



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

MORILES



BLOQUE 1. PRESENTACIÓN DEL TRABAJO Y DEL MUNICIPIO.....2

1. INTRODUCCIÓN
2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO
3. OBJETIVOS DEL PMUS
4. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y FUNCIONAL DEL ÁMBITO DEL PMUS

BLOQUE 2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....14

1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL
2. DIAGNOSTICO DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

BLOQUE 3. PLAN DE ACTUACIONES.....57

1. TENDENCIA EVOLUTIVA
2. ESTRUCTURA DE LAS PROPUESTAS. CUADRO RESÚMEN
3. OBJETIVOS GENERALES
4. ACTUACIONES EN PEATONES Y CICLISTAS. MEDIDAS DE RECUPERACIÓN URBANA Y CUIDADANA
5. TRANSPORTE COLECTIVO. MEDIDAS DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO
6. ORDENACIÓN DE TRÁFICO MOTORIZADO (VEHÍCULO PRIVADO). MEDIDAS DE CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
7. APARCAMIENTOS. MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO
8. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN. MEDIDAS ESPECÍFICAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
9. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS. MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, INCLUYENDO CARGA Y DESCARGA
10. NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS
11. MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL. MEJORA PARA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL, EL AHORRO ENERGÉTICO Y LA SEGURIDAD VIAL
12. CUANTIFICACIÓN DE OBJETIVOS. INDICADORES
13. COSTE DEL PLAN
14. PLAN DE SEGUIMIENTO. PROGRAMACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN
15. FICHAS RESUMEN DEL PLAN DE ACTUACIÓN

BLOQUE_01

PRESENTACIÓN DEL TRABAJO Y DEL MUNICIPIO

BLOQUE 1. PRESENTACIÓN DEL TRABAJO Y DEL MUNICIPIO

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO.....	4
3. OBJETIVOS DEL PMUS.....	5
4. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y FUNCIONAL DEL ÁMBITO DEL PMUS.....	6
4.1. Contexto territorial: Comarca de la Campiña Sur	
4.2. Moriles en el marco de la Comarca de la Campiña Sur	
4.3. Historia de Moriles	
4.4. Estructura Socioeconómica: sociodemográfica, económica, mercado de trabajo, el parque móvil	
4.4.1. Sociodemográfica	
4.4.2. Estructura económica	
4.4.3. Mercado de trabajo	
4.4.4. Parque móvil	
4.5. El espacio urbano y su entorno	

B1_PRESENTACIÓN DEL TRABAJO Y DEL MUNICIPIO

1. INTRODUCCIÓN

El término sostenibilidad o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad.

Desde la Unión Europea (UE) se está contribuyendo a disminuir la contaminación y los efectos negativos que origina el transporte. Con los objetivos de reducir sustancialmente las emisiones en los años futuros, mejorar la calidad ambiental y disminuir el ruido, la UE ha desarrollado directivas relativas a la emisión de CO₂, al consumo de energía y otras que promueven las energías renovables y la mejora medioambiental. Además existen directivas específicas del transporte que regulan la calidad de los combustibles y pretenden incrementar el uso de biocombustibles, o promueven facilitar información a los compradores de vehículos nuevos sobre la eficiencia energética de los mismos.

Partiendo de estas directrices europeas, a las que han seguido planes estratégicos nacionales, La Agencia Provincial de la Energía de Córdoba ha promovido para el año 2012-2013, en colaboración con las distintas administraciones locales, la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible en 8 municipios de la provincia: Carcabuey, El Carpio, Moriles, Nueva Carteya, Obejo, Posadas, Santaella y Torrecampo.

Se entiende por Movilidad Urbana Sostenible *"un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma, una mejor calidad de vida de sus ciudadanos"*

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible es la convergencia de ideas, políticas y objetivos, de tal forma que minimice el coste de las acciones de reajuste, desarrollando unas líneas estratégicas compartidas entre los agentes sociales, económicos, profesionales, culturales, ciudadanos e instituciones, fijando las reglas de actuaciones a corto, medio y largo plazo.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se articulan en base a dos ideas principales:

1. Proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables.
2. Concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado.

El desarrollo sostenible consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente. En base a esto, los PMUS pretenden integrar todos los beneficios asociados al Transporte Sostenible:

1. Disminución de atascos, y por consiguiente de ruidos, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
2. Disminución de energías no renovables, promoviendo el consumo de energías más limpias.
3. Reducción del tiempo de viaje.
4. Mejora de los servicios del transporte público.
5. Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
6. Mejora de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes.
7. Promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta, modos más saludables.
8. Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

Cada PMUS ha de desarrollar las medidas que mejor se adapten a las circunstancias y características del municipio al que esté destinado. Aunque todas ellas las podemos clasificar según las siguientes áreas de intervención:

1. Estrategias de control y ordenación de tráfico.
2. Estrategias de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado.
3. Estrategias de potenciación del transporte colectivo.
4. Estrategias de recuperación de la calidad urbana y ciudadana.
5. Estrategias específicas de gestión de la movilidad.
6. Estrategias para mejorar la movilidad a personas de movilidad reducida.
7. Estrategias para la mejora de la movilidad de mercancías, incluyendo carga y descarga.
8. Estrategias para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.
9. Estrategias para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético.
10. Estrategias para la mejora del transporte a grandes áreas y centros atractores de viajes.
11. Estrategias para mejora de la seguridad.

El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en adelante PMUS, se realiza por encargo de la Agencia Provincial de la Energía de Córdoba para su ejecución dentro del plazo de 9 meses, durante el período 2012-2013.

2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO.

Un PMUS se puede estructurar en 5 grandes fases. Aunque las cuatro primeras fases suelen desarrollarse de forma secuencial es posible que parte de las tareas asociadas a diferentes fases se puedan realizar en paralelo. La posibilidad de realizar tareas parciales en paralelo viene a consecuencia de la subdivisión de las fases en bloques de trabajo, donde inicialmente se realiza un análisis individualizado por bloques (diagnóstico) para posteriormente un análisis conjunto parcial, agrupando bloques, y total. Los bloques a considerar son:

- **Aspectos Socio-Económicos y Usos del suelo.** La estructura socio-económica del municipio es crucial para el análisis de la demanda de movilidad, los centros atractores y generadores de viajes (usos del suelo), la localización de las actividades educativas, sanitarias, económicas, comerciales e industriales e incluso identificar los colectivos y asociaciones existentes en el municipio que serán partícipes del plan deben ser identificados para su posterior análisis de la influencia en la movilidad.
- **Movilidad vehículo privado.** Se centra en la toma de datos, diagnóstico y diseño de actuaciones en el ámbito de los desplazamientos privados. La movilidad privada incluye aparcamientos, demanda de movilidad, accesibilidad a municipios y centros (educativos, administrativos, sanitarios,...) o zonas y por supuesto el viario (oferta).
- **Movilidad transporte público.** La toma de datos, diagnóstico y actuaciones en relación a líneas de transporte público que incluye información asociada a los trayectos, paradas, accesibilidad, cobertura, nivel de información en resumen aspectos que afectan a la competitividad del sistema de transporte público.
- **Movilidad ciclista.** La toma de datos, diagnóstico y actuaciones están asociadas a conocer las rutas empleadas, tipología de los desplazamientos, aparcamientos y horarios. Analizar las oportunidades, debilidades, amenazas y fortalezas que proporciona el municipio para un desplazamiento ciclista.
- **Movilidad peatonal.** Una de las prioridades es el fomento de la movilidad peatonal para ello es necesario ganar espacio para el peatón, detectar y corregir problemas de inseguridad vial de forma que se convierta en el medio más seguro y confortable en distancias cortas.
- **Transporte de mercancías.** El transporte de mercaderías supone hasta el 25% de los desplazamientos en los municipios (city logistics). Una ordenación, gestión y regulación del transporte de mercancías ayuda a mejorar la movilidad, calidad ambiental y eficiencia energética del conjunto no solo desde el punto de vista general sino también desde el punto de vista particular de los transportistas.

Cada fase del PMUS se compone de etapas de trabajo donde se definen los procesos y actividades a desarrollar. Los resultados de cada fase queda reflejado en dos tipos de informes, el primero describe las tareas realizadas y los resultados obtenidos y un documento final que contiene los resultados alcanzados en la fase. Las fases están compuestas por actividades que describen los procesos que deben desarrollarse en la

elaboración del PMUS. Finalmente, los procesos tienen asociadas técnicas y herramientas que son empleadas en cada etapa para la toma de datos, análisis y diagnóstico y ayuda a la toma de decisiones en relación a las actuaciones.

FASE 1: TRABAJOS PREVIOS DE INFORMACIÓN Y TOMA DE DATOS

- Recogida de información de base existente.
- Plan de toma de datos.

FASE 2: DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y TENDENCIAL

- Análisis y diagnóstico de la movilidad
- Inventario energético y medioambiental

FASE 3: PLAN DE ACTUACIONES

- Diseño de propuestas
- Evaluación económica, energética y medioambiental.

FASE 4: PRESENTACIÓN PÚBLICA

- Organización de evento
- Presentación de resultados y propuestas

FASE 5: SENSIBILIZACIÓN, COMUNICACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

- Grupos de trabajo sectoriales
- Reuniones periódicas
- Material y medios de sensibilización y comunicación
- Plan de sensibilización, comunicación participación

Finalmente, un plan de movilidad viene enlazado a un proceso intenso de participación, concienciación e información ciudadana. El proceso de participación e información se desarrolla en paralelo a los trabajos de toma de datos, diagnóstico y actuaciones, si bien al final de cada fase es necesario actos donde se presenten los resultados e informes de las posibles actuaciones. Esta fase incluye una serie de actividades, tales como técnicas de gestión de grupos, herramientas y sesiones presenciales/virtuales de información y participación.

En este sentido se ha contado con la participación de todos los implicados o protagonistas de la movilidad del municipio. Se han hecho visitas a las distintas sedes de asociaciones vecinales, y demás colectivos en las que se ha realizado una labor de concienciación acerca de la importancia de este proyecto y de su participación como parte directamente implicada, recabando todos los problemas que desde estas entidades se nos han planteado y que de otro modo habría sido muy complicado detectar. Esta labor de concienciación se ha venido realizando en paralelo a la realización de los estudios de campo.

3. OBJETIVOS DEL PMUS

Aplicando el decálogo “universal” , los objetivos de los planes de movilidad urbana sostenible son los siguientes:

- 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.

4. CARACTERIZACIÓN TERRITORIAL Y FUNCIONAL DEL ÁMBITO DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

4.1. CONTEXTO TERRITORIAL: CAMPIÑA SUR

El municipio de Moriles pertenece al espacio geográfico de la Comarca de la Campiña Sur de la provincia de Córdoba.

La comarca está compuesta por las localidades de Aguilar de la Frontera, Fernán Núñez, Montalbán de Córdoba, Montemayor, Montilla, Monturque, Moriles, Puente Genil, La Rambla, San Sebastián de los Ballesteros y Santaella. La cabeza de partido es Montilla.



La comarca de Campiña Sur Cordobesa se encuentra al sur de la provincia de Córdoba, extendiéndose entre el Valle del Guadalquivir y las Sierras Subbéticas, limitando con los términos municipales de Espejo, Castro del Río, Cabra y Lucena, al sur con la provincia de Sevilla, al norte con el término municipal de Córdoba y al oeste con los de La Vitoria y La Carlota en la provincia de Córdoba, y Écija y Estepa en la provincia de Sevilla.



Características fundamentales que definen su medio físico son el relieve ondulado y los suelos de gran aptitud para el uso agrícola, destacando las rendsinas y xerorrendinas, típicas para el cultivo del olivar y el viñedo, las tierras negras andaluzas, en las que destaca el cultivo de cereales y algodón, y los suelos margosos y rojos o pardo rojizos.

Ocupa una superficie de 1.101km² y agrupan un colectivo aproximado de 106.489 (datos de 2012) habitantes repartidos en los 11 municipios que la componen.

La Campiña es una penillanura que se extiende entre el Valle del Guadalquivir y las sierras Subbéticas. Bajo el nombre de Campiña se agrupan tres zonas diferenciadas:

- La oriental, conocida como "**Campiña Baja**", es olivarera y cerealista, extendiéndose entre el Guadalquivir y su afluente el Guadajoz.



- La zona central denominada "**Campiña Alta**", a cuyo paisaje se incorporan viñas, discurre entre el Guadajoz y el Genil.



- Al Oeste existe una cuña geográfica con entidad propia conocida por "**Las Colonias**" que abarca los pueblos creados en el s. XVII por Carlos III.



Los ríos campiñeses son el Guadajoz al nordeste, el Cabra al sureste y el Genil al suroeste, que tras un recorrido ligeramente paralelo, en dirección sureste-noroeste, desembocan en el Guadalquivir. También paralelas y con similar orientación son las principales carreteras que recorren la comarca: por la parte occidental o Campiña del vino discurre la N-331 y A-45, mientras que la zona oriental o Campiña del cereal y el aceite está surcada por la C-432.

En casi toda la Campiña existen focos industriales o artesanos, destacando los productos agroalimentarios, cerámica, bronce, cobre, latón y el mueble.

En el sector agroalimentario tiene especial importancia la industria conservera de la carne de membrillo de Puente Genil, así como la elaboración de afamados vinos con denominación de origen Montilla – Moriles.

En cuanto a recursos medioambientales destacan las denominadas “Zonas Húmedas del Sur de Córdoba”, entre las que están: la Laguna de Zóñar y el Rincón en Aguilar, la Laguna de Tíscar y el embalse de Cordobilla en Puente Genil y la Laguna del Donadío en el término municipal de Santaella. Todas ellas constituyen lugares de refugio y nidificación de aves acuáticas como el Pato Malvasía, Garcilla, Garzas, Cormoranes, etc.



4.2. MORILES EN EL MARCO DE LA COMARCA DE LA CAMPIÑA SUR

Moriles es un pueblo cordobés de 3.907 habitantes (2012). El único asentamiento de población como tal, existente en el término municipal, lo constituye el núcleo urbano de Moriles. No existen, pues, núcleos de población en diseminado, ni tampoco han existido históricamente algún núcleo digno de señalar por su entidad.

Este hecho puede encontrar su justificación en el reducido tamaño del término municipal, y por otro lado en el origen histórico del mismo, aldea rural de Aguilar de la Frontera que se independiza.

Su extensión superficial es de 19,54 km² y tiene una densidad de 199,95 hab/km². Se encuentra situada a una altitud de 375 metros.

Situada a 65 Km. de Córdoba, su entorno natural está formado por viñas. Se podría encuadrar en un posible itinerario de las denominadas zonas húmedas del sur de la Provincia.

La actividad económica fundamental es la agricultura, siendo el cultivo por excelencia, la vid. En el término municipal también tiene presencia el olivar, pero siempre en zonas no aptas para el cultivo de la vid. Por último en la campiña se cultivan también cereales.

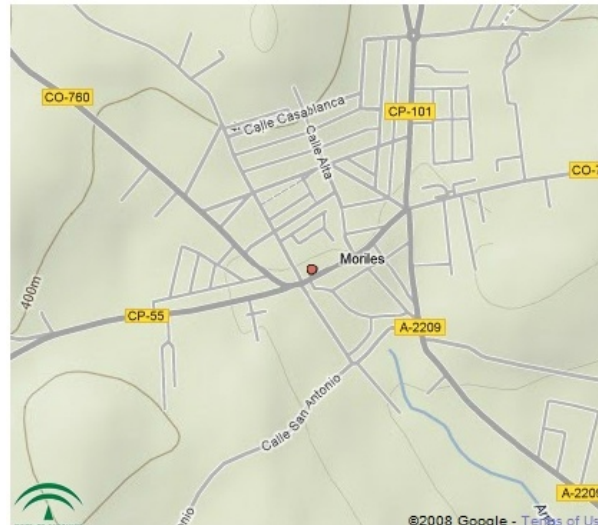


Asociada a esta actividad encontramos la industria relacionada con el viñedo para transformar la uva molturada en vino, las embotelladoras y las distribuidoras de vinos de Montilla-Moriles aportan unos 4.000 empleos fijos a la Campiña, existiendo actualmente en el marco de Montilla-Moriles 130 bodegas elaboradoras de vino, 17 de almacenado o crianza, 83 embotelladoras y 15 cooperativas, de las que cinco comercializan sus propios vinos.

Dentro de la proyección turística del municipio encontramos la ruta de los lagares, que discurre por los pagos de Moriles, zona de una extraordinaria riqueza natural y paisajística. El importante patrimonio natural y ambiental, unido a la implantación histórica de numerosas edificaciones relacionadas directamente con el sector vitivinícola, da como

resultado un territorio de gran interés para su puesta en valor desde un punto de vista turístico.

En cuanto a las redes de comunicación, Moriles se apoya en el eje viario de dirección N-S que constituye la CN-331 de Córdoba a Antequera, segunda en importancia de la provincia, después de la CN-IV Madrid Cádiz.



Moriles se encuentra próximo a la línea de ferrocarril Córdoba-Málaga. Por otra parte por el sur atraviesa el término municipal el ferrocarril de Campo Real a Espeluy.

4.3. HISTORIA DE MORILES

Moriles nació como pueblo en el pasado siglo XX por Real Ley de 1 de junio de 1912 firmada por el rey Alfonso XIII. Fue anteriormente una aldea de Aguilar llamada Zapateros.

Por otra parte, de la existencia de antiguas civilizaciones en su término dan testimonio los numerosos hallazgos arqueológicos. Actualmente, se han descrito hasta nueve yacimientos, aunque no están estudiados en profundidad. El más destacado data sobre el 350 d.c. época del emperador Constantino.

Hay fuentes que hablan de asentamientos moriscos en esta zona propiciados por los señores de Aguilar, los cuales, ante la expulsión decretada por Felipe II, ocultarían a los moriscos que cultivaban estos pagos, recluyéndolos como jornaleros. Por las décadas centrales del setecientos, solo había en "Los Zapateros", perteneciente al término de Aguilar, trece lagares y algunas casas, con una población de unos cuarenta vecinos, la mayoría de ellos jornaleros.

En 1818, la pequeña población, de algo más de 200 habitantes, se constituye en Parroquia bajo el patrocinio de San Jerónimo y dependiente de Aguilar.

Hacia 1849, residían en este núcleo un total de 122 familias, lo que suponía una población de 513 habitantes, la mayoría menores de 40 años.



A principios del siglo XX la población de Los Zapateros era ya un núcleo importante de población que formaba una pedanía del Ayuntamiento de Aguilar, estructurada en 16 calles. El número de habitantes superaba los 1.500.

En 1912, gracias a las gestiones del diputado del distrito, José Fernández Jiménez, se constituye en municipio independiente y adopta el nombre de Moriles, que es el de unos pagos -Moriles Altos y Moriles Bajos- existentes en las proximidades de la aldea, famosos por la calidad de sus vinos.

El problema de la delimitación de su pequeño término municipal tras su emancipación de Aguilar de la Frontera no se resolvió hasta 1951, cuando una sentencia del Tribunal supremo delimitó el actualmente existente.

En la actualidad destaca por sus afamados viñedos, cuyos excelsos caldos reciben la prestigiosa denominación de origen Montilla-Moriles.

4.4. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA: SOCIODEMOGRÁFICA, ECONÓMICA, MERCADO DE TRABAJO, EL PARQUE MOVIL.

Los datos socioeconómicos y su evolución en el tiempo nos van a permitir alcanzar un buen entendimiento de los parámetros estratégicos del municipio de Posadas, su situación actual y su evolución en los últimos diez años (2003-2012), que constituirán uno de los instrumentos clave para el análisis de la movilidad del municipio.

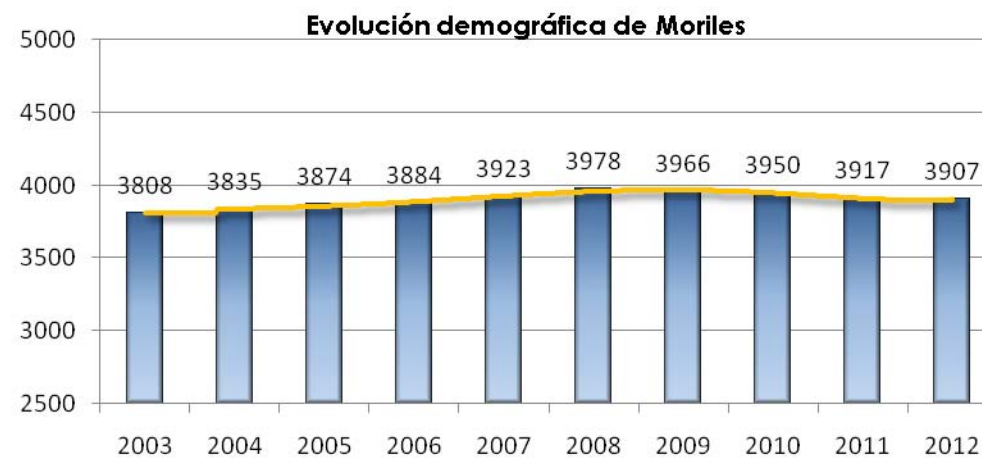
4.4.1. Sociodemográfica

El municipio de Moriles presentaba en 2003 una población de 3.808 habitantes (representando casi el 0,49% de la población provincial), con una densidad de población próxima a los 195 hab./km², muy alta respecto a la media de sus entornos nacional, autonómico y, sobre todo, provincial; esta diferencia a nivel de densidades poblacionales se debe básicamente a la pequeña extensión del municipio.

Existía un gran equilibrio total entre la población a nivel de su composición por géneros, repartiéndose exactamente al 50 %.

Población de Moriles y Distribución por sexo (2003)		
Hombres	Mujeres	Total
1904	1904	3808
50,00%	50,00%	

Estudiando la evolución poblacional en el período 2003-2012 se aprecia que ésta ha sido positiva (+2.60%). El aumento ha sido progresivo y continuo desde 2003 hasta 2008. A partir de este año la población ha ido disminuyendo lenta y progresivamente.

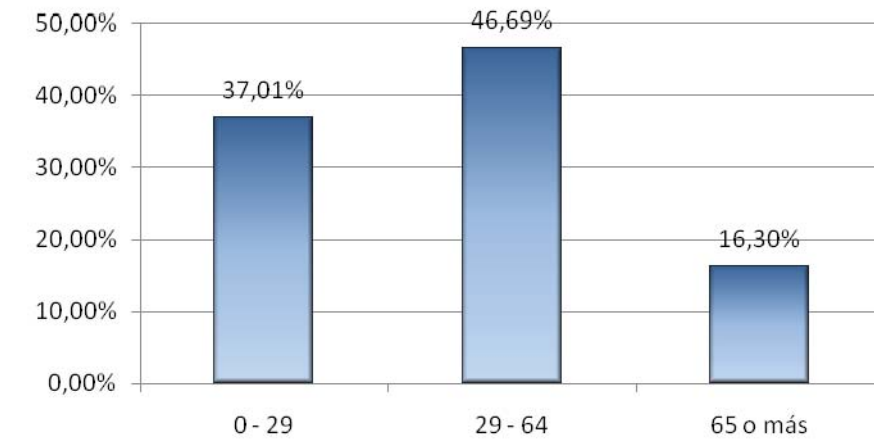


La estructura poblacional de Moriles, con datos del año 2012, presenta un buen equilibrio en lo que se refiere a sexos (hombres 49,55%, mujeres 50,45%), sin que se hayan producido cambios considerables en los últimos 10 años.

Población de Moriles y Distribución por sexo (2012)		
Hombres	Mujeres	Total
1936	1971	3907
49,55%	50,45%	

En lo relativo a la edad media poblacional del municipio 39,25 años (elaboración propia), ésta se encuentra en línea, aunque inferior, con la de la provincial (40,7 años).

Tabla de población por grupos de edad

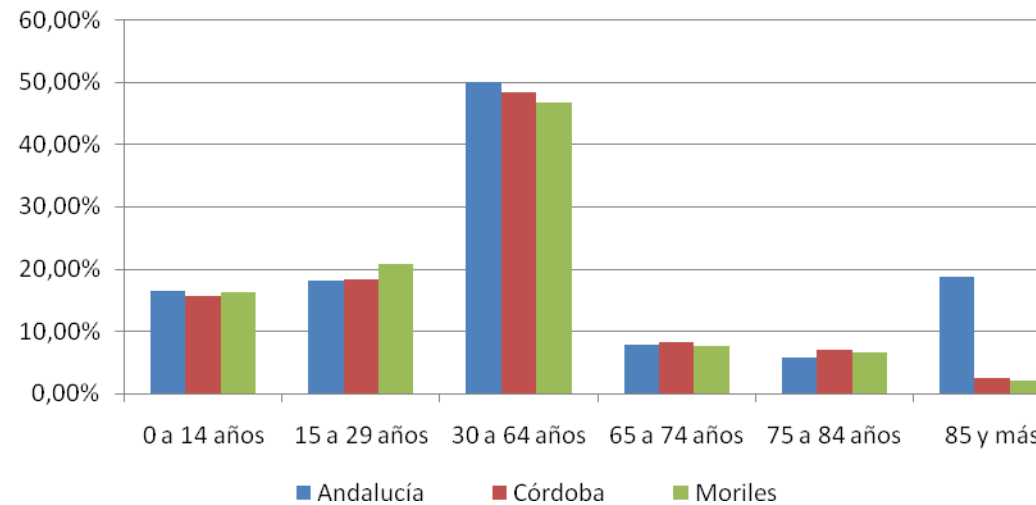


Por edades, el municipio presenta una estructura desequilibrada, con el mayor peso en el grupo de edades comprendidas entre 29-64 años (46,69%), y estrechándose en su base (grupo de 0-29 años, 37,01%), con alto envejecimiento relativo (los mayores de 65 años son el 16,30% de la población) y tendencia clara a seguir aumentando en el futuro inmediato.

MORILES		
Población	nº habitantes	%
Total	3.907	100%
0-14 años	636	16,28%
15-29 años	810	20,73%
30-64 años	1824	46,69%
65-74 años	296	7,58%
75-84 años	257	6,58%
>85 años	84	2,15%

El Índice de Dependencia (se refiere al peso de mayores (>65 años) y niños (<14 años) en la población respecto a los adultos o personas que trabaja) de Moriles es del 48,33%, muy en consonancia con la provincia (49,83%) y superior al autonómico (46,99%). Este hecho de tener un alto número relativo de mayores (>65 años) y bajo de niños (<14 años) hace que Moriles arroje un alto Índice de Envejecimiento (número de viejos por cada 100 jóvenes) de 100,16%.

Estructura de población por grupos de edad (%)



4.4.2. Estructura económica

Analizaremos a continuación los sectores productivos de Moriles a través del estudio de aspectos como el número y tipo de establecimientos dedicados a cada sector, el tipo de empresas o el mercado de trabajo.

La actividad agraria es la base del desarrollo económico del municipio, caracterizándose ésta por la tendencia a la concentración de la propiedad y predominio absoluto del cultivo de secano (96,0%). Los principales aprovechamientos agrícolas son: viñedo, olivar cereal, algodón, y otros cultivos hortícolas.

Sin embargo, es el viñedo la actividad agrícola más importante de Moriles y la que sirve para darla a conocer en el mundo a través de la denominación de origen de sus vinos Montilla-Moriles.

A este respecto es necesario resaltar que la industria relacionada con el viñedo para transformar la uva murturada en vino, constituyen el segundo pilar sobre el que se basa el desarrollo económico del municipio.

Un elemento que sin duda favorece el desarrollo de la actividad económica en todos los sectores productivos, es las importantes infraestructuras viarias que se desarrollan al amparo de la localización estratégica que ésta posee, en el centro mismo de Andalucía. Así, la Autovía A-92 (Sevilla-Granada), Autovía Córdoba-Antequera o las conexiones a través de línea férrea con Córdoba y Málaga, a la vez que la entrada en funcionamiento de la línea AVE Córdoba-Málaga, con estación-apeadero en Puente Genil, garantizan las conexiones con las grandes capitales andaluzas y otros puntos del territorio nacional (Madrid-Barcelona).

El turismo es una actividad de menor relevancia desde el punto de vista económico, pero Moriles posee unos interesantes recursos culturales, gastronómicos y naturales poco explotados que podrían constituirse en potencial reclamo turístico.

A nivel de establecimientos abiertos en 2011, y según los datos del SIMA 2011, el sector servicios ocupa el primer lugar con 123 establecimientos, seguido de la construcción 59 y la industria manufacturera 32 establecimientos.

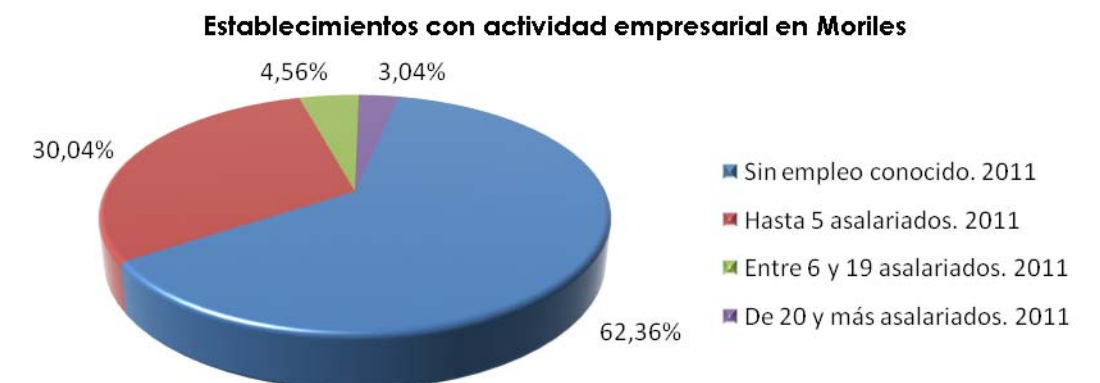
Principales actividades económicas por sectores en Moriles (2011)	
Actividades (SIMA)	Nº establecimientos
Industria y energía	
C. Industria manufacturera	32
Construcción	
F. Construcción	59
Servicios	
G. Comercio mayor y menor	77
I. Hostelería	27
M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	19

Por último señalar que, de los establecimientos con actividad económica que se encontraban abiertos en 2011, 79 poseen menos de 5 trabajadores; 12 entre 6 y 19 asalariados y 8 de 20 y más trabajadores, situación que nos indica la existencia de un acentuado minifundismo empresarial.

Establecimientos con actividad empresarial en Moriles

Establecimientos Sin empleo conocido. 2011	164
Establecimientos Hasta 5 asalariados. 2011	79
Establecimientos Entre 6 y 19 asalariados. 2011	12
Establecimientos De 20 y más asalariados. 2011	8
Establecimientos (Total) 2011	263

La tabla siguiente sintetiza estos datos en %.



Centrándonos en cada uno de los sectores de actividad económica se puede apuntar lo siguiente:

- **Sector primario**

El sector primario, y dentro de él la agricultura, es el sector económico dominante en Moriles, ocupando al 34,8% de la población. Destacan el cultivo del olivo, la vid, algodón y cebada.

La superficie agrícola labrada ocupa 1.706 Has., lo que supone el 87,31% del término municipal de Moriles. Este dato, superior a la media provincial, es debido a la práctica inexistencia de terrenos forestales o no productivos agricolamente fuera del ámbito urbano.

Existe un dominio casi total del secano sobre el regadío, suponiendo este último únicamente el 7% del total de las tierras labradas.

El reparto de las tierras labradas destinadas a cultivos herbáceos y leñosos es muy desigual, de tal forma que los primeros sólo se desarrollan en una proporción del 5% del total.

Los datos antes expuestos corresponden al año 2011 (Fuente SIMA 2011) y se recogen en la siguiente tabla:

	Cultivos Herbáceos Has	Cultivos Leñosos Has.	Total
	80	1.626	1.706
%	5%	95%	

El cultivo que mayor extensión de terreno ocupa en el término municipal de Moriles es el cultivo del olivar en secano.

En cuanto al cultivo de la vid, La variedad principal cultivada en la Campiña Sur es la de Pedro Ximénez y de la crianza se ocupan 81 bodegas, algunas ancestrales, de las que salen aromáticos jóvenes y el singular abanico de finos, amontillados, olorosos y el ya mencionado Pedro Ximénez.

