

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



COMARCA DE LA AXARQUÍA

RESUMEN EJECUTIVO

Plan de Movilidad Sostenible COMARCA DE LA AXARQUIA

PROMUEVE

Diputación Provincial de Málaga

REDACTA Y COORDINA

Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A., S.M.E., M.P., (TRAGSATEC)

Valeriano Cárdenas Cruz | Coordinador

En la elaboración y redacción del presenta Plan han intervenido:

Claudia Codesal Moreno | Arquitecta

Pedro Diego Martín | Geógrafo

Carolina Moscoso Reina | Geógrafa

Estela Pérez Ruiz | Geógrafa

Cristina Pulgar Díaz | Geógrafa

Juan Cristóbal Villacañas Fernández | Geógrafo

Índice de contenidos

01. Introducción.....

01.01. Metodología y documentos del Plan de Movilidad Sostenible.....

Memoria

Anexos.....

02. Plan de Movilidad Sostenible de la Comarcal de la Axarquía.....

02.01. Delimitación del ámbito de actuación. Areas Funcionales..

02.02. Estado actual y caracterización de problemática.....

Estado Actual

Problemática Detectada.....

DAFO.....

02.03. Plan de acción y seguimiento.....

Objetivos del PMS.....

Líneas de Actuación de la Estrategia.....

Medidas y propuestas de actuación.....

Jerarquización y priorización de las medidas.....

Indicadores de Seguimiento del Plan.....

Acciones localizadas

4

4

4

4

5

5

6

6

6

6

9

10

10

10

10

12

12

12

01. Introducción

La **Ley 2/2011 de Economía Sostenible**, establece en su Artículo 101.4 los contenidos mínimos de un PMUS:

"El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión, y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial."

Los **objetivos generales** para los planes de movilidad sostenible vienen establecidos de manera general en dicha Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, la salud, la seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales.
- Facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético; así como el uso de los transportes públicos y colectivos y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte.

01.01. Metodología y documentos del Plan de Movilidad Sostenible

La base metodológica seguida se asienta sobre tres fases:

- FASE 1: Prediagnóstico. Recopilación de información.
- FASE 2: Análisis y diagnóstico.
- FASE 3: Plan de acción y seguimiento.

Los documentos generados en la elaboración del presente PMS, presenta la siguiente estructura:

Memoria

La documentación generada se integra en un único documento de memoria, este documento se estructura a su vez en una serie de bloques.

PREDIAGNOSTICO.

Entendido como la descripción y presentación general de la comarca, incluyendo todos aquellos aspectos relacionados con sus características territoriales y los socioeconómicas. También se analizará la regulación urbanística vigente y la normativa municipal en los puntos que afectan a la movilidad interurbana.

DIAGNOSTICO Y ANALISIS

Se ha definido el estado actual en el que se encuentra la comarca en clave de movilidad, estudiando todos los elementos que influyen en ella de manera actual y eficiente. Este diagnóstico analiza entre otros aspectos la oferta y la demanda de la población, de medios de transporte, infraestructuras y servicios, así como todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. El principal objetivo es la elaboración de un documento de diagnóstico pormenorizado, realizando un análisis de la situación actual de la movilidad, así como de los sistemas de transporte urbano. Este bloque concluye con el análisis **DAFO**.

PLAN DE ACCION Y SEGUIMIENTO

Contiene todas aquellas acciones que deben realizarse para poner en práctica todas las potencialidades y oportunidades detectadas en el diagnóstico anterior. Esta fase concluye con un plan de seguimiento de todas aquellas actuaciones puestas en marcha a través de un sistema de indicadores que sirvan para poder analizar si se está avanzando hacia una sostenibilidad en cuanto a la movilidad se refiere, o si, por el contrario, las actuaciones no están teniendo los resultados previstos. Las medidas propuestas se basan en la optimización del sistema de transporte y de las condiciones de movilidad y accesibilidad, desde todas las perspectivas: económicas, sociales, espaciales, temporales y, obviamente, energéticas y medioambientales, favoreciendo la mayor utilización de los medios de transporte de menor consumo de energía.

Anexos

De manera complementaria al Plan de Movilidad Sostenible se han realizado una serie de anexos documentales.

PARTICIPACION CIUDADANA

Durante de elaboración del plan se han realizado un proceso de participación ciudadana, con el fin de recopilar la información de los agentes institucionales implicados, ayuntamientos, grupos de interés y ciudadanía en general.

ANEXO PLANIMETRICO

Contiene Planos de Información, Planos de Análisis y Planos de Propuesta.

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD ELECTRICA

La Estrategia de Movilidad Eléctrica de la Comarca de la Axarquía, plantea las herramientas necesarias para acelerar el cambio hacia la movilidad eléctrica, inventariando la infraestructura existente y proponiendo una red estructurada de SAVE (Sistema de alimentación específico del vehículo eléctrico).

GUIA DE APLICACION DE BUENAS PRACTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN MUNICIPIOS DE LA COMARCA DE LA AXARQUIA

Se incluye una Guía de Buenas Practicas de Movilidad Sostenible para municipios menores de 20.000 habitantes, esta pretende dotar a las administraciones de una herramienta que les permita conocer las opciones de movilidad sostenible para implantar tanto en los municipios como nivel comarcal.

DOCUMENTACION DIGITAL

En base a la información obtenida de fuentes oficiales y la de elaboración propia, se han creado una serie de bases de datos georreferenciadas. Estas pasan a integrarse en un **Sistema de Información Geográfica** o SIG.

02. Plan de Movilidad Sostenible de la Comarcal de la Axarquía

02.01. Delimitación del ámbito de actuación. Áreas Funcionales

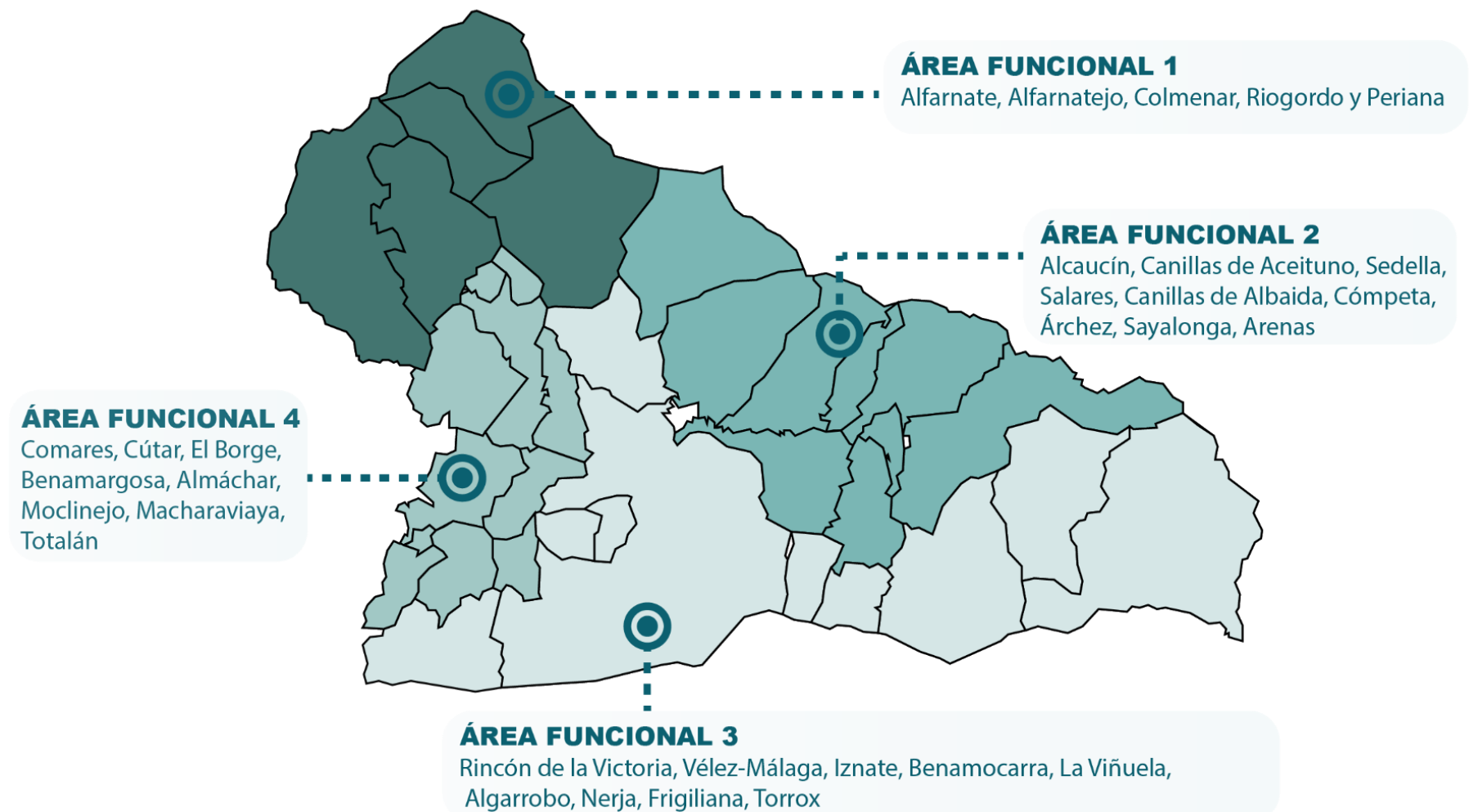
La Comarca de la Axarquía se encuentra en el extremo oriental de la provincia de Málaga. Territorialmente se extiende por la costa y hacia el interior, conformando sus municipios costeros la Costa del Sol Oriental.

La comarca la configuran 31 Municipios y 67 pedanías o unidades de población menores.

La comarca de la Axarquía presenta un territorio de naturaleza agreste, muy afectado por la reestructuración territorial tras el auge del turismo.

De esta manera, se han identificado cuatro Áreas Funcionales, en las cuales se consideran las realidades naturales y las socio-territoriales que atienden a principios de complementariedad y proximidad entre todas ellas:

- **Área Funcional 1. Sector Norte.** Municipios de Alfarnate, Alfarnatejo, Colmenar, Riogordo y Periana.
- **Área Funcional 2. Sector Oriental.** Municipios de Alcaucín, Canillas de Aceituno, Sedella, Salares, Canillas de Albaida, Cómpeta, Archez, Sayalonga y Arenas.
- **Área Funcional 3. Sector Costero.** Municipios de Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Iznate, Benamocarra, La Viñuela, Algarrobo, Nerja, Frigiliana y Torrox.
- **Área Funcional 4. Sector Occidental.** Municipios de Comares, Cútar, El Borge, Benamargosa, Almáchar, Moclinejo, Macharaviaya, Totalán.



02.02. Estado actual y caracterización de problemática

Estado Actual

Las Areas Funcionales de Movilidad, se ha determinado en base a criterios de proximidad y complementariedad. Cada área corresponde con un espacio funcional que se configura con unas características propias.

Area Funcional de Movilidad 1, comprende las áreas encajadas en los valles que abren los pequeños ríos que nacen en el entorno de Zafarraya y Sierra de Jobo y se abren hacia el valle que constituye el Corredor de Periana. Por esta área discurre el eje de comunicación A-356 desde Vélez, pasando por La Viñuela, hacia Casabermeja. Esta vía constituye un colector de movilidad hacia el sector central de la provincia, a destacar el núcleo de Antequera y la ciudad de Málaga, los cuales actúan de foco de atracción por su concentración de determinados servicios. En esta área se encuentran los municipios de Alfarñate, Alfarñatejo, Colmenar, Riogordo y Periana. Es un área de uso eminentemente residencial en entorno rural.

