

1 OBJETIVOS.RESUMEN. COMUNES Y POR MESAS DE TRABAJO**2 HORIZONTES TEMPORALES, TENDENCIA EVOLUTIVA.**

La obtención o el alcance de los objetivos estimados en el tiempo se ha dividido en una tramificación temporal a corto, medio y largo plazo, partiendo de una situación inicial.

Esta situación inicial o escenario cero se ha obtenido de la diagnosis de Córdoba, siendo la "radiografía" de la movilidad actual, y se ha de ver como evolucionaría sin realizar ningún tipo de actuaciones, llegando al escenario infinito.

2.1 Horizontes temporales.

Se ha marcado un horizonte temporal a 19 años, con una configuración como se muestra:

Temporal	Duración a Origen	Duración de Fase	Año Finalización
Corto plazo	4 años	4 años	2.015
Medio plazo	9 años	5 años	2.020
Largo plazo	19 años	10 años	2.030

Tabla 1 Horizontes Temporales

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

produciendo con la normal vida del Plan y de la propia ciudad de Córdoba.

2.2 Escenario cero, infinito y esperado.

Para establecer el escenario infinito se va a partir de considerado escenario cero o estado actual de la movilidad en la Ciudad de Córdoba.

2.2.1 Escenario cero.

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

INDICES DE MOVILIDAD	
	2010
Habitantes	329.723
Índice de Movilidad	457,8
Movilidad total (viajes diarios)	913.772
Movilidad mecanizados	513.540
Movilidad no mecanizada	400.232
Movilidad unitaria (viajes hab/día)	2,771
Mov. Mecanizada unitaria(v-hab/día)	1,55
Mov. No Mecanizada unitaria(v-hab/día)	1,21

Tabla 2 Índices de partida escenario 0

Siendo el reparto modal porcentual al 2.010 el que se muestra:

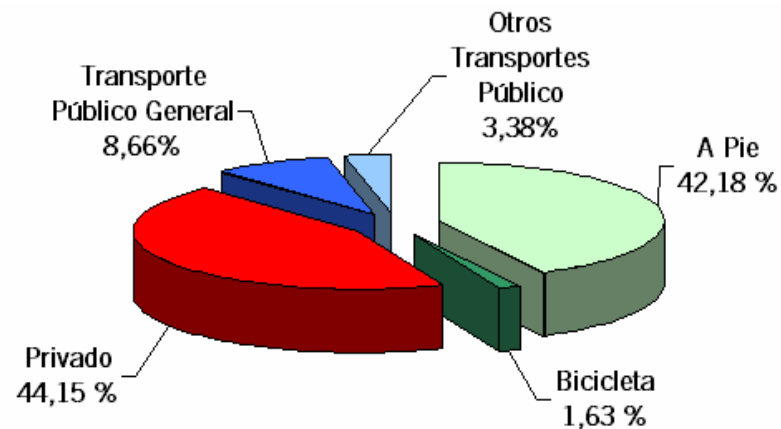


Figura 1 Reparto Modal Porcentuales 2.010

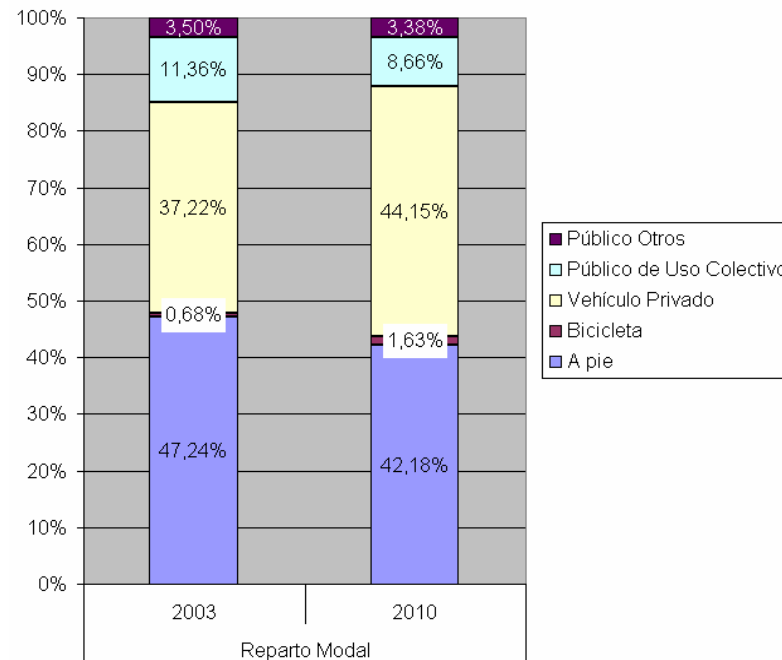


Figura 2 Evolución Reparto Modal Pasado-Presente. Escenario 0.

2.2.2 Escenario infinito.

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



2.2.3 Escenario esperado.

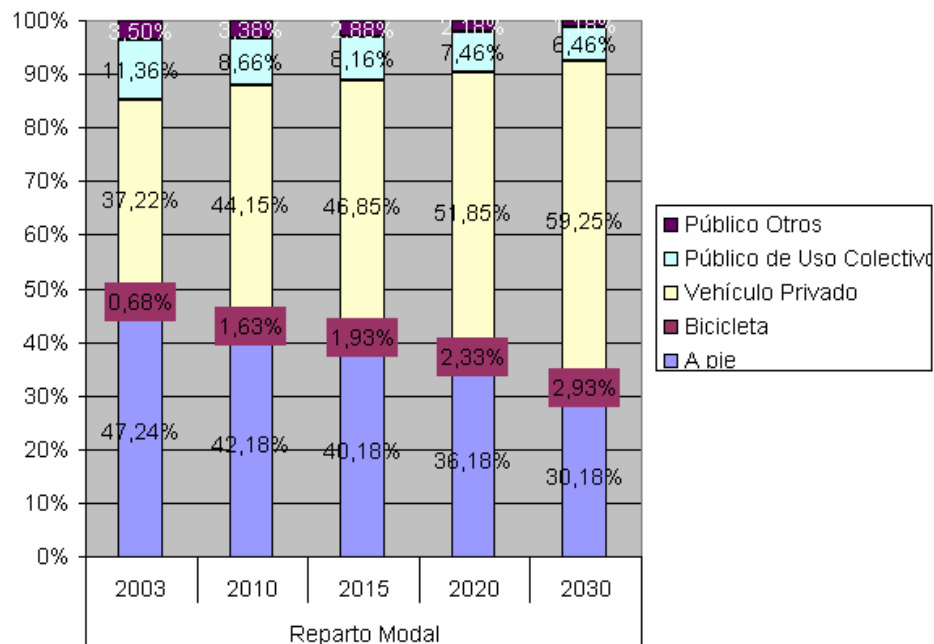


Figura 3 Evolución Reparto Modal Escenario Infinito

A partir del año 2.017 la supremacía del vehículo privado frente al resto de los modos de transporte se hace ya insostenible, superando el 50% de los desplazamientos, y teniendo en cuenta que la evolución se ha visto frenada por el estado de crisis existente.