Amparados por esa denominación de origen, Moriles cultiva y comercializa sus caldos en el mercado regional, nacional e internacional. Pese a todo, la incidencia de la política de la UE al reportar primas para el arranque de viñas hace descender de manera considerable la superficie de viñedo adscrita a esta Denominación de Origen.

El sector de la ganadería no es muy relevante en Moriles, existiendo algunas cabezas de ganado caprino, porcino y mular.

En relación a la superficie de las explotaciones con superficie agraria útil, hay un claro predominio de la pequeña propiedad, siendo el tamaño mayoritario el comprendido entre 0,1 y 4,9 has (61,2%).

- **Sector secundario (industrial y construcción)**

La proporción de establecimientos dedicados a actividades del subsector de la construcción alcanza en Moriles el 49,23%, seguido por los de actividades manufactureras (41,54%), y muy por debajo la industria de transformación de metales/mecánica de precisión con un 7,69%.

Desglose de actividades industriales en Moriles		
Actividades industriales (total)	65	100,00%
Energía y agua	0	0,00%
Extracción y transf. min.energ y deriv.; ind.quím	1	1,54%
Industrias transf. de metales; mec. precisión	5	7,69%
Industrias manufactureras	27	41,54%
Actividades industriales: construcción	32	49,23%

Destaca dentro del ámbito de la industria aquella relacionada con el viñedo, su transformación en vino, embotellado y distribución.

- **Sector terciario**

El sector terciario está formado por empresas destinadas a las actividades relacionadas con los servicios materiales no productivos que se prestan a los ciudadanos, tales como comercios, turismo, enseñanza, etc.

La mayoría de las empresas que se enmarcan dentro de este sector en el municipio pertenecen al ámbito del comercio y la hostelería, seguidos de transporte y comunicaciones.

Moriles busca un tercer foco económico y de desarrollo en el sector del turismo, basándose en su gastronomía y su entorno natural.

4.4.3. Mercado de trabajo

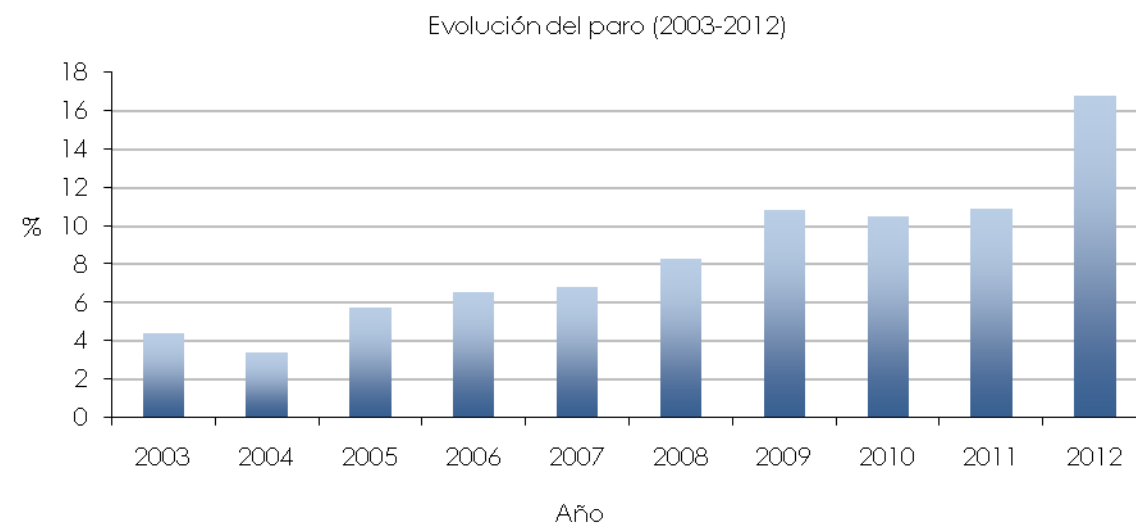
A fecha de diciembre de 2012, el paro registrado en Moriles asciende a 390 personas, lo que supone un 16,8% de la población potencialmente activa. El reparto entre sexos muestra que es mayor en los hombres: 252; que en las mujeres: 138.

Nº de parados según sexo y edad en Moriles (2012)						
TOTAL	SEXO Y EDAD					
	HOMBRES			MUJERES		
	<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45
	36	134	82	41	84	13
390	252			138		

El análisis de la tasa de paro según los distintos parámetros es el siguiente:

Tasa de paro según sexo en Moriles (2012)		
	Hombres	Mujeres
	21,5%	11,9%
MEDIA	16,8%	

Tasa de paro según edad en Moriles (2012)		
16-24	25-49	50-64
14,8%	20,3%	10,7%



Los parados se distribuyen según los distintos sectores y actividades que se muestran en la siguiente tabla, (Fuente: IMDEEC 2012).

Nº de parados según sector de actividad económica en Moriles (2012)				
SECTORES				
AGRIC.	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	SIN EMPLEO ANT.
69	45	116	125	35

Teniendo en cuenta la tasa de actividad de Moriles, junto con los informes de mercado y situación laboral del año 2012 se establecen que existen un total de 2.322 trabajadores.

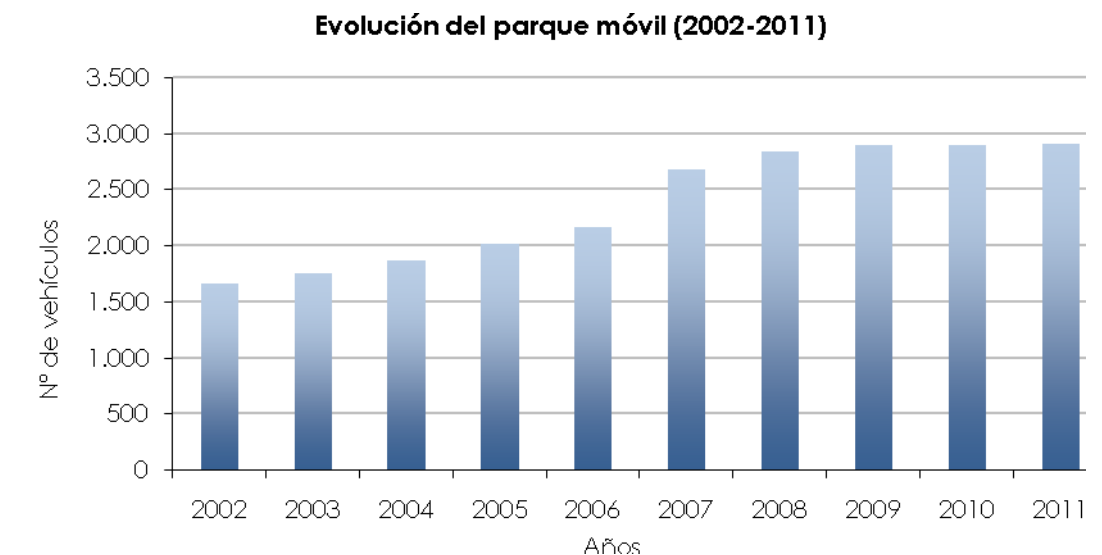
Tasa de actividad según sexo en Moriles (2012)		
	Hombres	Mujeres
	78,5%	88,1%
MEDIA	83,2%	

Tanto los trabajadores como los estudiantes son personas ocupadas en actividades que potencialmente producen movilidad cautiva diaria. La estructura de demandantes de empleo por sectores de actividad está directamente relacionada con el nivel de estudios y con la estructura económica que presenta el municipio.

El resto de la población estará compuesta por población buscando empleo, labores del hogar, jubilados y niños de menos de 4 años, que no han de crear en un primer momento ningún tipo de movilidad cautiva, pero son usuarios posibles de una movilidad por ocio, normalmente peatonal por los barrios donde residan.

4.4.4. Parque móvil

El parque móvil de Moriles (automóviles, camiones, furgonetas y otros vehículos de motor) mantiene, desde 2008, un crecimiento mucho mayor al de la población del municipio, situándose el crecimiento anual acumulado de los vehículos a motor por encima de la población. Este hecho ocurre por el incremento del nivel de vida que ha experimentado la población, aún a costa de incrementar el endeudamiento familiar o personal, lo que ha conllevado a un significativo aumento del tráfico de vehículos interno y externo. Hoy día, el automóvil va asociado a un cierto prestigio social, al tiempo que permite el incremento de las posibilidades de movilidad del núcleo familiar.



4.5. Espacio urbano y su entorno.

La estructura y la morfología urbana de Moriles deriva directamente de la evolución histórica del núcleo urbano a partir de su original emplazamiento, incidiendo en este resultado las últimas actuaciones de crecimiento urbano, especialmente la década de los setenta y ochenta.

Moriles surge en su origen como una aldea rural que se localizaba equidistante de Aguilar de la Frontera, Puente Genil, Lucena y más cercana a Monturque.

El núcleo urbano se desarrolla inicialmente de forma lineal aprovechando el apoyo de la vía de enlace desde el encuentro de las carreteras de Aguilar y Puente Genil, hasta la carretera de comunicación con Monturque y Lucena.

Analizando la trama urbana cabe destacar la actual Avenida de Andalucía como eje principal entre el desarrollo de los crecimientos al norte y el crecimiento sur, prácticamente en el centro de dicha avenida se abre la Plaza de la Constitución, que se configura como el principal foco de atracción de la localidad.



El emplazamiento industrial o similar está constituido especialmente por bodegas localizadas en la periferia.

Las manzanas del casco urbano presentan, en general, una conformación irregular. En las zonas de reciente expansión, en cambio, se advierte una parcelación geométrica regular, formando manzanas con idénticas características.

BLOQUE_02

RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN, ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

BLOQUE 2. RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1.	ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL.....	15
	1.1. Introducción, metodología y zonificación	
	1.2. Análisis de las infraestructuras	
	1.3. Análisis de los aspectos básicos de la movilidad	
	1.3.1. Índices de movilidad. Movilidad mecanizada y no mecanizada	
	1.3.2. Distribución modal del transporte	
	1.3.3. Distribución de motivos de desplazamientos	
	1.4. Análisis de los modos de transporte	
	1.4.1. El vehículo privado	
	1.4.2. Aparcamiento. Carga y descarga	
	1.4.3. Transporte público	
	1.4.4. Peatones y ciclistas: calidad y espacio urbano	
	1.5. Aspectos energéticos y medioambientales	
	1.5.1. Emisiones	
	1.5.2. Gasto energético	
	1.5.3. Contaminación acústica	
2.	DIAGNOSTICO DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES.....	45
	2.1. Introducción	
	2.2. Diagnóstico y matrices DAFO de los modos de transporte	
	2.2.1. El vehículo privado	
	2.2.2. Aparcamiento. Carga y descarga	
	2.2.3. Transporte público	
	2.2.4. Peatones y ciclistas.	
	2.2.5. Aspectos energéticos y medioambientales	

B2_RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

1.1. INTRODUCCIÓN, METODOLOGÍA Y ZONIFICACIÓN

Una vez definidos y claramente diferenciados los objetivos que se pretenden alcanzar con la puesta en marcha del PMUS de Moriles (ver apartado 3 del Bloque I), la primera etapa técnica en la elaboración del estudio es la de definir el diagnóstico de la Movilidad del municipio. Se trata de evaluar la situación de partida en materia de movilidad, en base al conocimiento de una serie de datos. Se hace necesario por tanto la recogida de información para tratarla en un análisis posterior que conduzca a obtener un diagnóstico básico de la situación del transporte urbano e interurbano.

Esta etapa no es cerrada, sino todo lo contrario; se trata de un flujo dinámico y retroactivo, de modo que el análisis o prediagnóstico de la información recogida podrá generar la necesidad de redefinir el trabajo de campo, volviendo de nuevo a la primera fase para así ir perfeccionando y perfilando el Diagnóstico final de la Movilidad.

En cuanto a la metodología empleada, y tratada en el apartado siguiente, hemos de decir que en los últimos años, se han desarrollado una gran variedad de planes de movilidad urbana sostenible que en gran medida siguen unas pautas generales muy parecidas pero con gran disparidad en cuanto a técnicas y procedimientos que han incidido en la imposibilidad de tener una base común y estándar que sirva de base de conocimiento para una estrategia común y coordinada entre municipios. Esta disparidad entre los contenidos de los planes de movilidad urbana sostenible se ve agravada porque las agencias locales, provinciales y autonómicas de la energía no disponen de medios de estandarización de trabajos que permita transponer medidas entre municipios.

Por tanto, el PMUS de Moriles ha seguido una metodología que, en líneas generales, es común a la de otros PMUS pero que se adapta a las circunstancias concretas que requiere un trabajo de este tipo para un municipio como el que nos ocupa, el cual presenta una problemática y unas necesidades muy distintas a las de las grandes ciudades.

A continuación explicaremos la metodología seguida tanto en la recogida de información como en el tratamiento y análisis de la misma para así obtener el diagnóstico de la Movilidad de Moriles.

A) RECOGIDA DE INFORMACIÓN

Como hemos comentado anteriormente, la recogida de información es un proceso abierto que se va retroalimentando a medida que se va perfilando un prediagnóstico.

ENCUESTA DE MOVILIDAD

*La numeración que aparece junto a cada casilla a cumplimentar es a efectos estadísticos, careciendo de importancia para el encuestado.

1. Sexo: (1)

Mujer	1
Hombre	2

2. Lugar de residencia habitual (2)

Municipio	1
Pedania	2 (indicar nombre)

3. De las siguientes categorías de movilidad urbana, cuáles son las dos con las que se siente más identificado, por orden de prioridad. (Independientemente del modo de transporte que use habitualmente)

(INDIQUE UNA CATEGORÍA EN LA 1ª COLUMNA Y OTRA EN LA 2ª)

	1ª (3)	2ª (4)
Peatón		
Ciclista		
Conductor		
Transporte público		

Sobre transporte privado:

4. ¿Cuántos vehículos en total tiene su familia? (5)

Ninguno	1
1	2
2-3 vehículos	3
Más de 3	4

5. ¿Dispone de vehículo motorizado? (6) (Si utiliza coche o moto aunque no sea de su propiedad)

Si	1
No	2

6. ¿Podría indicar con qué frecuencia hace uso del vehículo privado? (7)

Todos o casi todos los días	1
Algunas veces en semana	2
Ocasionalmente	3
Nunca	4
NS/NC	9

7. ¿Cuáles son los motivos por principales por los que utiliza vehículo privado?

	SI (1)	NO(2)	
Trabajo/estudios			(8)
Por comodidad			(9)
Por ahorro económico			(10)
Para viajes largos			(11)
Por placer			(12)

8. ¿A qué lugares suele ir en coche?

	Origen (calle, municipio/pedania)	Destino (calle, municipio/pedania)	
A trabajar/estudiar			(13)
De compras			(14)
Zonas de ocio, recreat. y/o deport.			(15)
Municipio (desde pedania)			(16)
Pedánias o municipios colindantes			(17)

9. ¿Cuánto tiempo estima que dedica de media a sus trayectos en vehículo privado? (18)

Menos de 30 min.	1
30 - 60 min.	2
Más de 60 min.	3

10. ¿Dónde suele estacionar su vehículo? (19)

Aparcamiento en calle	1
Aparcamiento rotación (zona azul, si existiese)	2
Garaje propio	3
Aparcamiento público (recinto cerrado, de pago)	4
Aparcamiento ilegal (doble fila, aceras,...)	5

11. ¿Qué sensaciones le produce conducir en su ciudad? (20)

Tranquilidad/relajación	1
Estrés/agobio/nervios	2
Cansancio	3
Libertad	4
Seguridad y autocontrol	5

12. ¿Estaría dispuesto a dejar de usar su coche por otros medios de transporte que le aportasen las mismas ventajas para realizar los desplazamientos indicados anteriormente? (21); ¿Por qué? (22; 23)

- Sí	1	¿por qué?:	Salud
			Ahorro económico
			Problemas de tráfico/aparcamiento
			Por el medio ambiente
			Porque cree en otros medios de transporte alternativo
			Otro _____
- No, nunca	2	¿por qué?:	Por necesidad (motivo): _____
			Por comodidad y libertad
			Por seguridad
			Por prestigio o estatus económico
			Otro: _____
- A lo mejor	3	¿por qué?:	Si tienen las mismas ventajas en tiempo, seguridad y comodidad
			- Bicicleta
			- T.P.C. (Transp. Púb. Colectivo)
			- Otro
- NS/NC	9		

Sobre transporte público colectivo:

13. ¿Podría indicar con qué frecuencia utiliza el transporte público? (24)

Diariamente	1
Semanalmente	2
Ocasionalmente	3
Nunca	4 (pasar a la pregunta 18)
NS/NC	9

14. ¿Por qué motivos hace uso del transporte público?

	SI	NO	A VECES	
Por no contaminar				(25)
No tengo otro medio de transporte				(26)
Comodidad y tiempo				(27)
Ahorro económico				(28)
Por motivos meteorológicos				(29)

15. ¿A qué lugares suele ir en transporte público?

	Origen (calle, municipio/pedania)	Destino (calle, municipio/pedania)	
A trabajar/estudiar			(30)
De compras			(31)
Zonas de ocio, recreat. y/o deport.			(32)
Municipio (desde pedania)			(33)
Pedánias o municipios colindantes			(34)

16. ¿Cuánto tiempo estima que dedica de media en sus trayectos en transporte público? (35)

Menos de 30 min.	1
30 - 60 min.	2
Más de 60 min.	3

17. ¿y en la espera del transporte público? (36)

Menos de 5 min.	1
5 - 10 min.	2
11 - 15 min.	3
Más de 15 min.	4

18. ¿Aún si no usa el transporte público colectivo, como valoraría el servicio en los siguientes aspectos?

	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	NS/NC	
Cumplimiento de horarios	1	2	3	4	5	9	(37)
Grado de cobertura	1	2	3	4	5	9	(38)
Ubicación de paradas	1	2	3	4	5	9	(39)
Limpieza e higiene	1	2	3	4	5	9	(40)
Relación calidad-precio	1	2	3	4	5	9	(41)

Sobre la bicicleta:

19. ¿Posee o dispone de bicicleta? (42)

Si	1
No	2 (Pasará a pregunta 24)

20. ¿Con qué frecuencia la utiliza? (43)

Todos o casi todos los días	1
Algunas veces a la semana	2
Ocasionalmente	3
Nunca	4
NS/NC	9

21. ¿Por qué motivos hace uso de la bicicleta?

	SI	NO	A VECES	
Por salud y deporte	1	2	3	(44)
Por conservación del medioambiente	1	2	3	(45)
Por comodidad y ahorro de tiempo	1	2	3	(46)
Por ahorro económico	1	2	3	(47)
Por placer	1	2	3	(48)

22. ¿A qué lugares va en bicicleta?

	Origen (calle, municipio/pedania)	Destino (calle, municipio/pedania)	
A trabajar/estudiar			(49)
De compras			(50)
Zonas de ocio, recreat. y/o deport.			(51)
Municipio (desde pedanía)			(52)
Pedánias			(53)

23. Cuánto tiempo estima que dedica de media en sus trayectos en bicicleta? (54)

Menos de 30 min.	1
30 – 60 min.	2
Más de 60 min.	3

24. ¿Cómo valoraría usted...

	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	NS/NC	
Estado de carril bici (si lo hubiera)	1	2	3	4	5	9	(55)
Estado y cantidad de parking de bicicletas	1	2	3	4	5	9	(56)
Seguridad vial en bicicleta	1	2	3	4	5	9	(57)

Sobre el peatón:

25. ¿Suele usted desplazarse andando? (58)

Si	1
No	2 (Pasar a pregunta 30)

26. ¿Con qué frecuencia va usted a pie? (59)

Todos o casi todos los días	1
Algunas veces a la semana	2
Ocasionalmente	3
Nunca	4
NS/NC	9

27. ¿Por qué motivos suele ir a pie?

	SI	NO	A VECES	
Por salud y deporte	1	2	3	(60)
Por conservación del medioambiente	1	2	3	(61)
Por comodidad y ahorro de tiempo	1	2	3	(62)
Por ahorro económico	1	2	3	(63)
Por placer	1	2	3	(64)

28. ¿A qué lugares va andando?

	Origen (calle, municipio/pedania)	Destino (calle, municipio/pedania)	
A trabajar/estudiar			(65)
De compras			(66)
Zonas de ocio, recreat. y/o deport.			(67)
Municipio (desde pedanía)			(68)
Pedánias			(69)

29. Cuánto tiempo estima que dedica de media en sus trayectos a pie? (70)

Menos de 30 min.	1
30 – 60 min.	2
Más de 60 min.	3

30. ¿Cómo valoraría usted...

	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	NS/NC	
Cantidad de zonas peatonales	1	2	3	4	5	9	(71)
Estado de carriles peatonales	1	2	3	4	5	9	(72)
Estado y cantidad de equipamientos para el peatón	1	2	3	4	5	9	(73)
Seguridad vial para el peatón	1	2	3	4	5	9	(74)

Opinión:

31. A continuación aparecen una serie de afirmaciones sobre la relación entre el tráfico y el medioambiente. Nos gustaría que nos dijera cuál es su grado de acuerdo o desacuerdo con cada una de ellas. (Está de acuerdo en que...)

(M.A.=muy de acuerdo; De A.= de acuerdo; Des=desacuerdo; M.D.= muy desacuerdo).

	M.A.	De A.	Des.	M.D.	NS/NC	
La mejora del medioambiente se consigue con una reducción de los vehículos privados	1	2	3	4	9	(75)
El transporte público es la mejor opción para reducir la contaminación de la ciudad.	1	2	3	4	9	(76)
La construcción y/o ampliación de carriles-bici estimulará el uso de la bicicleta.	1	2	3	4	9	(77)
Un gran problema del municipio es la contaminación ambiental y acústica de los coches.	1	2	3	4	9	(78)
La bicicleta es un medio de movilidad urbana muy arraigado en nuestra ciudad	1	2	3	4	9	(79)
La mayoría de gente que usa la bici, lo hace por deporte, no como medio de transporte.	1	2	3	4	9	(80)
Centro de ciudad habilitado para peatones, y los problemas de tráfico son reducidos.	1	2	3	4	9	(81)

32. ¿Cree que hay medios de transporte alternativos al coche menos contaminantes e igual de eficaces? (82)

Si, estoy seguro	1
No, en absoluto	2
No estoy seguro	3
NS/NC	9

33. ¿Cómo encuentra la situación del tráfico motorizado en Moriles? (83)

Muy buena	1
Buena	2
Regular	3
Mala	4
Muy mala	5

34. ¿Le preocupa el tema de accesibilidad urbana para minusválidos (84)

Le preocupa mucho	1
Le preocupa	2
Le preocupa poco	3
No le preocupa nada	4

35. ¿Considera que se invierte lo suficiente, mucho o poco en acondicionamiento urbano para la movilidad de los disminuidos físicos? (85)

Se invierte mucho	1
Lo suficiente	2
Poco	3
NS/NC	9

QUEJAS Y SUGERENCIAS:

36. ¿Le importaría decirme su edad? (86)

18 a 24	1
25 a 34	2
35 a 44	3
45 a 54	4
65 o más	5

37. ¿Cuál es su nivel de estudios en la actualidad? (87)

Sin estudios	1
Estudios primarios	2
Estudios secundarios	3
Estudios universitarios medios	4
Estudios universitarios superiores	5

38. ¿Podría decirme cuál es su situación laboral en la actualidad? (88)

Activo trabajando	1
Activo en paro	2
Trabajo doméstico (no remunerado)	3
Estudiante	4
Jubilado o pensionista	5
Otros	6

39. ¿Y su nivel de ingresos al mes? (89)

Menos de 600 €	1
601 a 800 €	2
801 a 1000 €	3
1001 a 2000 €	4
Más de 2000 €	6
No tiene ingresos	7

El número total de encuestas a realizar se ha calculado según el método estadístico para el cálculo de muestras para poblaciones finitas para un nivel de confianza de la muestra de un 95%, siendo el tamaño de la muestra de un total de 72 encuestas.

La estratificación de estas encuestas se ha realizado utilizando la estratificación de la pirámide poblacional del año 2012 obtenida del INE, procurando que la muestra sea lo más representativa posible de la estratigrafía de la población de Moriles.

Con el estudio de los dos tipos de encuestas se ha podido determinar los flujos de movimiento interior y exterior, los tiempos de desplazamiento, la distribución modal, la percepción del estado del tráfico rodado, la problemática relacionada que más preocupa al ciudadano, etc. Las encuestas se han realizado desde el mes de Marzo hasta Agosto de 2013.

Por último, se han tomado como fuente de información algunos de los documentos que constituyen planes o estudios sobre el municipio de Moriles, como el Plan General de Ordenación Urbanística.

B) TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

El objetivo es el estudio de la movilidad actual según grupos sociales, diferenciando entre mujeres, hombres, ancianos, discapacitados, jóvenes, niños, etc., analizando, como hemos dicho anteriormente, los puntos de origen y destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento, etc., y en especial los flujos de tráfico, fundamentalmente los estacionales (vehículos agrícolas), y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión del uso residencial, la localización de servicios, centros de enseñanza, centros de trabajo, etc.

Se pretende relacionar los problemas de movilidad y accesibilidad con la distribución urbanística actual, la expansión urbana y la distribución de potenciales centros de atracción. La movilidad a estudiar es tanto la interna al propio municipio, como la externa en el ámbito metropolitano (municipios con fuerte relación funcional).

La finalidad es asegurar el equilibrio entre las necesidades de movilidad y las de accesibilidad de la población, favoreciendo la protección del medio ambiente e impulsando el desarrollo económico y la inclusión social

En concreto, la información a recabar comprenderá, como mínimo, los siguientes aspectos:

Características socio-económicas y territoriales.

Estructura y evolución de la población, el nivel de motorización, las zonas donde se localiza la residencia, el empleo y el ocio. Esta información ya se encuentra analizada en el Bloque I

Así, además de los datos socioeconómicos ya analizados y expuestos en capítulos precedentes, en este capítulo se trata de inventariar y analizar:

Las características generales de la demanda de movilidad

Corresponde al uso que la población hace de esas infraestructuras y servicios cuando se desplaza por la localidad o el municipio, es decir, la cantidad de desplazamientos y las características generales de los mismos. Además se trata también de contabilizar los desplazamientos para todos los modos de transporte posibles.

Podremos de aquí analizar qué demanda tiene la población que no se ve cubierta con la oferta actualmente existente.

La oferta de transporte

Consiste en determinar las infraestructuras, servicios y condiciones que el municipio ofrece para la realización de los desplazamientos por parte de la población.

La movilidad en vehículo privado

Congestión del tráfico por el uso del vehículo privado; aumento de coches en épocas estacionales, funcionamiento de la red urbana principal, con aforos en tramos e intersecciones de la misma; información del tráfico exterior del casco.

La movilidad a pie y en bicicleta

Se trata de estudiar la existencia de itinerarios peatonales y detectar las barreras y problemas existentes. En cuanto al uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana, se tratará de determinar las necesidades y de definir la capacidad del viario o de la calle para albergar itinerarios ciclistas.

El viario

Incluye un inventario del viario, con su estructura y jerarquización, sentido de circulación, anchura y estado de calzada y aceras, y usos como aparcamiento en calle. Se recoge también la información de las condiciones de accesibilidad peatonal y para discapacitados, teniendo en cuenta la pendiente de las calles o el confort climático de las mismas.

El aparcamiento

Inventario del aparcamiento en el municipio, en cuanto a estacionamiento en la vía pública: estacionamiento libre, de pago, estacionamientos de rotación y de residentes, estacionamientos relacionados con nodos de transporte público: estaciones de tren, estacionamiento para discapacitados, etc.

El transporte público

Consiste en la recopilación de datos de la oferta y demanda de transporte público, itinerarios y paradas, incluido el transporte escolar, accesibilidad de las paradas, carriles bus y carriles reservados.

El transporte de mercancías

Es interesante recopilar datos sobre el flujo de mercancías por el municipio, la problemática de la carga y descarga, inventariando la existencia de espacios reservados para esta función.

La seguridad vial

Se analizará la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre coches como para los peatones, tratando de conocer los tipos y puntos de conflictos entre peatones y vehículos.

Los aspectos energéticos y medioambientales

Se recogen los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero por tráfico de vehículos, en función de estimaciones basadas en el número de desplazamientos diarios que tienen lugar en el municipio. Del mismo modo se estima el gasto energético derivado del transporte.

La información recopilada se ha estructurado en una base de datos informatizada soportada sobre un Sistema de Información Geográfica (SIG).

El sistema de información es el encargado de gestionar y generar los diálogos para el procesado de la información adaptándola a los objetivos del PMUS de modo que podemos ir generando mapas que representen geográficamente dicha información. Para ello se ha digitalizado del viario sobre la base de las correspondientes ortofotos. La generación de mapas es así rápida y sencilla a medida que la información se vaya complementando conforme avance el trabajo.

Esta base de datos admite también información referente a los flujos, (puntos origen-puntos destino) de modo que se pueden generar mapas de flujos, que serán pieza clave en el diagnóstico posterior. Para la articulación de esta información se ha hecho necesario subdividir el municipio en áreas, zonificación que se explicará con más detalle en el siguiente apartado.

Del mismo modo que se han generado mapas de información y análisis, se han podido generar también una serie de gráficos que representan la información estadística no espacial.

C) ZONIFICACIÓN

Como paso previo al análisis de los flujos de desplazamiento (tabla de datos origen-destino), para poder contabilizar y representar los desplazamientos que se realizan en el municipio de Moriles entre las distintas zonas que lo componen, es necesario determinar dicha zonificación, esto es, dividir el municipio en varias partes acorde a unos criterios concretos. La caracterización de cada una de esas partes será clave para conocer la cantidad de desplazamientos en cualquier modo de transporte que tienen origen y/o destino en cada zona. Para determinar las características de cada zona, se han seguido una serie de criterios que son la población, la tipología, la localización y el viario, entre otros.

Se muestra a continuación la zonificación resultante de Moriles constituida por 6 zonas:

ZONA 1: CASCO HISTÓRICO. Incluye la Villa antigua de la localidad ubicada en el centro del núcleo urbano, abarcando también el primer ensanche del mismo. Se trata del centro neurálgico del municipio donde se concentran la mayoría de las actividades comerciales y administrativas. Así en esta zona se localizan las calles más comerciales, la plaza de abastos y el grueso de la actividad administrativa y de servicios, como el Ayuntamiento, las dependencias de la Policía Local o el Centro de Salud, entre otros. Todo ello le confiere a esta zona un carácter atractor relevante, conformándose como un centro generador de un importante número de desplazamientos.