Area Funcional de Movilidad 2; cuenta con unas características propias donde la orografía es un factor determinante, ya que se trata de un espacio con fuertes pendientes a los pies de las sierras de Tejeda y Almijara. Son enclaves protegidos, algunos de los cuales generan cierto conflicto con la vida urbana, por albergar usos no compatibles con el residencial (ya que cuenta con una gran superficie de terreno protegida medioambientalmente) por la obsolescencia de sus comunicaciones y la situación crítica que ocupan. Es un área de uso eminentemente residencial en entorno rural compuesta por pequeños núcleos de trama originariamente medieval que presenta una tipología de calles estrechas, y está conectada con el resto de la comarca fundamentalmente con un solo eje colector, el que constituye la carretera A-402.

Area Funcional de Movilidad 3; se ha considerado un área territorial con una dinámica diferenciada del resto de la comarca ya que cuenta con un eje viario central constituido por la carretera nacional N-340 y la autovía A-7, las cuales, atraviesan los municipios de Rincón de la Victoria, Vélez Málaga, Algarrobo, Nerja y Torrox conectando con Málaga capital y Motril. A esta área se le incluyen otros municipios como Iznate, Benamocarra, Frigiliana y La Viñuela, donde se entremezclan los usos agrarios y residenciales. Por este motivo, es importante destacar dos partes dentro de esta área funcional: el sector costero y, el sector bajo el área de influencia de las dinámicas costeras.

Area Funcional de Movilidad 4; es la más cercana con la ciudad de Málaga. Sin embargo, nos encontramos ante un entorno complejo, potenciado por la determinación física que marca el relieve de los Montes de Málaga, que provoca grandes disfunciones, y está marcado por la dureza paisajística. Por el territorio no transcurre ninguna vía de comunicación principal, y las conexiones se realizan mediante vías de menor capacidad como es la Carretera de los Montes de Málaga. Es un área de uso eminentemente residencial en entorno rural.

Problemática Detectada

Dada la situación actual detallada con anterioridad, el presente Plan de Movilidad Sostenible, se concreta en el conjunto comarcal, que se sostiene sobre varios ejes de comunicación principales, los cuales canalizan la movilidad de la Comarca de la Axarquía.

Dichos movimientos se asientan sobre una columna vertebral formada por los ejes principales (A-7, N-340, A-356 y A-402), con una importante función como eje de saturación de comunicaciones, los cuales constituyen un factor clave para reorganizar la comarca. A estos ejes principales, se suma la red viaria local y caminera, que por la determinación física del territorio provoca ciertas disfunciones.

Por tales circunstancias, se han creado las áreas funcionales de movilidad, expuestas en el epígrafe 6 del documento donde hemos agrupado características similares entre municipios.

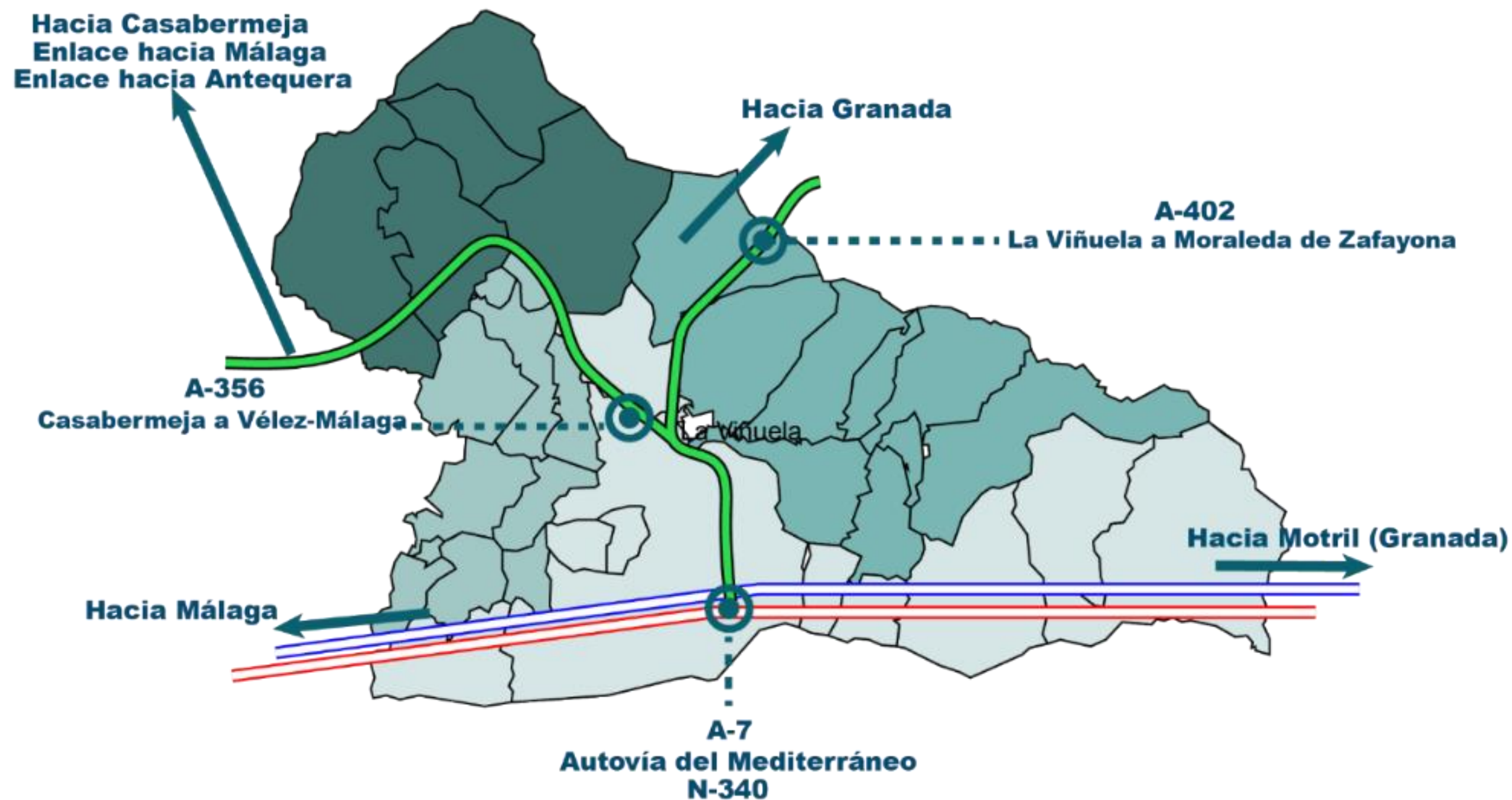
Una de las problemáticas, es la de movilidad respecto al tráfico rodado en vehículos privados. Por lo que será conveniente pensar en limitaciones en esta modalidad de tráfico, para fomentar unas más sostenibles.

Una de las medidas para ello, sería la remodelación de las carreteras de red comarcal siguiendo el esquema vías de convivencia de ciclismo con vehículos motorizados, con reducción de velocidad, cambios en iluminación y señalización horizontal específica para dar seguridad al tráfico de bicicletas y peatonal.

También la realización de alternativas que incentiven el cambio modal, hacia transportes colectivos o alternativas no contaminantes facilitando el tránsito peatonal y ciclista. Todo ello, teniendo en consideración la existencia de sectores vulnerables que requieren de una mayor accesibilidad a los medios de transporte colectivos; o la variabilidad en la demanda de las modalidades en los desplazamientos con el incremento de Vehículos de Movilidad Personal (VMP), en función de que los sectores más jóvenes se incorporan a las actividades educativas o laborales.

En definitiva, se trata de promover un espacio atractivo de naturaleza rural, que integre y conecte toda la comarca, sin rupturas internas e interconectado con la trama viaria de gran capacidad y que canaliza un gran volumen de tráfico, tanto de paso como de entrada o salida a la comarca.

AXARQUIA				
CONTEXTO FISICO (Superficie del suelo por pendiente media))		Casi la mitad de la extensión comarcal cuenta con una pendiente superior al 45%		
CONTEXTO SOCIODEMOGRAFICO		Poblamiento con carácter disperso (Densidad población media 216 hab./km2)		
		Edad media: 45,4 años		
EMISIONES GEI DE TRANSPORTES (t CO2-eq - Equivalente de dióxido de carbono)		337.049,44 t CO2-eq		
INFRAESTRUCTUR A VIARIA PRINCIPAL	PRINCIPALES VIAS DE TRANSPORTE/ AFOROS (IMD)	A-356 (Est. Aforo SC-766)	A-402 (Est. Aforo MA-7036)	A-7204 (Est. Aforo MA-7082;MA-7055)
		20125	1930	2341
MEDIOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS	VEHICULO PRIVADO	TRANSPORTE PUBLICO	A PIE	OTROS
	65%	9%	18%	8%
ACCESIBILIDAD A EQUIPAMIENTOS BASICOS		1 Hospital de referencia. Gran parte del territorio se enmarca en la isócrona de los 45 minutos.		



En la actualidad, pese a que en la comarca se presentan una serie de problemas, que se van a definir a continuación, tiene una situación respecto a la movilidad comarcal que la sitúa en una buena base de partida.

La caracterización de la problemática comarcal se ha establecido de forma global en el territorio. No obstante, en los epígrafes posteriores del presente documento se concretará el horizonte espacial de las áreas funcionales de movilidad enmarcados dentro de las medidas propuestas.

P.01: Alto índice de motorización.

El análisis y diagnóstico del presente plan arrojan datos en relación al índice de motorización medio de los diferentes municipios. Es necesaria una apuesta por alternativas sostenibles, concienciación de la ciudadanía, incentivar el transporte público y compartido.

P.02: Alto IMD en vías interurbanas.

En las vías interurbanas de los municipios que forman parte del entorno de la Axarquía, son predominantes las vías de tercer orden. Son estas vías las que soportan mayores volúmenes de tráfico, tanto ligero como pesado.

P.03: Alto índice de traslados urbanos en Vehículo Privado (VP).

Según la encuesta de movilidad urbana realizada, la mayoría de los traslados interurbanos, se realizan mediante vehículo privado de combustión.

P.04: Mal estado de la red motorizada.

A lo largo del desarrollo de la red motorizada, se localizan tramos que presentan un estado desaconsejable para la circulación de vehículos por ella.

P.05: Baja conectividad entre los municipios de la comarca.

Se localizan una serie de núcleos de población en los que se carece de conexión viaria salvo por vías de tercer orden en mal estado.

P.06: Mal estado de las vías que conectan los núcleos principales de población y sus pedanías.

Presentan, por lo general, poca adaptación del viario y baja calidad de circulación.

P.07: Desconexión de los núcleos de población mediante transporte público.

Se aprecia una baja conectividad mediante transporte público entre los diferentes núcleos de población de la Axarquía.

P.08: Desconexión entre los núcleos de población y los centros sanitarios mediante transporte público.

Se carece de una línea de transporte público que conecte los núcleos de población con los diferentes centros sanitarios asignados a esas localidades.

P.09: Dificultades en la intermodalidad.

Una movilidad sostenible debe contemplar el modo de transporte más eficiente para cada tipo de desplazamiento. Del análisis y diagnóstico se concluye una ausencia de intermodalidad causada por una falta de conexiones entre líneas de transporte público, la ausencia de estaciones intermodales y la escasez de aparcamientos disuasorios.

P.10: Discontinuidad en la red motorizada.

La red motorizada, principalmente las vías de tercer orden presentan una serie de desconexiones en su trazado, en su relación a su conectividad con algunos de los núcleos de población de la comarca.

P.11: Escasez de aparcamientos disuasorios.

La adecuación de las bolsas de aparcamiento existentes o la creación de nuevos aparcamientos disuasorios, permitiría aliviar la presión vehicular y facilitaría la intermodalidad.

P.12: Ausencia de puntos de recarga público para vehículos eléctricos.