Además de los datos de movilidad para la tendencia entre escenario cero y escenario infinito hay que tener en cuenta otras variables como son la contaminación atmosférica, la emisión de gases efecto invernadero (G.E.I.), partículas en suspensión, ruido, etc. Todas estas variables se estimarán en cada uno de los programas y propuestas de actuación en cuanto se establezcan los indicadores.

Teniendo en cuenta que se ha establecido un horizonte temporal de 19 años, el escenario esperado ha de ser bastante ambicioso, en el sentido de que las actuaciones a proponer supongan una mejoría cuantiosa en los repartos modales hacia los no motorizados, de tal forma que se alcancen los indicadores que posteriormente se establecerán.

Si se obtiene este horizonte de repartos modales, se alcanzarán las metas y objetivos generales y particulares del presente PMUS, consiguiendo una ciudad de Córdoba más respetuosa con el medio ambiente, con ella misma y sus ciudadanos.

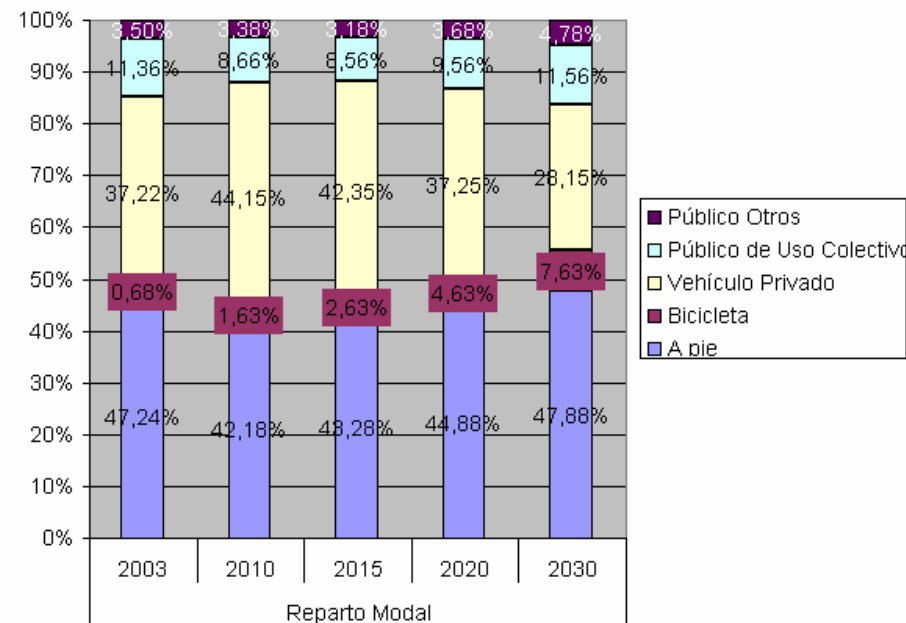


Figura 4 Evolución Reparto Modal Escenario Esperado

3 ESTRUCTURA DE LAS PROPUESTAS. CUADRO RESUMEN.

3.1 Estructura de las propuestas.

El Plan de acción mantendrá una estructura escalonada, donde a cada grupo de acción (sector protagonista de la movilidad) se le asociará unos objetivos específicos, además de los genéricos. Para alcanzar estos objetivos, por cada grupo se crearán unos programas de acción que enfocarán aún más hacia que protagonista va dirigido, y dentro de estos programas se propondrán las actuaciones pertinentes, las cuales llevarán consigo un conjunto de indicadores que determinarán la viabilidad de la solución propuesta en el plazo que se le haya estimado.

- Objetivos Generales.
 - Grupos de Actuación.
 - Objetivos Específicos.
 - Programas.
 - Propuestas.
 - Meta Temporal.

3.1.1 Grupos de actuación.

Los grupos de actuación son aquellos protagonistas físicos o de entorno que participan o se ven afectados, para bien o para mal, en los aspectos de la movilidad con cualquier acción que se vaya a realizar.

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

- Peatones y ciclistas.
- Transporte Colectivo.
- Ordenación del tráfico motorizado.
- Aparcamientos.
- Gestión de la movilidad y de la demanda. Comunicación y Marketing.
- Distribución de mercancías. Empresas de servicios.
- Nuevos desarrollos urbanísticos.
- Medio ambiente y seguridad vial.

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

3.1.2 Objetivos específicos.

Además de los objetivos específicos que se quieren alcanzar con la puesta en marcha de las medidas del PMUS, cada uno de los grupos de actuación se le asociarán de forma implícita unos objetivos específicos, de los cuales se desprenderán el conjunto de programas y propuestas para consensuarlos en el tiempo.

3.1.3 Programas.

Los programas son considerados como grandes grupos de propuestas o acciones, los cuales ya no solo actúan o protagonizan a un grupo de acción, si no que hace una subdivisión inferior, determinando a actores, zonas de acción o características similares en las propuestas. Por norma general, las acciones o propuestas de cada uno de los programas tendrán los mismos supervisores o directores de acción, ya que dependerán del mismo Área de la

administración. Esta circunstancia no se ha de tomar como algo cierto, ya que también se puedan dar propuestas dentro de un mismo programa que dependan de Áreas muy diferentes, aunque serán los menos casos.

A continuación se adjunta el cuadro resumen del Plan de Acción del PMUS de Córdoba:

3.1.4 Propuestas.

Las propuestas son las acciones en sí, con una descripción de lo que se va a llevar a cabo, unos protagonistas y unos indicadores que cumplir para determinar si la acción es adecuada o no.

Las propuestas pueden considerarse como anteproyectos de ejecución, las cuales, previa a su puesta en marcha, se deberán estudiar en detalle, de forma pormenorizada, para saber exactamente en detalle las actuaciones a llevar a cabo, el presupuesto necesario y los medios para ejecutarlas.

3.1.5 Meta temporal.

Las metas temporales, son los considerados horizontes temporales, en los cuales se determinará si una propuesta se ha terminado o no. Además en dichos horizontes temporales se tendrán que estudiar los indicadores de cada uno de las actuaciones, para determinar la evolución de la movilidad de Córdoba, y si las actuaciones que se están poniendo en marcha son las adecuadas a cada una de las situaciones temporales que se vivirán desde el estudio inicial del presente documento hasta la última acción que se lleve a cabo.

3.2 Cuadro Resumen.

El plan de actuación se conforma con un global de 33 programas, los cuales se han dividido en un conjunto de 70 propuestas de actuación.