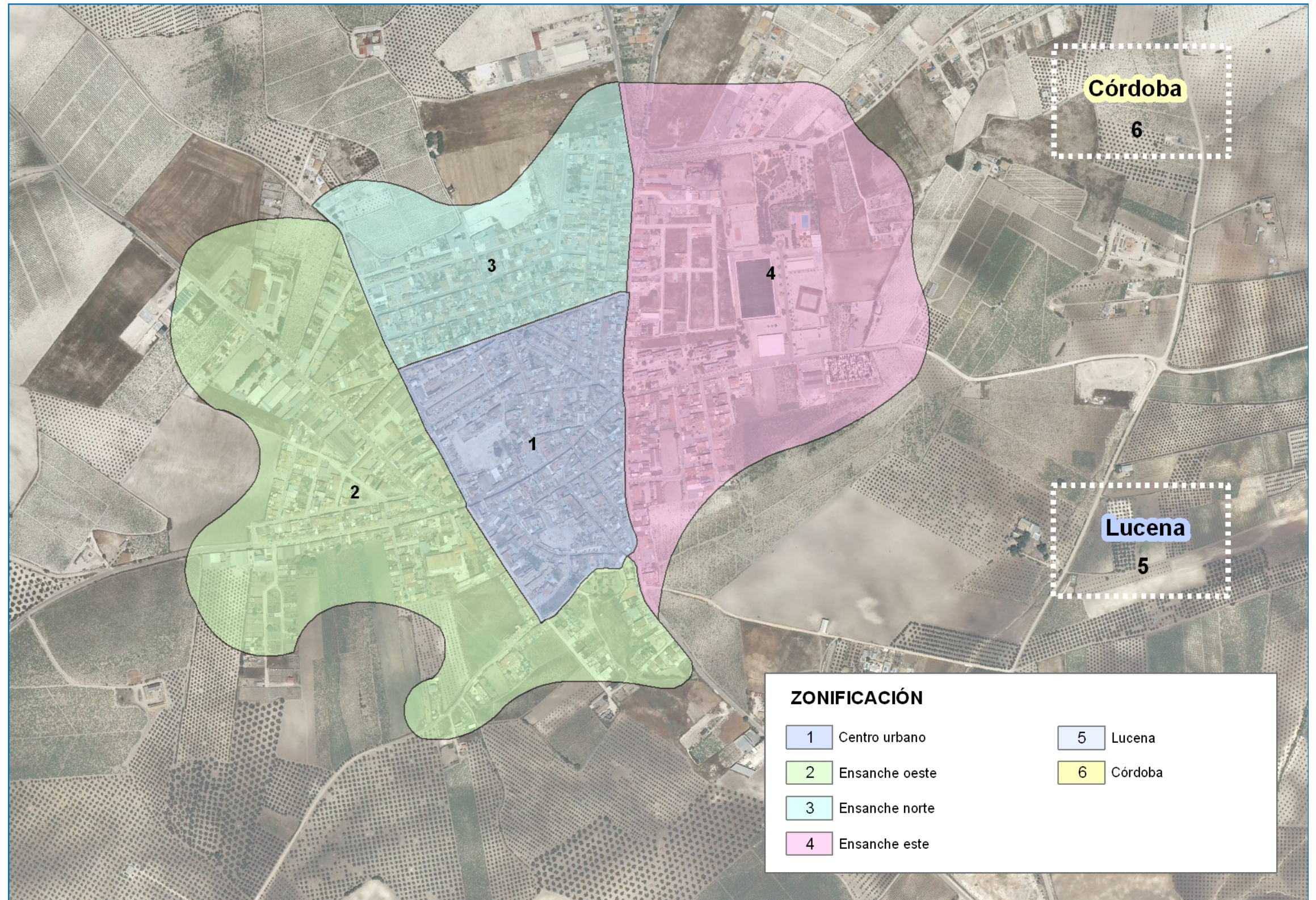
ZONA 2: ENSANCHE OESTE. Está conformada por el ensanche oeste del núcleo urbano, donde se emplaza el Colegio García de Leániz. En esta zona coexisten el uso residencial, con el industrial entre los que se mantienen también un gran número de solares vacíos, sobre todo en la periferia de la ciudad, ya en el contacto con el suelo no urbanizable.

ZONA 3: ENSANCHE NORTE. Zona de expansión al norte del Casco Histórico, eminentemente residencial, donde la morfología de las calles conforma un sistema ortogonal. Es una zona tranquila a pesar de su proximidad al centro del núcleo.

ZONA 4: ENSANCHE ESTE. Constituye la expansión periférica al este del núcleo, donde destacan, junto al uso residencial, la localización de los equipamientos educativos, deportivos y culturales como, el Instituto de Enseñanza Secundaria, la Piscina Municipal, el Polideportivo y el cementerio, entre otros, que la convierten en un foco atractor muy destacado en el municipio. En esta zona se encuentra también el parque público El Caracol y el almacén de materiales de construcción Ferojosa.

ZONA 5: CÓRDOBA. Hemos querido representar con esta zona 5 la capital de la provincia así como todos los municipios a los que se acceden en la misma dirección que a Córdoba, como por ejemplo Monturque Y Aguilar De la Frontera. Los ciudadanos que se desplacen en vehículo motorizado hacia Córdoba o municipios próximos en esta dirección lo harán mediante las mismas salidas y entradas a Moriles, de modo que la información que nos interesa a la hora de elaborar el diagnóstico es la misma sea cual sea el destino.

ZONA 6: LUCENA. Hemos querido representar con esta zona 6 el municipio de Lucena, al ser uno de los pueblos más importantes de la provincia y encontrarse tan solo a 14 km de Moriles, convirtiéndose en un importante foco atractor de desplazamientos para el habitante morilense.





D) CENTROS ATRACTORES

Como hemos dicho, la movilidad de un núcleo urbano viene marcada por la generación y atracción de los desplazamientos, para lo cual habrá que determinar qué enclaves o centros son los generadores (de donde parten los desplazamientos) y hacia donde van estos, o centros atractores.

Se puede considerar un centro atractor todo aquel punto o núcleo funcional que por si solo es fin de un conjunto significativo de desplazamientos, por lo cual, se han de considerar centros de concurrencia pública como centros sanitarios, centros de estudio, centros comerciales (abiertos o cerrados), etc.

Gracias a la determinación y conocimiento de los centros atractores de Moriles así como la zonificación antes presentada, se podrán deducir y plasmar los flujos de movilidad del municipio, siendo de lógica que aquellas zonas donde exista mayor concentración de residentes sean las que más viajes generen y las que mayor atracción de viajes atraigan sean las de mayor concentración de empleo y oportunidades (plazas escolares, comercio, etc.). A continuación se reflejan los principales centros atractores de Moriles, en función de la atracción que generan en su conjunto sobre la movilidad del municipio.

1.2. ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS

En el presente apartado se hace un estudio de las infraestructuras viarias existentes en el municipio de Moriles, describiendo los distintos tipos, estudiando su ubicación, sus características, sus dimensiones, sus puntos de intersección, así como su uso y valorando su estado tanto para el uso del vehículo motorizado, como el de la bicicleta o peatón.

CLASIFICACIÓN Y JERARQUIZACIÓN DEL VIARIO

En cuanto a la clasificación del viario de Moriles en función de su tipología y usos podemos distinguir:

Red viaria de acceso

Moriles posee un entramado de carreteras de titularidad estatal, autonómica y provincial que permiten acceder al casco urbano, el cual presenta un formato bastante compacto.

En el ámbito regional, situada en la Campiña cordobesa, Moriles se emplaza entre los grandes núcleos de Lucena, Montilla y Puente Genil, que se conforman como grandes centros regionales. La comunicación con dichos municipios se realiza indirectamente, mediante carreteras provinciales que desembocan en vías superiores.

Así, hacia el norte parten de Moriles las siguientes carreteras

CO- 5208 hacia Monturque

CO- 5210 y A-3132 hacia Aguilar de la Frontera

CO-6222 que desemboca en la A-318 que enlaza Lucena con Puente Genil.

La A-45 Córdoba-Málaga discurre por el este del término municipal, a la cual se accede de forma más directa mediante la CO-5208.

Red viaria interna o viario urbano.

El núcleo urbano se desarrolla inicialmente de forma lineal aprovechando la apoyatura de la vía de enlace desde el encuentro de las carreteras de Aguilar y puente Genil hasta la carretera de comunicación con Monturque y Lucena; en concreto se trata de las calles Conde de Colomera y 28 de Febrero y su confluencia con la Avenida de Andalucía y el borde de la calle Monturque.

El crecimiento de Moriles ha ido teniendo lugar a rellenar los vacíos mediante franjas paralelas sucesivas de manzanas y calles con límites temporales, tales como Ronda de Córdoba, c/Federico García Lorca, c/José Pemán, c/Casablanca. Otra tendencia de crecimiento del núcleo histórico lo constituye el ensanche hacia el este, apoyados en la implantación del equipamiento deportivo y escolar, todo ello sobre la Avda. del Deporte o camino del cementerio.

Tras esta introducción, y a este nivel de viario urbano podemos distinguir por un lado, las vías para el tráfico rodado que son aquellas donde se permite el tráfico de vehículos a motor y, por otro, las vías peatonales, destinadas exclusivamente a la circulación de peatones. Estas últimas son la calle Sevilla y el primer tramo de la calle Alta.

Dicho esto, para el análisis de las infraestructuras viarias resulta necesario establecer una jerarquía del mismo, basado en la clasificación expuesta, así como en la relevancia de cada viario en función de su uso dentro del municipio de Moriles. Así, la jerarquización del viario queda de la siguiente forma:

Vías principales. Son aquellas vías o calles que tienen cierta importancia en la estructura y organización espacial de los diferentes usos. Constituyen las arterias estructurales de los distintos sectores urbanos en que se divide el núcleo, canalizando los flujos interzonales, conectando las distintas áreas y configurándose como elementos singulares de la imagen urbana de la ciudad. Se agrupan en 2 ejes vertebradores:

- Eje vertebrador este-oeste. Se trata de la travesía conformada por la Avenida del Deporte, Avenida de Andalucía y calle Conde de Colomera, así como la Plaza de la Constitución.
- Eje vertebrador en sentido Norte-Sur: conformado por la calle Monturque y la calle Lucena.

Como ejes de menor entidad pero de importancia prioritaria podemos señalar también el conformado por la calle 28 de Febrero y el conformado por la calle García Leániz, ambas concluyentes en el punto de unión de la Avenida de Andalucía con la calle Conde de Colomera.

Vías secundarias: aquellos viales que, teniendo origen o destino en centros atractores, comuniquen a los mismos con viales principales. Son las calles de los barrios o sectores que aseguran el acceso a la residencia o actividad implantada en su ámbito.

Son la calle Córdoba, que enlaza la calle Leániz con la calle Monturque y la calle Virgen del Rosario, que une la mencionada Córdoba con la Avenida Andalucía.



VALORACIÓN DEL VIARIO

Una vez conocida la jerarquización del viario de Moriles, resulta esencial, en aras a valorar la idoneidad de una vía para asumir un determinado modo de transporte, rodado o no, el establecimiento de una serie de parámetros que puedan ser valorados, de modo que el valor global de cada vía, sea la suma ponderada de dichos parámetros; éstos han sido los siguientes:

- Ancho y estado de calzada
- Ancho y estado de acerado
- Pendientes
- Confort climático
- Sentido doble o único
- Aparcamiento

Analizando los parámetros mencionados sobre las vías principales y las secundarias se obtienen los siguientes planos:



Uno de los mayores obstáculos a la movilidad peatonal en los municipios pequeños es la escasa anchura de las calles, que condiciona a su vez, la dimensión de las aceras, que en muchas ocasiones no cumplen el mínimo exigido en las normas de accesibilidad. El Decreto 293/2009, de 7 de julio establece la medida general de 1.80 m, y la excepcional de 1,50m, como el ancho mínimo de acerado para cumplir las condiciones de accesibilidad. Sin embargo, aunque es difícil cumplir esta norma en los municipios de escasa entidad, es llamativo el hecho de que Moriles presenta un alto porcentaje de calles con un ancho de acerado más que suficiente, que en algunos casos supera la medida de 1.20 m. Entre las calles que presentan unas aceras de dimensiones reducidas,

señalamos la calle José Ruiz Canela, la calle Horno y la calle Canalejas, en el entorno de la plaza de Abastos, siendo en muchas ocasiones inferiores a 0.80 m. Dichos viarios no se encuentran representados pues no pertenecen a la jerarquía establecida.

En resumen y como se observa en el plano, el ancho y el estado de las aceras tanto en los viarios principales como en los secundarios son en general aceptables e incluso óptimos.



Al igual que en el caso anterior, el ancho de la calzada es un parámetro que va ligado a la situación de cada viario, de modo que las calles del casco antiguo, sobre todo en las proximidades de la Avenida Andalucía, presentan una calzada muy estrecha, mientras que las calles de los ensanches y las más perimetrales permiten una calzada de mayores dimensiones, y por tanto, pueden recoger un tránsito de vehículos más fluido.

Entendemos que una calzada presenta un ancho óptimo cuando tiene unas dimensiones suficientes para soportar la circulación permitida en función de los sentidos de esa calle (si es doble o único) y del aparcamiento, así como del flujo que exista sobre ella. En general, el estado de la calzada está en relación con el ancho de la misma, ya que el

pavimento en las calles más antiguas, y por tanto más estrechas presentan condiciones más deficientes, que aquellas calzadas más amplias y recientes. Sin embargo existen calles que a priori presentan una anchura suficiente de calzada pero ésta se encuentra invadida por los vehículos que estacionan a uno o ambos lados, resultando necesario restringir o prohibir dichos aparcamientos. Del mismo modo, calzadas aparentemente suficientes, resultan lo contrario ya que soportan un flujo de vehículos de grandes dimensiones demasiado elevado para las dimensiones que presentan, tal y como ocurre en la Avenida Andalucía entre otras.



Consideramos que la pendiente de una calle condiciona enormemente el uso de la misma por el peatón, entendiendo por tanto, que las calles con mucha pendiente no deben estar entre las prioridades del presente PMUS para su conformación como itinerarios peatonales. El núcleo de Moriles no presenta grandes desniveles, por lo que las calles del municipio tienen una pendiente nula o muy suave, destacando únicamente con mayor pendiente algunas de las calles que están en sentido norte sur del ensanche norte del casco histórico, como la calle Alta.

Como síntesis al análisis de las infraestructuras por factores podemos evaluar globalmente las mismas, con una valoración cualitativa del tipo: óptimo, aceptable y deficiente. Estas conclusiones nos darán la clave para vislumbrar las propuestas que fundamentarán el informe final del presente PMUS.

Según observamos en el plano, Moriles presenta unas infraestructuras con unas características, en general, óptimas en cuanto a dimensiones y estado, por lo que cabría pensar que la situación del tráfico rodado y no rodado es igualmente buena. Sin embargo, no es así. La disponibilidad de espacio, sobre todo en las calles más importantes y céntricas, hace que en ellas la situación sea algo caótica en cuanto a la separación de los espacios para el vehículo y para el peatón sobre todo, no respetando en muchas ocasiones, el vehículo privado el espacio reservado para el viandante. Son calles de doble sentido, donde además, se suele estacionar a un lado, lo cual convierte a las calles que podrían soportar un tráfico fluido, en tapones donde se colapsa la circulación rodada. Limitando el estacionamiento y reduciendo los sentidos a uno solo, se podría mejorar mucho la situación, lo cual se puede apoyar en las infraestructuras que como hemos comentado son más que apropiadas. Puntualizamos que aunque la Avenida de Andalucía presenta unas características aceptables en términos generales, esta valoración está más enfocada al tránsito peatonal que al motorizado, el cual presenta serios problemas. Así, el flujo de tráfico rodado que soporta dicha travesía, generado por los vehículos, muchos de ellos pesados, que circulan en doble sentido, resulta demasiado denso, entendiéndose necesario y prioritario el establecimiento en la misma de un único sentido de circulación. Las deficiencias de las calles Monturque, Lucena y Avenida del Deporte derivan en la existencia de un punto crítico en el cruce de las mismas, con la Avenida Andalucía, siendo urgente una medida de actuación sobre dicho enclave para ordenar la circulación de los vehículos y facilitar el tránsito peatonal.



CAMINOS RURALES.

Existen en Moriles como en todos los municipios, interesantes redes de caminos rurales públicos, que pueden ser potenciados como senderos peatonales debiéndolos adecuarlos para tal uso.

Respecto a la red de vías pecuarias, entendemos prioritaria la recuperación de su dominio público y su puesta en valor como itinerarios rurales, que potencien su uso tanto por el caminante como por el ciclista, tal y como se refleja en el Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias.

Según el Proyecto de Clasificación la red de vías pecuarias del municipio de Moriles es la siguiente:

Vereda del Camino de Don Anselmo

Vereda de Cuquillo o de Romero

Vereda de Écija o de Metedores

Vereda de la Campana

Vereda de las Manillas o de Aguilar a Moriles

Vereda de los Naranjos

Vereda del Camino de Puente

Vereda del Puente de la Limosna

Colada del Cementerio

Vereda de Moriles a las Navas del Selpillar



1.3. ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y LOS MODOS DE TRANSPORTE

Una vez estudiada la situación física y de las infraestructuras del municipio, necesitaremos analizar el uso que la población hace de las mismas. Vamos a descubrir cuáles son las costumbres de los habitantes de Moriles a la hora de desplazarse por sus calles, para determinar cuáles son los puntos débiles y fuertes que en cuanto a la movilidad se presentan y poder, más adelante, trazar un plan de actuación para lograr un sistema global de transporte más sostenible, donde el vehículo privado pierda influencia y deje de ser el único o mayoritario medio de transporte viable.

Para ello y ante la carencia de datos previos acerca de los usos y costumbres en cuanto a la movilidad de los habitantes de Moriles, se han realizado, como se explicó anteriormente, diversos estudios de campo, tales como encuestas de opinión/movilidad, encuestas pantalla, entrevistas con representantes de organismos oficiales (ayuntamiento, policía local, colegios,...), asociaciones vecinales y empresariales, deportivas, las cuales nos han manifestado cuáles eran a su juicio los problemas más importantes que se producían en las calles de su localidad.

1.3.1. Índices de movilidad. Movilidad mecanizada y no mecanizada

Según se desprende de la información recopilada y de los estudios de campo, en el municipio de Moriles se producen un total de 9.225 desplazamientos en un día tipo, que con sus 3.907 habitantes nos arroja un total de 2,36 desplazamientos por habitante y día.

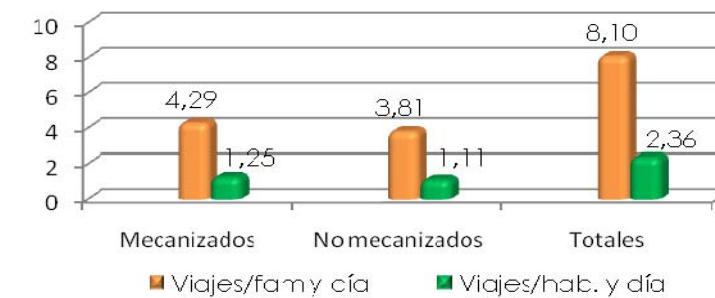
Del todos los viajes producidos en una jornada, un total de un 52,94% (4.884 desp./día) se realiza por medios mecánicos, siendo un 47,05% (4.341 desp./día) los realizados por medios no mecanizados (peatones y ciclistas).

A continuación se presentan a modo de tabla una serie de índices que reflejan de distinta forma cómo es la movilidad general en el municipio.

INDICES DE MOVILIDAD	
Habitantes	3.907
Familias	1.140
Parque de vehículos	1.612
Movilidad total (desp./día)	9.225
Movilidad mecanizados (desp./día)	4.884
Movilidad no mecanizada(desp./día)	4.341
Movilidad unitaria(desp./hab. y día)	2,36
Movilidad familiar (desp./fam. y día)	8,10
Mov. mecanizada unit. (desp./hab. y día)	1,25
Mov. no mecanizada unit. (desp./hab. y día)	1,11

Tabla. Índice de Movilidad.
Fuentes: SIMA, INE y prod. propia

RATIOS DE MOVILIDAD



A lo largo de los años, todas estas variables han sufrido incrementos de diversa índole, destacando sobre el resto, por la propia evolución técnica y social, la variación en el número de desplazamientos realizados en modos de transporte mecanizados y especialmente en vehículo privado. Esto, a falta de datos contrastables acerca de los desplazamientos producidos a nivel municipal en años anteriores, se puede constatar observando las variaciones en el parque móvil y en el índice de motorización por habitantes y por familias.

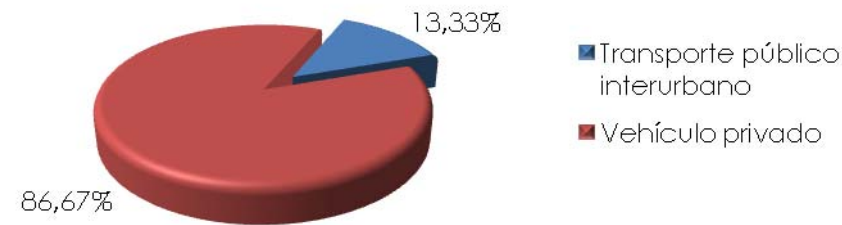
ÍNDICES DE MOTORIZACIÓN. COMPARATIVA 2001 - 2012

	2001	2012	Incrementos
Nº habitantes	3.748	3.907	4,24%
Nº familias	1.312	1.140	-13,11%
Nº automóviles	1.021	1.612	57,88%
Ind. Motorización (veh/hab.)	0,27	0,41	51,46%
Ind. Motorización (veh/fam.)	0,78	1,41	81,71%

Tabla. Índices de Motorización.
Fuentes: SIMA, INE y prod. Propia

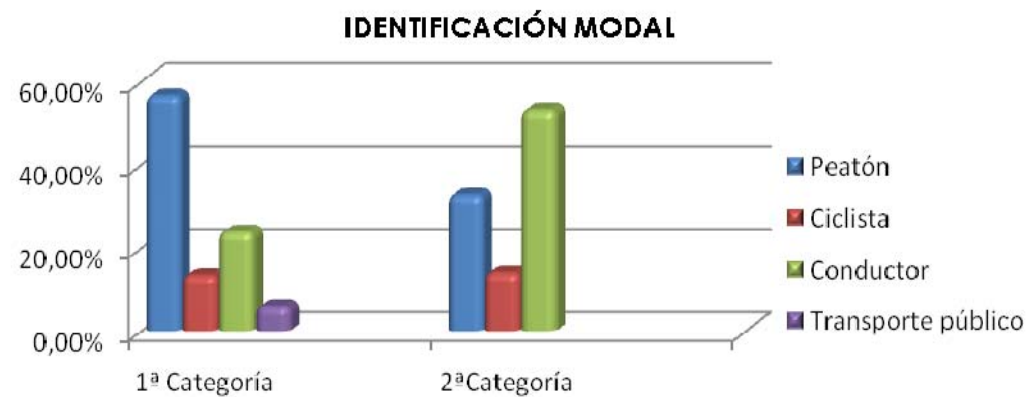
A este aumento del parque móvil privado hay que sumarle la inexistencia de un sistema de transporte público urbano para el traslado de la población general, lo que, unido a las carencias de los transportes públicos interurbanos hace que el vehículo privado domine los modos de transporte motorizados tanto en el interior del núcleo urbano como entre el mismo y los municipios y núcleos cercanos, quedando esto patente si observamos el gráfico de distribución de los desplazamientos mecánicos.

DISTRIBUCIÓN DE DESPLAZAMIENTOS MECANIZADOS



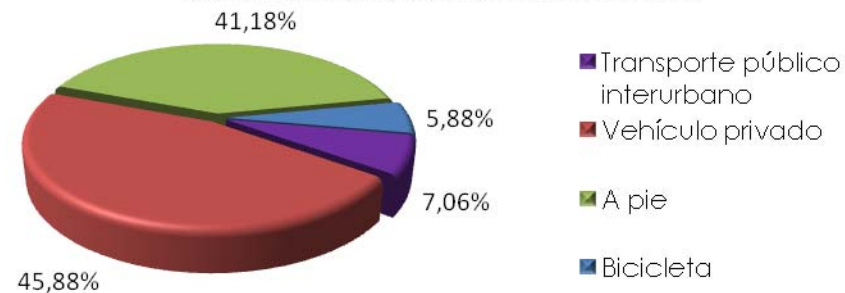
1.3.2. Distribución modal del transporte.

Por un lado se consultó a los ciudadanos con qué modo de transporte se identificaban, independientemente de su modo de transporte habitual, lo que dejó claro que el habitante de Moriles se siente en primer lugar viandante (>55%) y en segundo lugar conductor (>50%), quedando los medios de transporte colectivo a unos niveles realmente bajos en la primera categoría y tristemente inexistente en la segunda.



Esto encaja bastante con la distribución modal de la movilidad en la que, como puede verse en el gráfico correspondiente, los desplazamientos a pie y en vehículo privado están prácticamente igualados con un 41,18 % (3.799) y un 45,88% (4.233) respectivamente.

DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA MOVILIDAD



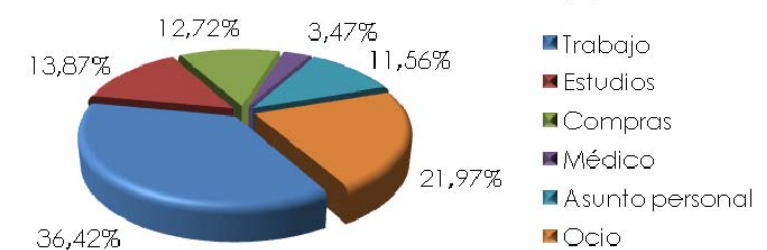
Este hecho plantea la cuestión del por qué, si el ciudadano morilense se siente primordialmente peatón, acaba utilizando tan a menudo el vehículo privado para sus desplazamientos.

Hay que tener en cuenta que, como se ha mostrado, la presencia del vehículo privado es preponderante y que la evolución esperada, si no se toman medidas, hará que en el futuro su sombra siga siendo aún más amplia.

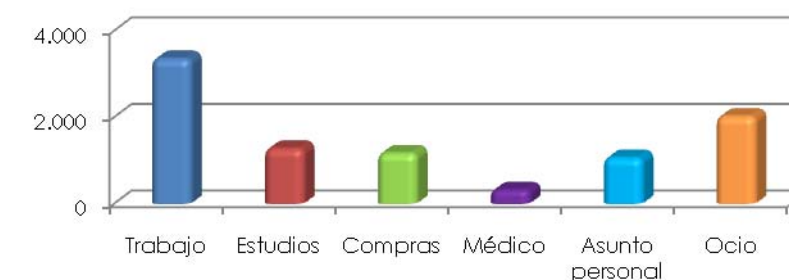
1.3.3. Distribución de motivos de desplazamientos.

El trabajo, como movilidad obligatoria es el motivo mayoritario de los desplazamientos, más de un tercio del total de los mismos, que unidos a los motivados por estudios, suman más de la mitad de los desplazamientos que se producen en el municipio. Estos constituyen, además, un conjunto de movimientos un tanto especiales, pues están sujetos en el tiempo a la necesidad de cumplimiento de un horario, en la mayoría de los casos.

MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTOS (%)



MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS



Respecto a la duración media de los desplazamientos, tomando todos los modos de transporte, es de poco más de 13 minutos, repartándose en unos dos tercios aquellos con una duración inferior a 15 min; en torno a un 25% los que duran de 15 a 30 min y un 9% los de más de 30 min.

Se da la circunstancia de que por su enclave, Moriles tiene como centros atractores importantes los municipios circundantes tales como Puente Genil, Lucena y sobre todo Aguilar, que se encuentra a tan solo 11 km

En relación con los horarios en que se generan los desplazamientos, decir que casi la totalidad de los mismos se producen entre las 7:00 de la mañana y las 21:00, con dos

horas punta, que son las correspondientes a la entrada y salida de trabajos y colegios en horario de mañana. Estas franjas horarias son entre las 7:30h y 9:00h de la mañana y entre las 14:30h y 15:30h.

1.4. ANÁLISIS DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

1.4.1. El vehículo privado

Como ya se ha comentado en el apartado anterior, el tráfico motorizado en el municipio de Moriles abarca cerca del 53% de los desplazamientos siendo una gran mayoría, por encima del 85%, realizados en vehículo privado. Estas son cifras habituales en poblaciones donde no se han acometido medidas de sostenibilidad en la movilidad, debiendo por tanto ser reducidas mediante la incentivación de otros modos de desplazamiento más saludables, eficientes y de mayor respeto por el medioambiente.

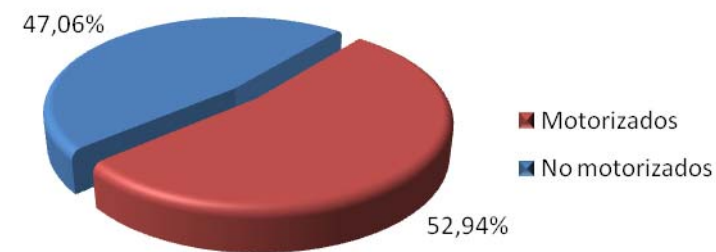


Figura. Distribución de desplazamientos mecanizados/no mecanizados. Producción propia.

Vamos a determinar el grado de influencia del vehículo privado en la movilidad del municipio. Para ello debemos estudiar todas sus variantes y condicionantes, como cuáles son las zonas que más desplazamientos en vehículo privado generan o atraen y el índice de motorización existente.

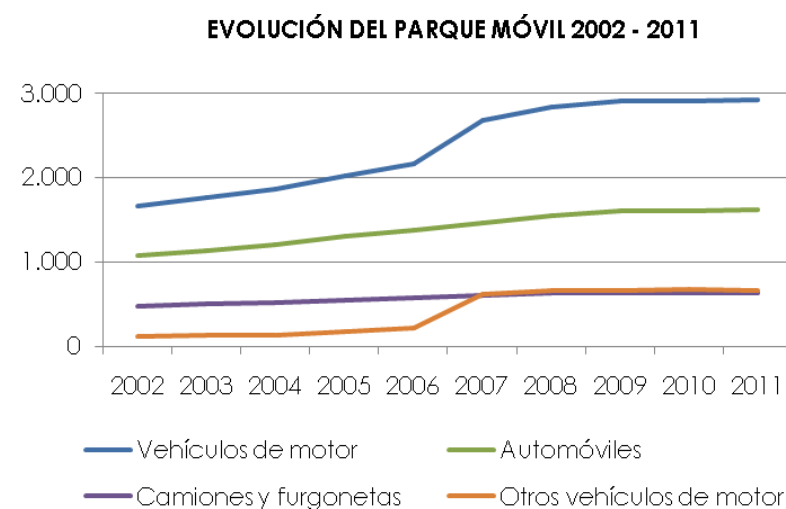


Tabla. Evolución del parque móvil. Fuente: Anuario económico de la Caixa 2012

En cualquier caso y como puede observarse en el gráfico de evolución del parque móvil, el incremento del mismo ha sufrido un estancamiento en los últimos 5 años debido en gran parte a la crisis económica y al consiguiente descenso del poder adquisitivo de la población. Un detalle curioso es el caso del grupo que en el gráfico se denomina "Otros vehículos de motor" en el que se encuentran incluidas las motocicletas, ya que entre 2006 y 2007 se aprecia una fuerte subida mientras en los demás grupos de vehículos ya se notaban los efectos de la ya mencionada crisis. Esta subida se debe en gran parte al hecho de que en ese año, se permitió a los conductores con carnet tipo B y más de 3 años de experiencia el uso de motocicletas de hasta 125 c.c. y 15 C.V.

Una vez que hemos visto la evolución del parque móvil, vamos a estudiar el índice de motorización a lo largo de los últimos años. Este dato será determinante para pronosticar el futuro de la movilidad en Moriles en un si no se toman medidas.

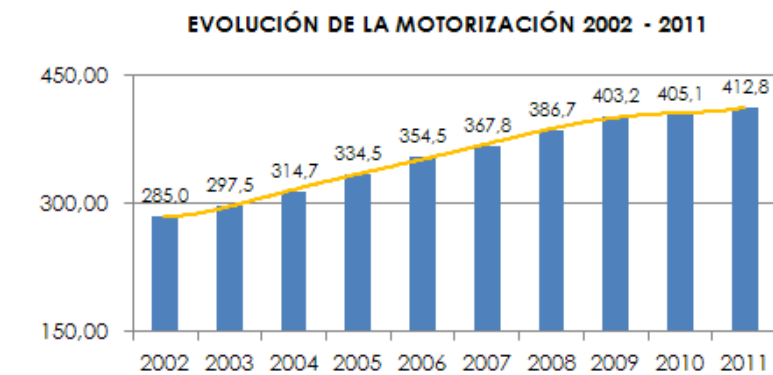


Tabla. Evolución de la motorización en Moriles. Turismos/1000 hab. Fuente: INE y producción propia.

Actualmente, en Moriles, el índice de motorización es de 413 vehículos turismos por cada 1.000 hab. Mientras que en 2002 cerca de un 30% de los morilenses, que así se conoce a los oriundos de Moriles, disponía de su propio vehículo, en el año 2012 era un 41,3%, y esto a pesar de la crisis económica en que estamos envueltos en los últimos años. Cierto es que debido a dicha crisis las subidas de este índice, que estaban en torno a un 5% hasta 2007, pasaron a ser de en torno al 1% interanual.

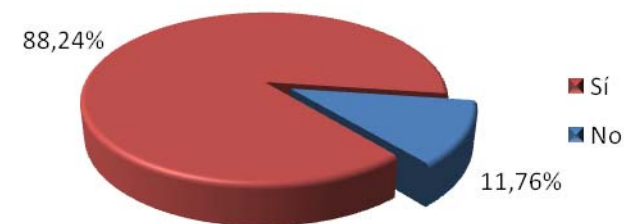
En la sociedad actual, la posibilidad de desplazarnos en nuestro propio vehículo representa la idea de libertad e independencia y el que no tiene dicha oportunidad, está "condenado" a utilizar los otros medios de transporte, tales como el transporte público colectivo, bicicleta o recorridos peatonales. Esta es una visión de la movilidad que necesita una transformación profunda y que sólo será posible alcanzar a través de la concienciación de la población y de la educación de las generaciones futuras en un modelo de movilidad más sostenible.

