola, no sólo como un instrumento para el ocio y el deporte, sino como un medio de transporte equiparable al autobús y al coche, que presenta sin embargo numerosas ventajas frente a éstos, como por ejemplo, ser el más eficaz y eficiente desde el punto de vista energético, sobre todo en distancias medias, además de ser un modo de desplazarse que reporta importantes beneficios a la salud.

Submedida 2.1 Desarrollo de itinerarios ciclistas

Para ello es necesario planificar una red de ITINERARIOS ciclistas teniendo en cuenta criterios de conectividad, ya que una vía de este tipo no es funcional por sí misma y su construcción aislada o por tramos no interconectados conduce al fracaso de la actuación. Se establecen unos criterios generales de



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

diseño:

- Ha de ser una red continua, evitando interrupciones en su trazado. Es posible combinar la existencia de carriles segregados con otras soluciones, como la coexistencia con el tráfico motorizado y con los peatones, permitiendo así una mayor cobertura de la red y ofreciendo soluciones óptimas en las zonas donde, por motivos de conectividad, es necesario dar acceso a la bicicleta pero no hay espacio suficiente para construir un carril bici seguro y cómodo sin perjudicar el tránsito peatonal.
- Debe tener un diseño útil en el sentido de que conecte entre sí las diferentes zonas de atracción – generación de viajes.
- Debe ser fácilmente comprensible para el usuario.
- Las rutas deben ser cortas y directas, eligiéndose siempre que sea posible el recorrido más corto entre las diferentes alternativas posibles para conectar los puntos de interés, evitando rodeos innecesarios.
- La red debe estar conformada por rutas cómodas, para lo que debe disponer de protección frente a condiciones meteorológicas desfavorables, lo que debe afrontarse mediante la correcta elección del pavimento, diseño de las rutas y la dotación de mobiliario urbano o árboles que aporten sombra.

La red de itinerarios ciclistas debe asegurar la mayor funcionalidad, comodidad y seguridad posible, para lo que además del propio diseño de la red, deben cumplir unos requisitos mínimos de diseño y construcción de la propia vía.

- Deberán discurrir preferentemente a nivel de la calzada y estar dotados en la medida de lo posible de elementos de separación evidente del tráfico rodado a fin de evitar la invasión por el coche. También pueden localizarse a nivel de acera evitando, eso sí, restar espacio, ya de por sí escaso, al peatón.
- Deben estar asfaltadas, en la medida de lo posible de manera que se facilite el tránsito ciclista en la banda de rodadura mediante una capa impermeable, uniforme y regular, características que deben mantenerse a lo largo del tiempo.
- Deben presentar pendientes inferiores al 5%, salvo en casos especiales en tramos cortos que pueden alcanzar hasta el 6%.
- Deberán presentar el radio de curvatura, en los casos necesarios, ajustado a la velocidad del diseño de la vía.
- Deberán presentar cruces con los flujos de vehículos motorizados adaptados a las características del diseño de la vía. En la mayoría de los casos tendrán lugar de forma paralela a un paso de peatones y deberán resolverse mediante el establecimiento de pistas bici preferentes a través de la intersección o de pasos sobreelevados al mismo nivel de la acera en el caso de que la vía discurra por ella. De igual forma se estima conveniente establecer intersecciones reguladas por semáforos (con fases semafóricas acompasadas a las de los peatones) en aquellos cruces que presenten una alta densidad de tráfico, o éste circule a más de 50 km/h, o se concentren usuarios vulnerables como los cercanos a colegios e institutos. Cuando el cruce no se realice de forma paralela a un paso de peatones por estar el flujo ciclista integrado del todo en el de vehículos motorizados, las intersecciones se planificarán estableciendo una zona de espera para ciclistas adelantada entre el paso de cebra y/o el semáforo y la línea de detención de los automóviles, o mediante el diseño de una zona de espera entre carriles en las vías de mayor anchura.
- Deberán presentar la iluminación adecuada evitando la existencia de zonas que generen inseguridad al usuario por su escasa iluminación.
- Deberán presentar una señalización adecuada con información destinada tanto, al tráfico motorizado como a ciclistas y peatones, a fin de que cada uno conozca en todo momento el espacio de la vía pública que está destinado a cada uno de los usos así como las limitaciones a cumplir y las preferencias en caso de cruce de flujos o coexistencia. Esta información debe ser clara, sencilla y uniforme.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

En el PGOU de Palma del Río se incluye una red de carriles bici en los nuevos desarrollos que garantizarán la conectividad con el resto del casco urbano e, incluso, con las vías interurbanas. Igualmente hay carriles bici ejecutados y en funcionamiento. Estas infraestructuras, existentes o planificadas, deben ser tenidas en cuenta para la configuración de la red urbana global, en términos de conectividad y eficiencia. En el caso de los nuevos desarrollos, la ejecución de carriles bici vendrá sujeta a la ejecución de los planes parciales por lo que no pueden entrar en la planificación del presente PMUS, salvo en lo referente a la posibilidad de ampliación dentro de una red interconectada.

En este sentido, teniendo en cuenta que el planteamiento de la red debe incluir en su mayor parte la ciudad ya consolidada, sobre el trazado general viario existente, es difícil concebir la configuración de la red únicamente por vías ciclistas segregadas ya existentes y las planificadas, por lo que será necesario en muchos casos el establecimiento de una política de coexistencia con el coche como parte de la red planteada. En los casos que se factible, y donde la seguridad vial lo aconseje, se deberá plantear la construcción de carriles bici segregados de la calzada y acerado. Igualmente esta red puede ser complementada en determinados puntos con plataformas de uso compartido entre peatones y ciclistas que se localizarían en las aceras en las que la señalización debe indicar expresamente esta condición y en las que, en función de la afluencia de peatones y del uso de la zona, puede limitarse la circulación de ciclistas en horas punta comerciales.

De igual manera, se deberán tener en cuenta los itinerarios peatonales existentes, así como las zonas de prioridad peatonal a los efectos de conectividad e intermodalidad con la movilidad peatonal.

En esta submedida, por tanto, se proponen las siguientes Acciones:

- Acción 10: Elaboración y ejecución de un Plan de itinerarios ciclistas

Teniendo en cuenta los carriles bici existentes, se deberá elaborar un Plan que desarrolle la red de itinerarios ciclistas, entre los que se incluyan carriles bici, itinerarios de coexistencia con el vehículo privado y de coexistencia con los itinerarios peatonales. Para la elaboración de dicho Plan se deberá constituir un grupo de trabajo del PMUS y podrán participar otros agentes interesados.

De la misma forma que el Plan de eliminación de barreras arquitectónicas, se deberá incluir información gráfica que permita su integración en Sistemas de Información Geográfica y poder relacionar y analizar las posibles propuestas de itinerarios, además de realizar seguimientos y poder difundir la información a través de diversos canales.

Igualmente, deberá incluir un Plan de Conservación y mantenimiento que permita la efectividad y eficacia de esta infraestructura para los objetivos del PMUS, así como un sistema de seguimiento y control de las incidencias y conflictos que puedan detectarse de su uso y condicionen su eficacia.