La ausencia de suficientes puntos de recarga para vehículos eléctricos y el tiempo de autonomía de estos, son actualmente dos de los principales impedimentos para el desarrollo de una flota de vehículos no dependientes de los combustibles fósiles.

P.13: Alto índice de ocupación ilegal de los estacionamientos reservados para personas con movilidad reducida.

En algunas de las localidades de la comarca se observa una tendencia de ocupación de los estacionamientos reservados para personas de movilidad reducida por parte de los vehículos que carecen de esa denominación.

P.14: Alto índice de ocupación ilegal del espacio reservado para el peatón.

Se observa una tendencia en los municipios de la comarca, en la que se ocupa el espacio reservado para el tránsito y/o estancia del peatón con la intención del uso de estacionamiento ilegal.

P.15: Altos índices de contaminación atmosférica en los núcleos urbanos.

Debido al alto volumen de desplazamientos en vehículos de combustión que tiene lugar por los diferentes viarios de la comarca, los niveles GEI son elevados.

P.16: Falta de adecuación y desconexión de la red ciclista.

El trazado de viario compartido y de uso exclusivo ciclista, presenta discontinuidades que provocan un riesgo potencial para los usuarios de este tipo de medio de transporte.

P.17: Falta de alquiler de vehículos de combustibles alternativos.

La ausencia de una oferta del alquiler de vehículo incrementa los desplazamientos en vehículos privados de combustión.

P.18: Falta de señalización en itinerarios específicos.

En relación a la alta afluencia de visitantes e importantes focos de atracción turística que tienen lugar en la comarca, se adolece de una señalización adecuada, tanto para los desplazamientos interurbanos como de itinerarios temáticos.

P.19: Vías de sección estrecha y bidireccionales.

Se localizan una serie de vías con un trazado estrecho para el tránsito de vehículos en ambas direcciones y que suponen un riesgo tanto para la seguridad de los usuarios.

P.20 Vías con trazado irregular.

Las vías principalmente emplazadas en tramo de montaña o con pendiente pronunciada, presentan un trazado sinuoso y curvas con baja visibilidad.

P.21: Tramos sin protección para usuarios de transporte de movilidad activa junto a vías de tránsito rodado.

Se localizan tramos en los que no existe ningún tipo de protección ni separación entre espacio reservado para el tránsito de vehículo y el reservado para peatones y ciclistas.

P.22: Presencia de vías de alto IMD y paso de vehículos pesados.

Alto tránsito de vehículos pesados por vías de la comarca, tanto tramos estructurantes como vías de tercer orden.

P.23: Deficiencia de elementos de seguridad peatonal.

Se observa una falta de señalética en las vías interurbanas y de travesía para indicar el espacio reservado para el tránsito del peatón y usuarios de medios de transporte de movilidad activa.

DAFO

De las Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades globales que el análisis territorial y de movilidad han permitido detectar en las áreas urbanas del municipio, se extraen una serie de tendencias críticas, a partir de las cuales se determina el plan de acción.

DEBILIDADES		AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">- La orografía y estructura morfológica compleja de las Areas Funcionales de interior condicionan la conectividad.- El hábitat disperso y la escasa densidad poblacional provoca problemas de movilidad y de acceso a los de servicios básicos.- Falta de conexión entre los entornos urbanos y los diseminados.- Déficit de infraestructuras y servicios urbanos, falta de adecuación a las nuevas realidades y demandas de la población, especialmente en las Areas Funcionales de interior.- Estudios y medidas de adaptación al cambio climático insuficientes, pocos municipios tienen Planes Contra el Cambio Climático y las infraestructuras locales son poco eficientes.- Alto índice de desplazamientos interurbanos en vehículo privado.- Alto IMD de vehículos pesados en vías de tercer orden.- Escasa oferta de aparcamiento público.- Baja oferta de transporte público en las Areas Funcionales de interior.- Areas de baja cobertura de servicios básicos.- Ausencia de intermodalidad y de alternativas modales.- Conflicto entre los modos de transporte en las vías compartidas.- Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible.		<ul style="list-style-type: none">- Desarrollo territorial más enfocado a la expansión que a la regeneración urbana; con un crecimiento planificado sobredimensionado, especialmente en la Area Funcional costera.- Potencial Incremento de la "ciudad-difusa".- Zonas en declive o estancamiento demográfico, especialmente en Areas Funcionales de interior.- Abuso del espacio público para dar cobertura a la creciente necesidad de estacionamiento del vehículo privado en zonas de alta presión turística.- Externalidades negativas del transporte (ruidos, contaminación, siniestralidad...) vinculadas al desarrollo territorial disperso y al alto uso del vehículo privado en los desplazamientos por carretera.- La presión turística de carácter estacional genera impacto sobre determinadas Areas, especialmente en los municipios costeros y en los entornos sensibles ambientalmente.- Poca inversión pública en acciones de movilidad sostenible.- Falta de rentabilidad económica en líneas de transporte público.
	PMS	
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">- Iniciativa para la redacción del Plan de Movilidad Sostenible de la Comarca de la Axarquía.- Trabajos desarrollados para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible municipales (PMUS).- Riqueza del patrimonio natural y medioambiental, cuyo uso y gestión es clave en la generación de procesos sostenibles.- Creciente interés y valoración social del sector empresarial, sobre el patrimonio natural y paisajístico, favorable a un desarrollo más sostenible.- Acciones relacionadas con la movilidad sostenible; entre otras, peatonalización de cascos urbanos, vías de convivencia, redes de senderos o carriles bici.- Condiciones ambientales favorables para la movilidad activa.- Permeabilidad al cambio e interés por los modos de transporte sostenible de la ciudadanía.		<ul style="list-style-type: none">- Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos que fomentan la movilidad sostenible.- Introducción de las TIC en la en la gestión de los servicios de transporte.- Amplia red de caminos naturales y rurales, como potencial de mejora del entorno rural y del medio ambiente, y su vinculación con el medio urbano.- Incremento de la sensibilización ciudadana en materia medioambiental, ante el reto del cambio climático y sus efectos en los entornos urbanos.- Apuesta por un crecimiento sostenible bajo los principios de la economía circular.- Zonas con altos niveles de desplazamientos sostenibles y de movilidad activa.- Disponibilidad de suelo para la creación de aparcamientos disuasorios.- La actual red de infraestructuras de movilidad sostenible está suficientemente estructurada.

02.03. Plan de acción y seguimiento

Objetivos del PMS

Los objetivos que se han establecido para el PMS se ajustan a las necesidades de la población y las carencias detectadas durante la redacción de la Memoria y el proceso de Participación Ciudadana. Se engloban dentro de cuatro principios básicos (Seguridad, Concienciación Social, Sostenibilidad y Conectividad), que se toman como referencia para establecer el marco a conseguir en este Plan de Movilidad Sostenible:

SEGURIDAD (SE):

- SE 01. Creación de itinerarios peatonales seguros.
- SE 02. Creación de itinerarios ciclables seguros.
- SE 03. Regulación del tránsito de los diferentes medios de transporte para asegurar la seguridad de todos los usuarios.
- SE 04. Erradicación de los problemas de accesibilidad detectados a lo largo de la elaboración del Diagnóstico.

CONCIENCIACIÓN SOCIAL (CS):

- CS 01. Promoción de la intermodalidad.
- CS 02. Promoción del uso racional del vehículo privado.
- CS 03. Difusión y promoción del uso de transporte público.
- CS 04. Fomento de la participación de los ciudadanos de la Comarca en decisiones que afecten a la movilidad y la concienciación en hábitos de movilidad sostenible

SOSTENIBILIDAD (SO):

- SO 01. Mejora del balance energético.
- SO 02. Estabilización del índice de motorización, avanzando en la transformación de los vehículos de combustión a vehículos eléctricos y de emisión cero.
- SO 03. Fomento de las tecnologías inteligentes de transportes.

CONECTIVIDAD (CO):

- CO 01. Regulaciones de los estacionamientos de los diferentes municipios de la Comarca.
- CO 02. Implementación de las conexiones mediante transporte público entre los diferentes municipios y núcleos de población.
- CO 03. Implementación de las conexiones mediante transporte público con los centros sanitarios.
- CO 04. Creación de una plataforma de transporte integral.
- CO 05. Regulaciones en el tránsito en las vías de alto IMD.

Líneas de Actuación de la Estrategia

Con el objetivo de solventar la problemática analizada en la fase de Diagnóstico, se describen una serie de propuestas englobadas en cinco líneas estratégicas. Estas líneas toman como referencia las descritas en la Estrategia Provincial de la Movilidad Sostenible de la Diputación de Málaga, para que estén en sintonía tanto a escala provincial como a escala comarcal y municipal. No obstante, las medidas y acciones englobadas dentro de cada una de las líneas estratégicas surgen tras el análisis y estudio en profundidad de la comarca desarrollada en la Memoria, en este documento se describe las diferentes problemáticas detectadas y las medidas surgen como solución para solventar las mismas.

Las líneas de actuación se proponen para cumplir con los objetivos generales, y para organizar las medidas y propuestas en el siguiente escalón de la estrategia, ordenado según una secuencia lógica.

El método utilizado nos lleva a concebir la estrategia como una ambición racional por abordar los retos del futuro, utilizando para ello las capacidades de la comarca con el fin de protegerse del riesgo previsible.

Se pretende fomentar los desplazamientos mediante medios de transporte más sostenibles, por ello, las líneas de actuación a continuación descritas se orientan a cumplir los objetivos anteriormente expuestos:

- LINEA 01. Apuesta por la movilidad activa
- LINEA 02. Fomento del transporte público
- LINEA 03. Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)
- LINEA 04. Optimización del estacionamiento
- LINEA 05. Movilidad sostenible y cambio climático

Medidas y propuestas de actuación

Las medidas se desglosan de cada línea estratégica y son actuaciones concretas diseñadas para mejorar una movilidad sostenible. Estas medidas por lo general son amplias y demandan para su cumplimiento la aplicación de propuestas concretas en diferentes puntos del territorio, que se reseñan y describen en los casos en que es necesario.

