



Plan de movilidad
urbana **sostenible**

2013

Córdoba

MEMORIA SÍNTESIS FINAL



AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD

ARQUI UR

INDICE

MEMORIA SÍNTESIS FINAL

1. PREÁMBULO
2. EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTINIBLE DE CÓRDOBA
 - 2.1. Definición preliminar
 - 2.2. Objeto y estructura del plan
 - 2.2.1. Contenido del documento final
 - 2.3. Validez del documento de avance
 - 2.4. Alcance del plan
 - 2.5. Ámbito territorial
 - 2.6. Vigencia
 - 2.7. Revisión
 - 2.8. Naturaleza
 - 2.9. Seguimiento
 - 2.10. Potestad administrativa
 - 2.11. Cooperación y colaboración interadministrativa
 - 2.12. Gestión pública e iniciativa privada
3. MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO
 - 3.1. Sobre movilidad sostenible y transporte
 - 3.2. Política de la unión europea sobre movilidad
 - 3.3. Políticas de movilidad en españa
 - 3.4. Oportunidad
4. NUEVO MODELO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
 - 4.1. El nuevo enfoque del plan
 - 4.2. Estructuración del avance del plan de movilidad
 - 4.3. Estrategias desde criterios de eficiencia y sostenibilidad
 - 4.3.1. Claves de la ciudad inteligente
 - 4.3.2. Iniciativas. Córdoba ciudad inteligente. “smart city”
 - 4.4. La perspectiva de género en la planificación de la movilidad
 - 4.5. Sostenibilidad ambiental, social y económica
 - 4.5.1. Desequilibrio entre oferta y demanda de movilidad
 - 4.5.2. La escala de ciudad
 - 4.5.3. Las claves del nuevo modelo de movilidad
 - 4.6. La nueva jerarquía viaria
 - 4.6.1. Criterios
 - 4.6.2. Red de barrio
 - 4.6.3. Red básica o de ciudad
 - 4.7. Nuevo enfoque hacia el espacio urbano público
 - 4.8. Otro nuevo enfoque: la intermodalidad
 - 4.9. Estrategias específicas para fomentar la intermodalidad. Propuestas prioritarias
 - 4.10. Nueva estrategia de participación ciudadana
5. ESCENARIOS DE ALCANCE DEL PLAN. OBJETIVOS AMBIENTALES
 - 5.1. Definición de escenarios sobre el reparto modal
 - 5.1.2. Escenario tendencial o infinito
 - 5.1.3. Escenario esperado
 - 5.1.4. Escenario objetivo
 - 5.2. estimación de la eficiencia energética y ambiental del plan
 - 5.2.1. Emisiones de co2 actuales y tendenciales
 - 5.2.2. Estimación del ahorro energético
 - 5.2.3. Estimación del ahorro económico
 - 5.3. sostenibilidad del transporte

PARTICIPACION CIUDADANA**6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

- 6.1. La participación en el plan de movilidad
- 6.2. El plan como resultado de una reflexión común
- 6.3. Estrategia de participación
- 6.4. Criterios
- 6.5. Proceso de comunicación
- 6.6. Observatorio de la movilidad
- 6.7. Propuesta de nuevas comisiones ciudadanas en el plan

7. ANEXO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- 7.1. Propuestas de Movilidad peatonal y Ciclista
- 7.2. Propuestas de Transporte público
- 7.3. Propuestas de Empresa y Comercio. Distribución de mercancías
- 7.4. Propuestas de Aparcamientos

SELECCIÓN DE MEDIDAS**8. OBJETIVOS GENERALES AMBIENTALES**

- 8.1. SELECCIÓN DE MEDIDAS. BASES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN
- 8.2. MEDIDAS SOBRE LA OFERTA
- 8.3. MEDIDAS SOBRE LA DEMANDA
- 8.4. NUEVAS PROPUESTAS Y PLAN DE ACCIÓN
- 8.5. PLAN DE ACCIÓN. PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES
 - 8.5.1. Ciudad Inteligente (Smart City)
 - 8.5.2. Gestión De La Movilidad Y De La Demanda

- 8.5.3. Planificación
- 8.5.4. Medio Ambiente (Sostenibilidad En El Transporte)
- 8.5.5. Espacio Urbano (Intermodalidad)
- 8.5.6. Sistema Peatonal
- 8.5.7. Sistema Ciclista
- 8.5.8. Sistema Integral De Transporte Público
- 8.5.9. Ordenación Del Tráfico Motorizado (Vehículo Privado)
- 8.5.10. Sistema De Aparcamientos
- 8.5.11. Distribución Mercancías. Empresas De Servicios
- 8.5.12. Seguridad Vial
- 8.5.13. Participación, Educación Y Comunicación. Seguimiento
- 8.5.14. Perspectiva De Género

PROGRAMA A CORTO PLAZO**9. PROGRAMA MUNICIPAL A CORTO PLAZO**

- 9.1. Nueva gestión de la movilidad en el conjunto histórico
- 9.2. Culminación del plan de movilidad urbano sostenible
- 9.3. Implantación del plan de seguridad vial urbano
- 9.4. Jerarquización red de itinerarios peatonales
- 9.5. Plan de concienciación y comunicación así como de implantación de programas de caminos escolares seguros en el conjunto histórico
- 9.6. Ordenanza municipal, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial
- 9.7. Creación de la mesa de movilidad
- 9.8. Mantenimiento señalización horizontal

- 9.9. Web satélite de la del ayuntamiento donde se integren los contenidos de movilidad, accesibilidad y transportes
- 9.10. Cierre de carriles bici actuales. Ejecución de carril bici a rabanales.
- 9.11. Red de aparcamientos de bicicletas
- 9.12. Actuaciones de mejora de la calidad del transporte público
- 9.13. Establecimiento de zona a 30 en barriada de cañero
- 9.14. Determinación y mejora en puntos críticos de la red de itinerarios peatonales
- 9.15. Actuaciones para el fomento del sector del taxi
- 9.16. Mejoras en el servicio del transporte de viajeros en coches de caballo
- 9.17. Otras medidas a corto plazo
- 9.18. Otras propuestas a corto-medio plazo
 - 9.18.1. Sistema integral de transporte. Metro tren y brt
 - 9.18.2. Remodelación de vías para potenciar el transporte público colectivo metropolitano en autobús
 - 9.18.3. Adecuación de sistema de aparcamientos
 - 9.18.4. Remodelación en espacios intercambiadores modales
 - 9.18.5. Actuaciones sobre la red ciclista complementaria básica
 - 9.18.6. Mejoras de calidad funcional y accesibilidad en los corredores de la red de itinerarios de ciudad y de barrio



MEMORIA DE SÍNTESIS FINAL

1. PREAMBULO

El Ayuntamiento de Córdoba aborda con el presente documento la culminación de otra etapa dentro de la planificación de la Movilidad de la ciudad, en continuación con el Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que, como fase intermedia del mismo, fue aprobado por el Ayuntamiento en el año 2011. En este documento de Avance se recoge un análisis y diagnóstico de la movilidad, así como estrategias y propuestas, tanto generales como específicas, que han servido para programar las acciones desarrolladas a lo largo estos dos años.

Sin embargo, la necesidad de adaptación a algunas normativas de referencia y la elaboración de estudios sectoriales recientes hacen conveniente que sea conformado un nuevo documento que contemple igualmente las medidas y programas prioritarios, así como las sugerencias y aportaciones de la participación ciudadana, para su posterior programación e implementación técnica.

Además, como su horizonte temporal es muy amplio, pues abarca hasta el año 2030, la problemática que plantea solucionar es compleja y transversal y los retos a los que se enfrenta la ciudad obligan a repensar algunas estrategias. Se necesitará por tanto una constante retroalimentación y actualización, para que sea el Plan de Movilidad una herramienta que favorezca la cohesión social, la habitabilidad del espacio público, el progreso y el empleo, por lo que lejos de ser un defecto la flexibilidad se convierte en una virtud ante los retos actuales.

El presente documento, que de alguna manera es de cierre – por necesidades formales- debe ser un mecanismo vivo, un catalizador para generar el contexto oportuno para el desarrollo económico sostenible y saludable. Por consiguiente este Plan (denominado abreviadamente PMUS) deberá continuar siendo una guía de referencia obligada y un soporte específico para incardinar las decisiones en materia de planificación ligadas a al urbanismo, al transporte, a la movilidad peatonal, a la economía, a la sociedad y al medio ambiente.

El Ayuntamiento deberá continuar promoviendo la integración de la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación del territorio, en colaboración con la administración central y autonómica, así como favorecer un urbanismo de proximidad que facilite el uso estancial del espacio público, el desplazamiento peatonal y los medios de transporte alternativos, con la estrategia de reducir la necesidad del uso indiscriminado del vehículo privado, para disminuir el consumo energético y la contaminación acústica y atmosférica derivados.

Una ciudad inteligente debe aprender una nueva cultura de la movilidad y adaptar sus redes (peatonales, ciclistas y de espacios públicos) así como sus sistemas (de transporte y aparcamientos) para que desempeñen de forma segura su función social con calidad y se pueda lograr el objetivo último de generación constante de oportunidades y progreso, apoyado en las nuevas tecnologías y en la economía verde.

Por último, la implicación de la ciudad en el proceso de reflexión común, con sus sugerencias y el debate de las propuestas del Plan a través de las reuniones, mesas y talleres que periódicamente se han de continuar realizando con las organizaciones establecidas y los agentes implicados, todo ello ha de suponer un compromiso de responsabilidad social, previa a la validación de objetivos globales.



EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTINIBLE DE CÓRDOBA

2.1. DEFINICIÓN PRELIMINAR

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (denominado comúnmente PMUS), como elemento de planificación y gestión de la ciudad, tiene como objetivo primordial la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro del territorio, que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo sostenible, para garantizar una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

2.2. OBJETO Y ESTRUCTURA DEL PLAN

El objeto del presente documento es completar el contenido del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba, como prolongación del Avance de 2011, de forma se incorpore lo previsto como Fase 5 en la estructura del Plan que fue definida en su momento por el Ayuntamiento y que se desglosa de forma simplificada a continuación:

Fase 1: Organización y arranque del proceso
 Fase 2: Prediagnóstico y esbozo de objetivos generales
 Fase 3: Análisis y Diagnóstico con Objetivos Específicos

Fase 4: Documento de Avance:
 Definición de escenarios y estrategias
 Propuesta de Planes de Acción recomendados

Fase 5: Documento final y Puesta en Práctica
 Participación Ciudadana
 Diagnóstico Global con objetivos priorizados
 Elaboración de Propuestas a corto, medio y largo plazo
 Selección de Medidas y Planes

Fase 6: Ejecución,
 Estudio Técnicos complementarios
 Búsqueda de Financiación
 Observatorio o Mesa de Movilidad
 Implantación progresiva y aplicación permanente
 Medidas correctoras

La Fase 5 del Plan supondrá la redefinición de algunos objetivos concretos, adaptados a los nuevos enfoques prioritarios, así como la incorporación de las reflexiones y propuestas de una participación ciudadana, que deberá hacer continuar expresándose para orientar la selección de las medidas más convenientes.

Igualmente, los estudios técnicos complementarios recientes (como el de la nueva Red de Líneas del Bus Urbano o la Red de Itinerarios Peatonales) que no tuvieron referencia expresa en el documento aprobado es ahora cuando podrán tenerse en cuenta, ampliando el diagnóstico y el abanico de propuestas.

2.3. VALIDEZ DEL DOCUMENTO DE AVANCE

El documento del Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, aprobado por la Junta de Gobierno Local el 1 de abril de 2011 sigue teniendo validez, suponiendo una ampliación de sus documentos salvo en aquellas partes del mismo en las que puedan encontrarse matices que se puedan interpretar contrarios con los nuevos objetivos del documento final.

El nuevo documento, como se señala más adelante, incorpora los contenidos convenientes para adecuar las estrategias y resaltar los aspectos ambientales y energéticos que justifiquen la coherencia del mismo con la estrategia española de Movilidad Sostenible. Por tanto, será complementario con los documentos que constituyen el Avance.



No obstante, si se ha alterado fundamentalmente el Avance en el apartado del PLAN DE ACCION, que se amplía especialmente, por lo que los cuadros y el desglose del mismo se sustituyen por los del presente documento.

Se han introducido cambios a partir de la declaración de principios y objetivos globales nuevos, de forma que:

- Los objetivos específicos, se han ampliado y adaptado a las nuevas estrategias, estructurándose alrededor de 14 ámbitos de actuación, parte de ellos novedosos.
- Los programas, que apoyaran las políticas de movilidad se han duplicado, por cuanto abarcan nuevas facetas (como la intermodalidad, la ciudad inteligente o la perspectiva de género, que no estaban anteriormente en el Avance).
- Las propuestas y medidas igualmente se han ampliado, superándose la centena, por tener un abanico mayor de especialización.

Por último, se deberá considerar anuladas expresamente aquellas propuestas que no se contemplan en los nuevos cuadros del Plan de Acción.

2.4. ALCANCE DEL PLAN

El alcance del Plan será el necesario para conseguir el objetivo dentro de un nuevo modelo de movilidad sostenible, durante el escenario temporal de su desarrollo que abarca hasta el año 2030.

A la documentación recogida en el presente Plan o la derivada de su desarrollo deberán paulatinamente ajustarse todos los planes, programas y proyectos con soporte en la ciudad, tanto si son públicos como privados, salvo causa justificada.

2.5. ÁMBITO TERRITORIAL

El ámbito geográfico de aplicación del Plan coincide con el término municipal de Córdoba, centrándose de manera especial en el medio urbano, que es donde se desenvuelven con mayor intensidad las actividades generadoras de los desplazamientos. Aunque la capital ha absorbido la mayor parte de los esfuerzos en el Plan de Movilidad, por su complejidad, al ser origen y destino principal, no se deberá desatender el resto de núcleos y la periferia, que en la actualidad no ha llegado a configurarse funcionalmente sino como un área metropolitana incipiente, pero sobre la cual en años venideros deberá prestarse mucha atención.

2.6. VIGENCIA

Las determinaciones del Plan tendrán una vigencia indefinida. Entrará en vigor una vez publicada su aprobación por cualquiera de los medios previstos por la normativa local. El documento de Avance, salvo el contenido que sea incorporado o asimilado en el Plan, así como el conjunto de planes operativos o programas que se deriven de él, tendrán la misma vigencia.

2.7. REVISIÓN

Sin perjuicio de la vigencia indefinida del Plan, podrá procederse a una Revisión parcial, o total del mismo, a iniciativa del Ayuntamiento, cuando se produzcan entre otros los siguientes supuestos:

- Por superarse el horizonte temporal previsto.
- Por alteraciones o variaciones sustanciales de las formas de movilidad y transporte o de los ritmos de desarrollo de la ciudad.



- Porque se deban actualizar los objetivos del Plan o sus programas principales de actuación del Plan.
- Por afección del territorio de una figura de planificación de rango superior contraria con el contenido base del Plan.
- Por concurrencia de otras circunstancias que aconsejen la elección de un modelo de movilidad distinto al utilizado.

2.8. NATURALEZA

El Plan de Movilidad se configura como una herramienta flexible, paulatinamente mejorable tanto en su diagnóstico como en sus propuestas, que debe contar con la participación de sus actores y agentes principales, y que debe permitir adaptarse a las diversas circunstancias sociales, económicas o de cualquier índole. Por tanto, no se trata de un documento normativo, sino de un documento marco de referencia que propiciará un modelo a seguir en las actuaciones propuestas que lo desarrollen y contendrá las directrices y recomendaciones para otros planes sectoriales.

El Plan por tanto tiene la naturaleza administrativa que le otorga la legislación local y se deberá completar con una o varias Ordenanzas y con una secuencia operativa, que se irá actualizando en el tiempo, y que tendrán carácter complementario como desarrollo del presente Plan.

Con carácter preferente, sobre los ámbitos concretos y elementos especialmente desarrollados en este Plan, prevalecerán las condiciones de regulación y ordenación en este Plan sobre otras planificaciones, salvo las de mayor detalle que surjan de su implementación progresiva.

El Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico, ha sido subsumido por el presente Plan, por lo que prevalecerán sus determinaciones, que no sean contraías al nuevo enfoque del Plan de Movilidad o salvo justificación de su inviabilidad.

Por otro lado, tendrán carácter complementario- en lo que no se oponga a las determinaciones previstas- las determinaciones urbanísticas contenidas en el Plan General de Ordenación Urbana o en su planeamiento de desarrollo. Cualquier otra futura planificación de ámbito metropolitano, comarcal o territorial deberá tener en cuenta lo prescrito en esta materia en el Plan.



2.9. SEGUIMIENTO

El Plan deberá tener un seguimiento anual para comprobar la evolución del modelo de planificación implantado.

El órgano competente para su seguimiento es el Ayuntamiento, que recabará informe correspondiente, de carácter no vinculante a la Mesa de la Movilidad u órgano equivalente en su caso.

2.10. POTESTAD ADMINISTRATIVA

La función pública de gestión de la movilidad y de las otras actividades relacionadas con el espacio público viario corresponde al Ayuntamiento en su Área de Urbanismo, Vivienda, Patrimonio, Seguridad y Movilidad, o de cualquier otra que tenga competencia en aspectos relacionados con la movilidad.

Para la planificación y ordenación de la movilidad, la administración local, a través de sus diferentes áreas, ejercerá entre otras las siguientes potestades:

- a. Formulación y aprobación de los instrumentos de planificación y ordenación.
- b. Política tarifaria sobre las infraestructuras de la movilidad y transporte
- c. Política medioambiental.
- d. Acción sancionadora de las infracciones.
- e. Política social de sensibilización y concienciación.
- f. Promoción, ejecución, urbanización y gestión de actividades públicas.

- g. Ejecución de la planificación, ordenación urbana, seguimiento y control.
- h. Cualesquiera otras que sean necesarias para la efectividad de las estrategias de movilidad y transporte.

La planificación de la movilidad se regirá, en el marco de legislación europea y española relativa a la Economía Sostenible, a la legislación relacionada de carácter local, autonómico o nacional, dentro de los principios de la Constitución y del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

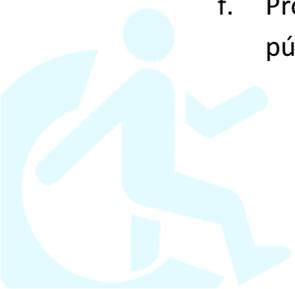
2.11. COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA

Las administraciones públicas y las entidades a ellas adscritas o dependientes de las mismas, en materia de planificación de la movilidad se regirán por los principios de cooperación y colaboración. A tal fin se favorecerá la celebración de convenios de colaboración entre las diversas entidades en el ámbito de sus respectivas competencias.

2.12. GESTIÓN PÚBLICA E INICIATIVA PRIVADA

La actividad planificadora y su gestión se desarrollarán en las formas previstas por la legislación vigente y lo regulado expresamente por el Ayuntamiento en esta materia.

El Ayuntamiento se compromete a facilitar y promover la iniciativa privada, en el ámbito de sus respectivas competencias. A estos efectos podrán suscribirse convenios con particulares con la finalidad de mejorar la colaboración, para la más eficaz resolución de la problemática de la movilidad.



3. MARCO DE REFERENCIA NORMATIVO

La información sobre la Movilidad Urbana es amplia y diversa, por cuanto se hace necesario identificar y remarcar los documentos que hacen referencia a los objetivos y estrategias de la política general de Movilidad Sostenible, así como aquellos que definen la figura de los Planes de Movilidad. El marco normativo y referencial donde se enmarca el Plan de Movilidad Urbana Sostenible es profuso, por lo que se sintetizará en varios apartados sus principios agrupados por ámbitos.

3.1. SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y TRANSPORTE

Principios de la regulación económica del sector del transporte

La regulación de las actividades de transporte por las Administraciones Públicas atenderá a los siguientes principios:

- Garantía de los derechos de los operadores y usuarios en especial los derechos de igualdad en el acceso a los mercados de transporte, participación, queja y reclamación.
- Promoción de las condiciones que propicien la competencia.
- Gestión eficiente por parte de los operadores.
- Coherencia entre los niveles de inversión y calidad de servicio y las necesidades y preferencias de los usuarios.
- Fomento de los medios de transporte de menor coste ambiental y energético y de la intermodalidad.

Principios de las políticas de movilidad sostenible

En el ámbito de sus competencias, Las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible, que respeten los siguientes principios:

- Derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en igualdad de oportunidades y seguras condiciones de movilidad para todos y con el mínimo impacto ambiental y social posible, permitiendo considerar el desplazamiento peatonal como un eslabón clave de lo que se puede denominar “cadena de la movilidad sostenible” y obliga a trabajar por la “accesibilidad universal” como un bien para todos.
- Fomento de los medios de transporte de menor coste social, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, incluyendo en especial los transportes públicos y colectivos y otros modos no motorizados.
- Participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de personas y mercancías.
- Cumplimiento de los tratados Internacionales vigentes en España relativos a la preservación del clima y la calidad ambiental en lo que concierne a la movilidad. La adecuación a las políticas comunitarias en esta materia.



Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objeto la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que correspondía, desarrollando modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, y garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Pueden ser autonómicos, supramunicipales o locales y ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Los documentos de referencia más significativos, clasificados según escalas o nivel, son los siguientes:

- Política Autonómica: Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana (2011).
- Nivel Legislativo Autonómico: Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía (2002/2012); Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía (2003).
- Nivel Planificador Autonómico: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2006); Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía (2007).

- Política Unión Europea: Libro Verde sobre la Movilidad Urbana (2007-2008).
- Política Nacional: Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009).
- Nivel Legislativo Estatal: Ley de Economía de Economía Sostenible (2011).
- Nivel Planificador Estatal: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005).

No obstante existe más documentación contextual sobre el tema de movilidad y la sostenibilidad a nivel estatal y europeo:

- **España:** Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética (2003); Estrategia de Seguridad Vial (2010)
- **Europa:** Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (2001); Libro Blanco del Transporte (2002); Estrategia para el Medio Ambiente Urbano (2006)



3.2. POLÍTICA DE LA UNIÓN EUROPEA SOBRE MOVILIDAD

Libro Blanco. Política europea de transportes de cara al 2010.

Es el primer posicionamiento detallado de la política comunitaria sobre la materia, que fue recogida en el primer Libro Blanco de la Comisión publicado en 1992 y sobre todo, en el segundo Libro Blanco del 2001, La Política Europea de Transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, que en su tercera parte muestra las líneas de trabajo para una Política de Transporte al Servicio de los Usuarios y, así, recoge los apartados relacionados con la movilidad sostenible tocando temas como la inseguridad vial, la verdad de los costes para el usuario y la racionalización del transporte urbano.

La utilización de las Infraestructuras y la lucha contra la contaminación y la congestión tienen un coste. Es necesario evidenciar los costes para que las opciones entre los distintos modos de transporte que deban hacerse en el futuro se inscriban en un marco de transparencia y coherencia.

El ciudadano no solo pide que se le transporte en condiciones cada vez más seguras, sino que, también espera unas condiciones de transportes fáciles y flexibles, especialmente si debe combinar varios modos de transporte. Por otra parte, desea que se reconozca mejor sus derechos y un transporte más racional.

En el Libro Blanco se hace patente la preocupación de los ciudadanos por la contaminación sonora y atmosférica y sus consecuencias para la salud, por ello se hace urgente generar políticas de ordenación y ges-

ción urbana que delimiten claramente los lugares respectivos del coche particular y del transporte público.

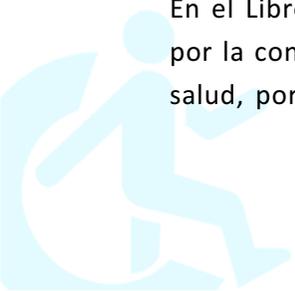
La Comisión se propone ante todo fomentar el intercambio de buenas prácticas. Las medidas necesarias en el ámbito del transporte urbano para alcanzar un desarrollo sostenible de este sector son, sin lugar a dudas, las más difíciles de aplicar y son responsabilidad de las autoridades locales.

La inseguridad vial, es una de las mayores preocupaciones de los ciudadanos europeos, por ello es necesaria una auténtica política europea en esta materia y así se determinó lo siguiente para la década 2000-2010:

“La Unión Europea debe comprometerse, en la próxima década a perseguir un objetivo comunitario ambicioso de reducción a la mitad del número de muertes en carretera, mediante una acción integrada que tenga en cuenta la dimensión humana y técnica e incremente la seguridad de la red transeuropea de carreteras”.

Los datos que se muestran indican que más de 1.640.000 ciudadanos europeos han muerto desde el año 1970. En el año 2000, en el que se editó el Libro Blanco, los accidentes causaron la muerte a más de 40.000 personas y más de 1.700.000 heridos en la Unión Europea. El grupo de edad más afectado fue el de los 14-25 años: para ellos, los accidentes de carretera representan la primera causa de mortalidad, es decir, una de cada tres personas resultara herida durante su vida en un accidente.

El coste directamente mensurable de los accidentes de circulación



asciende a 45.000 millones de euros. Los costes indirectos (incluidos los perjuicios físicos y morales de las víctimas y de sus familiares) son entre tres y cuatro veces superiores. Se indica un importe anual de 160.000 millones de euros, equivalente al 2% del PNB de la Unión Europea.

La Unión Europea, en su comunicación sobre “Una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano” (Bruselas, 11.1.2005 COM, 2005) prevé que las capitales de los Estados miembros, así como las ciudades de más de 100.000 habitantes, elaboren, adopten, y lleven a ejecución un Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Estos planes han de abarcar la totalidad de las áreas urbanas, intentando reducir el impacto negativo de los transportes, atendiendo a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, y coordinado los planes y estrategias nacionales y regionales; además, han de cubrir todos los modos de transporte y deben plantear como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie.

En el apartado de racionalización del transporte urbano, el problema principal que las autoridades han de resolver, es el del control del tráfico y especialmente, el del lugar que ha de ocupar el coche particular en las grandes aglomeraciones. Cualquiera que sea el punto de vista (contaminación, congestión, falta de infraestructura), nuestras sociedades se dirigen hacia una limitación de su presencia.

La alternativa es fomentar la fabricación de vehículos limpios y desarrollar el transporte público. Para ello la Unión Europea ha trazado lo siguiente:

Una energía diversificada para los transportes.

Los vehículos de motor térmico clásico, cuyo rendimiento energético dista mucho de ser óptimo, son una de las principales fuentes de contaminación urbana y de gases de efecto invernadero, contribuyen a una dependencia energética excesiva de la Unión Europea. Se han conseguido mejoras importantes, gracias a las normas anticontaminación para los vehículos de motor y la calidad de los combustibles. Las normas más estrictas, que ya han sido adoptadas, irán dando sus frutos paulatinamente.

Los esfuerzos de investigación y desarrollo también han permitido avanzar en la evolución de nuevos vehículos que funcionan con energías de sustitución y menos emisiones. Las opciones más alentadoras son los biocarburantes a corto y medio plazo, el gas natural para el medio y largo plazo y el hidrógeno a más largo plazo. Una sustitución del 20% de los combustibles clásicos por combustibles de sustitución, para el año 2020 está en marcha.

La directiva 2003/17/CE sobre calidad de la gasolina y el gasóleo ha impulsado de nuevo los esfuerzos para mejorar todo el proceso de combustión y emisión de gases de los vehículos. Se abren alternativas para reducir en mayor medida las emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero entre las que cabe destacar de modo sucinto las siguientes:

El vehículo híbrido

Tiene un motor de combustión interna y un motor eléctrico. Ambos se combinan para dar una conducción más eficiente. El motor térmico se detiene en las paradas del vehículo y el eléctrico ayuda al térmico en los arranques y aceleraciones. La mayor ventaja de los híbridos produce en el



entorno urbano. Desde el punto de vista medioambiental, emiten menos CO que sus equivalentes convencionales.

El vehículo eléctrico

Los vehículos eléctricos alimentados exclusivamente por baterías no producen emisiones atmosféricas en el punto de utilizaciones, son muy silenciosos y tienen bajos coste de mantenimiento. Sus limitaciones son la autonomía de la batería y su coste, que es caro.

Hidrogeno (pila de combustible)

Las pilas de combustible de hidrogeno son sistemas electroquímicos en los que se transforma la energía química en energía eléctrica y vapor de agua. El aumento de la eficiencia llega a los niveles del 30-40% más sobre los de combustión y la única emisión producida es vapor de agua. En negativo tienen aún que la mayor parte del hidrógeno se produce a partir de gas natural mediante un proceso con vapor de agua que genera CO₂.

Biocarburantes

Son combustibles producidos a partir de biomasa, por lo que son una fuente de energía renovable. Los principales son el biodiesel (alternativa al gasóleo) y el bioetanol (aditivo o sustitutivo de la gasolina).

Propulsión a gas

El GNC, que es un gas natural comprimido, es la opción más utilizada en la actualidad, sobre todo en el transporte público, ofreciendo un rendimiento y potencia adecuados para sustituir al la gasolina y al gasoil. Está compuesto mayoritariamente por metano. Se aplica tanto a vehículos pesados como ligeros. Los vehículos de gas natural son similares a los de gasolina, difiriendo

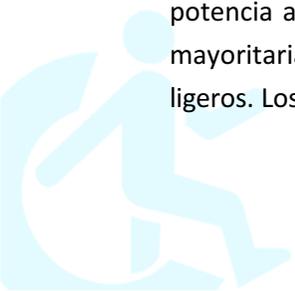
de ellos en la alimentación almacenamiento del combustible, emitiendo menos contaminantes de NOx, CO, HC y partículas que los carburantes convencionales y unas emisiones de CO₂ inferiores a las de gasolina y similares a las del gasóleo.

El gas licuado del petróleo (GLP) es una mezcla de propano y butano extraída de los procesos de refinado y de los yacimientos de gas natural. El rendimiento y la potencia de los coches que usan GLP son similares a sus equivalentes de gasolina, y a la hora de conducir se aprecian pocas diferencias entre ambos. Estos emiten menos contaminantes y unas emisiones de gases de efecto invernadero también inferiores a las de los combustibles clásicos.

Fomento de buenas prácticas

La Unión Europea indica que la congestión representa, con La contaminación (fenómenos íntimamente ligados), una de las causas del “mal vivir” en las ciudades. La utilización excesiva de los vehículos particulares es una de sus principales causas.

Por consiguiente, son necesarias adaptaciones específicas, que permitan hacer más atractivas las soluciones que constituyan una alternativa al coche, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras (líneas de metro-tranvía-carriles para bicicletas-pasillos prioritarios para el transporte público) como del servicio prestado (calidad de las comunicaciones, información facilitada a los usuarios). El transporte público debe alcanzar niveles de comodidad, calidad y rapidez que satisfagan las expectativas de los ciudadanos, incluidas las prescritas con movilidad reducida (especialmente los minusválidos y las personas mayores).



Libro Verde sobre la Movilidad Urbana (2007-08)

El Libro Verde: Hacia una cultura de la movilidad Urbana (COM/2007) 551 final), presentada por la Comisión Europea el 25 de septiembre de 2007, es el resultado de una amplia consulta pública iniciada en 2007, a partir de la cual la Comisión aprovecha los resultados para proponer una estrategia global sobre la movilidad urbana, en forma de un plan de acción.

La Comisión propone fomentar el nacimiento de una verdadera cultura de la movilidad urbana, que facilite el desarrollo económico de las ciudades la accesibilidad de sus habitantes, y la protección de su medio ambiente. A este respecto, el Libro Verde propone resolver los problemas en las ciudades europeas con un planteamiento integrado, mediante el establecimiento de cinco grandes desafíos que se concretan en una serie variada de propuestas.

a) Unas ciudades con circulación fluida.

- Promover la marcha a pie y en bicicletas.
- Sacar la máxima ventaja al uso de los automóviles privados.
- Integrar el transporte de mercancías en la política de movilidad.

b) Hacia un transporte urbano seguro y protegido

- Favorecer un comportamiento más seguro de los ciudadanos.
- Desarrollar infraestructuras más seguras y protegidas.
- Utilización de vehículos más seguros.

c) Unas ciudades más ecológicas

- Utilización de las Nuevas Tecnologías aplicadas al transporte.
- Contratación pública ecológica y común de vehículos limpios.
- Fomentar nuevas formas de conducir.
- Introducir restricciones de tráfico y tarifas urbanas locales.