A partir de las propuestas de dicho Plan, se establecerá una priorización y planificación temporal que permita prever las inversiones para su ejecución dentro del PMUS.

En este Plan, a modo de propuesta, se deben considerar nodos de la red que permitan producir cambios modales de movilidad, entre otros:

- ✓ Polígonos Industriales
- ✓ Edificios que prestan servicios públicos
- ✓ Conjunto Monumental-calle Feria
- ✓ Centros Escolares
- ✓ Centro de Salud-Futuro Hospital
- ✓ Paseo Alfonso XIII
- ✓ Polideportivo Municipal
- ✓ EEFF



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- ✓ Caminos públicos hacia zonas o elementos de interés turístico o cultural
- ✓ Vía verde

Submedida 2.2 Habilitación de aparcamientos de bicicletas en puntos clave de movilidad urbana

- Acción 11: Habilitación de aparcamientos de bicicletas en puntos clave de movilidad urbana Como complemento de la Red de itinerarios ciclistas, se deberá contar con puntos de aparcamiento o custodia de las bicicletas. La dotación de dichos aparcamientos para bicicletas debe caracterizarse:
 - Deben localizarse en los puntos estratégicos del núcleo como pueden ser los colegios y centros de formación, polígonos industriales, centro de salud, estación de tren y otros edificios públicos. Concretamente deben localizarse en puntos lo suficientemente concurridos e iluminados a fin de evitar posibles hurtos.
 - Estos aparcamientos deben ser lo suficientemente sólidos como para evitar robos tanto de las bicicletas como del propio aparcamiento, con un tamaño mínimo de seis plazas, deben permitir el apoyo y atado del cuadro y estar señalizados como aparcamientos de bicicletas.
 - Deberá ponerse a disposición de los ciudadanos el plano de la red de itinerarios ciclistas y la localización de los distintos aparcamientos para bicicletas. Esta información sería conveniente que estuviese expuesta en los diferentes edificios públicos así como en la página Web del Ayuntamiento de Palma del Río.

Submedida 2.3 Promover sistemas de préstamo a bicicletas

- Acción 12: Promoción de sistemas de préstamo de bicicletas

Aunque la experiencia de préstamo de bicicletas públicas que se realizó por el Ayuntamiento hace unos años resultó poco exitosa, la promoción pública del uso de la bicicleta requiere de medidas que proporcionen acceso fácil a estos vehículos por parte de los usuarios, en especial aquellos que pretenden cambiar su modo habitual de desplazamiento en vehículo privado.

En este sentido, se debe plantear un servicio que de manera eficiente y sostenible permita generar este cambio de modalidad de desplazamiento como sistemas de renting, alquiler, compra de segunda mano, etc.

Entendiendo el ámbito turístico como el sector prioritario donde comenzar a extender dicha acción.

EJE PRIORITARIO 2: TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público colectivo es uno de los pilares fundamentales para alcanzar una movilidad sostenible y sin embargo los desplazamientos en transporte público siguen siendo minoritarios en Palma del Río. Es básico por tanto el fomento de este modo de transporte.

En una política que apueste por la movilidad sostenible, la oferta de transporte público no debe ceñirse a la demanda de los usuarios cautivos, los cuales utilizan el transporte público porque no tienen otra opción. Esta apuesta asegura una escasa respuesta ciudadana y un gran riesgo de trasvase de usuarios hacia el vehículo privado en cualquier momento, incrementando con ello el número de vehículos en circulación y por tanto la calidad del servicio público, generándose un círculo vicioso que degrada finalmente la calidad de vida de los ciudadanos.

En contraposición, la oferta de transporte público debe responder a la necesidad de generar un cambio modal desde el vehículo privado, por lo que debe presentarse como una opción real, competitiva y atractiva que dé respuesta a las necesidades de todos los colectivos ciudadanos tanto en frecuencia, como en recorrido, precio, accesibilidad e información. Este último punto es especialmente importante puesto que un servicio que se presenta a priori de buena calidad, no es útil si no es conocido, es decir, si el usuario que



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

puede utilizar su coche tiene dificultades para conocer el horario o las paradas del autobús nunca se producirán el cambio modal. Por el contrario, una información detallada y accesible favorecerá el uso del transporte público.

La situación de partida en el municipio es bastante favorable ya que tras la puesta en servicio de la nueva variante de la carretera A- 453 Palma del Río- Écija, las vías que forman, tanto la red de acceso al municipio como el viario principal, reducen su intensidad de tráfico rodado, por lo que van a presentar las condiciones idóneas para la toma de medidas encaminadas a que el uso de las mismas sea preferente para otros modos de transporte, entre ellos el transporte público, y más concretamente el autobús urbano.

También cabe destacar la presencia del autobús interurbano que comunica con la capital cordobesa y el ferrocarril Sevilla-Córdoba que permite introducir propuestas de mejora de la intermodalidad, ya que se constituye como elemento muy positivo en lo que a desplazamientos externos al municipio se refiere, principalmente los que tienen Córdoba como destino, y que debe formar parte del modelo de movilidad municipal.

Las propuestas aquí presentes van encaminadas principalmente a la mejora y la ampliación de los servicios de autobús urbano en relación a los desplazamientos internos municipales, y la resolución de los conflictos que tienen lugar en algunos puntos del municipio donde se localizan puntos de interés atractores o generadores de movilidad como puedan ser equipamientos deportivos o sanitarios, centros de trabajo, etc.

MEDIDA 3: MEJORA DE LA GESTIÓN Y EFICIENCIA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO

Actualmente en Palma del Río existen varios medios de transporte público que prestan servicio, tanto para desplazamientos intra como interurbano. En el caso del urbano tiene especial incidencia por la importancia que supone para el desplazamiento principalmente del viajero cautivo, es decir, aquél que no dispone de otro medio o condición para desplazarse. En este sentido, se trata de un servicio que en términos generales conecta de forma adecuada los principales centros atractores de desplazamiento de la ciudadanía.

El uso de transportes públicos supone una de las principales herramientas para cambiar el modo de movilidad basado en el vehículo privado, tanto por proporcionar medios de aplicar una accesibilidad universal e igualdad de oportunidades en la movilidad urbana e interurbana, como por la mayor sostenibilidad medioambiental y la calidad de vida en la ciudad.

En Palma del Río, la existencia de dos líneas de transporte urbano de gestión municipal, más una adicional de gestión de la Junta de Andalucía, que permite la conexión con la estación de ferrocarril, como principal nudo intermodal.

Como servicios intermunicipales está el propio ferrocarril , de gestión privada (RENFE-ADIF) o el bus interurbano gestionado por la administración autonómica.

Tanto urbano como interurbano está el transporte público del taxi, cuya licencia se otorga por el Ayuntamiento.

En general, el transporte público cubre las demandas básicas de desplazamiento tanto urbano como interurbano en el municipio, aunque la demanda de mayor frecuencia en los servicios interurbanos, en especial del ferrocarril, y la conexión con la Estación de tren, son claramente mejorables.