Grupo de Actuación	Objetivos Específicos	Programas	Ítem	Propuestas	Meta Temporal		
					2.015	2.020	2.030
Peatones y Ciclistas	Incrementar el peso de los modos no motorizados en el reparto modal. Implantar nuevos itinerarios peatonales. Reducir barreras naturales e infraestructurales. Promover el uso de la bicicleta. Aumentar la red de vías ciclistas. Reducir el riesgo y el peligro en los espacios públicos. Aumentar el atractivo a modos no motorizados. Ampliar el reparto de superficie a los modos no motorizados. Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.	Fomento de la movilidad peatonal.	1	NM01.- Red peatonales seguras.			
		Fomento de la movilidad en bicicleta.	2	NM02.- Eliminación de barreras PMR.			
		Fomento de la movilidad mixta (peatonal-bicicleta).	3	NM03.- Red ciclista integrada y completa.			
			4	NM04.- Sistema de bicicletas públicas.			
			5	NM05.- Red de aparcamientos bicicletas.			
			6	NM06.- Fomentar el uso de las bicicletas en los transp. Pub.			
			7	NM07.- Plan de señalización de carriles bicicletas existentes.			
			8	NM08.- Establecimiento de zonas 30. Ciudad 30.			
			9	NM09.- Eliminación puntos negros de peatones y ciclistas. Conservación			
Transporte Colectivo	Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudios. Aumentar la distribución modal del transporte público. Mejorar la velocidad comercial de las líneas de transporte público. Reducción de los tiempos de viaje. Reestudiar los bonos y precios. Mejorar la accesibilidad en las paradas.	Área de Transporte Urbano.	10	TP01.- Establecimiento de carriles bus.			
			11	TP02.- Estudio de reordenación de líneas de autobuses urb.			
			12	TP03.- Lanzaderas en horas punta a Polígonos Industriales.			
			13	TP04.- Establecimiento de Transp. Bajo demanda en periferia.			
			14	TP05.- Mejora de la accesibilidad en paradas. (Bus-Taxi).			
			15	TP06.- Mejora de la información al usuarios del TP.			
			16	TP07.- Aumento de los puntos de prioridad al bus.			
			17	TP08.- Sistemas de sanciones en carriles bus-taxi.			
			18	TP09.- Coordinación con aparcamientos disuasorios.			
			19	TP10.- Plan de Cercanías de RENFE.			
Ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado)	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado vs peatón. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario. Frenar el aumento del índice de motorización. Reducir el uso del automóvil, frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles.	Reforma de la red viaria.	20	TF01.- Jerarquización Viaria.			
			21	TF02.- Definición de Ronda Histórica.			
			22	TF03.- Reordenación de la Avda. de la Ronda de los Tejares.			
			23	TF04.- Modificación Calle Lucano y Avda. Alcázar.			
		Señalización de centros atractores e itinerarios motori.	24	TF05.- Plan de Señalización de Itinerarios y Centros Atractores.			
		Lim. vehículo privado. Contención y gestión de acceso.	25	TF06.- Utilización de sistemas Gating en Accesos de Ronda.			
			26	TF07.- Instalación de sistemas Fotorrojo y cinemómetros.			
			27	TF08.- Limitar el número de permisos entrada Casco Histórico.			
Aparcamiento	Implantar de forma progresiva la implantación de sistemas de control tarifario y de residentes. Gestión de aparcamientos de residentes y visitantes. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.	Gestión aparcamientos en el Casco Histórico.	28	AP01.- Establecimiento de coronas tarifarias.			
		Gestión de Aparcamientos en superficie.	29	AP02.- Gestión de aparcamientos de hoteles. Web.			
		Aparcamientos disuasorios.	30	AP03.- Regulación de aparcamientos en superficie.			
			31	AP04.- Aparcamientos Políg. Industriales y Centros de Trabajo.			
			32	AP05.- Directrices de aparcamientos PMR.			
		General aparcamientos.	33	AP06.- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and ride			
			34	AP07.- Señalización de aparcamientos y plazas.			
Gestión de la Movilidad y de la Demanda. Comunicación y Educación	Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad. Modificar la cultura de la movilidad dando peso a medios de transporte más sostenible. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a centros educativos. Reducir la conflictividad de las horas puntas. Promoción de la formación, divulgación y participación. Creación de herramientas aplicables a la movilidad sostenible. Divulgar los objetivos del PMUS. Informar y generar reciprocidad de la información. Promover las culturas sostenibles y responsables.	Gestión de la movilidad.	35	GM01.- Crear el Área de Movilidad y Observatorio de la Movi.			
			36	GM02.- Creación de la oficina del peatón.			
			37	GM03.- Elab., gestión y explot. pagina web de la movilidad.			
			38	GM04.- Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad.			
			39	GM05.- Crear el servicio de movilidad dentro de la Pol. Local.			
			40	GM06.- Crear una ordenanza conjunta de movilidad.			
			41	GM07.- Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad.			
			42	GM08.- Incentivar el teletrabajo on-line y la telepresencia.			
			43	GM09.- Establecer zonas de aparcamientos escolares en el C.H. e/s			
		Planes de movilidad y transporte.	44	GM10.- Elaborar Planes de Movilidad al Transporte.			
			45	GM11.- Elaborar Planes de Movilidad a centros escolares.			
			46	GM12.- Elaborar Planes de Movilidad a la Universidad.			
			47	GM13.- Elaborar Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios.			
		Divulgación, educación y participación.	48	GM14.- Programa de divulgación y formación en centros de estudios			
			49	GM15.- Construir un aula de la movilidad con zona de actividades.			
			50	GM16.- Programa de formación a la tercera edad.			
			51	GM17.- Programa de divulgación ciudadana.			

Grupo de Actuación	Objetivos Específicos	Programas	Item	Propuestas	Meta Tem poral		
					2.015	2.020	2.030
Distribución Mercancías. Empresas de Servicios.	Racionalizar la carga y descarga en el medio urbano. Ordenación de aparcamientos de pesados en el medio urbano. Minimizar los desplazamientos para las cargas y descargas. Limitar las actuaciones y los horarios de carga y descarga en la zona del conjunto histórico de la ciudad. Gestionar la entrada de empresas de servicios en la zona del conjunto histórico o en zonas de acceso restringido, de forma	Gestión de la Carga y Descarga.	52	DM01.- Limitar y modificar los horarios de carga y descarga en C.H.			
		Distribución de Mercancías.	53	DM02.- Incentivar el uso de veh. eléctrico o híbrido para la CyD en C.H.			
		Varios.	54	DM03.- Telecomando de plazas para CyD en Zona Centro.			
Nuevos Desarrollos Urbanísticos	Planes de accesibilidad y servicios al TP en los nuevos desarrollos. Normativa para la promoción de la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos. Limitar la expansión. Fomentar el desarrollo ordenado y en formas más eficientes, y no promover el tipo de vivienda unifamiliar	Nuevos desarrollos.	55	DM04.- Aparcamientos de veh. pesados en exterior urbano.			
			56	DM05.- Asociaciones para CyD en Zona Centro.			
			57	DM06.- Sistema de gestión ent-sal. C.H. de profesionales de servicios.			
Medio Ambiente y Seguridad Vial	Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso. Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo. Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.	Reducción de emisiones contaminantes.	60	MA01.- Utilización vehículos limpios en la administración y concesiones.			
		Reducción y tratamiento del Ruido	61	MA02.- Instalación de estaciones medidoras de la calidad del aire.			
			62	MA03.- Curso de conducción eficiente.			
			63	MA04.- Actualizar el mapa de ruido			
		Incentivos saludables	64	MA05.- Adecuación de Asfalto.			
			65	MA06.- Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados.			
		Energías renovables	66	MA07.- Favorecer el CarSharing y en CarPooling.			
			67	MA08.- Incentivo usuario de veh. privado y taxi por híbridos/eléctrico.			
		Seguridad Vial	68	MA09.- Marquesinas Solares.			
			69	MA10.- Recargas eléctricas en aparcamientos públicos.			
		70	MA11.- Plan de Seguridad Vial.				