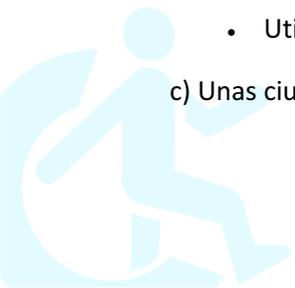
d) Un transporte urbano más inteligente

- Implantación de sistemas inteligentes de tarifas en el transporte público.
- Mejorar la información para mejorar la movilidad.

e) Hacia un transporte urbano accesible

- Satisfacer las necesidades de los ciudadanos sobre el transporte colectivo.
- Aprovechar el marco jurídico de la UE para garantizar los servicios de interés.
- Fomentar soluciones innovadoras y cualificaciones adecuadas.
- Coordinación equilibrada de la ordenación del territorio y un planeamiento integrado de la movilidad urbana.

Finalmente se subraya que, para crear una nueva cultura de la movilidad urbana, sería conveniente contar con nuevos métodos y herramientas de planificación, así como una mayor educación, formación y concienciación.



3.3. POLÍTICAS DE MOVILIDAD EN ESPAÑA

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009)

La Estrategia Española de Movilidad (EEMS) aprobada en Consejo de Ministros de 30 de abril de 2009, surge de las Líneas Estratégicas de Lucha contra el Cambio Climático, con el objetivo de orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales favorecedoras de una movilidad baja en carbono, y como base para una futura Ley. La EEMS “pretende ser un marco estratégico” que recoja líneas directas y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible.”

Los objetivos y directrices de la EEMS se concretan en 48 medidas estructuradas en cinco áreas: territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras; cambio climático y reducción de la dependencia energética; calidad del aire y ruido; seguridad y salud; y gestión de la demanda.

De manera general se presta especial atención al fomento de una movilidad alternativa al vehículo privado, a favor de modos más sostenibles como el transporte colectivo y los no motorizados, la mejora de calidad ambiental y la seguridad vial, señalando la necesidad de cuidar las implicaciones de la planificación urbanista en la generación de la movilidad.

Entre las medidas contempladas se recoge como prioritaria la necesidad de “Implantar Planes de Movilidad Sostenible” en el ámbito urbano y metropolitano.

Nivel Legislativo Estatal: Ley de Economía de Economía Sostenible (2011)

Ley 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su sección 3ª indica que "Las Administraciones Públicas promoverán políticas de movilidad sostenible” y determina los principios y los objetivos de dichas políticas.

En su art. 101 define a los Planes de Movilidad Sostenible, como un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenible en el ámbito geográfico que corresponda. También establece el contenido mínimo que han de tener dichos planes: 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 beneficios económicos, sociales y ambientales." Además indica que en la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible se garantizará la participación pública, según lo previsto en La Ley 27/2006...

Además, para favorecer el desarrollo de las Políticas y Planes de Movilidad Sostenible, condiciona que a partir del 1 de enero de 2012, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Este periodo ha sido ampliado en la Ley 2/2012 de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2012., como se indica igualmente en la disposición trigésimo primera de Modificación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.



3.4. POLÍTICAS DE ACCESIBILIDAD EN ESPAÑA

Antecedentes. Legislación internacional sobre accesibilidad (2006)

Debe destacarse la ratificación por España, en abril de 2008, de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas, 13 de diciembre de 2006) y de su Instrumento de Ratificación de la Convención.

De carácter vinculante, forma parte de nuestro ordenamiento jurídico, junto a legislación sectorial desarrollada en nuestro país. Obliga a identificar y eliminar los obstáculos y barreras de acceso al entorno físico y al transporte, así como fomentar la participación en los procesos de análisis de necesidades, propuestas y seguimiento de iniciativas de su interés.

Legislación de la Comunidad Autónoma

En el Decreto 293/2009, de 7 de julio, de la Junta de Andalucía se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Supone la sustitución de las anteriores normas técnicas para la accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y en el transporte en Andalucía recogidas en el Decreto 72/1992, de 5 de mayo, que establecía los criterios técnicos básicos destinados a facilitar a las personas afectadas por cualquier tipo de discapacidad, la accesibilidad a los bienes y servicios de la sociedad, evitando y suprimiendo las barreras y obstáculos físicos o sensoriales que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento.

En el año 2003, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el Plan de Acción Integral para las Personas con Discapacidad en Andalucía 2003-2006. Dentro de las líneas de actuación de este Plan, las políticas de accesibilidad en la edificación, la vivienda, el transporte, el urbanismo y la comunicación ocupaban un lugar relevante, como aprobar las disposiciones reglamentarias que desarrollen la Ley 1/1999 de Ordenación de la Edificación, que considera la accesibilidad como uno de los requisitos básicos que han de reunir los edificios, siendo el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, el que fijará las exigencias de calidad de los edificios y sus instalaciones, de forma que permita el cumplimiento de los citados requisitos básicos.

La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en la que convergen dos estrategias de intervención relativamente nuevas, la lucha contra la discriminación y la accesibilidad universal que, junto con la acción positiva, constituyen la trama sobre la que se establecen un conjunto de disposiciones cuyo objetivo es garantizar y reconocer el derecho de las personas con discapacidad a la igualdad de oportunidades en todos los ámbitos de la vida política, económica, cultural y social.

Como desarrollo de la Ley 51/2003 se aprobó el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, sobre condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, y el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, sobre condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación



para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, con el objetivo de armonizar y unificar términos y parámetros en esta materia en todas las Comunidades Autónomas.

Por la existencia de este nuevo marco normativo estatal en materia de accesibilidad, de carácter básico, se hizo precisa una nueva norma reglamentaria que, de acuerdo con dicho marco, desarrollara las previsiones contenidas sobre el particular en la Ley 1/1999 y en el Plan de Acción Integral para las Personas con Discapacidad.

En el Decreto 293/2009 nace un nuevo concepto de accesibilidad, la «accesibilidad universal», como condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos e instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Por tanto, aunque las prescripciones del presente Decreto van dirigidas a las personas con discapacidad afectan a un amplio número de personas tales como personas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, personas de talla baja, personas accidentadas temporalmente, personas obesas, personas portadoras de carga u objetos, personas usuarias de carritos de bebé y, en general, benefician a toda la ciudadanía.

Legislación Estatal de Accesibilidad. El CTE (2010)

Poco después se aprueba el Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación de 2006, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

La referida Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad estableció, que el Gobierno regularía, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las comunidades autónomas y a las corporaciones locales, unas condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación que garanticen unos mismos niveles de igualdad de oportunidades a todos los ciudadanos con discapacidad, en los distintos ámbitos de aplicación de la ley, entre los que figuran los edificios.

En cumplimiento de lo anterior, el Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, por el que se aprueban las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones, aprobó, al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.1.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para regular las condiciones básicas que garanticen la igualdad de todos los españoles en el ejercicio de los derechos, el mandato para la incorporación y desarrollo, en el Código Técnico de la Edificación (CTE) aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, de las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los edificios.

A pesar del indudable avance que en materia de accesibilidad ha supuesto el gran desarrollo normativo llevado a cabo por las comunidades autónomas en los últimos años, cabe subrayar que el Real Decreto 505/2007 constataba en su exposición de motivos que «... transcurridos más de 20 años desde la promulgación de esta Ley [Ley 13/1982, de 7 de abril, de integración social de los minusválidos], la existencia de diferentes leyes y reglamentos de ámbito autonómico sin un referente unificador, se ha traducido en una multitud de diferentes criterios que ponen en cuestión la igualdad y la no discriminación, entre las personas con discapacidad de diferentes



comunidades autónomas».

El presente real decreto incorpora, con carácter de normativa básica estatal, al Código Técnico de la Edificación, las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y la utilización de los edificios, considerando que este proyecto resulta ser el instrumento idóneo para regular tales requisitos, dado su carácter marcadamente técnico, por lo que precisan, atendiendo a su contenido, ser regulados mediante norma reglamentaria.

3.5. CONTENIDO BÁSICO DEL DOCUMENTO FINAL

La estructura del presente documento A grandes rasgos consta de los siguientes bloques:

- Memoria de síntesis final, con definición de los Objetivos Globales del Plan de Movilidad.
- Diagnósis, con la información sintética de los nuevos estudios sectoriales realizados, así como un breve análisis complementario al Avance.
- Participación ciudadana, con la estrategia futura y las acciones llevadas a cabo después del Avance.
- Selección de Medidas. Plan de Acción.
- Programa de actuación a corto plazo.
- Anexo de participación.



4. NUEVO MODELO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

El modelo del Avance del Plan de Movilidad Urbana de Córdoba, ha partido de la estructura urbana existente, conservando sus elementos básicos (vialidad, espacios libres y localización de los equipamientos) sin plantear una intervención rotunda y específica sobre la realidad y organización del modelo urbano ni territorial, que serían aspectos fundamentales para la mejora de la habitabilidad y la movilidad.

Igualmente, desde el punto de vista de la sostenibilidad, los objetivos **energéticos y ambientales** se han tratado en el Avance como un ámbito separado y de alguna forma secundario, compartiendo grupo de actuación con la Seguridad Vial (que además cuenta con un Plan de Seguridad Vial Urbana formulado recientemente) cuando estos objetivos de sostenibilidad y la Seguridad Vial, son transversales, proponiéndose ahora que tengan un ámbito específico e independiente.

La definición de los objetivos del PMUS se llevará a cabo con una reestructuración de los programas y propuestas de actuación planteados en el Avance.

- Definición de los objetivos globales del Plan de Movilidad, en materia de crecimiento sostenible, con relación a la Estrategia Europa 2020 y la Ley de Economía Sostenible:
 - Reducción antes de 2020 las emisiones de gases de efecto invernadero un 20% con respecto a los niveles de 1990.
 - Aumentar al 20% la cuota de combustibles limpios en el transporte.
 - Aumentar un 20% la eficiencia energética.

- Redefinición de los Objetivos operativos, en referencia a la Ley de Economía sostenible, respecto a accesibilidad universal, seguridad y comodidad.
- Reordenación de las medidas planteadas para fomentar una nueva distribución modal y las medidas complementarias para alcanzar los objetivos globales.

Respecto a la movilidad y la accesibilidad, los actuales órganos de participación son diversos y, en ocasiones, no encuentran el nivel de operatividad necesario en el tratamiento de temas complejos y de acción transversal. Con el objetivo de destacar la relevancia de la **participación ciudadana** y seguir una estrategia participativa de mayor calidad, en el ámbito de la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transporte (o en el ámbito oportuno) se propone crear un “**Mesa de la Movilidad**”, denominación genérica que extiende su campo de actuación a todos los temas objeto de este Plan.

Una nueva perspectiva, la de género se inserta en el presente Plan, atendiendo los requerimientos que la Conferencia Mundial sobre las Mujeres y la Carta Europea de las Mujeres realizó a los gobiernos para que promoviese políticas activas y visibles a favor de la mujer, que en el tema de la movilidad y el transporte sigue algunos comportamientos y dinámicas diferenciados con respecto al hombre que son necesarios tener en cuenta para proyectar medidas con mayor eficacia, que siempre redundarán sobre el resto de sujetos de la sociedad.



4.1. EL NUEVO ENFOQUE DEL PLAN

En la presente fase de trabajo se trata, principalmente, de redefinir los objetivos globales desde el punto de vista de la sostenibilidad, así como priorizar algunos de los objetivos a corto plazo, otorgando a la participación ciudadana protagonismo en su selección y, obtener así, tras la incorporación de los estudios y proyectos sectoriales, un documento algo más completo, que pueda ser presentado de nuevo a la sociedad para su debate.

Este nuevo documento, que cierra una primera etapa del Plan de Movilidad Urbana, después de dos años de trabajos desde la formulación del Avance, no representa una ruptura sino una continuidad, reformulando parte de sus objetivos y haciendo nuevas propuestas como la nueva jerarquía viaria del espacio público, el necesario análisis previo antes de las intervenciones a la escala conveniente y una futura reconsideración de la estructura territorial. Además, deja exclusivamente esbozados, y por tanto al margen del documento, la actualización del diagnóstico, la reconfiguración de los actuales planes de acción. Tampoco se desarrollan, aunque sí se resalta la importancia de aspectos tan importantes como la **Ciudad Inteligente** y el **Espacio Público Urbano**, que están de manera estrecha, relacionados con los nuevos tiempos y con la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana,

para que ésta revisión y el Plan de Movilidad Urbana caminen de la mano hacia el **cambio de modelo**. Pero todo esto será objeto de otro trabajo posterior.





EFICIENCIA

Gestión sostenible e inteligente, generadora de bienestar y progreso

HABITABILIDAD

Espacio público habitable, accesible e intermodal

SEGURIDAD

Espacio compartido de convivencia sin riesgo

PARTICIPACIÓN

Reflexión común con los diferentes grupos sociales y agentes implicados

IGUALDAD

Mejoras en la movilidad orientadas a la mujer



4.2. REESTRUCTURACIÓN DEL AVANCE DEL PLAN DE MOVILIDAD

El actual documento del Avance del PMUS, que ha servido como base de la ordenación de las políticas de movilidad, seguirá formando parte del Plan de Movilidad, siendo válido el grueso de su contenido, aunque se dota de una nueva reestructuración.

Los **objetivos globales** se definen a partir de los cuatro **principios** del Plan de Movilidad, que deben orientar todas las políticas, con la **meta u objetivo** final de conseguir un **Nuevo Modelo de Movilidad** para la ciudad.



Los **principios** que inspiran este nuevo modelo de transformación de la ciudad son cuatro:

- La Sostenibilidad
- La Calidad del espacio Urbano
- La Seguridad, y
- La Participación

Como objetivos globales se deberá caminar hacia una ciudad Eficiente, Habitable, Segura y Participativa.

Igualmente, como **Objetivos Operativos** a conseguir con el desarrollo del Plan tendremos:

- La Eficiencia Social, Ambiental y Económica
- La Calidad del Espacio Urbano, la Habitabilidad la Accesibilidad y la Intermodalidad.
- La Seguridad Vial y
- La Participación, la Comunicación, la Educación y el Seguimiento

Como veremos en el cuadros siguientes () los **Objetivos Específicos** se siguen organizando por ámbitos o grupos de actuación, aunque se han ampliado éstos para abarcar mayores retos, coinciden muchos de ellos con los del Avance, realizada la debida reordenación.

Las políticas de movilidad que se han ordenado en el Avance como **Programas de Actuación**, continúan, siendo los que aglutinan las

planificaciones relacionadas con los ámbitos comunes. Dichos programas se desarrollan a través de más de un centenar de propuestas, al haberse completado con medidas y acciones los con origen en las nuevas estrategias más las solicitadas por la ciudadanía.

Dentro de los objetivos globales se resaltan los siguientes:

1. Contribuir a la **mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad** de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se **minimicen los desplazamientos habituales** y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la **disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética**, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los **medios de transporte de menor coste** social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y

colectivo y otros modos no motorizados.

5. Fomentar la **modalidad e intermodalidad** de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Las **Propuestas** de cada uno de los programas de actuación pretenden alcanzar los objetivos concretos y específicos definidos para cada modo o sistema de transporte con la finalidad de crear sinergias que contribuyan a la materialización de los objetivos globales. Estas propuestas, constituidas principalmente por **Planes de Acción**, sirven para orientar la puesta en carga de las medidas concretas referidas a cada modo y sistema de transporte.

En esta nueva fase del PMUS, definidas las bases que determinan las propuestas y Planes de Acción, éstos serán desarrollados técnicamente para materializar el nuevo a través de los proyectos o mecanismos adecuados según el caso.

La implementación de todos los Planes tendrá como misión común, hacer realidad el nuevo modelo de movilidad definido en el Plan de Movilidad.



4.2. ESTRATEGIAS DESDE CRITERIOS DE EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

Córdoba pertenece a la **Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI)** compartiendo con otras 40 ciudades de toda España el objetivo de propiciar el progreso económico, social y empresarial de las ciudades a través de la innovación y el conocimiento, apoyándose en las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC). La búsqueda de un **modelo de gestión sostenible** que mejore la calidad de vida de los ciudadanos, incidiendo en aspectos como el ahorro energético, la movilidad sostenible, la administración electrónica, la atención a las personas o la seguridad.

Promover la **gestión automática y eficiente de las infraestructuras y los servicios urbanos**, así como la **reducción del gasto público** y la **mejora de la calidad de los servicios**, consiguiendo de este modo **atraer la actividad económica y generando progreso**.

4.2.1. CLAVES DE LA CIUDAD INTELIGENTE

La **innovación y el conocimiento**, apoyados en las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), son las claves sobre las que basar el progreso de las ciudades en los próximos años, haciendo más fácil la vida de los ciudadanos, logrando una sociedad más cohesionada y solidaria, generando y atrayendo talento humano y creando un nuevo tejido económico de alto valor añadido.

Córdoba como ciudad Inteligente dispone de un **sistema de innovación** y de **trabajo en red** para dotar a las ciudades de un modelo de mejora de la eficiencia económica y política permitiendo el desarrollo social, cultural y urbano. Como soporte de este crecimiento se realiza una apuesta por las

industrias creativas y por la alta tecnología que permita ese crecimiento urbano basado en el impulso de las capacidades y de las redes articuladas todo ello a través de planes estratégicos participativos que permitan mejorar el sistema de innovación local.



La Ciudad Inteligente del Ayuntamiento de Córdoba se basa en el aprovechamiento de las bases de que dispone la ciudad (comunicaciones, vía wifi y fibra óptica; herramientas, vía SIG y prototipos de servicios urbanos NFC) para poner en marcha soluciones integrales de gestión inteligente tanto en infraestructuras como en servicios urbanos generales.

Temáticas sobre Medio Ambiente, Infraestructuras y Habitabilidad Urbana:

1. Calidad ambiental.
2. Edificación sostenible.
3. Gestión de edificios públicos y Domótica.
4. Gestión de Infraestructuras públicas y Equipamiento urbano.
5. Gestión de parques y jardines públicos.
6. Habitabilidad.
7. Medición de parámetros ambientales.
8. Recogida y tratamiento de residuos.
9. Urbanismo.

El desarrollo de las nuevas tecnologías a favor de la movilidad contribuye a la mejora de la eficiencia de la gestión de la movilidad, redundando en la sostenibilidad, mejorando la información del ciudadano la productividad económica y el ahorro energético.



Los **Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)** existentes son de dos tipos: Unos destinados a la gestión del tráfico (denominados normalmente como ATMS y empleados en las salas de control para manejar en tiempo real el tráfico) o bien los ATIS, usados para dar información del viajero, de forma que pueda hacer una planificación previa o dinámica sobre sus deseos.

En el transporte público urbano, se ha implantado también un **Sistema de Apoyo a la Explotación (SAE)** que ofrece a los usuarios de la empresa municipal Aucorsa la actualización inmediata de la posición de los buses, los horarios de llegada y tiempo de espera en parada, que funciona tanto en

aplicaciones de sistemas de mapas como Google Transit como para sistemas móviles IOS o Android. En las paradas más utilizadas existen un panel electrónico denominado TIP para que el pasajero pueda realizar la consulta in situ de tiempo que resta para que lleguen los buses de esa líneas.

Otro sistema que se viene implantando en algunos cruces semafóricos de la ciudad es el **Sistema de preferencia Bus** que permite realizar una microregulación y dar paso preferente al transporte público.

4.3.2. INICIATIVAS. DE CÓRDOBA CIUDAD INTELIGENTE. “Smart City”

Dentro de la estrategia del plan de Acción se prevén incidir en dos campos: Por un lado la Gestión automática, inteligente y eficiente de la movilidad con carácter integral y por otro lado, el desarrollo de Plataformas eficientes de participación e información interactiva.

Con ello se pretende redundar en la sostenibilidad, la economía y el ahorro energético, implantando cada vez más sistemas inteligentes, como los de gestión de tráfico, los de apoyo al transporte y los canales de información a los usuarios.

La reducir del gasto público y las posibilidades de mejora de la calidad de los servicios, atraerá la inversión económica, generando progreso para la ciudad.

Orientativamente resumiremos en los siguientes apartados o ámbitos las distintas esferas donde ya se trabaja con criterios de Smart City, así como las líneas de trabajo previstas:

GESTIÓN DE TRÁFICO EN TIEMPO REAL

El Sistema de Control de tráfico urbano permite la regulación de prioridad de paso y la actuación sobre las fases semafóricas gracias a la centralización de la mayor parte de los semáforos

Otras realidades dentro de este apartado son:

- El trámite y Gestión de Multas por ocupación del carril Bus-taxi.
- Telecontrol de accesos al casco Histórico.
- Sistema Fotorrojo en semáforos.

Otras iniciativas en estudio o previstas:

- Plataforma Web de movilidad.
- Renovación de los Sistemas Gating del centro histórico.
- Tramites on line (autorizaciones, reservas, sanciones).
- Información en tiempo real sobre Mapas tipo Google/ aplicaciones para móviles sobre:
 - Cortes de tráfico, Intensidades y ocupación en callejero.
 - Reporte de incidencias en el viario.
 - Calculo de Itinerarios escolares accesibles en Internet.
 - Cinemómetros.
 - Localización en Google Maps de itinerarios peatonales y su estado.

GESTIÓN DE APARCAMIENTOS

El estado de ocupación de varios aparcamientos públicos ha estado siendo visualizado en paneles electrónicos, aunque actualmente esta desactivado.

Posibilidades (aplicaciones on line y telefonía móvil)

- Portal Web para regulación zona azul
- Pago a través del teléfono móvil o web

Localización en Google Maps de aparcamientos existentes/previstos

- Visualización de reserva de plazas de aparcamiento a través de servicio Web
- Disponibilidad de Plazas de aparcamiento de minusválidos
- Plazas de bicicletas
- Plazas de motocicletas

GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Se cuenta con sistema SAE de gestión de la flota para la localización de recorrido y llegada a parada. Aplicación móvil de usuario para estimación de llegada del Bus a Parada (Web móvil) y recientemente se ha implantado una herramienta de cálculo de emisiones ahorradas (con la unidad en árboles) en el nuevo portal WEB del operador municipal Aucorsa.

Los carriles Bus con mayor demanda y dificultad se están dotando de un sistema de Prioridad BUS en cruces. A esto se suma la aplicación que realiza la sanción por cámara TV tras la infracción en uso de Carriles Bus por otros vehículos.

Otras medidas en marcha son:

- Calculo de rutas de bus urbano a través de Google Transit.
- TIPS de tiempo real de paso del Bus por parada (on line y vía sms).

Previsto:

- Próxima implantación de tarjeta sin contacto (tarjeta monedero).
- Gestión de aparcamiento de Hoteles.

Otras posibilidades:

- Pantallas con información dinámica en líneas de TP
- Sistema Web de transporte a demanda a Polígonos y barriadas.

GESTION DE USO DE BICICLETAS

Posibilidades:

- Integración en portal WEB movilidad en Oficina de la Bicicleta.
- Ampliación y modificación del sistema de bicicleta pública.
- Aplicaciones sobre rutas, itinerarios y estado.

Sistema de Bicicletas de préstamo.



Sistema on line de control por operador.
Visualización en mapa de ubicación de aparcamientos públicos e itinerarios.

Previsto:
Marquesinas solares en aparcamientos públicos

GESTION DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

Para una próxima implementación se está estudiando:
Integración en portal WEB movilidad
Mapa de plazas disponibles en la ciudad
Puesta en práctica nueva Ordenanza

Más aspectos previstos en el Avance:

Reserva on line por Telecomando de plazas de Carga y Descarga en el Centro
Autorización on line entradas/salidas de empresas de servicios al Centro
Limitación uso vehículos híbridos/eléctricos y no motorizados al centro
Calculo de rutas de reparto y Gestión eficiente

SOPORTE COMPARTIR VEHÍCULO

Las posibilidades de compartir vehículo entre particulares se facilita a través de la Web, debiendo abordarse futuros incentivos a usuarios:

Sistema on line para usuario desde WEB
Incentivos a club de autos de alquiler de vehículos eléctricos
Incentivos a Coche compartido

EFICIENCIA Y AHORRO ENERGÉTICO

La sustitución iniciada recientemente de las lámparas del sistema semafórico de la ciudad está suponiendo un ahorro por la importante reducción del consumo energético de las LED.

OTROS ASPECTOS

A la aplicación de tecnologías avanzadas y sistemas innovadores, como Ciudad Inteligente (Smart City) se suma el fomento de renovación de la flota de vehículos de la ciudad con adquisición de Vehículos híbridos y eléctricos para Transporte Público.

Igualmente se está estudiando y desarrollando un documento tipo para favorecer los Planes de Transporte de Empresas Trabajadores, que plantea entre otras las siguientes posibilidades:

Incentivos de Teletrabajo.
Control de emisiones de ruido.
Modernización de Flota.



4.4. LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA PLANIFICACION DE LA MOVILIDAD

El Plan de Movilidad en su nuevo enfoque para culminar el Avance anteriormente elaborado, dentro de los objetivos de eficiencia social y económica, va a resaltar algunos aspectos diferenciadores de las acciones que dirigidas a hombres y mujeres, pueden tener repercusión distinta. Que la perspectiva de género en la movilidad sea tenida en cuenta, proporcionará igualdad de oportunidades, no adoptando decisiones sin analizar los efectos que se pueden producir en hombre y mujeres. Cuando estos efectos no sean homogéneos o penalicen excesivamente a la mujer se hace preciso plantear las medidas y correcciones necesarias.

Los estudios y encuestas de percepción sobre la movilidad y el transporte muestran que las pautas de comportamientos están diferenciadas respecto a los sexos. Destacamos algunas de ellas:

- Las mujeres utilizan más el transporte público que los hombres
- Se desplazan combinando varias actividades encadenadas y varios modos de desplazamiento, en mayor grado que los hombres.
- Acompañan a los niños y atienden las compras en un porcentaje mayor que los hombres.
- Suelen conducir en menor proporción y frecuencia que el hombre.

Los objetivos específicos, que se proponen para una movilidad equilibrada, pensando en la mujer serán beneficiosos para el resto de sujetos sociales (niños, ancianos y PMR):

- **Favorecer la participación de la mujer** en los foros para sobre el urbanismo y la gestión del transporte.

- **Potenciar la intermodalidad** y la coordinación de horarios entre líneas de transporte público.
- **Aumentar la calidad de la información** sobre las paradas y tiempo de espera ende transporte.
- **Mejora de la red de itinerarios** peatonales, escolares y ciclistas hasta el sistema de transporte. **en seguridad y comodidad** (anchuras acerado, iluminación, bancos, bebederos, viseras, etc.)

En cualquier caso se deberán explorar todas las oportunidades para apostar por el aumento de la seguridad, la accesibilidad y el transporte en la ciudad, y que se tenga en cuenta a la mujer. Desde la perspectiva de género, se promoverá una movilidad equilibrada que aportará beneficios para todos, debiéndose tener en cuenta en todas las políticas de movilidad la Carta Europea de las Mujeres e la Ciudad (1994) y la Conferencia Mundial de Pekín sobre Mujeres de Naciones Unidas.



4.5. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL, SOCIAL Y ECONÓMICA

El nuevo enfoque del modelo de movilidad pretende resaltar con mayor énfasis las nuevas estrategias en relación con los parámetros ambientales de forma que se equilibren los sistemas y modos de la ciudad. No bastará con darle más espacio a los modos de transporte más sostenible o recuperar algunos de los espacios públicos para disfrute del peatón, pues es imprescindible identificar y recomponer las redes y sistemas que dan sentido funcional y continuidad a los desplazamientos en los espacios urbanos de la ciudad, abandonando el modelo basado en el coche como protagonista, que ha sido durante muchos años la base de las soluciones de ciudad que se han ido proponiendo, transformando la y deshumanizándola en muchos casos.

En nuevo modelo a plantear debe fundamentarse en las demandas sociales de accesibilidad por delante de las clásicas de movilidad vehicular, debiendo remodelar y rehabilitar las infraestructuras existentes para el coche a la escala del peatón.

4.5.1. DESEQUILIBRIO ENTRE OFERTA Y DEMANDA DE MOVILIDAD

Las ingenierías de tráfico se han preocupado desde los años 70 hasta la actualidad a proporcionar mayores capacidades a las demandas del automóvil, aunque se ha demostrado que es un camino sin límite, pues induce crecimientos posiblemente infinitos, por lo que se están revisando últimamente por las autoridades europeas y españolas. En algunas ciudades empiezan a aplicarse estrategias de congelación de infraestructuras, y en Córdoba, algunas vías de alta capacidad que se había proyectado hace

pocos años, como la ronda Norte, se han visto afectadas por este criterio y seguramente también por la crisis.

4.5.2. LA ESCALA DE CIUDAD

La incipiente estructura metropolitana en Córdoba plantea algunos problemas de movilidad al situarse alejada de los equipamientos urbanos una población, inicialmente en segunda residencia y en un número creciente pero no muy importante respecto a la totalidad. Esta ciudad exterior deberá de controlarse en el futuro desde el Urbanismo con mayor rigor y generar las suturas necesarias, que deberán referirse tanto a la jerarquización y recualificación de los espacios públicos como a la dotación de los equipamientos necesarios.

Pero, sin restarle importancia a la escala territorial, que deberá seguir estudiándose, el problema fundamental, en estos momentos del Plan de Movilidad se centrará en la ciudad próxima, en el sistema urbano, donde se deberán de proponer diseños que reorganicen los espacios públicos desde la óptica del urbanismo y sean menos permisivos con el tráfico motorizado. El modelo actual de movilidad requiere corregirse hacia un **modelo más habitable y más humano**, pues el colapso al que está abocado es ya inaceptable y las técnicas de ingeniería son insuficientes desde hace tiempo.



4.5.3. LAS CLAVES DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD

- La reorganización de la red viaria sobre criterios de **jerarquía viaria**, diferenciando las distintas funcionalidades de las calles y avenidas, diferenciando qué modos de desplazamiento tienen prioridad y en qué condiciones, así como el diseño urbano de sus elementos primordiales.
- Redefinición de la capacidad de la red viaria en función de la **calidad urbana, ambiental y de seguridad**, que supondrá una cuantificación del número de coches que puede soportar la ciudad (o una parte de ella, como el casco histórico).

4.6. LA NUEVA JERARQUÍA VIARIA.

La correcta jerarquización de las infraestructuras viarias es fundamental no solamente para la adecuada interrelación y conexión dinámica en la ciudad. El sistema viario es también un **espacio de actividad y de relación**, un lugar de estar, además de pasar.

Igualmente las redes viarias sirven de **soporte a varios sistemas de transporte**, debiendo en cada caso, tener mayor protagonismo unos sobre otros en función de la categoría del viario.

4.6.1. CRITERIOS

La propuesta actual reconsidera la planteada en el Avance y en la Adaptación del PGOU, haciendo algunos reajustes según las siguientes consideraciones:

- **Asignación funcional** clara a cada viario en razón de la tipología de los viajes y categorías, que sirva para ordenar los tráficos, reformando la señalización y el diseño urbano para una correcta lectura por el usuario.
- **Visión multimodal de la red viaria. Correspondencia** entre los **flujos de cada modo de desplazamiento y el reparto modal**, para relacionar las demandas con la función atribuible a ese viario.
- Clasificación de los distintos viarios según pertenezcan a la Red de Barrio o Red Básica o de Ciudad con **revisión de los límites de velocidad** ajustados a la nueva clasificación y reordenación en bucles del tráfico.



- **Configuración en áreas funcionales** que se puedan aislar del tráfico exterior, favoreciendo la relación, los itinerarios peatonales y el acceso a los residentes.
- **Identificación de las vías distribuidoras** y profundizar en **reducción de los tráficos de paso** en los barrios, mediante la creación de convergencias y divergencias de sentidos de circulación.
- **Reordenación del sistema de aparcamientos** por barrios y áreas funcionales, para reducción del tráfico de agitación en el viario residencial.