La gestión y eficiencia del autobús urbano requieren mejoras que permitan disponer de un servicio más demandado, eficiente y sostenible, que permita posicionarlo como un servicio que permite la accesibilidad universal y una alternativa real al vehículo privado.

Submedida 3.1 Optimizar y potenciar el uso del bus urbano

Este servicio público tiene un gran potencial para la movilidad ciudadana de Palma del Río. Por un lado, es una de las alternativas principales al vehículo privado, especialmente para las personas que no



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

tienen posibilidad de usar otros medios de desplazamiento. Por el otro, la tendencia poblacional al envejecimiento exigirá disponer de medios para garantizar el desplazamiento de las personas mayores a aquellos servicios y destinos que requieran.

En este sentido, el servicio actual existente, de gestión indirecta por una empresa concesionaria, requiere de mejoras en diversos aspectos para consolidarse como un servicio público sostenible y útil para la ciudadanía, además de avanzar en los objetivos del cambio de la movilidad. En esta submedida se proponen las siguientes acciones:

- Acción 13: Puesta en servicio de vehículos más accesibles y eficientes

En el mercado y en numerosos municipios, el cambio del parque de vehículos de este tipo de transporte se renueva considerando criterios de accesibilidad universal y sostenibles medioambientalmente. La introducción de TICs en este tipo de vehículos permite igualmente crear nuevos servicios inteligentes que mejoran la difusión y atracción de usuarios.

Con los cambios de vehículos se mejora considerablemente la calidad del servicio, tanto para el acceso a cualquier persona como por la confortabilidad del viaje, además de mejorar aspectos del servicio como el impacto ambiental (reducción de la contaminación atmosférica y acústica, reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, reducción del uso de vehículo privado, etc.) y social (mayor posibilidad de desplazamiento de personas con movilidad reducida y mayores, estudiantes, etc.).

En esta propuesta se pretende crear los mecanismos adecuados para que el concesionario del servicio pueda disponer de este tipo de vehículos para la mejora del servicio en sustitución de los actuales.

- Acción 14: Ampliación de los itinerarios

Existen actualmente algunos centros atractores de desplazamientos en Palma del Río que requieren de ampliación de los itinerarios. Aunque los mayores desplazamientos se producen al Centro de Salud, existen otros puntos de gran interés para un gran número de potenciales usuarios que pueden reducir sensiblemente la presencia del vehículo privado, en especial en los momentos de mayor afluencia de tráfico y congestión.

En esta acción se pretende el estudio por parte de un grupo de trabajo del PMUS, incluyendo agentes de participación interesados, de puntos del municipio que amplíen los itinerarios actuales, entre otros:

- Polígonos Industriales: esta actuación se debe coordinar con un Plan de Movilidad específico que se desarrolle junto con la iniciativa privada, de acuerdo con la Estrategia Urbana Sostenible e Integrado (EDUSI).
- Polideportivo Municipal: con acceso hasta el interior del complejo de forma exclusiva.
- Instituto de Bienestar Social
- Centros Escolares
- Centro Municipal de “los Bombos”

- Acción 15: Ampliación de horarios

Para la mejora del servicio se propone la ampliación de los horarios a la tarde para facilitar y promocionar desplazamientos hacia otros puntos de interés.

- Acción 16: Mejora de las infraestructuras asociadas al transporte público

En cuanto a las infraestructuras asociadas, es fundamental que todas las paradas presenten las condiciones necesarias, con criterios de accesibilidad universal, por lo que se propone lo siguiente:

- El acceso de personas discapacitadas o con movilidad reducida: construcción de plataformas



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

exclusivas del transporte público en las paradas establecidas del autobús urbano

- La protección del usuario- peatón frente al tráfico rodado. Es fundamental poder acceder a las paradas de forma segura y cómoda mediante la localización de un paso de peatones sobreelevado y bien señalizado, pudiendo estar además regulados por semáforos con botón de solicitud de paso.
- La protección del usuario de las condiciones ambientales. Todas las paradas debe contar con marquesinas, espacio reservado con asientos adecuados para la espera, e iluminación, por lo que se propone en este PMUS su renovación o instalación. Esta infraestructura forma parte del mobiliario urbano y como tal debe localizarse de forma integrada en la ordenación urbanística del municipio, sin suponer obstáculos para el tránsito peatonal.



Paradas de autobús urbano en Avda. de Santa Ana y en el Centro de Salud. La mayoría de paradas del municipio presentan marquesina y asientos para la espera

MEDIDA 4: OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Submedida 4.1 Transporte público a núcleos diseminados

- Acción 17: Transporte público a núcleos diseminados

Los núcleos diseminados de Palma del Río carecen de un transporte públicos, salvo el servicio de taxi, para el desplazamiento hacia el casco urbano principal. Esto es especialmente relevante en núcleos tradicionales como El Calonge, donde el envejecimiento de la población y las dificultades de acceso a servicios públicos, en su mayoría en el casco urbano principal, es más patente, consolidando una dependencia del vehículo privado.

En este sentido, se propone el estudio por parte de un grupo de trabajo del PMUS, contando con la participación de los vecinos, de un servicio público de transporte sostenible y accesible al núcleo de El Calonge.

Submedida 4.2 Potenciación o recuperación del transporte a la Estación de Ferrocarril

- Acción 18: Potenciación o recuperación del transporte a la Estación de Ferrocarril

El servicio de transporte público hacia la Estación de Ferrocarril, de gestión de la Junta de Andalucía, es infrautilizado y ha reducido ostensiblemente los desplazamientos a horarios de paso de algunos trenes de mayor afluencia, debido a la falta de sostenibilidad económica.

La necesidad de potenciar la intermodalidad de los desplazamientos interurbanos y la conexión con redes de transporte nacional e internacional requiere que el servicio ofrezca un servicio completo y de calidad, por lo que se propone en este PMUS que el Ayuntamiento de Palma del Río solicite la gestión de dicho servicio y estudiar su integración en el transporte urbano existente. Con esta propuesta se consigue la mejora del servicio en concordancia con el transporte de autobús urbano



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

propuesta en la submedida 3.1 y garantizaría un mayor uso del tren, más si cabe, si se desarrolla la oferta del servicio de cercanías por RENFE-ADIF.

Submedida 4.3 Ampliación del servicio de taxi o personalizado

- Acción 19: ampliación del servicio de taxi o personalizado

El envejecimiento de la población y la mayor concienciación de la sociedad en el desarrollo de servicios para las personas dependientes, especialmente para garantizar sus desplazamientos en igualdad de condiciones, exigen que se pongan a su disposición servicios de transporte más personalizados y adaptados.

La existencia de licencias de taxi es insuficiente para garantizar el potencial de dicho servicio, por lo que se propone el estudio por parte de un grupo de trabajo del PMUS, con los agentes de participación adecuados, que permitan configurar una o varias soluciones que permitan avanzar en este sentido, como la ampliación y adecuación del servicio de taxi.