Tabla 3 Cuadro resumen Plan de Acción



4 OBJETIVOS GENERALES.

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

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

Las pautas a seguir, han de tener un carácter tanto medioambiental como un carácter social, destacando entre estas últimas la equidad social, de tal forma que las medidas que se han planteado sean justas a todas las escalas sociales y no se vean perjudicados aquellos sectores poblacionales más desfavorecidos.

Aplicando el decálogo "universal" de objetivos de los planes de movilidad urbana sostenible:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en el centro urbano.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Desarrollo de medidas de integración de los transportes públicos y su intermodalidad.
- Potenciación de estacionamiento de disuasión.

- Ordenación y explotación de la red principal del viario en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías.
- Mejora de la calidad del aire y reducción del ruido.
- Mejora de la seguridad vial.

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

- Integrar la movilidad sostenible en la ordenación del territorio y en la planificación urbanística, desarrollando los mecanismos de coordinación y cooperación administrativos necesarios.
- Integrar criterios de sostenibilidad en los planes, programas y actuaciones de desarrollo.
- Promover el urbanismo de proximidad, que facilite el uso de los medios de transporte alternativos al automóvil motorizado privado, y potenciar el espacio público multifuncional.
- Utilización eficiente de los modos de transporte, favoreciendo el trasvase hacia modos más sostenibles y el desarrollo de la intermodalidad.
- Innovación tecnológica, que apueste especialmente por la reducción de la potencia, la velocidad y el peso de los vehículos y la introducción del conocimiento en la gestión de la movilidad sostenible.

- Eliminación de afecciones medioambientales con respecto al ruido ambiental, sus causas y propagación.
- Evaluación continua de la calidad del aire y toma de medidas para su mejora.
- Reforzar las actuaciones tanto en el ámbito de la seguridad operativa como en el desarrollo de una política de riesgo cero.
- Incentivar los modos de transporte más sostenibles, en especial los colectivos y no motorizados.
- Recuperar espacios públicos para uso y disfrute del ciudadano sin motorizar.
- Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible. Modificar hábitos de movilidad.
- Reducción los tiempos de viajes en el transporte urbano e interurbano.
- Creación de nodos de intermodalidad para facilitar el uso continuado de sistemas de transporte o modos de transporte más sostenibles.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de derivados del petróleo como combustible.
- Evitar la circulación de paso por la Ciudad de Córdoba.
- Crear una red de aparcamientos, tanto perimetrales como de disuasión, y hacerlos atractivos al uso con la conjunción de otros modos más sostenibles en sus cercanías.

Además de estos objetivos genéricos, en cada uno de los ámbitos de actuación se establecerán los correspondientes objetivos específicos, y finalmente se cuantificarán estos

objetivos con el establecimiento de los correspondientes indicadores.

Hay que tener en cuenta que los programas y propuestas de actuación que se van definir a continuación, no han de tomarse como acciones aisladas que forman el conjunto de ideas independientes, sino que todas ellas forman un paquete único con la intención de conseguir los objetivos marcados, estando interrelacionadas en lo que se refiere a la oferta y demanda de todos los medios de transporte, ya sea el vehículo privado o los transportes más sostenibles como el transporte colectivo y los desplazamientos caminando o en bicicleta, así como en la gestión integral de la movilidad.

Por tanto, la idea de que el conjunto de medidas propuestas en su globalidad es la que dará como resultado los objetivos buscados es la acertada, ya que la selección de algunas de las medidas propuestas, más allá de no conseguir los objetivos, puede llegar a ser contrario a la política y metas del PMUS y la sostenibilidad.

5 GRUPO DE ACTUACIÓN PEATONES Y CICLISTAS.

Se agrupan en este apartado todos los programas y propuestas de acción que contemplen aquellos sistemas de movilización sin motorizar, es decir, aquellos aspectos que afecten a los peatones y a los usuarios de las bicicletas.

Se incluirán medidas para fomentar su uso, así como aquellas acciones que estén encauzadas a su gestión y explotación.

5.1 Objetivos específicos.

Los objetivos específicos de este grupo de actuación son los siguientes:

- Incrementar el peso de los modos no motorizados en el reparto modal.
- Implantar nuevos itinerarios peatonales.
- Reducir barreras naturales e infraestructuras.
- Promover el uso de la bicicleta.
- Aumentar la red de vías ciclistas.
- Reducir el riesgo y el peligro en los espacios públicos.
- Aumentar el atractivo de los modos no motorizados.
- Ampliar el reparto de superficie a los modos no motorizados.
- Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

5.2 Programas.

Dentro del grupo de actuación de los peatones y ciclistas se van a proponer un conjunto de acciones que se aglutinan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores o protagonistas a los que va dirigido, puesto que son los que se verán afectados o beneficiados por las mismas.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Córdoba, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos, creando una comunicación bilateral entre los ciudadanos y las entidades públicas responsables de poner en marcha cada una de las propuestas que pertenecen a dichos programas.

En el caso del grupo de acción de peatones y ciclistas la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Fomento de la movilidad peatonal:
 - o NM01.- Red peatonales seguras.
 - o NM02.- Eliminación de barreras PMR.
- Fomento de la movilidad en bicicleta.
 - o NM03.- Red ciclista integrada y completa.
 - o NM04.- Sistema de bicicletas públicas
 - o NM05.- Red de aparcamientos bicicletas.
 - o NM06.- Fomentar el uso de las bicicletas en los transportes públicos.
 - o NM07.- Plan de señalización de carriles bicicletas existentes.
- Fomento de la movilidad mixta (peatonal-bicicleta).
 - o Conservación especial acerados/carril bici.

6 GRUPO DE ACTUACIÓN TRANSPORTE COLECTIVO.

Se agrupan en este apartado todos los programas y propuestas de acción que contemplen aquellos sistemas de movilización motorizados pero de uso colectivo, ya sean urbanos e interurbanos.

Se incluirán medidas para fomentar su uso así como aquellas acciones que estén encauzadas a su gestión y explotación.