- LINEA 01. Apuesta por la movilidad activa
 - Medida para el fomento de la movilidad peatonal (PEAT)
 - Medida para el fomento de la movilidad no motorizada (BIC)
- LINEA 02. Fomento del transporte público
 - Medida para la mejora del transporte público (TP)
 - Medida para el fomento de la intermodalidad (INTER)
- LINEA 03. Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)
 - Medida para la mejora de las infraestructuras de red motorizadas (MIN)
 - Medida para la mejora de la seguridad en redes motorizadas (MSE)
- LINEA 04. Optimización del estacionamiento
 - Medida para la regularización de los estacionamientos (ODE)
 - Medida para la mejora del transporte pesado y distribución urbana de mercancías (DUM)
- LINEA 05. Movilidad sostenible y cambio climático
 - Medidas para la reducción de emisiones (REM)
 - Medida para el fomento de medios de transporte eficientes energéticamente (TEE)

ESTRATEGIA GENERAL DEL PMS DE LA COMARCA DE LA AXARQUIA			
LINEA	MEDIDA	PROPUESTA	
Línea Estratégica 01. Apuesta por la movilidad activa	M1. Medidas para el fomento de la movilidad peatonal (PEAT)	PEAT 01	Propuesta para la protección del espacio peatonal
		PEAT 02	Propuestas para la evitar la ocupación del espacio peatonal en las travesías
	M2. Medidas para la mejora de la movilidad no motorizada (BIC)	BIC 01	Propuestas para facilitar y fomentar desplazamiento en bicicleta
		BIC 02	Propuestas para facilitar el aparcamiento de bicicletas
Línea Estratégica 02. Fomento del transporte público	M1. Medidas para la mejora del transporte público (TP)	TP 01	Propuestas para la mejora de la conexión de municipios mediante transporte público
		TP 02	Propuestas para asegura la accesibilidad universal al transporte público
		TP 03	Propuestas para la optimización de recorridos mediante transporte público
		TP 04	Propuestas para el fomento y la implementación de transporte público a demanda
	M2. Medidas para el fomento de la intermodalidad (INTER)	INTER 01	Propuestas para la implantación de la intermodalidad
		INTER 02	Propuestas para la implementación de sistemas que faciliten la intermodalidad
Línea Estratégica 03. Mejorar la red motorizada (accesibilidad y seguridad)	M1. Medidas para la mejora de las infraestructuras de red motorizadas (MIN)	MIN 01	Propuestas para la mejora de la circulación en las travesías y vías interurbanas
		MIN 02	Propuestas para la mejora de la red motorizada
	M2. Medidas para la mejora de la seguridad en redes motorizadas (MSE)	MSE 01	Propuestas para la pacificación del tráfico en vías interurbanas y las travesías
		MSE 02	Propuestas para incrementar la seguridad de los usuarios de medios de transporte de movilidad activa en vías interurbanas y de travesía
Línea Estratégica 04. Optimización del estacionamiento	M1. Medidas para regularización de los estacionamientos (ODE)	ODE 01	Propuestas para la estructuración de áreas de descanso para camiones
		ODE 02	Propuestas para la reordenación y consolidación de los estacionamientos
	M2. Medidas para la mejora del transporte pesado y distribución urbana de mercancías (DUM)	DUM 01	Plan de mejora de la distribución interurbana de mercancías
		DUM 02	Plan de las correteras con alto tránsito de vehículos pesados
Línea Estratégica 05. Movilidad sostenible y cambio climático	M1. Medidas para la reducción de emisiones (REM)	REM 01	Propuestas para control y registro de la huella de carbono
		REM 02	Propuestas parar la reducción de emisiones de gases invernadero
	M2. Medidas para el fomento de medios de transporte eficientes energéticamente (TEE)	TEE 01	Propuestas para la mejora de emisiones en el transporte público
		TEE 02	Propuestas para el incremento del transporte eléctrico

Jerarquización y priorización de las medidas

Con el objetivo de alcanzar una movilidad más sostenible, los cambios han de tener impacto en tres niveles: social, económico y ambiental. Para establecer una jerarquización que permita la definición de un grado de urgencia con el que valorar la prioridad de actuación de cada una de las propuestas, se deben definir una serie de criterios:

- **PRIORIDAD SEGÚN PROBLEMÁTICA:**
 - IMPACTO AMBIENTAL
 - POBLACION AFECTADA
 - PERSISTENCIA
 - INTERACCIÓN CON OTRAS PROBLEMATICAS
- **PRIORIDAD SEGÚN IMPACTO ECONÓMICO:**
 - ASEQUIBILIDAD DE LA MEDIDA
 - DISPONIBILIDAD DE MEDIOS
- **PRIORIDAD SEGÚN RAPIDEZ DE EJECUCIÓN:**
 - CREACION DE EMPLEO
 - MANTENIMIENTO
 - TIEMPO DE IMPLEMENTACION
 - SEGUIMIENTO
 - ACEPTACION SOCIAL

Indicadores de Seguimiento del Plan

Una vez establecidos las principales características que han de tener los indicadores para poder ser utilizados en la estrategia, van a ser enmarcados dentro de tres dimensiones de desarrollo sostenible:

- **INDICADORES MODALES (IM):** asociados a la movilidad urbana, principalmente a los diferentes modos de transporte.
- **INDICADORES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (IT):** asociados a los diferentes elementos que dan soporte y hacen viable los modos de transporte.
- **INDICADORES DE ACCESIBILIDAD (IC):** asociados a los diferentes factores que debe de reunir los viarios para poder ser transitados por todos los individuos.

Acciones localizadas

El PMS de la Axarquía se plantea como un proyecto estratégico de acción territorial que aspira a compendiar la respuesta a la situación de la movilidad de la Comarca.

La problemática detectada se desarrolla en torno a la saturación automovilística, la deficiencia en transporte público tanto en rutas como en frecuencia y una demanda de aparcamiento que supera a la oferta facilitada. Todos estos factores contribuyen al aumento de los niveles de contaminación atmosférica y de ruido. Esto dificulta la movilidad y accesibilidad, y contribuye a la creación de un paisaje promiscuo producto de un incipiente uso industrial el cual se hace necesario reordenar y articular. Y ello a pesar de la notable mejora de las infraestructuras y servicios públicos en las últimas décadas. Para evitarlo se plantea la transición a una movilidad sostenible, a la vez que se acomete su transición a una comarca sostenible, que responda a los retos y necesidades del siglo XXI.

Una vez formalizada la visión y el potencial de la Comarca, la estrategia se basa en las acciones concretas sobre piezas críticas.

Estas acciones que se proponen a continuación tratan de desarrollar los apartados previos I. Prediagnóstico y II. Análisis y Diagnóstico, así como concretizar y darle una visión práctica a la estrategia.

Las acciones del PMS de la Comarca de la Axarquía, quedarían configuradas:

ACCIONES LOCALIZADAS		LINEAS ESTRATÉGICAS									
		L1		L2		L3		L4		L5	
		PEAT	BIC	TP	INTER	MIN	MSE	ODE	DUM	REM	TEE
A.01	Ensanchamiento de aceras en travesías.										
A.02	Protección ciclista.										
A.03	Dotación de aparca bicis en puntos de interés										
A.04	Mejora de accesibilidad a paradas de autobús. incremento de líneas y frecuencia para fomentar su uso										
A.05	Propuesta transporte a demanda										
A.06	Renovación del parque móvil de transporte público.										
A.07	Fomento de la Intermodalidad										
A.08	Cambio progresivo de guardarrailes										
A.09	Aprovisionamiento de áreas de descanso										
A.10	Carretera paisajística.										
A.11	Instalación SAVE										

ACCIÓN LOCALIZADA 01: ENSANCHAMIENTO DE ACERAS EN TRAVESÍAS

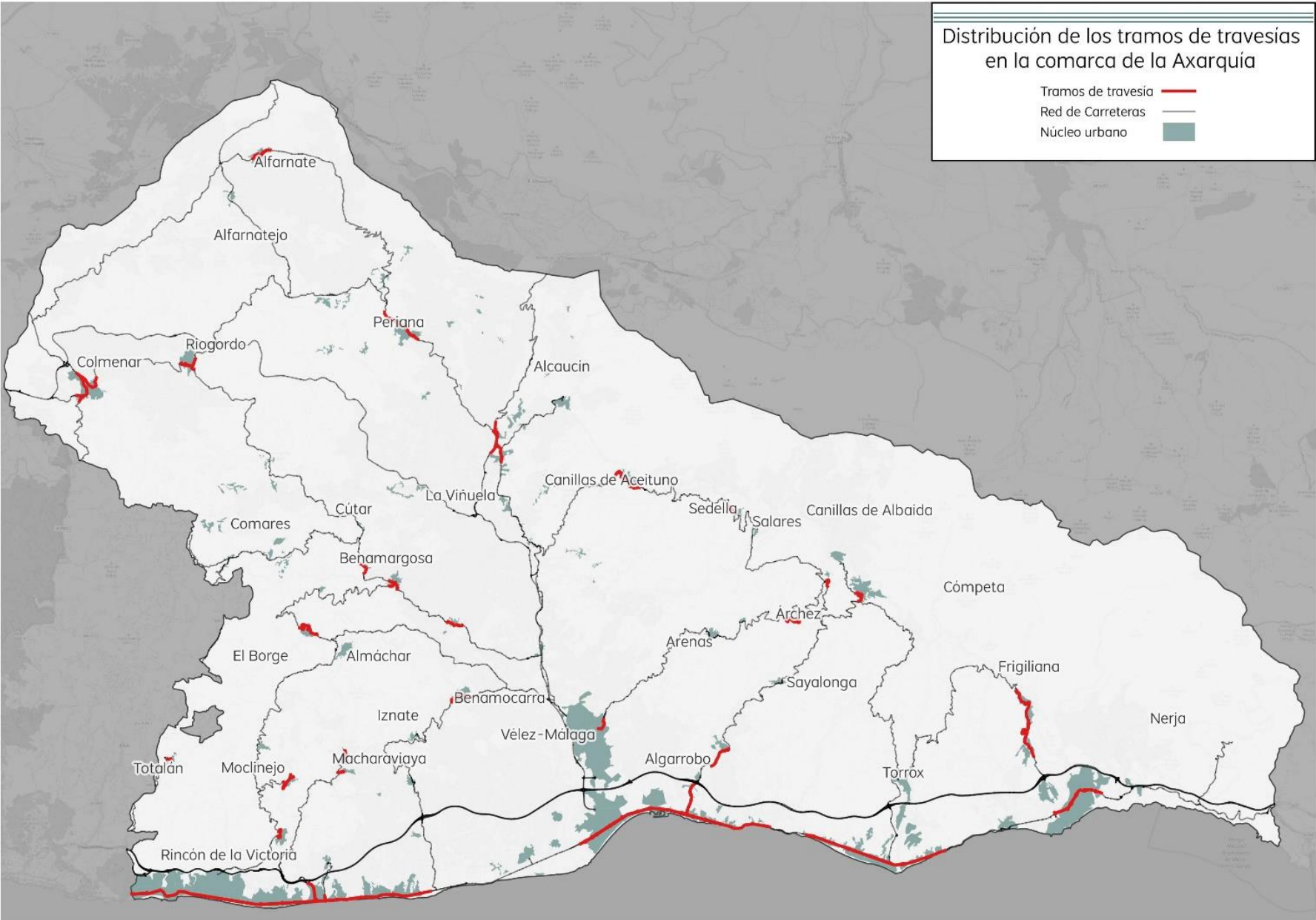
Abarcaría los núcleos por donde transcurren travesías y estas mismas no cuentan con la anchura y accesibilidad adecuadas para el tránsito peatonal.

Al favorecer la seguridad vial y el acondicionamiento de las aceras y calzada se estaría contribuyendo al incremento de la movilidad peatonal y a la reducción de la huella de carbono al reducir los desplazamientos mediante movilidad motorizada.

La normativa estatal por la que se rige la accesibilidad en travesía de esta acción son la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, y Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, Establecen los requerimientos esenciales que deben de seguir los "itinerarios peatonales accesibles".