MEDIDA 5: MEJORA DE LA INFORMACIÓN AL USUARIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Submedida 5.1 Mejora de la información a usuarios

Las acciones en este aspecto son básicas en Palma del Río para consolidar un transporte público alternativo al vehículo privado. La tecnología y medios para difundir información en tiempo real a los usuarios permiten disponer de una herramienta muy útil para alcanzar los objetivos del PMUS. Por ello se proponen las siguientes acciones:

- Acción 20: Paneles informativos físicos sobre el servicio de transporte público

En esta acción se propone una mejora de la disponibilidad de información mediante la exposición de los horarios y paradas de las líneas de autobús, tanto en las marquesinas como en los principales edificios públicos y la página Web del Ayuntamiento de Palma del Río, favorecerá el uso de este modo de transporte.

En este sentido se considera de interés que la Plaza Mayor de Andalucía, como punto de encuentro peatonal del municipio, albergue paneles informativos de carácter permanente.

Así, es fundamental que el usuario disponga de la mejor información sobre las líneas de autobús urbano, que además de estar disponible en todas las paradas deberá estar actualizada y presentar buen estado de conservación, siendo básica la información relativa a horarios, itinerarios y paradas que realice cada una de las líneas.

Como las actuaciones de mejora y fomento del transporte público colectivo deben integrarse dentro del total de las propuestas de actuaciones que componen el presente Plan, es importante el desarrollo de otras estrategias también a favor de la intermodalidad municipal.

Por ello en este sentido es interesante que la información ofrecida en las paradas de autobús contenga también información relativa a:

- los itinerarios peatonales principales y sus características de uso.
 - la red de vías ciclistas e información sobre la localización de aparcabicis.
 - la localización de los aparcamientos disuasorios.
 - el callejero y la localización de los principales equipamientos y servicios municipales de Palma del Río.
- Acción 21: Introducción de las TIC e información a tiempo real



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Las TIC suponen herramientas de información de primer orden para los objetivos planteados en el PMUS, ya que permiten ofrecer información en tiempo real y en cualquier momento y lugar sobre los servicios que se prestan, en particular en el transporte público.

Existen multitud de experiencias exitosas del uso de las TIC para ofrecer información, y que además sirven como elemento de generación de servicios privados a modo de aplicaciones o utilidades a las que se puede acceder desde un dispositivo móvil o informático y, por tanto, accesible para cualquier persona y condición.

En esta acción se propone:

- ✓ Paneles informativos del tiempo de paso del autobús urbano (o interurbano) en cada parada.
- ✓ Información en la web municipal del tiempo real de paso de los distintos autobuses en circulación, incluso la creación de aplicación gratuita para su descarga en dispositivos móviles

EJE PRIORITARIO 3: APARCAMIENTO Y TRANSPORTE POR VEHÍCULO PRIVADO

Los principales conflictos asociados a la movilidad de un municipio derivan del empleo del automóvil como modo de transporte principal. El impacto que genera su utilización en cuanto al alto consumo de energía y de espacio necesario, la contaminación atmosférica y el elevado número de accidentes, se ve agravado por las bajas tasas de ocupación que presenta y que hacen que sea el modo de transporte menos eficiente, por lo que es imprescindible establecer medidas encaminadas a reducir su uso masivo.

Junto con el desplazamiento peatonal, el automóvil es el modo más utilizado en Palma del Río. De todos los medios de transporte posibles en el municipio el automóvil es el menos eficiente desde todos los puntos de vista (gasto energético, contaminación, precio, seguridad y ocupación del espacio urbano), y además su uso masivo genera conflictos en otros modos de desplazamientos, principalmente en los no motorizados que ven su espacio permanentemente invadido por estos vehículos.

El incremento constante de movilidad motorizada genera continuos problemas de tráfico y aparcamiento en el núcleo urbano del municipio y en los accesos al mismo. Por tanto, y para que el cambio del modelo de movilidad municipal constituya una realidad, y que los esfuerzos realizados para alcanzar la funcionalidad de la red de itinerarios peatonales y de la red de itinerarios ciclistas, así como la optimización y fomento del transporte público colectivo propuestos en el presente Plan se vean justificados, es imprescindible concienciar y actuar para conseguir reducir la utilización del vehículo privado motorizado

MEDIDA 6: REORDENACIÓN Y RECONFIGURACIÓN VIARIA PARA EL TRÁFICO RODADO EN EL CASCO URBANO

Las acciones referidas en ejes prioritarios anteriores requieren de cambios en la configuración de vías y zonas del casco urbano, lo que exige un replanteamiento de la circulación y movilidad del tráfico rodado, en especial en la zona centro donde la prioridad peatonal va a registrar un mayor protagonismo. Por ello se proponen las siguientes submedidas.

Submedida 6.1 Reordenación del tráfico rodado

Se proponen las siguientes acciones:

- Acción 22: Plan de reordenación del tráfico rodado en la zona central

La transformación urbana que se ha producido en el conjunto monumental, Plaza Mayor de Andalucía y la prevista en calle Feria y zonas aledañas, donde el vehículo privado pasa a tener un papel mucho menos relevante en dicho espacio público, requiere de acciones que reordenen dicho tráfico y permitan garantizar la accesibilidad, en especial a residentes y comerciantes.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

La zona central del casco urbano, como así se ordena en el PGOU, presenta unas características especiales en su configuración como se ha referido en el análisis, que afectan principalmente a la accesibilidad universal por todos los medios de desplazamiento existentes.

La prioridad peatonal y ciclista, como medios más eficientes y sostenibles, unido a la revitalización turística y comercial de esta zona exige que se modifiquen claramente los itinerarios y desplazamiento por vehículo motorizado en la zona, garantizando el acceso a viviendas, centros hospitalarios, comercios y servicios. .

En este sentido se proponen los siguientes cambios:

- Acceso restringido a cocheras en c/ Feria
- Cambio de sentido de la circulación en c/ San Juan y c/ Cigüela, como vía alternativa a la calle Feria en su conexión con c/ Portada hacia el Paseo de Alfonso XIII
- Acceso restringido a residentes en c/ Coronada, c/ La Palma y c/ Ponce
- Doble sentido de circulación en c/ Castelar
- Consideración como zona 30 o 20 las calles con prioridad peatonal y de sección estrecha
- Acción 23: Planes de reordenación de tráfico rodado en barrios

La configuración de itinerarios peatonales y ciclistas, y la necesidad del cambio de movilidad requiere un análisis profundo de la circulación a nivel de barrio.

En otros municipios, a nivel de distrito se están implantando modelos en los que se jerarquizan las vías en función de su articulación y función. En este sentido se plantean vías perimetrales que engloben parcelas urbanas más o menos homogéneas donde el tráfico sea minoritario y el peatón o ciclista encuentren un entorno más amable y accesible. En este sentido, se propone el estudio de grupos de trabajo del PMUS, de planes o programas por barrio que permitan estudiar y adoptar soluciones de movilidad que permitan reducir el uso del vehículo privado, resolver puntos de conflicto de circulación y ganar espacio para el tránsito peatonal o ciclista. Entre los puntos clave a destacar, se proponen:

- ✓ c/ Barqueta en Barrio de la Soledad
- ✓ c/ Amor de Dios
- Acción 24: Programa de mejora de la fluidez de vías principales

Las vías principales de Palma del Río deben garantizar la articulación interna y, en especial, la conectividad entre distintos distritos y barrios, servicios y dotaciones. Dichas vías requieren una fluidez de tráfico que evite problemas de congestión y conflictos.