NUEVA JERARQUIZACIÓN VIARIA	RED DE BARRIO			RED BASICA O DE CIUDAD	
	CALLES LOCALES DE BARRIO			VÍAS SECUNDARIAS	VÍAS PRIMARIAS URBANAS
	Peatonales (Calles 10)	EJES DE BARRIO			
		Prioridad peatonal (Calles 20)	Zona 30 (Calles 30)		
CONCEPTUALIZACIÓN					
NIVEL O ESCALA	BARRIO			DISTRITO	CIUDAD
FUNCIONALIDAD DE LA VÍA	Vías de acceso a destino final			Distribución a nivel ciudad y aproximación a áreas funcionales	Rondas Interiores y conexiones con viario secundario Conectividad entre polos de ciudad
TIPOLOGÍA DE VIAJES MECANIZADOS	Movimientos internos a nivel de Barrio de acceso local			Movimientos de medio recorrido o entre distritos	Urbanos de largo recorrido a nivel ciudad
TIPOLOGÍA RECORRIDOS NO MECANIZADOS	Desplazamientos de longitud inferior a 600 m			Movimientos a pie o bici de medio recorrido entre distintos distritos (de 1 a 3 km)	Desplazamientos de larga distancia entre puntos de atracción de nivel ciudad (entre 2 y 4 km)
CONDICIONES FÍSICAS ANCHURA	Menor de 7 m	Menor de 10 m	Menor de 12 m	Entre 12-20 m	Más de 20 m
I.M.D. (veh/día por sentido)	Menor de 1.000-2.000			Entre 3.000-6.000	Más de 6.000
I.M.H. MÁXIMA (por carril)	< 100 v/h/c	< 200 v/h/c	< 400 v/h/c	< 600 V/h/c	< 800V/h/c
VOLÚMENES DE PEATONES	Muy Alto	Alto	Bastante alto	Medio	Bajo
ASIGNACIÓN DE CATEGORÍA	CALLES DE ESTAR		CALLE DE ESTAR Y PASAR	VÍAS DE PASO	

NUEVA JERARQUIZACIÓN VIARIA	RED DE BARRIO			RED BASICA O DE CIUDAD	
	CALLES LOCALES DE BARRIO			VÍAS SECUNDARIAS	VÍAS PRIMARIAS URBANAS
	Peatonales (Calles 10)	EJES DE BARRIO			
		Prioridad peatonal (20)	(Calles 30)	Zona 30 (Calles 30)	
DISEÑO URBANO DE LAS VÍAS					
TIPO DE PLATAFORMA	Plataforma Única		Segregación Calzada- Acera Plataforma única en intersecciones	Segregación Calzada-Acera	Segregación Calzada-Acera con elementos de protección
SECCIÓN IDEAL VIARIA DE CALZADA	Libre de obstáculos para peatón	Espacios peatonales laterales de más de 1.80 m a mismo nivel que calzada 1 canal de circulación de 3.00 m Aparcamiento esporádico alternado	Acerados entre 2,5 m y 3 m mín. Calzada con 3,60 m (para 1 carril) con aparcamiento lateral preferentemente en cordón	Acerados de 3,00 m Calzada de 2 o varios carriles de 3m máx. de anchura cada uno Carril de prioridad Bus de 4.00 m anchura Aparcamiento en 1-2 bandas Jardines laterales	Acerados amplios Calzada con varios carriles de 3.50 m Medianas o isletas Plataforma Bus central línea alta capacidad Acerados de 2,50 m mínimo Sin aparcamientos laterales
TIPO VÍA CICLISTA	Vía compartida	Bicicalle o Compartida	Ciclocalle o Bicicalle	Acera Bici o carril Bici delimitado	Carril Bici separado o segregado
ELEMENTOS A INTEGRAR EN LA URBANIZACIÓN	Zonas de estancia con bancos, fuentes, juegos niños Arbolado en parterres Contenedores soterrados	Ensanches de estancia Fuentes-bebedero Sombreados Contenedores soterrados	Orejas de acerado en esquinas Veladores y mobiliario fuera de recorridos peatonales y frentes comerciales Puntos limpios fuera de la calle	Penínsulas de acerado con elementos de protección en curvas Paseos arbolados laterales en zona de viviendas para atenuación acústica Contenedores en bandas de aparcamiento	Elementos de protección y contención peatonal Pantallas acústicas o Jardines arbolados laterales Espacios conexión a aparcamientos alejados
ELEMENTOS DE CALMADO DE TRÁFICO	Control de accesos Plataforma elevada Sentidos de circulación divergentes Mobiliario urbano	Mobiliario Urbano Puertas elevadas Ordenación en bucles Desvío intermedios de ejes	Elevación de puertas y cruces Glorietas Desvíos de eje Ordenación en bucles	Semáforos Glorietas Resaltos (lomos de asno)	Semáforos Onda verde Semafórica Glorietas y Rotondas



NUEVA JERARQUIZACIÓN VIARIA	RED DE BARRIO			RED BASICA O DE CIUDAD	
	CALLES LOCALES DE BARRIO			VÍAS SECUNDARIAS	VÍAS PRIMARIAS URBANAS
	Peatonales (Calles 10)	EJES DE BARRIO			
		Prioridad peatonal (20)	(Calles Zona 30 (Calles 30)		
OBJETIVOS Y MEDIDAS DE REGULACIÓN A APLICAR					
PRIORIDAD DE MODOS	No motorizados	No motorizados -Transporte Público	Transporte Público - No motorizados- Motorizados privados locales	Transporte Publico- Bicicleta-Motorizados	Motorizada privada
COEFICIENTE DE DISTRIBUCION MODAL (Motorizados/No Motorizados)	20/80		30/70	70/30	90/10
SEMAFORIZACIÓN	No	No	Ciclo de 90-100 segundos Sistemas actuados Petición de paso del peatón	Vías de prioridad al TP Sistemas de demanda de fase semafórica Sin onda verde	Ciclo 125 segundos Onda verde Semafórica Número de Fases interior a 3 No giros a la izquierda Accesos a Glorietas en ámbar y salida en verde
CONTROL DE ACCESO	Hitos o pilonas	Señalización indicativa residencial	Control por cámaras o hitos	Libre acceso	Libre acceso
APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE	No	No, salvo reservas imprescindibles	Residentes y reservas	Residentes/ Rotación y reservas	Rotación
TIPO DE RESERVAS	Excepcional	1 plaza minusválido entorno a centros de atracción Horquillas bicicleta No Aparcamiento exterior de motocicletas	1/40 plazas minusválidos Aparcamiento de motocicletas y bicicletas junto a centros atracción y zonas verdes	1/40 plazas minusválidos Aparcamiento de motocicletas y bicicletas junto a centros atracción y zonas verdes	No, salvo excepciones
DISTRIBUCIÓN MERCANCÍAS	Restringida Preferencia a Ciclocargos y carretillas Autorización especial	Restringida Preferencia a Ciclocargos y vehículos eléctricos Autorización especial	Límite de 3,5t Horarios restringidos Reserva de espacios a comienzo o final de calle	Límite de 3,5 t -6,5 t Espacios reservados CyD cada 10 comercios en zonas terciarias	Límite de 6,5-12,5t Áreas específicas y Centros Intermodales
SEÑALIZACIÓN PREFERENTE	De zona 10 y carácter peatonal	De zona 20 y restricción de accesos y regulación especial	De Zona 30 y restricciones	De orientación a aparcamientos y centros de atracción a nivel de distrito y ciudad	De orientación de salidas a carreteras, aparcamientos disuasorios y nodos de ciudad
LIMITACIÓN DE VELOCIDAD	Inferior a 10 km/h	Inferior a 20 km/h	Inferior a 30 km/h	Inferior a 30-40 km/h	Inferior a 50 Km/h

- plataforma única en toda su sección o al menos en sus intersecciones principales, para favorecer la accesibilidad, mientras que las vías primarias, secundarias y de aproximación la calzada estará segregada de la acera.
- Separación de los tráficos en tránsito de los residenciales, así como los de aproximación a los destinos para evitar los conflictos derivados de su confluencia.
- Evitar el tráfico motorizado de paso que aún persiste en zonas del Centro Histórico, favoreciendo **nuevas posibilidades en la organización del espacio urbano** y fomentando los modos de transporte blandos y el transporte público de mediano tamaño
- Reforzar la capacidad de los viarios secundarios como ejes del transporte público y la de los viarios principales como conectores circunvalatorios y de grandes destinos, con mayor prioridad de vehículo privado.

La nueva propuesta supone una redefinición teórica de los conceptos funcionales y formales del sistema viario del Avance, al haberse orientado ésta para compatibilizar las distintas redes de transporte en función de las características físicas y funcionales del soporte urbano, otorgando la preferencia modal correspondiente.

Los viarios agrupados en la **Red de Barrio** se han denominado como calles 10, calles 20 y calles 30, donde la velocidad límite no es sino una cualidad más de las mismas.

4.6.2. RED DE BARRIO

Esta red tiene la función principal de servir de acceso y distribución a nivel de barrio, distinguiendo en ella los siguientes tipos de vías:

Calles 10: Se trata de calles interiores, generalmente peatonales, que solamente deben admitir el tráfico a las cocheras de los residentes y estar diseñadas en plataforma única, compartida con la bicicleta. La distribución de mercancías no debe acceder a estas calles, por regla general.

Calles 20: Son de acceso a los destinos finales. El diseño de estas calles debe fomentar el uso estancial y los juegos de niños, mediante la plataforma única, el desvío de los ejes y elementos de mobiliario. Presentan prioridad peatonal frente al coche.

Calles 30: Son colectores que alojan los movimientos internos a nivel de barrio, conectando la red local con la básica. Por su volumen de peatones, su diseño debe segregar el acerado de la calzada mediante una diferente cota, aunque los cruces peatonales deben realizarse con elevaciones de la plataforma. Estas calles deben favorecer la especialización de su estacionamiento, así como la movilidad ciclista y permitir el acceso a los servicios.

Favorecerá el ingreso de los residentes y penalizará a los foráneos usando bucles y reordenaciones de sentidos circulatorios, para ser ajenas a los tráficos de paso.

La velocidad estará limitada a 30Km/h.



4.6.3. RED BÁSICA O DE CIUDAD

La funcionalidad de esta red es el transporte y la distribución de los modos motorizados, contando con un tráfico alto y flujo medio o bajo de peatones. Esta red contiene a su vez tres tipos de vías:

Vías Primarias: Constituyen la red básica de la ciudad. Son las que cuentan con mayor capacidad. Están especializadas para albergar viajes urbanos de largo recorrido y diseñada para garantizar la fluidez y conectividad del transporte motorizado privado. Suele disponer de dos carriles por sentido como mínimo y una gestión centralizada desde la Sala de Tráfico. La velocidad en estas vías debe ser inferior a 50 Km/h y los peatones deben auxiliarse del semáforo para cruzarlas.

Vías secundarias: Su función es canalizar el tráfico de distribución a nivel ciudad y aproximación a áreas de destino inter-distrito o salidas hacia viarios

principales de mayor capacidad. Su importancia es grande dado que conforman el entramado primordial para el transporte público, otorga prioridad a la distribución de mercancías y asume una tarea colectora de distintas zonas.

Favorecerá el ingreso de los residentes y penalizará a los foráneos usando bucles y reordenaciones de sentidos circulatorios.

El volumen de peatones es medio, siendo la limitación de velocidad recomendable de 40 Km/h, aunque en muchos casos deberá estar limitada a 30 Km/h.

El resto de características conceptuales y de regulación se puede observar en el cuadro correspondiente.



4.7. NUEVO ENFOQUE HACIA EL ESPACIO URBANO PÚBLICO

El espacio público debe tener un protagonismo principal en el PMUS, al ser el soporte donde se desenvuelve la movilidad, siendo necesaria la mayor coordinación posible entre los distintos servicios municipales, principalmente los del Área de Urbanismo, Vivienda, Patrimonio, Seguridad y Movilidad.

No es posible con medidas de gestión de la movilidad exclusivamente alcanzar la meta prevista de ese modelo de ciudad sostenible y habitable.

Para la eficacia del Plan es necesario desarrollar una **normativa urbanística adecuada a los principios y objetivos** contenidos en este Plan; así como, seguir **actualizando las ordenanzas municipales** a las nuevas circunstancias de movilidad sostenible (normativas de circulación, de peatones y ciclistas, de distribución urbana de mercancías, de estacionamiento, etc.)

Es fundamental en el **nuevo enfoque el diseño de una red viaria jerarquizada, adecuada al entorno**, que integre todos los modos de transporte y asigne espacios según criterios de rentabilidad social, económica y ambiental. Para ello es preciso adoptar medidas de **reurbanización y reordenación funcional** de las secciones viarias que potencien y mejoren la movilidad en modos sostenibles: a pie, en bicicleta y en transporte colectivo y su intermodalidad

Se procederá a la **Jerarquización de todo el espacio viario**, no solamente de la calzada de tráfico, con asignación funcional y especialización según criterios predefinidos. Diferenciación formal y funcional entre calles y vías, de barrio o de ciudad: calles 10, 20 y 30 (red de barrio o escala local) y vías 30, 40 y 50 (red básica de escala ciudad)

Se procederá al **diseño del espacio viario** de acuerdo a su funcionalidad en la red viaria de la ciudad desde criterios de reparto equilibrado de los espacios en función de las demandas prioritarias de usos.

En relación a los Coches, se deberá plantear la adecuación de las determinaciones establecidas para cada uno de los niveles jerárquicos de viario definido, tales como ciclo semafórico, anchura y números de carriles, coordinación semafórica con otros sistemas de transporte, onda verde, etc.

Otras medidas complementarias y necesarias serán:

-La reordenación de los tráficos motorizados para dirigir el tráfico de paso hacia las vías de la Red Básica adecuadas para asumir esa función y exteriores a los barrios donde deberán acceder sólo tráficos de destino.

- Adecuación y remodelación de los espacios de las áreas funcionales o barrios aplicando criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica. El barrio, o el área funcional equivalente el Barrio representarán la pieza básica y articuladora del desarrollo de todas las políticas de movilidad.



4.8. OTRO NUEVO ENFOQUE: LA INTERMODALIDAD

Se destaca en el Plan el **fomentar la Intermodalidad** entre los diferentes modos de transporte (interurbano, urbano, aparcamientos, redes ciclistas y peatonales) desde la movilidad exterior de la ciudad hasta el centro y cada barrio, reduciendo la actual presión del automóvil, pues a corto plazo se produce la saturación de las infraestructuras que se ponen a disposición de la circulación motorizada.

Para este fin, cuando la tendencia anterior ha sido la baja de utilización del transporte colectivo, no basta con buenas intenciones, y se necesita cubrir de forma óptima las demandas de movilidad mediante un **Sistema Integral de Transporte Público**, que descartado el Tranvía, complete el sistema de autobuses y amplíe la cooperación que la red ferroviaria actualmente ofrece en la zona denominada de cercanías.

El Sistema Integral de Transporte Público, en la estrategia intermodal, necesitará contar con los siguientes elementos fundamentales:

- La creación de una **plataforma segregada de alta capacidad BRT (Bus de Rápido Tránsito)** que estará dispuesta en la línea de máxima demanda, con máxima prioridad frente a los cruces y otros modos, lo que conseguiría aumentar la velocidad comercial y la frecuencia de paso, atrayendo a más usuarios.
- La adaptación y **reutilización más eficaz al servicio metropolitano de la infraestructura ferroviaria**, a manera de Metro Tren, que amplíe estaciones en el ámbito urbano y se configure una red sin competencia bien coordinada con el resto del transporte público y con los aparcamientos disuasorios.

- La remodelación de los corredores de la red secundaria y donde se desplaza el transporte público, así como la **reordenación urbanística los barrios y áreas funcionales**, de cara a facilitar la transferencia hacia el transporte público con comodidad y ventaja frente al vehículo particular, que deberá ir asumiendo mayores restricciones en el nuevo orden planteado.
- La **gestión eficiente**, el empleo de sistemas inteligentes y de nuevas tecnologías en el sistema de explotación y de información que atraiga cada vez a más usuarios

En la implantación paulatina de estas estrategias se conseguirá una mejora sustancial de la **calidad medioambiental** así como un ahorro de energía, al reducirse el número de vehículos en circulación, y por ende en la seguridad vial.

La **participación ciudadana** es importante tanto en la asimilación social de los inconvenientes de restricción de tráfico particular como en el apoyo a las mejoras de habitabilidad y accesibilidad al transporte público. Las campañas de comunicación que presenten los proyectos correspondientes a estas estrategias deberán compartir la reflexión en el diagnóstico y en la toma de decisiones, incorporando las sugerencias que vayan a favor del nuevo modelo.

Económicamente los inconvenientes iniciales para la implantación de estas estrategias pueden suponer ciertas dificultades a los residentes y perjuicios económicos temporales a algunas actividades que se encuentren en el ámbito, que deben tenerse en cuenta para posibilitar su compensación en caso necesario con medidas adicionales. En cuanto los nuevos sistemas empiezan a cumplir sus nuevas funciones los beneficios en la estructura de



servicios de la ciudad se suele beneficiar de esa mejora de la movilidad y de la accesibilidad.

Por las diferentes, deberán realizarse un ajuste en el enfoque de las escalas para tratar la Intermodalidad, según nos refiramos al Casco Histórico, al resto de la ciudad o al ámbito periférico (desde donde entran y parten las demandas de movilidad de mayor complejidad de integrar en el modelo).

4.9.1. ESTRATEGIAS ESPECÍFICAS PARA FOMENTAR LA INTERMODALIDAD. PROPUESTAS PRIORITARIAS

Las propuestas deberán ser transversales incidiendo en todos los sistemas para que sea eficaz la implantación de la intermodalidad.

Transporte público

-Integrar de forma efectiva todos los tipos transporte colectivo público (interurbano, urbano y ferrocarril) y los aparcamientos disuasorios en un único sistema de manera que se pueda convertir en una red coordinada y cohesionada, que juegue cada vez más un papel aventajado, para elevar de forma representativa su cuota dentro del reparto modal.

-Progresiva sustitución de la flota de transporte público por vehículos de bajo impacto ambiental.

-Equilibrar los modos de transporte otorgando **mayor preferencia a la movilidad no mecanizada**, en los recorridos reduciendo el tráfico de paso del vehículo privado entre áreas funcionales y residenciales diferentes, donde finalmente solo podrá introducirse el transporte colectivo y los modos no mecanizados.

Intermodalidad. Sistema peatonal y Espacio Público

-Otorgar especial atención a la **conformación urbana de los espacios de los intercambiadores** y de las paradas del autobús, de manera que se liberen de plaza de aparcamientos y se dote como espacios estanciales de adecuada cualificación arquitectónicamente, donde puedan desenvolverse actividades tales como quioscos o puntos de información cultural o turística, que generaren atracción. Del mismo modo, se procurará que se inicien desde estos puntos las plataformas de los corredores de los itinerarios peatonales a una única cota, lo que suponen una graduación de intensidad en las acciones de mejora de accesibilidad propuestas por el Avance, que siendo muy necesarias, no dejan de ser acciones de eliminación puntual de barreras arquitectónicas en Paradas inaccesibles.

Red ciclista:

- La **conexión de la red ciclista con los puntos de trasvase** al Bus y al Ferrocarril deberá igualmente contar con espacios más amplios para ubicar aparcamientos de bicicletas y con diseños adecuados, además de que las propias coches del sistema de transporte vayan ampliando la capacidad de alojar bicicletas en su interior (como es el caso actual en los autobuses de doble plataforma de la ciudad) o en el exterior, donde se ha realizado un sistema a manera de prueba piloto, que debería seguir ensayándose para fomentar el trasvase intermodal pretendido.

Aparcamientos:

-Por las dimensiones y configuración de la ciudad de Córdoba y su incipiente área metropolitana, podría estimarse la necesidad de unos **aparcamientos disuasorios exteriores**, ubicados en los corredores viarios de entrada y salida de la ciudad, tal y como se plantea en el avance del PMUS. Sin embargo, en la actualidad, como contemplaba el Plan de Aparcamientos Municipal, a



corto plazo, solo se ha construido los denominados de frontera del casco histórico, que no pueden considerarse estrictamente disuasorios en el concepto de intermodalidad, que vincula estos aparcamientos de carácter gratuito incluidos en el precio del billete de transporte público (sistema Park and Ride).



Esquema de la propuestas básicas del SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

No obstante, para la implantación del sistema integral de transporte se hace conveniente la puesta en funcionamiento de **aparcamientos de disuasión** lejos del centro de la ciudad, junto a las rondas de circunvalación que puedan conectar con las nuevas estaciones de las líneas de mayor capacidad del transporte público, una vez producida la nueva reordenación. Parece evidente mantener la reserva de espacios destinados a aparcamientos junto la Ronda este (en su encuentro con Carlos III) y los de la Ronda oeste (explanada de Figueroa y los del Complejo Hospitalario), más algunos otros como los del corredor de la carretera de Palma del Río.

Dichos aparcamientos deben estar bien acondicionados y tener de carácter gratuito, estando su uso condicionado al pago del billete del transporte público.

La oferta actual de aparcamiento gratuito en cualquier punto de la ciudad juega un papel en contra de la eficacia del sistema de transporte, además de invadir indiscriminadamente con unos vehículos privados lo que es el espacio público al que le resta capacidad de tener otras funciones.

Los **Aparcamientos Alejados** para residentes pueden ofrecer una opción alternativa ordenada a los vehículos que no tienen cochera y no puedan estar en las calles, cuando parte de los espacios públicos –como bien escaso– se deba revalorizar y recuperar para otras prioridades. Estos aparcamientos **Remotos** deberán tener una posición y características físicas similares a los de disuasión, y albergarán los vehículos privados que dejen de estar “almacenados” en el viario, y pueden formar parte del sistema intermodal si están bien conectados con el sistema de transporte público y con los corredores peatonales y ciclistas.

4.10. NUEVA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La nueva estrategia de participación ciudadana buscará perfeccionar la implicación del ciudadano en el proceso de formulación e implementación del Plan a fin de que se dé el máximo consenso posible.

Será preciso mantener activa la participación de los grupos sociales más afectados por la implementación de las medidas propuestas, a través, de la continuación de las **mesas técnicas sectoriales o talleres**, y a la par incrementar la información que reciben los ciudadanos sobre la movilidad y el transporte, a través de los medios habituales (que podrán ser ampliados con la apertura de datos –Open Data-), así como de los nuevos canales de comunicación (las redes sociales y las plataformas web y App).

Para el seguimiento y control del Plan se constituirá la **“Mesa de la Movilidad”**. Mantendrá activa la participación de los grupos sociales más afectados por la implementación de las medidas propuestas a través de la propia Mesa y de la creación de Grupos de Trabajo para el desarrollo de asuntos que específicamente requieran un trabajo de análisis y preparación de propuestas. Al mismo tiempo, se incrementará la **información** que reciben los ciudadanos a través de los medios habituales, que podrán ampliarse con la apertura de datos –Open Data- y nuevos canales de comunicación social, redes sociales, plataformas web y app.”

Todo esto deberá completarse con adecuadas **campañas de comunicación y concienciación** a los ciudadanos sobre el uso de los modos de transporte más sostenibles y las diversas actuaciones del Plan.



5. ESCENARIOS DE ALCANCE DEL PLAN. OBJETIVOS AMBIENTALES

5.1. DEFINICIÓN DE ESCENARIOS SOBRE EL REPARTO MODAL

Se plantea realizar una corrección de las previsiones estimadas en el Avance del PMUS, de manera que se proponen valores y objetivos más ambiciosos.

Se mantiene la referencia de partida o **Escenario cero**, donde se sitúa el punto base con el que se comparan escenarios futuros, que son fundamentalmente dos. Un escenario infinito tendencial, sin tener en cuenta la aplicación de las medidas del PMUS, y otro corregido o Esperado, que sí las tiene en cuenta.

EVOLUCIÓN REPARTO MODAL ESCENARIO INFINITO					
REPARTO MODAL INFINITO	2003	2010	2015	2020	2030
A PIE	47,24%	42,18%	40,18%	36,18%	30,18%
BICICLETA	0,68%	1,63%	1,93%	2,33%	2,93%
VEHICULO PRIVADO	37,22%	44,15%	46,85%	51,85%	59,25%
V.PÚBLICO USO COLEC.	11,36%	8,66%	8,16%	7,46%	6,46%
OTROS PÚBLICOS	3,50%	3,38%	2,88%	2,18%	1,18%

- El **Escenario Cero** o inicial parte del estado actual de la ciudad, es decir, en el año 2010, que es la fecha del Avance. La evaluación de los escenarios futuros se mantiene en el año 2015 como corto plazo, y sobre todo la referencia principal es la de **2020** como “**medio plazo**” y la del año **2030** “**largo plazo**”. La columna del año 2003 se ha mantenido, por contar con datos del estudio que sirve de referencia en el Avance.

- En el **Escenario Tendencial o Infinito** el aumento progresivo de las necesidades de desplazamiento, incrementara el uso de los modos motorizados. En cuenta para este escenario, no se ha tenido, la ejecución de obras pendiente como la variante oeste y la ronda norte (ambas en proyecto) ni las políticas del nuevo modelo de transporte público, por ser posteriores a 2010.

Escenario Esperado o Corregido

En éste se tiene en cuenta la aplicación de las medidas propuestas por el PMUS destinadas a invertir la tendencia actual del reparto modal, favoreciendo modos de transporte sostenibles.

Las nuevas proyecciones intentan comparar los mismos horizontes temporales a medio y largo plazo, corrigiendo el pronóstico con la influencia del nuevo modelo de ciudad y los beneficios de interacción sobre el espacio público y la ciudad inteligente.

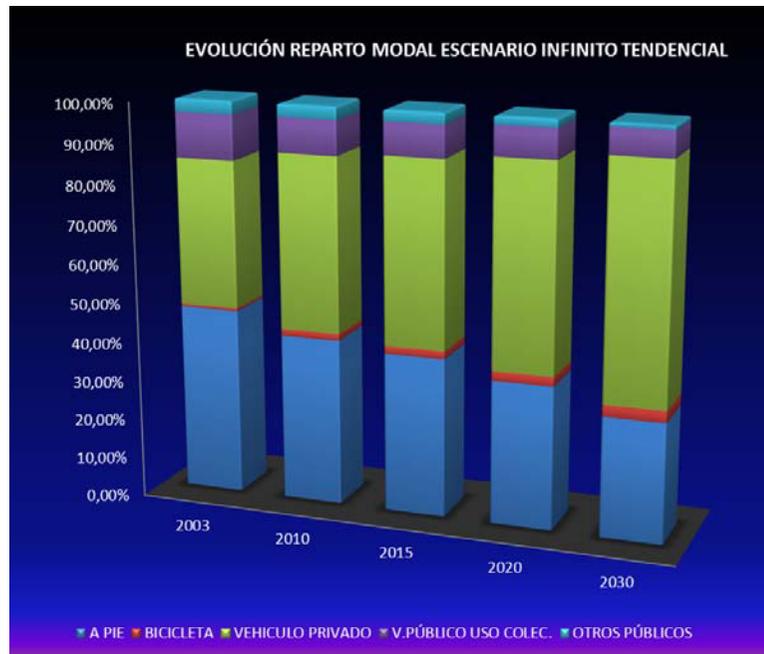
5.1.2. ESCENARIO TENDENCIAL O INFINITO

La evolución comparativa para los distintos modos de transporte respecto a lo previsto en el Avance es muy similar, aunque se ha venido a reducir levemente el crecimiento de los modos motorizados por efecto de la prolongación de la crisis.

En cuanto a la evolución de los Índices de Movilidad (viajes/persona/ día) se han contrastado los obtenidos de la encuesta Movilidad (2003) barajada en el Avance del PMUS y Encuesta hogares de Andalucía (2011), considerando los siguientes resultados en este escenario:



En este escenario se destaca el crecimiento de los modos de transporte no sostenibles, estableciéndose una tendencia negativa en la evolución del reparto modal “blando” como el caminar o la bicicleta.



Las hipótesis consideradas para las proyecciones de este escenario tienen en cuenta que:

- Se aumenta la capacidad viaria para el vehículo motorizado con actuaciones en las infraestructuras como el cierre de la ronda norte o la culminación de la variante oeste y la variante exterior sur.

- No se implanta ninguna medida para la mejora del transporte público (salvo una primera reordenación de Líneas de BUS)
- No se interviene en el viario para aumentar ni disminuir la oferta de plazas de aparcamiento.
- No se implementan planes de movilidad a favor de trabajadores o los colegios.

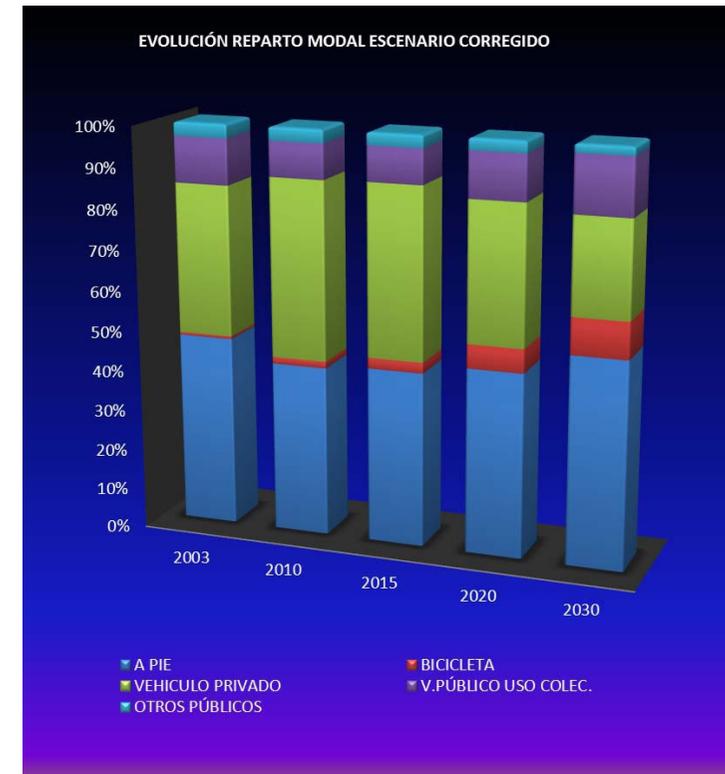
5.1.3. ESCENARIO ESPERADO

Tras la implantación de las medidas y propuestas del Plan se conseguirá un escenario corregido gracias a las mejoras en la movilidad propuestas en el PMUS, desde el escenario cero o inicial hasta el horizonte temporal final fijado en el año 2030, tales como:

- Cambio de tendencia de movilidad de los ciudadanos en los desplazamientos diarios, de carácter obligatorio y no obligatorio, trasvasando los hábitos hacia modos sostenibles.
- Medidas disuasorias de tráfico motorizado de carácter privado en el centro de la ciudad, junto a las nuevas políticas de potenciación del transporte público colectivo urbano.
- Potenciación del transporte público colectivo mediante la implantación de un corredor segregado y una nueva línea de alta capacidad BRT.
- Mejoras tecnológicas en el transporte público colectivo fomentando la movilidad sostenible.

- Metro Tren. Ampliación de los servicios urbanos de cercanías con dos nuevas estaciones.
- Fomento del uso de los modos de transporte no motorizados, a pie o en bicicleta.
- Inversiones en la infraestructura de redes ciclistas, incentivando la aportación de la bicicleta con carácter urbano.
- Actuaciones específicas en la red de itinerarios peatonales y escolares eliminando las desconexiones y barreras, favoreciendo la prioridad del espacio público.
- Puesta en marcha de política de regulación integral del aparcamiento tanto en superficie como subterráneo como medida para la gestión de la movilidad.
- Creación de aparcamientos disuasorios de frontera y de borde asociados a la corona del casco histórico y a los principales centros intermodales (estaciones, hospitales, centros logísticos y entradas a la ciudad) fomentando la intermodalidad a través de medidas de restricción de las circulaciones.

EVOLUCIÓN REPARTO MODAL ESCENARIO ESPERADO O CORREGIDO					
REPARTO MODAL	2003	2010	2015	2020	2030
A PIE	47,24%	42,18%	43,28%	45,65%	51,18%
BICICLETA	0,68%	1,63%	2,63%	5,88%	9,01%
VEHICULO PRIVADO	37,22%	44,15%	42,35%	34,33%	23,68%
V. PÚBLICO USO COLEC.	11,36%	8,66%	8,56%	11,18%	13,93%
OTROS PÚBLICOS	3,50%	3,38%	3,18%	2,96%	2,20%



5.1.4. ESCENARIO OBJETIVO

Con la nueva definición de objetivos del Avance se deberá conseguir optimizar más el reparto modal y redistribuir mayores porcentajes de modos de transporte motorizados, transfiriéndolos hacia modos sostenibles.