Así, las medidas propuestas irán dirigidas en dos vertientes, la primera en la modificación y adaptación de la oferta de transporte público urbano según la demanda existente y los problemas que se han detectado en la fase de diagnóstico, y la segunda en el complemento de esta oferta, tanto urbana como interurbana, así como todas las ampliaciones o modificaciones de infraestructuras necesarias para hacer el transporte público colectivo un claro competidor al transporte privado, mejorando el reparto modal a su favor, y romper la tendencia actual de disminución de uso.

6.1 Objetivos específicos.

Los objetivos específicos de este grupo de acción son los siguientes:

- Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudio.
- Aumentar la distribución modal del transporte público.
- Mejorar la velocidad comercial de las líneas de transporte público.
- Reducción de los tiempos de viaje de los modos colectivos frente al vehículo privado.

- Reestudiar los bonos y precios de billetes de transporte.
- Mejorar la accesibilidad peatonal en las paradas de autobuses y taxis, así como en las estaciones y nodos intermodales.
- Mejorar y crear intercambiadores modales que favorezcan la movilidad sostenible en transporte colectivo.
- Crear espacios de primacía del transporte colectivo frente al vehículo motorizado privado.

6.2 Programas.

Dentro del grupo de actuación del transporte público colectivo se van a proponer un conjunto de acciones que se aglutinan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores o protagonistas a los que va dirigido, que a fin de cuentas serán los que se verán afectados o beneficiados por las mismas.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Córdoba, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos, creando una comunicación bilateral entre los ciudadanos y las entidades públicas responsables de poner en marcha cada una de las propuestas que pertenecen a dichos programas.

En el caso del grupo de acción del transporte público colectivo la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Área de Transporte Urbano.
 - TP01.- Establecimiento de carriles bus.
 - TP02.- Estudio de reordenación de líneas de autobuses urbanos.

- TP03.- Lanzaderas en horas punta a polígonos industriales.
- TP04.- Establecimiento de transporte bajo demanda en periferia.
- TP05.- Mejora de la accesibilidad en paradas (Bus-Taxi).
- TP06.- Mejora de la información al usuario del TP.
- TP07.- Aumento de los puntos de prioridad al bus.
- TP08.- Sistemas de sanciones en carriles bus-taxi.
- Intermodalidad.
 - TP09.-Coordinación con aparcamientos disuasorios.
- Área de Transporte Interurbano.
 - TP09.- Plan de cercanías de RENFE.



7 GRUPO DE ACTUACIÓN DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS, EMPRESAS DE SERVICIOS.

Se agrupan en este apartado aquellos programas y propuestas de acción que van dirigidas a los colectivos profesionales tanto de servicios como los de reparto de mercancía y distribución de la misma. Por lo tanto, las propuestas de estas acciones irán encaminadas a establecer las medidas de regulación y control de la carga y descarga, sobre todo en la zona del conjunto histórico de la ciudad, así como las propuestas para la mejora en el control y gestión de las actuaciones de servicio (reparaciones de urgencia, etc.) también el conjunto histórico. También se incluyen en este grupo las acciones encaminadas a la gestión de la distribución de la mercancía en la zona urbana y a evitar el tránsito de vehículos pesados por dicha zona urbana.

7.1 Objetivos específicos.

Los objetivos específicos de este grupo de acción son los siguientes:

- Racionalizar la carga y descarga en el medio urbano.
- Ordenación y limitación de aparcamientos de pesados en el medio urbano.
- Minimizar los desplazamientos para las cargas y descargas.
- Limitar las actuaciones y los horarios de carga y descarga en la zona del conjunto histórico de la ciudad.
- Facilitar el acceso a las zonas de carga y descarga evitando circulaciones de vehículos en busca de aparcamientos o zonas habilitadas.

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

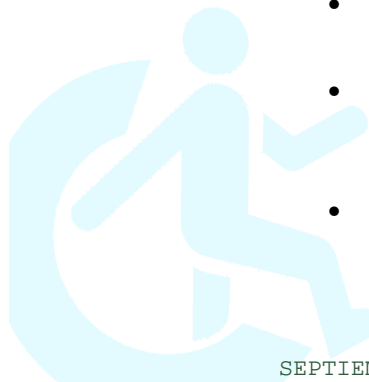
7.2 Programas.

Dentro del grupo de actuación de distribución de mercancías y empresas de servicios se van a proponer un conjunto de acciones que se aglutinan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores o protagonistas a los que va dirigido, que a fin de cuentas serán los que se verán afectados o beneficiados por las mismas.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Córdoba, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos, creando una comunicación bilateral entre los ciudadanos y las entidades públicas responsables de poner en marcha cada una de las propuestas que pertenecen a dichos programas.

En el caso del grupo de acción de distribución de mercancías y empresas de servicios la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Gestión de la carga y descarga.
 - o DM01.- Limitar y modificar los horarios de carga y descarga en C.H.
 - o DM02.- Incentivar el uso de vehículo eléctrico o híbrido para la carga y descarga Casco Histórico.
 - o DM03.- Telecomando de plazas para CyD en Zona Conjunto Histórico.
- Distribución de mercancías.
 - o DM04.- Aparcamientos de vehículos pesados en exterior urbano.



- o DM05.- Asociaciones para CyD en Zona Centro.
- Varios.
 - o DM06.- Sistema de gestión de entradas y salidas al Conjunto Histórico de profesionales de servicios.



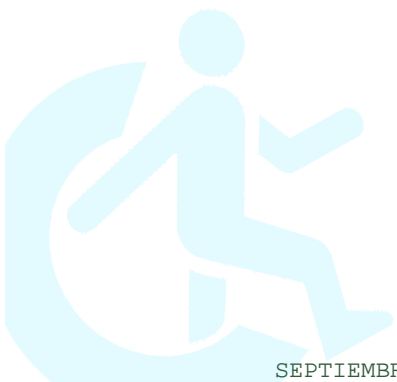
8 CUANTIFICACIÓN DE OBJETIVOS. INDICADORES.

Para comprobar que los programas y propuestas planteadas se están llevando a cabo y que las mismas son las adecuadas para la consecución de los objetivos generales y específicos, se han de evaluar y cuantificar sus efectos. Para ello se establecerán unos indicadores de seguimiento de los distintos programas, así como generales, que marcarán las metas cuantificadas y planificadas en el tiempo.

8.1 Indicadores de evaluación generales por programas.

Estos indicadores establecerán las metas buscadas para la consecución de los objetivos generales del PMUS de Córdoba, estableciendo grados de cumplimiento, siendo los elementos básicos de evaluación a corto, medio y largo plazo.