En este sentido, se propone en primer lugar la identificación de los puntos conflictivos y problemáticos de tráfico, para posteriormente analizar la incidencia y afección al resto de ordenación del tráfico, y adoptar las soluciones permanentes o temporales más acordes con el interés general y los objetivos del PMUS. Para ello deberá constituirse un grupo de trabajo del PMUS, que permita establecer el programa de actuaciones.

Entre los puntos a tener en cuenta se proponen los siguientes:

- ✓ Estrechamiento de la zona industrial de la c/Rioseco.
- ✓ Eje Avda. Santa Ana-Andalucía-La Campana.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

- ✓ Cruce Avda. de la Paz con Avda. de Goya.
- ✓ Cruce Avda. Santa Ana-Avda. de la Paz-Avda. Andalucía.
- ✓ Glorieta del Parque.
- ✓ Avda. Fray Albino.

Submedida 6.2 Mejora de la sostenibilidad ambiental del vehículo privado

Los problemas de sostenibilidad ambiental que genera el vehículo privado supone uno de los mayores cambios a nivel europeo, que orienta sus políticas a las políticas de movilidad sostenible y la reducción del impacto del vehículo privado. La restricción de la circulación de éstos supone la medida más eficiente y eficaz para disminuir el impacto.

La modificación del espacio público, en el que se incrementa significativamente el papel protagonista del peatón frente al coche permite no sólo reducir el impacto medioambiental, sino mejora la calidad de vida en la ciudad y la mejora de la eficiencia y accesibilidad de los diferentes servicios públicos.

Como complemento al resto de acciones del PMUS se proponen acciones específicas que afectan directamente al Parque automovilístico como medio de mitigación del impacto de los mismos.

- Acción 25: Políticas de apoyo al uso de vehículos sostenibles

A través de esta acción se promoverá el uso de vehículos más sostenibles, a través de medidas fiscales o facilitar el acceso a financiación (subvenciones de ámbito nacional, regional o local) como:

- ✓ Motocicletas o ciclomotores
- ✓ Vehículos híbridos o eléctricos
- ✓ Vehículos de Gas Licuado
- ✓ Vehículo de Hidrógeno
- ✓ Etc.

Como actuación adicional y complementaria un grupo de trabajo del PMUS elaborará un Plan específico que contemple la distribución en el casco urbano de los siguientes elementos cerca de los centros atractores de movilidad:

- ✓ Zonas de estacionamiento exclusivo para vehículos de dos ruedas (ciclomotores y motocicletas).
- ✓ Zonas de aparcamiento público y recarga de vehículos eléctricos, ya sea exclusivos o compartidos.
- ✓ Zonas de aparcamiento para vehículos híbridos o de combustibles alternativos al combustible fósil tradicional.

MEDIDA 7: PROGRAMA DE CREACIÓN DE BOLSAS DE APARCAMIENTO EN EL ÁREA CENTRAL

La transformación urbana y la ganancia de espacio público para el peatón implica irremediablemente reducción de espacio para el vehículo privado y, en concreto, del aparcamiento en superficie. Este cambio supone ventajas tanto de mejora del paisaje urbano, de espacio público más amable y de calidad de vida, como de fluidez en la circulación y tránsito de vehículos, peatones, ciclistas y servicios públicos.

Pero la existencia de un parque móvil tan importante, y la tendencia a su incremento, requiere la generación de otros espacios que permitan la ocupación del vehículo privado alternativos al aparcamiento en superficie tradicional.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

La gestión del estacionamiento, por tanto, es fundamental para garantizar el servicio adecuado a la ciudadanía y cambiar el modelo de movilidad mediante el vehículo privado, por lo que se hace imprescindible una estrategia sostenible en la ciudad al respecto.

Para esta medida se proponen las siguientes submedidas.

Submedida 7.1 Creación de bolsas de aparcamiento en la zona central

- Acción 26: Plan de Estacionamientos en el entorno de la zona central

La transformación que se plantea realizar en la zona centro, en concreto el entorno de la calle Feria, la puesta en valor del conjunto histórico y la revitalización comercial de la zona, se traduce en una circulación restringida de los vehículos y de su estacionamiento, salvo los residentes.

Es necesario proporcionar una oferta de estacionamiento en esta zona o sus proximidades, respetando la particular caracterización del entorno y la ordenación del tráfico existente, y que permita a cualquier persona que se desplace por cualquier medio acceder libremente a una zona y, de esta forma, fomentar la revitalización de la misma, tanto comercial como socioeconómica.

Para ello, se plantea que un grupo de trabajo del PMUS, junto a los agentes afectados, estudien las posibilidades existentes mediante la búsqueda de bolsas de aparcamientos integrados en la ordenación del tráfico, principalmente a través de solares sin edificar o rehabilitación de edificaciones en desuso o en estado ruinoso.

Se proponen como posibles soluciones a considerar, los siguientes:

- ✓ Solar ubicado entre c/ José de Mora, Violante y Jorge y Madre Carmen.
- ✓ Solar entre c/ Cigüela y c/ Sánchez.
- ✓ Nave industrial abandonada en c/ Rioseco.
- ✓ Parking Santa Clara.
- ✓ C/ Portada esquina c/ Pastores
- ✓ C/ San Francisco

Submedida 7.2 Ordenación y optimización del aparcamiento en superficie

La reducción de espacio para el estacionamiento en superficie requiere de una optimización de los espacios permitidos para el estacionamiento o la aplicación de soluciones específicas para cada problemática. En este sentido se plantean las siguientes acciones:

- Acción 27: Optimización de los espacios habilitados para el estacionamiento

Se propone con esta acción aprovechar más eficientemente los espacios habilitados para estacionamiento en superficie, teniendo en cuenta experiencias en otros municipios:

- ✓ Aprovechamiento de los vados de garajes particulares individuales para el estacionamiento de los autorizados por el titular de la licencia municipal correspondiente.
- ✓ Transformar el estacionamiento en cordón a batería en aquellas vías de un único sentido con anchura de calzada suficiente.

- Acción 28: creación de bolsas de aparcamiento

Promover o facilitar el aprovechamiento de espacios que puedan generarse de solares no edificados o edificios abandonados o en situación de ruina, para soluciones de aparcamiento temporal o permanente, que sirvan de alternativa al aparcamiento en superficie en la vía pública.

En particular, estas soluciones son útiles como mecanismos de intermodalidad con otros medios de transporte. En Palma del Río, se propone la ampliación del aparcamiento en superficie de la



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Estación de Ferrocarril.