Los rasgos más destacables de los itinerarios peatonales son los siguientes: ancho libre de obstáculos: no inferior a 1,80 m, altura libre de obstáculos: no inferior a 2,2 m, pendiente longitudinal máxima: 6%y pendiente transversal máxima 2%

Línea Estratégica	L1.; L3.; L5.		
Medida	L1. M1.; L3. M2.; L5.M1.		
Propuestas	PEAT 01.; MSE 01.; REM 01.		
Objetivos PMUS	SE 01; SE 03; CS 02; CS 04; SO 01; SO 02		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P06, P09, P10, P15, P19, P20.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación	5-7 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			

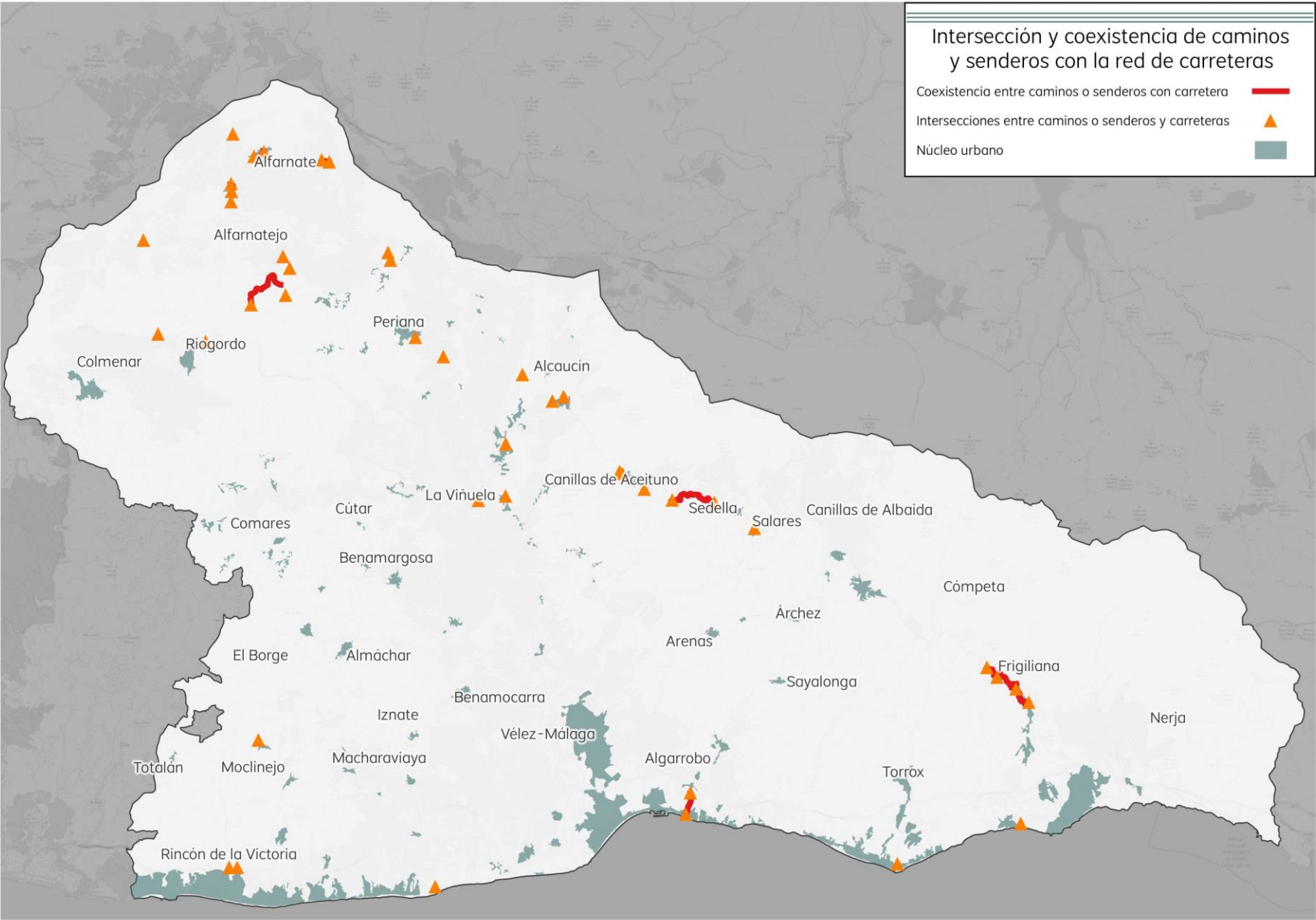


ACCIÓN LOCALIZADA 02: PROTECCION CICLISTA

Abarcaría tanto núcleos como carreteras intercomarcales; la propuesta se centra en Proteger la movilidad ciclista dotando de señalización luminica en carreteras donde se favorezca la seguridad del ciclista y dentro de los núcleos, instalar señalética que indique prioridad para la movilidad ciclista frente al tráfico rodado.

Todos los tramos seguros estarán señalizados con paneles indicando la nueva velocidad máxima, la longitud del tramo y el horario en que se aplica. Además, incluyen la señal triangular de peligro por presencia de bicicletas, y el recordatorio de mantener una distancia de separación lateral entre bicicletas y automóviles de al menos 1,5 metros.

Línea Estratégica	L1.; L3.; L5.		
Medida	L1. M2.; L3. M2.; L5.M1.		
Propuestas	BIC 01.; MSE 01.; REM 01.		
Objetivos PMUS	SE 02; SE 03; CS 02; CS 04; SO 01; SO 02		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P06, P09, P10, P15, P16, P19, P20, P21,		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM2. Itinerarios escolares preferentes IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación Junta de Andalucía MITMA	3-5 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			



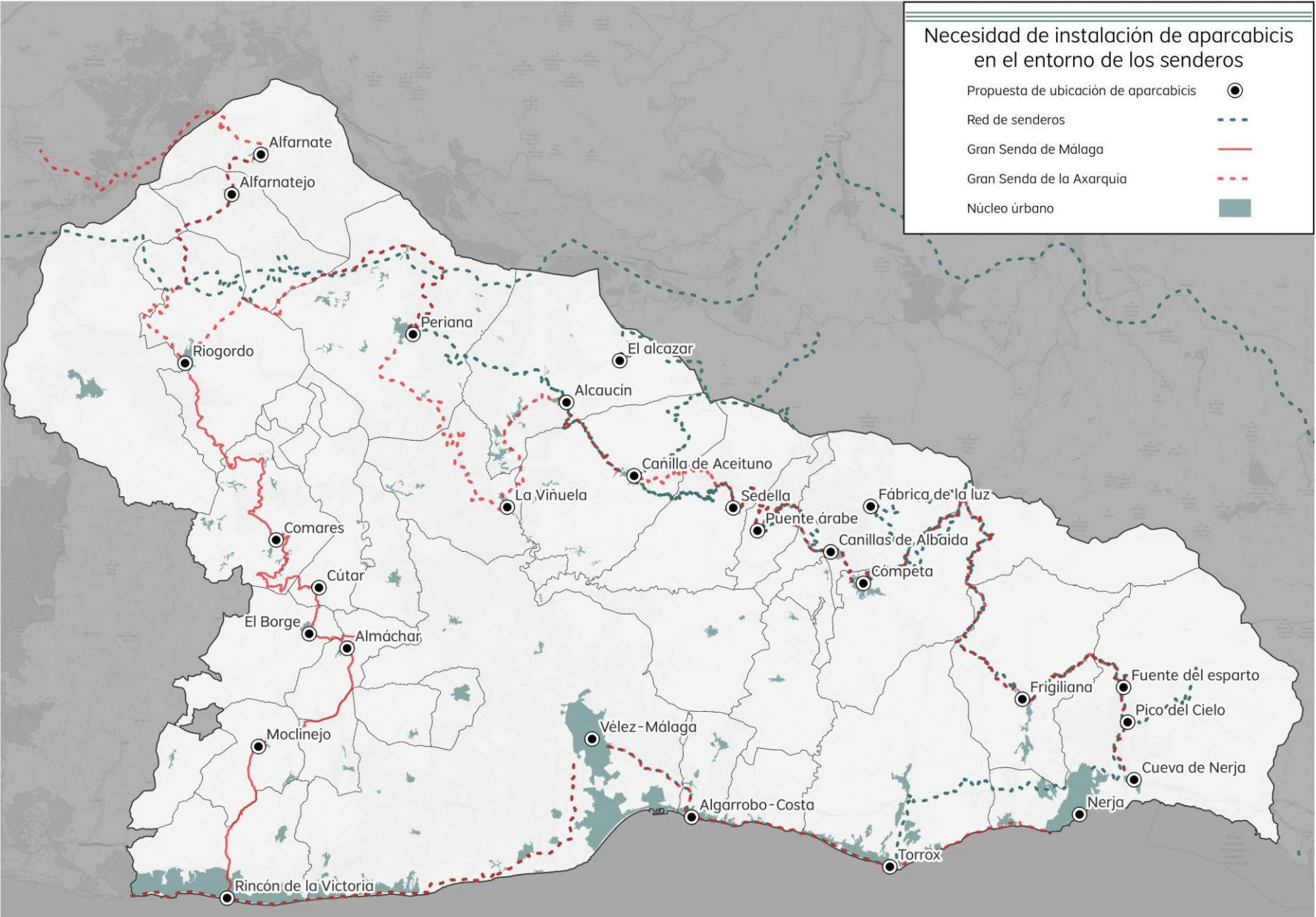
ACCIÓN LOCALIZADA 03: DOTACION DE APARCABICIS EN PUNTOS DE INTERES

En aquellos puntos de interés turístico/recreativo de la comarca, donde se estime su instalación.

Se propone instalar en diferentes puntos de interés turístico en el entorno de la Gran Senda de Málaga y la Senda Litoral, además que se utilice esta propuesta para ser aplicada en los senderos señalizados, áreas recreativas o rutas cicloturistas.

Se recomienda para los aparcamientos de bicicletas el soporte U-Invertida, al prestar las mayores condiciones de seguridad y comodidad a la hora de anclar la bicicleta. Por otro lado, independientemente del tipo de soporte elegido, se recomienda que los aparcamientos para bicicletas estén señalizados, mediante señalización vertical adecuada que conste de un poste indicador y señal informativa.

Línea Estratégica	L1.; L2.; L5.		
Medida	L1. M2.; L2. M2.; L5.M1.		
Propuestas	BIC 02.; INTER 02.; REM 01.		
Objetivos PMUS	SE 01; SE 02; SE 03; SE 04; CS 01; CS 02; CS 03; CS 04; SO 01; SO 02; SO 03; CO;01; CO 02; CO 03; CO 04.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P05, P08, P09, P15, P16, P17		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación	1-2 años	Poco apreciable
GRADO PRIORIDAD: ALTO			



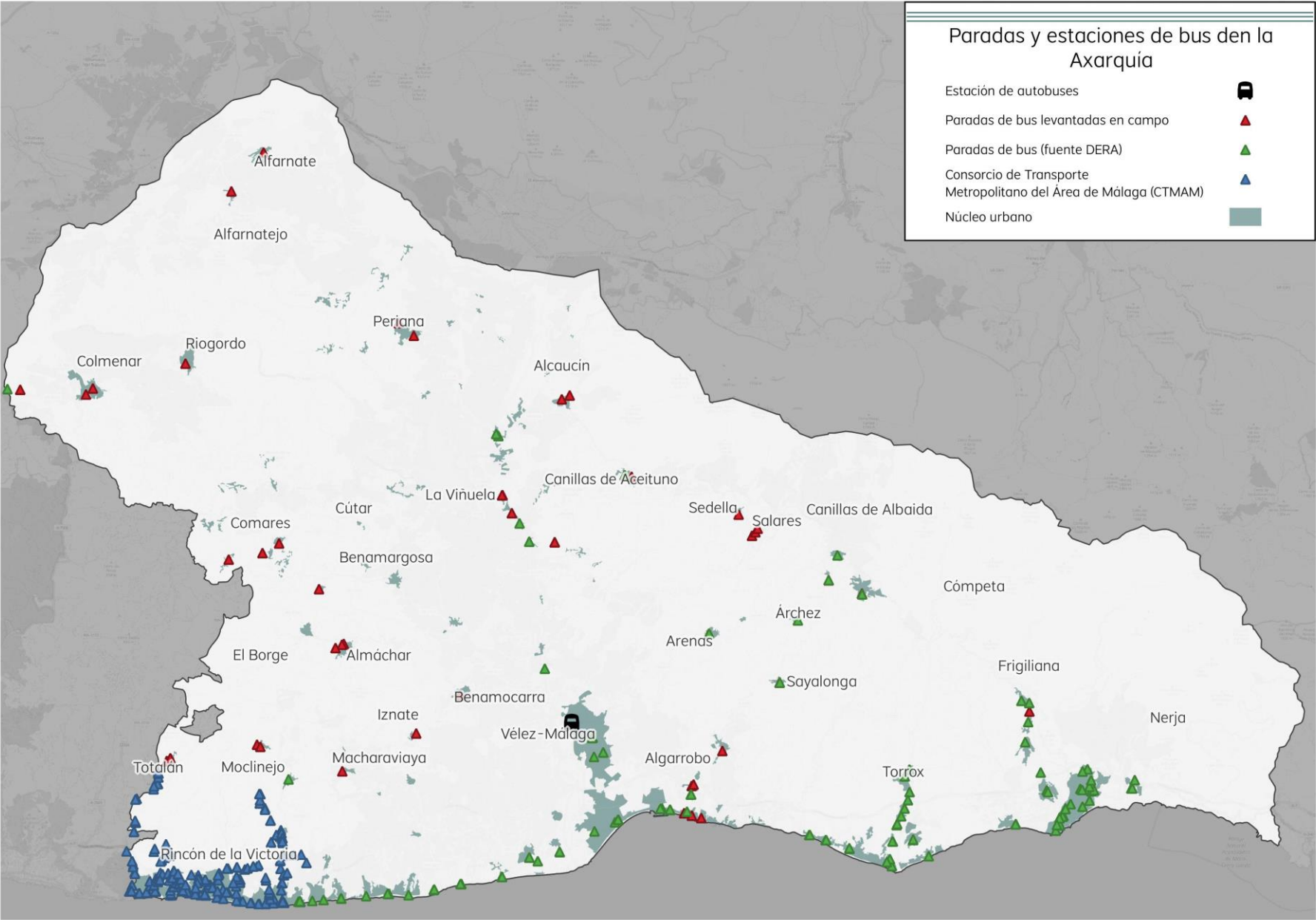
ACCIÓN LOCALIZADA 04: MEJORA DE ACCESIBILIDAD A PARADAS DE AUTOBUS, INCREMENTO DE LINEAS Y FRECUENCIA PARA FOMENTAR SU USO.