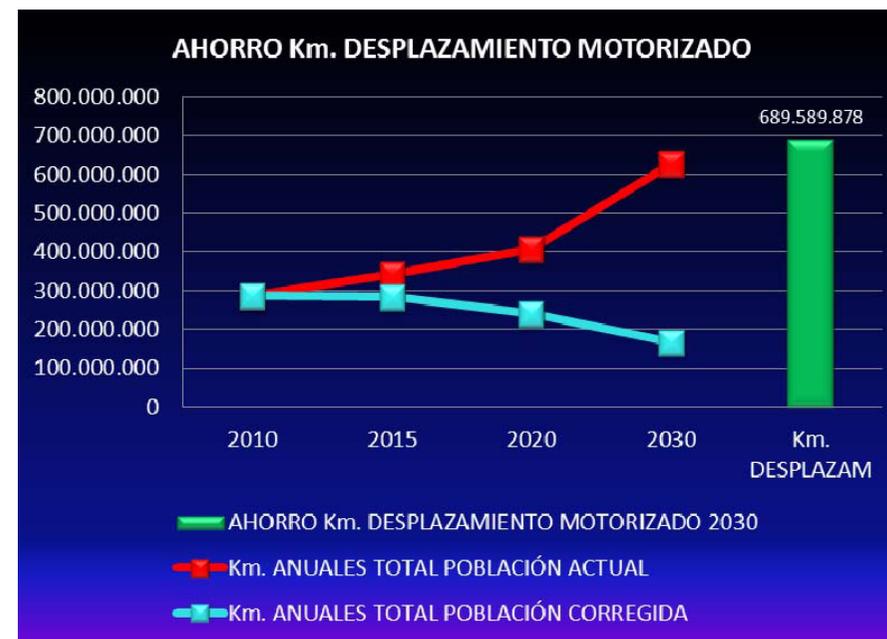
Se logrará así un escenario donde el modelo de ciudad será más acorde al pretendido:

- Aumentará la capacidad y el nivel de servicio de las vías y calles, con la disminución del uso del coche privado, favoreciendo la utilización del transporte público colectivo junto a los modos no mecanizados.
- Se habrá rediseñado el espacio público en un sistema de ciudad con centralidades, con áreas funcionales serán los barrios, donde aumentarán los desplazamientos de proximidad. Y decrecerá la movilidad motorizada al decrecer las distancias recorridas en los viajes.
- Se habrá producido un transvase de modos del 9,6%, desde el transporte motorizado privado hacia los modos más sostenibles desde el escenario inicial.
- Mejorará la calidad ambiental, al penalizar el uso del transporte privado y por tanto, reducirse el volumen de emisiones a la atmosfera.
- El uso del vehículo compartido, aumentando el índice de ocupación, supondrá menos vehículos para satisfacer la demanda de tráfico motorizado de carácter privado.
- Igualmente, se habrá conseguido una importante disminución de los kilómetros recorridos por año, que se obtiene disminuyendo el número de vehículos que circulan, tanto en tráficos de paso como de agitación en búsqueda de aparcamiento.

El cálculo de Km. anuales se obtiene para cada horizonte temporal es el siguiente:

	2010	2015	2020	2030	Km. DESPLAZAM
Km. ANUALES TOTAL POBLA	288.023.316	344.091.855	406.458.504	627.107.405	
Km. ANUALES TOTAL POBLA	288.023.316	282.550.873	239.435.703	166.081.310	
AHORRO Km. DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO 2030					689.589.878

Por tanto, el ahorro en Km. de desplazamientos en vehículo privado motorizado a lo largo de la vigencia del Plan será de 690 millones de kilómetros, teniendo en cuenta que la media de kilómetros por viaje considerada bajará de 3 km en 2010, hasta 2,2 en 2020 en la tendencia corregida, mientras que en la tendencia infinita debería tender a 3,5 y a 4,5 Km/viaje en 2020 y 2030 respectivamente.



Eso hace que el total de kilómetros descienda, en aplicación de las medidas propuestas del Plan de Movilidad, de un total de 627 millones de kilómetros hasta 166.081.381 en la tendencia esperada, para 2030, con el ahorro expresado en la columna verde del gráfico.

5.2. ESTIMACIÓN DE LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y AMBIENTAL DEL PLAN

La implantación de las medidas y propuestas del PMUS, tales como el aumento de la oferta de sistemas de transporte público colectivo, la mejora y adecuación de itinerarios ciclistas y de peatones, la regulación de la oferta de estacionamiento y nueva gestión de la movilidad, deberá generar un cambio de hábitos de desplazamiento de la población y una disminución de los viajes en coche privado a favor de modos más sostenibles.

Los hábitos de desplazamiento asociados a los viajes realizados en el interior de la ciudad que habita en el mismo se han calculado a partir de los datos sobre hábitos de movilidad obtenidos del estudio Movilidad d 2003 y de la encuesta Movilidad de Andalucía de 2011.

5.2.1. EMISIONES DE CO2 ACTUALES Y TENDENCIALES

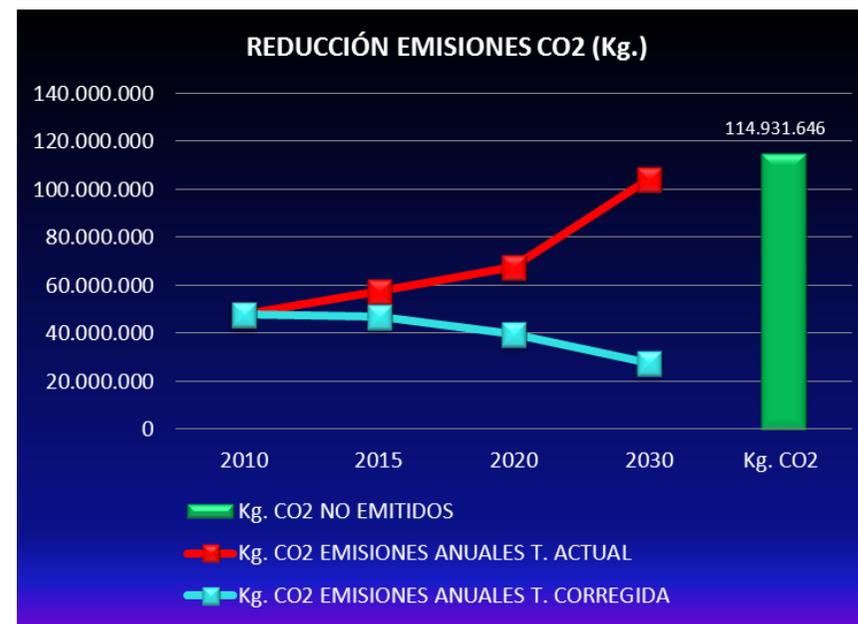
Objetivo del PMUS reducir el 40% de las emisiones en el año 2020.

La metodología usada para el cálculo de las emisiones utiliza los datos de referencia del Avance del PMUS. En el computo tendencial se han utilizado los mismos datos de referencia, estimando que el Plan de Movilidad va a incidir en el porcentaje de viajes que se realizan en coche y la distancia recorrida, que se verá reducido significativamente respecto a la tendencia que tendría sin las medidas del Plan de Movilidad.

Las proyecciones para los escenarios infinito y esperado han utilizado la hipótesis de un desplazamiento en coche de 3 Km media en la actualidad así como las consideraciones anteriores.

En el escenario final se considera que la distancia media de los desplazamientos será de 3,5 Km de media, en 2030, mientras que para 2030 sería de 4,5 Km, dado el supuesto aumento de la extensión de la ciudad y el incremento del tráfico que obligará a buscar itinerarios alternativos y un incremento de la distancia recorrida, por la mayor dificultad de búsqueda de aparcamiento en destino.

	2010	2015	2020	2030	K. CO ₂
k. CO ₂ EMISIONES ANU	48.003.886	57.348.642	67.743.084	104.517.901	
k. CO ₂ EMISIONES ANU	48.003.886	47.091.812	39.905.950	27.680.218	
K. CO ₂ NO EMITIDOS					114.931.646



La diferencia de impacto de los gases con efecto invernadero sería importante, a partir de 2015 ya supondría más del 20% con respecto a 2010, siendo la diferencia de emisiones de más de 27.000 toneladas en 2020 y de cerca 77.000 en 2030.

Dicho de otro modo, se estima que para el año 2020 se evitaría la emisión de 27,84 millones de kilogramos de CO₂, que supone una disminución de más del 40% de las que en la tendencia infinito se debería de producir.

5.2.2. ESTIMACIÓN DEL AHORRO ENÉRGICO

Considerando un promedio actual de viaje en torno a 3 Km, con las actuaciones propuestas por el Plan de Movilidad se reducirá sustancialmente esta distancia, en concreto al 23 %, en 2020, es decir a unos 2,7 Km. Para 2030 la reducción de Km. sería más ambiciosa pues superaría el 505 respecto a 2010.

Todas estas disminuciones de desplazamientos reducen el consumo de combustible por Km. en aplicación de las propuestas del PMUS, que en general tendrán por resultado un flujo más constante y sin retenciones que provocan mayor consumo.

Considerando el rendimiento medio de 1 litro de combustible para recorrer 15 Km. en un vehículo medio, obtenemos:

	2010	2015	2020	2030	L. COMBUST
L. GASTO COMBUSTIBLE TENDENCIA ACTUAL	19.201.554	22.939.457	27.097.234	41.807.160	
L. GASTO COMBUSTIBLE TENDENCIA CORREGIDA	19.201.554	18.836.725	15.962.380	11.072.087	
AHORRO LITROS COMBUSTIBLE					45.972.659

Y en forma de diagrama:



Según el gráfico, el **ahorro en combustible** sería de 11 millones de litros en 2015, de 30.735.000 l. en 2020, y superior a los 45 millones de litros en 2030.

Por consiguiente con las medidas propuestas en el PMUS de Córdoba se realizarán 689.589.879 Km menos, es decir que habrá un ahorro de **2.897.436 de viajes privados** motorizados, hasta 2030.

Esto supone un **ahorro energético** importante equivalente a **45,97 millones de litros anuales** de combustible consumido en el año 2030 y medioambientalmente supone un ahorro de emisiones de CO2 aproximadamente de 115 mil toneladas (114.931.646 kg) según la estimación realizada.

5.2.3. ESTIMACIÓN DEL AHORRO ECONÓMICO

Económicamente, también se pueden trasladar los cálculos expresados en las hipótesis anteriores. Así, suponiendo un precio medio del litro de combustible (gasolina y gasoil) de 1,45 euros se obtiene el coste económico de los desplazamientos, y por sustracción el ahorro. Que se expresan en el cuadro siguiente y en la gráfica.

	2010	2015	2020	2030	AHORRO €
L. COMBUSTIBLE x € TENDE	27.842.254	33.262.213	39.290.989	60.620.383	
L. COMBUSTIBLE x € TENDE	27.842.254	27.313.251	23.145.451	16.054.527	
AHORRO €					66.660.355



Tras la implantación de las medidas del Plan de Movilidad, el ahorro económico que se conseguiría por la disminución del consumo de combustible, tras la reducción de viajes mecanizados, sería de más de **66 millones de euros en 2030**, solamente en los viajes en coche particular.

5.3. SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE

Otras de las finalidades del Plan de Movilidad Urbana Sostenible es la eficiencia del transporte lo que lleva a reducción de emisiones y consumo de energía en la ciudad de Córdoba. El concepto de sostenibilidad conlleva la reducción de emisiones y el ahorro en energías siendo de dos tipos:



- Consumo de energía vehículo privado
- Consumo de energía transporte publico

El Objetivo propuesto en 2020 es la reducción del 20 % del consumo de energía del transporte.

La contaminación tanto acústica como ambiental en las ciudades tiene como principal causante el transporte, de la misma manera también lo es del consumo de combustible por lo que este es un factor que hay que intentar disminuir, tanto el transporte público colectivo y el del vehículo privado.

Las medidas adoptadas por el Plan son muchas y con todas ellas podremos lograr una reducción del consumo de forma directa.

El consumo del transporte en la ciudad de Córdoba es de superior a 150.000 litros de combustible anuales para el escenario cero. El objetivo del Plan en materia de emisiones es disminuir en un 40% las emisiones lo que hace que se tenga que reducir en la misma proporción el consumo de carburantes y soslayar la tendencia actual de consumo de combustible de cara a el escenario horizonte 2030 de la propuesta, que duplicaría el consumo conjunto de todo el transporte.





Plan de movilidad
urbana **sostenible**

2013

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Córdoba



AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD

ARQUI UR

6. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación es un proceso de comunicación bidireccional que proporciona mecanismos para intercambiar información y fomentar la interacción de los agentes implicados y los responsables políticos y técnicos del municipio, con el objetivo de consensuar el modelo final y priorizar algunos proyectos a través de una involucración en el proceso de toma de decisiones.

La participación ciudadana dentro el Plan de Movilidad no debe entenderse como obligatoria, sino que es esencial para asegurar el éxito no ya en la redacción si no a lo largo del tiempo de implantación en la ciudad.

6.1. LA PARTICIPACIÓN EN EL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad de Córdoba desde su fase de Avance ha querido comprometer a todos los agentes sociales en la búsqueda hacia una meta común: la definición del nuevo modelo de ciudad en el futuro. La propuesta de este nuevo modelo deberá continuar siendo el resultado del proceso de reflexión común, iniciado hace un par de años y que trabaja para corregir los actuales modelos impuestos por la realidad o las políticas anteriores.

En este tiempo atrás nos hemos preguntado entre todos ¿Cuál es la ciudad que queremos? Y deberemos seguir reflexionando juntos técnicos y ciudadanos, puesto que muy importante favorecer un proceso de participación ciudadana activa, donde al principio se han expresado las aspiraciones y sugerencias; después, a la vista de las propuestas técnicas y, sin renunciar a sus deseos de mejora, se han aportado las consideraciones que deben ser prioritarias, en base a un diagnóstico compartido. Así, finalmente se está en disposición de incorporar las conclusiones realizadas por los distintos grupos y sectores, amén de validar objetivos.

6.2. EL PLAN COMO RESULTADO DE UNA REFLEXIÓN COMÚN

Se tratar de conciliar los distintos puntos de vista de los diferentes agentes sociales con los criterios técnicos y las propuestas de los responsables de decidir finalmente. La experiencia participativa debe fortalecer el proceso de toma de decisiones y el valor del proyecto. A pesar de las dificultades es una mayor garantía de éxito en el futuro.

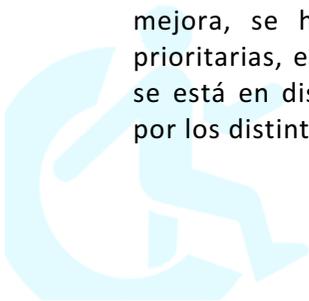
El proceso de participación efectivo conllevará nuevas posibilidades para iniciar o planificar propuestas de forma constante y un mejor entendimiento de la situación actual y las demandas básicas de los ciudadanos, que a la postre son los que deben decidir qué ciudad, qué barrio y qué calle quieren para ellos y para las generaciones futuras.

El equipo técnico municipal responsable del Plan ha continuado el proceso de participación ciudadana iniciado, proporcionando de nuevo información por distintos canales, buscando la respuesta de los ciudadanos y del resto de grupos sociales de la ciudad, como vemos a continuación.

6.3. ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN

Existen muchos aspectos beneficiosos al desarrollar una estrategia completa de participación e implicación de los distintos grupos sociales, culturales, vecinales, de opinión, económicos, de usuarios, políticos, etc, que definen perfectamente el sentir y la opinión de la Ciudadanía.

Este proceso siempre complejo y con dificultades se ha planificado para las futuras fases desde una estrategia integral de participación, es decir, que afectará desde la forma en que se definen los problemas y objetivos hasta la generación y selección de alternativas.



Los objetivos de la nueva estrategia son:

- Generar un compromiso amplio en relación con la gestión y e implantación del Plan.
- Proceso de ayuda a la toma de decisiones del gobierno municipal en la planificación de la movilidad en su ciudad, en su distrito y en su barrio.
- Impulsar el diálogo entre los principales agentes, responsables políticos, sectores de actividad y usuarios.
- Proporciona información directa sobre las necesidades y demandas de los diferentes grupos sociales y el tejido asociativo de la ciudad.
- Dar oportunidad a otros colectivos (mujer, tercera edad e infancia) a opinar y tomar protagonismo en las decisiones.
- Colaborar en la planificación de un nuevo modelo de transporte conjuntamente con las diferentes administraciones, empresas privadas del a la automoción y asociaciones de transporte.
- Crear nuevas perspectivas y soluciones a los problemas existentes y los que puedan surgir.

Generalmente existe la crítica por parte de los agentes de que no se tienen en cuenta sus puntos de vista en el proceso de toma de decisiones. Para evitar esto, el proceso de participación diseñado desde el Plan hade identificar los temas y aspectos del Plan que puedan ser influenciados y enriquecidos por las aportaciones ciudadanas, de forma que éstas se produzcan sobre una determinada actividad o una mesa sectorial previamente planificada.

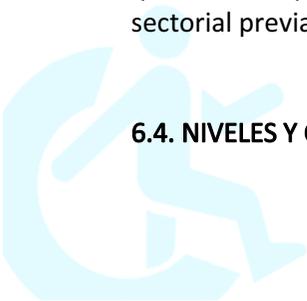
6.4. NIVELES Y CRITERIOS DE PARTICIPACIÓN

Las fases o niveles principales de la participación ciudadana son dos:

Una primera fase, durante la elaboración y definición del documento del Plan, de importancia relevante y, una segunda fase, durante la puesta en marcha de las medidas y planes, siempre un nivel de participación más intenso e interesante para el ciudadano.

Los Criterios para una participación pública exitosa, que se han de seguir teniendo en cuenta en las próximas etapas de desarrollo del Plan de Movilidad Urbana, se enumeran a continuación:

1. Definición conjunta de un objetivo final común, deseable y factible.
2. Solicitud de participación activa a los grupos sociales.
3. Establecimiento y difusión de las responsabilidades de todas las partes involucradas, usuarios y administraciones.
5. Utilización de un lenguaje apropiado en función de los grupos a los que se dirigen.
4. Empleo de diferentes técnicas para transmitir las propuestas en función de los diferentes agentes atendidos y etapa del proyecto.
6. Comunicación continua e ininterrumpida con los agentes implicados, de forma que puedan realizar sus aportaciones a lo largo de todo el proceso.
7. Agrupación de los distintos grupos ciudadanos en función de sus intereses comunes y capacidad de realizar propuestas en temas concretos, según modos o según escala urbana.
8. Establecimiento de Mesas de Trabajo y Talleres, para que el proceso se ha adapte a cada situación, puesto que cada grupo o sector requerirá un enfoque distinto, al variar las características locales y los agentes afectados.
9. Diseño de un proceso de retroalimentación de forma que las lecciones aprendidas puedan ser incorporadas y



enriquecer el proceso de implantación futura del Plan de Movilidad.

6.5. PROCESO DE COMUNICACIÓN

Desde el Avance del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba, el proceso de comunicación y diálogo social se ha diseñado a partir de distintas estrategias de participación:

- A través de unos **Estudios de Percepción** que han aquilatado la opinión y el posicionamiento de la sociedad cordobesa respecto a los aspectos relacionados con la movilidad y el sistema de transporte de Córdoba, con la realización y valoración de varias encuestas.
- A partir de reuniones concretas con determinados grupos o sectores sociales con intereses y ámbitos de actuaciones comunes, diseñadas a modo de **mesas de trabajo** donde se han presentado los trabajos desarrollados por el Plan y se ha solicitado la participación activa a través de la recogida de las demandas y propuestas de cada uno de los grupos sociales afectados.
- A través de la red, mediante la creación de varios **portales y perfiles** en las redes sociales, facebook y twitter, que facilitan la comunicación y participación continua, y desde donde se tiene acceso a toda la documentación que se genere.

6.6. MESA DE LA MOVILIDAD

La gestión del gobierno municipal ha venido tradicionalmente acompañada de la implicación de los vecinos en los asuntos municipales a partir de una estructura representativa consolidada. Una mayor participación ciudadana ayuda generalmente a mejorar la calidad de la toma democrática de decisiones.

A lo largo del tiempo, en el Ayuntamiento se han ido creando distintos órganos de participación y de coordinación que han tratado sobre competencias relacionadas con el tráfico, con la movilidad o con la accesibilidad de forma específica y, por ello, parcial. Conviene disponer del recurso que trate de forma global y más operativa estas materias con numerosos contenidos transversales.

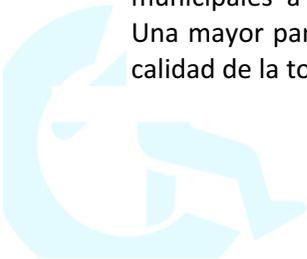
En el periodo de tiempo transcurrido desde la aprobación en Junta de Gobierno Local del Avance del Plan (2011), se ha producido una reorganización de las grandes áreas de gobierno municipal, competencias y servicios que se ajusta y responde a los planteamientos del Avance del Plan. Así se entiende la existencia de la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes.

Sin embargo, no se cuenta con un ámbito integrador de participación y consulta con los agentes sociales, económicos, técnicos y administrativos relacionados con la actuación en movilidad, accesibilidad y transportes.

Se propone la creación, en la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes, de la **“Mesa de la Movilidad”**, que con carácter consultivo, favorecerá la mayor coordinación entre Áreas Municipales y agentes ayudando a implantar y seguir el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Su actuación se adecuará a un reglamento propio de funcionamiento, que se aprobará tras su constitución, y sus decisiones serán facultativas y no vinculantes, adoptando la forma de dictámenes.

6.7. PROPUESTA DE NUEVAS COMISIONES CIUDADANAS EN EL PLAN

Dentro de la primera fase del Plan de Movilidad Urbana Sostenible el grupo de Técnicos de la Delegación de Movilidad y los de la Consultora, además de con las diferentes Áreas de este Ayuntamiento implicadas, se mantuvieron ronda de reuniones de trabajo con diferentes colectivos ciudadanos que tenían una implicación directa en los contenidos del Plan, donde hacía una presentación del mismo y se dieron a conocer los objetivos y propuestas.



7. MESAS, TALLERES Y JORNADAS

Las conclusiones de las últimas mesas y jornadas celebradas se recogen en el Anexo.

En general las mesas presentan características diversas: Inicialmente son de presentación del Plan, una segunda ronda está más destinada a la participación y comunicación propiamente dichas, para, finalmente recopilar unas conclusiones para informadas por los redactores se eleven a los responsables políticos para su incorporación al Plan.



1

PROPUESTA CIUDADANAS MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

ANEXO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En la Mesa sectorial, celebrada el lunes 17 de septiembre de 2012, que versó sobre el ámbito del Peatón y la Bicicleta, por los presentes se propusieron y votaron como más útiles y prioritarias, dado su menor coste de implantación y su mayor beneficio sobre la sociedad las medidas enumeradas a continuación. Dichas medidas, redactadas por el grupo de coordinadores de las referidas mesas participativas han sido posteriormente estudiadas por los técnicos de la Consultora ARQUIUR, (encargada de elaborar el PMUS) bajo la supervisión de responsables municipales del Área de Movilidad, concluyendo de forma motivada si cabe la estimación o no de la misma, proponiendo a la Corporación Municipal su incorporación al documento final del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en su caso.

1.1. WEB INTEGRAL SOBRE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Propuesta ciudadana: Crear un portal WEB que contenga todos los contenidos e información relacionados con la movilidad y la accesibilidad, de una forma unitaria y con tratamiento específico para que el ciudadano pueda recibir la mayor información

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción GM03, y la ventaja de su creación redundará no solo en informaciones para el peatón y el ciclista, sino que se pretende mejorar para todos los modos.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta, para su implantación a corto plazo, para que pueda funcionar a la mayor brevedad posible, y se unifiquen así las diferentes plataformas actuales. La elaboración, gestión y explotación de dicha WEB SATÉLITE deberá desarrollarse por la empresa concesionaria del mantenimiento de la Sala de Control de Tráfico Municipal, que la ha ofrecido como mejora del nuevo Contrato.



1.2. DATOS DE MOVILIDAD AL ALCANCE DEL CIUDADANO

Propuesta ciudadana: Conseguir que el ciudadano tenga acceso a información específica sobre movilidad, datos fiables a ser posible de manera instantánea, atractiva y, cuando ello sea posible, en formato abierto para el desarrollo de aplicaciones ciudadanas.

Medida: En el Plan de Movilidad se prevé con la nueva WEB posibilitar canales más accesibles de suministro de información, incluso desde cualquier dispositivo móvil de nueva generación, permitiendo que los ciudadanos además puedan gestionar muchos de los trámites relacionados con la movilidad vía on-line,

Conclusión: Se estima la Propuesta ciudadana para su implantación, debiéndose incorporar los mecanismos precisos en la WEB para que pueda producirse una comunicación bidireccional entre la administración y el ciudadano.

1.3. DATOS DE MOVILIDAD AL ALCANCE DEL CIUDADANO

Propuesta ciudadana: Conseguir que el ciudadano tenga acceso a información específica sobre movilidad, datos fiables a ser posible de manera instantánea, atractiva y, cuando ello sea posible, en formato abierto para el desarrollo de aplicaciones ciudadanas.

Medida: En el Plan de Movilidad se prevé con la nueva WEB posibilitar canales más accesibles de suministro de información, incluso desde cualquier dispositivo móvil de nueva generación, permitiendo que los ciudadanos además puedan gestionar muchos de los trámites relacionados con la movilidad vía on-line,

Conclusión: Se estima la Propuesta ciudadana para su implantación, debiéndose incorporar los mecanismos precisos en la WEB para que pueda producirse una comunicación bidireccional entre la administración y el ciudadano.

1.4. RED DE APARCAMIENTOS BICI

Propuesta ciudadana: Completar el número de aparcamientos de bicis en los itinerarios y carriles bicis, para fomentar la movilidad ciclista en la ciudad.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción NM05. Se considera necesaria la habilitación de puntos de amarre más equidistantes y en todos los centros importantes en cuanto atracción (educativos, intermodales, polígonos industriales)

Conclusión: Se estima la necesidad de estudiar la ubicación de estos aparcamientos de forma conjunta a la ampliación y cierre de los carriles bici. El coste evaluado puede ascender a 100.000 euros, cuya financiación a corto plazo estaría prevista que fuera municipal. Deberá incluirse su ejecución en el programa de actuación a corto plazo del Plan de Movilidad.

1.5. CAMINOS ESCOLARES A PIE Y EN BICI

Propuesta ciudadana: Se pretende que el Ayuntamiento desarrolle programas de Caminos Escolares para devolver el derecho de los niños a la autonomía y fomentar la educación en valores ciudadanos, de responsabilidad, movilidad sostenible y medioambiental, favoreciendo que la calle vuelva a convertirse en un entorno seguro y acogedor. El objetivo es conseguir que los niños vayan al Colegio andando o en bicicleta, y dejen de ser dependientes de los vehículos a motor de sus padres, porque se perciba que el itinerario es seguro.

Medida: Se trata de una medida contemplada en el Avance como Planes de Movilidad a Centros Escolares (GM11) de largo recorrido, pues supone un cambio de hábitos hacia la mejora de la autonomía personal, el ejercicio físico y la socialización de los escolares, que contribuirán a la reducción del número de coches que diariamente se aglomeran en las mediaciones de los colegios, y por tanto contribuirá a tener una ciudad más habitable y segura. El principal objetivo del programa es promover que los alumnos lleguen a sus centros escolares utilizando modos de movilidad sostenibles y alternativos al vehículo privado, como es CAMINAR, IR EN BICI o en BUS, para favorecer su salud y mejorar la calidad ambiental de nuestra ciudad

Conclusión: Se estima la prioridad de esta Propuesta ciudadana que se recoge en el Plan de Movilidad conjuntamente con otras acciones necesarias (de comunicación, concienciación, reurbanización y otras medidas compensatorias). Empezará a tener una implantación inmediata y a corto plazo., Así la primera fase comenzará a en los Colegios del Centro Histórico, donde existe más dificultades, para que en años sucesivos se amplíe al resto de los centros de la Ciudad.

1.6. REGISTRO DE BICICLETAS

Propuesta ciudadana: Que el Ayuntamiento establezca un Registro de Bicicletas, con el objeto de dar respuesta a problemas de seguridad. Se pretende con esta iniciativa impedir el extravío de las bicicletas, dificultar su robo y poner en marcha, en su caso, mecanismos de detección e identificación que permitan su recuperación.

El usuario del Registro de Bicicletas dispondría de una Tarjeta de Identificación que lo asocia a la bicicleta a partir de las diferentes identificaciones posibles; el número de registro del Ayuntamiento, y el número de bastidor de la bicicleta y/o el número de identificación del marcaje.

Medida: No está contemplada en el Avance del PMUS, no existiendo óbice para que se indique expresamente en el Plan y se cree a continuación el sistema de registro, con una tramitación on-line de la mayor parte de los trámites (solicitud de inscripción en el Registro de Bicicletas, de Autorización de Sistema de Marcaje de Bicicletas y Comunicación de robo de Bicicletas).

Conclusión: Se estima admitir la Propuesta ciudadana, para su inclusión como medida del PMUS que se pueda poner en marcha bien a corto, o a medio plazo tanto la Base de Datos de propietarios y bicicletas, así como el sistema de gestión de su funcionamiento, que requería de recursos específicos a valorar.

1.7. ADAPTACIÓN ORDENANZAS MUNICIPALES DE TRÁFICO

Propuesta ciudadana: Actualizar la Ordenanza Municipal de Tráfico y Circulación, que está anticuada y se basa fundamentalmente en la prioridad

del vehículo motorizado, no contempla las nuevas necesidades y prioridades que debe otorgar a otros modos de desplazamiento como la bicicleta y otros elementos mecánicos sin motor, prestando especial atención a las personas con movilidad reducida, al transporte público, y al peatón, regulando las calles y zonas de la ciudad con velocidad más limitada.

Medida: Está en el Avance del PMUS contemplada la creación de una Ordenanza conjunta e integral de Movilidad (como plan GM06) dentro del ámbito de gestión de la movilidad y la demanda.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta ciudadana de anticipar cuanto antes la formulación de una nueva Ordenanza que sustituya a la actual, que es del año 1992. Su actualización se propone incluir en el programa de actuación a corto plazo, aunque debería estar condicionada su redacción final a la aprobación por el Estado del nuevo Reglamento General de Circulación y a la Ley de Movilidad Sostenible por la Comunidad de Andalucía.

1.8. ELIMINACIÓN ESTACIONAMIENTOS INDEBIDOS

Propuesta ciudadana: Para mejorar la eficacia del desplazamiento peatonal, entre otras medidas es muy conveniente eliminar la continuada invasión de coches aparcados en las aceras en plazas e itinerarios peatonales y ciclistas, que reiteradamente se producen en varias zonas de la ciudad.

La excesiva permisividad, justificada ante un cierto déficit de la oferta de aparcamiento en la calle, juega en contra de los más vulnerables e imposibilitan en algunas ocasiones el uso de los espacios públicos por el ciudadano.

Medida: Reconocido el problema en algunas zonas e independientemente de las medidas sancionadoras para quien incumpla el reglamento y al ordenanza de circulación, desde distintos ámbitos del Plan de Movilidad se incide en la necesidad de atajar la demanda de aparcamiento acuciada por la excesiva dependencia del coche, y el problema derivado por el déficit en destino de plazas de estacionamiento.

Conclusión: Parece preciso, además de proponer incrementar las medidas de vigilancia policial, promover a corto plazo planes de acción dentro del grupo de actuación peatonal, como es el NM01 de Mejora de la Red de Itinerarios Peatonales Principales, que supone la identificación, diagnóstico y ejecución de acciones en las avenidas, calles y bulevares que forman parte de estos itinerarios, para que los peatones transiten con mayor seguridad y comodidad, suprimiendo obstáculos y habilitando las conexiones necesarias. Estos planes, que empiezan a desarrollarse al amparo del avance del PMUS, deberán ir corrigiendo todas las situaciones prioritarias en cada ámbito, como las que se plantean en la presente Propuesta ciudadana.

1.9. AFOROS CICLISTAS MÍNIMO DOS VECES AL AÑO

Propuesta ciudadana: Conseguir que el ciudadano tenga información sobre la utilización de los carriles bici de la ciudad, a través de la medición, en una serie de puntos de aforo, y se divulgue la localización del punto de aforo y los orígenes-destino observados.

Medida: No se ha planteado específicamente en el Avance del Plan esta acción el sobre los trayectos del ciclista como una medida independiente que se repita en el tiempo, más allá de lo que es la propia encuesta que se ha realizado para estimación del número de desplazamientos y su comparación en el reparto modal.

Conclusión: Se propone que se estime esta medida en el Plan de Movilidad, a realizar a medio plazo. Puede servir ésta, junto con el resto de indicadores ciclistas, para la cuantificación del grado de utilización de las vías ciclistas, como otro indicador adecuado de la evolución de la movilidad ciclista.

1.10. JERARQUIZACIÓN DE LAS VÍAS

Propuesta ciudadana: Proceder a la identificación y reconocimiento de la función que cada una de las distintas calles y avenidas de la ciudad tienen, para dotarlas de las características urbanas claras, y el coche no tenga en todas el mismo protagonismo, calmar el tráfico en las vías locales, otorgar preferencia al peatón y a la bici en las calles de convivencia y preservar

aquellos espacios que deban recuperarse para el peatón y extraer el tráfico indeseado.