Hay distintos factores que alimentan también esta tendencia al uso del vehículo privado. Se trata del envejecimiento de la población, acentuado en los pueblos y pequeños núcleos poblacionales, y el mayor poder adquisitivo que suele ir unido a este envejecimiento que hace que aumente el índice de motorización en dichas poblaciones.

En Moriles, según la información recabada, se dispone por familia de una media de 1,59 vehículos mientras que un 88,24% de la población dispone de vehículo motorizado para realizar sus desplazamientos.

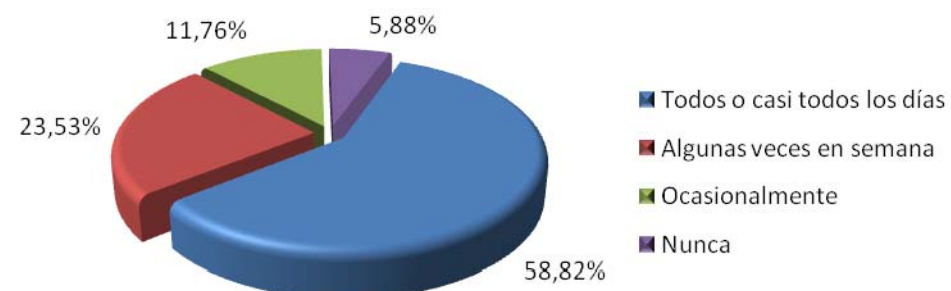


DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULO PRIVADO

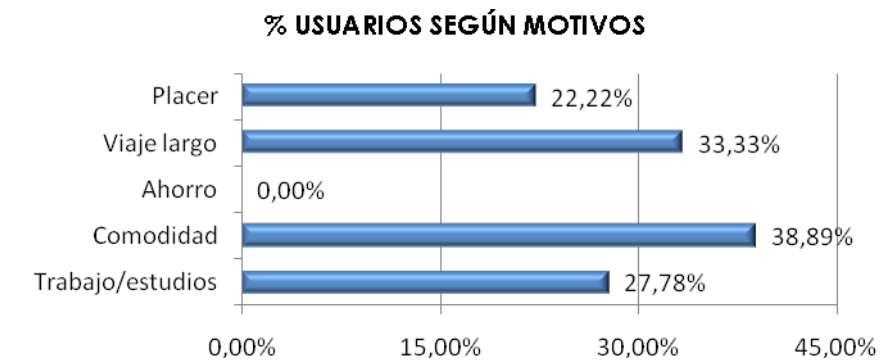


Estos datos, sumados a los de la frecuencia de uso del vehículo privado en sus desplazamientos habituales, en los que más de la mitad de la población lo usa casi a diario, dan una idea bastante clara de la importancia del vehículo privado en la movilidad de los habitantes del municipio y de la necesidad de cambiar el modelo de movilidad existente hacia un modelo más sostenible.

FRECUENCIA DE USO DEL VEHÍCULO PRIVADO



En el gráfico siguiente se expresa la razón por la que el usuario del vehículo privado se decanta por este modo de transporte. Esto significa que un mismo usuario puede tener más de una motivación para decantarse para realizar sus desplazamientos.



La motivación fundamental para el uso del vehículo privado es por comodidad, seguido de cerca por los viajes largos y el trabajo y/o estudios. Esta sensación de comodidad es habitual en poblaciones pequeñas, debido a que las distancias suelen ser cortas y a la impunidad respecto a los estacionamientos ilegales cuando no se encuentra aparcamiento junto al sitio al que se va.

Por otra parte, la cercanía de Moriles a varios municipios de relevancia provincial, hace que haya un importante número de trabajadores que se desplacen a diario a otros núcleos urbanos y que otros vengan a Moriles con el mismo fin.

El transporte interurbano tiene un cobertura mínima, de apenas tres transportes diarios por ruta, haciendo inviable su uso para aquellos que tienen que cumplir un horario laboral, pues o no le viene bien el horario de ida o el de vuelta, por lo que optan por usar su propio vehículo.

La realidad es que no existen modos de transporte interurbano alternativos con unas infraestructuras suficientes para ser competitivos frente a la comodidad y rapidez que ofrece el vehículo privado.

En este sentido sí que cabe la labor de concienciación para que, si varios trabajadores se desplazan a la misma población y con horarios parecidos, tomen la opción de compartir vehículo, siendo entonces un modo más eficiente, más económico para el usuario y sobre todo más ecológico de desplazamiento a su centro de trabajo.

Sin embargo, la situación actual refleja que un alto porcentaje de la población de Moriles utiliza su coche para ir al trabajo o al lugar de estudios dentro del mismo núcleo de población. Esto es una cuestión más cultural que de necesidad, puesto que la relativa facilidad para el aparcamiento y la visión global de las distancias en un pueblo, hacen que el habitante de un municipio pequeño coja el coche para recorrer distancias que en una ciudad cubriría andando sin ningún tipo de duda.

Uno de los objetivos del PMUS debe ser invertir estos porcentajes, consiguiendo aumentar el número de trabajadores que en el núcleo de Moriles se desplazan a pie o en bicicleta a sus respectivos centros de trabajo.

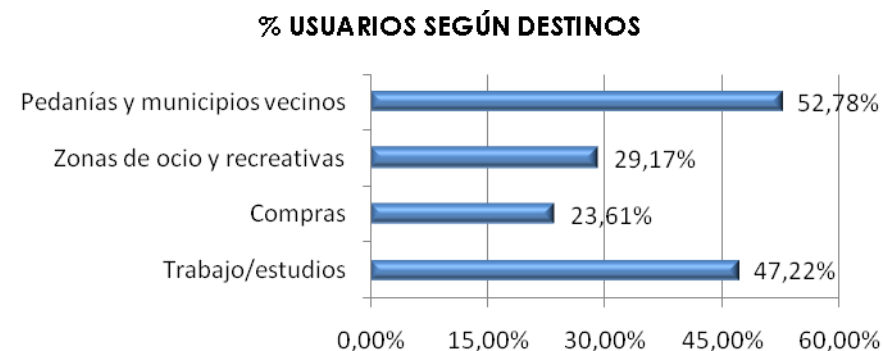
Se trata de incidir sobre esta arraigada costumbre de forma propositiva, planteando alternativas que puedan llegar a resultar más atractivas que el uso del vehículo a motor. Esto no podrá llevarse a cabo sin la omnipresente labor de concienciación a la que insistentemente hacemos referencia en este trabajo proponiendo canales para la misma.

Dentro también de este grupo de situaciones que requieren un mismo tipo de soluciones, se encuentra el gran número de vehículos privados que se usan para desplazarse a lugares donde realizar actividades deportivas. El carril bici, cuando las infraestructuras viarias lo permiten, se presenta como una de las alternativas con más potencia para reducir el uso del coche con destino a estos lugares.

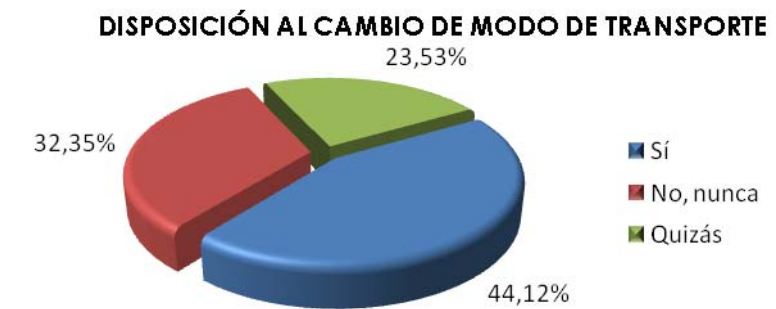
La ubicación de los recintos deportivos en Moriles, con amplios accesos y una gran zona de aparcamiento invita a los usuarios a desplazarse hasta allí con su vehículo. Sin embargo, en este amplio espacio falta organización de usos, pues no están delimitados los aceras de las zonas de estacionamiento. Esta situación resulta más grave al ser también esta calle la de acceso al colegio e instituto de la localidad.

De otro lado, en un alto porcentaje el usuario del vehículo privado lo emplea para viajar a los municipios cercanos, sobre todo Aguilar, por motivos distintos a las obligaciones laborales, como por ejemplo, a realizar compras o por motivos de ocio. Igualmente, el transporte interurbano no ofrece las comodidades que serían necesarias para sustituir el coche en este tipo de desplazamientos.

Si analizamos por tanto los destinos a los que se dirigen los conductores, descubriremos que más de la mitad de los usuarios del vehículo privado lo usa para desplazarse por diversos motivos a las distintas poblaciones cercanas, mientras que casi la mitad se dirige a sus centros de trabajo o los centros docentes del municipio de Moriles.



Por último, en este sentido, cabe reseñar que en general la población del municipio de Moriles está dispuesta a realizar cambios en su modo de transporte habitual si se le ofrecieran alternativas de garantías, tal y como muestra el gráfico siguiente.

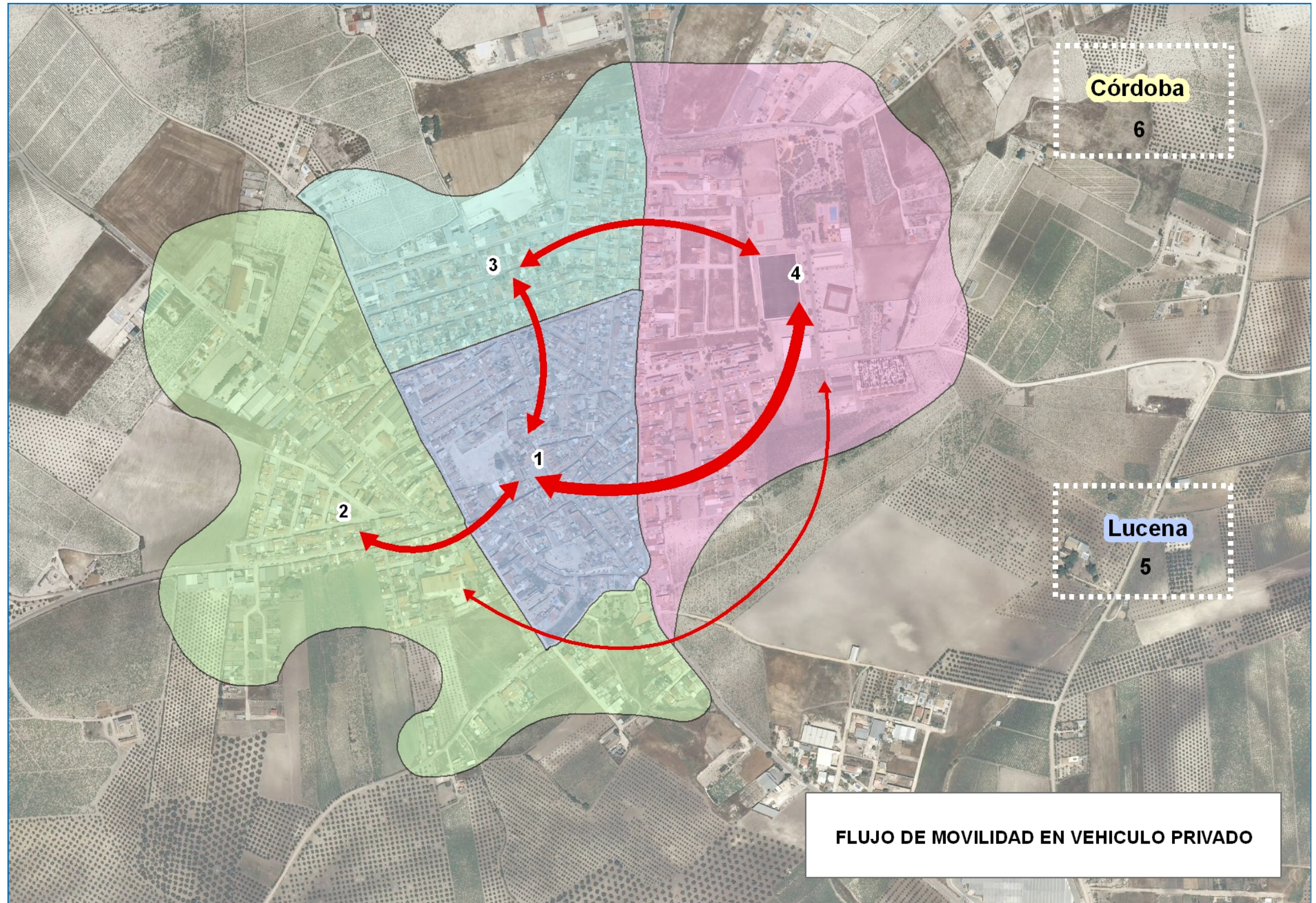


Este alto porcentaje de predisposición al cambio debe ser un aliciente tanto para este equipo redactor como para las instituciones que posteriormente se hagan cargo del desarrollo y seguimiento del PMUS de Moriles.

Señalamos como grandes centros atractores del vehículo privado dentro del mismo municipio de Moriles los siguientes:

- Colegio Público de primaria "García de Leániz" situado en la calle homónima en la confluencia con la calles Veintiocho de Febrero y Conde de Colomera.
- Avda. de Andalucía, acceso al municipio desde Puente Genil y que alberga el consistorio municipal, así como diversos comercios y bares, convirtiéndola en la calle principal del pueblo y siendo además el acceso por tráfico rodado la Plaza de la Constitución, centro de actividad de la población.
- Calle Lucena, acceso al municipio desde Las Navas del Sepillar y Lucena.
- Avenida del Deporte, que da acceso a gran parte de los equipamientos del pueblo, tales como el instituto y el complejo deportivo municipal y la piscina. Además también se encuentran en esta vía la empresa de materiales de construcción FERNOJOSA S.L., así como el cementerio municipal.
- Calle Monturque, acceso desde Córdoba y desde los municipios de Monturque y Aguilar.
- Todas estas calles confluyen en un mismo punto, el cual soporta el paso de la mayor parte del tráfico diario de la localidad.

En el siguiente plano se muestran las intensidades de flujo más destacadas en vehículo privado entre las diferentes zonas del municipio.



1.4.2. Aparcamiento.

Los desplazamientos en vehículo privado generan otro ingrediente más en la problemática de la movilidad y es la necesidad de reserva de espacio para los estacionamientos tanto en sus zonas de origen como de destino.

Este va a ser un factor tan importante que va a determinar incluso la elección, en un momento dado, del modo de transporte elegido por el usuario, teniendo además influencia directa sobre la intensidad de tráfico que los diferentes centros atractores reciban en sus viales próximos.

Es por esto que la regulación, dimensionamiento y localización de los aparcamientos va influir sobremanera en el modelo de movilidad del núcleo urbano, más allá de las medidas para garantizar la accesibilidad a determinados edificios o recintos.

Como ya vimos, la estructura urbana de Moriles se desarrolla a partir de dos ejes transversales. Por un lado, el eje Norte-Sur lo conforman las calles Monturque y Lucena, que dan entrada al municipio desde los núcleos de población que dan nombre a estas calles. Además, la calle Monturque también es el acceso desde Córdoba capital y Aguilar.

De un modo casi transversal atraviesa a este eje el constituido por la calle Conde de Colomera y las avenidas de Andalucía, acceso desde Puente Genil, y la avenida del Deporte.

En torno a estas calles se desarrolla hacia el norte una estructura urbana de viales ortogonales en su mayoría de dimensiones suficientes para permitir el tránsito tanto de peatones como de vehículos, así como el estacionamiento en línea a un lado de la calzada.

Los problemas circulatorios y de estacionamiento se producen fundamentalmente en la Avda. de Andalucía y sus viales de acceso, destacando la confluencia con la calle José Ruiz Canela por su estrecho paso, cerrado giro y su pronunciada pendiente descendente. Esta travesía, como ya vimos, soporta a diario una importante cantidad de tráfico pesado y agrario procedente de las carreteras de Aguilar y Puente Genil, lo que unido a un ancho demasiado reducido especialmente en su confluencia con la calle Conde de Colomera y la mencionada José Ruiz Canela hace que se generen a diario situaciones puntuales de congestión del tráfico.

Este problema tendría solución si se hallara la manera de redirigir este tipo de vehículos de forma que no atravesaran el centro del municipio.

Al margen de ello, tanto esta avenida como las calles cercanas presentan un ancho que no permite la disposición de aparcamientos, lo que genera dificultades para los ciudadanos que se trasladan hasta la zona en vehículo privado para hacer gestiones o realizar compras.

Una posibilidad para paliar estos problemas de estacionamiento sería la habilitación de un espacio de aparcamiento en el interior del núcleo de población, cercano a la zona en que se concentran la mayor parte de los centros atractores. Dicha idea podría

llevarse a cabo sobre el solar que se encuentra en la Plaza de España, la cual está comunicada por un paso peatonal con la Plaza de la Constitución y que ya se suele usar con este fin, a pesar de ser en la actualidad un solar de propiedad privada.

Se va a analizar ahora la oferta de aparcamiento que ofrece el municipio de Moriles desde una clasificación básica: aparcamiento libre y regulado.

El aparcamiento libre se considera aquel situado en superficie, en la vía pública y sin ningún tipo de regulación.

Los regulados serán aquellos generados para cumplir una función específica y bajo una regulación temporal o cualitativa. Estos aparcamientos pueden ser tanto en superficies como en edificaciones.

Como hemos analizado con anterioridad, en Moriles se producen 9.225 desplazamientos diarios en vehículo privado, equivalente a 1,25 desplaz./hab.

El municipio cuenta con un parque móvil de 1.612 vehículos turismo y 162 motocicletas, mientras que el índice de motorización es de 0,412 vehículos turismo por habitante. Para acoger estas cifras de vehículos más los que se desplazan al municipio a lo largo de una jornada habitual, el municipio dispone de dos tipologías básicas de estacionamiento:

- Aparcamiento regulado. Los aparcamientos regulados en la localidad se hallan todos en superficie y son fundamentalmente plazas reservadas para los cuerpos de seguridad, ambulancias, y para carga y descarga de vehículos alrededor de zonas comerciales, además de las pertinentes plazas reservadas a minusválidos distribuidas por el municipio.
- Aparcamiento libre. Este es el modo de estacionamiento predominante en el municipio por encima del 70% del total. En el caso de Moriles, éste se produce siempre en la calle, ya que no se dispone de aparcamientos en edificios ni recintos cerrados.

Como ya se ha comentado, el mayor problema que generan los estacionamientos es su influencia negativa sobre el tráfico y la seguridad vial del resto de modos de transporte. Cabe decir que demasiado a menudo, los estacionamientos se producen en viales en los que el estacionamiento está restringido (señalizado), constituyendo situaciones de ilegalidad que además en muchas ocasiones se producen invadiendo los itinerarios peatonales, tal y como se ha comentado anteriormente. Este hecho, unido a que en general las infraestructuras de estos viales son deficientes, genera situaciones de inseguridad para los viandantes, que en muchos casos se ven obligados a circular por la calzada.

En cuanto a la demanda de aparcamiento específica por zonas o por modos, podemos decir lo siguiente:

- Demanda de aparcamiento en zonas residenciales. En las zonas prioritariamente residenciales del municipio, la demanda de aparcamiento queda cubierta en la mayoría de los casos con el aparcamiento en la vía pública y los garajes particulares de los que en muchos casos disponen las viviendas. Diferente

cuestión es el uso que, en ocasiones, los vecinos hagan de estos espacios de estacionamiento, ya que de todos es conocida la costumbre que existe, sobre todo en las poblaciones pequeñas, de estacionar el vehículo frente a la vivienda, aunque esto suponga entorpecer el paso de vehículos y/o personas.

- Demanda de aparcamientos junto a los centros atractores del municipio. En este caso, tenemos dos tipologías de centros atractores. Una vez más tenemos que diferenciar entre los que están en el centro del núcleo urbano del municipio y los que están en las zonas del ensanche.

El I.E.S. Las Viñas, el Polideportivo municipal así como el estadio y la piscina están todos ubicados en la Avda. del Deporte, en la zona este del municipio. Su vial de acceso, como ya se ha comentado presenta grandes dimensiones, pero está carente totalmente de organización de espacios, no quedando claro al peatón en zona del vial está a resguardo del tráfico rodado.

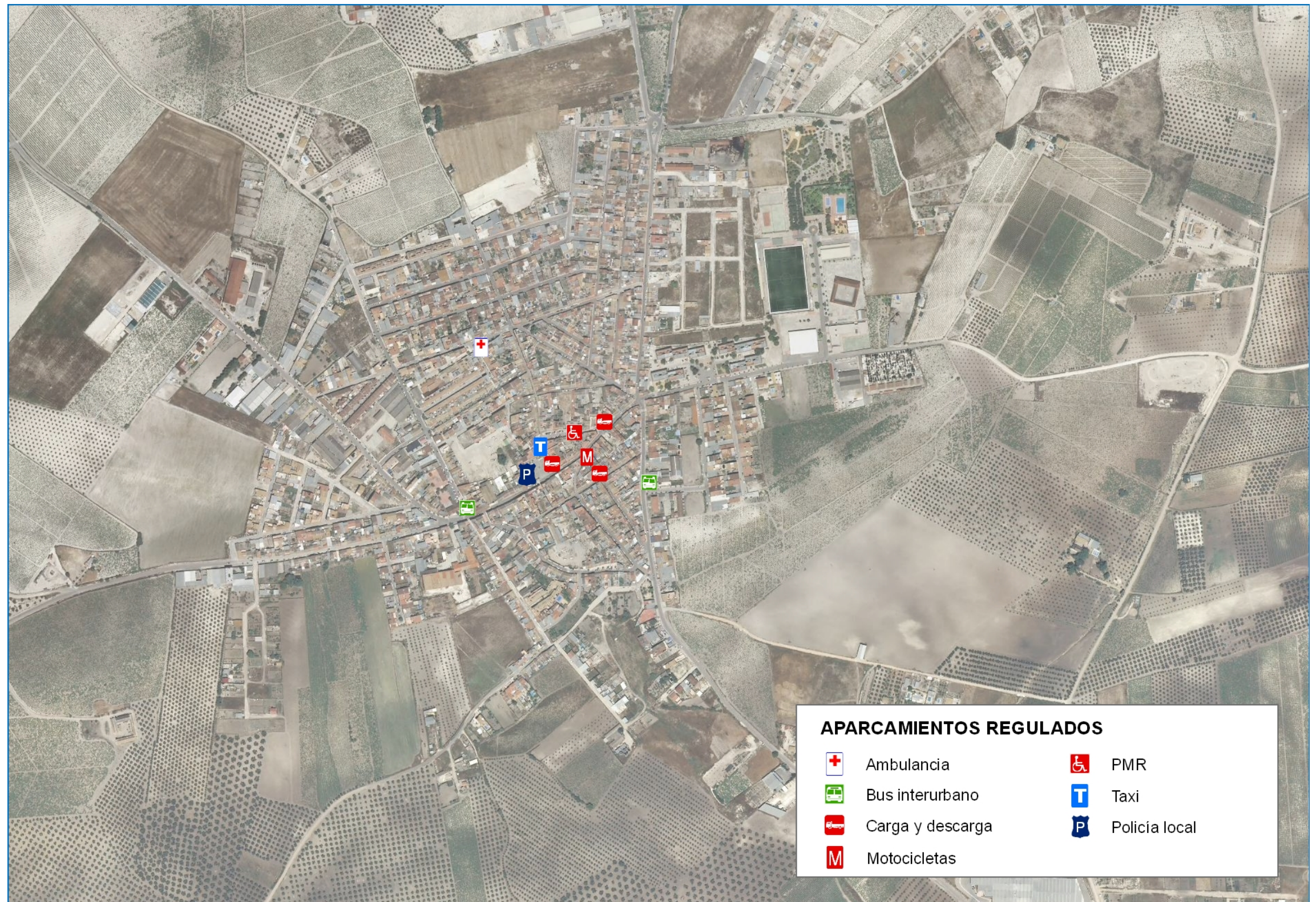
Una vez más hay que decir que el problema de estacionamiento se produce en los alrededores de la Avenida de Andalucía, donde se concentran la mayor parte de comercios y negocios de la localidad, así como el mercado de abastos, lo que genera un continuo flujo de vehículos los cuales no disponen de suficiente espacio de estacionamiento, generando así un flujo de vehículos añadido en busca de aparcamiento.

Evidentemente en esta situación las soluciones a proponer deberían pasar por estudiar las posibilidades de reducir (regulándolos) o eliminar en determinados viales los aparcamientos en la vía pública, dejando únicamente los que por necesidad se precisen para carga y descarga y demás funciones especiales (minusválidos, policía,...)

Es especialmente conflictivo el cruce en que se encuentra ubicado el colegio de primaria y la guardería, en la confluencia de las calles García Leániz, Conde de Colomera y Veintiocho de Febrero, ya que a la hora de entrada y salida de los alumnos del centro se produce una gran aglomeración de vehículos estacionados muchos de ellos de manera irregular. A esto se le suma el hecho de que suele coincidir en el tiempo con el paso de la línea de autobuses que para justo en dicha esquina.

- Demanda de aparcamiento de bicicletas. Actualmente no se dispone de zonas de aparcamientos específico para este modo de transporte. Esto choca con el fomento que desde las iniciativas de movilidad sostenible se pretende dar a los modos de transporte más saludables, ya que si el usuario no dispone de un lugar en el que dejar su bicicleta, difícilmente va a utilizarla como medio de transporte. Debería al menos plantearse la ubicación de zonas de estacionamiento con sistema universal de enganche (U invertida) en las inmediaciones de los centros atractores de movilidad del municipio, en las que por espacio pudiera disponerse.

En el siguiente plano se refleja la situación de los diferentes estacionamientos regulados del municipio.



1.4.3. Transporte público

En el municipio de Moriles, según los datos recabados, se producen un total de 9.225 desplazamientos al día de los que un 52,94% se realizan en transporte mecanizado. De todos ellos, un 86,67% se realizan en vehículo privado quedando el 13,33% restante para los distintos modos de transporte colectivo que encontramos en esta localidad.



En poblaciones de pequeñas dimensiones, como es el caso de Moriles, en que las distancias a pie apenas superan los 15 min, los tiempos de espera habituales para coger el transporte público, le hace perder competitividad frente a otros modos de transporte. Si a esto le sumamos que los transportes públicos precisan de subvenciones para cubrir los costes de operación nos encontramos ante un modo de transporte de difícil implantación.

Tipos de transporte público

Transporte público interurbano.

La empresa concesionaria de las líneas que unen el municipio de Moriles con los municipios colindantes y la capital de provincia es la empresa luentina Autocares Carrera S.L.

El horario que esta empresa pone a disposición de los usuarios es apenas de un viaje diario de ida y otro de vuelta por destino, siendo el de ida generalmente a primera hora de la mañana en torno a las 9 o 9:30 horas y el de vuelta ya hacia la media tarde. Los horarios concretos pueden consultarse en la web corporativa de la empresa.

Lo que sí queda claro es que difícilmente podrían quedar cubiertas las necesidades de los ciudadanos con estos reducidos servicios, lo que empuja directamente al usuario a usar su vehículo privado.

Debemos señalar que las paradas de esta línea, se encuentran ubicadas en la calle Conde de Colomera casi a la altura de su confluencia con la Avda. de Andalucía; y en la calle Lucano, a la altura del cruce con la calle Lucena.

Taxi.

En lo referente al servicio de taxi, al no aparecer información relativa a ello en la web corporativa del Ayuntamiento, el ciudadano no tiene una manera directa y fiable de obtener los servicios de los profesionales del taxi de la localidad. Sería recomendable que

en las distintas paradas de autobús, estación de trenes y demás edificios públicos estuvieran claramente localizables al menos los teléfonos de contacto de estos profesionales.

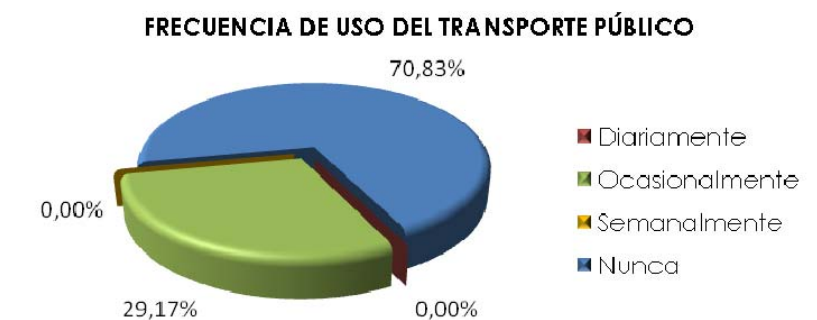
No obstante, en distintas páginas web corporativas del mundo del taxi en la que obtener los datos de dichos profesionales y que en algunos casos permiten incluso la contratación de servicios online.

Transporte ferroviario.

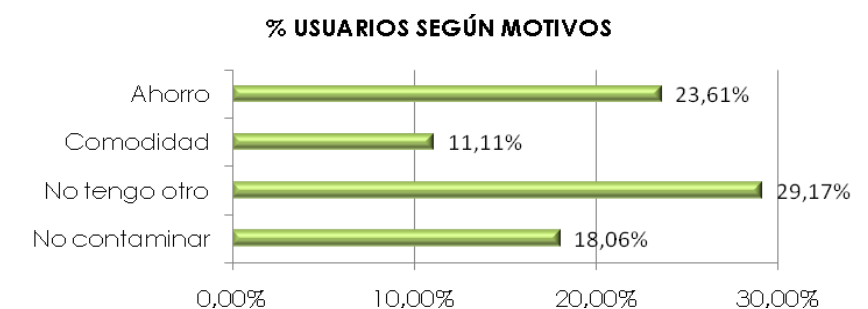
El municipio de Moriles no posee estación de ferrocarril, por lo que sus habitantes deben desplazarse hasta Puente Genil para poder tomar un tren hacia otros destinos, por lo que volvería a depender o del deficiente servicio de autobuses interurbano o de su propio vehículo.

Demanda del transporte público.

En cuanto a la demanda y uso del transporte público en el municipio de Moriles decir que la frecuencia, tal y como muestra el gráfico, es bastante baja debido, claro está, a que se trata únicamente del transporte interurbano que por norma general no es de uso diario, a lo que se suma las carencias en los horarios ya mencionadas.



Las motivaciones que impulsan a los usuarios a utilizar el transporte público están bastante repartidas, aunque destacan por encima del resto el ahorro y el no tener otro medio de transporte, situación en la que se encuentran normalmente las personas de corta edad o las de edad muy avanzada.



Según los datos acerca de la duración de los desplazamientos que los usuarios realizan en transporte público, podemos observar que la inmensa mayoría realiza

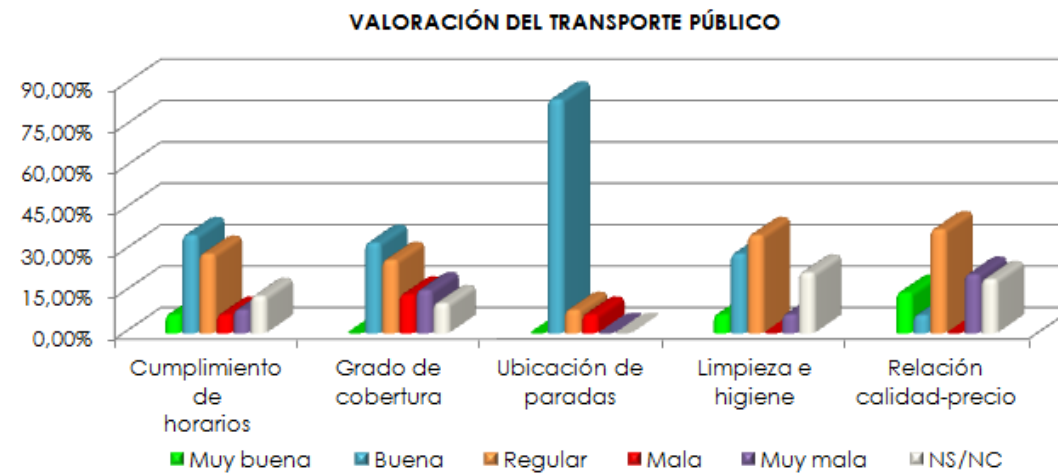
desplazamientos hacia la capital de provincia, ya que en tren el trayecto a Córdoba supone apenas 20 min, mientras que en autobús alcanza prácticamente los 45 min.