En aquellas paradas de autobús y estaciones de la comarca, donde se estime su adecuación.

Se propone realizar una adaptación en las diferentes paradas de autobús donde no exista una accesibilidad y realizar un incremento en las frecuencias de líneas de autobús para conseguir que la población opte por este tipo de movilidad para sus desplazamientos más recurrentes como alternativa al transporte en vehículo privado.

La normativa de referencia es el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Algunos de los requisitos que se deben de aplicar son: un ancho mínimo libre de obstáculos de 1,50m, para garantizar el paso, cruce y giro; o un máximo de pendiente del 2% en pendientes transversales y un máximo del 10% en tramos longitudinales inferiores a 3m.

Línea Estratégica	L4; L5		
Medida	L2. M1.; L2.M2.; L5.M1.		
Propuestas	TP 01.; TP 02.; INTER 02.; REM 01.		
Objetivos PMUS	CS 03; SO 01; SO 02; CO 01; CO 02; CO 03; CS 02; CS 04.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P05, P07, P08, P09, P15.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación Junta de Andalucía MITMA	1-2años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 05: PROPUESTA DE TRANSPORTE A DEMANDA

Afectaría a las áreas funcionales 1, 2 y 4, y tiene influencia en el área funcional 3.

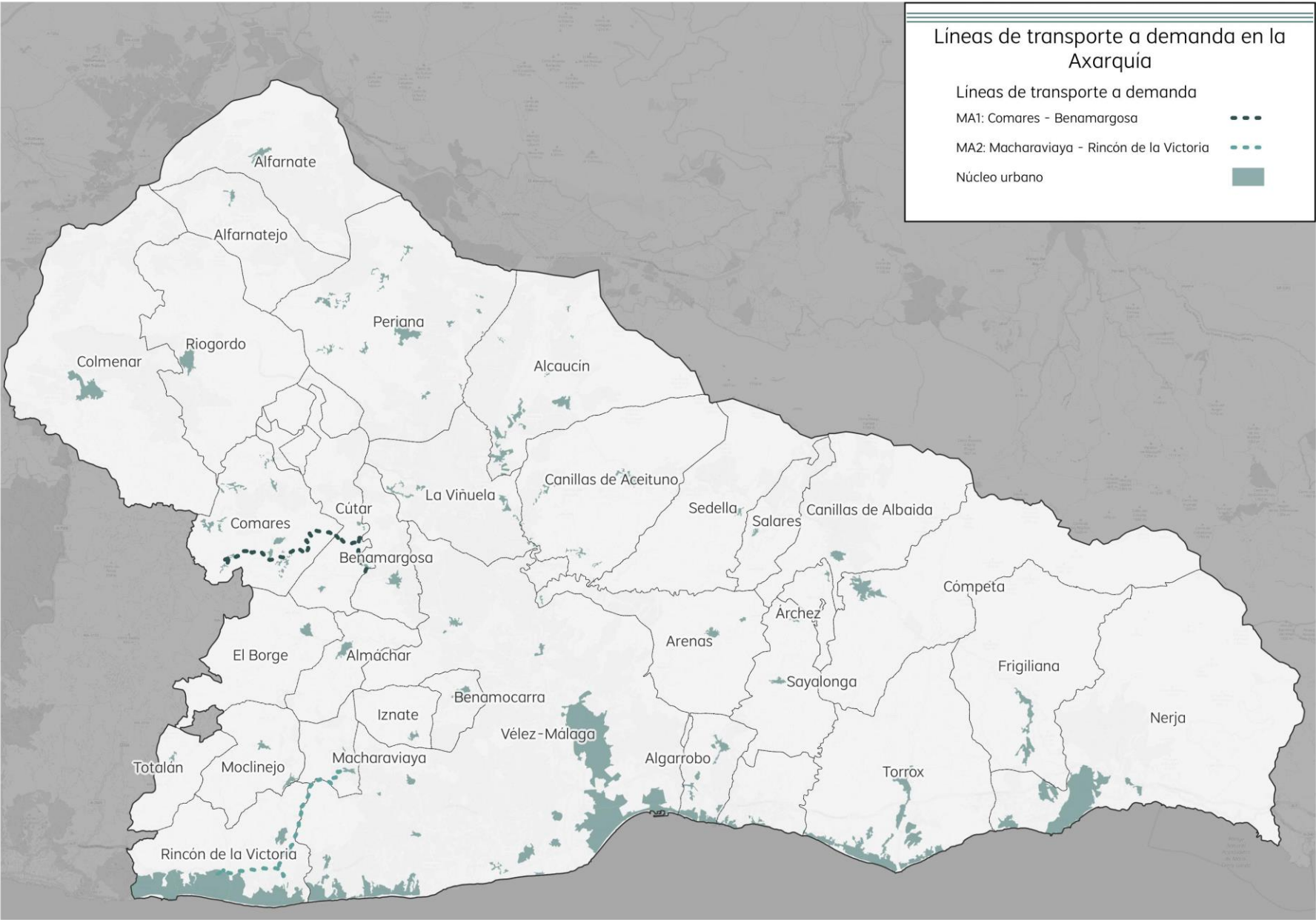
Se pretende fomentar el desarrollo del Programa Andalucía Rural Conectada, por parte de la Dirección General de Movilidad. Esta solución para impulsar el uso del transporte público, se basa en las nuevas tecnologías para las conexiones de transporte interurbano a la demanda en zonas de débil tráfico que emplea para sus desplazamientos vehículos turismo de transporte discrecional (taxi, vtc)

De forma añadida ofrece un apoyo al sector del transporte discrecional en zonas rurales con baja demanda de movilidad, racionalizando el transporte y acercando la oferta a la demanda.

El transporte a la demanda en zonas rurales es un derecho de la ciudadanía que le permite acceder a otros derechos que no ven satisfechos en su entorno más próximo. Se recomienda que los medios de transporte utilizados sean preferentemente eléctricos.

La ampliación de este programa en los distintos municipios se muestra reflejados en los diferentes Planes de Movilidad Urbana Sostenible de los municipios de la comarca

Línea Estratégica	L2 L5		
Medida	L2. M1.; L2.M2.; L5.M1.		
Propuestas	TP 01.;TP.03.; TP.04; INTER 02.; REM 01.		
Objetivos PMUS	SE 01; SE 02; SE 03; SE 04; CS 01; CS 02; CS 03; CS 04; CO 01; CO 02; CO 03; CO 04; SO 01; SO 02; SO 03.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P05, P07, P08, P09, P15, P17.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IT1. Número de aparcamientos públicos por usuario		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación Junta de Andalucía	3-5 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 06: RENOVACION DEL PARQUE MOVIL DE TRANSPORTE PUBLICO

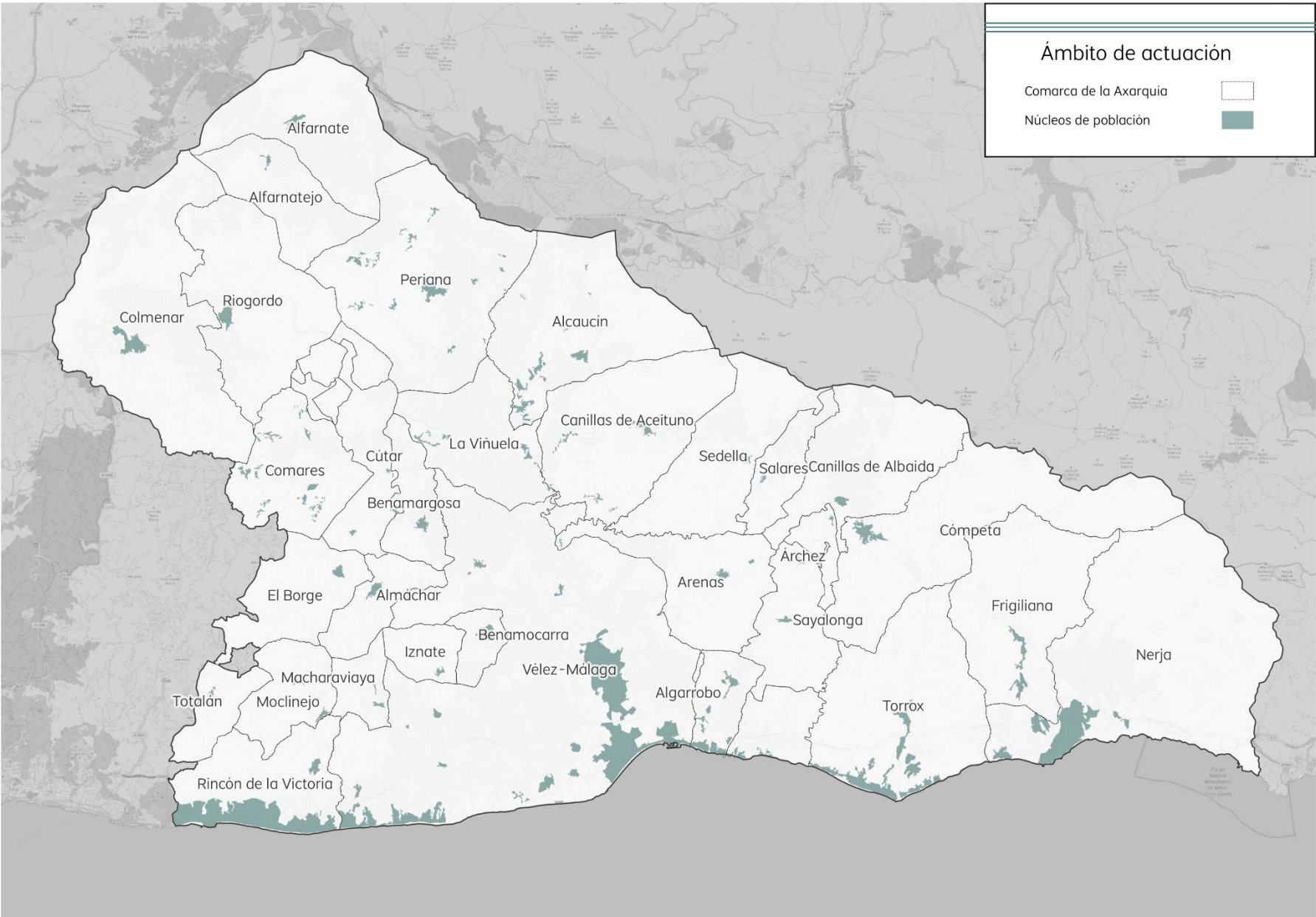
Presencia de vehículos destinados para el transporte público con cierta antigüedad y cuyos sistemas de combustión generan una fuerte carga de gases invernadero.