Medida: Está contenida en el avance como Propuesta ciudadana TF01 referida a la gestión del tráfico motorizado, aunque es evidente que la repercusión es para todos los modos de desplazamiento. Su clasificación necesitaría diferenciar la red de barrio (con sus calles 30, calles 20 y calles peatonales) de la red básica de la ciudad (vías primarias, secundarias y de aproximación), y otras categorías como el tipo de plataforma, la limitación de velocidad, los elementos de calmado, etc. relacionándolas con su sección, el volumen de peatones, la prioridad de modos, la IMH máxima, etc.

Conclusión: Se propone estimar esta Propuesta ciudadana y anticipar a corto plazo, al menos una definición teórica y gráfica más completa de la red viaria, con profundización de las características de la jerarquización, y definiendo unos criterios funcionales y revisando el plano de jerarquía respecto a esos criterios.

Por otro lado a nivel peatonal, una vez por la Delegación de Movilidad se ha iniciado la definición de los corredores e itinerarios peatonales de ciudad.

Se deberá continuar en la identificación y análisis de los mismos, sirviendo éstos para programar las actuaciones de mejora en los puntos o ámbitos que así lo requieran.

1.11. MEDIDAS EN BENEFICIO PARA NO USUARIOS DE COCHES

Propuesta ciudadana: Arbitrar medidas fiscales o incentivos que favorezcan a los usuarios de los modos no motorizados, y penalicen a los conductores con vehículos contaminantes para intentar favorecer el traspaso a estos otros modos de menor impacto ambiental.

Medida: No existe ninguna Propuesta ciudadana de medida de tipo fiscal específica en el Avance del PMUS, pues sobrepasa la competencia del mismo. No obstante si se favorece con programas específicos MA07 y MA08 el casharing y el carpooling, además del uso de vehículos eléctricos privados y de híbridos en el taxi.

Igualmente el programa MA01 prevé la utilización de cada vez más vehículos limpios en las flotas de la administración y de las concesionarias.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta ciudadana, aunque es de difícil encuadre una esfuerzo completo a corto plazo –cuando aún no existe en el mercado una oferta comercial adecuada de vehículos alternativos y deberá estudiarse con más detalle de cara a que se pueda proponer unas medidas o nueva regulación que incentive el uso de modos blandos en la nueva ordenanza fiscal, además de que generalmente

1.12. REVISIÓN DE CONCESIÓN DE LAS BICIS PÚBLICAS

Propuesta ciudadana: Córdoba fue pionera en establecer el sistema de préstamo de bicicletas públicas para el ciudadano, sin embargo tanto el número como las estaciones son insuficientes, debiendo revisarse las condiciones de la concesión del servicio para poder tener un número más adecuado de puntos y de bicicletas acorde con las expectativas y tamaños de la red ciclista.

Medida: En el avance del PMUS se ha determinado una Propuesta ciudadana para ampliar el sistema para ir a otro sistema de alquiler de bicicletas públicas con otras características similares a las que tienen otras ciudades como Sevilla o Madrid.

Conclusión: La eficacia de esta medida, que está contemplada en el avance del Plan de Movilidad, habrá de supeditarse a las posibilidades de revisión – hasta ahora complicadas o la finalización del contrato con la empresa concesionaria, que ofertó este servicio como una mejora de la concesión de publicidad estática de la ciudad. Por ello el Plan no prevé hasta 2015 que la ciudad pueda contar con esa ampliación, que implantarían más de 40 estaciones y 200 bicicletas.

1.13. JORNADAS CICLISTAS Y PEATONALES

Propuesta ciudadana: Que Córdoba participe y organice diferentes actividades y jornadas de fomento de la movilidad ciclista y peatonal.

Medida: El avance del Plan de Movilidad contiene un cajón para programas de divulgación, GM17, en donde podría englobarse algunas de las acciones encaminadas a la comunicación, participación y divulgación.

Conclusión: No se estima necesario proponer este tipo de jornadas, para que se recojan fuera del ámbito general de la gestión de la movilidad donde ya se encuentran aunque si sería conveniente proponer que se dé mayor repercusión a éstas, no solo a las que se vienen realizando, periódicamente con ocasión de la semana de la movilidad, sino a cuantas otras se están sucediendo en otros momentos, y que deberán en efecto intensificarse.

1.14. CONEXIÓN ÁREA METROPOLITANA PEATONAL Y CICLISTA

Propuesta ciudadana: Para mejorar la cobertura hay que extender los itinerarios peatonales y los carriles Bici de la capital a través de los senderos, caminos y arcones acondicionando la infraestructura mínima para facilitar las conexiones con las urbanizaciones de la periferia y núcleos menores del área metropolitana mediante corredores, sendas ciclables y vías verdes.

Medida: Tanto los planes NM01 como el NM03 plantean en el avance del PMUS completar y cerrar la red peatonal y la ciclista respectivamente, aunque no abren sus esfuerzos en el área metropolitana centrándose en el área urbana.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta ciudadana, que es doble al referirse tanto al itinerario peatonal como al ciclista. Su implementación no se puede garantizar en el programa de actuación a corto plazo, pero resulta muy interesante ir ampliando los recorridos y trayectos a mayores distancias y conectar a más población.

Fuera del casco urbano se presentan mayores dificultades, entre otras cuestiones por la necesidad de coordinación con distintas administraciones, al diferir la titularidad de los suelos donde deberán discurrir. El Plan Andaluz de la Bicicleta, promovido por la Junta de Andalucía debe tener un papel protagonista en la planificación y financiación de estas partes de la red que se escapan de lo estrictamente urbano.

Propuesta ciudadanas con COSTE MEDIO:**1.15. REGULAR COMO ZONA 20 LOS ENTORNOS DE CENTROS ESCOLARES Y EL CASCO HISTÓRICO**

Propuesta ciudadana: Que se regulen como zona 20 residencial tanto los centros escolares como el casco histórico por completo, de modo que se rebaje la limitación de la velocidad hasta los 20 km/h como máximo para conferir zonas de calmado del tráfico y de preferencia peatonal frente al coche.

Medida: El Plan NM08 del avance se refiere a zonas 30, debiendo contemplar los escalones 20 y 10. No obstante, para el Conjunto Histórico se ha realizado una nueva regulación de la gestión de la movilidad, que ya establece la prioridad peatonal y unas limitaciones de velocidad en las áreas de circulación restringida a 20 Km/h y se trabaja en varios programas como el de Caminos Escolares y el de Itinerarios peatonales con cierta coincidencia en sus propósitos.

Conclusión: Se propone estimar esta Propuesta ciudadana participativa y corregir en dos sentidos: Por un lado trasladar la actual regulación dentro de la nueva Ordenanza Municipal, y por otro lado, incorporar en el PMUS una fórmula de análisis de las áreas funcionales más sensibles, como éstos entornos, que sirva para identificar y señalar con claridad cuáles son las calles y zonas donde interesa mejorar la señalización, las puertas de acceso y las plataformas, al no bastar exclusivamente con una regulación. En el programa de actuación municipal a corto plazo se propondría, en lo referente a los Centros escolares del Casco Histórico y los Centros que presenten mayores dificultades, realizar esa regulación y apoyarla con planes de comunicación, concienciación y proyectos específicos de implantación.

1.16. PLAN EDUCATIVO PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Propuesta ciudadana: Que se realice un Plan de Educación Ciudadana en criterios de movilidad sostenible, que contemple la formación desde la

infancia y campañas de sensibilización a los diferentes sectores de la población.

Medida: Dentro se encuentran varias Propuesta ciudadanas de programas divulgativos y de formación dirigidos.

Conclusión: Se propone estimar la reconfiguración los programas que permita otorgar mayor importancia a la comunicación y educación en el Plan de Movilidad y comprometer al municipio en las campañas de concienciación y comunicación

La reciente habilitación del Centro de Educación Vial, servirá como aulario para este tipo de planes además de los que se deban desarrollar en los centros específicos.

1.17. REGULAR ZONA PATRIMONIO COMO ZONA 10 PRIORIDAD PEATONAL

Propuesta ciudadana: Que se regulen como zona 10 de prioridad peatonal las zonas escolares y patrimoniales, se rebaje la limitación de la velocidad hasta los 10 km/h como máximo para conferir zonas de calmado del tráfico y de preferencia peatonal frente al coche.

Medida: El Plan NM08 del avance se refiere a zonas 30, debiendo contemplar los escalones 20 y 10. En el Conjunto Histórico “Itinerarios peatonales” y zonas escolares “Caminos Escolares” se ha realizado una nueva regulación de la gestión de la movilidad, estableciendo la prioridad peatonal y unas limitaciones de velocidad en las áreas de circulación restringida a 10 Km/h.

Conclusión: Se propone estimar esta Propuesta ciudadana participativa y corregir: la actual regulación dentro de la nueva Ordenanza Municipal, y por otro lado, incorporar en el PMUS una fórmula de análisis de las áreas funcionales más sensibles, como éstos entornos, que sirva para identificar y señalar con claridad cuáles son las calles y zonas donde interesa mejorar la señalización, las puertas de acceso y las plataformas, al no bastar exclusivamente con una regulación. En el programa de actuación municipal

a corto plazo se propondría, en lo referente a los Centros escolares del Casco Histórico y los Centros que presenten mayores dificultades, realizar esa regulación y apoyarla con planes de comunicación, concienciación y proyectos específicos de implantación

1.18. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SEÑALIZACIÓN ITINERARIOS

Propuesta ciudadana: Reparar, mantener y mejorar la señalización de los itinerarios peatonales y ciclistas para favorecer su utilización sin riesgos.

Medida: El Plan de acción NM07 del Avance, siguiendo el Plan Director de Bicicletas prevé la señalización de los carriles de bicicletas existentes que se han construido en la ciudad de Córdoba, además, se ha previsto eliminar los puntos negros con Planes como el NM01 y el NM03 en fase de implantación por fases tienen igualmente como objetivos la conservación y la eliminación de puntos conflictivos.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta y mantener este plan en el Plan en el PMUS, para que tenga efectos inmediatos, serán prioritarias parte de esas acciones en el programa a corto plazo.

Tangencialmente, la renovación del contrato de mantenimiento de señalización horizontal de la Delegación de Movilidad, con cuatro años de desarrollo por delante, se ha orientado igualmente para este fin, existiendo una propuesta de mejora con la creación de un planímetro peatonal y señalética específica en varios puntos de la ciudad.

1.19. INTERMODALIDAD BUS+BICI EN ZONAS PERIFÉRICAS

Propuesta ciudadana: Creación de intermodalidad bus+bici en zona de universidad y zonas periféricas, pudiendo alternar los dos medios de transporte más económicos y ecológicos.

Medida: El programa NM07 existe en el Avance con el objetivo de fomentar el traslado de las bicicletas en los transportes públicos como el Bus y el tren. Inclusive se ha puesto en marcha en las líneas 6 y E., manteniéndose actualmente en la línea E

Conclusión: Se propone estimar para que por la empresa AUCORSA de transporte para que se amplíe el servicio en todos los vehículos en los que sea posible, que lo será en función de los

1.20. APARCAMIENTOS “BICI SEGURAS”

Propuesta ciudadana: Red de aparcamientos bici seguras en puntos estratégicos del casco Histórico, edificios públicos, centros escolares, centros de trabajo. Teniendo acceso rápido y seguro a medio de transporte.

Medida: El programa NM06 existe en el Avance con el objetivo de fomentar el uso de las bicicletas como medio transporte. Cubriendo las necesidades del usuario de aparcamiento en lugares medios y de destino de forma segura.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta con el objetivo de fomentar la creación de aparcamientos de bicicletas seguros, más cómodos y seguros para reducir los robos.

1.21. CONSTRUCCIÓN CARRIL BICI RABANALES

Propuesta ciudadana: Se propone la construcción de un carril bici a la zona universitaria de Rabanales. Los usuarios de este carril serían sobre todo estudiantes y personal comprometido con la movilidad sostenible. Uniéndose esta propuesta con la alternativa de bus-bici bici-tren propuestas anteriores.

Medida: El programa NM04 existe en el Avance con el objetivo de mejorar y fomentar el uso de las bicicletas con o como el medio transporte. Cubriendo las necesidades de itinerario carril bici a zonas universitarias y de trabajo, demandas por colectivos de usuarios.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta con el objetivo de fomentar la creación de redes de carriles bicis cómodas e integradas en las necesidades de los usuarios.

1.22. ADECUACIÓN NIVELES DE ALUMBRADO

Propuesta ciudadana: Se propone la adecuación del alumbrado en los carriles bici en zonas menos consolidadas y urbanizadas, ya que en la actualidad la zona entre edificios produce cierta inseguridad. Así como la conservación y mantenimiento de los existentes.

Medida: El programa NM03 y NM08 existe en el Avance con el objetivo de mejorar, conservar e integrar la red ciclista, subsanando deficiencias e incluyendo nuevas necesidades de los usuarios de estas vías, para conformar una estrategia de ciudad habitable y segura.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta con el objetivo de mejorar y conservar las redes ciclistas “carril bici seguros”

1.23. PLATAFORMA ÚNICA COMPARTIDA

Propuesta ciudadana: Se propone la adecuación de zonas de plataforma única. Estas zonas son de coexistencia compartida entre el peatón, la bicicleta y el vehículo a motor.

Medida: El programa NM existe en el Avance, se está trabajando sobre esta propuesta que enlaza con propuestas anteriores de delimitación de velocidad. Elaborando una ciudad segura, moderna y habitable.

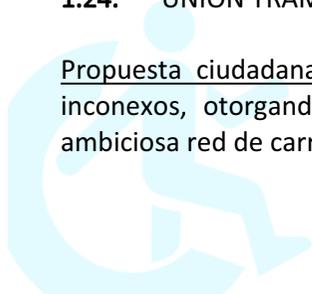
Conclusión: Se propone estimar la propuesta con el objetivo de consolidar las alternativas propuestas con las condiciones actuales, mejorando los itinerarios. En la actualidad se trabaja en la plataforma única desarrollando la ciudad hacia una ciudad moderna, preparada para el futuro.

1.24. UNIÓN TRAMOS INCONEXOS RED CICLISTA

Propuesta ciudadana: Se propone la unión de tramos de la red ciclista inconexos, otorgando prioridad a ciclistas. Esta propuesta conlleva una ambiciosa red de carril bici, deseable para la ciudad.

Medida: El programa NM08 y NM09 existe en el Avance, se trabajará sobre esta propuesta con el fin de alcanzar el diseño de una ciudad energéticamente moderna, segura, comprometida medioambientalmente.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta con el objetivo de consolidar la red ciclista en la ciudad, modernizando y mejorando su trazado y acondicionándolo seguro y coherente con las nuevas normativas.



PROPUESTAS JORNADAS PARTICIPATIVAS

Semana Europea de la Movilidad Ayuntamiento de CÓRDOBA sep. 2013

1. PROPUESTAS PARTICIPACIÓN. Movilidad peatonal y Ciclista

Propuestas expuestas en Mesa Técnica sectorial de 18 sep 2012. Se podrán hacer aportaciones, matizaciones o modificaciones, y seleccionar las importantes y prioritarias a plantear la ejecución de los proyectos para que el municipio los ejecute a corto plazo.

BAJO COSTE	Grupo PMUS	MEDIO COSTE	Grupo PMUS	ALTO COSTE	Grupo PMUS
1.1. Información. Web integral sobre movilidad y accesibilidad (94)	GM03	1.14. Regular como zona 20 entornos de centros escolares y C. Histórico (80)	NM08	1.20. Construcción carril bici a Rabanales (64)	NM03
1.2. Apertura de datos estándar de movilidad urbana (80)	GM	1.15. Plan educativo movilidad sostenible. Comunicación. Educación ciudadana. (54)	GM11	1.21. Adecuación niveles de iluminación alumbrado público (30)	NM
1.3. Red de aparcamientos bici (50)	NM05	1.16. Regular como zona 10 prioridad peatonal casco histórico - Patrimonio (54)	TF08	1.22. Plataforma única compartida peatón/bici/coche en CH (25)	NM
1.4. Fomento de proyectos de camino escolar a pie y en bici (40)	GM11	1.17. Mantenimiento y señalización itinerarios peatonales y ciclistas (30)	NM07	1.23. Unión de tramos inconexos de la red ciclista (9)	NM3
1.5. Registro de bicicletas (39)	NM	1.18. Intermodalidad bus+bici en zonas periféricas (15)	NM06		
1.6. Adaptación Ordenanzas municipales Decreto Accesibilidad (30)	GM	1.19. Red aparcamientos bici seguros en puntos estratégicos (14)	NM05		
1.7. Eliminación estacionamientos indebidos plazas emblemáticas CH (15)	AP				
1.8. Realización de aforos de bicicleta dos veces al año (15)	NM				
1.9. Jerarquización vías red ciclista y peatonal (10)	NM01				
1.10. Medidas en beneficio de no usuarios de automóviles (10)	MA07MA08				
1.11. Revisar concesión de bici pública-más cobertura (10)	NM				
1.12. Jornadas ciclistas-peatonales (10)	GM17				
1.13. Conexión peatonal y ciclista área metropolitana (7)	NM01NM03				

Ejecución iniciada En estudio o en programa a corto plazo Pendiente programar

1. PROPUESTAS PARTICIPACIÓN. Movilidad peatonal y Ciclista

BAJO COSTE	AMARILLO - CONTINUAR		VERDE - INICIAR		AZUL - REPENSAR	
	Votos	Puesto	Votos	Puesto	Votos	Puesto
1.1. Información. Web integral sobre movilidad y accesibilidad (94)	4	2º	2		0	
1.2. Apertura de datos estándar de movilidad urbana (80)	1		1		0	
1.3. Red de aparcamientos bici (50)	2		0		0	
1.4. Fomento de proyectos de camino escolar a pie y en bici (40)	6	1º	1		2	
1.5. Registro de bicicletas (39)	1		0		7	1º
1.6. Adaptación Ordenanzas municipales Decreto Accesibilidad (30)	2		1		2	
1.7. Eliminación estacionamientos indebidos plazas emblemáticas CH) (15)	0		2		0	
1.8. Realización de aforos de bicicleta dos veces al año (15)	1		0		1	
1.9. Jerarquización vías red ciclista y peatonal (10)	6	1º	1		1	
1.10. Medidas en beneficio de no usuarios de automóviles (10)	1		5	1º	1	
1.11. Revisar concesión de bici pública-más cobertura (10)	0		0		3	2º
1.12. Jornadas ciclistas-peatonales (10)	0		0		0	
1.13. Conexión peatonal y ciclista área metropolitana (7)	2		0		0	



MEDIO COSTE	AMARILLO - CONTINUAR		VERDE - INICIAR		AZUL - REPENSAR	
	Votos	Puesto	Votos	Puesto	Votos	Puesto
1.14. Regular como zona 20 entornos de centros escolares y C. Histórico (80)	0		1		0	
1.15. Plan educativo movilidad sostenible. Comunicación. Educación ciudadana. (54)	1		1		0	
1.16. Regular como zona 10 prioridad peatonal casco histórico - Patrimonio (54)	1		0		0	
1.17. Mantenimiento y señalización itinerarios peatonales y ciclistas (30)	3		1		0	
1.18. Intermodalidad bus+bici en zonas periféricas (15)	0		1		1	
1.19. Red aparcamientos bici seguros en puntos estratégicos (14)	0		1		0	
ALTO COSTE						
1.20. Construcción carril bici a Rabanales (64)	2		2		0	
1.21. Adecuación niveles de iluminación alumbrado público (30)	0		0		3	2º
1.22. Plataforma única compartida peatón/bici/coche en CH (25)	1		1		0	
1.23. Unión de tramos inconexos de la red ciclista (9)	4	2º	3		0	
NUEVAS PROPUESTAS						
1.24. Observatorio Movilidad	0		4	2º	0	
1,25. Invertir en formación ciudadana	1		4	2º	1	



2

PROPUESTA CIUDADANAS MOVILIDAD TRANSPORTE PÚBLICO

2.1. CENTRALIZAR INFORMACIÓN EN UNA WEB

Propuesta ciudadana: Centralizar toda la información en una web que mejore la información de horarios y trayectos, interaccionando con el usuario, conseguir que la información sea instantánea y útil.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción GM03 TP06 la ventaja en informaciones para usuarios, se pretende mejorar a todos los modos.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta, está implantada y funcionando, unificando así las diferentes plataformas actuales. La elaboración, gestión y explotación de dicha Web se desarrolla por la empresa concesionaria Aucorsa.

2.2. SANCIONAR EL USO INDEBIDO DE CARRILES

Propuesta ciudadana: Sancionar la ocupación del carril-bus, para positivar la medida, el infractor paga la sanción, a cambio se le entrega una tarjeta mensual de bus. El resto del dinero recaudado financia Aucorsa.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción TP08, como medida para la no invasión de los carriles bus y ralentizar el tráfico del transporte público.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta y está en funcionamiento para la agilización y no invasión de carriles de transporte público, dando fluidez y minimizando el tiempo de espera del usuario.

2.3. PRIORIDAD DEL CARRIL BUS

Propuesta ciudadana: Eliminar los cedas el paso del final de los carriles bus, priorizando el paso de los autobuses urbanos su paso en los cruces.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción TP07 y TP02. Estando en funcionamiento.

Conclusión: Se propone estimar la Propuesta, implantada y ejecutándose.

2.4. PROMOCIÓN DEL CARRIL BUS

Propuesta ciudadana: Implantar sistema basado en redes sociales para la promoción del transporte público, informando de horarios, itinerarios, retrasos o modificaciones de líneas.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción TP06. Estando en funcionamiento y con aceptación.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta, en funcionamiento. Se publicitó llegando al usuario.

2.5. AMPLIACIÓN RED CARRILES BUS

Propuesta ciudadana: Ampliar la red de carriles bus hasta zonas periféricas coordinando varios servicios.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción TP01 y TP02. Está en proceso de estudio y valoración.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta, en funcionamiento.

2.6. LÍNEAS BUS SEGÚN DEMANDA

Propuesta ciudadana: Creación y ampliación de líneas de bus a distintas zonas según demanda de usuarios, con precios dinámicos.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción
TP04. No se está realizando.

Conclusión: Debido a su gran complejidad en coordinación y gasto, no está en funcionamiento. Se propone su estudio y valoración.

2.7. EVALUACIÓN CONTINUA DE LOS SERVICIOS Y ACCESOS

Propuesta ciudadana: Se propone la evaluación continua de los servicios y accesos en toda la red de carriles bus.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción
GM01 y GM03.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta, estando en funcionamiento, proporcionando información exhaustiva de las líneas y accesos.

2.8. ACCESIBILIDAD

Propuesta ciudadana: Se propone un plan de mejora de la accesibilidad y confortabilidad en la red de paradas de bus, taxi, tren.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción
TP05. Esta propuesta se complementa con la anterior de evaluación.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta, estando en estudio. La consolidación de esta propuesta nos proporcionaría información y un seguimiento real de las líneas y accesos.

2.9. CREACIÓN DE NODOS INTEGRADOS

Propuesta ciudadana: Se propone crear nodos modales integrados de distintos tipos de transportes. Potenciar el bus+bici y tren+bici

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción
GM06. Esta propuesta se complementa con la anterior de evaluación.

Conclusión: Se propone estimar la propuesta, estando en estudio y prueba en algunas líneas y con tiempo de valoración. La integración modal entre transportes de servicio público es interrelacionada.

2.10. TAXIS COMPARTIDOS

Propuesta ciudadana: Se propone el desarrollo de un sistema de taxis compartidos para varios usuarios.

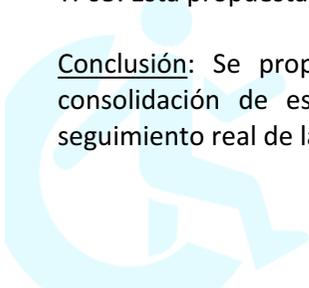
Medida: Esta acción no se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción, se podría incluir en TP.

Conclusión: Se propone estimar y valorar la propuesta con el sector, aunque es una iniciativa poco común en nuestra ciudad. Habría que valorar el grado de aceptación.

2.11. AMPLIACIÓN DE EXPENDEDORAS DE BILLETES

Propuesta ciudadana: Se propone la posibilidad de comprar billetes y bonos de transporte en diferentes sitios expendedores o recargar vía web. Aumentando el número de expendedores.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción
TP07. En la actualidad esta propuesta se está implantando.



Conclusión: Se propone estimar la propuesta, estando en implantación las exenderías de billetes, en va a implantar en octubre 2013, el pago por tarjeta sin contacto.

2.12. INCORPORACIÓN DE MICROBUSES

Propuesta ciudadana: Se propone la incorporación de microbuses en el Casco Histórico integrados en la red.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como acción MA01. En la actualidad hay una línea en funcionamiento.

Conclusión: Se propone, en la actualidad funciona la línea C2 “zona de la Axarquia” de microbús urbano. Pendiente de incorporación C1.

2.13. METRO-TREN

Propuesta ciudadana: Se propone el desarrollo de un sistema de transporte colectivo el metro-tren.

Medida: Esta acción no se contempla en el Avance del Plan de Movilidad, se podría incluir en TP.

Conclusión: Se propone implantar, en la actualidad nuestro ayuntamiento apuesta por esta iniciativa, se está estudiando, valorando y configurando.

2.14. RED APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Propuesta ciudadana: Se propone el desarrollo de una red de aparcamientos disuasorios que agilice el tránsito en la ciudad.

Medida: Esta acción no se contempla en el Avance del Plan de Movilidad, se podría incluir en TP06.

Conclusión: Se propone la implantación de una serie de aparcamientos disuasorios en zonas estratégicas, para los usuarios de vehículos que intentan acceder al centro de la ciudad. Está en estudio y valoración.

2.15. VEHÍCULOS PÚBLICOS ECOLÓGICOS

Propuesta ciudadana: Se propone el desarrollo de una red de vehículos de transporte público más ecológicos combinando sistemas “híbridos, eléctricos”

Medida: Esta acción no se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como implantada en su totalidad, se podría incluir en MA01.

Conclusión: Se propone la implantación total de estos vehículos, en la actualidad contamos con un número reducido de taxis y autobuses con sistema ecológico. Su implantación es costosa y por ende más lenta, así como ilusionante.

2.16. MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS

Propuesta ciudadana: Se propone el desarrollo de un sistema de mantenimiento constante.

Medida: Esta acción se contempla en el Avance del Plan de Movilidad como en proceso de implantación, se podría incluir en NDU.

Conclusión: Se propone la implantación y desarrollo de un sistema global de mantenimiento de las infraestructuras de transporte público, esta propuesta enlaza con propuestas anteriores ya incluidas en las acciones del Avance.

2. PROPUESTAS PARTICIPACIÓN. Transporte Público

Propuestas expuestas en la Mesa Técnica sectorial de 18 sep 2012. Sobre las que se podrán hacer aportaciones, matizaciones o modificaciones, y seleccionar las que se piensen más importantes de cara a plantear la ejecución de los proyectos más interesantes y prioritarios para que el municipio los ejecute a corto plazo.

BAJO COSTE	Grupo PMUS	MEDIO COSTE	Grupo PMUS	ALTO COSTE	Grupo PMUS
2.1. Centralizar la información en una web Interacción del usuario.	GM03 TP06	2.8. Mejora de la accesibilidad y confortabilidad en la red de paradas de bus, taxi y tren.	TP02 TP04 TP05	2.12. Incorporación de microbuses, casco antiguo	MA01
2.2. Sancionar el uso indebido y ocupación del carril-bus.	TP08	2.9. Creación de nodos integrados. Potenciar el bus+bici y tren+bici	GM06	2.13. Metro-tren	TP
2.3. Priorizar el carril bus Eliminar los cedas el paso del final de los carriles bus.	TP07 TP02	2.10. Taxi compartido	MA	2.14. Red aparcamientos disuasorios	AP06
2.4. Promoción del transporte público. En redes sociales.	TP06	2.11. Ampliación de expendedoras de billetes y bonos.	TP07	2.15. Vehículos públicos ecológicos	MA01
2.5. Ampliación de la red carril bus	TP01 TP02			2.16. Mantenimiento de infraestructuras	NDU
2.6. Líneas bus según demanda usuarios "precios dinámicos"	TP04				
2.7. Evaluación continua de los servicios y accesos.	GM01 GM03				

Ejecución iniciada En estudio o en programa a corto plazo Pendiente programar



3

PROPUESTA CIUDADANA EMPRESA Y COMERCIO

3.1. UBICACIÓN ÁREAS LOGÍSTICAS

Propuesta ciudadana: Se propone Estudio de ubicación de áreas logísticas intermedias en CCA y CH, partiendo de la posibilidad de ubicarlas en los mercados municipales.

Medida: Esta acción no tiene en el Avance encaje en sus propuestas actuales. Puede ser muy interesante de cara a la racionalización del número de vehículos y los desplazamientos dentro del Centro Histórico

Conclusión: Se propone estimar esta plataforma de distribución que podría utilizarla en la fase final de reparto de vehículos de menor impacto.

3.2. ACCESIBILIDAD PEATONAL A COMERCIOS Y HOSTELERÍA

Propuesta ciudadana: Se propone Estudio de accesibilidad de peatones a comercios y establecimientos hostelería.

Conclusión: Se propone favorecer para gestionar desde el plano exclusivamente privado este tipo de plataformas que puedan redundar beneficiosamente en la reducción de tráfico en el CCA.

3.3. WEB GESTIÓN DE SERVICIOS

Propuesta ciudadana: Se propone la creación de “web service” de gestión de abastecimiento de comercios, compra por clientes y envío de mercancías en Centro Comercial Abierto

Medida: Esta acción está pendiente de programar.

Conclusión: Se propone estimar la proposición y la presentación de la web para mejor integración y relación de servicios.

3.4. PARTICIPACIÓN CÓRDOBA "ACCESS CITY AWARDS"

Propuesta ciudadana: Se propone que Córdoba concorra a los "Access City Awards", premios de accesibilidad europeos.

Medida: Esta acción aún no ha sido estimada, no tiene cabida en el Plan de Acción PMUS.

Conclusión: Se propone estimar y considerar la oportunidad de dicha participación de cara a la visualización de la ciudad en la próxima presentación en la convocatoria de premios “Access City Awards”

3.5. INVENTARIO DE EMPRESAS Y ZONAS

Propuesta ciudadana: Se propone que el Ayuntamiento cuente con registros de empresas dedicadas a la distribución urbana de mercancías.

Medida: Esta acción está contemplada en DM05 del PMUS

Conclusión: Se propone contar con la participación de las asociaciones especializadas.

3.6. CONTROL DE ESPACIOS E ITINERARIOS

Propuesta ciudadana: Se propone el control de espacios e itinerarios peatonales en zonas de acumulación de vehículos.

Medida: Esta acción se recoge en el Avance del PMUS contenida en DM03 de control telemático de plazas disponibles de C/D en el centro .

Conclusión: Se propone estimar esta propuesta que se contiene en la reordenación y redistribución constante de espacios reservados para carga y descarga.

3.7. CONTROL PASO VEHÍCULOS CARGA/DESCARGA

Propuesta ciudadana: Se propone la prohibición de paso carga y descarga a vehículos motorizados en zona Mezquita Catedral

Medida: Esta acción se estima dentro del estudio del Plan DM03. La dificultad del reparto de proximidad, se debe suplir con el uso de plataformas logísticas.

Conclusión: Se propone estimar y considerar la propuesta por la incidencia negativa, contaminación de los vehículos en el Patrimonio Histórico que sufre mayor degradación por los gases y humos.

3.8. DESARROLLO DE ORDENANZAS

Propuesta ciudadana: Se propone desarrollar ordenanza que regule las plataformas intermedias y firmar convenios.

Medida: Esta acción se estima dentro de la Ordenanza de Carga y Descarga.

Conclusión: Se propone estimar esta propuesta para aliviar la carga de contaminación humos y gases, visual y acústica. Agilizando esta zona para el turismo y el disfrute de los cordobeses.

3.9. APARCAMIENTOS VEHÍCULOS PESADOS

Propuesta ciudadana: Se propone propiciar el aparcamiento de vehículos pesados en el exterior de la ciudad a través de colocación de la señalización orientativa.

Medida: Esta acción se recoge y contempla estos aspectos en el Avance DM04.

Conclusión: Se propone estimar y proceder a completar a corto y medio plazo la adecuada señalización.

3.10. MODIFICAR ORDENANZA

Propuesta ciudadana: Se propone modificar la ordenanza de C/D y la O. Fiscal de Vehículos para favorecer a vehículos híbridos, eléctricos o no mecanizados

Medida: Esta acción se recoge en el Avance existente en el Plan con la denominación DM01.

Conclusión: Se propone estimar, con la dificultad de su tramitación.