En cuanto al cumplimiento de los horarios, que se deduce del tiempo medio de espera que el usuario tiene que realizar para coger el transporte, es relativamente bueno, ya que dicho tiempo de espera no alcanza los 10 min en aproximadamente el 62% de los casos, aunque en ocasiones se producen retrasos considerables de más de 15 min.

En el siguiente plano se refleja la situación de las paradas del autobús interurbano así como el itinerario de su recorrido.



Ante toda esta información, la valoración general del transporte público interurbano que dan sus usuarios es entre bastante regular en todos los aspectos salvo la ubicación de las paradas, en la calle Conde de Colomera y calle Lucano.





1.4.4. Peatones y ciclistas: calidad y espacio urbano

Estudiando el modelo territorial del municipio, podemos observar que, la población se concentra en un núcleo urbano de aproximadamente 500 m de radio, por lo que atravesar el municipio a pie apenas alcanza los 10min.

Esto hace de los modos de transporte no mecanizados, fundamentalmente a pie, la manera teóricamente óptima de desplazamiento dentro del núcleo principal de población, con la consiguiente reducción de emisiones contaminantes y ruido.

En el caso de Moriles, debido a su orografía sin apenas desniveles importantes en su núcleo de población, se hace primordial el fomento de los desplazamientos a pie en el interior del núcleo urbano. La bicicleta en cambio, a pesar de que las condiciones orográficas serían ideales, tendría una peor perspectiva de implantación debido sobre todo a que la mayor parte de los viales principales del municipio carecen de la anchura suficiente para albergar a los tres principales agentes implicados: peatón, vehículo y bicicleta.

En cambio, si habría algunas zonas en las que sería interesante la creación de una vía verde. Estas zonas serían por un lado la conexión de Moriles – Las Navas del Sepillar por la A – 2.209; en segundo lugar la salida a Aguilar por la calle Veintiocho de Febrero y por último el camino que lleva la parque público “El Caracol”, por la entrada al municipio desde Monturque y Córdoba. Estos caminos ya suelen ser utilizados por la población con cierta asiduidad para salir a caminar.

Una política de movilidad sostenible ha de considerar en lugar principal el papel de los modos no motorizados, por la componente que tienen de ahorro energético, protección del medio ambiente (no se emiten sustancias contaminantes ni ruidos), y las incuestionables ventajas sobre la salud de los ciudadanos. Es por ello que deben ser una pieza clave en la organización de la movilidad, y tomar acciones hacia nuevo sistema de movilidad, suponiendo los modos no motorizados una apuesta por la sociedad urbana.

Estudiando las costumbres de los habitantes de Moriles, fundamentalmente mediante la realización de encuestas, podemos ver que el reparto modal de la movilidad queda de la siguiente manera.

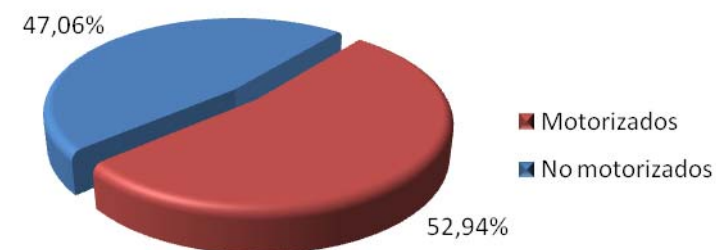


Figura. Distribución de desplazamientos mecanizados/no mecanizados. Producción propia.

La movilidad en modos no motorizados, supone por tanto un 47,06% (4.341 viajes) del total de desplazamientos que se producen a lo largo de un día. De éstos, el 87,50% se realizan a pie y tan solo el 12,50% en bicicleta.

DISTRIBUCIÓN DE DESPLAZAMIENTOS NO MECANIZADOS

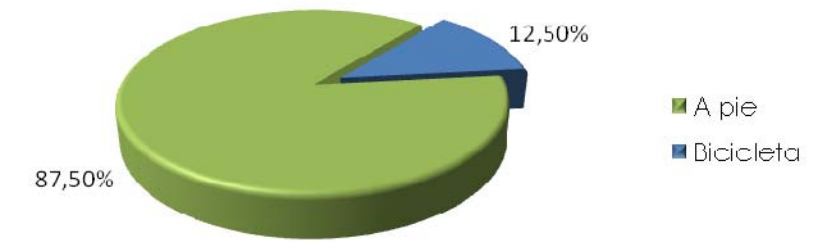
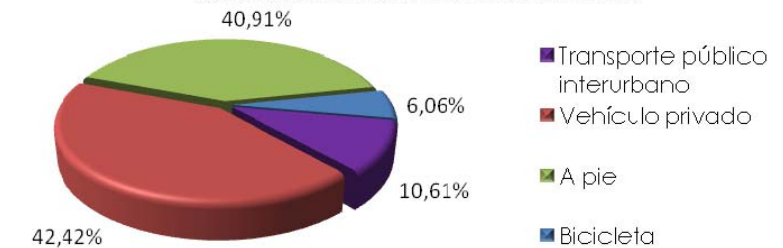


Figura. Distribución modal de los desplazamientos no mecanizados. Producción propia

Respecto a la totalidad de desplazamientos producidos en el municipio, suponen un 41,18% de desplazamientos a pie y un 5,88% de los desplazamientos en bicicleta. Sería interesante la habilitación de viales de circulación específicos para bicicletas, a fin de fomentar este modo de desplazamiento, ganándole terreno a los desplazamientos en vehículo privado.

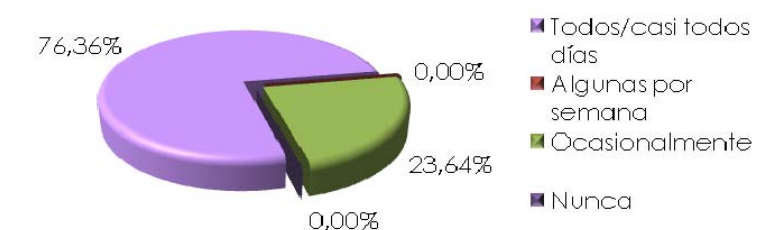
DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA MOVILIDAD



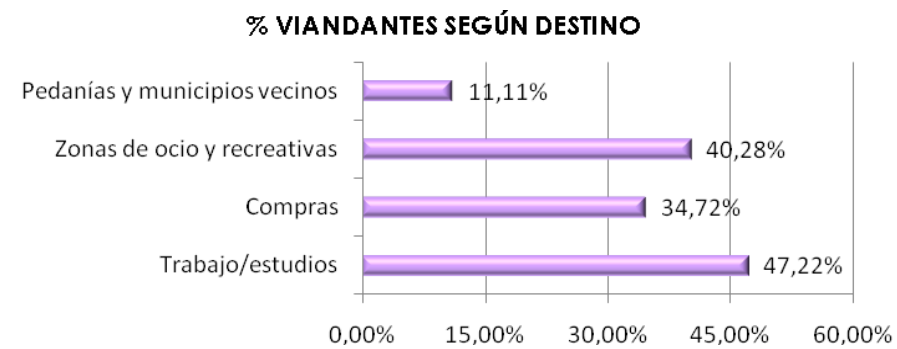
Movilidad peatonal.

Centrándonos en los desplazamientos a pie, cabe destacar que, según se ha recogido de las encuestas realizadas entre la población, aproximadamente el 76% se desplaza caminando todos o casi todos los días, aunque esto no quiere decir que todos sus desplazamientos los realice andando.

FRECUENCIA



Si observamos el gráfico siguiente, podemos vislumbrar la importancia en cuanto a los diferentes destinos hacia los que se dirige la población andando. En este sentido, comprobamos como casi la mitad de la población del municipio se dirige caminando a trabajar, quedando incluso por encima de los que van a las zonas de ocio y esparcimiento o a realizar actividades deportivas. También es de destacar el porcentaje de personas que salen a caminar por la carretera de Aguilar, la de las Las Navas y el camino que lleva hasta el Parque infantil "El Caracol", por motivos de salud y ocio.



En cuanto a la duración de los desplazamientos, decir que la mayoría son inferiores a 60 min (en distancia unos 5 km como máx.).



Una gran parte de aquellos que sobrepasan los 30 min son los debidos a actividades recreativo-deportivas, en las que la persona sale con el simple motivo de realizar una actividad física y elige la duración del mismo, no siendo determinada ésta por la necesidad de cumplir con un objetivo concreto. Estos desplazamientos, se concentran sobre todo en los tres recorridos ya mencionados en este apartado.

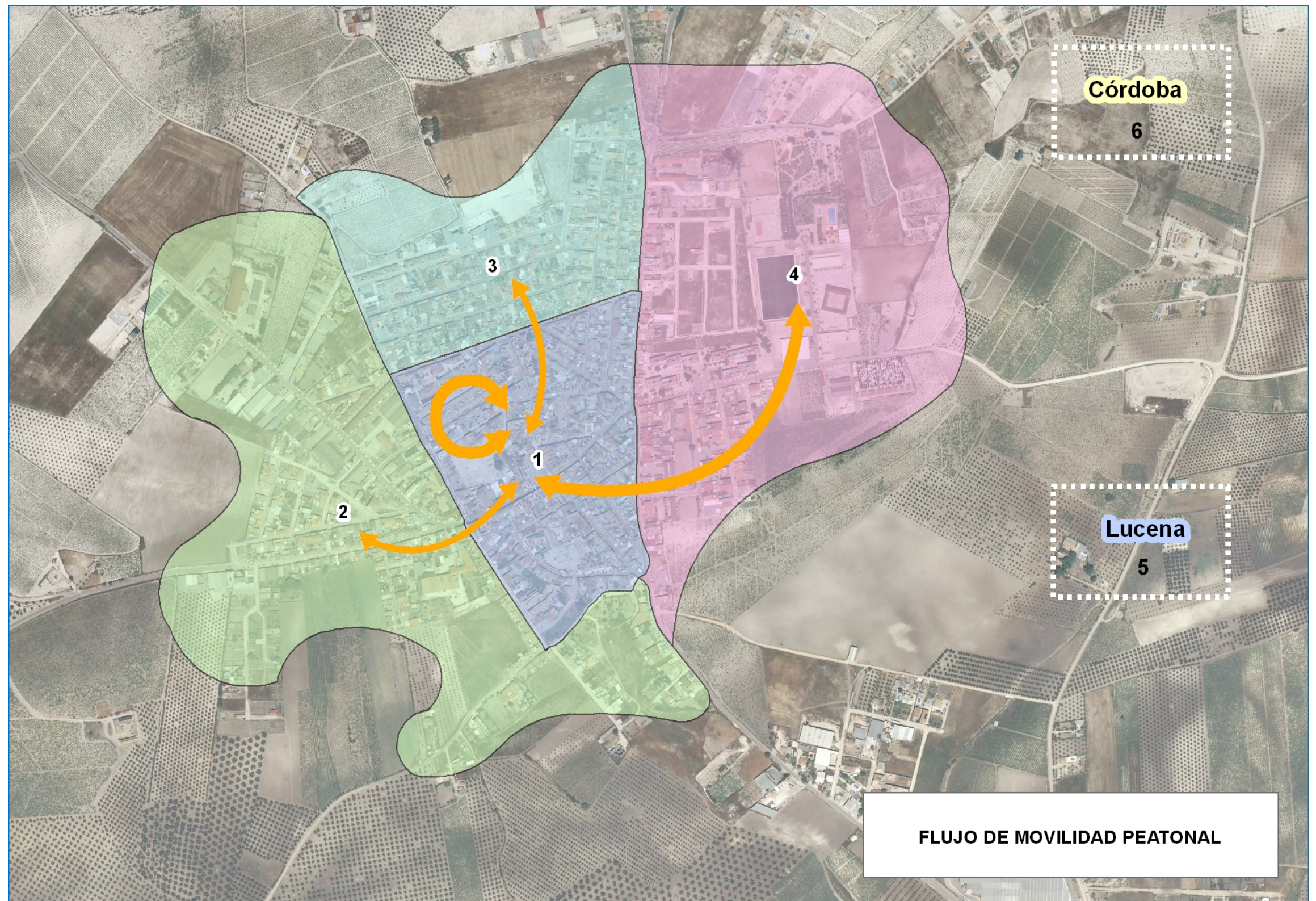
Estos recorridos no presentan a día de hoy las condiciones de seguridad necesarias para que los viandantes puedan desarrollar su actividad con las suficientes garantías, por lo que sería muy recomendable la actuación sobre los mismos.

Como grandes centros atractores de movilidad peatonal, cabrían destacar la Avda. de Andalucía y Pza. de la Constitución, centro económico y de vida del municipio, y el entorno de la Avda. del Deporte donde, como ya se ha visto en este documento, se aglomeran los equipamientos deportivos y educacionales de la localidad.

Para este gran segundo centro atractor, se recomienda una vez más la delimitación clara de los distintos espacios del vial de acceso, señalizando claramente cuales quedarán asignados al peatón y/o ciclista, al estacionamiento y al tráfico motorizado.

Para los centros educativos, se recomienda la habilitación de itinerarios escolares que faciliten el acceso a pie, e incluso si fuera posible, en bicicleta, así como su correcta señalización para que la población pueda identificarlos con claridad. Con estos itinerarios y la labor de concienciación, muy importante en estos asuntos, llevada a cabo desde el Ayuntamiento y los centros educativos, se puede obtener una gran reducción del número de desplazamientos mecanizados, disminuyendo así la contaminación ambiental y acústica, así como la calidad de vida de los habitantes del municipio.

En el siguiente plano se muestran las intensidades más destacadas de desplazamientos entre zonas producidas por los viandantes del municipio, además de aquellos generados dentro de una misma zona.



Movilidad ciclista

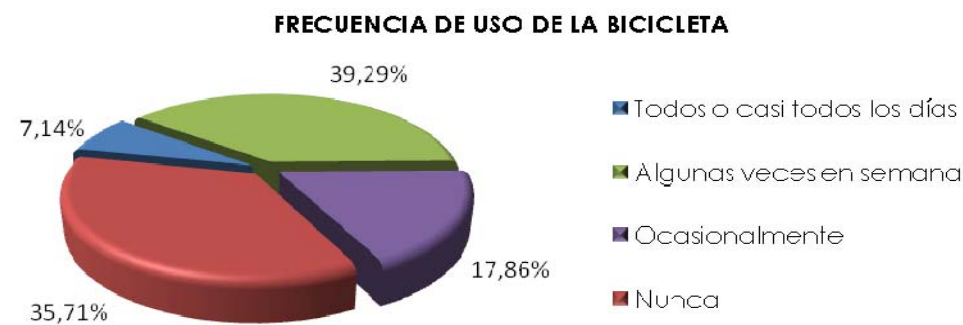
Existen diversos motivos para la elección de la bicicleta como modo de transporte. Uno de los más importantes es la distancia del desplazamiento. En el municipio que nos ocupa los desplazamientos no serían superiores, tal y como ya se ha comentado, al kilómetro dentro del núcleo principal de población. Esto hace de la bicicleta un modo de transporte ideal, pues supone una inversión de tiempo no mayor de 10 min.

Otro factor importante es la orografía del municipio. Ello sí es determinante a la hora de desplazarse al centro del núcleo urbano, siendo en el caso de Moriles amable con el potencial usuario de la bicicleta por su casi totalidad ausencia de pendientes. La dificultad aparece por la estrechez de sus calles, especialmente en la zona centro del pueblo. Sin embargo sería muy interesante estudiar las posibilidad de establecer carril bici en las vías de mayor anchura, así como fijar las pautas para que en futuros desarrollos del municipio se reserven espacios para este tipo de infraestructura.

Generalmente, los usuarios o potenciales usuarios de bicicleta, son hombres o mujeres de entre 18 y 45 años, disminuyendo su uso con la edad y anulándose prácticamente en edades maduras.



En el municipio de Moriles, en torno a un 40% de la población dispone de bicicleta, lo que genera una frecuencia de uso, respecto a la población general que queda representada en el gráfico que se muestra a continuación.



Según el gráfico, más de la mitad de los habitantes que disponen de bicicleta la usan al menos una vez a la semana mientras que el resto de personas que poseen bicicleta reconocen no usarla prácticamente nunca.

En cuanto a los motivos de uso de la bicicleta, podemos observar en el siguiente gráfico que sus usuarios en el municipio aún no conciben la misma como medio de transporte, sino como un medio de realizar ejercicio o una actividad lúdica. Esta sería una concepción a cambiar en las campañas de concienciación, de modo que los usuarios aprecien la bicicleta como una herramienta de transporte, además de la obvia necesidad, como ya se ha dicho antes de fomentar su uso con la realización de itinerarios ciclistas.

En la actualidad no existen lugares habilitados para la circulación de los ciclistas en la localidad, si bien es cierto que hay varias rutas conocidas por estas personas que salen con su bicicleta no como modo de transporte, sino como medio de realizar una actividad física.

1.5. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

1.5.1. Emisiones

En el marco de la sostenibilidad, es necesario evaluar y reorganizar la movilidad urbana, ya que se presenta como una de las principales fuentes de contaminación del aire, consumo de energía, congestión, ruido y generación de accidentes y estrés urbano, hacia criterios de intermodalidad, uso del transporte colectivo, calmado y filtrado de tráfico, así como fomentar los desplazamientos de los modos no motorizados.

De estudios sociales y encuestas realizadas se concluye que el medio ambiente ocupa un lugar principal en las preocupaciones de los habitantes de grandes ciudades, mientras que es considerado un problema muy secundario para los habitantes de los municipios más pequeños como es el caso de Moriles.

Aún así, consideramos esencial analizar estos aspectos, empleando como indicadores de sostenibilidad las emisiones de gases de efecto invernadero que se dan en la actualidad, para poder medir posteriormente cuánto podrán disminuir tras la consecución de las medidas propuestas en el presente PMUS.

El tráfico urbano es el principal responsable de la emisión de monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles y óxidos de nitrógeno, siendo además el vehículo privado el principal responsable de estas emisiones.

Se analizan las emisiones de CO₂, CO, COV y NOx; todos ellos producen graves efectos reconocidos sobre el planeta, efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida y otros fenómenos; sobre la vegetación, los edificios y sobre la salud de la ciudadanía, en particular problemas respiratorios, siendo además los ancianos y niños los sectores más susceptibles.

Por ello, es importante controlar y regular las emisiones de sustancias contaminantes al medio ambiente, combatir el cambio climático global y evitar o reducir las emisiones a la atmósfera de sustancias contaminantes.

Para calcular las emisiones de dichos gases vamos a emplear una fórmula publicada en diversas guías de la Agencia Andaluza de la Energía

$$\text{Emisión (Tn/año)} = \text{Distancia} * \text{Factor de emisión} * 240 / 1000000$$

Para calcular la distancia de cada desplazamiento motorizado al día hemos optado por estimar la distancia máxima en el núcleo urbano, puesto que con este dato se pueden recoger los movimientos intermedios de ida y vuelta. Esta distancia de un solo desplazamiento la multiplicaremos por el número de desplazamientos estimados diarios, calculado en apartados anteriores, que en el caso que nos ocupa ascienden a 4.749.

El factor de emisión es un valor representativo de la cantidad de sustancia contaminante que se libera hacia la atmosfera con relación a la actividad asociada que la produce, en este caso, emisiones procedentes del transporte motorizado.

Se establecen los valores generales que a modo de ratio se asignan a cada modo de transporte de emisiones de gases contaminantes, expresados en gramos de contaminantes por km recorrido.

Los valores aceptados generalmente de los factores de emisión son los siguientes

FACTOR DE EMISIÓN	Vehículo Privado (g/km)
CO ₂	240
CO	21
COV	2,9
NO _x	1,5

240 es el número de días laborables en un año, y dividimos por 1.000.000 para expresar las emisiones en toneladas y no en gramos.

A partir de estos valores aceptados de forma general y la matriz de los desplazamientos obtenida anteriormente en el presente estudio, y considerando algunos factores de corrección, se obtienen las emisiones a la atmósfera de cada tipo de contaminante, que son las siguientes:

$$\text{Emisión (Tn/año)} = \text{Distancia} * \text{Factor de emisión} * 240 / 1000000$$

Emisión de CO₂: 410,31 Tn/año

Emisión de CO: 35,9 Tn/año

Emisión de COV: 1,7 Tn/año

Emisión de NO_x: 2,56 Tn/año

Es competencia autonómica el control de estos contaminantes según los parámetros máximos fijados por las directrices europeas y transpuesta a Decretos nacionales. Sin poder entrar a valorar la concentración de dichos contaminantes en relación a los límites

impuestos, si podemos afirmar que no existen en Moriles problemas derivados de la contaminación atmosférica por tráfico de vehículos, si bien, la aplicación del PMUS debe procurar mejorar dicha situación.

1.5.2. Gasto energético

El exceso en el consumo de recursos energéticos llevado a cabo por el sistema urbano está relacionado con una cultura que no tiene en consideración el hecho de que los recursos no son ilimitados, llevando a cabo el despilfarro energético con una demanda de suministro en términos crecientes.

Por ello parece necesario impulsar una nueva cultura de la energía, que implique el control y gestión de la demanda en el medio urbano, e incorporar integrando el concepto de escasez de este recurso, como el del suelo o el agua, en el diseño urbanístico, en la gestión de los servicios municipales y en el sistema de movilidad y accesibilidad.

A continuación se evalúa el consumo energético invertido en la movilidad a nivel urbano en Moriles.

Este cálculo solo aparece referido al consumo energético del sector transporte en su etapa de tracción, es decir, no se incluyen ni consideran los consumos en los procesos de fabricación de los vehículos, reciclaje o vertido final de los mismos.

Esta evaluación se realiza en función del número de desplazamientos y la distancia media en kilómetros de cada uno de ellos.

Debido a la escasa entidad del municipio que nos ocupa y a la preponderancia del turismo frente al autobús y a la motocicleta, no consideramos necesario realizar estas estimaciones en función de reparto modal de los desplazamientos, considerando como si todos los desplazamientos se realizaran en turismo.

A efectos comparativos se utilizara como unidad de gasto energético diario la Tonelada Equivalente de Petróleo (TEP), es una unidad de energía, cuyo valor equivale a la energía que hay en una tonelada de petróleo.

En la siguiente tabla se muestra la equivalencia entre los litros de combustible según tipo, gasolina o diesel, y el número de TEP consumidos

TIPO DE COMBUSTIBLE	Nº litros combustible por TEP
Gasolina	1262
Diesel	1145

Tabla. Comparativa gasolina – gasoil. N. litros combustible por TEP.

Del mismo modo, el gasto energético por modo de transporte y tipo de combustible referido al consumo del mismo para 100 km y al consumo equivalente de petróleo, es el siguiente:

Tipo de Vehículo	Nº litros combustible/100km
Turismo gasolina	8,04
Turismo Diesel	6,703
Autobús diesel	45
Motocicleta gasolina	6,5

Gasto Energético por modo de transporte.
Fuente: IDAE. Gasto energético específicos asociados a medios de transporte.

El consumo energético consumido por el transporte motorizado del municipio puede ser estimado a partir de los ratios de consumo anteriormente mostrados, del parque de vehículos en función del tipo de combustible (últimos datos disponibles de 2012) y de los kilómetros recorridos estimados, como hemos dicho antes.

Se determina de este modo la energía expresada en TEP consumida al día por el transporte privado del municipio.

CONSUMO ENERGÉTICO TRANSPORTE MOTORIZADO			
	%parque	L Combustible/día	TEP/DÍA
Turismos gasolina	33,19	189,12	0,15
Turismos diesel	66,81	318,88	0,27
Total consumo turismos		508	0,42

Tabla. Gasto energético por tipo de combustible para turismos a nivel urbano en Santaella en día laboral tipo.
(l combustible/día y Tep/día)

1.5.3. Contaminación acústica

La contaminación acústica es uno de los factores que más perjudican a la calidad de vida. Aproximadamente un 70% de las fuentes de ruido urbano es el tráfico rodado. El nivel de ruido generado por el tráfico estará decisivamente afectado por el flujo de tráfico, es decir, por el número de vehículos que circulan por una vía a lo largo de un espacio de tiempo establecido.

El artículo 4.2 del Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía (aprobado por Decreto 6/2012, de 17 de enero) establece las competencias municipales en materia de ruido. Señala de entre las mismas, la de la delimitación y aprobación de las áreas de sensibilidad acústica y de las zonas acústicas especiales así como la de la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido.

Resulta de importancia reflejar los criterios de clasificación de las áreas de sensibilidad acústica que indica el Reglamento, entendiendo por áreas de sensibilidad acústica

aquellos ámbitos territoriales donde se pretenda que exista una calidad acústica homogénea. La tipología de las áreas de sensibilidad acústica es la siguiente:

- Tipo a. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.
- Tipo b. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial
- Tipo c. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.
- Tipo d. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso característico turístico o de otro uso terciario no contemplado en el tipo c.
- Tipo e. Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requieran de especial protección contra la contaminación acústica.
- Tipo f. Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen.
- Tipo g. Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica.

Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas de sensibilidad acústica se exponen en las siguientes tablas:

Tabla I

Objetivo de calidad acústica para ruidos aplicables a áreas urbanizadas existentes, en decibelios acústicos con ponderación A (dBA)

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L_d	L_e	L_n
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso característico turístico o de otro suelo terciario no contemplado en el tipo c	70	70	65
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra contaminación acústica	60	60	50
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar
g Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el párrafo a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas de sensibilidad acústica están referenciados a una altura de 4 m.

Donde:

L_d : índice de ruido diurno.

L_e : índice de ruido vespertino.

L_n : índice de ruido nocturno.

Tabla II

Objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables a las nuevas áreas urbanizadas (en dBA)

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L_d	L_e	L_n
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	60	60	50
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	70	70	60
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	68	68	58
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso característico turístico o de otro uso terciario no contemplado en el tipo c	65	65	60
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera de especial protección contra contaminación acústica	55	55	45
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructura de transporte u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar
g Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Los parámetros de evaluación que se utilizan como índices de valoración, de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido se describen a continuación:

- L_{den} : indicador de ruido día-tarde-noche.
- L_{noche} : indicador de ruido en periodo nocturno (23:00-07:00 h).
- L_{dia} : indicador de ruido diurno (07:00-19:00 h).

Valores de indicadores superiores a 65 dBA, representan situaciones de molestia manifiesta. Los valores inferiores a 55 dBA, representan situaciones aceptables para la comunidad, para valores diurnos y periodo de la tarde.

Para los ruidos nocturnos los valores son más estrictos, siendo aceptables los valores inferiores a 50 dBA y molestos los superiores a 60 dBA.

Moriles no dispone de mapa estratégico de ruido ni de determinación de áreas de sensibilidad acústica, de modo que el presente PMUS no ha podido determinar cuáles son las áreas que requieren mayor confort sonoro, y por tanto aplicación de medidas más estrictas de reducción del tráfico motorizado. Señalamos que el PMUS debe ser un

plan dinámico y retroactivo que se vaya adaptando a las nuevas necesidades de modo que debe ser complemento para la consecución de los objetivos del confort sonoro que se establezcan una vez que se elaboren el correspondiente mapa de ruidos y se determinen las áreas de sensibilidad acústica. En términos generales, la disuasión del uso del vehículo privado y la potenciación de los modos de desplazamientos no motorizados propuestos en el PMUS contribuirán de forma notoria a la mejora de la calidad acústica en Moriles.

2. DIAGNÓSTICO DE PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

2.1. INTRODUCCIÓN

A la vista del tratamiento de la información o prediagnóstico elaborado en la etapa anterior, se trata de identificar ahora, a grandes rasgos, los problemas y las debilidades, y configurar en base a ello los objetivos generales a perseguir dentro del proceso de implantación del PMUS de Moriles. Estos objetivos generales constituyen una declaración formal de intenciones en materia de movilidad.

El Diagnóstico, por tanto, no puede quedar limitado a un acercamiento descriptivo de la problemática: debe poner en evidencia las disfunciones del sistema de transporte, contribuir a explicarlas y evaluar su gravedad y su origen.

Teniendo en cuenta todo el trabajo previo, toda la información recopilada y los estudios de campo, así como la participación ciudadana, se ha trabajado sobre las líneas básicas recomendadas para la diagnosis de la movilidad sostenible de la ciudad, determinando puntos críticos relacionados con los siguientes aspectos:

- Problemas para la movilidad de peatones, como son los problemas de calidad que afecten a la red peatonal, la ocupación de acera y estacionamiento en calles peatonales; problemas de accesibilidad de discapacitados, ancianos, coches de niños; determinación de las rutas peatonales que más convengan a la movilidad sostenible.
- Problemas para la movilidad de ciclistas, sobre todo en lo relativo a la seguridad
- Problemas de congestión en el viario urbano, tanto en los troncos de las calles, como en giros críticos de intersecciones, accesos a puntos de especial atracción, etc. Detección de zonas con insuficiencia o saturación de accesos o salidas y, en su caso, necesidad de nuevas vías o de otras alternativas. Se ha establecido los puntos críticos y se ha determinado aquellas vías o puntos problemáticos en los que a congestión se refiere, para su tratamiento y solución.
- Problemas específicos asociados al transporte público, sobre todo en lo que se refiere a la escasez de oferta.
- Análisis de la problemática derivada de la carga y descarga.

- Aparcamiento. Problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y delimitación de zonas congestionadas. Determinación de posibles ubicaciones para aparcamiento público, así como su gestión.

2.2. DIAGNÓSTICO Y MATRICES DAFO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE

2.2.1. El vehículo privado

Para modificar el modelo de movilidad y guiarlo hacia uno más sostenible, es preciso cambiar la tendencia general de la población al uso del vehículo privado. Esto debería ir basado en una mejora del uso de las infraestructuras viarias priorizando en esta ocasión la movilidad en modos de transporte no motorizado, como hemos comentado anteriormente. De este modo, además, se mejoraría la calidad de vida de los habitantes, debido a una mejora tanto directa (más ejercicio) como indirecta (menos contaminación ambiental y acústica) de su salud.

La frecuencia de uso del vehículo privado en Moriles, donde casi el 60% de la población lo usa casi a diario, da una idea bastante clara de la importancia del vehículo privado en la movilidad de los habitantes del municipio. La motivación fundamental para el uso del vehículo privado es por trabajo/estudios. Así, a diario tienen lugar un alto número de desplazamientos dentro del mismo núcleo de Moriles, generando problemas puntuales en los alrededores de los centros atractores, como son el colegio, las calles más comerciales, el polideportivo y las naves e industrias de la periferia, de entre las que destaca el almacén de materiales de construcción FERNOJOSA.

Además, se ha detectado dentro del colectivo de trabajadores que buena parte de ellos se trasladan hasta municipios cercanos con mucha más relevancia poblacional y económica, como son Aguilar de la Frontera, Montilla, Lucena y Puente Genil. Éstos, por las deficiencias del transporte público se ven obligados a desplazarse en su propio vehículo, con el consiguiente aumento de la concentración de vehículos en las travesías y salidas del núcleo urbano.

Por último, pero no menos importante, señalamos uno de los problemas más acuciantes en la movilidad de Moriles, y es la circulación excesiva de vehículos pesados y tractores por los viarios del pueblo, sobre todo por los que conforman las travesías o ejes vertebradores ya comentados con anterioridad. La invasión de este tipo de vehículos en las calles de Moriles dificulta el tránsito de turismos, al ocupar los primeros toda la calzada para realizar maniobras de cruce o giro, así como al circular por calles relativamente estrechas, de doble sentido y con vehículos estacionados a los lados. La desviación de los vehículos pesados por una ronda externa al núcleo urbano se conforma como una de las soluciones prioritarias al problema del tráfico de Moriles.