Realizar una renovación integral progresiva de la flota de vehículos destinados para el transporte público, con el objetivo de impulsar la descarbonización del transporte por carretera, y con ello mejorar la calidad del aire en las ciudades y mitigar el ruido, las emisiones y la siniestralidad.

Se fomenta la implantación de los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Una mayor disponibilidad de infraestructura y un despliegue más rápido de los vehículos de emisión cero y de baja emisión facilitarán indirectamente la implantación de vehículos limpios en los parques móviles públicos. Al facilitar la implantación de un número creciente de vehículos de emisión cero y de baja emisión, la presente iniciativa también contribuye al objetivo de contaminación cero del Pacto Verde Europeo.

Los nuevos vehículos han de cumplir las diferentes normativas de carácter europeo en lo que al nivel de emisiones emitido se refiere. Utilizando combustibles alternativos como son vehículos eléctricos, impulsados por gas o hidrógeno. También se propone la instalación de los puntos de recargara necesarios para este tipo de transporte.

Línea Estratégica	L2 L5		
Medida	L2. M1.; L5.M1.		
Propuestas	TP 01. REM 01.; REM. 02.; TEE 01.		
Objetivos PMUS	CS 02; CS 03; CS 04; SO 01; SO 02; SO 03; CO 01; CO 02; CO 03.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P12, P15, P17.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IT1. Número de aparcamientos públicos por usuario IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación Junta de Andalucía	1-2 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



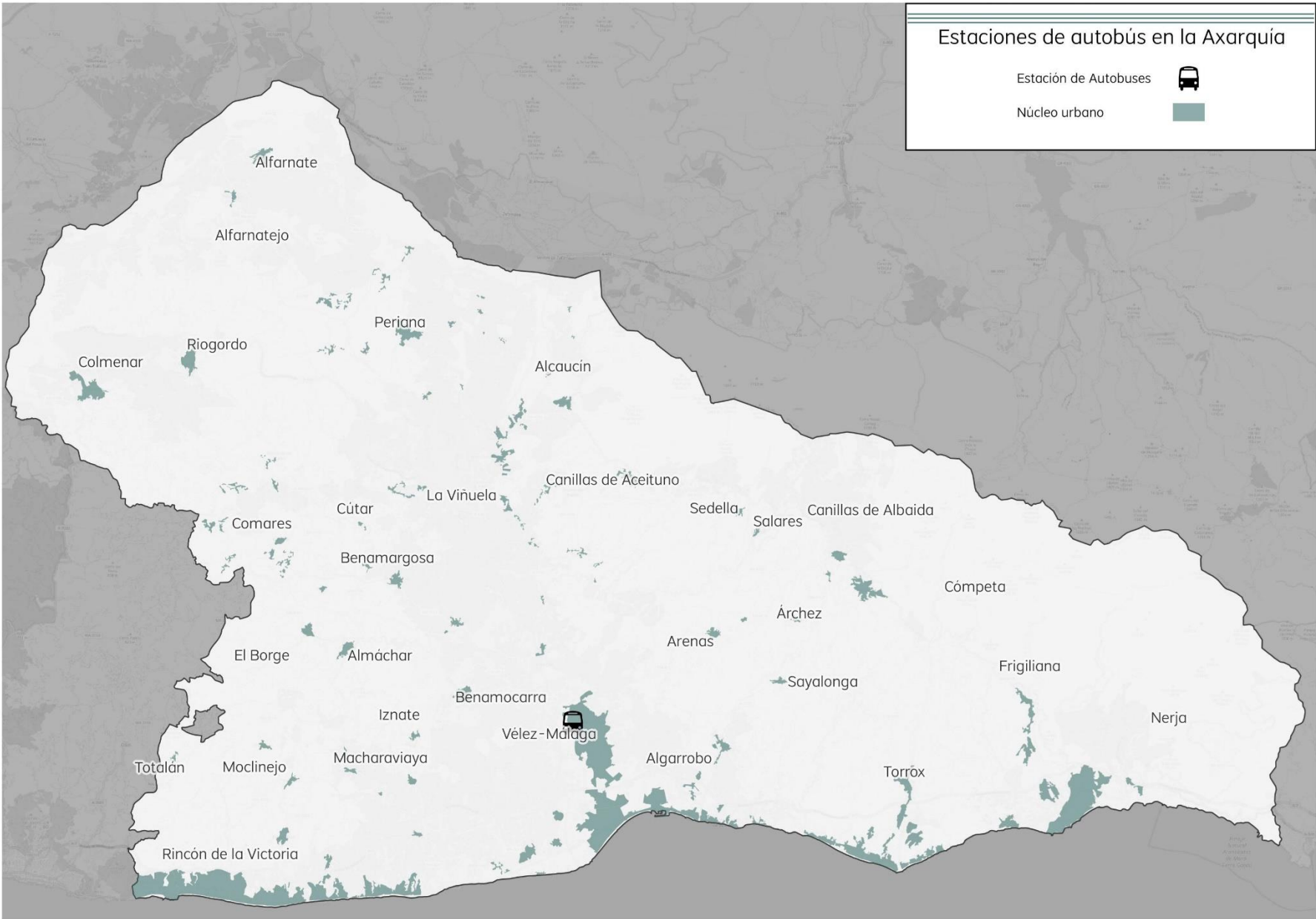
ACCIÓN LOCALIZADA 07: FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

Dentro de los núcleos de población en los aparcamientos disuasorios, en las estaciones de transporte y en las paradas de autobús.

Para fomentar los medios de transporte sostenible en la comarca, se pretende dotar de espacios de convergencia de los diferentes medios de transporte, para así implementar su sinergia.

Para ello, se propone dotar a diferentes espacios de oportunidad como pueden ser los aparcamientos disuasorios, las estaciones de transporte (como la indicada en la figura 119 de la localidad de Vélez-Málaga) o las paradas de autobús, de la instalación de distintas modalidades de transporte como podrían ser los aparcamientos para bicicletas o bicicletas eléctricas, puntos de aparcamiento para vehículos de movilidad personal (VMP), o puntos de recarga para vehículos.

Línea Estratégica	L1.; L2.; L4.; L5.		
Medida	L1. M2.; L2.M2.; L4. M1.; L5.M1.		
Propuestas	BIC 02.; INTER 01.; ODE 02.; REM 01.		
Objetivos PMUS	SE 02; CS 02; CS 04; SO 01; SO 02; CO 01.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P11, P13, P14, P15, P16.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IT1. Número de aparcamientos públicos por usuario IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento	5-7 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			

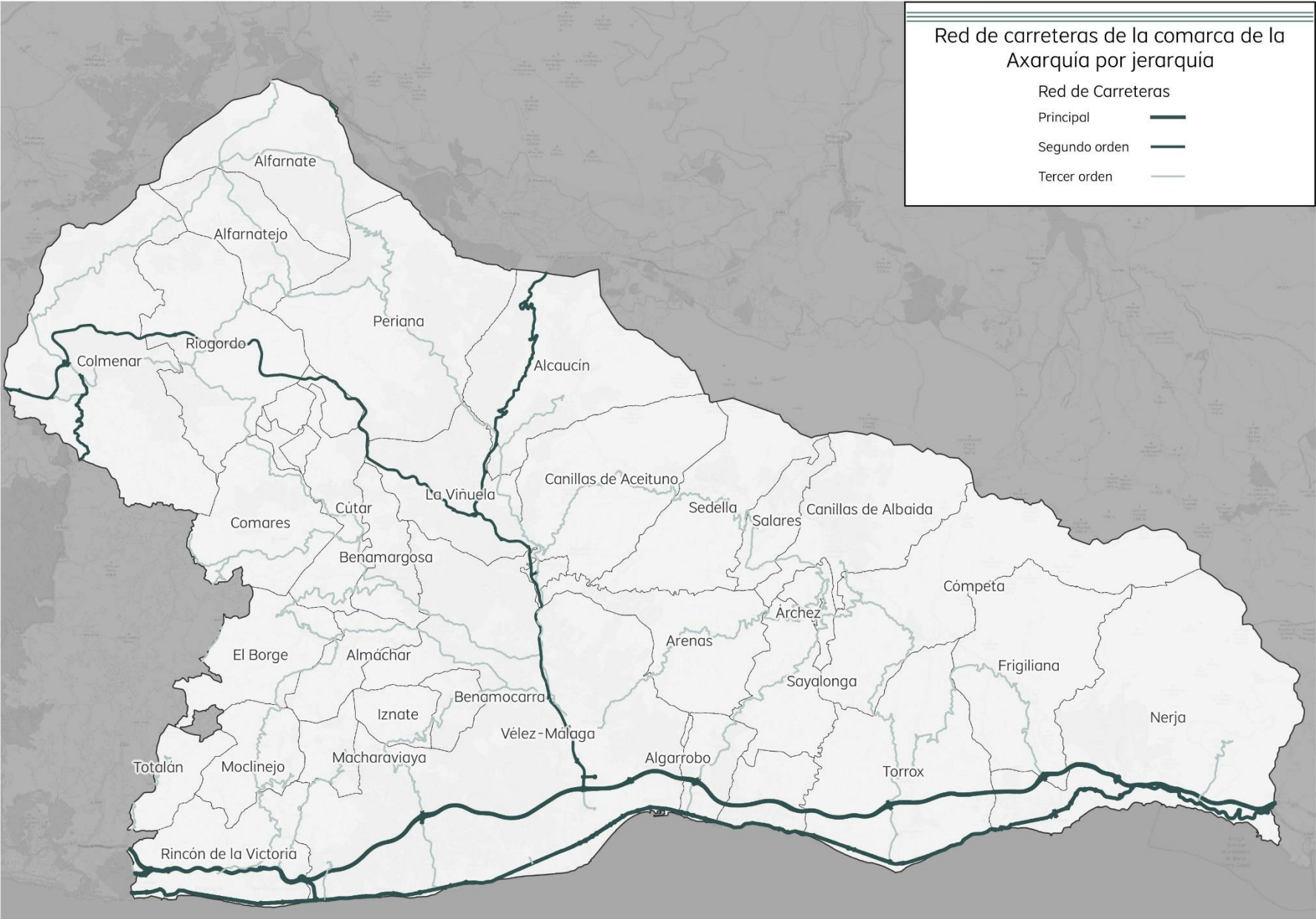


ACCIÓN LOCALIZADA 08: CAMBIO PROGRESIVO DE GUARDARRAILES

Carretera de competencia autonómica y provincial de la comarca.

Con el objetivo de garantizar la seguridad de los diferentes usuarios de los viarios, se propone la sustitución progresiva de los guardarrailes que no cuenten con sistemas de seguridad para la movilidad en motocicletas, por otros que si aportan esta seguridad. La movilidad en motocicleta es representativa especialmente los fines de semana y supone un modo de desplazamiento principal en la actividad turística por la orografía y casuística de las carreteras. Es necesario aportar seguridad al motorista para potenciar la actividad turística de los municipios.