3.11. HORARIOS MERCANCÍAS

Propuesta ciudadana: Se propone modificación y adecuar los horarios de C/D en los Mercados Municipales (para uso mixto comerciantes-clientes del estacionamiento) y en el Casco Histórico.

Medida: Esta acción se desarrolla en puntos anteriores.

Conclusión: Se propone estimar la proposición, ya que es complementaria a puntos anteriores.

3.12. ORDENANZA APARCAMIENTOS VEHÍCULOS PESADOS

Propuesta ciudadana: Se propone hacer ordenanza municipal sobre aparcamiento y tránsito por viarios de vehículos pesados.

Medida: Esta acción se desarrolla en puntos anteriores.

Conclusión: No se propone estimar la proposición, puesto que la actual Ordenanza contempla estos aspectos, si se podría incluir las modificaciones oportunas.

3.13. SEÑALIZACIÓN VEHÍCULOS PESADOS

Propuesta ciudadana: Se propone mejorar la señalización de los dos aparcamientos de vehículos pesados y los viarios para su tránsito.

Medida: Esta acción se estima prevista dentro de la propuesta DM04 del Avance del PMUS.

Conclusión: Se propone estimar consiguiendo reducir las incidencias negativas sobre los pavimentos y ordenación del tráfico.

3.14. REPARTO DE MERCANCÍAS

Propuesta ciudadana: Se propone estudiar y unificar el reparto de mercancías mediante las asociaciones de transportistas y empresarios de todos los sectores.

Medida: Esta acción se estima, en el Avance, se recoge en DM05.

Conclusión: Se propone estimar, los beneficios de esta propuesta pueden ser de gran revelación sobre la movilidad, pero, igualmente la dificultad es grande.

Propuesta ciudadana:

3.15. PROMOCIÓN VEHÍCULOS ECOLÓGICOS

Promoción y fomento empresas que gestionen la distribución con vehículos ecológicos.

Propuesta ciudadana:

3.16. IDENTIFICACIÓN TRANSPORTISTAS C/D

Identificación unitaria de transportistas para labores de carga y descarga.

Propuesta ciudadana:

3.17. ESTUDIOS DE VIABILIDAD APARCAMIENTOS

Estudios previos de viabilidad para el establecimiento de nuevos aparcamientos.

Propuesta ciudadana:

3.18. IMPULSO MUNICIPAL VARIANTE OESTE

Impulso municipal para que se complete la variante Oeste de Córdoba, Ctra. Aeropuerto-Ctra. Palma del Río

Propuesta ciudadana:

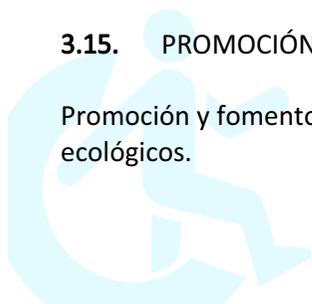
3.19. POTENCIAR EL REPARTO EN MOTOCICLETA

Establecer unos niveles de paquetería que permitan potenciar la entrega en motocicleta.

Propuesta ciudadana:

3.20. CESIÓN SOLARES PARA APARCAMIENTOS

Cesión de solares en desuso para intercambiador de mercancías + distribución en vehículos ecológicos.



Propuesta ciudadana:

Establecer más espacio de zona azul de aparcamiento en Centro Comercial Abierto

3.21. NUEVAS TÉCNICAS COMERCIALES

Implantación nuevas técnicas comerciales (Venta/distribución puerta a puerta)

Propuesta ciudadana:

3.26. CARGA Y DESCARGA EN CASCO HISTÓRICO

Propuesta ciudadana:

C/D en CH sólo en vehículo híbrido/eléctrico

3.22. NUEVAS TECNOLOGÍAS PARA CARGA Y DESCARGA

Regular la duración y la ocupación por C/D a través de nuevas tecnologías, además de ofrecer esta información en vías principales

Propuesta ciudadana:

3.27. CINTURONES DE APARCAMIENTOS CCA

Propuesta ciudadana:

Cinturones de aparcamientos colindantes a los CCA para mejorar el acceso en coche.

3.23. CESIÓN DE ESPACIOS PARA RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Cesión de espacios a operadores privados para instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en polígonos comerciales/industriales

Propuesta ciudadana:

3.28. ENLACE CARRETERA AEROPUERTO CENTRO LOGÍSTICO

Propuesta ciudadana:

Concluir enlace Ctra. Aeropuerto con parque logístico

3.24. FORMACIÓN PARA PRIORIZAR ITINERARIOS

Formación al comerciante para priorizar itinerarios peatonales en tiempos de C/D

Propuesta ciudadana:

3.29. TARIFICACIÓN DE TIEMPO C/D

Propuesta ciudadana:

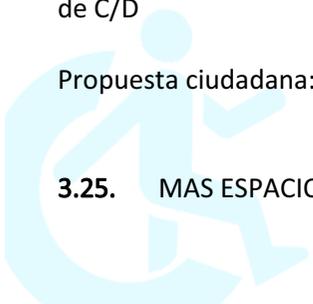
Tarificación por tiempo de estacionamiento en C/D y reserva online. Regulación con pizona hidráulica

3.25. MAS ESPACIO ZONA AZUL

Propuesta ciudadana:

3.30. PUNTOS DE RECARGA C/D

Punto de recarga en cada plaza de C/D para vehículos eléctricos.



Propuesta ciudadana:

3. PROPUESTAS PARTICIPACIÓN. Empresa y Comercio. Distribución de Mercancías

Propuestas expuestas en la Mesa Técnica sectorial de 20 sep 2012. Sobre las que se podrán hacer algunas aportaciones, matizaciones o modificaciones, y seleccionar las que se piensen más importantes de cara a plantear la ejecución de los proyectos más interesantes y prioritarios para que el municipio los ejecute a corto plazo.

BAJO COSTE	Grupo PMUS	MEDIO COSTE	Grupo PMUS	ALTO COSTE	Grupo PMUS
3.1. Estudio ubicación áreas logísticas en CCA y CH, (en mercados municipales)	DM04	3.22. Nuevas tecnologías para carga y descarga. Regular la duración – ocupación.	DM01	3.26. Carga y descarga en casco histórico solamente en vehículo híbrido/eléctrico	DM03 DM02
3.2. Estudio accesibilidad peatonal a comercios y hostelería	MN01 MN02	3.23. Cesión espacios recarga vehículos eléctricos en polígonos comerciales /industria	MA10	3.27. Cinturones de aparcamientos colindantes a CCA	AP03
3.3. Web gestión servicios de abastecimiento de comercios, compra por clientes y envío de mercancías en CCA	GM03	3.24. Formación a comerciante para priorizar itinerarios peatonales de DUM	GM10	3.28. Enlace variante carretera aeropuerto con Parque Logístico	GM10
3.4. Participación Córdoba "access city awards"	GM	3.25. Más espacio de CyD en zona azul	AP03	3.29. Tarificación por tiempo de estacionamiento en C/D y reserva online. Regulación con pizona hidráulica	AP01
3.5. Inventario de empresas y zonas /necesidad	DM05			3.30. Punto de recarga en cada plaza de C/D para vehículos eléctricos	MA10
3.6. Control de espacios e itinerarios C/D en zonas saturadas	DM03				
3.7. Control paso vehículos y carga/descarga en Mezquita	GM05				
3.8. Desarrollo de ordenanzas que fomenten Plataformas intermedias /Convenios	DM01				

3.9. Fomento aparcamientos vehículos pesados exterior ciudad	DM04				
3.10. Modificar ordenanza de C/D y la O. Fiscal de Vehículos favorecer v. eléctricos	DM05				
3.11. Horarios mercancías en Mercados Municipales	DM01				
3.12. Ordenanza aparcamientos vehículos pesados	DM04				
3.13. Señalización recorridos de vehículos pesados a aparca	DM04				
3.14. Unificar reparto de mercancías por medio de asociaciones transportistas	DM05				
3.15. Promoción empresas con vehículos ecológicos	MA				
3.16. Identificación unitaria para transportistas c/d	DM06				
3.17. Estudios de viabilidad nuevos aparcamientos	GM10 DM05				
3.18. Impulso municipal variante oeste	NDU				
3.19. Potenciar el reparto en motocicleta	DM02				
3.20. Cesión solares desuso para placas solares para aparcamientos	MA09				
3.21. Nuevas técnicas comerciales (puerta a puerta)	NDU 02				

Ejecución iniciada En estudio o en programa a corto plazo Pendiente programar

4

PROPUESTA CIUDADANA APARCAMIENTOS

Propuesta ciudadana: Reconvertir aparcamientos de empresa de entidades públicas y privadas en aparcamientos públicos, y puedan tener efecto disuasorio como los situados en la corona del centro histórico.

4.1. OCUPACIÓN POR VELADORES DE PLAZAS DE APARCAMIENTO

Propuesta ciudadana: Permitir que las plazas de estacionamiento puedan ser ocupadas por veladores de establecimientos hosteleros, para no restar espacio a las aceras, arbitrando las medidas normativas necesarias.

4.2. AMPLIACIÓN SEÑALIZACIÓN APARCAMIENTOS MOTOS

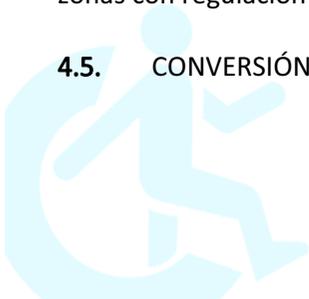
Propuesta ciudadana: Ampliar reservados de aparcamiento para motocicletas donde sea más acusada su necesidad, en equilibrio con el resto de necesidades, para evitar que invadan los acerados.

4.3. REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL EN SUPERFICIE

Propuesta ciudadana: Potenciar el mayor rigor en la actividad sancionadora para evitar los aparcamientos ilegales de los vehículos (que interfieren en los itinerarios peatonales o produzcan inseguridad vial).

4.4. MEJORA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO DE RESIDENTES (ZONA VERDE)

Propuesta ciudadana: Implantar la zona verde de residentes en la ciudad, como espacios de estacionamiento regulado en superficie que otorguen ventaja al residente sobre el visitante, equilibrando progresivamente las zonas con regulación para visitantes (zona azul).

4.5. CONVERSIÓN DE APARCAMIENTOS DE EMPRESA EN DISUASORIOS

PROPUESTAS SOBRE APARCAMIENTOS

Jornadas Participativas 18-septiembre 2013

MEDIDAS SELECCIONADAS POR LOS ASISTENTES

Nº orden		Grupo PMUS
1	OCUPACIÓN POR VELADORES DE PLAZAS DE APARCAMIENTO Permitir que las plazas de estacionamiento puedan ser ocupadas por veladores de establecimientos hosteleros, para no restar espacio a las aceras, arbitrando las medidas normativas necesarias.	AP02
2	AMPLIACIÓN SEÑALIZACIÓN APARCAMIENTOS MOTOS Ampliar reservados de aparcamiento para motocicletas donde sea más acusada su necesidad, en equilibrio con el resto de necesidades, para evitar que invadan los acerados.	AP07
3	REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL EN SUPERFICIE Potenciar el mayor rigor en la actividad sancionadora para evitar los aparcamientos ilegales de los vehículos (que interfieren en los itinerarios peatonales o produzcan inseguridad vial).	GM05
4	MEJORA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO DE RESIDENTES (ZONA VERDE) Implantar la zona verde de residentes en la ciudad, como espacios de estacionamiento regulado en superficie que otorguen ventaja al residente sobre el visitante, equilibrando progresivamente las zonas con regulación para visitantes (zona azul).	AP03
5	CONVERSIÓN DE APARCAMIENTOS DE EMPRESA EN DISUASORIOS Reconvertir aparcamientos de empresa de entidades públicas y privadas en aparcamientos públicos, y puedan tener efecto disuasorio como los situados en la corona del centro histórico.	AP06
6	Otras medidas (menos interesantes y sin apoyo sensible)	





Plan de movilidad
urbana **sostenible**

2013

SELECCIÓN DE MEDIDAS

Córdoba



AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD

ARQUI UR

8. OBJETIVOS GENERALES AMBIENTALES

Como ya se ha indicado, habrá que conseguir un adecuado sistema de transporte, una mejora en la eficiencia de las flotas y vehículos particulares así como una red de reparto de mercancías, todo ello moderno, eficiente, especializado, que utilice los avances tecnológicos, siendo respetuosos en cuanto a ocupación de superficie en el espacio público y con la menor incidencia negativa sobre la salud de los ciudadanos, eliminando riesgo, usando en zonas sensibles vehículos con el menor impacto.

Los objetivos ambientales de la estrategia española deberán quedar superados en aplicación de todas las medidas del Plan.

-REDUCIR IMPACTO SOBRE MEDIO AMBIENTE un 20%

-REDUCIR CONSUMO ENERGETICO un 20%

Así, en la tabla siguiente, sobre los 3 parámetros ambientales básicos establecemos los porcentajes que pretendemos de reducción sobre las metas temporales previstas en el Plan:

PARAMETROS AMBIENTALES				
(valores estimados referidos a 2010)	Zona	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
Reducción de consumo energético		-20%	-25%	-30% (40% en áreas sensibles)
Reducción de ruido		-20%	-25%	-30%(40% en áreas sensibles)
Reducción de emisiones		-20%	-25%	-30%(40% en áreas sensibles)

Dichas reducciones se podrán conseguir con la completa implantación de las medidas con repercusión ambiental propuestas en el Plan..

8.1. SELECCIÓN DE MEDIDAS. BASES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN

Las bases que se enuncian a continuación proponen diferentes tipos de medidas, que determinan el Plan de Acción y que se pueden clasificar, en la nueva aproximación realizada, en función del ámbito de afección, sobre la oferta o la demanda.

8.2. MEDIDAS SOBRE LA OFERTA

Son medidas cuyo objetivo es **modificar la oferta de transporte**, es decir, incidir en las infraestructuras de movilidad existente, bien mediante la reordenación formal bien mediante cambios en su funcionalidad, o lo que es lo mismo, en cambios en su regulación o alteraciones físicas.

El Plan de Movilidad propone una **nueva jerarquía viaria** para la totalidad del municipio, tanto para el sistema viario estructural periférico y territorial, como del sistema viario de carácter estrictamente urbano. Igualmente se proponen unos **nuevos criterios de diseño del viario** que potencien los modos de desplazamiento más sostenibles (caminar, ir en bici y montar en bus) adecuando la formalización de la calle o la vía a la función atribuida en el esquema general, que afecta a la totalidad de la red y al espacio público.

La propuesta de **regulación integral del sistema de aparcamientos**, constituye una nueva concepción de la cadena de transporte desde **criterios de intermodalidad**, en contrario al concepto de viaje en coche de puerta a puerta, que es el asumido hasta ahora. Esta nueva estrategia afectará directamente a la oferta de los aparcamientos de rotación y residentes, que deben asumir un nuevo papel en este nuevo enfoque del transporte urbano-

Se han propuesto desde el Plan un único **sistema integral de transporte, que se complete con dos redes de alta capacidad de servicio**: el Metro Tren y el Bus de Tránsito Rápido (BTR ó BRT) que se deberán configurar a medio plazo como la columna vertebral del nuevo sistema de transporte colectivo,

desde criterios de intermodalidad, complementariedad y coordinación entre las distintas desde de Transporte público.

Las medidas instrumentales sobre la oferta que se proponen en favor de los desplazamientos ciclistas y del sistema peatonal, al que el PMUS otorga un papel principal en el nuevo escenario de movilidad son las siguientes:

Sobre el sistema ciclista, apoyadas con el Plan andaluz de la Bicicleta, prevén la **continuidad y cierre de la red de itinerarios ciclistas**, en su nivel estructurante, primero, e insertado en el sistema exterior metropolitano después.

Con una apuesta potente desde la Corporación se plantea igualmente la configuración y mejora de tres categorías de **redes peatonales**: una red de itinerarios de ciudad, una red de Distrito y una red de Barrio con reforzamiento de los corredores escolares como ámbitos de relación, de actividad económica y social interconectados con los demás sistemas de transporte.

Y sobre el vehículo privado las medidas son de limitación del aparcamiento libre y reducción de la capacidad viaria, sobre todo en las áreas deficientes de superficie viaria para otros modos, como es el caso del Casco Histórico.

8.3. MEDIDAS SOBRE LA DEMANDA

Con el objetivo de influir en el comportamiento del ciudadano en relación con el modo seleccionado para realizar sus desplazamientos y el momento que estos se realizan, se proponen otra serie de medidas sobre la demanda que no necesitan modificar las infraestructuras soporte.

Entre ellas cabe citarlas **medidas de gestión de la demanda**, que tratan de reconducir la movilidad hacia formas más sostenibles, como la **restricción del tráfico privado motorizado** en el Centro y Casco Histórico, que será una medida efectiva para que los conductores dejen de utilizar el vehículo privado si existen ofertas de movilidad con capacidad de competir con el vehículo privado confortables y de calidad, como es el caso del transporte colectivo público o más respetuosos con el medio ambiente urbano, como

son los modos no mecanizados. Estas medidas iniciadas hace algunos años por aplicación del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico, han tenido buenos resultados en Ronda de Tejares y en las zonas de ACIRE, debiendo extenderse a otras zonas y completarse con la segunda línea de microbús urbano.

Otras **medidas**, que inciden conjuntamente sobre la oferta y la demanda, son las que inciden en mejoras del transporte público y de los modos no motorizados, con programas sectoriales, referidos a cada modo y que vienen detalladas en el Programa de Actuación, destacando las referidas a la gestión inteligente de la movilidad que cuenta con el apoyo de las nuevas tecnologías como importante aliado.

8.4. PLAN DE ACCION Y PROPUESTAS

ESTRATEGIAS Y OPORTUNIDADES DEL PLAN DE DE ACCION DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Estrategias generales. El desarrollo de una política de compatibilidad entre los objetivos de mejora de la accesibilidad, junto a la de revitalización de las funciones urbanas en XXI y el Centro, debe respetar las estrategias sobre la movilidad sostenible, y la puesta en marcha de medidas para **crear proximidad entre los orígenes y destinos** de los desplazamientos urbanos, y particularmente en el área central de la ciudad, como espacio urbano más relevante con funciones comerciales, administrativas, culturales etc.

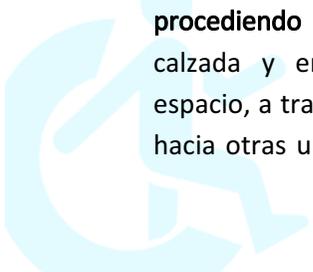
- **Proceder a realizar** una diagnosis formal y funcional **referida a las Áreas funcionales** (equivalentes a los barrios) supermanzanas o células funcionales.
- Incentivar mecanismos para potenciar el **uso residencial en la zona central** de la ciudad mediante normativa urbanística. Potenciar las actuaciones municipales de vivienda para promocionar la facilidad de acceso a la vivienda en el Centro Histórico.
- Favorecer las condiciones para la **re población de las áreas residenciales y del casco histórico que están siendo deshabitadas** para el justo equilibrio con los equipamientos y usos comerciales, mediante creación de una **red de proximidad entre las relaciones trabajo-vivienda en radios peatonales**, lo que se traducirá en una disminución de la demanda de desplazamientos motorizados.
- **Propiciar la recuperación del espacio público ocupado por el vehículo, procediendo de forma progresiva** a sustituir el aparcamiento en calzada y emparejada a la recualificación funcional de dicho espacio, a trasladarlo a cocheras o aparcamientos específicos o bien hacia otras ubicaciones más adecuadas aunque se encuentren más

alejados. El aparcamiento bajo rasante generalmente plantea mayor dificultad por la riqueza arqueológica del subsuelo de Córdoba.

- Utilizar **mecanismos de regulación del aparcamiento para disuadir** del uso inadecuado del automóvil, estableciendo diferentes niveles de restricción. priorizando residentes, regulando los viajes servicios y generando transferencias modales para los viajes laborales hacia modos de transporte colectivos.
- Potenciar la reconfiguración física y funcional de los espacios urbanos que puedan ser albergar los **intercambiadores de transporte**, que es imprescindible para la revitalización de la aes de la actividad urbana productiva.

Corno **estrategias específicas** para llevar adelante las estrategias generales anteriores se plantea:

- Propiciar la **correcta jerarquización del espacio público** viario, considerando la totalidad de la trama de calles, regulando con adecuados criterios de diseño el funcionamiento de los espacios para el tráfico.
- Completar las infraestructuras circunvalatorias exteriores para los tráficos motorizados en tránsito, que sean **alternativa a los recorridos interiores** actuales de la ciudad.
- Garantizar una **circulación calmada dentro de la ciudad**, adaptando la seguridad vial y otros parámetros de comportamiento en la conducción, a través de diseños adecuados a la funcionalidad asignada a cada calle en particular.
- Configurar un adecuado sistema de **Intercambio modal** entre el vehículo privado - peatón - bicicleta - transporte público, especialmente en la ronda del casco histórico (así como en las zonas de borde) de modo que se dificulte la presión motorizada sobre el



Centro que es más sensible o vulnerable a la utilización del vehículo particular y los sectores urbanos colindantes con fundones comerciales y terciarias.

Los **objetivos específicos** para cada grupo de actuación van a determinarlas Políticas de Movilidad a desarrollar para cada uno de estos ámbitos en referencia a los distintos modos y sistemas que determinan el Modelo de Movilidad de la ciudad.

A continuación se presenta reelaborado el Plan de Acción en base a los principios y objetivos enunciados.

8.5. PLAN DE ACCIÓN PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES

Los principios inspiradores para la consecución del nuevo modelo de movilidad se vinculan estrechamente con los objetivos globales a alcanzar a o largo de la implemetación.

- Sostenibilidad (eficiencia)
- Calidad (espacio urbano habitabilidad, accesibilidad e intemodalidad)
- Calidad (espacio urbano habitabilidad, accesibilidad y movilidad)
- Seguridad
- Participación
- Igualdad

A continuación, se relacionan los catorce ámbitos de actuación en los que se ha dividido el Plan, y dentro de éstos se enuncian los objetivos específicos, así como los programas y propuestas, que superan la centena.

8.5.1. CIUDAD INTELIGENTE (SMART CITY)

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas.

Octubre 2013

8.5.1.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

1. Mejorar la eficiencia de la gestión de la movilidad, redundando en la sostenibilidad, la información del ciudadano, la economía y el ahorro energético
2. Implantar sistemas inteligentes de gestión de tráfico, de apoyo al transporte y canales de información a usuarios
3. Reducir el gasto público y mejorar la calidad de los servicios, para atraer la actividad económica y generar progreso

8.5.1.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Gestión automática, inteligente y eficiente de la movilidad integral:
 - CI01. Creación del Área de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
 - CI02. Gestión del tráfico en tiempo real y apoyo a sistemas inteligentes de transporte
 - CI03. Utilización de sistemas GIS y aplicaciones innovadoras en la gestión de movilidad como miembro de RECI ciudades inteligentes
- Plataformas de participación e información interactiva
 - CI04. Elaboración y explotación página web de la movilidad y accesibilidad

Pág. 4 de 14

- CI05. Modernización de servicios de gestión e información de la movilidad

8.5.2. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y DE LA DEMANDA

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

4. Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad
5. Modificar la cultura de la movilidad dando peso a los medios de transporte más sostenibles
6. Facilitar la autonomía infantil y los desplazamientos a pie a los principales centros de atracción de la ciudad

8.5.2.3. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Fomento de movilidad responsable:
 - GM01. Estudio de asignación de capacidades de la red viaria en función de la calidad urbana, ambiental y de seguridad
 - GM02. Incentivación del teletrabajo on-line y la telepresencia
 - GM03. Reinversión de tasas, impuestos y sanciones de tráfico en actuaciones de movilidad

- GM04. Creación del servicio de Movilidad dentro de la Policía Local

- Planes de movilidad y transporte:

- GM05. Aparcamientos escolares en la corona del C.H.
- GM06. Planes de Transporte de Trabajadores
- GM07. Planes de Movilidad a Centros Escolares
- GM08. Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios

8.5.3. PLANIFICACIÓN

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.3.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

9. Propuesta de corrección de reglamentación existente y desarrollo normativo para la promoción de la movilidad sostenible

8.5.3.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Normativa para la movilidad sostenible:
 - PL01. Ordenanza Tipo de Movilidad. Revisión de la Ordenanza Municipal de Tráfico, con aspectos sobre el peatón y la bicicleta



- PL02. Revisión del PGOU con adaptación a los principios, objetivos y pautas de movilidad sostenible del PMUS
- PL03. Ajuste de la normativa legal para incentivar económicamente las buenas prácticas de movilidad
- PL04. Desarrollo de la Ordenanza de Distribución de Mercancías
- PL05. Guía técnica para el análisis, planificación y urbanización de la ciudad bajo criterios de intermodalidad.

8.5.4. MEDIO AMBIENTE (SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE)

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.4.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

- 8. Reducir las emisiones de gases efecto invernadero
- 9. Reducir contaminación acústica
- 10. Reducir consumos energéticos y dependencia de los derivados del petróleo
- 11. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomento del usos de dichas energías renovables

8.5.4.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Reducción de emisiones contaminantes:

Octubre 2013

- MA01. Renovación de la flota de transporte público con vehículos ecológicos
- MA02. Desarrollo del Plan de acción de calidad del aire
- Reducción y tratamiento del ruido:
 - MA03. Cursos de conducción eficiente
 - MA04. Actualización del Mapa de Ruido
 - MA05. Medidas para atenuación de ruido del tráfico
 - MA06. Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados
- Incentivos saludables:
 - MA07. Renovación de la flota del Transporte Público
 - MA08. Programas de Coche Compartido y de Alquiler
 - MA09. Incentivos usuario de vehículo privado y taxi por híbridos/eléctrico
 - MA10. Sustitución de lámparas de bajo consumo en el transporte y en instalaciones semafóricas
- Energías renovables:
 - MA11. Marquesinas Solares
 - MA12. Recargas eléctricas en aparcamientos públicos

8.5.5. ESPACIO URBANO (INTERMODALIDAD)

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.5.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

- 12. Adecuar espacios públicos con criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica
- 13. Consideración del barrio como pieza articuladora del desarrollo de todas las políticas de movilidad

14. Rehabilitar la ciudad histórica con criterio de habitabilidad, accesibilidad y calidad urbana

15. Fomentar el desarrollo ordenado y compacto de la ciudad y formas más eficientes sin tipologías insostenibles

16. Limitar la expansión dispersa

17. Coordinar modos y todas las redes de transporte público en un solo sistema cohesionado

8.5.5.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Análisis de la dinámica peatonal y de circulación Motorizada:
 - EU01. Identificación y análisis de áreas funcionales de la ciudad con criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica
- Configuración de áreas funcionales (peatonales, zonas 20, 30)
 - EU02. Reordenación funcional y reurbanización para trasladar el tráfico de paso al exterior del área
- Reordenación del espacio viario bajo criterios áreas funcionales
 - EU03. Rediseño de las secciones viarias desde el reparto equilibrado de espacio en base a las demandas funcionales.
- Programa de nuevos desarrollos urbanos
 - EU04. Regeneración de espacios urbanos disgregados y dispersos con criterios de sostenibilidad
- Integración de todo el sistema intermodal de transporte:

- EU05. Conformación física atractiva de los espacios intercambiadores y paradas para potenciar la intermodalidad del transporte
- EU06. Estudio de Integración del Sistema Transporte y Aparcamientos disuasorios

8.5.6. SISTEMA PEATONAL

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.6.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

18. Incrementar el coeficiente de reparto modal de los desplazamientos a pie
19. Aumentar superficie destinada al peatón
20. Promocionar el caminar como hábito saludable
21. Reducir barreras naturales e infraestructurales
22. Reducir el riesgo en los espacios públicos
23. Garantizar la accesibilidad universal de las personas de movilidad reducida
24. Identificar, señalizar y mejorar los itinerarios y corredores peatonales principales

8.5.6.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas



- Fomento de la movilidad peatonal:
 - PE01. Jerarquización, adecuación y mejora de Red de Itinerarios Peatonales a nivel de ciudad
 - PE02. Jerarquización, adecuación y mejora de Red de Itinerarios Peatonales a nivel de barrio
 - PE03. Habilitación y acondicionamiento de Corredores Escolares seguros
 - PE04. Establecimiento y reconfiguración funcional de Zonas 10, 20 y 30
 - PE05. Actuaciones sobre intersecciones y barreras físicas de la ciudad
 - PE06. Mejora de la accesibilidad a favor de personas con movilidad reducida y eliminación de barreras arquitectónicas
 - PE07. Señalización orientativa peatonal en fomento del caminar

8.5.7. SISTEMA CICLISTA

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.7.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

25. Incrementar uso de la bicicleta frente a otros modos
26. Ampliar el reparto de superficie en la sección viaria para la bicicleta
27. Promover el uso de la bicicleta y aumentar su atractivo
28. Incrementar y cerrar las redes de vías ciclistas para que sean continuas y seguras
29. Extender la red ciclista al área periférica y metropolitana

30. Mejorar estado y seguridad del sistema ciclista

8.5.7.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas____

- Fomento de la movilidad en bicicleta:
 - BI01. Completar Red ciclista a nivel básico o de ciudad
 - BI02. Red ciclista segura a nivel de barrio
 - BI03. Ciclocalles. Coexistencia y calmado de tráfico
 - BI04. Red ciclista periférica y metropolitana
 - BI05. Reevaluación del sistema de bicicletas públicas de la ciudad
 - BI06. Red de aparcamientos bicicletas de apoyo a la movilidad ciclista
 - BI07. Fomento de trasvase intermodal de bicicletas en los transportes públicos
 - BI08. Conservación y señalización de Acerados/carril bici
 - BI09. Eliminación de puntos conflictivos

8.5.8. SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.8.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

31. Aumentar la distribución modal del transporte público frente al privado.

32. Ofrecer una opción de transporte público de carácter integral y de calidad

33. Incrementar superficie de plataformas reservadas para el TP

34. Implantar único medios de pago y bonificación de precios

35. Ampliar la cobertura, principalmente a los

desplazamientos por empleo y estudios

36. Mejorar la velocidad comercial de las líneas de transporte público.

37. Reducir los tiempos de viaje

38. Mejorar la accesibilidad en las paradas

39. Facilitar el transbordo entre redes de TP

8.5.8.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Sistema Integral:
 - TP01. Reordenación de líneas de autobuses urbanos con microbús en el casco histórico, con mejora de intermodalidad
 - TP02. Estudio e implantación en plataforma segregada de línea de alta capacidad BRT complementando a la actual red del Bus urbano
 - TP03. Estudio e implantación del Metro Tren como parte del sistema integral de transporte
- Intermodalidad:
 - TP04. Red de aparcamientos disuasorios coordinados con el TP

- TP05. Puesta en marcha de nuevos medios de pago y tarjeta única

- Transporte urbano:

- TP06. Prioridad carril Bus. Ampliación red carriles Bus-Taxi
- TP07. Aumento de velocidad comercial, cruces de prioridad al Bus
- TP08. Sistema de control de ocupación y sanciones en carriles Bus-taxi
- TP09. Centralización y mejora de información en web interactiva al usuario del TP
- TP10. Modernización tecnológica y evaluación continua de servicios del TP
- TP11. Mejora de la accesibilidad y confortabilidad en paradas y estaciones Bus, Taxi y Tren
- TP12. Lanzaderas en horas punta a polígonos industriales y otros centros de trabajo

- Transporte interurbano:

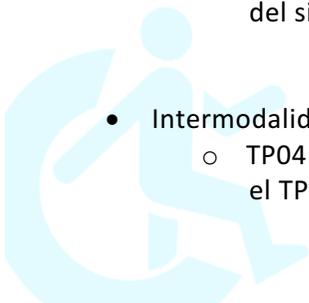
- TP13. Establecimiento de transporte bajo demanda en la periferia
- TP14. Mejoras en paradas y estación de transporte interurbano

8.5.9. ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO (VEHÍCULO PRIVADO)

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.9.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:



40. Reducir el uso del automóvil frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles y frenar el aumento del índice de motorización

41. Adecuar funcionalmente el viario según las determinaciones establecidas para cada uno de los nuevos niveles jerárquicos

42. Disminuir la superficie destinada al desplazamiento del coche particular

43. Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población (ruido, contaminación, deterioro de pavimentos y ocupación excesiva)

44. Resolver los conflictos vehículos privado versus peatón limitando las velocidades de circulación y calmando el tráfico

45. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario

8.5.9.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Remodelación funcional de la red viaria:
 - TF01. Nueva jerarquización Viaria (red básica y de barrio)
 - TF02. Redefinición y reordenación de la Ronda Histórica
 - TF03. Reordenación de vías multimodales (Ronda de los Tejares y otras)
- Viarios de la red barrio y de ciudad:
 - TF04. -Identificación, reordenación de tráfico y señalización de limitaciones de viarios residencial (calles 10, calles 20, calles 30)
 - TF05. Reordenación y adecuación de tráfico, calmando y señalización viaria en la ciudad (vías 40 y vías 50)

- Viario con libre acceso al vehículo privado:
 - TF06. Instalación de sistemas Fotorrojo y cinemático
 - TF07. Utilización de sistemas de Puertas en accesos a áreas
 - TF08. Estudio y regulación de la circulación en motocicleta
- Señalización de centros de atracción e itinerarios motorizados:
 - TF09. Plan de Director de Señalización de Itinerarios y Centros de atracción
- Calmado de tráfico, contención y gestión de accesos a áreas sensibles:
 - TF10. Instalación de elementos de calmado de tráfico (glorietas, semáforos, reductores)
 - TF11. Nueva Gestión de la Movilidad en el Conjunto Histórico

8.5.10. SISTEMA DE APARCAMIENTOS

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.10.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

46. Ordenación integral del aparcamiento (tanto dentro como fuera de las vías) como herramienta de gestión imprescindible de la movilidad

47. Disminuir la presencia de estacionamiento de vehículos privados en la vía pública y recuperar espacios para otros usos de interés general



(carriles bus, carriles bicicleta, sendas peatonales, zonas estanciales o veladores)

48. Extender la regulación de los aparcamientos en áreas con mayor demanda comercial, administrativa o residencial

49. Implantar de forma progresiva sistemas de control tarifario y de residentes para reconducir

50. Coordinación con potenciar el aparcamiento disuasorio en relación con las nuevas ofertas del transporte público

51. Reducir el aparcamiento ilegal y consentido

8.5.10.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Gestión integral Aparcamiento en superficie:
 - SA01. Regulación de aparcamientos en superficie (con y sin parquímetro)
 - SA02. Establecimiento de Coronas tarifarias
 - SA03. Creación de estacionamiento para residentes (z. verde)
 - SA04. Plan de aparcamientos de barrio y alejados para residentes
 - SA05. Aparcamientos Polígonos Industriales y Centros de Trabajo
- Gestión Aparcamientos en Casco Histórico:
 - SA06. Gestión de aparcamientos de Hoteles por web
 - SA07. Programa de aparcamientos en CH
 - SA08. Estacionamiento de motocicletas

- Aparcamientos disuasorios:
 - SA09. Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and Ride
- Criterios de aparcamientos:
 - SA10. Directrices de aparcamientos de personas con movilidad reducida
 - SA11. Señalización de aparcamientos y de plazas
 - SA12. Programa de control del aparcamiento indebido

8.5.11. DISTRIBUCIÓN MERCANCÍAS. EMPRESAS DE SERVICIOS

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.11.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

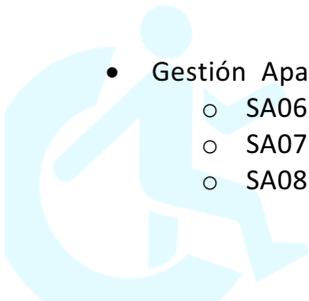
52. Racionalizar la carga y descarga en el medio urbano

53. Ordenación y limitación de aparcamientos de vehículos pesados en el medio urbano

54. Optimizar los recorridos para la Carga y Descarga, evitando circulaciones de vehículos en busca de reservas habilitadas

55. Limitar las actuaciones, tipo de vehículos y horarios de carga y descarga en el Centro y el conjunto histórico

56. Reordenar la red de espacios de CyD y los parámetros del modelo por los que regir su idoneidad en las ubicaciones y coberturas.