MATRIZ DAFO	
Debilidades: <ul style="list-style-type: none"> - Cualquier cambio social, con el fin de la crisis y la recuperación económica, puede hacer retomar la evolución de las costumbres de la población hacia el uso del vehículo privado. - Las dimensiones del municipio y la relativa impunidad a la hora de estacionar, hacen que la circulación de vehículos resulte realmente cómoda. 	Fortalezas: <ul style="list-style-type: none"> - El modelo de expansión del núcleo con viales de mayores dimensiones, permiten el tránsito hacia un modelo de movilidad más sostenible. - Las dimensiones del municipio, perfectamente transitable a pie en pocos minutos, hace más factible la aceptación de las medidas correctivas sobre el tráfico rodado.
Amenazas <ul style="list-style-type: none"> - No existen grandes problemas circulatorios a nivel general en el municipio, lo que hace más difícil hacer entender el cambio en el modelo de movilidad. 	Oportunidades: <ul style="list-style-type: none"> - Aprovechamiento del momento de ralentización económica actual, que ha propiciado la estabilización del índice de motorización y que hace más factible incentivar los modos de transporte más sostenibles. - Actualmente, existe ya en la sociedad actual una mayor concienciación sobre la sostenibilidad. - A día de hoy se comienza a gestionar y mover inversiones sostenibles gracias a las subvenciones en el sector. - Existen proyectos y planes directores en pro de la sostenibilidad, con lo que sólo habría que ponerlos en marcha.

2.2.2. Aparcamiento. Carga y descarga.

En la problemática de los aparcamientos y en consecuencia, en la circulación del tráfico rodado, tiene bastante que ver el pensamiento social, un coche – un aparcamiento, instaurado en la sociedad desde hace años.

En el municipio, es en el entorno de los centros atractores, principalmente las calles comerciales del centro de la ciudad (c/García Leániz, c/Conde de Colomera, Avenida de Andalucía y Avenida del Deporte) donde se presentan problemas circulatorios debidos en algunos casos al incorrecto estacionamiento, provocado tanto por ciudadanos como por transportistas que estacionan sus vehículos lo más cerca posible de su destino aunque dicho lugar tenga impedida o limitada la posibilidad de estacionar.

Estos problemas se deben a la escasez de espacios de aparcamiento en las calles que rodean estos lugares, lo que hace necesario la regulación del espacio disponible, de modo que se la disminución y rotación de vehículos en los alrededores de dichos centros atractores.

Cabría también la posibilidad de ubicar una zona de aparcamiento en alguna zona fuera de estos centros atractores, aunque lo suficientemente cerca como para que los usuarios opten por estacionar en este lugar.

MATRIZ DAFO	
Debilidades: <ul style="list-style-type: none"> - Déficit infraestructural de aparcamiento como resultado de los desarrollos urbanísticos llevados a cabo en épocas pasadas desde el origen del municipio. - Excesiva tendencia de penetración en vehículo privado al punto de destino. - Ilegalidades, sobre todo relativas al estacionamiento, y la aceptación social de las mismas. 	Fortalezas: <ul style="list-style-type: none"> - Posibilidad de encontrar espacio para la creación de bolsa de aparcamiento en zona de ensanche del municipio apenas a unos minutos de los puntos más conflictivos en cuanto a estacionamiento y circulación se refiere.
Amenazas <ul style="list-style-type: none"> - Crecimiento del parque de vehículos que deje insuficiente la infraestructura destinada a aparcamiento. - El pensamiento social, un coche – un aparcamiento. 	Oportunidades: <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo y asentamiento del sistema de aparcamientos de disuasión. - Campañas de concienciación y educación ciudadana hacia la disminución del uso del vehículo privado.

2.2.3. Transporte público

En ciudades de pequeñas dimensiones, como es el caso de Moriles, en el que las distancias a pie no son excesivas, el establecimiento de un sistema de transporte público urbano es de difícil justificación.

Por otro lado, el transporte público interurbano, aunque no sea interno, es una vía de reducción del tráfico rodado en la localidad, pero para ello debe prestar un servicio eficiente.

La empresa que concesionaria de las líneas que unen el municipio de Moriles con los municipios colindantes y la capital de provincia es la empresa luentina Autocares Carrera S.L.

La inmensa mayoría de los usuarios de este modo de transporte se desplazan desde Moriles hasta Aguilar, Lucena y Córdoba.

En la actualidad, el transporte público interurbano no se presenta como una alternativa frente al vehículo privado, debido a que los municipios vecinos con más atracción de desplazamientos se sitúan relativamente próximos a Moriles. Dicha proximidad hace que el uso del vehículo privado sea más atractivo desde el punto de vista de la economía y de la comodidad y rapidez.

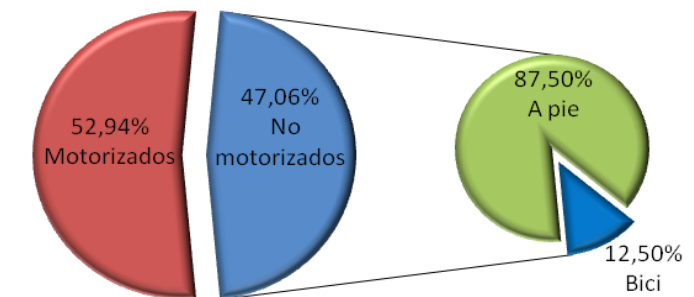
MATRIZ DAFO	
Debilidades: <ul style="list-style-type: none"> - Las cualidades de rapidez y comodidad que socialmente se atribuyen al vehículo privado, y que repercuten inversamente en el transporte público. - Carencias en los horarios demandados por los usuarios. - Carencia de transporte ferroviario de pasajeros. 	Fortalezas: <ul style="list-style-type: none"> - Existencia de infraestructura de autobús interurbano.
Amenazas <ul style="list-style-type: none"> - Continuación en el uso del vehículo privado, por la falta de concienciación social. 	Oportunidades: <ul style="list-style-type: none"> - Proximidad a grandes centros regionales de la Comarca.

2.2.4. Peatones y ciclistas

Moriles, como hemos visto, se conforma como un núcleo de población de dimensiones muy pequeñas donde las distancias permiten que a priori, el peatón pueda desplazarse a pie con rapidez y comodidad.

Sin embargo, de todos los desplazamientos que se efectúan al día, sólo el 52,94% son realizados por medios no motorizados, de los que el 87,50% se refieren a desplazamientos a pie. Es decir, el peatón tiene una preponderancia frente a la bicicleta en cuestión de medios no motorizados, pero siguen siendo minoría, frente a los que se desplazan en coche.

DISTRIBUCIÓN MODAL MODOS NO MOTORIZADOS



Esta segunda posición del peatón frente al conductor, no se debe en un municipio como Moriles a motivos de distancia como hemos dicho, si no a una cuestión de educación y arraigada costumbre de no desplazarse a pie mientras se puede hacer en coche. La facilidad de aparcamiento, al no estar este controlado por las autoridades municipales, es sin duda el factor fundamental que induce al uso del vehículo privado.

Los estudios realizados sobre los hábitos relativos a la movilidad de los habitantes de Moriles, muestran que éstos no consideran los modos no motorizados como medio de transporte, sino que más parecen representar una forma de esparcimiento, de realizar ejercicio. De hecho, el motivo más destacado para caminar es ir a zonas de ocio y de compras.

El presente PMUS plantea por tanto como necesidad de primer orden la reeducación de la población en este sentido, con medidas incisivas de concienciación. Además, se plantean otras soluciones que busquen restringir el uso del vehículo a la vez que favorecer los paseos peatonales, haciéndolos más atractivos y cómodos frente a la tarea de sacar y sobre todo, aparcar el coche, la cual debe convertirse en complicada.

Además del gran problema del arraigo de la costumbre de no ir a pie, nos encontramos con que Moriles posee unas infraestructuras las cuales presentan un buen estado y un suficiente dimensionamiento (a excepción de las de la Villa), como para permitir una circulación del peatón segura y agradable; sin embargo, el uso de las infraestructuras no es el más correcto, permitiendo doble sentido y aparcamiento en calles que no son aptas para ello. Esto favorece que el vehículo privado invada aceras, pasos de peatones, estacione en doble fila, y ocupe en definitiva, espacios que deben ser respetados para su uso por el peatón o el ciclista.

Las calles más transitadas a pie dentro del municipio son principalmente las conformadas por el eje estructural Este-Oeste, y los alrededores de la Plaza de la Constitución y la Plaza de Abastos.

Estos viarios constituyen el centro administrativo y comercial del municipio. También presentan gran nivel de movilidad peatonal el acceso a la zona educativa-deportiva del entorno del parque Público de El caracol, a continuación de la Avenida del Deporte.

Algunas de estas calles, tienen aparcamientos a uno o ambos lados, aunque ello sea a costa de reducir el espacio para las aceras. Resulta prioritario por tanto restringir el aparcamiento en aquellas calles donde el espacio de un vehículo estacionado invada en demasía el lugar que debe quedar para el peatón. Las aceras demasiado estrechas, presentes en algunas calles del casco histórico en la villa, se convierten en elementos inservibles, de modo que el peatón prefiere ir por la calzada, mientras que en las calles más amplias, la falta de definición hace que se mezclen igualmente los espacios utilizados por el coche y por el peatón.

Destacan también los caminos utilizados para pasear y realizar ejercicio, como son la Senda de Lagar de Hoyos al norte de la población y la carretera A-3132 hacia Aguilar, a pesar de su estrechez y la circulación relativamente frecuente de vehículos.

El presente PMUS tratará de resolver las cuestiones comentadas. Además, Moriles presenta un gran potencial para establecer recorridos peatonales, tanto en el centro como en la periferia o barrios más modernos, gracias a la posibilidad de espacio y a las casi nulas pendientes que presentan las calles.

En cuanto al uso de la bicicleta en el municipio de Moriles, como en la mayoría de los municipios rurales, este es muy residual, existiendo únicamente con el objetivo deportivo y de ocio. No se emplea por tanto la bicicleta como medio de transporte a utilizar para las tareas diarias del trabajo, estudios, o compras, entre otras.

El cambio en esta concepción del empleo de la bicicleta se conforma como uno de los objetivos a alcanzar con las medidas de concienciación que se han de plantear.

Al igual que ocurría en el caso de la movilidad a pie, la movilidad en bicicleta no solo choca con la costumbre de los habitantes, si no con una serie de obstáculos materiales que desde el PMUS deben ser aminorados. Así, en el centro urbano es muy difícil el empleo de este medio de transporte, por no existir espacio físico para su circulación, ni seguridad frente a los vehículos a motor. En las zonas de ensanche la posibilidad del uso de la bicicleta en cuanto a espacio es algo mayor, siendo muy deficiente sin embargo el control del uso y estacionamiento del coche para hacerlo posible.

Así, Moriles presenta unas potencialidades enormes para aumentar la tendencia del uso de la bicicleta, de entre las que destacan la existencia de caminos rurales y carreteras comarcales que salen radialmente del núcleo urbano.

El Instituto, el polideportivo, la Piscina Municipal, el cementerio y el Parque El Caracol se conforman como centros atractores del ciclista, aún débiles, pero con enormes posibilidades para llegar a ser mucho más importantes, pues las infraestructuras lo pueden hacer viable.

MATRIZ DAFO	
Debilidades:	Fortalezas:
<ul style="list-style-type: none"> - Fuerte arraigo de la cultura del vehículo privado. - No consideración de los modos no mecanizados como alternativa de transporte, sino como medio de ocio/deporte. - Ausencia de red ciclista y no señalización de itinerarios peatonales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existen itinerarios peatonales, sólo se necesita destacarlos de la trama urbana. - Mayor concienciación social con el medioambiente y la sostenibilidad. - Reconocimiento de los problemas asociados al modelo de movilidad actual. - Predisposición política a la promoción de los modos de desplazamiento no motorizado. - Identificación del habitante como peatón frente a conductor o ciclista.
Amenazas	Oportunidades:
<ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la dependencia respecto al vehículo privado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Inclusión de itinerarios peatonales y ciclistas en las zonas más nuevas de la ciudad. - El progresivo aumento de los precios y energías no renovables pueden influenciar positivamente a un reparto modal más inclinado hacia los modos más sostenibles. - La tendencia general en todas las ciudades a nivel europeo es hacia lo sostenible.

2.2.5. Aspectos energéticos y medioambientales

Dentro del marco de desarrollo por la sostenibilidad es imprescindible analizar las principales externalidades negativas del sistema de movilidad sobre el medioambiente.

El modelo actual basado en el uso de los modos motorizados conlleva problemas medioambientales, que si bien son menos acuciantes en municipios pequeños como el que nos ocupa, debemos abordarlos en el presente PMUS. Dicha problemática se puede generalizar en tres factores principales.

- Contaminación atmosférica, siendo el tráfico motorizado el principal responsable de la contaminación atmosférica del municipio, especialmente por las emisiones de CO₂, principal gas causante del efecto invernadero.

- Consumo energético, estando basado el sistema del actual modelo motorizado en el consumo de energía no renovable de forma ilimitada y despilfarradora.

- Contaminación acústica, también principalmente responsable el tráfico motorizado.

El municipio de Moriles, como la mayoría de los municipios, no cuenta con una regulación municipal para emisiones específica, se aplican las normativas del europeo, del estado y comunitarias. De acuerdo con la legislación estatal al respecto, es de la comunidad autónoma la competencia de vigilancia y control general de los niveles de emisión e inmisión de contaminantes. Sobre el municipio recae la potestad sancionadora, vigilancia y control y medidas cautelares para las actividades de menor rango, tal como indica la ley 7/2007 de Gestión integrada de la Calidad Ambiental.

A nivel informativo, se han estimado los niveles de emisiones contaminantes en función de los desplazamientos en vehículos privados que tienen lugar en el municipio. Aunque dichos niveles deben ser reducidos siempre en todo lo posible, no generan una contaminación atmosférica como la que puede existir en las grandes ciudades, al tratarse Moriles de un municipio rural, de escasa población relativa y con edificaciones de escasa altura,

En cuanto al consumo energético invertido en movilidad, éste no es muy elevado en Moriles, debido una vez más a la escasa entidad del núcleo poblacional con respecto a las grandes ciudades, si bien, los combustibles empleados en el transporte urbano proceden de fuentes no renovables lo que hace necesario tomar conciencia de su magnitud, y enfocar la movilidad urbana hacia pautas de limitación del mismo y de consumos más eficientes.

El ruido es una de las variables influyentes en la calidad de vida de la ciudad, si bien no se establece como uno de los problemas medioambientales más señalados por la población. Los estudios establecen principal factor productivo de ruido al tráfico, responsable de un 80% del ruido total.

El nivel de ruido generado por el tráfico está condicionado por el número de vehículos que circulan por una vía, el tipo de flujo de vehículos, la descripción de la carretera, ubicación, número de carriles, anchura, dimensión de arcenes, el tipo de asfalto, proporción de vehículos pesados, etc.

Moriles no dispone de mapa estratégico de ruido ni de determinación de áreas de sensibilidad acústica, de modo que el presente PMUS no ha podido determinar cuáles son las áreas que requieren mayor confort sonoro, y por tanto aplicación de medidas más estrictas de reducción del tráfico motorizado. En términos generales, la disuasión del uso del vehículo privado y la potenciación de los modos de desplazamientos no motorizados propuestos en el PMUS contribuirán de forma notoria a la mejora de la calidad acústica en Moriles.

MATRIZ DAFO	
Debilidades:	Fortalezas:
<ul style="list-style-type: none"> - Sistema de transporte urbano basado en el vehículo privado, principal responsable de las emisiones contaminantes, el gasto energético y los ruidos. - El nivel de ruido registrado en la ciudad es elevado en algunas zonas. - Falta de adaptación de las ordenanzas municipales a la nuevas Leyes en materias medioambientales. - La no concienciación ciudadana hacia los problemas y graves efectos medioambientales asociados al modelo de movilidad actual. 	<ul style="list-style-type: none"> - Existen itinerarios peatonales, sólo se necesita destacarlos de la trama urbana. - Mayor concienciación social con el medioambiente y la sostenibilidad. - Reconocimiento de los problemas asociados al modelo de movilidad actual. - Predisposición política a la promoción de los modos de desplazamiento no motorizado. - Identificación del habitante como peatón frente a conductor o ciclista.
Amenazas	Oportunidades:
<ul style="list-style-type: none"> - Creciente evolución de los índices de motorización y dependencia del vehículo privado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo de un modelo de ciudad más equilibrado. - Desarrollo de nuevas tecnologías que reducen los efectos contaminantes, emisiones, ruidos, y mejoran la eficiencia de los motores y sistemas de tracción.

BLOQUE_03

PLAN DE ACTUACIONES

Grupo de actuación	Objetivos específicos	Programas	Propuestas
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.	PC01 _Red peatonales seguras. PC02 _Eliminación de barreras PMR
		Fomento de la movilidad en bicicleta	PC03 _Red ciclista integrada y completa PC04 _Red de aparcamientos de bicicletas
		Fomento de la movilidad mixta (peatonal + ciclista)	PC05 _Conservación especial acerados - carril bici.
Transporte colectivo	Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudios. Reestudiar los bonos y precios. Mejorar la accesibilidad en las paradas.	Area de transporte interurbano	TC01 _Mejora de la accesibilidad en las paradas
Ordenación de tráfico motorizado (vehículo privado)	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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	VP01 _Jerarquización viaria VP02 _Medidas de adaptación a los nuevos itinerarios
		Señalización de centros atractores e itinerarios motorizados	VP03 _Plan de señalización de itinerarios y centros atractores
Aparcamiento	Implantar de sistemas de control tarifario. Zona Azul. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.	Gestión de aparcamientos en superficie	AP01 _Regulación de aparcamientos en superficie AP02 _Directrices de aparcamientos PMR
		Aparcamientos disuasorios	AP03 _Nuevos aparcamientos disuasorios
		General aparcamientos	AP04 _Señalización de aparcamientos
Gestión de la Movilidad y 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 punta. 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	GM01 _Crear la Concejalía de Movilidad GM02 _Creación de la oficina peatón y ciclista GM03 _Creación página web de la movilidad GM04 _Utilización dinero recaudado GM05 _Servicio de Movilidad en Policía Local GM06 _Crear Ordenanza conjunta de movilidad GM07 _Utilización de sistemas GIS
		Divulgación, educación y participación	GM08 _Programa divulgación en Centros Educativos GM09 _Programa de formación a tercera edad GM10 _Programa de divulgación ciudadana

Grupo de actuación	Objetivos específicos	Programas	Propuestas
Distribución de Mercancías. Empresas de servicios.	<p>Racionalizar la carga y descarga.</p> <p>Minimizar los desplazamientos para las cargas y descargas.</p> <p>Limitar los horarios de carga y descarga</p>	Gestión de carga y descarga	CD01 _Limitar los horarios de carga y descarga
Nuevos Desarrollos Urbanísticos	<p>Planes de accesibilidad y servicios al TP en los nuevos.</p> <p>Normativa de promoción de la mov. sost. en los nuevos desarrollos.</p> <p>Limitar la expansión.</p> <p>Fomentar el desarrollo ordenado y en formas más eficientes, y no promover el tipo de vivienda unifamiliar.</p>	Nuevos desarrollos	<p>ND01_Modificación PGOU adaptándolo a pautas de movilidad sostenible</p> <p>ND02_ Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos</p>
Medio Ambiente	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc.</p> <p>Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía</p>	Reducción de emisiones contaminantes	<p>MA01_Utilización de vehículos limpios en administración y concesiones</p> <p>MA02_Curso de conducción eficiente</p>
		Reducción y tratamiento del Ruido	MA03 _Adecuación de asfalto
		Incentivos saludables	<p>MA04_Favorecer el CarPooling</p> <p>MA05_Incentivo de usuario de veh. Privado y taxi por híbridos/eléctrico</p>
		Energías renovables	<p>MA06_Marquesinas Solares</p> <p>MA07_Recargas eléctricas en aparcamientos públicos</p>

Propuestas	Intervenciones	Presupuesto	Prioridad
PC01_Red peatonales seguras	IP01_Senda de Lagar de Hoyos. Vía Verde.	74.200 €	2
	IP02_Camino de los Calvillos	52.300 €	2
	IP03_CO-761 hacia las Navas del Selpillar. Vía Verde.	192.000 €	2
	IU01_Calle 28 de Febrero	-	1
	IU02_Guardería Infantil - Plaza de la Cosntitución	7.100 €	1
	IU03_Colegio Público García de Leániz - Avd. del Deporte	8.300 €	1
	IU04_Travesía de Monturque - Lucena	8.600 €	1
PC02_Eliminación de barreras PMR	PC02_Eliminación de barreras PMR	-	-
PC03_Red ciclista integrada y completa	CB01_Senda de Lagar de Hoyos. Vía Verde	-	2
	CB02_Calle 28 de Febrero	-	1
	CB03_Avd. del Deporte	69.300 €	2
	CB04_CO-761 hacia las Navas del Selpillar. Vía Verde.	-	2
PC04_Red de aparcamientos de bicicletas		2.900 €	1
PC05_Conservación especial acerados/carril bici		3.500 €	2
TC01_Mejora de la accesibilidad en la parada		6.000 €	2
VP01_Jerarquización viaria		9.500 €	1
VP02_Medidas de adaptación viaria a los nuevos itinerarios	AV01_Travesía calles Monturque y Lucena	244.100 €	1
	AV02_Travesía de Aguilar	164.300 €	1
	AV03_Avd. de Andalucía	181.600 €	1
	AV04_Prolongación de la calle Alta	78.900 €	1
	AV05_Calle García de Leániz	79.300 €	1
	AV06_Entorno del Mercado Municipal	109.200 €	1
	AV07_Conjunto de equipamientos junto a la avd. del Deporte	114.000 €	2
VP03_Plan de Señalización de Itinerarios y Centros Atractores		-	-
AP01_Regulación de aparcamientos en superficial. Zona Azul		5.600 €	2
AP02_Directrices de aparcamientos PMR		3.600 €	1
AP03_Nuevos aparcamientos disuasorios		53.000 €	2
AP04_Señalización de aparcamientos		2.500 €	2

Propuestas	Presupuesto	Prioridad
GM01_Crear la Concejalía de Movilidad	-	2
GM02_Creación de la oficina del peatón y ciclista	3.000 €	1
GM03_Creación página web de la movilidad	2.500 €	3
GM04_Utilización dinero recaudado	-	1
GM05_Servicio de Movilidad en Policía Local	-	2
GM06_Crear Ordenanza conjunta de movilidad	-	3
GM07_Utilización de sistemas GIS	2.500 €	3
GM08_Programa de divulgación en Centros Educativos	3.000 €	1
GM09_Programa de formación a tercera edad	3.000 €	1
GM10_Programa de divulgación ciudadana	4.500 €	1
CD01_Limitar los horarios de carga y descarga	500 €	1
ND01_Modificación PGOU adaptándolo a pautas de movilidad sostenible	6.000 €	1
ND02_Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos	3.000 €	3
MA01_Utilización de vehículos limpios en administración y concesiones	30.000 €	3
MA02_Curso de conducción eficiente	3.500 €	3
MA03_Adecuación de asfalto	-	3
MA04_Favorecer el CarPooling	2.000 €	2
MA05_Incentivo de usuario de veh. Privado y taxi por híbridos/eléctricos	15.000 €	3
MA06_Marquesinas Solares	870/m2	3
MA07_Recargas eléctricas en aparcamientos públicos	10.000 €	3

Las prioridades han sido establecidas según el siguiente criterio:

- 1.- Las que afecten al grupo de actuación de peatones y ciclistas
- 2.- Viabilidad de la actuación, referida a la complejidad de ejecución de la propuesta.
- 3.- Viabilidad económica

Los presupuestos aportados tratan de una valoración aproximada de las actuaciones propuestas en el presente PMUS, siendo una cantidad orientativa que deberá ser ajustada una vez se elaboren los correspondientes proyectos de urbanización y obras de cada una de las propuestas y programas. El valor aportado hace referencia al Presupuesto Ejecución Material, donde no está incluido los porcentajes correspondientes al beneficio industrial, gastos generales e IVA.

BLOQUE 3. PLAN DE ACTUACIONES

1. TENDENCIA EVOLUTIVA.....	63		
2. ESTRUCTURA DE LAS PROPUESTAS. CUADRO RESÚMEN.....	63		
2.1. Grupo de Actuación			
2.2. Objetivos Específicos			
2.3. Programas			
2.4. Propuestas			
2.5. Meta temporal			
3. OBJETIVOS GENERALES.....	64		
4. ACTUACIONES EN PEATONES Y CICLISTAS. MEDIDAS DE RECUPERACIÓN URBANA Y CUIDADANA.....	64		
4.1. Objetivos Específicos			
4.2. Programa			
4.3. Propuestas			
4.3.1. Red peatonales seguras			
4.3.2. Eliminación de barreras PMR			
4.3.3. Red ciclista integrada y completa			
4.3.4. Red de aparcamientos de bicicletas			
4.3.5. Conservación especial acerados-carril bici			
5. TRANSPORTE COLECTIVO. MEDIDAS DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO.....	73		
5.1. Objetivos Específicos			
5.2. Programa			
5.3. Propuestas			
5.3.1. Mejora de la accesibilidad en la parada			
6. ORDENACIÓN DE TRÁFICO MOTORIZADO (VEHÍCULO PRIVADO). MEDIDAS DE CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO.....	73		
6.1. Objetivos Específicos			
6.2. Programa			
6.3. Propuestas			
6.3.1. Jerarquización viaria			
6.3.2. Medidas de adaptación viaria a los nuevos itinerarios			
6.3.3. Plan de señalización de itinerarios y centros atractores			
7. APARCAMIENTOS. MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO.....	79		
7.1. Objetivos Específicos			
7.2. Programa			
7.3. Propuestas			
7.3.1. Regulación de aparcamientos en superficie			
7.3.2. Aparcamientos en polígonos industriales			
7.3.3. Directrices de aparcamientos PMR			
7.3.4. Nuevos aparcamientos disuasorios			
7.3.5. Señalización de aparcamientos			
8. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN. MEDIDAS ESPECÍFICAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....	83		
8.1. Objetivos Específicos			
8.2. Programa			
8.3. Propuestas			
8.3.1. Crear la Concejalía de Movilidad			
8.3.2. Creación de la oficina del peatón y ciclista			
8.3.3. Creación página web de la movilidad			
8.3.4. Utilización del dinero recaudado			
8.3.5. Servicio de Movilidad en Policía Local			
8.3.6. Crear Ordenanza conjunta de Movilidad			
8.3.7. Utilización de sistemas GIS			
8.3.8. Programa divulgación en Centros Educativos			
8.3.9. Programa de formación a Tercera Edad			
8.3.10. Programa de divulgación ciudadana			
9. DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS. MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, INCLUYENDO CARGA Y DESCARGA.....	86		
9.1. Objetivos Específicos			
9.2. Programa			
9.3. Propuestas			
9.3.1. Establecer los puntos de carga y descarga			
10. NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS.....	86		
10.1. Objetivos Específicos			
10.2. Programa			
10.3. Propuestas			
10.3.1. Modificación PGOU adaptándolo a las pautas de movilidad sostenible			
10.3.2. Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos			
11. MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL. MEJORA PARA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL, EL AHORRO ENERGÉTICO Y LA SEGURIDAD VIAL.....	87		
11.1. Objetivos Específicos			
11.2. Programa			
11.3. Propuestas			
11.3.1. Utilización de vehículos limpios en administración y concesiones			
11.3.2. Instalación de estaciones medidoras de la calidad del aire			
11.3.3. Curso de conducción eficiente			
11.3.4. Realizar el mapa de ruido			
11.3.5. Adecuación del asfalto			
11.3.6. Control de emisiones de ruido en vehículos motorizados			
11.3.7. Favorecer el CarPooling			
11.3.8. Incentivo usuario de veh. Privado y taxi por híbridos/eléctrico			
11.3.9. Marquesinas solares			
11.3.10. Recargas eléctricas en aparcamientos públicos			
12. CUANTIFICACIÓN DE OBJETIVOS. INDICADORES.....	90		
13. COSTE DEL PLAN.....	91		
14. PLAN DE SEGUIMIENTO. PROGRAMACIÓN, GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN.....	92		
15. FICHAS RESUMEN DEL PLAN DE ACTUACIÓN.....	92		

B3_PLAN DE ACTUACIONES

Una vez elaborado el diagnóstico del municipio, este bloque fija su objetivo en marcar las políticas a desarrollar para mejorar las tendencias e inercias existentes en lo que a movilidad sostenible se refiere.

Según las conclusiones alcanzadas y las problemáticas que han sido detectadas en la fase de diagnóstico (bloque 2), se proponen un conjunto de medidas dirigidas a los distintos grupos de actuación que intervienen en la movilidad urbana.

En primer lugar se va a determinar la prioridad de las medidas propuestas y establecer así un orden de ejecución. Partiremos de un escenario cero o actual y estableceremos un escenario futuro, que será el que se obtendrá una vez llevadas a cabo las medidas que propone el PMUS.

Se realizará una presentación de todas las actuaciones que se consideran necesarias para alcanzar el escenario futuro o deseado, que se estructuran en un conjunto de medidas, dentro de unos determinados programas en cada uno de los grupos de actuación a los que van dirigidos. Cada una de las medidas será explicada en detalle, junto con las tablas, imágenes y planos necesarios para su comprensión.

Siendo el PMUS de Moriles una herramienta activa y viva es lógico que se estudie la evolución del mismo y el acierto o no de las medidas tomadas. Para ello se marcarán unos indicadores de cada tipo de programa y actuaciones respectivamente, así como los valores que se han de alcanzar una vez llevada a cabo la medida.

1. TENDENCIA EVOLUTIVA

La situación inicial o escenario cero ha sido obtenida tras el proceso de toma de datos y diagnóstico de Moriles, siendo ésta la “radiografía” de la movilidad actual.

Por tanto, los datos de partida o escenario cero son los que se adjuntan a continuación (año 2013):

Habitantes: 3.907

Movilidad total (viajes diarios): 9.209

Movilidad mecanizada: 4.794

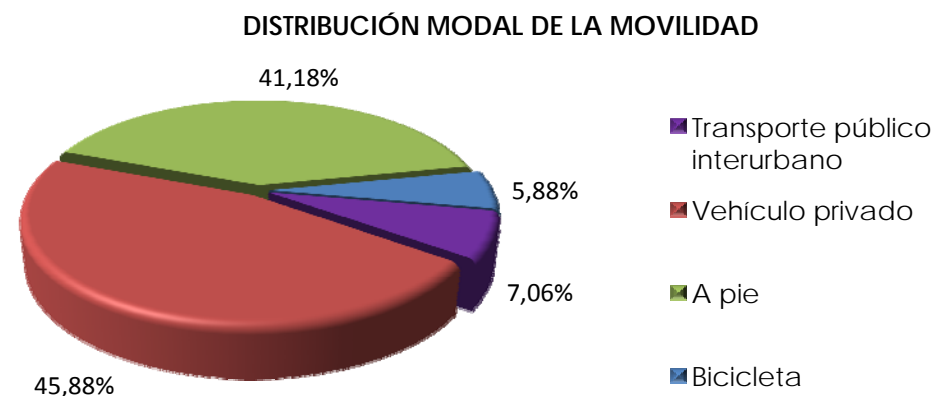
Movilidad no mecanizada: 4.461

Movilidad unitaria (viajes hab/día): 2,31

Movilidad mecanizada unitaria (viajes hab/día): 1,22

Movilidad no mecanizada unitaria (viajes hab/día): 1,14

Siendo el reparto modal porcentual al 2013 el que se muestra:



A partir de los datos obtenidos y de la experiencia de cuáles son las inercias de cada grupo de actuación si no se toma ningún tipo de medida, se obtienen los siguientes escenarios futuros:

- El dominio del vehículo motorizado privado sobre el resto de los modos de transporte (peatonales, ciclista y transporte colectivo interurbano) se hará insostenible, teniendo en cuenta que la evolución se ha visto frenada por el estado de crisis económica existente.
- Esta supremacía del vehículo privado supone un aumento de la contaminación atmosférica, la emisión de gases efecto invernadero (G.E.I.), partículas en suspensión, ruido, etc.

Las actuaciones que se proponen han de suponer una mejoría cuantiosa en los repartos modales hacia los no motorizados, de tal forma que se alcancen los indicadores que se establecen en el PMUS.

Si se obtienen los repartos modales deseados, se alcanzarán las metas y objetivos generales y particulares del presente PMUS, Moriles se convertirá en un lugar más habitable y confortable, además de respetuoso por el medio ambiente.