	HORIZONTES TEMPORALES		
INDICADORES GENERALES	2.015	2.020	2.030
MODOS NO MOTORIZADOS			
% del reparto modal correspondiente a los peatones	43,28%	44,88%	47,88%
% del reparto modal correspondiente a las bicicletas	2,63 %	4,63%	7,63%
Longitud media de viaje de los MNM.	Incr. + 3%	Incr. + 9%	Incr. + 12%
TRANSPORTE COLECTIVO			
% del reparto modal correspondiente a transporte público	11,74%	13,24%	16,34 %
Velocidad comercial TP	+ 1 Km/h	+ 3 Km/h	+ 4 Km/h
Ratio Tiempo TP/Tiempo VP	- 5%	- 15%	- 27%
Grado de satisfacción del usuario	Encuestas	Encuestas	Encuestas
ORDENACIÓN DEL TRÁFICO			
% del reparto modal correspondiente a los vehículos motorizados	42,35 %	37,25 %	28,15 %



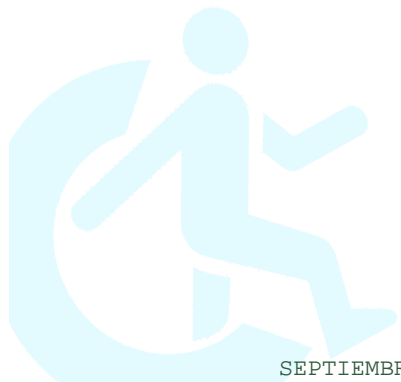
		HORIZONTES TEMPORALES			HORIZONTES TEMPORALES		
INDICADORES GENERALES	2.015	2.020	2.030	INDICADORES GENERALES	2.015	2.020	2.030
privados							
IMD en el viario principal y secundario	- 4%	- 12%	- 24 %	Emisión de contaminantes NOx y partículas	- 2 %	-15 %	- 30 %
Índice de motorización	0 %	- 3 %	-10 %	Coste energético basado en combustible de automoción por viajero en la movilidad motorizada	- 1 %	-10 %	- 20 %
APARCAMIENTO							
Cantidad de ilegalidades del aparcamiento en superficie	- 5%	- 20 %	- 30 %				
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD							
En sus respectivas propuestas y programas	----	----	----				
DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS							
En sus respectivas propuestas y programas	----	----	----				
NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS							
En sus respectivas propuestas y programas	----	----	----				
MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL							
Emisiones de CO2 a la atmósfera debido a la	- 2 %	-15 %	- 30 %				

Tabla 4. Indicadores de evaluación general por programas.

8.2 Indicadores de evaluación específicos por propuestas.

Estos indicadores expresan los objetivos en cuanto a grado de cumplimiento del programa y propuestas, en términos de longitud de red, distribución de espacios, realización de propuestas, instalación de sistemas de sanciones, etc.

Peatones y Ciclistas		Meta Temporal			
Item	PROGRAMAS/PROPUESTAS	Indicadores de seguimiento	2.015	2.020	2.030
Fomento de la Movilidad Peatonal					
1	NM01.- Red peatonales seguras.	Longitud de red acondicionada	25%	100%	
		Cruces peatonales conflictivos acondicionados	15%	100%	
2	NM02.- Eliminación de barreras PMR.	Estudio de puntos con barreras PMR	100%		
		Números de puntos indetificados con actuación	25%	100%	
		Grado de satisfacción de los colectivos MR con actuaciones PMUS	Encuestas	Encuestas	Encuestas
Fomento de la movilidad en bicicleta.					
3	NM03.- Red ciclista integrada y completa.	Longitud de red ejecutada	5%	40%	100%
		Cruces ciclistas conflictivos acondicionados	5%	25%	100%
4	NM04.- Sistema de bicicletas públicas.	Licitación del servicio de prestamos de bicicletas públicas	100%		
		Implantación de 1ª fase	25%	100%	
		Implantación de 2ª fase			100%
5	NM05.- Red de aparcamientos bicicletas.	Cantidad de aparcamientos implantados	150	250	400
6	NM06.- Fomentar el uso de las bicicletas en los transp. Púb..	Encuestas realizadas para localización de prioridades	100%		
		Vehículos de TP urbano con sistema de portabicicletas	2%	10%	
		Vehículos de TP interurbano con sistema de portabicicletas	25%	100%	
7	NM07.- Plan de señalización de carriles bicicletas existentes.	Estudio de puntos y señalización de los puntos a señalar	100%		
		Cantidad de puntos señalizados	25%	100%	
Fomento de la movilidad mixta (peatonal-bicicleta).					
8	NM08.- Establecimiento de zonas 30. Ciudad 30.	Superficie con Zonas 30 en la ciudad. Señalización y adecuación	15%	50%	100%
		Superficie con Zonas 20 en la ciudad. Señalización y adecuación	20%	100%	
		Ratio superficie dedicada al peatón, ciclista y TP / superficie VP	+5%	+15%	+25%
9	NM09.- Eliminación puntos negros de peatones y ciclistas. Conservación	Estudio de puntos negros para peatones y ciclistas	100%		
		Puntos negros para peatones y ciclistas actuados	100%	Revisión	Revisión



Transporte Colectivo		Meta Temporal			
Item	GRUPO DE ACTUACIÓN /PROGRAMAS/PROPUESTAS	Indicadores de seguimiento	2.015	2.020	2.030
Área de Transporte Urbano.					
10	TP01.- Establecimiento de carriles bus.	Longitud de red ejecutada	2%	25%	100%
11	TP02.- Estudio de reordenación de líneas de autobuses urb.	Estudio de la reordenación de líneas de autobuses	100%		
		Cobertura a la población del TP hasta radio 150 m	90%	97%	
		Edad media de la flota	8,5 años	7,5 años	6 años
12	TP03.- Lanzaderas en horas punta a Polígonos Industriales.	Cantidad de lanzaderas a los polígonos industriales	100%		
13	TP04.- Establecimiento de Transp. Bajo demanda en periferia.	Estudio del transporte a las periferia bajo demanda	100%		
		Implantación del sistema de transporte público bajo demanda		100%	
		Usuarios del sistema transporte a la demanda		+20%	+200%
14	TP05.- Mejora de la accesibilidad en paradas. (Bus-Taxi).	Paradas de bus y taxi adecuadas	100%		
15	TP06.- Mejora de la información al usuarios del TP.	Canitdad de nuevos TIP en la red	50%	100%	
16	TP07.- Aumento de los puntos de prioridad al bus.	Semáforos con prioridad bus en corredores	100%	100%	100%
17	TP08.- Sistemas de sanciones en carriles bus-taxi.	Puntos de sanciones en carriles bus instalados	25%	100%	
Intermodalidad.					
18	TP09.- Coordinación con aparcamientos disuasorios.	Usuarios del aparcamiento que utilizan TP	+10%	+20%	+150%
		Tiempos de transbordo	-5%	-15%	-25%
Área de Transporte Interurbano.					
19	TP10.- Plan de Cercanías de RENFE.	Estudio de implantación de la red Cercanías	100%		
		Implantación de líneas C1 y C2		100%	
		Implantación de líneas C3			100%