57. Facilitar el acceso a las zonas de carga y descarga Fomentar la distribución compartida, las nuevas tecnologías y medios de transporte de bajo impacto

58. Gestionar la entrada de empresas de servicios en la zona del conjunto histórico o en zonas de acceso restringido, de forma dinámica

8.5.11.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Gestión de la Carga y Descarga en el CH:
 - DM01. Control y limitación de horarios de Carga y Descarga en el C.H.
 - DM02. Incentivar el uso de vehículo eléctrico o híbrido, así como los ciclocargos para la carga y descarga en el Casco Histórico
- Distribución de Mercancías:
 - DM03. Telecomando de plazas para CyD en Zona Conjunto Histórico. Distribución de mercancías
 - DM04. Aparcamientos de vehículos pesados en exterior urbano
- Fomento de vehículos de reparto sostenibles:
 - DM05. Asociaciones de agentes afectados para CyD en Zona Centro
 - DM06. Distribución compartida en el centro de distribución ecológica de mercancías
 - DM07. Reordenar, distribuir los reservados y espacios de CyD, en función del ámbito afectado y con uso compartido del espacio viario

- Servicios:
 - DM08. Sistema de gestión de entradas y salidas al C. H. de profesionales de servicios apoyado en las nuevas tecnologías

8.5.12. SEGURIDAD VIAL

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.12.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

- 59. Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos
- 60. Estudiar los puntos negros de vías urbanas
- 61. Educar con criterios de responsabilidad y seguridad vial

8.5.12.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Seguridad viaria:
 - SV01. Plan de Seguridad Vial Urbano. Desarrollo
 - SV02. Elaboración de Mapa de Puntos Negros de velocidad
 - SV03. Estudio e implantación de medidas (reducción de carriles en viarios principales)
 - SV04. Implantación de sistema de foto rojo en puntos negros de velocidad



- Divulgación y acciones formativas:
 - SV05. Divulgación formativa de actuaciones de movilidad y seguridad

8.5.13. PARTICIPACIÓN, EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN. SEGUIMIENTO

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.13.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

62. Promover la participación ciudadana en el análisis y toma de decisiones

63. Formación y educación vial

64. Promover culturas sostenibles y responsables

65. Divulgar los principios, objetivos y programas del PMUS

66. Aumentar y mejorar la información en tiempo real sobre la circulación

67. Campañas de comunicación de las acciones de interés general (política de aparcamientos y gestión de la movilidad)

68. Implicación en el seguimiento y evolución de la planificación

8.5.13.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Participación:
 - PA01. Constitución y activación de la Mesa de la Movilidad
 - PA02. Fomento de Jornadas participativas y sectoriales sobre movilidad
 - PA03. Ampliación de canales de participación y comunicación en las redes y portales de internet

- Educación:
 - PA04. Programa de fomento del uso de modos transporte eficientes
 - PA05. Programa de divulgación y formación en centros educativos
 - PA06. Aulario de la Movilidad con zona de actividades
 - PA07. Programa de formación a la tercera edad

- Comunicación:
 - PA08. Programa de divulgación datos de movilidad a la ciudad
 - PA09. Plan de Concienciación de Caminos Escolares a pie y en bici
 - PA10. Divulgación de política municipal de aparcamientos
 - PA11. Publicación de guías, folletos y otros documentos sobre movilidad

- Evaluación:
 - PA12. Plan de Seguimiento del PMUS, con revisión y evolución de indicadores para constatar cumplimiento de objetivos

8.5.14. PERSPECTIVA DE GÉNERO

En este apartado se reúnen todos los programas y propuestas de acción relacionadas

8.5.14.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

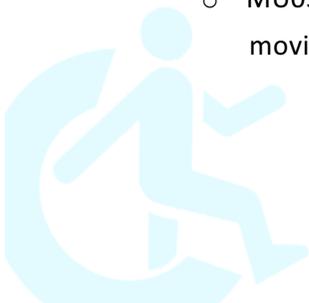
Los objetivos específicos dentro de este ámbito de actuación son los siguientes:

- 69. Favorecer la participación de la mujer
- 70. Facilitar un eficiente encadenamiento de desplazamientos más comunes
- 71. Mejora de la red de itinerarios principales en seguridad y comodidad
- 72. Aumentar la calidad de la información de las conexiones prioritarias del transporte

8.5.14.2. PROGRAMAS Y PROPUESTAS

Dentro de cada ámbito de actuación se propone un conjunto de propuestas que se reúnen entorno a unos programas

- Promoción de la mujer:
 - MU01. Plan de fomento de la participación de la mujer en foros de movilidad
- Subprogramas transversales:
 - MU02. Plan de mejora de infraestructuras orientado a la mujer en itinerarios e intercambiadores
 - MU03. Programa de divulgación e información de la movilidad en clave de género



PLAN DE ACCIÓN

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES	ÁMBITO DE ACTUACIÓN Y NUEVO ENFOQUE	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROGRAMAS	NÚM.	PROPUESTAS (PLANES DE ACCIÓN Y MEDIDAS)
SOSTENIBILIDAD (EFICIENCIA)	Ciudad Inteligente (Smart City) 1	1. Mejorar la eficiencia de la gestión de la movilidad, redundando en la sostenibilidad, la información del ciudadano, la economía y el ahorro energético 2. Implantar sistemas inteligentes de gestión de tráfico, de apoyo al transporte y canales de información a usuarios 3. Reducir el gasto público y mejorar la calidad de los servicios, para atraer la actividad económica y generar progreso	Gestión automática, inteligente y eficiente de la movilidad integral	CI01	-Creación del Área de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
				CI02	-Gestión del tráfico en tiempo real y apoyo a sistemas inteligentes de transporte
				CI03	-Utilización de sistemas GIS y aplicaciones innovadoras en la gestión de movilidad como miembro de RECI ciudades inteligentes
			Plataformas de participación e información interactiva	CI04	-Elaboración y explotación página web de la movilidad y accesibilidad
				CI05	-Modernización de servicios de gestión e información de la movilidad
	Gestión de la Movilidad y de la Demanda 2	4. Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad 5. Modificar la cultura de la movilidad dando peso a los medios de transporte más sostenibles 6. Facilitar la autonomía infantil y los desplazamientos a pie a los principales centros de atracción de la ciudad	Fomento de movilidad responsable	GM01	-Estudio de asignación de capacidades de la red viaria en función de la calidad urbana, ambiental y de seguridad
				GM02	-Incentivación del teletrabajo on-line y la telepresencia
				GM03	-Reinversión de tasas, impuestos y sanciones de tráfico en actuaciones de movilidad
				GM04	-Creación del servicio de Movilidad dentro de la Policía Local
			Planes de movilidad y transporte	GM05	-Aparcamientos escolares en la corona del C.H.
				GM06	-Planes de Transporte de Trabajadores
				GM07	-Planes de Movilidad a Centros Escolares
GM08				-Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios	
Planificación 3	7. Propuesta de corrección de reglamentación existente y desarrollo normativo para la promoción de la movilidad sostenible	Normativa para la movilidad sostenible	PL01	-Ordenanza Tipo de Movilidad. Revisión de la Ordenanza Municipal de Tráfico, con aspectos sobre el peatón y la bicicleta	
			PL02	-Revisión del PGOU con adaptación a los principios, objetivos y pautas de movilidad sostenible del PMUS	
			PL03	-Ajuste de la normativa legal para incentivar económicamente las buenas prácticas de movilidad	
			PL04	-Desarrollo de la Ordenanza de Distribución de Mercancías	
			PL05	-Guía técnica para el análisis, planificación y urbanización de la ciudad bajo criterios de intermodalidad.	
Medio Ambiente (Sostenibilidad en el transporte) 4	8. Reducir las emisiones de gases efecto invernadero 9. Reducir contaminación acústica 10. Reducir consumos energéticos y dependencia de los derivados del petróleo 11. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomento del usos de dichas energías renovables	Reducción de emisiones contaminantes	MA01	-Renovación de la flota de transporte público con vehículos ecológicos	
			MA02	-Desarrollo del Plan de acción de calidad del aire	
		Reducción y tratamiento del ruido	MA03	-Cursos de conducción eficiente	
			MA04	-Actualización del Mapa de Ruido	
			MA05	-Medidas para atenuación de ruido del tráfico	
			MA06	-Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados	
		Incentivos saludables	MA07	-Renovación de la flota del Transporte Público	
			MA08	-Programas de Coche Compartido y de Alquiler	
			MA09	-Incentivos usuario de vehículo privado y taxi por híbridos/eléctrico	
			MA10	-Sustitución de lámparas de bajo consumo en el transporte y en instalaciones semafóricas	
		Energías renovables	MA11	-Marquesinas Solares	
			MA12	-Recargas eléctricas en aparcamientos públicos	

PLAN DE ACCIÓN

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES	ÁMBITO DE ACTUACIÓN Y NUEVO ENFOQUE	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROGRAMAS	NÚM	PROPUESTAS (PLANES DE ACCIÓN Y MEDIDAS)
CALIDAD (ESPACIO URBANO HABITABILIDAD, ACCESIBILIDAD y MOVILIDAD)	Espacio Urbano (Intermodalidad) 5	12. Adecuar espacios públicos con criterios de sostenibilidad social, ambiental y económica 13. Consideración del barrio como pieza articuladora del desarrollo de todas las políticas de movilidad 14. Rehabilitar la ciudad histórica con criterio de habitabilidad, accesibilidad y calidad urbana 15. Fomentar el desarrollo ordenado y compacto de la ciudad y formas más eficientes sin tipologías insostenibles 16. Limitar la expansión dispersa 17. Coordinar modos y todas las redes de transporte público en un solo sistema cohesionado	Análisis de la dinámica peatonal y de circulación Motorizada	EU01	- Identificación y análisis de áreas funcionales de la ciudad con criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica
			Configuración de áreas funcionales (peatonales, zonas 20, 30)	EU02	-Reordenación funcional y reurbanización para trasladar el tráfico de paso al exterior del área
			Reordenación del espacio viario bajo criterios áreas funcionales	EU03	-Rediseño de las secciones viarias desde el reparto equilibrado de espacio en base a las demandas funcionales
			Programa de nuevos desarrollos urbanos	EU04	-Regeneración de espacios urbanos disgregados y dispersos con criterios de sostenibilidad
			Integración de todo el sistema intermodal de transporte	EU05	-Conformación física atractiva de los espacios intercambiadores y paradas para potenciar la intermodalidad del transporte
				EU06	-Estudio de Integración del Sistema Transporte y Aparcamientos disuasorios
	Sistema Peonatal 6	18. Incrementar el coeficiente de reparto modal de los desplazamientos a pie 19. Aumentar superficie destinada al peatón 20. Promocionar el caminar como hábito saludable 21. Reducir barreras naturales e infraestructurales 22. Reducir el riesgo en los espacios públicos 23. Garantizar la accesibilidad universal de las personas de movilidad reducida 24. Identificar, señalar y mejorar los itinerarios y corredores peatonales principales	Fomento de la movilidad peatonal	PE01	-Jerarquización, adecuación y mejora de Red de Itinerarios Peonales a nivel de ciudad
				PE02	-Jerarquización, adecuación y mejora de Red de Itinerarios Peonales a nivel de barrio
				PE03	-Habilitación y acondicionamiento de Corredores Escolares seguros
				PE04	-Establecimiento y reconfiguración funcional de Zonas 10, 20 y 30
				PE05	-Actuaciones sobre intersecciones y barreras físicas de la ciudad
				PE06	-Mejora de la accesibilidad a favor de personas con movilidad reducida y eliminación de barreras arquitectónicas
				PE07	-Señalización orientativa peatonal en fomento del caminar
	Sistema Ciclista 7	25. Incrementar uso de la bicicleta frente a otros modos 26. Ampliar el reparto de superficie en la sección viaria para la bicicleta 27. Promover el uso de la bicicleta y aumentar su atractivo 28. Incrementar y cerrar las redes de vías ciclistas para que sean continuas y seguras 29. Extender la red ciclista al área periférica y metropolitana 30. Mejorar estado y seguridad del sistema ciclista	Fomento de la movilidad en bicicleta	BI01	-Completar Red ciclista a nivel básico o de ciudad
				BI02	-Red ciclista segura a nivel de barrio
				BI03	-Ciclocalles. Coexistencia y calmado de tráfico
				BI04	-Red ciclista periférica y metropolitana
				BI05	-Reevaluación del sistema de bicicletas públicas de la ciudad
				BI06	-Red de aparcamientos bicicletas de apoyo a la movilidad ciclista
				BI07	-Fomento de trasvase intermodal de bicicletas en los transportes públicos
				BI08	-Conservación y señalización de Acerados/carril bici
BI09				-Eliminación de puntos conflictivos	
Sistema Integral de Trasporte Público 8	31. Aumentar la distribución modal del transporte público frente al privado. 32. Ofrecer una opción de transporte público de carácter integral y de calidad 33. Incrementar superficie de plataformas reservadas para el TP 34. Implantar único medios de pago y bonificación de precios 35. Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudios 36. Mejorar la velocidad comercial de las líneas de transporte público. 37. Reducir los tiempos de viaje 38. Mejorar la accesibilidad en las paradas 39. Facilitar el transbordo entre redes de TP	Sistema Integral	TP01	-Reordenación de líneas de autobuses urbanos con microbús en el casco histórico, con mejora de intermodalidad	
			TP02	-Estudio e implantación en plataforma segregada de línea de alta capacidad BRT complementando a la actual red del Bus urbano	
			TP03	-Estudio e implantación del Metro Tren como parte del sistema integral de transporte	
		Intermodalidad	TP04	-Red de aparcamientos disuasorios coordinados con el TP	
			TP05	-Puesta en marcha de nuevos medios de pago y tarjeta única	
		Transporte urbano	TP06	-Prioridad carril Bus. Ampliación red carriles Bus-Taxi	
			TP07	-Actuaciones para el fomento del sector del Taxi y el transporte en Coches de Caballos	
			TP08	-Sistema de control de ocupación y sanciones en carriles Bus-taxi	
			TP09	-Centralización y mejora de información en web interactiva al usuario del TP	
			TP10	-Modernización tecnológica y evaluación continua de servicios del TP	
			TP11	-Mejora de la accesibilidad y confortabilidad en paradas y estaciones Bus, Taxi y Tren	
			TP12	-Lanzaderas en horas punta a polígonos industriales y otros centros de trabajo	
		Transporte interurbano	TP13	-Establecimiento de transporte bajo demanda en la periferia	
			TP14	-Mejoras en paradas y estación de transporte interurbano	

PLAN DE ACCIÓN

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES	GRUPO DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROGRAMAS	PROPUESTAS	
CALIDAD (ESPACIO URBANO HABITABILIDAD, ACCESIBILIDAD y MOVILIDAD)	Ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado) 9	40.Reducir el uso del automóvil frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles y frenar el aumento del índice de motorización	Remodelación funcional de la red viaria	TF01 -Nueva jerarquización Viaria (red básica y de barrio)	
				TF02 -Redefinición y reordenación de la Ronda Histórica	
				TF03 -Reordenación de vías multimodales (Ronda de los Tejares y otras)	
		41.Adecuar funcionalmente el viario según las determinaciones establecidas para cada uno de los nuevos niveles jerárquicos	Viaros de la red barrio y de ciudad	TF04 -Identificación, reordenación de tráfico y señalización de limitaciones de viarios residencial (calles 10, calles 20, calles 30)	
		42.Disminuir la superficie destinada al desplazamiento del coche particular		TF05 -Reordenación y adecuación de tráfico, calmado y señalización viaria en la ciudad (vías 40 y vías 50)	
		43.Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población (ruido, contaminación, deterioro de pavimentos y ocupación excesiva)	Viario con libre acceso al vehículo privado	TF06 -Instalación de sistemas Fotorrojo y cinemático	
		44.Resolver los conflictos vehículos privado versus peatón limitando las velocidades de circulación y calmado el tráfico		TF07 -Utilización de sistemas de Puertas en accesos a áreas	
		45.Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario	Señalización de centros de atracción e itinerarios motorizados	TF08 -Estudio y regulación de la circulación en motocicleta	
				TF09 -Plan de Director de Señalización de Itinerarios y Centros de atracción	
			Calmado de tráfico, contención y gestión de accesos a áreas sensibles	TF10 -Instalación de elementos de calmado de tráfico (glorietas, semáforos, reductores)	
				TF11 -Nueva Gestión de la Movilidad en el Conjunto Histórico	
		Sistema de Aparcamientos 10	46.Ordenación integral del aparcamiento (tanto dentro como fuera de las vías) como herramienta de gestión imprescindible de la movilidad	Gestión integral Aparcamiento en superficie	SA01 -Regulación de aparcamientos en superficie (con y sin parquímetro)
	47.Disminuir la presencia de estacionamiento de vehículos privados en la vía pública y recuperar espacios para otros usos de interés general (carriles bus, carriles bicicleta, sendas peatonales, zonas estanciales o veladores)		SA02 -Establecimiento de Coronas tarifarias		
			SA03 -Creación de estacionamiento para residentes (z. verde)		
	48.Extender la regulación de los aparcamientos en áreas con mayor demanda comercial, administrativa o residencial		SA04 -Plan de aparcamientos de barrio y alejados para residentes		
	49.Implantar de forma progresiva sistemas de control tarifario y de residentes para reconducir		SA05 -Aparcamientos Polígonos Industriales y Centros de Trabajo		
	50.Coordinación con potenciar el aparcamiento disuasorio en relación con las nuevas ofertas del transporte público		Gestión Aparcamientos en Casco Histórico	SA06 -Gestión de aparcamientos de Hoteles por web	
	51.Reducir el aparcamiento ilegal y consentido			SA07 -Programa de aparcamientos en CH	
			Aparcamientos disuasorios	SA08 -Estacionamiento de motocicletas	
				SA09 -Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and Ride	
			Criterios de aparcamientos	SA10 -Directrices de aparcamientos de personas con movilidad reducida	
				SA11 - Señalización de aparcamientos y de plazas	
				SA12 -Programa de control del aparcamiento indebido	
		Distribución Mercancías. Empresas de Servicios 11	52.Racionalizar la carga y descarga en el medio urbano	Gestión de la Carga y Descarga en el CH.	DM01 -Control y limitación de horarios de Carga y Descarga en el C.H.
	53.Ordenación y limitación de aparcamientos de vehículos pesados en el medio urbano		DM02 -Incentivar el uso de vehículo eléctrico o híbrido, así como los ciclocargos para la carga y descarga en el Casco Histórico		
	54.Optimizar los recorridos para la C y D, evitando circulaciones de vehículos en busca de reservas		Distribución de Mercancías	DM03 -Telecomando de plazas para CyD en Zona Conjunto Histórico. Distribución de mercancías	
	55.Limitar las actuaciones, tipo de vehículos y horarios de carga y descarga en el Centro y el conjunto histórico			DM04 -Aparcamientos de vehículos pesados en exterior urbano	
	56. Reordenar la red de espacios de CyD y los parámetros del modelo por los que regir su idoneidad en las ubicaciones y coberturas.		Fomento de vehículos de reparto sostenibles	DM05 -Asociaciones de agentes afectados para CyD en Zona Centro	
	57. Fomentar la distribución compartida, las nuevas tecnologías y medios de transporte de bajo impacto			DM06 -Distribución compartida en el centro de distribución ecológica de mercancías	
	58.Gestionar la entrada de empresas de servicios en la zona del conjunto histórico o en zonas de acceso restringido, de forma dinámica			DM07 -Reordenar, distribuir los reservados y espacios de CyD, en función del ámbito afectado y con uso compartido del espacio viario	
			Servicios	DM08 - Sistema de gestión de entradas y salidas al C. H. de profesionales de servicios apoyado en las nuevas tecnologías	

PLAN DE ACCIÓN

PRINCIPIOS Y OBJETIVOS GLOBALES	GRUPO DE ACTUACIÓN	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROGRAMAS	PROPUESTAS
SEGURIDAD	Seguridad Vial 12	59.Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos 60.Estudiar los puntos negros de vías urbanas 61.Educar con criterios de responsabilidad y seguridad vial	Seguridad viaria	SV01 -Plan de Seguridad Vial Urbano. Desarrollo
				SV02 -Elaboración de Mapa de Puntos Negros de velocidad
				SV03 -Estudio e implantación de medidas (reducción de carriles en viarios principales)
				SV04 -Implantación de sistema de foto rojo en puntos negros de velocidad
				SV05 -Divulgación formativa de actuaciones de movilidad y seguridad
PARTICIPACIÓN	Participación, Educación y Comunicación.	62.Promover la participación ciudadana en el análisis y toma de decisiones 63.Formación y educación vial 64.Promover culturas sostenibles y responsables 65.Divulgar los principios, objetivos y programas del PMUS 66.Aumentar y mejorar la información en tiempo real sobre la circulación	Participación	PA01 - Constitución y activación de la Mesa de la Movilidad
				PA02 - Fomento de Jornadas participativas y sectoriales sobre movilidad
				PA03 -Ampliación de canales de participación y comunicación en las redes y portales de internet
			Educación	PA04 - Programa de fomento del uso de modos transporte eficientes
				PA05 - Programa de divulgación y formación en centros educativos
				PA06 - Aulario de la Movilidad con zona de actividades
	Seguimiento 13	67.Campañas de comunicación de las acciones de interés general (política de aparcamientos y gestión de la movilidad) 68.Implicación en el seguimiento y evolución de la planificación	Comunicación	PA07 - Programa de formación a la tercera edad
				PA08 - Programa de divulgación datos de movilidad a la ciudad
				PA09 - Plan de Concienciación de Caminos Escolares a pie y en bici
				PA10 -Divulgación de política municipal de aparcamientos
				PA11 - Publicación de guías, folletos y otros documentos sobre movilidad
				PA12 - Plan de Seguimiento del PMUS, con revisión y evolución de indicadores para constatar cumplimiento de objetivos
IGUALDAD	Perspectiva de Género 14	69.Favorecer la participación de la mujer 70.Facilitar un eficiente encadenamiento de desplazamientos más comunes 71.Mejora de la red de itinerarios principales en seguridad y comodidad 72.Aumentar la calidad de la información de las conexiones prioritarias del transporte	Promoción de la mujer	MU01 -Plan de fomento de la participación de la mujer en foros de movilidad
			Subprogramas transversales	MU02 -Plan de mejora de infraestructuras orientado a la mujer en itinerarios e intercambiadores
				MU03 -Programa de divulgación e información de la movilidad en clave de género



Plan de movilidad
urbana **sostenible**

2013

Córdoba

PROGRAMA A CORTO PLAZO



AYUNTAMIENTO DE CORDOBA
DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD

ARQUI UR

9. PROGRAMA MUNICIPAL A CORTO PLAZO

Desde la fecha actual hasta la meta temporal calificada en el Plan como “corto plazo” se propone por el Ayuntamiento una serie de 14 proyectos que, no siendo los únicos a realizar en este período, cuentan con estudios realizados o avanzados que posibilitan su implantación en el plazo indicado.

Junto con estos proyectos coexisten otras medidas y varios estudios en elaboración, además de las actuaciones iniciadas durante los dos años transcurridos desde la redacción del Avance.

9.1. NUEVA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL CONJUNTO HISTÓRICO

9.1.1. Descripción y objetivo principal

El día a día en la zona más emblemática de Córdoba y los distintos tipos de desplazamientos que en su interior se generan, precisan de una labor por parte del Ayuntamiento compleja pero, a la vez, necesaria y motivadora. Perseguimos alcanzar un equilibrio que cubra las necesidades de las personas residentes y establecimientos allí existentes, frente a una restricción responsable del tráfico rodado que permita dotar a la zona de una mejor calidad de vida.

Ante la experiencia adquirida en los últimos años y las reivindicaciones recibidas de mejora, se ha iniciado una nueva forma de gestión de la movilidad en el entorno del Casco Histórico, que desarrolla y pone en valor el PACHC aprobado en el 2007.

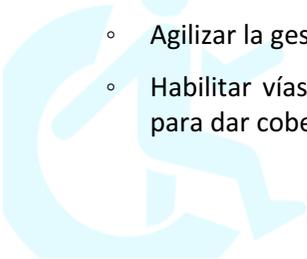
9.1.2. Objetivos operativos

- Incorporar nueva tecnología de control de accesos por cámara.
- Agilizar la gestión de autorizaciones
- Habilitar vías de comunicación telemáticas con nuestra Delegación para dar cobertura a las diferentes necesidades.

- Materializar la restricción de paso por el eje Diario Córdoba – Calle San Fernando, corrigiendo el actual atajo en el interior del Casco Histórico.
- Incorporar el concepto de Entorno Especial para aquellas zonas o espacios de especial protección, cuya gestión de la movilidad debe ser singular: Bulevar Gran Capitán - Conde de Gondomar, Calle José Cruz Conde, Entorno Mezquita - Catedral, Plaza de los Capuchinos, Plaza de la Corredera, Puerta del Puente, Calle Diario Córdoba.
- Facilitar la versatilidad de accesos por diferentes puntos a las personas autorizadas de las actuales zonas restringidas.
- Incorporar la filosofía contemplada en nuestra reciente adhesión a la red de ciudades que caminan, priorizando la accesibilidad y la seguridad vial de los peatones.
- Ordenar el uso de la bicicleta en zonas preferentemente peatonales.

9.1.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Comercio y Vía Pública
- ✓ Delegación de Hacienda y Gestión



9.2. CULMINACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANO SOSTENIBLE

9.2.1. Descripción y objetivo principal

La ciudad de Córdoba ha evolucionado a lo largo del tiempo produciendo una ciudad poco compacta en lo que a ocupación territorial se refiere, regida por los impulsos de mercado de la vivienda y la disposición de los equipamientos, polígonos industriales y viviendas dormitorio y de segunda residencia en coronas exteriores.

El crecimiento en el extrarradio, como en otras ciudades, no ha coincidido siempre con la puesta en funcionamiento de los servicios y equipamientos públicos necesarios, por lo que la población queda dispersada y cautiva de los desplazamientos en vehículo privado.

Para establecer mecanismos adecuados de toma de decisiones y posibilitar los consensos entre los todos los agentes sociales, para todos los temas relacionados con la movilidad se ve necesaria la elaboración y aprobación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que, por referirse a todo el municipio, le de unidad a todas las políticas de movilidad que se han llevado en este, analice la situación actual y plantee hacia donde debe de ir todas las estrategias futuras de movilidad.

Este Plan de Movilidad Urbano Sostenible debe ser continuidad y tener como base el ya aprobado documento denominado “Avance del Plan de Movilidad Urbano Sostenible”, adaptándose a los nuevos criterios de sostenibilidad y eficiencia de los tiempos actuales.

9.2.2. Objetivos operativos

- Unidad a las políticas y estrategias futuras de Movilidad de todo el municipio para los distintos organismos públicos y privados. Documento Marco de las actuaciones de movilidad.
- Análisis y situación del estado actual.
- Fomento e implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad, que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo sostenible, en

definitiva para garantizar una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

- Mejorar la seguridad vial de la ciudad.
- Definir estrategias y propuestas, tanto generales como específicas, que habrán de servir para la planificación de acciones a desarrollar a lo largo de un amplio horizonte temporal.
- Establecer formas de coordinación con otras áreas municipales, estableciendo políticas de “Smart City”.
- Fuerte carácter participativo en su redacción y puesta en marcha.
- Definición de Indicadores que nos lleven a la evaluación periódica de la ciudad en materia de movilidad

9.2.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Presidencia
- ✓ Delegación de Urbanismo y Vivienda
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Hacienda y Gestión
- ✓ Delegación de Infraestructura
- ✓ Delegación de Participación Ciudadana y Mayores
- ✓ Delegación de Comercio y Vía Pública
- ✓ Delegación de Recursos Humanos y Salud Laboral
- ✓ Delegación de Deportes
- ✓ Delegación de Patrimonio, Casco Histórico y Naturaleza
- ✓ Delegación de Educación e Infancia
- ✓ Delegación de Empleo, Turismo y Agricultura



9.3. IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANO

9.3.1. Descripción y objetivo principal

El Plan ha de servir de herramienta básica para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana.

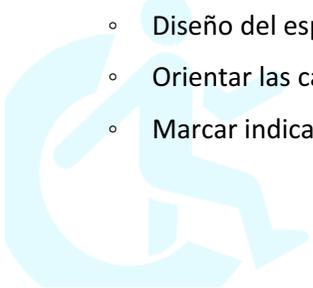
Así, a partir de la diagnosis de la accidentalidad, se plantean una serie de propuestas de actuación, en los distintos ámbitos que intervienen en la movilidad, cuyo seguimiento será fundamental para conseguir el objetivo principal de reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico y hacer de la ciudad de Córdoba una ciudad más segura.