2. ESTRUCTURAS DE LAS PROPUESTAS. CUADRO RESUMEN

El Plan de acción mantendrá una estructura escalonada, donde a cada grupo de actuación (sector protagonista de la movilidad) se le asociará unos objetivos. Para alcanzar estos objetivos, por cada grupo se crearán unos programas de acción que focalizarán a qué 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 una vez ejecutada la medida.

2.1. GRUPOS DE ACTUACIÓN

Los grupos de actuación son aquellos protagonistas físicos que participan en los aspectos de la movilidad a través de cualquier acción que se vaya a realizar.

Los grupos de actuación son los siguientes:

- Peatones y ciclistas
- Transporte colectivo
- Ordenación del tráfico motorizado
- Aparcamientos
- Gestión de la movilidad y de la demanda.
- 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 medidas adecuadas.

Las personas con movilidad reducida no se consideran un grupo de actuación independiente. Las medidas para mejorar la movilidad en las PMR que se proponen formarán parte en los distintos grupos de actuación enumerados anteriormente, según sea el caso.

2.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

Además de los objetivos genéricos que se quieren alcanzar con la puesta en marcha de las medidas del PMUS, a cada uno de los grupos de actuación se le asociará unos objetivos específicos, en base a los cuales se desarrollará el conjunto de programas y medidas o propuestas para consensuarlos en el tiempo.

2.3. PROGRAMAS

Los programas son considerados como grupos de medidas o propuestas que van dirigidos a un único grupo de actuación.

2.4. PROPUESTAS

Las propuestas son las medidas que se propone llevar a cabo, con una descripción de la actuación, unos protagonistas y unos indicadores que cumplir para determinar si la medida es la adecuada o no.

Las propuestas realizadas se aproximarán a estudios valorados de urbanización, los cuales, previo a su ejecución, deberán ser desarrollados mediante el correspondiente proyecto de obras ordinarias de urbanización, para establecer con exactitud las condiciones técnicas, constructivas y presupuestarias de las obras descritas en la propuesta.

2.5. METAS TEMPORALES

Las metas temporales determinan si una propuesta se ha terminada o no en el tiempo establecido. Se tendrán que estudiar los indicadores de cada uno de las actuaciones, para determinar la evolución de la movilidad de Moriles, y si las actuaciones que se están poniendo en marcha son las adecuadas o no, para conseguir el escenario final que se pretende.

3. OBJETIVOS GENERALES

El anterior listado de propuestas, enmarcada 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 Moriles se englobe en una política de sostenibilidad y calidad de vida para el ciudadano tipo.

La consecución de estos objetivos va encaminada a atender las necesidades de los ciudadanos, apostando por la movilidad peatonal y en bicicleta en detrimento al tráfico motorizado, siendo conscientes de que cada modo de transporte tiene unos requerimientos de uso y elección, rescatando el espacio público para uso y disfrute del ciudadano.

Las pautas a seguir han de tener un carácter medioambiental y 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.

Los objetivos generales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya se enumeraron en el apartado 3 del bloque 1. Partiendo de ese decálogo de objetivos y considerando las características específicas del municipio de Moriles, se plantean los siguientes objetivos generales:

- Incentivar los modos de transportes más sostenibles, en especial los colectivos y no motorizados.

Potenciaremos la movilidad peatonal y en bicicleta. En lo que respecta al transporte colectivo, haremos referencia al transporte interurbano, ya que no existe transporte colectivo urbano en Moriles.

- Recuperar espacios públicos para uso y disfrute del ciudadano. Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible. Modificar hábitos de movilidad, hacia un menor uso del vehículo motorizado privado.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y consumo de derivados del petróleo como combustible, que vendrán derivadas de una menor actividad vehicular.
- Crear aparcamientos perimetrales y hacerlos atractivos al uso.

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 entre sí, sino que todas ellas forman un paquete único con la intención de conseguir los objetivos marcados.

4. ACTUACIONES EN PEATONES Y CICLISTAS. MEDIDAS DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

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.

4.1. 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.
- Crear red de vías ciclistas.
- Reducir el riesgo y el peligro en los espacios públicos.
- Aumentar el atractivo de los modos no motorizados y facilitar el acceso a ellos.
- Ampliar el reparto de superficie a los modos no motorizados.
- Garantizar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

4.2. PROGRAMA

Dentro del grupo de actuación de los peatones y ciclistas se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de campañas publicitarias por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana.

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

- Red peatonal segura. PC01 (PC01)
 - Senda de Lagar de Hoyos. Vía Verde.
 - Camino de los Calvillos
 - CO-761, prolongación calle Lucena
 - Itinerarios peatonales dentro del municipio.
- Eliminación de barreras PMR. (PC02)

- Fomento de la movilidad en bicicleta.

- Red ciclista integrada y completa. (PC03)
 - Senda de Lagar de Hoyos. Vía Verde (parque)
 - Calle 28 de Febrero (zona industrial)
 - Avd. del Deporte (colegios, deporte y cementerio)
- Red de aparcamientos bicicletas. (PC04)

- Fomento de la movilidad mixta (peatonal + ciclista)

- Conservación especial aceras/carril bici. (PC05)

4.3. PROPUESTAS

4.3.1. PC01_Red peatonales seguras

Teniendo en cuenta la fisonomía y el paisaje de Moriles, el fomentar los desplazamientos no motorizados y más en particular los desplazamientos a pie, puede ser bastante factible y comprobarse resultados favorables en el reparto modal con pequeñas acciones que se lleven a cabo.

Por lo general, en los últimos años debido a la bonanza económica, la sociedad ha tendido al uso del vehículo privado.

Al tratarse de un municipio pequeño, las distancias entre las distintas zonas tomando como referencia el centro o casco antiguo, no son muy grandes. Pero es cierto que la orografía del municipio hace complicado en algunas ocasiones un recorrido peatonal seguro y accesible.

Para aumentar los desplazamientos a pie, las zonas peatonales deben ser seguras para el peatón así como agradables para su uso. Medidas sencillas como la plantación de árboles, habilitación de sombras artificiales, adecuación de aceras, eliminación de barreras..., aumentan sustancialmente el uso de los recorridos peatonales.

A la hora de hacer la distribución de itinerarios peatonales, en una primera instancia se han ubicado los siguientes puntos:

- Principales centros atractores y generadores:
 - Plaza de la Constitución, donde se encuentra el Ayuntamiento
 - Calle Sevilla, donde se encuentra la Guardería Infantil, Casa de la Cultura, Casa del Pensionista y Centro de Salud.
 - Avenida del Deporte, donde está el Pabellón Municipal de Deportes, Instituto de Educación Secundaria "Las Viñas" y la piscina municipal.
 - Colegio Público García de Leániz, en la calle del mismo nombre intersección con Conde de Colomero.
 - Plaza de Abastos, calle Horno
 - Zona comercial de Avd. de Andalucía, entre calles García de Leániz y Lucena

Y con ello se establecen las siguientes consideraciones, a partir de las cuales se ha determinado la red de itinerarios peatonales que posteriormente se especifica:

- Itinerarios longitudinales que unan distintas zonas principales de la ciudad.
- Itinerarios que lleven a los centros atractores principales como destinos de desplazamientos, por ejemplo al colegio y el instituto.

Se ha generado la distribución de itinerarios peatonales, tomando las zonas de paseo, espacios verdes y estanciales, donde convivirán los desplazamientos a pie, con los de la bicicleta y usos varios de ocio y entretenimiento.

A la red de itinerarios peatonales propuesta se le tendrá que dar un carácter preferencial, ampliando aceras (en caso de ser necesario), dando prioridad a los peatones en las intersecciones con el viario público, y protegiendo al mismo del resto del tráfico motorizado.

Siempre que sea posible se elevarán los pasos de peatones, ofreciendo un desplazamiento continuo al peatón, sin barreras y protegiendo al mismo del tráfico motorizado.

Para que los itinerarios sean usados una vez estén establecidos y adecuados, será conveniente realizar unas campañas publicitarias y de información al ciudadano de tal forma que se fomente y se cree la necesidad de su uso. Igualmente, los itinerarios peatonales serán mostrados en la página web de la Movilidad del Área de Movilidad.

A continuación se muestra el esquema de los itinerarios peatonales propuesto.

ITINERARIO PEATONALES PERIURBANOS

IP_01_SENDA DE LAGAR DE HOYOS. VIA VERDE.

Este camino, asfaltado en su primer tramo hasta pasado el parque El Caracol, se encuentra situado al norte del núcleo urbano, surge de la rotonda en la que se produce la intersección de la carretera de acceso a Moriles CP-35, la CP-101, la calle la vendimia y la calle Monturque. Se desarrolla hacia el este dando acceso a diversas edificaciones unifamiliares que se dan lugar como expansión del núcleo o vinculadas a las explotaciones agrícolas cercanas.

Proponemos el desarrollo de una vía verde, en la que se delimiten los espacios reservados para el tránsito peatonal y en bicicleta a lo largo del camino. De este modo facilitaremos un segundo acceso a través del parque al complejo de equipamientos donde se encuentran el Instituto, Pabellón Municipal de Deportes y Piscina Municipal, así como al mencionado diseminado de viviendas con vehículos no motorizados y la consolidación de un itinerario para el esparcimiento de los Morilenses.

Dada la orografía del lugar y el tipo de vegetación existente, se plantea la plantación de arbolado de sombra a lo largo de todo el recorrido de la vía verde.



Senda de Lagar de Hoyos



Parque El Caracol

IP_02_CAMINO DE LOS CALVILLOS.

Surge de la prolongación de la Avenida del Deporte, que conecta Moriles con la zona periférica de equipamientos situada al este de la localidad. Terrizo salvo al inicio, es lugar que, según los análisis realizados por este Plan, suele ser utilizado para caminar o hacer ejercicio. De igual forma, da acceso diversas explotaciones agrícolas cercanas. Planteamos el desarrollo de un itinerario peatonal, convenientemente indicado y delimitado, en el que se realice un acondicionamiento mediante la plantación de árboles de sombra.

IP_03_CO-761 hacia Las Navas del Selpillar. VIA VERDE

Dada la proximidad de esta pedanía perteneciente al municipio de Lucena, son numerosos los desplazamientos que a lo largo del día se realizan entre esta población y la ciudad de Moriles.

Esta carretera, no tiene delimitados los carriles y apenas cuenta con arcenes. Nuestra propuesta en este caso, consiste en la implementación de una vía verde a lo largo de los 1,8 km. que separan ambas localidades, en la que se protejan los espacios destinados a peatón y ciclista, y hagan posible que la comunicación entre Moriles y Las Navas del Selpillar sea segura de manera no motorizada.

ITINERARIOS PEATONALES DENTRO DEL MUNICIPIO

IU_01_CALLE 28 DE FEBRERO

Se inicia esta calle en el encuentro de las calles conde de Colomera, Juan Carlos I, García de Leániz y la Avenida de Andalucía. Es de igual forma el inicio de la carretera CO-760 que es la principal conexión de Moriles con la vecina localidad de Aguilar de la Frontera.

Se trata de la calle que configura el límite noroeste del municipio, y además de viviendas, numerosas industrias jalonan su recorrido.

Es por esto que entendemos que, al tratarse de un punto atractor de desplazamientos, debe conformar un itinerario peatonal delimitado.

Este itinerario conlleva la realización de unas obras asociadas descritas en el punto AV_02_TRAVESÍA DE AGUILAR del apartado 6.3.2 VP02 Medidas de Adaptación Vial a Nuevos Itinerarios, del presente Plan.

IU_02_GUARDERÍA INFANTIL A PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN.

Parte de la Guardería situada en la calle peatonal Sevilla hacia el este hasta la calle Córdoba, y desde Ésta hasta la calle Alta que desciende hasta Manuel López Aguilera desde la que accedemos a la Plaza de la Constitución.



Calle Alta



Vial de acceso al I.E.S. Las Viñas, Piscina Municipal y Pabellón Municipal de Deportes

IU_03_COLEGIO PÚBLICO GARCÍA DE LEÁNIZ – AVD. DEL DEPORTE.

Se inicia en la calle García de Leániz y se dirige hacia el este por la Avenida de Andalucía hasta el cruce con las calles Monturque, Lucena y Virgen del Rosario, desde la que accede a la Avenida del Deporte, al final de la cual se encuentran numerosos equipamientos municipales, tales como el Instituto de Enseñanza, el cementerio o el Polideportivo Municipal.

Será necesario señalar un paso de peatones que garantice un itinerario seguro en la avd. del Deporte en el punto donde es interrumpida la acera.



Calle Alta



Avd. de Andalucía



Avd. del Deporte, dirección Avd. de Andalucía.



Vial de acceso al I.E.S. Las Viñas, Piscina Municipal y Pabellón Municipal de Deportes

IU_04_TRAVESÍA MONTURQUE-LUCENA

Este itinerario representa el eje norte-sur del municipio, formado por las calles Monturque y Lucena. Comienza en el norte en la rotonda donde confluyen las carreteras que llegan desde Aguilar de la Frontera y Monturque, además de la calle La Vendimia y la Senda Lagar de Hoyos. Y termina en el sur, dirección Lucena, en la intersección con la calle El Niño.

4.3.2. PC02_Eliminación de barreras PMR

Los desplazamientos de las personas con movilidad reducida tienen que tratarse con especial atención, ya que se trata de peatones con una mayor fragilidad y desventaja frente al resto del grupo.

En los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, cualquier tipo de barrera que se encuentre supone un riesgo a asumir por el usuario, ya que para salvar dicha barrera y obstáculo ha de variar su trayectoria, viéndose en situaciones de peligro.

En el año 2003 se redactó el Plan de Accesibilidad para el municipio de Moriles, cuyo objetivo principal era el de establecer una red de itinerarios accesibles para toda la población. Este objetivo tenía entonces como marco legal el Decreto 72/1992 sobre Normas Técnicas para la Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas y en el Transporte en Andalucía, actualmente derogado.

Al margen del Plan de Accesibilidad de Moriles, el presente PMUS propone que en las zonas peatonales propuestas se revisaran los siguientes parámetros y se articularan las medidas adecuadas para la subsanación de los puntos problemáticos que se detecten:

- a) Control de la anchura de las aceras, localizando aquellas que no cumplen el ancho mínimo y ver si es posible su ampliación.
- b) Eliminación de desniveles injustificados, como cocheras, aparcamientos, etc.

- c) Comprobar la horizontalidad de los itinerarios peatonales determinando aquellos donde existan desniveles continuados para promover su solución.
- d) Revisar los alcorques de tal forma que la totalidad de los mismos se encuentren tapados con los diferentes medios usados en la ciudad.
- e) Comprobar las podas de los arbustos y árboles que se encuentran dentro de los itinerarios peatonales y paso de PMR.
- f) Existencia de mobiliario urbano y su eliminación en el caso de que se detecte la misma.
- g) El incumplimiento de normativas de circulación, ocupación de Acerados, etc., con la existencia de motos o bicicletas en aparcamiento ilegal, veladores o terrazas que ocupan el espacio dedicado al transeúnte, equipos de ocio electrónicos de bares y tiendas, etc.
- h) Detectar la necesidad de construcción de orejas en los cruces de calles para evitar aparcamientos que limiten la visibilidad de los conductores al abordar un cambio de dirección.
- i) Eliminación de escalones en pasos de peatones sin rebajes o por motivos de múltiples reasfaltados.
- j) Determinar los accesos a los transportes públicos, paradas adecuadas a personas con movilidad reducida, etc.
- k) Existencia de diferencias de texturas sensoriales para personas con discapacidad visual.
- l) Detección de alfombras y felpudos que suponen un peligro para el transeúnte, y en el caso de que existan, que estén adecuados a la accesibilidad y no supongan riesgos.
- m) Comprobación de la señalización existente para evitar confusiones.

Igualmente, en la página web de movilidad se habilitara un acceso para la notificación o denuncia por parte de los ciudadanos de aquellas circunstancias que se estimen que son perjudiciales a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida y a los peatones en general, de tal forma, que de una manera inmediata se articulen las acciones pertinentes para la subsanación de estos incidentes.



4.3.3. PC03_Red ciclista integrada y completa

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible quiere establecer una estrategia municipal implantación de la bicicleta como modo de transporte urbano estableciendo una red de itinerarios ciclistas para facilitar al ciclista el acceso a las principales zonas de atracción.

La red de itinerarios para bicicletas se diseña de acuerdo con los siguientes criterios:

- Incidencia sobre la Modalidad.

Un itinerario concreto debe incidir a nivel general en todos los modos de transporte, de forma que cuando existe una infraestructura para los ciclistas se consiga un cierto trasvase de viajes - aunque sea pequeño a corto plazo -, de los modos motorizados a la bicicleta.

- Acceso a los Equipamientos, servicios, y centros atractores.

La red de bicicletas debe ser un esquema global de ciudad que facilita los tránsitos mayoritarios a equipamientos educativos y deportivos, dando prioridad el acceso al ciclista a los mismos.

- Integración y seguridad.

Las condiciones físicas y funcionales de cada tramo de la red son determinantes para la inclusión en la misma con un tipo de tratamiento segregado, señalizado o en coexistencia con otros modos de transporte. Con base el diagnóstico de la situación, se determina un red prioritaria de vías para bicicletas.

Para definir una red ciclista segura, cómoda, accesible y útil, el PMUS establece además los lugares que podrían tener aparcamientos de bicicletas por su posibilidad de recibir viajes en bicicleta desde los diversos barrios, y que coinciden con equipamientos educativos y deportivos.

La red que establece el PMUS está formada por 3 itinerarios:

CB_01_SENDA DE LAGAR DE HOYOS. VÍA VERDE

Descrita en el apartado IP_01 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

CB_02_CALLE 28 DE FEBRERO

Descrita en el apartado IU_01 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

CB_03_AVD. DEL DEPORTE

Descrita en el apartado IU_03 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

CB_04_CO-761 HACIA LAS NAVAS DE SELPILLAR. VIA VERDE

Descrita en el IP_03_CO-761 HACIA LAS NAVAS DEL SELPILLAR, del apartado 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

4.3.4. PC04_Red de aparcamientos de bicicletas

Uno de los pilares fundamentales de la movilidad es el incentivo del uso de la bicicleta. Éste ha de ir acompañado de infraestructuras suficientes y en perfecto estado, para que el usuario de la misma disponga de todas las ventajas, tanto en su recorrido como a la hora de aparcar su medio de transporte.

Se van a proponer las siguientes actuaciones, habilitando aparcamientos en:

- Plaza de la Constitución.
- Calle Sevilla, junto a la Casa de la Cultura y Centro de Salud.
- Instituto de Educación Secundaria "Las Viñas", piscina municipal y Pabellón Municipal de Deportes.
- Colegio Público García de Leániz.
- Bolsa de aparcamiento propuesta.

Este tipo de aparcamientos se basarán en sistema Sheffield o sistema universal (U invertida), teniendo en cuenta su robustez, coste y sencillez de montaje, siendo válido para la casi totalidad de las bicicletas. Este tipo de aparcamientos es válido para largas estancias ya que la bicicleta puede asegurarse por las ruedas y cuadro de la misma, haciéndola estable y relativamente segura frente a robos.

Igualmente, además de los sistemas de agarre, se procederá a la señalización correcta del punto de aparcamiento, con indicación expresa de para quien va destinado su uso y quien tiene prohibido su utilización.



Detalle del agarre

4.3.5. PC05_Conservación especial acerados/carril bici

En la zona centro (casco antiguo) y colindantes, no se han comprobado situaciones especialmente llamativas de falta de mantenimiento y conservación. Sí se ha percibido en cambio, la existencia de tramos deteriorados por el intensivo uso, existiendo bordillos sin acerado, falta de rebajes, alcorques con los sistemas de tapado deteriorados, etc.

Por lo tanto, esta propuesta plantea la necesidad de hacer un estudio pormenorizado de la situación de conservación de las instalaciones peatonales, para estimar los trabajos necesarios, para posteriormente acometerlos de forma prioritaria, ya que la necesidad de fomentar la movilidad sostenible, el bienestar y confort del usuario es indispensable.



5. ACTUACIONES EN EL 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. En Moriles no existe transporte público urbano, por lo que este apartado estará dirigido al transporte interurbano.

Moriles está comunicado con los siguientes municipios: Aguilar, Badalatosa, Cabra, Córdoba, Fernán Núñez, Jauja, Las Navas, Los Piedros, Lucena, Montemayor y Montilla. La empresa que gestiona este servicio es Autocares Carrera.

Las medidas propuestas irán dirigidas a 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.

5.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

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

- Aumentar la distribución modal del transporte público.
- Mejorar la accesibilidad peatonal en las paradas de autobuses.

5.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación del transporte colectivo interurbano se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de campañas publicitarias por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana.

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

- Area de Transporte Interurbano.

- Mejora de la accesibilidad en las paradas (TC01)

5.3. PROPUESTAS

5.3.1. TC01_Mejora de la accesibilidad en la parada

Moriles cuenta con dos paradas de autobuses. Una en el cruce de las calles 28 de Febrero con García de Leániz y otra en la calle Lucano.

La primera, aunque esté bien conservada, presenta un aspecto antiguo. Se propone que se reemplace con una marquesina y se señalice correctamente.



Parada de autobús c/ García de Leániz

La segunda cuenta con marquesina pero no es accesible ni está señalizada. Está situada sobre la acera, en un paso de peatones, por lo que puede dificultar el paso de estos. Aunque pensamos que la zona donde se ubica es la adecuada, el lugar en concreto no es el correcto ya que dificulta el paso de peatones por la acera y el paso de cebra.



Parada de autobús en calle Lucano

Proponemos que manteniendo la localización actual, se ubique la parada en un lugar más amplio donde no entorpezca los desplazamientos peatonales. La nueva parada será accesible y será señalizada.

En ambas paradas se colocará un pequeño panel informativo de los horarios y servicios, las paradas, las tarifas, así como un número de teléfono de contacto. Esta información también estará recogida en la web de movilidad.

Con esta medida mejoraremos la imagen del transporte público en Moriles, puesto que el hecho de abandonar las infraestructuras asociadas al mismo implica un deterioro de su imagen así como una pérdida de confianza en el servicio. Además, la ampliación de la información facilita el acceso al servicio.

6. ACTUACIONES PARA LA ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO

Se agrupan en este apartado todos los programas y propuestas de acción que contemplen la reducción del uso del vehículo privado frente al resto de los modos de

transporte, así como el reparto más equitativo del espacio público dedicado a la movilidad.

Así se actuará sobre las infraestructuras urbanas y vías de circulación, modificando si es necesario la jerarquización existente y adaptándola a zonas de convivencia de peatones, ciclistas y vehículos motorizados; se modificaran sentidos de circulación en algunas calles céntricas, de tal forma que se beneficie al ciudadano que tenga su residencia en la zona y se limite a los vehículos que intenten realizar movimientos de pasos, creando bucles de acceso y salida.

6.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

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

- Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población.
- Resolver los conflictos del vehículo privado con los peatones y ciclistas.
- 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 y potenciar el aumento de otros modos de transporte más sostenibles y responsables.

6.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación de la ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado) se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de campañas publicitarias por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana.

Este grupo de actuación, junto con sus programas y propuestas será uno de los más problemáticos, ya que inciden sobre todo en la reducción de los privilegios adquiridos por los usuarios del vehículo privado. Siendo el que más controversia cree, los resultados y alcance de los objetivos marcados será palpable desde el primer momento que se materialicen las propuestas.

En el caso del grupo de acción de ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado) la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Reforma de la red viaria.

- Jerarquización Viaria. (VP01)
 - Definición de las travesías que cruzan el municipio.

- Señalización de centros atractores e itinerarios motorizados.

- Medidas de adaptación viaria a los nuevos itinerarios. (VP02)

- Plan de Señalización de Itinerarios y Centros Atractores. (VP03)

6.3. PROPUESTAS

6.3.1. VP01_Jerarquización viaria.

Partiendo de que el entorno urbano es por y para los ciudadanos y su disfrute, se ha de configurar la jerarquización viaria de manera que se priorice todos los demás medios de transporte antes que el vehículo privado, promocionando e incentivando el uso de la movilidad de una forma sostenible.

Para ello definimos las dos travesías que cruzan el municipio, con el objetivo de limitar la circulación de vehículos pesados y priorizar los desplazamientos peatonales. Todo esto lo hacemos siendo conscientes de que el verdadero problema de Moriles no se solucionará mientras no se ejecute una ronda que impida que los vehículos pesados crucen el municipio y se reduzca el paso de vehículos motorizados a través del pueblo.

Este PMUS plantea como primera medida y prioritaria, la ejecución de una ronda que circunde el municipio por el este. La ronda uniría la CO-781 (que une Moriles con Las Navas del Sempillar) con la CP-35 (que une Moriles con Monturque). La circunvalación tendría un acceso intermedio al centro del municipio a través de la Avd. del Deporte.

Al margen de la propuesta, el pueblo queda estructurado según dos ejes principales:

- Travesía Monturque - Lucena.
Esta vía está compuesta por las calles que llevan el mismo nombre, calle Monturque y calle Lucena.
- Travesía de Aguilar.
Esta vía está compuesta por la calle 28 de Febrero y Avd. de Andalucía. Aquí el tratamiento no es el mismo a lo largo de su longitud, diferenciando dos tramos:
 - Calle 28 de Febrero
 - Avd. de Andalucía

En busca de una disminución del tráfico en los ejes antes descritos, la calle Córdoba cobra importancia, ya que es una vía que une ambas travesías: calle Monturque con calle 28 de Febrero.

Trata de una vía de dos sentidos de circulación, excepto en el tramo entre las calles García de Leániz y Alta, y aparcamiento en línea en un lateral a lo largo de todo su recorrido.

Para cumplir satisfactoriamente el papel de vía de evacuación, creemos conveniente que toda la calle tenga doble sentido, por lo que prohibimos el aparcamiento entre las calles García de Leániz y Alta implantando el doble sentido a lo largo de la calle Córdoba.

6.3.2. VP02_Medidas de adaptación viaria a los nuevos itinerarios

La jerarquización descrita anteriormente lleva consigo las siguientes intervenciones:

AV_01_TRAVESÍA CALLES MONTURQUE Y LUCENA.

Antecedentes:

Se trata de uno de los ejes vertebradores del municipio, se encuentra situado al este y forma parte de la travesía que atraviesa el núcleo urbano de norte a sur. Forma parte de la antigua carretera que proviene de Monturque y cruza Moriles para dirigirse a Lucena. Sigue contando con numerosos usuarios para desplazamientos interurbanos entre los pueblos limítrofes.

Está compuesta por dos calles que son Monturque y Lucena, que confluyen en un conflictivo cruce, especialmente en las épocas del año de alta actividad agrícola.

Ambas calles son de doble sentido con acerados de dimensiones insuficientes. El hecho de estar permitido el estacionamiento en gran parte de la calle, a pesar de contar con una calzada de anchura ajustada, provoca habituales aglomeraciones o retenciones en la vía.

Propuesta de intervención:

- Prohibición del estacionamiento a lo largo de toda la travesía.
- Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido.
- Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.



Calle Lucena



Calle Monturque, intersección con Avd. del Deporte a la derecha y calle Virgen del Rosario a la izquierda

AV_02_TRAVESÍA DE AGUILAR.

Antecedentes:

Esta travesía corresponde a la conexión desde Moriles con el vecino municipio de Aguilar de la Frontera. Ésta se realiza por la calle 28 de Febrero que conforma un itinerario peatonal propuesto por este Plan para el municipio, y sus antecedentes se encuentran descritos en el punto IU_01 del apartado 4.3.1 de este Plan.

Propuestas de intervención:

- Introducción en el conjunto de la vía de un carril bici delimitado y protegido del tránsito vehicular.
- Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido.
- Restringir el aparcamiento a las zonas de ensanche en las que, por su anchura, sea posible
- Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.



Calle 28 de Febrero. Llegada a calle Colomera



Prolongación calle 28 de Febrero

AV_03_AVENIDA DE ANDALUCÍA.

Antecedentes:

Atraviesa esta avenida el núcleo urbano de manera transversal uniendo la calle Monturque con la calle 28 de Febrero. A su paso, define el límite sur de la Plaza de la Constitución y da acceso al Ayuntamiento.

Se trata de una vía de doble sentido, eje de mayor importancia comercial del municipio y cuenta con numerosa afluencia durante todo el día. Del mismo modo al ser un punto atractor, genera conflictos de tráfico, especialmente en la época de mayor intensidad agrícola.

Proponemos convertir la avd. a un único sentido, reduciendo el ancho de la calzada en beneficio del ancho de los acerados.

Propuesta de intervención:

- Definición del ancho mínimo de la calzada para el tránsito de vehículos en un único sentido, siendo ampliados los acerados.
- Se tendrá especial cuidado en la definición del cruce en l que confluyen las calles García de Leániz, Conde de Colomera, Juan Carlos I y la Avda. 28 de Febrero.
-



Avd. de Andalucía



Avd. Andalucía, intersección a calle Monturque por la derecha y calle Lucena por la izquierda

AV_04_PROLONGACIÓN DE LA CALLE ALTA.

Antecedentes:

La calle Alta parte del cruce de ésta con la calle Manuel López Aguilera, se desarrolla en sentido norte hasta el límite del núcleo urbano. Al inicio de la misma, la calle es, dadas sus escasas dimensiones de uso exclusivo peatonal. Desde el cruce con la calle Santo Cristo, su sección aumenta y presenta un sistema de plataforma única, con acerados delimitados y protegidos con bolardos que se prolonga hasta el cruce con la calle Córdoba, lugar desde el que su anchura es notablemente mayor y permite la ubicación de una calzada de doble sentido con una línea de aparcamiento en uno de los laterales de la vía.

Paradójicamente, las dimensiones de los acerados son insuficientes y la presencia de alcorques limita aún más el espacio destinado al uso peatonal.

Propuesta de intervención:

- Prohibición del estacionamiento a lo largo de toda la calle.
- Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido.
- Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.

AV_05_CALLE GARCÍA DE LEÁNIZ.

Antecedentes:

Esta vía parte hacia el norte desde la Avda. de Andalucía en paralelo a la calle Alta y tras cruzar el límite del núcleo urbano se convierte en un camino que da acceso a una instalación aledaña. Su anchura es similar a lo largo de todo su recorrido.

En el tramo inicial, entre la Avda. de Andalucía y la calle Félix Rodríguez de la Fuente en el que se encuentra el colegio, el sentido de circulación es único hacia el norte y permite el aparcamiento en línea a ambos lados de la vía. En el resto de la vía se

permiten ambos sentidos de circulación pero sólo el aparcamiento en línea a un lado de la calzada.

Propuesta de intervención:

- Restricción de aparcamiento a un lado de la calle a lo largo de toda la calle.
- Ampliación del acerado que da acceso al colegio entre la Avenida de Andalucía y la Calle Félix Rodríguez de la fuente.
-

AV_06_ENTORNO DEL MERCADO MUNICIPAL.

Antecedentes:

El Mercado se encuentra situado en la esquina de las calles José Ruiz Canela y Horno, teniendo el acceso principal desde la segunda, que resulta ser la más estrecha con grandes carencias para el tránsito peatonal. La calle Horno se encuentra comunicada con la Plaza de la Constitución a través de la calle Pasaje, de uso exclusivamente peatonal.

Propuesta de intervención:

- Se desarrollará a lo largo de las calles José Ruiz Canela y del Horno un sistema de plataforma única en la que se dote a la calzada, mediante un sistema constructivo que minimice la generación de ruidos, de anchura suficiente para el tránsito de vehículos en un sentido, delimitando mediante el uso de bolardos o similares el espacio peatonal, generando así una circulación en torno al mercado por las calle Cochera, Horno y José Ruiz Canela.
- Se propone la peatonalización permanente de la calle Canalejas, sustituyendo las aceras y calzada actual por una plataforma única de material uniforme y la inclusión de mobiliario urbano adecuado al nuevo carácter de la vía.



Calle José Ruiz Canela



Calle Horno



Calle Canalejas

AV_07_CONJUNTO DE EQUIPAMIENTOS JUNTO A LA AVD. DEL DEPORTE.

Antecedentes:

El núcleo periférico que concentra diversos equipamientos municipales delimita una calle central a la que se accede desde la Avenida del deporte. Esta calle de amplias dimensiones distribuye el tráfico hacia los mencionados equipamientos que se desarrollan a ambos lados de la misma.