Línea Estratégica	L3.		
Medida	L3. M1.; L3.M2.		
Propuestas	MIN 02.; MSE 02.		
Objetivos PMUS	CS 02.		
Problemática relacionada	P01, P02, P04, P19, P20.		
Indicadores de seguimiento	IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación Junta de Andalucía	3-5 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



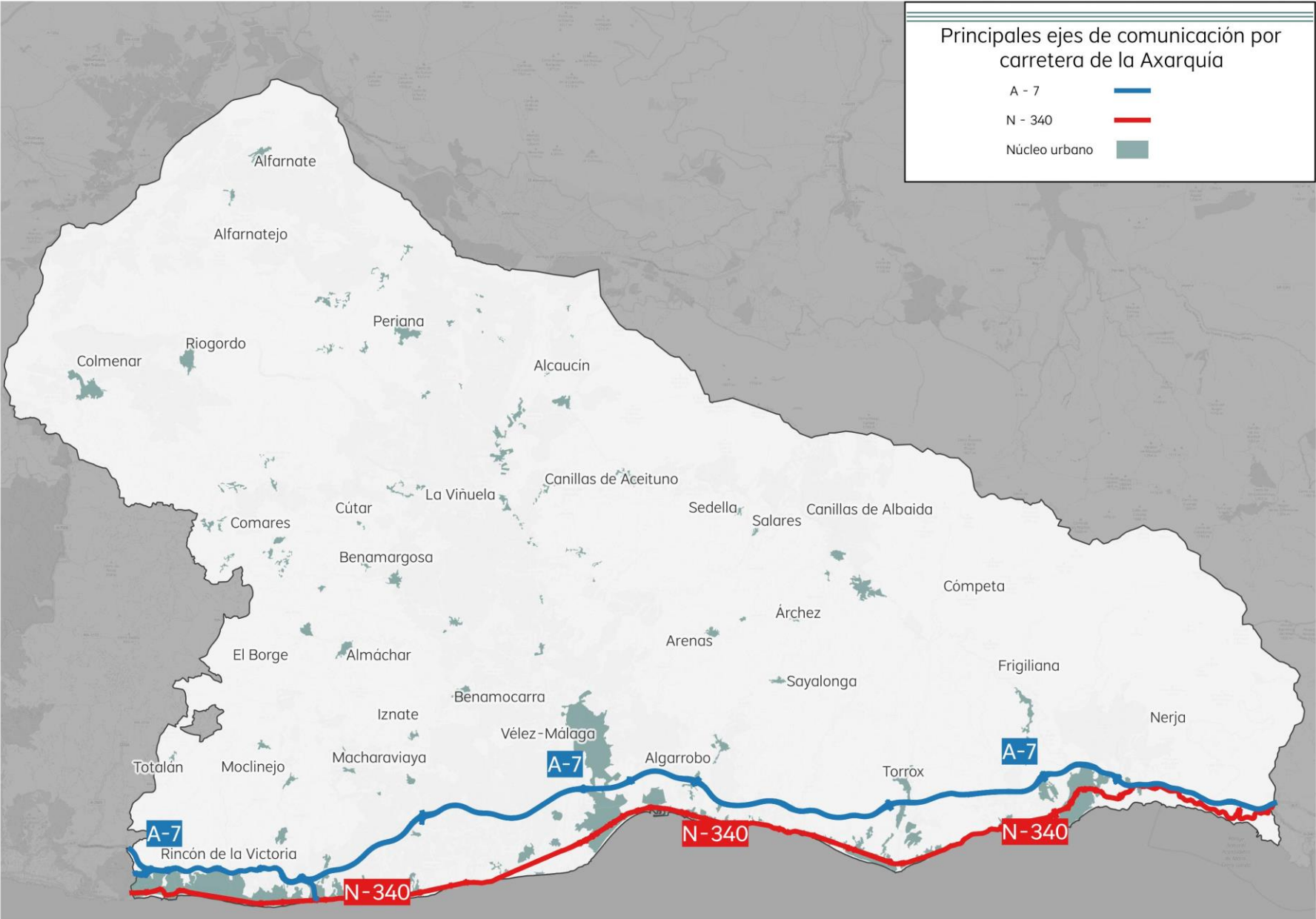
ACCIÓN LOCALIZADA 09: APROVISIONAMIENTO DE AREAS DE DESCANSO.

A lo largo del eje que constituyen las vías A-7 y N-340.

Esta acción se hace necesaria para mejorar la seguridad vial, ofreciendo a los conductores, especialmente de vehículos pesados, un lugar adecuado donde descansar y hacer las paradas establecidas por ley. Además, con esta acción se evita que estos vehículos ocupen otros espacios no habilitados para ellos con los perjuicios que esto puede causar

Estas áreas también garantizan que los conductores de camiones tengan un descanso de buena calidad y seguro. Deben de cumplir una serie de requisitos mínimos obligatorios, como ejemplo: aseos para hombres y mujeres disponibles y en funcionamiento; duchas para hombres y mujeres disponibles y en funcionamiento; los inodoros se deben de limpiar y revisan a intervalos regulares (con horario de limpieza); las instalaciones de lavado se limpian y controlan a intervalos regulares (con horario de limpieza), grifos de agua disponibles y en funcionamiento, cubos de basura disponibles en la instalación; señales claras que promueven el tráfico seguro en el área de estacionamiento, posibilidad de conexión a Internet; o posibilidad de conexión eléctrica para uso personal, entre otros.

Línea Estratégica	L4		
Medida	L4. M1.		
Propuestas	ODE 01.		
Objetivos PMUS	CO 01.		
Problemática relacionada	P11, P13.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IT1. Número de aparcamientos públicos por usuario		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Area funcional 3	Ayuntamiento Estatal	5-7años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



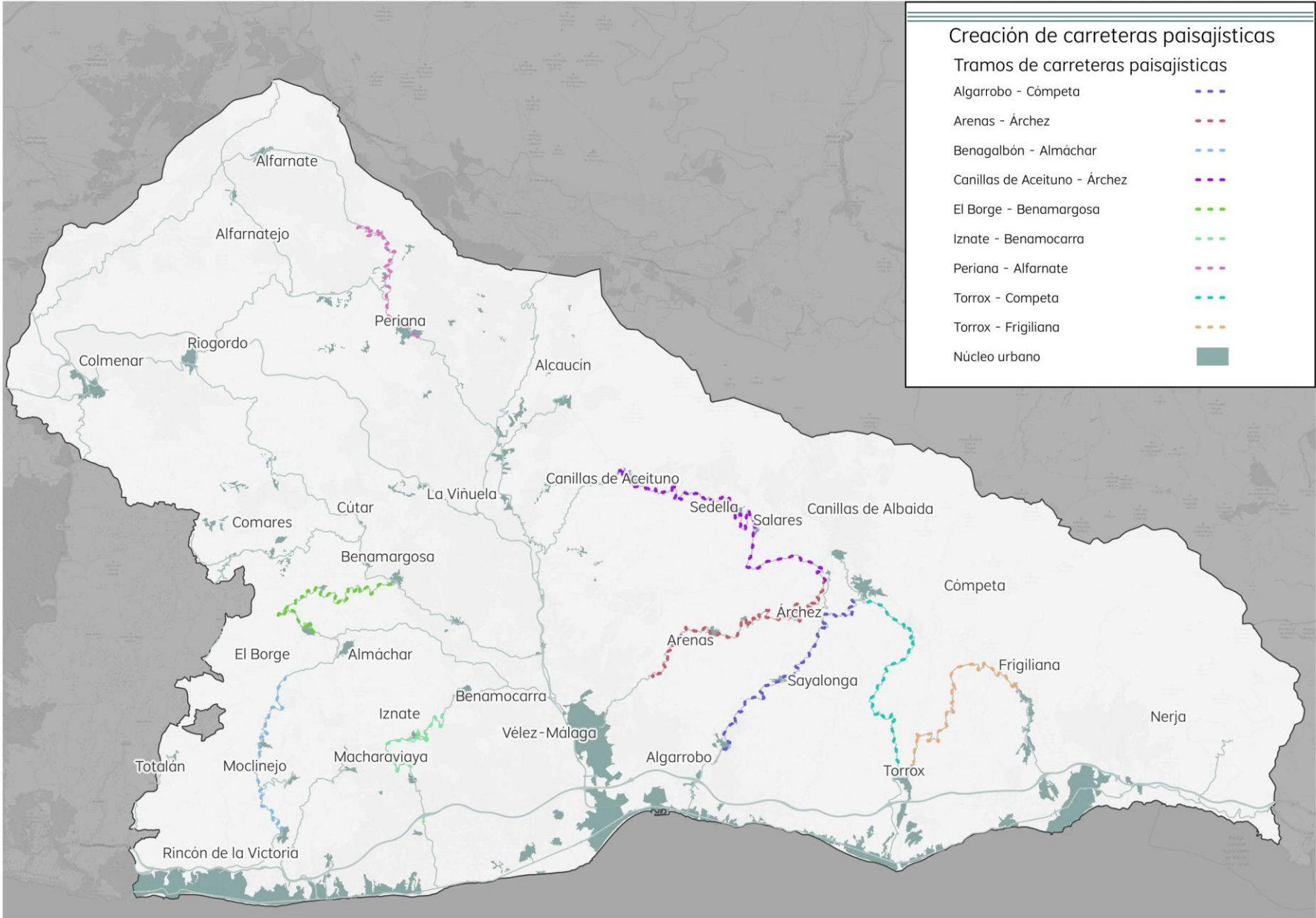
ACCIÓN LOCALIZADA 10: CARRETERA PAISAJISTICA.

Carreteras que tengan cierto interés paisajístico con una velocidad máxima de 50 km/h y con IMD inferior a 2000 vehículos.

Con el objetivo de realizar una sensibilización paisajística a través de la red de carreteras, para ello se propone la transformación de una serie de vías en carreteras paisajistas.

Se define como carretera paisajista aquella vía de dominio y uso público, pavimentada y fundamentalmente destinada al tránsito de vehículos automóviles que en virtud de los valores y potencialidades paisajísticas presentes a lo largo de su recorrido merece una especial consideración y tratamiento como dotación para el acceso, el disfrute y la interpretación del paisaje por parte de la población.

Línea Estratégica	L3.; L4.; L5.		
Medida	L3. M1.; L4. M2.; L5. M1.		
Propuestas	MIN 01.; DUM 02.; REM 02.		
Objetivos PMUS	CO 01; CO 05; CS 02; CS 04; SO 01; SO 02.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P04, P06, P10, P15, P19, P22.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Diputación Junta de Andalucía	5-7 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			



ACCIÓN LOCALIZADA 11: INSTALACION SAVE

En bolsas de aparcamientos con más de 40 plazas.

Se plantean crear una red de puntos de recarga que den servicio a la población de la comarca y en especial a los habitantes que practican este tipo de movilidad. Si existiera esta red de puntos de recarga la población sería más propensa a cambiar de opinión a la hora de comprar vehículos de combustión interna por ser más proclives a comprar vehículos eléctricos. El cambio a la movilidad eléctrica podría generar a la larga un fuerte descenso en los baremos de huella de carbono y de emisión de gases de efecto invernadero de la comarca.

Línea Estratégica	L5.		
Medida	L5. M1.		
Propuestas	REM 01.; REM 02.; TEE 02.		
Objetivos PMUS	CS 02; CS 04; SO 01; SO 02; SO 03.		
Problemática relacionada	P01, P02, P03, P12, P15, P17.		
Indicadores de seguimiento	IM1. Índice de movilidad activa IM2. Itinerarios escolares preferentes IM3. Movilidad sostenible VS. Movilidad insostenible IA1. Volúmenes de emisiones IA2. Relación de vehículos según distintivo ambiental		
Ambito de actuación	Agentes Responsables	Plazo de ejecución	Coste ambiental
Todas las áreas funcionales	Ayuntamiento Diputación	3-5 años	Poco apreciable
GRADO DE PRIORIDAD: ALTO			