Gestión de la Movilidad y la Demanda. Comunicación y Educación		Meta Temporal			
Item	GRUPO DE ACTUACIÓN / PROGRAMAS / PROPUESTAS	Indicadores de seguimiento	2.015	2.020	2.030
Gestión de la movilidad.					
35	GM01.- Crear el Área de Movilidad y Observatorio de la Movi.	Creación del Área y Observatorio de Movilidad	100%		
36	GM02.- Creación de la Oficina del Peatón.	Creación de mesas de trabajo sobre movilidad	100%		
37	GM03.- Elab., gestión y explot. pagina web de la movilidad.	Creación de la oficina del peatón	100%		
38	GM04.- Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad.	Puesta en marcha de la pagina web de movilidad	100%		
		Accesos a la pagina web	+100%	+250%	+400%
		Usuarios registrados	+100%	+200%	+300%
		Gestiones on-line	+100%	+150%	+200%
39	GM05.- Crear el Servicio de Movilidad dentro de la Pol. Local.	Implantación de la medida		100%	
		Dinero recaudado para movilidad		50%	100%
40	GM06.- Crear una Ordenanza conjunta de Movilidad.	Puesta en marcha del servicio de movilidad		100%	
		Cantidad de agentes en servicio		50%	100%
		Actuaciones realizadas, (sanciones, actividades, etc.)		+100%	+400%
41	GM07.- Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad.	Redacción y aprobación de la ordenanza de movilidad	100%		
42	GM08.- Incentivar el teletrabajo on-line y la telepresencia.	Puesta en marcha del sistema GIS	100%		
		Superficie de infraestructura inventariada	60%	100%	
		Señalización inventariada	100%		
		Informes elaborados	No eval.	+200%	+300%
43	GM09.- Establecer zonas de aparcamientos escolares en el C.H. e/s	Empresas acogidas a teletrabajo y telepresencia	No eval.	+250%	+400%
		Realización del estudio de aparcamientos escolares	100%		
		Implantación de la medida	100%		
Planes de movilidad y transporte.					
44	GM10.- Elaborar Planes de Movilidad al Transporte.	Polígonos con redacción e implantación de PTT	20%	50%	100%
45	GM11.- Elaborar Planes de Movilidad a Centros Escolares.	Centros Escolares con redacción e implantación de PM	100%		
46	GM12.- Elaborar Planes de Movilidad a la Universidad.	Centros Universitarios con redacción e implantación de PM	100%		
47	GM13.- Elaborar Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios.	Centros Hospitalarios con redacción e implantación de PM	100%		
Divulgación, educación y participación.					
48	GM14.- Programa de divulgación y formación en centros de estudios	Grado de conocimiento y aceptación del plan	Encuestas	Encuestas	Encuestas
49	GM15.- Construir un Aulario de la Movilidad con zona de actividades.	Centros de estudios con actividades de formación en movilidad y seg.vial	20%	60%	100%
		Construcción del Aulario de Movilidad		100%	
50	GM16.- Programa de formación a la tercera edad.	Actividades realizadas		+100%	+200%
		Cantidad de programas llevados a cabo	+100%	+150%	+200%
51	GM17.- Programa de divulgación ciudadana.	Grado de conocimiento y aceptación del plan	Encuestas	Encuestas	Encuestas
		Cantidad de programas llevados a cabo	+100%	+150%	+200%
		Grado de conocimiento y aceptación del plan	Encuestas	Encuestas	Encuestas

9 COSTE DEL PLAN.

La tabla que a continuación se adjunta muestra una valoración aproximada de las actuaciones propuestas en el presente PMUS, siendo la cantidad una valoración orientativa que deberá ser ajustado, una vez se elaboren los estudios pormenorizados y en detalle de cada una de las propuestas y programas.



Item	PROGRAMAS/PROPUESTAS	COSTE ESTIMADO
PEATONES Y CICLISTAS		5.570.000,00 €
Fomento de la Movilidad Peatonal		1.110.000,00 €
1	NM01.- Red peatonales seguras.	750.000,00 €
2	NM02.- Eliminación de barreras PMR.	360.000,00 €
Fomento de la movilidad en bicicleta.		2.610.000,00 €
3	NM03.- Red ciclista integrada y completa.	1.800.000,00 €
4	NM04.- Sistema de bicicletas públicas.	500.000,00 €
5	NM05.- Red de aparcamientos bicicletas.	100.000,00 €
6	NM06.- Fomentar el uso de las bicicletas en los transp. Púb..	60.000,00 €
7	NM07.- Plan de señalización de carriles bicicletas existentes.	150.000,00 €
Fomento de la movilidad mixta (peatonal/bicicleta).		1.850.000,00 €
8	NM08.- Establecimiento de zonas 30. Ciudad 30.	1.500.000,00 €
9	NM09.- Eliminación puntos negros de peatones y ciclistas. Conservación	350.000,00 €
TRANSPORTE COLECTIVO		10.165.000,00 €
Área de Transporte Urbano.		5.620.000,00 €
10	TP01.- Establecimiento de carriles bus.	1.750.000,00 €
11	TP02.- Estudio de reordenación de líneas de autobuses urb.	250.000,00 €
12	TP03.- Lanzaderas en horas punta a Polígonos Industriales.	1.500.000,00 €
13	TP04.- Establecimiento de Transp. Bajo demanda en periferia.	1.500.000,00 €
14	TP05.- Mejora de la accesibilidad en paradas. (Bus-Taxi).	220.000,00 €
15	TP06.- Mejora de la información al usuarios del TP.	150.000,00 €
16	TP07.- Aumento de los puntos de prioridad al bus.	60.000,00 €
17	TP08.- Sistemas de sanciones en carriles bus-taxi.	190.000,00 €
Intermodalidad.		45.000,00 €
18	TP09.- Coordinación con aparcamientos disuasorios.	45.000,00 €
Área de Transporte interurbano.		4.500.000,00 €
19	TP10.- Plan de Cercanías de RENFE.	4.500.000,00 €
ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO (VEHÍCULO PRIVADO)		3.975.000,00 €
Reforma de la red viaria.		3.210.000,00 €
20	TF01.- Jerarquización Viaria.	60.000,00 €
21	TF02.- Definición de Ronda Histórica.	300.000,00 €
22	TF03.- Reordenación de la Avda. de la Ronda de los Tejares.	2.500.000,00 €
23	TF04.- Modificación Calle Lucano y Avda. Alcázar.	350.000,00 €
Señalización de centros atractores e itinerarios motoriz.		95.000,00 €
24	TF05.- Plan de Señalización de Itinerarios y Centros Atractores.	95.000,00 €
Lim. vehículo privado. Contención y gestión de acceso.		670.000,00 €
25	TF06.- Utilización de sistemas Gating en Accesos de Ronda.	45.000,00 €
26	TF07.- Instalación de sistemas Fotorrojo y cinemómetros.	600.000,00 €
27	TF08.- Limitar el número de permisos entrada Casco Histórico.	25.000,00 €
APARCAMIENTOS		2.797.500,00 €
Gestión aparcamientos en el Casco Histórico.		27.500,00 €
28	AP01.- Establecimiento de coronas tarifarias.	25.000,00 €
29	AP02.- Gestión de aparcamientos de hoteles. Web.	2.500,00 €
Gestión de Aparcamientos en superficie.		790.000,00 €
30	AP03.- Regulación de aparcamientos en superficie.	450.000,00 €
31	AP04.- Aparcamientos Políg. Industriales y Centros de Trabajo.	250.000,00 €
32	AP05.- Directrices de aparcamientos PMR.	90.000,00 €
Aparcamientos disuasorios.		1.800.000,00 €
33	AP06.- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and ride	1.800.000,00 €
Generalaparcamientos.		180.000,00 €
34	AP07.- Señalización de aparcamientos y plazas.	180.000,00 €