- Acción 29: Introducción de TIC

Avanzar en la sensorización inteligente de la vía pública (sensores de presencia en aparcamientos, cámaras, soluciones colaborativas), de forma que se facilite la generación de servicios inteligentes (aplicaciones) que aporten información sobre la existencia de aparcamientos libres, lo que redundará en una mejora de la gestión, la eficiencia y la sostenibilidad de este tipo de movilidad.

EJE PRIORITARIO 4: TRANSPORTE PESADO Y DE MERCANCÍAS

MEDIDA 8: TRANSPORTE PESADO Y DE MERCANCÍAS

En el funcionamiento cotidiano de una ciudad, la circulación de vehículos pesados o el transporte logístico es de particular importancia en el modelo de movilidad de una ciudad. En las siguientes submedidas se proponen actuaciones específicas ante este tipo de movilidad

Submedida 8.1 Distribución urbana de mercancías

La distribución urbana de mercancías es imprescindible para el abastecimiento y desarrollo socioeconómico, por ello se deben llevar a cabo actuaciones encaminadas a garantizar y optimizar la realización de estas maniobras en el conjunto de la ciudad, y evitar conflictos y problemas en el resto de desplazamientos y actividades.

En el PMUS se proponen las siguientes Acciones:

- Acción 30: Gestión de la distribución urbana de mercancías en la ciudad

Las tareas de carga y descarga se realizan diariamente y en cualquier momento del día de una ciudad. En Palma del Río, la carga y descarga se encuentra regulada en numerosos puntos a lo largo del municipio, pero los cambios que se proponen en los distintos Planes como el propio PMUS, requieren una revisión y mejora de la gestión de este transporte.

Por ello se propone elaborar un Plan específico para mejorar su eficiencia y eficacia, favoreciendo la rotación de los espacios públicos y alterando lo mínimo posible el resto de actividades urbanas, y en horarios compatibles con la vida en la ciudad.

Este Plan deberá afrontarse por un grupo de trabajo del PMUS, y otros agentes intervinientes, debiendo ajustar la oferta a la demanda, reordenando, redistribuyendo coherente las zonas de carga y descarga.

Se propone entre las soluciones posibles:

- ✓ En determinadas zonas donde el acceso es más limitado, como la zona central, la incentivación de la carga y descarga a horas donde el tránsito de personas y vehículos sea menor.
- ✓ Promoción de la distribución compartida de mercancías en determinadas zonas
- ✓ Uso compartido de espacios para carga y descarga con otro tipo de reserva (turístico, minusválidos, etc.) en base a un período horario.
- ✓ Uso de TIC para el control y registro de vehículos de transporte de mercancías
- ✓ Fomento de vehículos con tecnología sostenible y con carga pequeña para reducir el impacto ambiental (emisiones, contaminación aérea y acústica, etc.)

Submedida 8.2 Circulación de vehículos pesados

En Palma del Río no existen alternativas al tráfico de vehículos pesados, entendidos como camiones, trailers o autobuses de gran capacidad, salvo la nueva variante de la A-453. De esta forma se establecen conflictos y problemas derivados de la utilización del casco urbano como travesía hacia los



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

destinos de dicho tráfico, especialmente la Avda. de Andalucía-La Campana, Avda. M^a Auxiliadora-Diputación-Glorieta Parque, o Avda. Fray Albino-Glorieta Parque.

Se proponen las siguientes Acciones:

- Acción 31: Gestión del acceso de vehículos pesados en el casco urbano

Se propone la búsqueda de soluciones de un grupo de trabajo del PMUS, que permitan facilitar la convivencia de este tráfico con el resto de actividades urbanas, minimizando los conflictos y mejorando la eficiencia y la sostenibilidad.

Se proponen soluciones en las que puedan compatibilizar horarios de tráfico pesado con horas punta de desplazamiento del resto de actividades, o rutas alternativas.

- Acción 32: Creación de infraestructuras alternativas de desvío del tráfico pesado

En este sentido, el PGOU plantea circuitos que circunvalan el casco urbano que permitirían el desvío de este tipo de vehículos en el casco urbano.

En concreto, se plantea el estudio por parte de un grupo de trabajo del PMUS de las alternativas siguientes:

- ✓ Vía alternativa oeste desde M^a Auxiliadora hasta c/ Siete Revueltas, considerando el camino ancho que parte de M^a Auxiliadora frente a la Cooperativa Algodonera y buscando su conexión con la calle el Barranco. Con este enlace se evita el punto conflictivo de la glorieta el Parque tanto para vehículos de transporte pesado de productos agrícolas, como autobuses turísticos que se desviarían a la c/ Rioseco y el entorno monumental. Esta vía debería completarse con una bolsa de aparcamiento para autobuses turísticos.
- ✓ Vía alternativa sur de acceso por Gran Vía Aulio Cornelio Palma.

EJE PRIORITARIO 5: SEGURIDAD VIAL, INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN CIUDADANA

MEDIDA 9: SEGURIDAD VIAL

Submedida 9.1 Seguridad Vial

Para cambiar la movilidad hacia un modelo más sostenible, y promover desplazamientos alternativos al vehículo privado es necesario alcanzar un nivel de seguridad óptimo que no suponga un condicionante negativo a la hora de elegir un modo de transporte. Para ello se proponen las siguientes acciones:

- Acción 33: Medidas para mejorar la seguridad peatonal

En esta Acción se propone un plan de actuaciones específico relacionado con la ordenación viaria, señalización vertical y horizontal, accesibilidad universal y uso de nuevas tecnologías aplicado a la mejora de la seguridad vial en el desarrollo de un viaje peatonal y de la percepción del entorno por el que se desplaza el peatón.

Especial referencia a los Caminos escolares que se proponen en el Eje Prioritario 1 de movilidad peatonal.

Esta Acción se deberá desarrollar por un grupo de trabajo del PMUS, tras cuya elaboración requerirá de la ejecución de las diversas actuaciones propuestas en coordinación con el resto de Medidas incluidas en el mismo.

- Acción 34: Inspecciones de seguridad vial

Se propone que los especialistas en movilidad y seguridad del Itre. Ayuntamiento evalúen los principales centros atractores de movilidad peatonal, en términos de seguridad vial y propongan una



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

batería de acciones que permitan garantizar el tránsito peatonal en condiciones óptimas

- Acción 35: Aumento del uso de radares en el control de la velocidad de los vehículos

Para mejorar el control del tránsito de vehículos en los entornos de prioridad peatonal o centros de atracción de peatones, se propone el incremento de medios y frecuencia de controles de velocidad.

- Acción 36: Instalación de semáforos con contadores

Aunque ya existen algunos que disponen de esta funcionalidad, su generalización y utilidad genera seguridad vial al peatón al afrontar una intersección en su itinerario peatonal.

- Acción 37: Implantación de medidas de calmado de tráfico

Como práctica generalizada en cualquier municipio, y no menos en Palma del Río, estas medidas permiten reducir de forma efectiva la velocidad de los vehículos y garantizar el tránsito peatonal o ciclista. Con las acciones propuestas en el PMUS, donde la coexistencia de vías entre distintos tipos de desplazamiento será característica general, en especial en la zona central, se propone ampliar este tipo de medidas en las zonas de prioridad peatonal o sus intersecciones.