9.3.2. Objetivos operativos

- Conocer con exactitud la accidentabilidad de la ciudad, en cuanto a números de accidentes, localización, tipo, frecuencia, hora del día, perfil de las víctimas, etc.
- Reducir el número de accidentes con víctimas y de víctimas en la ciudad.
- Reducir la implicación de personas jóvenes conductores en accidentes de tráfico.
- Reducir la implicación de niños y mayores en los atropellos.
- Reducir los puntos de concentración de accidentes de tráfico.
- Mejorar la recogida y transmisión de datos referentes a los accidentes de tráfico.
- Definir líneas de actuación en cuanto a Seguridad Vial y marcar las prioridades en cuanto a inversiones en este sentido: radares, semáforos, foto-rojos, etc.
- Diseño del espacio público para que sea más seguro.
- Orientar las campañas de educación vial.
- Marcar indicadores de seguimientos durante cuatro años.

9.3.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Hacienda y Gestión
- ✓ Delegación de Infraestructura
- ✓ Delegación de Educación e Infancia



9.4. JERARQUIZACIÓN RED DE ITINERARIOS PEATONALES

9.4.1. Descripción y objetivo principal

Entre los modos de desplazamiento no mecanizados el caminar es la forma más natural y a la vez más vulnerable. Por ello, se debe prestar la mayor atención al desarrollo y protección de los itinerarios peatonales, debiendo ser una pieza clave en la organización y toma de decisiones respecto a la movilidad.

La reciente adhesión de Córdoba a la Red de Ciudades que caminan supone reforzar el compromiso del Ayuntamiento para favorecer la movilidad peatonal, debiendo procurar una mejora en la funcionalidad (la sensación), la accesibilidad y la seguridad personal en los desplazamientos de toda la población y, de forma especial, de las personas con movilidad reducida.

Se trata de fomentar los desplazamientos, caminando de forma segura, definiendo una red de itinerarios peatonales de especial funcionalidad para todos (gran flujo de peatones, presencia de numerosos puntos de interés, coincidencia de vías muy utilizadas, etc.).

El ámbito es la ciudad de Córdoba y se estructura la jerarquización en tres niveles: Itinerarios Peonales de Ciudad (5), Itinerarios Circulares (2: Centro e Inter-districtos) e Itinerarios Peonales de Barrio, enmarcados en los Districtos.

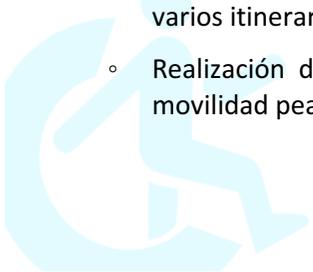
9.4.2. Objetivos operativos

- Planificación general. Jerarquización de la Red Peatonal. Establecimiento esquemático de la Jerarquía de las Redes peatonales general.
- Herramienta importante para futuras actuaciones en el ámbito de la movilidad peatonal y de la accesibilidad.
- Determinación de Entornos Prioritarios: Puntos de interconexión de varios itinerarios de los definidos.
- Realización de Planímetro Peatonal. Divulgación y fomento de la movilidad peatonal.

- Señalización Orientativa Peatonal.

9.4.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Infraestructura



9.5. PLAN DE CONCIENCIACIÓN Y COMUNICACIÓN ASÍ COMO DE IMPLANTACIÓN DE PROGRAMAS DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN EL CONJUNTO HISTÓRICO

9.5.1. Descripción y objetivo principal

La puesta en marcha de los Programas de Caminos Escolares se inserta dentro de los Planes de Acción, del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad.

La política municipal de movilidad sostenible tiene entre sus principales papeles el fomentar los modos no motorizados, tanto por su componente de ahorro energético, como de protección del medio ambiente, amén de sus incuestionables ventajas sobre la salud. Es prioridad del Ayuntamiento fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta de forma segura y configurar para ello unas redes de itinerarios adecuadas, detectando y abordando las actuaciones necesarias para mejorar tanto la accesibilidad peatonal como la eliminación crítica dichos itinerarios.

Pero entre dichos itinerarios, los corredores escolares, principalmente los del Centro Histórico son los que más complejidad presentan y a la vez donde las políticas de restricción de acceso a los coches mayor incidencia presentan y mayor repercusión social.

El objetivo, por tanto es, diseñar y poner en práctica un programa de Concienciación, Comunicación y Divulgación de impulso municipal para fomentar que cada vez más niños vayan al Colegio a pie o en bici, bien de forma autónoma o en grupo tutelado, si son más pequeños, por rutas cada vez más seguras, que de forma simultánea a esta iniciativa se van a ir mejorando por el Ayuntamiento.

El Proyecto inicial se va a poner en marcha en el Conjunto Histórico comenzando por la zona denominada Tendillas – Sur.

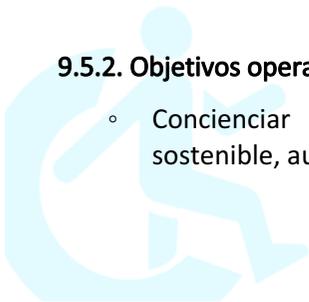
9.5.2. Objetivos operativos

- Concienciar e implicar a la comunidad educativa (movilidad sostenible, autonomía personal, seguridad vial, salud, amistad)

- Posicionar a padres y escolares sobre el papel del vehículo privado e individual frente al desplazamiento a pie, en bicicleta o en transporte colectivo.
- Exponer la nueva configuración física prevista de los corredores escolares de la zona, como oportunidad para dar seguridad a los padres y escolares.
- Explicitar los beneficios de la puesta en marcha del programa.
- Justificar las medidas compensatorias previstas para corregir los inconvenientes: Aparcamientos gratuitos para padres, aparcamiento de bicicletas, etc.
- Analizar las posibles medidas correctoras sobre la regulación y gestión de la movilidad para priorizar los desplazamientos escolares a pie.
- Otras alternativas (transporte escolar, coche compartido, tren de bicicletas, autobús caminante)

9.5.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Educación e Infancia



9.6. ORDENANZA MUNICIPAL, REGULADORA DEL TRÁFICO, SUS ASPECTOS DE MOVILIDAD, SU IMPACTO AMBIENTAL Y LA SEGURIDAD VIAL

9.6.1. Descripción y objetivo principal

La vigente Ordenanza referidas a temas de movilidad en nuestro municipio es la obsoleta “Ordenanza Municipal de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”, que data del año 1992.

Es por ello que teniendo en cuenta los cambios tan grande que en estos años se han producido en este tema se necesita la redacción de una nueva ordenanza.

Dentro del marco urbano de la movilidad sostenible, segura y saludables, y debido a la complejidad creciente del aumento del tráfico rodado junto con la necesidad de compartir el territorio entre todas los modos de transporte en la ciudad y hacerlo de una forma sostenible, se hace necesario incorporar las novedades normativas en este campo y adaptar estas disposiciones de carácter general a las peculiares condiciones de nuestra ciudad en pleno siglo XXI, dando un contenido eminentemente urbano y pensando en las personas y en una movilidad sostenible que mejore la circulación de vehículos y peatones, prestando especial atención a las personas con movilidad reducida, el transporte público, la marcha a pie, el uso de la bicicleta y otros elementos mecánicos sin motor, así como las zonas de la ciudad con velocidad limitada.

9.6.2. Objetivos operativos

- Actualización de normativas nuevas en el ámbito de la movilidad urbana.
- Incorporación de nuevos conceptos y procedimientos actualmente obsoletos en la actual Ordenanza: A.CI.RE., Reservas Minusválidos, Carga y Descarga, Zona Azul, etc.
- Separación de temas competenciales de vía pública actualmente en esta ordenanza.
- Incorporación de modos de transportes más sostenibles que el vehículo privado: transporte público, bicicleta y peatón.

- Incorporación de conceptos medioambientales hasta ahora no tratados como zonas de limitación de velocidad, calmado de tráfico, etc.
- Incorporación de nuevos órganos de participación ciudadana y coordinación: “Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial”.

9.6.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Hacienda y Gestión
- ✓ Delegación de Comercio y Vía Pública

9.7. CREACIÓN DE LA MESA DE MOVILIDAD

9.7.1. Descripción y objetivo principal

Tras la última remodelación del organigrama municipal, las materias relacionadas con la Movilidad, en el más amplio sentido del concepto, se han aunado en la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes. Hasta ese momento estos temas estaban disgregados entre las distintas delegaciones municipales. Es por ello que se han ido creando a lo largo del tiempo distintos órganos de participación y de coordinación que trataban de forma unilateral y parcial competencias relacionadas con la movilidad. Esto ha llevado a la descoordinación al tratarse temas que no pueden tratarse de forma individual sino global.

Por todo ellos se considera que para aunar y coordinar todas las parcelas competencias de la Movilidad de la Ciudad se debe crear un solo Órgano Participativo y Consultivo que se debe denominar “Mesa de la Movilidad”.

Dicho órgano que se subdividirá en pequeñas mesas sectoriales debe ser el único órgano. Adecuará su actuación a su propio Reglamento de funcionamiento, que se aprobará tras su constitución.

Las decisiones de la Mesa de la Movilidad serán facultativas y no vinculantes, adoptando la forma de dictámenes.

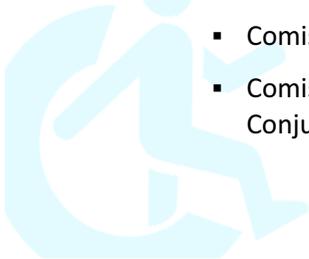
9.7.2. Objetivos operativos

- Mayor coordinación entre áreas.
- Debe estar formado por todas las áreas municipales y asociaciones y colectivos implicados en temas de Movilidad, Accesibilidad y Transportes.
- Englobaría los siguientes órganos ya creados anteriormente y los sustituiría:
 - Comisión Consultiva de Tráfico
 - Comisión de Seguimiento del Plan de Accesibilidad del Conjunto Histórico de Córdoba (PACHC)

- Comisión de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas en el Transporte y en la Comunicación.
- Oficina de la Bicicleta.
- Observatorio de la Movilidad
- Observatorio de la Seguridad Vial de Córdoba.
- Crea un órgano participativo global y básico para la Movilidad y Seguridad Vial.

9.7.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes



9.8. MANTENIMIENTO SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL

9.8.1. Descripción y objetivo principal

El Departamento de Movilidad carece de los medios necesarios para llevar a efecto el mantenimiento de la señalización horizontal de la ciudad. Ha carecido durante los últimos 10 años de pintores propios ni medios económicos para poderlos contratar al exterior.

Por tanto se trata de poder sacar a concurso el contrato de mantenimiento de dicha señalización durante 4 años.

9.8.2. Objetivos operativos

- Cumplir con uno de las obligaciones del Ayuntamiento que es el mantenimiento de sus instalaciones.
- Aumentar la seguridad vial, al mantener la señalización en perfecto estado.
- Mejorar la imagen de la ciudad para el visitante.

9.8.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes



9.9. WEB SATÉLITE DE LA DEL AYUNTAMIENTO DONDE SE INTEGREN LOS CONTENIDOS DE MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y TRANSPORTES

9.9.1. Descripción y objetivo principal

Dentro de la nueva estructura e imagen de la renovada página web del Ayuntamiento se pretende desarrollar, dentro de esta, una nueva página web satélite donde se aúnen y entrelacen todos los contenidos de movilidad, accesibilidad y transportes de la ciudad, incluido los contenidos de la red de AUCORSA.

Con esta nueva página se pretenden varios objetivos: (1) informar al usuario, de la forma más directa, cómoda y en tiempo real, del estado de la movilidad en la ciudad, (2) ofrecer un recurso que integra todos los ámbitos de la movilidad y (3) proporcionar información, útil y veraz, de los diferentes “eslabones de la accesibilidad” (comunicación, transporte, urbanismo, arquitectura y servicios), superando así la habitual barrera de acceso a la información “a distancia” que tanto afecta a todos y, de forma especial, a las Personas con Discapacidad.

Además se apuesta por las redes sociales como modo de fomentar la participación de los ciudadanos en los temas de movilidad.

9.9.2. Objetivos operativos

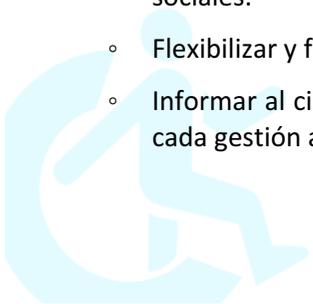
- Proporcionar información útil, integradora y en tiempo real de los contenidos de la movilidad, la accesibilidad y el transporte como factor de dinamización y participación social.
- Coordinación de todos los campos específicos de la movilidad, la accesibilidad y el transporte, y conexión transversal con las áreas relacionadas.
- Interacción y participación de los ciudadanos a través de la redes sociales.
- Flexibilizar y facilitar el ciudadano las gestiones administrativas.
- Informar al ciudadano sobre dónde dirigirse y qué es necesario para cada gestión administrativas.

- Interconectar el trabajo diario en los distintos departamentos con la página web.

-

9.9.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Hacienda y Gestión



9.10. CIERRE DE CARRILES BICI ACTUALES. EJECUCIÓN DE CARRIL BICI A RABANALES.

9.10.1. Descripción y objetivo principal

Teniendo en cuenta que los carriles bici de los que dispone la ciudad, se han ido ejecutando de forma fragmentaria, en cuanto a que se han realizados conforme se han ido ejecutando planes urbanísticos o se han podido obtener determinadas subvenciones para su ejecución; actualmente existe una disgregación en muchos casos de carriles que no tienen continuidad con el conjunto de la red de carriles.

Por todo ello se hace necesario unir estos carriles para constituir una red cerrada reconocible que pueda ser útil para el transporte con este medio sostenible.

Por otra parte se quiere ejecutar una demanda histórica de los usuarios de bicicletas que esa la unión de la ciudad con el Campus Universitario de Rabanales.

9.10.2. Objetivos operativos

- Fomento de la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- Comodidad y seguridad para los ciclistas al no tener que salir de la trama de carriles bici para ir de un sitio a otro de la ciudad.
- Fomentar el uso de la bici para el transporte al Campus de Rabanales y al Polígono de las Quemadas.
- Disminuir en algunos casos el ancho de carril para vehículos lo que contribuye al calmado del tráfico y a la mejora de la seguridad vial.

9.10.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Patrimonio, Casco Histórico y Naturaleza

- ✓ Delegación de Deportes
- ✓ Delegación de Urbanismo y Viviendas
- ✓ Delegación de Infraestructura



9.11. RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS

9.11.1. Descripción y objetivo principal

Se trata de analizar la situación actual de aparcamientos de bicicletas en la ciudad, que se ha ido ejecutando a demanda de establecimientos o colectivos y hacer una nueva distribución más equidistantes y segura, fomentando en caso de edificios públicos la instalación de aparcaderos dentro de los propios edificios.

9.11.2. Objetivos operativos

- Fomento de la bicicleta como medio de transporte alternativo.
- Seguridad y comodidad para los ciclistas.
- Existencia de puntos de amarre en todos los centros importantes de atracción.

9.11.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Seguridad y Disciplina Urbanística
- ✓ Delegación de Patrimonio, Casco Histórico y Naturaleza
- ✓ Delegación de Deportes



9.12. ACTUACIONES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

9.12.1. Descripción y objetivo principal

Dentro de los modos de transporte alternativo a los vehículos privados el transporte público juega un papel muy importante.

El desarrollo del Plan de Movilidad Urbano Sostenible pivotea de forma necesaria sobre un eficiente, rápido y atractivo transporte público.

Por todo ello desde el Departamento de Movilidad se plantea una serie de medidas coordinadas con AUCORSA para que el transporte público de la ciudad sea cada vez mejor.

Estas medidas en algunos casos son de pequeña importancia, en otras ocasiones son de mayor volumen y en otros casos incluso solo se pueden llevar a efecto, por circunstancias económicas, a modo de proyecto futuro.

9.12.2. Objetivos operativos

- Poner en doble sentido el intercambiador de AUCORSA existente en la zona norte de Colón.
- Atravesar Carlos III desde la calle Blas Infante del Barrio de Fátima a la calle Cinco Caballeros del Barrio de Levante. De esta forma la línea de AUCORSA no se verá obligada a ir hacia la Glorieta del Sargento Miguel Ángel Ayllón, y por tanto gana en el tiempo de recorrido.
- Proyectar un BTR (Bus Rapid Transit), es decir un sistema de autobuses con plataforma reservada y preferencia semafórica en la parte central del corredor para el transporte público que supone la Avda. de la Ollerías.
- Crear nuevos carriles Bus en distintas zonas de la ciudad.
- Fomentar, mediante el software existente en la Sala de Control de Tráfico, la preferencia de autobuses en los cruces.

9.12.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes



9.13. ESTABLECIMIENTO DE ZONA A 30 EN BARRIADA DE CAÑERO

9.13.1. Descripción y objetivo principal

Las ciudades han sufrido una autentica mutación en las ultimas décadas debido, en gran medida, al incremento de la movilidad de las personas y, en concreto, al aumento del tráfico rodado de los vehículos de cuatro y dos ruedas. Este aumento de la movilidad que, en general, ha sido beneficioso para una gran parte de la población, ha generado, a su vez, algunos efectos negativos, fundamentalmente sobre la fluidez del tráfico y los niveles de contaminación atmosférica y acústica, así como sobre los niveles de accidentabilidad.

Dentro de las herramientas que existen para evitar estos efectos negativos están las zonas 30.

Una Zona 30 es un área urbana conformada por calles pertenecientes a la “red local” a las que se accede desde las vías de la “red principal” que la delimitan mediante “puertas de entrada” y señalización específica, y en las que la velocidad máxima permitida es de 30 km/h. La acera y la calzada están situadas a distinto nivel para dar mayor protección al peatón. Esta limitación de la velocidad exige la implantación de elementos físicos que informen a los conductores de las características especiales de la zona, eviten la indisciplina vial e inviten a practicar una conducción adecuada a la velocidad planificada.

Debido a las características físicas de los barrios de Cañero o del Campo de la Verdad, les hacen candidatos a que una zona 30 en ellos funcionaría adecuadamente.

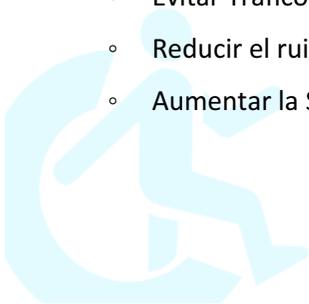
9.13.2. Objetivos operativos

- Dar mayor protagonismo a los peatones.
- Evitar Tráfico de paso.
- Reducir el ruido y la emisión de contaminante.
- Aumentar la Seguridad Vial.

- Cuando la velocidad máxima se disminuye de 50 km/h a 30 km/h disminuye en más de 50% en número de accidentes y en un 90% el de accidentes con muerto o herido grave.

9.13.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Urbanismo y Viviendas
- ✓ Delegación de Infraestructura



9.14. DETERMINACIÓN Y MEJORA EN PUNTOS CRÍTICOS DE LA RED DE ITINERARIOS PEATONALES

9.14.1. Descripción y objetivo principal

Una vez jerarquizados y definidos los itinerarios peatonales en tres niveles, en el proyecto “Jerarquización de la Red de Itinerarios Peatonales”, y siguiendo la línea de prestar y dar la mayor atención al desarrollo y protección de dichos itinerarios, dentro de las políticas de movilidad y de accesibilidad; en este proyecto, y basándonos en los itinerarios ya definidos, detectaremos y abordaremos las actuaciones necesarias para mejorar tanto la accesibilidad peatonal como la eliminación de puntos negros de dichos itinerarios.

Por tanto se aborda de forma prioritaria la solución a puntos críticos existentes y coincidentes con los itinerarios peatonales de referencia. La ejecución se inicia con inmediatez y se realizará de forma sucesiva, en función de la evolución de los trabajos.

La implantación de estas actuaciones urbanas debe ser el resultado de la coordinación entre distintas áreas del Ayuntamiento, contara con las Asociaciones peatonales y vecinales.

9.14.2. Objetivos operativos

- Plan de Mejora de la Red de Itinerarios Peatonales. Eliminación de Puntos Críticos en Itinerarios Peatonales principales de Córdoba.
- Propuesta de intervención inmediata en los entornos que se determinen como prioritarios por la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes, para 2013 y años sucesivos..
- Plan de Acción sobre Entornos Prioritarios (se han definido 40 puntos).
- Se pretende seleccionar los ámbitos en los que coinciden varios itinerarios principales y/o se dan una o varias de las situaciones a corregir como las siguientes: Impermeabilidad, intransitabilidad, inaccesibilidad o desconexión de modos así como cierta exposición a riesgo por desobediencia del peatón ante rodeos en los cruces,

demoras innecesarias en semáforos, confluencia de centros de atracción y tráfico, etc.. Además, se pretende en su elección que el problema a corregir pueda afectar a un número importante de usuarios de las vías, siendo su solución difícil de abordar con un mero mantenimiento o conservación de las vías urbanas.

9.14.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes
- ✓ Delegación de Infraestructura

9.15. ACTUACIONES PARA EL FOMENTO DEL SECTOR DEL TAXI

9.15.1. Descripción y objetivo principal

Debido a la situación económica actual el sector del taxi, al igual que la mayoría de los sectores empresariales está sufriendo perjuicio importante en el desarrollo de su actividad.

Entendiéndose desde el Ayuntamiento de la importancia de dicho sector para el transporte de la ciudad, constituyéndose estos en muchos casos en embajadores de las personas que nos visitan, se ha querido fomentar medidas en los siguientes sentidos: Adaptar horarios y descanso para que haya mayor equidad entre todos, adaptar las paradas a las necesidades reales, reponer las señales obsoletas existentes, hacer más accesible los vehículos mediante la concesión de licencias para vehículos adaptados y cumplir con la obligación de adaptar la ordenanza municipal al nuevo reglamento autonómico del sector.

9.15.2. Objetivos operativos

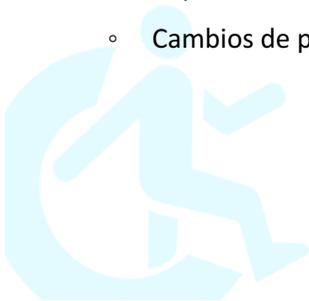
- Adaptación de la Ordenanza Municipal del Taxi al nuevo “Reglamento del Servicio de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo” (Decreto 35/2012 del 21 de Febrero).
- Concesión de 9 licencias nuevas de vehículos adaptados
- Establecimiento de turnos de descanso de 24 horas.
- Posibilidad de intercambios de descanso entre licencias.
- Reducción de jornadas a 18 horas de lunes a viernes.
- Vacaciones de 14 días en Agosto
- Reposición de señales de límites de retorno
- Cambios de parada de taxis.

9.15.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes

9.15.4. Medida del programa electoral implicadas

Medida B.3.3.: En cuanto al apoyo al sector del taxi como sector clave en nuestra estrategia de movilidad y transporte en la ciudad.



9.16. MEJORAS EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN COCHES DE CABALLO

9.16.1. Descripción y objetivo principal

Por su conexión con la pervivencia de valores tradicionales y su vinculación a la mejor explotación de los recursos turísticos de esta Ciudad, y teniendo en cuenta que este tipo de transporte forma parte de la idiosincrasia histórica de nuestra ciudad, donde el caballo tiene un protagonismo importante; se hace necesario mejorar determinados aspectos en la imagen y presencia de dicho transporte.

9.16.2. Objetivos operativos

- Adaptación de la imagen de los coches de caballo e indumentaria de los cocheros a la Ordenanza Municipal Adaptación de la Ordenanza Municipal del Taxi.
- Instar a la creación de una nueva asociación de la que carecía: “Asociación Cordobesa de Coches de Caballos de Punto”.
- Establecimiento de nuevos recorridos debido a los cambios de tráfico en el Casco Histórico.
- Paseo y parada en el Recinto Ferial de la Feria de Mayo

9.16.3. Delegaciones implicadas

- ✓ Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transportes



9.17. OTRAS MEDIDAS A CORTO PLAZO

9.17.1. ORIENTADAS HACIA MEJORA DE LA MOVILIDAD

Además de los Planes y actuaciones contemplados en el Programa de Actuación a Corto

1. Movilidad Urbana Sostenible

Relación de MEDIDAS COMPLEMENTARIAS			
MEDIDAS PROPUESTAS POR DELEGACIÓN	Grupo de PMUS	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO
1. Instalación de Semáforos de Peatón con descontador	NM01	X	
2. Instalación de Semáforos Accesibles	NM02	X	
3. Reordenación de la Red de Aparcamientos de Bicicletas	NM05	X	
4. Implantación de Zona 30 en Barriada de Cañero	NM08	X	
5. Red de Aforado de Carril Bici en varios puntos	NM	X	

9.17.2. OTRAS MEDIDAS ORIENTADAS HACIA LA SEGURIDAD VIAL

1. Seguridad Vial

MEDIDAS PROPUESTAS POR DELEGACIÓN DE MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y TRANSPORTES	Grupo Actuación PSV	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO
1. Estudio para reducción de anchura de carriles en viales principales	PA1.A1	X	
2. Elaboración del Mapa de Puntos Negros de Velocidad	PA4.A2	X	
3. Plan de Mejora de los Puntos Negros	PA1.A3	X	
4. Implantación de un Sistema Foto-Rojo en Ctra. De Palma Del Rio (Urb. Azahara)	PA1.A3	X	



9.18. OTRAS PROPUESTAS A CORTO-MEDIO PLAZO

Las siguientes propuestas se propone por los redactores del Plan por su prioridad en la estrategia de sostenibilidad para cumplir los objetivos ambientales y hacer realidad el nuevo modelo de movilidad.

A continuación se hace una estimación con resumen de presupuesto y mecanismos de financiación de actuaciones a prever en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba, para su debate y consideración.

9.18.1. SISTEMA INTEGRAL DE TRANSPORTE. METRO TREN Y BRT

Según la apuesta municipal, la remodelación del sistema integral del transporte público colectivo urbano estará constituido a medio plazo por un Sistema de Metro Tren y un BRT, que darán cobertura a las líneas de mayor cobertura. En el futuro, el BRT podrá igualmente abarcar otros trayectos.

El sistema necesitará tres vehículos nuevos en el METRO TREN así como la remodelación o creación de 7 estaciones (contado con las de las pedanías). La flota del BRT constará de nuevos autobuses. Todo ello exige una inversión en ambas infraestructuras que posibiliten ese sistema integral de TP. Habrán de instalarse dos nuevos intercambiadores para el Metro Tren, así como remodelar las 5 existentes. Así mismo se deberá de prever la ejecución de otros tres esos intercambiadores con las otras redes y modos de transporte (Línea de Alta Capacidad de autobús, Red de autobuses, taxis, bicicletas, etc.), así como la plataforma segregada de más de 6 km de longitud y las remodelación de las paradas en ese nuevo recorrido del BRT. Estas estaciones estarán adaptadas a urbanísticamente para ser atractivas y estará equipadas de canceladoras de billetes, cámaras de vigilancia, paneles electrónicos, implementación de prioridad semafórica y señalización de carril exclusivo. Asimismo, se procederá a la adquisición de vehículos de alta capacidad y de microbuses híbridos para la conexión el centro histórico.

Los costes de inversión en infraestructura del Metro Tren serán financiados por la Administración Central y el Ayuntamiento de Córdoba, Junta de Andalucía en el marco del convenio de colaboración con el Ayuntamiento de CÓRDOBA para la implantación del Metropolitano.

La plataforma BRT, no cuenta con previsión de financiación en la actualidad. Aunque los costes de adquisición de los vehículos de Alta Capacidad y de los microbuses híbridos correrían inicialmente a cargo de la empresa municipal del transporte público colectivo urbano dentro de su plan de renovación.

Se ha de señalar que la remodelación del sistema de transporte público colectivo en autobús en la ciudad de CÓRDOBA supondrá, al mismo tiempo que la mejora del medio ambiente, una mayor eficiencia económica, habiéndose estimado una reducción del combustible del 50%, de los costes económicos globales de explotación del 30% y de la emisión de partículas contaminantes del 28%.



9.18.2. REMODELACION DE VÍAS PARA POTENCIAR EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO METROPOLITANO EN AUTOBÚS

El Plan contempla como objetivo la construcción de carril bus en las vías metropolitanas, al objeto de favorecer el transporte público colectivo en autobús con destino y origen entre la ciudad de CÓRDOBA y los municipios del cinturón. La estimación de su presupuesto se realizará en el momento de desarrollar los proyectos concretos. Su financiación correrá a cargo de las Administraciones competentes en cada tipo y/o tramo de vía.

Asimismo, se propone el establecimiento de Planes Coordinados entre el Ayuntamiento de CÓRDOBA y el Consorcio Metropolitano de Transportes, que darán lugar a la concertación expresa del sistema de cofinanciación de las líneas que conecten la ciudad y los municipios del Área Metropolitana afectadas por dichos planes.

9.18.3. ADECUACION DE SISTEMA DE APARCAMIENTOS

La reforma del sistema de aparcamientos deberá tener distintas acciones para que sea efectivo su efecto sobre la movilidad. Una de las previsiones en superficie que contempla el Plan es disminuir el déficit de plazas para residentes y el tráfico de agitación, al mismo tiempo que se promociona la actividad comercial de cada zona, es de implantación poco costosa, en cuanto que radica básicamente en la señalización mediante pintura horizontal de cada zona. La instalación de aparcamientos de borde se propone en modo reversible, sin apenas necesidad de ejecutar obras, mediante un sistema ecológico. El sistema de aparcamientos de este tipo será explotado por el concesionario, quien deberá efectuar los gastos necesarios para la instalación de la infraestructura inicial.

La inversión necesaria para la implantación de aparcamientos de borde con tecnología reversible será realizada por la empresa concesionaria de explotación de este servicio público, el cual será licitado por el Ayuntamiento. Los costes de reordenación de los aparcamientos de superficie en la ciudad, correspondientes a la identificación de zonas mediante pintura, serán financiados con cargo al contrato de señalización

existente, imputando a cada ejercicio la parte correspondiente de ejecución realizada.

9.18.4. REMODELACIÓN EN ESPACIOS INTERCAMBIADORES MODALES

La remodelación de los espacios públicos deberá realizarse a la par allá donde se sitúen las nuevas estaciones y paradas tanto en el Metro Tren como en la propuesta Línea BRT de Alta Capacidad dl autobús o en las propias paradas de la red de autobuses.

La inversión deberá ser progresiva para el resto de paradas con mayor tránsito y volumen de pasajeros.

9.18.5. ACTUACIONES SOBRE LA RED CICLISTA COMPLEMENTARIA BÁSICA

Estando en fase de aprobación el Plan Andaluz de la Bicicleta, la potenciación del uso de la bicicleta en el conjunto del sistema de movilidad exige, por un lado, la adecuación de los carriles bicis existentes y la culminación de sus trazado, actualmente incompletos. Además, se deben instalar aparcamientos para bicicletas en los centros laborales, educativos, de ocio y de comercio, tanto de formato tradicional, como de sistema seguro.

Los costes de infraestructuras de la Red Ciclista en la ciudad, tanto en la modificación como en la ampliación de los carriles bici existentes, están siendo promovidos por la Junta de Andalucía en el marco de un convenio de colaboración con el Ayuntamiento de CÓRDOBA que se está estudiando en la actualidad. De igual modo, la instalación de aparca-bicis en todos los puntos de destino colectivo de viajes en este modo de desplazamiento y el sistema de bicicletas públicas. La red ciclista metropolitana habrá de ser, asimismo, remodelada y completada. Su valoración y financiación habrán de acordarse en el momento de la realización de los proyectos concretos, estando a cargo de las Administraciones competentes en cada vía y/o tramo de la misma.

9.18.6. MEJORAS DE CALIDAD FUNCIONAL Y ACCESIBILIDAD EN LOS CORRIDORES DE LA RED DE ITINERARIOS DE CIUDAD Y DE BARRIO

La adecuación de los siete corredores peatonales propuestos en el Plan de acción y recogidos en el PMUS exige una mejora y reforma continua, tanto del acerado en algunos puntos, a fin de ampliarlo o de eliminar barreras, como del mobiliario urbano, arbolado e iluminación. En muchos casos es necesaria una obra de reurbanización completa. En cuanto a la adecuación de los espacios públicos de los barrios, la valoración de las inversiones debe hacerse en los proyectos concretos de reforma, así como la financiación de los mismos.

Las actuaciones necesarias para el acondicionamiento de los itinerarios y corredores peatonales y de las adecuaciones de los barrios, serán financiadas por el Ayuntamiento dentro de las inversiones que el éste

desarrolle en esos puntos a lo largo del período de vigencia del Plan. Dado que anualmente se contemplan en los presupuestos municipales aplicaciones presupuestarias para acometer obras de reforma y mejora de los espacios públicos de la ciudad, en su planificación se tendrán en cuenta los objetivos contemplados en esta materia por Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de modo que sean alcanzados en el período de su vigencia.

Córdoba Octubre de 2013