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN		34.275.000,00 €
Gestión de la movilidad.		31.545.000,00 €
35	GM01.- Crear el Área de Movilidad y Observatorio de la Movi.	15.000.000,00 €
36	GM02.- Creación de la oficina del peatón.	25.000,00 €
37	GM03.- Elab., gestión y explot. pagina web de la movilidad.	50.000,00 €
38	GM04.- Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad.	15.000,00 €
39	GM05.- Crear el servicio de movilidad dentro de la Pol. Local.	16.000.000,00 €
40	GM06.- Crear una ordenanza conjunta de movilidad.	45.000,00 €
41	GM07.- Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad.	150.000,00 €
42	GM08.- Incentivar el teletrabajo on-line y la telepresencia.	60.000,00 €
43	GM09.- Establecer zonas de aparcamientos escolares en el C.H. e/s	200.000,00 €
Planes de movilidad y transporte.		1.180.000,00 €
44	GM10.- Elaborar Planes de Movilidad al Transporte.	750.000,00 €
45	GM11.- Elaborar Planes de Movilidad a centros escolares.	220.000,00 €
46	GM12.- Elaborar Planes de Movilidad a la Universidad.	120.000,00 €
47	GM13.- Elaborar Planes de Movilidad a Centro Hospitalarios.	90.000,00 €
Divulgación, educación y participación.		1.550.000,00 €
48	GM14.- Programa de divulgación y formación en centros de estudios	400.000,00 €
49	GM15.- Construir un aula de la movilidad con zona de actividades.	750.000,00 €
50	GM16.- Programa de formación a la tercera edad.	200.000,00 €
51	GM17.- Programa de divulgación ciudadana.	200.000,00 €
DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS. EMPRESAS Y SERVICIOS.		665.000,00 €
Gestión de la Carga y Descarga.		392.500,00 €
52	DM01.- Limitar y modificar los horarios de carga y descarga en C.H.	30.000,00 €
53	DM02.- Incentivar el uso de veh. eléctrico o híbrido para la CyD en C.H.	360.000,00 €
54	DM03.- Telecomando de plazas para CyD en Zona Centro.	2.500,00 €
Distribución de Mercancías.		270.000,00 €
55	DM04.- Aparcamientos de veh. pesados en exterior urbano.	210.000,00 €
56	DM05.- Asociaciones para CyD en Zona Centro.	60.000,00 €
Varios.		2.500,00 €
57	DM06.- Sistema de gestión ent-sal. C.H. de profesionales de servicios.	2.500,00 €
NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS		95.000,00 €
Nuevos desarrollos.		95.000,00 €
58	NDU01.- Modificación PGOU adaptándolo a pautas de movilidad sost.	60.000,00 €
59	NDU02.- Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos.	35.000,00 €
MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL		12.140.000,00 €
Reducción de emisiones contaminantes.		3.530.000,00 €
60	MA01.- Utilización vehículos limpios en la administración y concesiones.	3.200.000,00 €
61	MA02.- Instalación de estaciones medidoras de la calidad del aire.	90.000,00 €
62	MA03.- Curso de conducción eficiente.	240.000,00 €
Reducción y tratamiento del ruido		3.000.000,00 €
63	MA04.- Actualizar el mapa de ruido	400.000,00 €
64	MA05.- Adecuación de Asfalto.	2.400.000,00 €
65	MA06.- Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados.	200.000,00 €
Incentivos saludables		1.750.000,00 €
66	MA07.- Favorecer el CarSharing y en CarPooling.	250.000,00 €
67	MA08.- Incentivo usuario de veh. privado y taxi por híbridos/eléctrico.	1.500.000,00 €
Energías renovables		3.750.000,00 €
68	MA09.- Marquesinas Solares.	3.500.000,00 €
69	MA10.- Recargas eléctricas en aparcamientos públicos.	250.000,00 €
Seguridad Vial		110.000,00 €
70	MA11.- Plan de Seguridad Vial.	110.000,00 €
TOTAL PMUS		69.682.500,00 €

Tabla 5. Indicadores de evaluación específicos.

10 PLAN DE SEGUIMIENTO; PROGRAMACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN.

A partir de la entrega del PMUS, se han de seguir las siguientes pautas y programaciones, que llevarán, junto con este documento, a la consecución de los objetivos generales y particulares de cada uno de los ámbitos de estudio de la movilidad de la ciudad.

Teniendo en cuenta que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Córdoba es un documento vivo, permitirá su modificación y ampliación durante el periodo de vigencia del mismo, creando un instrumento de planeamiento dinámico, eficaz y veraz con la realidad de la ciudad, adaptándose a las futuras miras. Con el tiempo y la experiencia que se vaya alcanzando en la consecución de programas y propuestas, se irán consolidando los objetivos, así como será posible que hayan de realizar algunas modificaciones en el PMUS.

Es por esto, que el PMUS debe ser un ente vivo y dinámico, permitiendo la constante actualización y adaptación de sus acciones y objetivos, adecuándose siempre a los problemas reales de la ciudad.

Por tanto, se propone la siguiente planificación de acciones a realizar una vez entregado este documento.

- Mayo 2.011 a Diciembre 2.012.
 - Creación de las mesas de trabajo de los distintos sectores.
 - Conocimiento público, participación ciudadana y realización de charlas.
 - Estudio pormenorizado por cada programa de trabajo.
 - Actualización de programas. Redacción detallada de los contenidos de los programas y propuestas, con memorias de actuación, plazos, costes y agentes implicados.

- Enero 2.012 en adelante.
 - Puesta en marcha de las propuestas anteriormente programadas.
 - Seguimiento y evaluación. Se propone una revisión de los objetivos y programas al menos una vez cada 4 años.

La consecución de las propuestas, el estudio, seguimiento y evaluación de las acciones que se lleven a cabo, y aprendiendo de las evoluciones que se vayan produciendo, y sobre las mismas, tomar las determinadas correcciones oportunas, hará de la Ciudad de Córdoba una urbe comprometida con la movilidad sostenible y todos los beneficios que ello reporta, llegando al equilibrio esperado de respeto por el medio ambiente, por los ciudadanos y su entorno, un reparto equitativo de los espacios disponibles y el funcionamiento sistémico de la propia ciudad.