- Acción 38: Instalación de sistemas de foto sanción en semáforos

Uno de los motivos de mayor inseguridad para los peatones son las derivadas de las infracciones en el cumplimiento de la señalética, en especial los semáforos que regulan el paso de cada usuario. En este sentido se propone la adopción de medidas exitosas en otros municipios como la instalación de sistemas de foto-sanción que permiten controlar y evitar las infracciones de incumplimiento de la señalética semafórica.

MEDIDA 10: INFORMACIÓN, FORMACIÓN Y CONCIENCIACIÓN CIUDADANA

Submedida 10.2 Información, formación y concienciación ciudadana

- Acción 39: Participación ciudadana

Para fomentar una mejor aceptación inicial de los cambios por parte de la población, es necesario poner en marcha una serie de actividades de información y mesas de participación con los distintos colectivos y actores sociales de Palma del Río, en las que de forma progresiva y en distintas sesiones se realicen avances y evaluaciones de dichos avances en cuanto a los problemas más significativos encontrados, las propuestas elaboradas para abordar dichos problemas, la configuración final del PMUS de Palma del Río y las ventajas obtenidas con la implementación del Plan, así como los distintos periodos de ejecución del mismo. Estas actividades aseguran un mejor conocimiento del contenido del Plan y su justificación, facilitando por tanto su aceptación y el correcto uso de las nuevas infraestructuras y servicios.

En este sentido, la participación quedará con un órgano de participación sectorial, integrado en el Consejo Municipal de Participación Ciudadana, que agrupará los colectivos y asociaciones interesadas o implicadas en la movilidad. Dicho órgano participará en los grupos de trabajo necesarios para desarrollar las distintas propuestas, contando con la colaboración de las delegaciones municipales, la corporación y otros agentes intervinientes a fin de definir y consensuar las mejores soluciones.

- Acción 40: Información ciudadana del PMUS

Una vez se ponga en marcha la ejecución de medidas, se propone que estas actividades de información se sigan manteniendo y que mediante paneles informativos, jornadas de información, información web o las redes sociales, los ciudadanos conozcan de primera mano el proceso detallado de implantación y ejecución del Plan, y cómo estas medidas van a incidir positivamente en sus pautas de movilidad cotidiana.

- Acción 41: Programa de Educación vial municipal

En esta acción se pretende recuperar y mejorar el Programa de Educación Vial que el Ayuntamiento de Palma del Río ha venido realizando con éxito en años anteriores, proponiendo el



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Proyecto realizado por el Patronato Deportivo Municipal que se adjunta al presente documento destinado a niños de educación infantil y primaria.

Se propone igualmente utilizar las dotaciones municipales existentes para realizar actividades dirigidas a otros colectivos que puedan beneficiarse de la formación y concienciación, aportando valor añadido en el cumplimiento de los objetivos de este PMUS.

- **Acción 42: Formación y Concienciación Ciudadana**

La formación y concienciación ciudadana es fundamental en el cambio de modelo de movilidad en el municipio, por lo que se propone la realización de actividades diversas (eventos, jornadas, etc.) en las que se divulguen los valores de movilidad sostenible, y el contenido y desarrollo del PMUS. Entre otras se proponen las siguientes:

- Realización de actividades ligadas a la movilidad sostenible, como pueda ser “*El día sin coches*” o la celebración de la “*Semana Europea de la Movilidad*”

- Desarrollo de distintas actividades de formación e información sobre la movilidad sostenible en los que se incluya una exposición detallada de la nueva organización de Palma del Río en cuanto a movilidad, destacando las ventajas del desplazamiento peatonal, ciclista y en transporte público. Entre estas actividades se sugieren por ejemplo marchas ciclistas por Palma del Río para conocer los distintos carriles, paseos a pie con alguna actividad final en la Plaza de Andalucía, charlas informativas dirigidas a asociaciones de vecinos, etc.

- Actividades de fomento del acceso en bicicleta a los centros educativos, lo que requiere el diseño de medidas ex profeso y una coordinación exhaustiva con las actividades a realizar en lo relativo a información, participación y actividades escolares. Igualmente se propone la organización de este tipo de actividades de fomento de la bicicleta en otros ámbitos como son los centros deportivos, las asociaciones de vecinos y los distintos grupos interesados, para lo que será necesario en cada caso el diseño de actividades adaptadas al tipo de público que las recibe. A modo de ejemplo se proponen algunas de ellas a continuación:

- Organización de rutas “*Conoce Palma del Río en Bici*” para ciudadanos que sepan montar en bicicleta.
- Organización de rutas “*A estudiar en bicicleta*”, en las que se muestre a los alumnos las rutas que dan acceso a sus centros educativos, y la localización de los aparcabicis.
- Organización de rutas “*A hacer deporte en bicicleta*”, en las que se ofrezca a los usuarios las distintas rutas que dan acceso a los centros deportivos, y la localización de los aparcabicis.
- Talleres “*Aprende a montar en bici*” diferenciados según edades (no solo para niños y adolescentes, en este punto es importante el acceso de las personas mayores y de mediana edad).
- Talleres de reparación de bicicleta.
- Talleres de seguridad vial, enfocados desde el punto de vista de la movilidad sostenible.

EJE PRIORITARIO 6: ACTUALIZACIÓN DE LA NORMATIVA

MEDIDA 11: ACTUALIZACIÓN DE LA NORMATIVA

Submedida 6.1 Actualización normativa local vigente

Existe una normativa aplicable a prácticamente todos los aspectos del PMUS, pero el desarrollo de las diferentes medidas exige el replanteamiento regulatorio que acompañe a las mismas, por lo que se proponen las siguientes Acciones:

- **Acción 43: Revisión de Ordenanzas y Reglamentos vigentes**

En esta acción se propone la revisión de las Ordenanzas y Reglamentos municipales vigentes a fin



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

de aportar el apoyo jurídico necesario para el cambio de movilidad objetivo del PMUS.

- Acción 44: Revisión de las herramientas de planificación vigentes

En esta acción se propone la actualización con este Plan sectorial, de aquellos instrumentos de planificación que afecten de alguna u otra forma el desarrollo del mismo, como por ejemplo el PGOU, la EDUSI, etc.

- Acción 45: Elaboración de una Ordenanza específica de la zona centro

Teniendo en cuenta que el PMUS propone una actuación de significativa importancia en la zona centro del municipio, y en especial en el entorno del conjunto monumental, Plaza Mayor de Andalucía y entorno de la calle Feria, y la previsión de revitalización socioeconómica de la misma, se considera necesario y justificado la elaboración de una Ordenanza específica que permita regular los usos del espacio público de acuerdo a unos criterios particulares (veladores, carga y descarga, utilización de vados, regulación de eventos, etc.).

EJE PRIORITARIO 7: GESTIÓN DEL PMUS Y LA MOVILIDAD

MEDIDA 12: GESTIÓN DEL PMUS Y LA MOVILIDAD

Todas las actuaciones propuestas cobran sentido únicamente si existe una gestión orientada desde la idea de gestión de la movilidad, en lugar de la mentalidad tradicional de gestión del tráfico.

Por ello, dicha gestión debe basarse en los siguientes pilares fundamentales:

- Cambio conceptual de la planificación y la acción diaria, de manera que se pase del concepto actual de “gestión del tráfico” a otro más amplio de “gestión de la movilidad y la accesibilidad”. La movilidad es mucho más que el tráfico, pues incide no sólo en el control de los flujos y estacionamientos de los vehículos motorizados, sino también en la circulación de peatones y ciclistas en relación directa con el uso del espacio público, lo que incluye también a la configuración urbanística (actual y futura) del casco urbano.

Este cambio comenzará con la implementación de las medidas expuestas en este documento, pero para que sean eficaces a largo plazo, deben seguirse los criterios expuestos a lo largo del mismo para cualquier decisión de planificación local que pueda tener incidencia en la movilidad.

- Atención diferenciada y distinción entre:

- los flujos externos al casco urbano: para los que habrá que potenciar la salida rápida del casco urbano que tienen origen en el mismo, y el cierre del centro a los que tienen como destino el centro histórico de Palma del Río incorporando opciones de aparcamiento en bolsas exteriores al centro.

- los flujos internos en el casco urbano: que deberán ser minimizados.

- Exhaustivo control del cumplimiento de las distintas normativas y restricciones, así como la penalización por su incumplimiento destacando dos aspectos claves:

- Realizar un esfuerzo especial en la pacificación del tráfico y el cumplimiento de las normas de circulación, lo que incluye hacer respetar el límite de velocidad (10, 20 ó 30 en zonas residenciales y 40 ó 50 en zonas no señalizadas a menor velocidad de la red viaria de primer nivel).

- Control exhaustivo del estacionamiento ilegal, lo que implica necesariamente hacer cumplir la normativa en cuanto a estacionamiento de los vehículos, sancionando a los infractores y convirtiendo estas acciones en prioridad de la acción de la policía local.

- Puesta en valor del Plan de Movilidad cuyas funciones interdepartamentales al nivel del consistorio



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

sean como mínimo las siguientes:

- Coordinación de los planes sectoriales, infraestructura y obras.
- Organización de actividades educativas tendentes a concienciar a la población de la utilidad y necesidad de un cambio en el modelo de movilidad.
- Organización de campañas de información sobre los modos de transporte en Palma del Río, la movilidad sostenible, etc.
- Organización de campañas de comunicación sobre el Plan de Movilidad de Palma del Río, así como las modificaciones posteriores en lo que a movilidad se refiere.
- Actividad de informe respecto a la movilidad de todas las actuaciones de vía pública, las modificaciones al planeamiento urbanístico vigente y la realización del nuevo planeamiento.
- Elaboración y análisis de estadísticas periódicas sobre movilidad.
- Revisión, mejora y actualización de la Ordenanza municipal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Por parte del Ayuntamiento se contemplan además la existencia de un Órgano de Seguimiento del Plan de Movilidad que se denominará Consejo Sectorial de Seguridad, Movilidad y Protección Civil, y estará integrado por el Alcalde y dos concejales, así como por representantes de los distintos agentes sociales que forman la ciudadanía de Palma del Río: asociaciones de vecinos, empresarios, etc

Submedida 8.1 Creación de una Estructura de gestión participativa del PMUS

- Acción 46: Estructura de funcionamiento del PMUS

En esta acción se propone crear una estructura organizativa que permita un desarrollo óptimo del PMUS. En este sentido se plantean los siguiente órganos:

- ✓ Corporación Municipal: órgano de toma de decisiones sobre el PMUS, desde la aprobación de cada una de las propuestas a realizar como de modificaciones o ampliaciones del mismo.
- ✓ Órgano PMUS: órgano de participación ciudadana, integrado en el Consejo Municipal de Participación Ciudadana y cuya composición y funcionamiento se derivarán de él. Adoptará una función de control, seguimiento y evaluación del Plan.
- ✓ Delegación Municipal de Movilidad: área municipal de impulso y apoyo técnico a la Corporación y el PMUS.
- ✓ Grupos de trabajo: elementos multisectoriales que se constituyen a propuesta del Órgano PMUS para definir las distintas acciones, nuevas propuestas o modificaciones del Plan. Su composición y funcionamiento serán consensuados entre el Órgano PMUS y la Delegación Municipal de Movilidad.

- Acción 47: Gestión inteligente del PMUS

Para la correcta gestión, seguimiento y evaluación de las distintas acciones del PMUS se utilizarán indicadores específicos y efectivos.

La información y medición de los indicadores deberá contar con herramientas adecuadas para la gestión y actualización de información, por lo que se propone la creación de un Sistema de



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma del Río

Hacia una Movilidad Sostenible

Información Geográfica específico que permita visualizar y gestionar los datos que se generen o recojan del espacio público para mejor estudio, análisis y evaluación de los resultados.

7.-OTRAS ACCIONES Y RECOMENDACIONES URBANÍSTICAS

Los problemas asociados al crecimiento de la motorización y de los desplazamientos en vehículo privado no son exclusivos del municipio de Palma del Río, sino que constituyen un nexo de unión entre la mayoría de las ciudades medias.

Las propuestas realizadas en este documento aportan una importante mejora frente a este problema. Sin embargo, no se trata de soluciones definitivas, puesto que la dejadez en el control de su estado y funcionamiento o cualquier planificación realizada al margen de la filosofía y los criterios de la movilidad sostenible, pueden acabar dilapidando las mejoras producidas por las mismas. En este sentido, es necesario aprovechar la oportunidad que brinda tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y planificar los nuevos desarrollos bajo la premisa de crear proximidad, priorizando los distintos sectores de desarrollo según este criterio, evitando una dispersión de la ciudad que conlleva un incremento de la movilidad en vehículo privado, en contraposición a la creación de barrios ciudad en los que los servicios se encuentran a una distancia aceptable como para acceder a ellos a pie o en bicicleta. La adopción de este modelo centrado en la cercanía conlleva un importante cambio en la mentalidad del planificador, desde la idea de planificación al diseño de la ciudad o de los nuevos crecimientos, a la idea de planificar la accesibilidad, que no puede ser pensada de otra forma que a la vez que se diseña la ciudad.

En este sentido el barrio del V Centenario es un buen ejemplo de diseño y ejecución de una planificación urbanística que incorpora criterios claros de accesibilidad, presentando una serie de características diferentes: cuenta con una generosa red de viales peatonales “liberados” y espacios en “fondo de saco” (calles sin salida para el tráfico rodado), con lo que se pretende favorecer al peatón desde el inicio del diseño de las nuevas manzanas, pues se parte del convencimiento de que peatonalizar calles que previamente han sido viales al uso, es mucho más difícil de asumir por parte de ciertos grupos de población.