Sin embargo, al tratarse la calle del tipo "fondo de saco", en horario de entrada y salida del Instituto de Enseñanza, momento de mayor afluencia de vehículos, el viario se colapsa generando numerosos conflictos de tráfico cada día

Propuesta de intervención:

- Definición del vial central que transcurre perpendicular a la Avda. del Deporte y da acceso a los equipamientos, delimitando calzada de dos sentidos, aparcamientos en batería y amplios acerados para dar servicio a todos los equipamientos aledaños.
- En horas punta de entrada y salida al Instituto, se definirá un itinerario de único sentido para el tránsito de vehículos circular, con acceso por la Avda. del Deporte a través de la calle central atravesando el parque El Caracol hasta la senda del lagar de los Hoyos y de aquí hasta la calle Monturque que vuelve a entrar al municipio.

6.3.3. VP03_Plan de señalización de itinerarios y centros atractores.

De vital importancia es la señalización e indicación de los centros atractores así como los itinerarios para los conductores de los vehículos privados, de tal forma, que por el trayecto más corto y adecuado realice su desplazamiento. Los itinerarios de acceso a los distintos centros atractores serán diseñados dentro de los parámetros de la sostenibilidad y todo lo que ello conlleva, es decir, se evitara recorridos innecesarios por vías secundarias o zonas protegidas o de convivencia con los peatones.

EL PMUS marca las directrices en lo que a jerarquización viaria se refiere. El tipo de señalización será la adecuada a cada tipo de usuarios que vaya dirigido, pero siempre en una estética urbana, diferenciando peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Se aplicaran las normas básicas de señalización:

- Señalización adecuada.
- Cantidad suficiente.
- Información clara y concisa.

7. ACTUACIONES EN APARCAMIENTOS

Se agrupan en este apartado todos los programas y propuestas de acción que contemplen la gestión y explotación más eficiente de los aparcamientos existentes, así como la creación de nuevos aparcamientos de disuasión.

También se tendrán en cuenta las acciones que conlleven la intermodalidad como solución en los aparcamientos.

7.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS

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

- Implantación sistemas de control tarifario, consiguiendo un uso más eficiente del espacio urbano.
- Reducir el aparcamiento ilegal.
- Potenciar el aparcamiento disuasorio y su intermodalidad.
- Reducir la presencia de vehículos en el espacio público, reduciendo su uso.
- Discriminar las diferentes modalidades de aparcamientos en función de su impacto en la movilidad y en el espacio público.

7.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación de los aparcamientos se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de campañas publicitarias por parte del Ayuntamiento de El Carpio, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana.

En el caso del grupo de acción de ordenación del tráfico motorizado (vehículo privado) la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Gestión de aparcamientos en superficie.

- Regulación de aparcamientos en superficie. Zona Azul (AP01)
- Directrices de aparcamientos PMR. (AP02)

- Aparcamientos disuasorios.

- Nuevos aparcamientos disuasorios. Sistemas Park and Ride. (AP03)

- General de aparcamientos.

- Señalización de aparcamientos y plazas. (AP04)

7.3. PROPUESTAS

7.3.1. AP01_Regulación de aparcamientos en superficie. Zona Azul.

Una de las medidas en destino para la disuasión de la utilización del vehículo privado es el establecimiento de aparcamientos regulados en superficie, la llamada Zona Azul; aumentando la capacidad de los aparcamientos y mejorando la movilidad del resto de usuarios al eliminar las ilegalidades, se promueve la redistribución modal y se potencian las actividades terciarias.

Existen varias tipologías de plazas de aparcamientos regulados:

- Rotación (Zona Azul).- Tarifa y limitación de la duración máxima de estacionamiento.
- Residentes (Zona Naranja).- Solo pueden estacionar los residentes acreditados, pago anual y pago al uso.
- Mixtas.- Estacionan residentes acreditados en las mismas condiciones que en la zona verde exclusiva y el resto de usuarios con el mismo tratamiento de la zona azul.
- Prioritarias para el Residente (Zona verde).- Los foráneos que aparcan en estas zonas pagan más y para ellos la duración máxima pueden ser menor a las plazas de rotación.

Actualmente en el municipio de Moriles no existe ningún tipo de regulación de aparcamientos. Por las características y dimensiones del municipio proponemos regular los aparcamientos mediante rotación, es decir, con Zona Azul. La ubicación de la Zona Azul será en la calle Manuel López Aguilera con aplicación del horario comercial: de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 h y de 17:00 a 21:00h. Los sábados de 9:00 a 14:00 h.

La implantación de la Zona Azul conlleva una serie de inconvenientes y ventajas.

1. Inconvenientes

- Limitación en la extensión del sistema. En las plazas sin regulación se genera:
 - Tráfico de agitación.
 - Falta de control

2. Ventajas

- Mayor rotación en las calles comerciales.
- Fácil comprensión.
- Economía y eficiente gestión de la oferta.

El sistema de regulación del estacionamiento debe entenderse como una parte más de la gestión integral del aparcamiento que complete además:

- El control por parte de los vigilantes de la zona regulada de la indisciplina, como la carga y descarga, doble fila y pasos de peatones.
- El establecimiento de un sistema de gestión y cobro de denuncias eficiente y rápido.
- La coordinación con el servicio de arrastre de vehículos.
- La implantación de campañas de concienciación.
- La coordinación con otras actuaciones de mejora de la movilidad peatonal, ciclista o transporte público.

7.3.2. AP02_Directrices de aparcamientos PMR

De acuerdo con los objetivos de accesibilidad e integración en la movilidad de todos los colectivos de la ciudad, se debe garantizar a las personas de movilidad reducida el estacionamiento de su vehículo sin la necesidad de realizar grandes desplazamientos para el acceso a los centros atractores, así como a su propia residencia.

Este colectivo es uno de los que más sufren los conflictos asociados al modelo de movilidad actual, que afecta al conjunto de la población, como es la invasión del espacio público y las consecuencias de las ilegalidades que a diario entorpecen los trayectos.

Es objetivo del presente Plan la promoción de aparcamientos reservados para Personas con Movilidad Reducida, el establecimiento de las características mínimas que deben cumplir los mismos y los criterios de diseño generales para estos aparcamientos.

Con lo cual se propone:

- Publicación y difusión oficial de la ubicación de todas las plazas reservadas existentes en municipio.
- Establecer una proporción entre las plazas reservadas de uso genérico y plazas totales de cumplimiento en municipio. Se propone un valor de referencia de 1 plaza por cada 50 totales, de acuerdo con la normativa vigente.
- Implantación de un número mínimo de plazas reservadas, a determinar, en los todos los centros dotacionales y equipamientos, como educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, edificios oficiales, etc.
- Refuerzo de control de las invasiones ilegales del aparcamiento reservado.

Según indica la normativa correspondiente de referencia, Decreto 293/2009, Artículo 30. Condiciones técnicas de las plazas reservadas de uso específico serán las que siguen:

- a) Estarán situadas tan cerca como sea posible de los accesos peatonales accesibles y de las entradas accesibles a edificios, centros de medios de transporte público y servicios públicos de la zona y se señalizarán de forma visible.
- b) Estarán señalizadas, horizontal y verticalmente, con el Símbolo Internacional de Accesibilidad y la prohibición de aparcar en las mismas a personas sin discapacidad. La señalización horizontal será antideslizante. No obstante, en los espacios naturales la señalización se podrá ajustar a las peculiaridades paisajísticas del entorno.



c) Sus dimensiones mínimas serán en batería o semibatería de 5 x 3,60 metros y en línea de 6,50 x 3,60 metros, estando incluida en esta última dimensión la zona de transferencia.

d) La zona de transferencia de la plaza reservada se comunicará de manera accesible con el itinerario peatonal.

Como ya vimos, en Moriles existe una única plaza de aparcamiento PMR, en la calle Manuel López Aguilera. Proponemos las siguientes plazas de aparcamientos PMR.

- Calle Sevilla, donde se encuentra la Guardería Infantil, Casa de la Cultura, Casa del Pensionista y Centro de Salud.
- Avenida del Deporte, donde está el Pabellón Municipal de Deportes, Instituto de Educación Secundaria "Las Viñas" y la piscina municipal.
- Colegio Público García de Leániz.
- Bolsa de aparcamiento propuesta.



7.3.3. AP03_Nuevos aparcamientos disuasorios.

Desde el fomento de la intermodalidad, se busca favorecer el cambio de modo y opciones de desplazamiento hacia las más sostenibles, en las que los estacionamientos, su ubicación y régimen de gestión desempeñarán un papel cada vez más atractivo.

Se establecen, asociados a la creación de pequeños nodos intermodales, la implantación de aparcamientos de carácter disuasorio, que inciten al usuario a dejar su vehículo y continuar su trayecto en otros modos de desplazamiento, en este caso desplazamiento peatonal y ciclista.

Los objetivos que con esta estrategia se plantean son los siguientes:

- Conseguir el máximo grado de inmovilización del parque de vehículos del municipio.
- Disuadir de la penetración de vehículos en el casco antiguo.
- Liberar de coches el espacio público del núcleo urbano.

Para ello se plantea la implantación de un programa de estacionamientos disuasorios, los llamados aparcamientos disuasorios periféricos.

Aparcamientos disuasorios periféricos.

Van destinados a la disuasión de los desplazamientos en vehículo privado motorizado atraídos desde el exterior.

Se trata de aparcamientos de disuasión emplazados en las vías de acceso al municipio, alejadas de la actividad del mismo pero lo suficientemente cerca para estimular el estacionamiento del vehículo privado y a partir de aquí desplazarnos de forma peatonal o en bicicleta.

El objetivo de estos aparcamientos es la reducción de la carga del viario interno del mismo, reduciendo el número de vehículos que llegan al municipio desde el exterior.

Este PMUS no prevé la localización de una bolsa de aparcamientos en la periferia, aunque sí recomienda al Ayuntamiento la gestión de suelo que pueda ser destinado a este uso y cumpla con el objetivo del aparcamiento disuasorio periférico

Por el contrario, para compensar la eliminación de aparcamientos producidos por las actuaciones en la zona centro de Moriles, contamos con un solar, que aunque de propiedad privada, proponemos que el Ayuntamiento gestione su uso como aparcamiento. Está ubicado en la manzana definida por las calles García de Leániz, Avd. de Andalucía, calle Alta y calle Félix Rodríguez de la Fuente.

La puesta en marcha de este aparcamiento conllevará obras en las calles de acceso y salida, de forma que se garantice la seguridad del peatón que haga uso de él, así como un rápido acceso y evacuación de los vehículos motorizados.

Este aparcamiento no cumple los objetivos del aparcamiento periférico, ya que no evitan que los vehículos entren al casco. Pero bien gestionado y señalizado sí va a evitar el tráfico de incertidumbre poro el centro del municipio.

7.3.4. AP04_Señalización de aparcamientos.

Uno de los problemas más acusados a la hora de la realización de desplazamientos motorizados en vehículo privado en la zona de destino, es encontrar el lugar de estacionamiento del vehículo, ya que en caso de no hallar dicha plaza de aparcamiento se genera lo que se llama trafico de agitación o de incertidumbre, lo que provoca que las externalidades del coche aumenten por existir más vehículos circulando durante más tiempo.

La forma de evitar este tipo de trafico de agitación es informando al conductor del vehículo privado de la existencia de aparcamientos públicos, para que el conductor, durante el trayecto de su desplazamiento decida su punto de destino.

Además, este tipo de información, se puede gestionar de tal forma que se canalice al conductor hacia los aparcamientos disuasorios. A continuación se muestra el plano con la ubicación de la señalización propuesta.



8. ACTUACIONES SOBRE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN

Se agrupan en este apartado aquellos programas que van dirigidos a los colectivos públicos y privados de tal forma que se modifiquen las políticas y costumbres de movilidad del municipio, estableciendo las herramientas necesarias para ello y creando desde la raíz de la sociedad la cultura de la sostenibilidad en los referente a la movilidad.

Se establecerán los equipos de trabajo y sus herramientas por parte de la administración pública para que impulse todas las acciones que contempla el plan y sus posteriores actualizaciones, según se controlen los indicadores.

Por tanto, una de las propuestas que contempla este grupo tiene vital importancia sobre el resto de las actuaciones y se ha de hacer especial énfasis para su puesta en funcionamiento lo antes posible, ya que facilitará la gestión de las demás, así como el estudio de la evolución de la movilidad y la repercusión de todas y cada de las propuestas incluidas en el PMUS o desarrolladas a posteriori.

Proponemos la creación de una nueva estructura que gestione la movilidad sostenible: la Concejalía de Movilidad Sostenible. La nueva Concejalía de Movilidad Sostenible abarcaría las competencias de la Concejalía de Tráfico (o la entidad municipal encargada de la gestión y control del tráfico): gestión del tráfico motorizado, principalmente privado, transporte, vados, licencias de taxis, parque móvil, etc. A estas competencias le sumaríamos la gestión de los modos de movilidad no motorizados y la implementación, seguimiento y actualización del PMUS de Moriles.

Este cambio no supone un incremento importante en los costes de funcionamiento del Ayuntamiento, sino, principalmente, una reorientación de las tareas de los trabajadores de la función pública vinculados a esta Concejalía (al tráfico), que deberán coordinarse con la Concejalía de Seguridad (Policía Local) y Medio Ambiente.

8.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

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

- Reducir los impactos ambientales, sociales y económicos de la movilidad.
- Modificar la cultura de la movilidad dando peso a los medios de transporte más sostenibles.
- Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a centros educativos.
- Reducir la conflictividad de las horas punta entre los vehículos privados.
- con los de transporte colectivo, peatones y bicicletas.
- Promoción de la formación, educación, divulgación y participación.
- Creación de herramientas aplicables a la movilidad sostenible, su gestión y explotación.
- Divulgar los objetivos del PMUS.
- Informar y generar reciprocidad de la información: administración-ciudadanía.

- Promover las culturas sostenibles y responsables.

8.2. PROGRAMAS

El grupo de actuación de "Gestión de la movilidad y la Demanda. Comunicación y Educación", no es uno de los que mayor presupuesto necesite para su puesta en marcha, pero sí es uno de los que más colaboración requiere desde las distintas entidades públicas locales, así como empresas, colectivos educativos, sanitarios, etc., y por supuesto de la propia ciudadanía.

En este grupo se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido. Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana.

Según se especifica anteriormente, la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Gestión de la Movilidad.

- Creación la Concejalía de Movilidad. (GM01)
- Creación de la Oficina del peatón y el ciclista. (GM02)
- Elaboración, gestión y explotación pagina web de la movilidad. (GM03)
- Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad. (GM04)
- Creación del servicio de movilidad dentro de la Policía Local. (GM05)
- Creación de una Ordenanza Conjunta de Movilidad. (GM06)
- Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad. (GM07)

- Divulgación, educación y participación.

- Programa de divulgación y formación en centros educativos. (GM08)
- Programa de formación a la tercera edad. (GM09)
- Programa de divulgación ciudadana. (GM10)

8.3. PROPUESTAS

8.3.1. GM01_Creación la Concejalía de Movilidad

La apuesta decidida por la movilidad sostenible implica un salto cualitativo en la modernización de la estructura administrativa del Ayuntamiento de Moriles, que pasa en primer lugar por la creación de una nueva estructura técnico-administrativa que gestione la movilidad sostenible, la Concejalía de Movilidad Sostenible.

Con esta nueva Concejalía se trata de superar la visión estrecha que sobre la movilidad poseen las Concejalías de Tráfico clásicas, en las cuales se gestiona el tráfico motorizado, principalmente privado, transporte, vados, licencias de taxis, parque móvil, etc. La nueva Concejalía de Movilidad Sostenible abarcaría las anteriores competencias, con una visión engarzada en la movilidad sostenible, así como todas

aquellas derivadas de los modos de movilidad sostenible motorizados y no motorizados, así como la implementación, seguimiento y actualización del PMUS de Moriles.

Este cambio no supone un incremento importante en los costes de funcionamiento del Ayuntamiento, sino principalmente de una reorientación de las tareas de los trabajadores de la función pública vinculados a esta Concejalía, y una mayor coordinación con la Concejalía de Seguridad (Policía Local) y Medio Ambiente. El proceso de capacitación del personal juega aquí un papel importante.

La puesta en marcha de la nueva Concejalía de Movilidad requiere previamente de un estudio que contemple los siguientes contenidos:

- a) Identificación de las competencias de la nueva Concejalía
- b) Identificación de las necesidades de personal o del reparto de funciones entre el personal existente
- c) Realizar las capacitaciones de los trabajadores de la función pública que formarán parte de la nueva Concejalía, al objeto de que aprendan e internalicen la nueva visión y misión de la Concejalía
- d) Nombrar dentro de los trabajadores de la función pública de la Concejalía de Movilidad Sostenible a un Técnico Municipal de Movilidad
- e) Establecer las capacitaciones necesarias en el cuerpo de Policía Municipal, siempre dentro del marco competencial del mismo, para que se convierta en un Agente de Movilidad
- f) Establecer las capacitaciones necesarias en la Concejalía de Medio Ambiente para que la visión de la movilidad sea integral y transversal a los actores y Concejalías clave del Ayuntamiento
- g) Estudiar los mecanismos de implementación, seguimiento y actualización del PMUS.

Ante un Ayuntamiento pequeño y con pocos recursos económicos, cabe una segunda opción y es la creación de la Concejalía de Seguridad Ciudadana y Movilidad Sostenible, Concejalía en la que estaría incluida la Policía Municipal, que en un municipio de la entidad de Moriles ha de ser también un Agente de la Movilidad como se ha comentado con anterioridad.

8.3.2. GM02_Creación de la Oficina del peatón y el ciclista.

Se propone la creación de la Oficina del Peatón y el Ciclista, integrada dentro del Área de la Movilidad, para coordinar actividades y proyectos que promuevan el caminar y salir en bici, y al peatón y ciclista como modo de transporte y ente primordial, respectivamente, en el municipio para hacer el mismo más sostenible, respetuoso con el medio ambiente y crear así hábitos saludables en la población.

La Oficina del Peatón y el Ciclista favorecerá las estrategias de participación ciudadana siendo la puerta de entrada a sus denuncias y propuestas; planificará y coordinará la ejecución y mantenimiento de infraestructuras peatonales; desarrollará estrategias para fomentar el caminar y la bicicleta como modo de desplazamiento

para trabajadores privados y públicos, y para la ciudadanía en general; llevará a cabo campañas de promoción y sensibilización del caminar como medio de desplazamiento seguro, sano y conveniente para el ciudadano.

8.3.3. GM03_Elaboración, gestión y explotación página web de la movilidad.

La utilización de las nuevas tecnologías y formas de comunicación es primordial a la hora de agilizar trámites, traspaso de información y permitir al usuario la toma de decisiones sobre el modo de sus desplazamientos.

En esta propuesta se plantea la creación de una Página Web de la Movilidad que trate de forma integral todos los temas relacionados con la movilidad, donde el ciudadano tenga información del tráfico, de los horarios de autobuses interurbanos, de la movilidad del peatón, del ciclista, etc.

8.3.4. GM04_Utilización de dinero recaudado de sanciones en la movilidad.

Uno de los principales problemas a la hora de poner en marcha programas, relacionados con la movilidad, es conseguir las asignaciones presupuestarias públicas para ejecutarlos y llevarlos a la práctica.

Para subsanar esta situación, se propone que el dinero que se recaude relacionado con la movilidad, sea usado para estos fines y para ejecutar acciones, contempladas o no en este PMUS.

Se propone que el dinero recaudado de los siguientes items, sea utilizado para proyectos relacionados con la movilidad sostenible:

- a) Zonas de aparcamientos regulados y zona azul (rotación)
- b) Ilegalidades de aparcamiento.
- c) Impuesto de vehículos de tracción mecánica.
- d) Impuestos por vados de cocheras.

8.3.5. GM05_Creación del servicio de movilidad dentro de la Policía Local.

Proponemos crear un Servicio de Movilidad encuadrado dentro del departamento de la Policía Local de Moriles con el objetivo de liberar al cuerpo de policía local de las labores relacionadas con la movilidad motorizada y poder realizar un esfuerzo mayor en su compromiso con los ciudadanos por la seguridad.

Los servicios que prestará este servicio de movilidad serán los siguientes:

- a) Regulación, ordenación y control del tráfico ordinario.
- b) Regulación del tráfico ante eventos especiales e imprevistos.
- c) Vigilancia de la seguridad vial.
- d) Inspección y apoyo al transporte.

- e) Protección del Medio Ambiente relacionada con la contaminación producida por el tráfico rodado.
- f) Atención a los ciudadanos en determinados incidentes de tráfico que dificultan la movilidad.
- g) Atención en accidentes de tráfico.

8.3.6. GM06_Creación de una ordenanza conjunta de movilidad.

Uno de los primeros objetivos de este PMUS es cambiar el concepto que hasta ahora se tiene de la movilidad, donde siempre se ha asociado la misma sólo y exclusivamente a los desplazamientos en vehículo privado.

Las ordenanzas de tráfico de las ciudades incumplen esta condición, donde sólo se tienen en cuenta el cómo regular la circulación por las vías públicas de los vehículos motorizados, sin incluir al resto de protagonistas de las vías, como peatones y ciclistas.

Se plantea redactar una ordenanza de tráfico donde se contemplen todos los protagonistas de la movilidad, contemplando artículos relacionados con la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, la movilidad en vehículo privado y el tipo de sanciones para todo tipo de infracciones.

En la normativa se marcarán las prioridades de protección, protegiendo siempre al más desfavorecido, el peatón, luego al ciclista, y posteriormente al transporte privado, y por último, determinar las normas a seguir por el vehículo privado para el cumplimiento de lo anteriormente expuesto.

8.3.7. GM07_Utilización de sistemas GIS para gestión de movilidad.

Aplicar las nuevas tecnologías a la gestión de la movilidad parece una condición indispensable en los tiempos que se están viviendo, donde los avances tecnológicos y técnicos hacen que se puedan realizar trabajos de control y gestión de una forma rápida y efectiva aplicando dichas medidas.

Una de las herramientas más factibles para este tipo de gestión, son los sistemas GIS, o sistema de información geográfica, donde una integración organizada de hardware, software y datos geográficos se utiliza para capturar, almacenar, manipular, gestionar y explotar una información georreferenciada, pudiendo utilizarse de ayuda para resolver problemas complejos y gestionar los datos. Estas herramientas permitirán entonces, crear consultas interactivas, analizar la información espacial, editar datos, mapas y presentar informes de todo tipo sobre dichos datos, como estadísticas, variaciones, etc.

La implementación de esta herramienta GIS será de incalculable ayuda a la hora de la gestión y estudio de los indicadores del presente PMUS, ya que llevando al día todos los inventarios, resultados de estudios (aforados peatonales y ciclistas, etc.), se podrá ver la evolución de dichos indicadores y si se están alcanzando los objetivos generales y específicos estipulados.

8.3.8. GM09_Programa de divulgación y formación en centros educativos.

El objeto de esta medida es el de incidir sobre la educación ciudadana en materias de movilidad, respeto ambiental y seguridad vial, actuando sobre los niños y jóvenes.

Introducir en los centros educativos cursos de formación sobre comportamientos responsables con el medio ambiente, los conceptos de sostenibilidad y educar en pautas seguras, de forma que los menores desarrollen una nueva cultura de la movilidad sostenible y de la seguridad.

Se incidirá mediante un programa docente adecuado sobre aspectos de educación vial, civismo, uso de alternativas al vehículo privado en la movilidad, el uso de la bicicleta, del caminar y del transporte público, y respeto y concienciación con el medio ambiente.

8.3.9. GM09_Programa de formación a la tercera edad.

Las habilidades al volante disminuyen con la edad, los ancianos que continúan conduciendo presentan patrones de conducción que compensan estos déficits, de modo que evitan conductas de riesgo: no corren, no adelantan temerariamente o no consumen alcohol cuando van a coger el coche.

Dentro del marco de la formación ciudadana, se establece la realización de cursos de formación y seguridad vial en las calles dirigido a personas de más de 65 años, con el fin de reducir la siniestralidad entre este colectivo.

Estos cursos abarcarán temas como la influencia del deterioro físico en la movilidad, visión, audición o reflejos; influencia de los medicamentos (ansiolíticos, etc.) en las percepciones y estado de peatones y conductores, la necesidad de respetar las normas básicas de circulación y la erradicación de los malos hábitos como no cruzar la calle por el paso de peatones, etc.

8.3.10. GM10_Programa de divulgación ciudadana.

La movilidad sostenible es todavía un concepto que no ha sido totalmente asumido y aceptado por la sociedad; probablemente debido en parte al desconocimiento y falta de información.

Un cambio de actitud y de sistema tan importante como el que se está planteando en el municipio debe ir acompañado de la transparencia total del proceso, y de una comunicación efectiva con los ciudadanos, de manera que sean partícipes y conocedores del estado del municipio, de las medidas que se están llevando a cabo y del resultado de las mismas.

Se propone incidir en la difusión de la información, publicando datos y resultados de estudios de movilidad, los objetivos de la ciudad en movilidad y sostenibilidad, los

proyectos que se han llevado a cabo, la inserción de esos proyectos en planes globales, los escenarios que se pretenden alcanzar en el futuro, etc., de modo que la información llegue al ciudadano sin distorsiones y de forma clara y comprensible.

9. ACTUACIONES EN LA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS. EMPRESAS DE SERVICIOS

Se agrupan en este apartado aquellos programas que van dirigidos a colectivos profesionales tanto de servicios como de reparto de mercancía y distribución de la misma. Por lo tanto, las propuestas de estas acciones van encaminadas a establecer las medidas de regulación y control de la carga y descarga, sobre todo en la zona urbana calificada por el PGOU como Casco Antiguo. 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.

9.1. OBJETIVOS

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 vehículos 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 casco antiguo de la ciudad.
- Facilitar el acceso a las zonas de carga y descarga evitando circulaciones de vehículos en busca de aparcamientos.

9.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación de distribución de mercancías y empresas de servicios se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos.

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.

- Establecer los puntos de carga y descarga. (CD01)

9.3. PROPUESTAS

9.3.1. CD01_Establecer los puntos de carga y descarga

Esta propuesta se basa en las ventajas que aporta este tipo de horarios en el casco urbano, especialmente el casco antiguo. Estas ventajas estriban en una reducción del tráfico, mejoras de la movilidad de los vehículos, disminución de afluencia de vehículos al caso urbano en horario diurno, reducción de la contaminación medioambiental, disminución de riesgos e incomodidades para peatones, mejora de la movilidad de residentes, etc.

Según los estudios realizados y la documentación facilitada, en Moriles existen tres puntos de Carga y Descarga localizados en las siguientes calles: Plaza de la Constitución, Avd. de Andalucía y calle El Niño.

Proponemos un nuevo punto de Carga y Descarga en el entorno del Mercado Municipal.

10. ACTUACIONES EN LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Con este conjunto de programas y propuestas se intenta sentar las bases para que desde un concepto general de planificación, urbanización y desarrollo se contemplen las medidas, políticas y cultura de la movilidad sostenible y responsable, reduciendo la movilidad mediante una planificación que acerque el empleo, servicios y equipamientos a la residencia, así como habilitar los modos de transporte sostenibles entre los distintos puntos de generación y atracción de viajes, de tal forma que no se estimule el uso del vehículo motorizado privado.

Una de las ideas básicas que conllevan estas propuestas es la recuperación del espacio público urbano en pro de la sostenibilidad y la comodidad del ciudadano, aumentando la calidad de vida del mismo.

10.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS

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

- Desarrollar planes de accesibilidad en los nuevos desarrollos.
- Normativa para la promoción de la movilidad sostenible en los nuevos desarrollos, y limitar la expansión de la ciudad.
- Fomentar el desarrollo ordenado y en formas más eficientes, y no promover el tipo de vivienda unifamiliar aislado.

10.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación de nuevos desarrollos urbanísticos se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o públicas por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos.

En el caso del grupo de acción de nuevos desarrollos urbanísticos la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Nuevos desarrollos.

- Modificación PGOU adaptándolo a pautas de movilidad sostenible. (ND01)
- Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos. (ND02)

10.3 PROPUESTAS

10.3.1 ND01_Modificación PGOU adaptándolo a pautas de movilidad sostenible.

Los nuevos criterios de movilidad del PMUS deberán observarse de forma obligatoria en el Planteamiento de desarrollo pendiente de redacción o aprobación definitiva, tal como:

- a) Planes de Sectorización.
- b) Planes Parciales.
- c) Planes Especiales.
- d) Estudios de detalle.

La revisión del PGOU, deberá contemplar:

- a) Habilitación de aparcamientos para bicicletas, tanto en la vía pública como en el interior de las edificaciones de nueva construcción.
- b) Establecer los criterios y características de los itinerarios para bicicletas a implantar.
- c) Creación y fomento de nuevos itinerarios peatonales, ya sean en tramos aislados como en continuidad a los propuestos.
- d) Cobertura adecuada de transporte público (en caso de que se prevea necesario) en los nuevos desarrollos y propuestas para cubrir la misma.
- e) Planteamiento de zonas de recreo, paseo y estanciales, alejadas o separadas del tráfico intenso.
- f) Integrar el concepto de movilidad como el conjunto de los desplazamientos realizados en los distintos modelos de viajes, ya sea peatonales, en bicicleta, transporte público o vehículo privado.
- g) Reestudiar en el viario el reparto de espacios equilibrando los mismos, a peatones, ciclistas, transporte público y vehículo privado, desestimando la supremacía espacial del vehículo privado actualmente vigente.

Por tanto, el nuevo PGOU deberá ser una de las herramientas propulsoras de la movilidad sostenible, contemplando en el mismo todas las indicaciones que se muestran en el presente Plan de Movilidad Sostenible, tanto en las remodelaciones urbanísticas que se realicen como en las de nuevos crecimientos.

10.3.2 ND02_Planes de accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos.

Uno de los principales requerimientos que ha de tener el nuevo PGOU será la obligación de establecer Planes de Accesibilidad al Transporte Público en los nuevos desarrollos, estableciendo el marco de las condiciones que han de cumplir dichos desarrollos para disponer de transporte público.

Con los Planes de Accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos, se ha de marcar las pautas a seguir para satisfacer la demanda de desplazamientos en este modo de transporte y no dejar los mismos sólo y exclusivamente a la utilización del vehículo privado.

Por lo tanto, en dichos planes de accesibilidad se indicaran, al menos, los siguientes aspectos:

- a) Ubicación del nuevo desarrollo.
- b) Líneas de transporte público existentes en la zona.
- c) Tipo de transporte público existente en la zona.
- d) Características de este transporte público, indicando horario, frecuencia, etc.
- e) Determinación de la demanda de desplazamientos de los nuevos desarrollos.
- f) Determinación de posibles centros atractores dentro del nuevo desarrollo.
- g) Indicación de la oferta de transporte público necesaria para cubrir la demanda que genere el nuevo desarrollo.
- h) Con la propuesta de oferta de transporte público, indicación de la cobertura del mismo frente a la demanda esperada.

De esta forma, en los nuevos desarrollos ya se establecerán los medios necesarios para que en su puesta en marcha se cumplan unas directivas en lo que se refiere al reparto modal de los desplazamientos, no asumiendo desde su generación que los desplazamientos se realizarán en vehículo privado.

11. ACTUACIONES EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL

Los programas y propuestas que se incluyen en este grupo de actuación, conllevan una mejora de la calidad de los parámetros del medio ambiente y de la seguridad vial de las vías urbanas.

Con las propuestas englobadas dentro del conjunto del medio ambiente, se promueven acciones que conlleven una reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, gases nocivos para la ciudad, reducción de la contaminación acústica y mejora del espacio urbano, en comodidad y usos. En definitiva se busca mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Del mismo modo, las propuestas englobadas dentro del conjunto de la seguridad vial, van encaminadas a la protección del colectivo más vulnerable en la movilidad, que son los peatones y ciclistas, creando una situación de bien estar y seguridad de forma

que sea atractivo para que el ciudadano opte por desplazarse de forma no motorizada.

11.1. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

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

- Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, contaminación acústica, todo ello vinculado al menor uso del vehículo motorizado.
- Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.
- Gestionar y explotar los datos de contaminación ambiental y la calidad del aire.
- Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos no motorizados y estudiar los puntos conflictivos de la vía.

11.2. PROGRAMAS

Dentro del grupo de actuación de medio ambiente y seguridad vial se van a proponer un conjunto de acciones que se agrupan en unos programas adecuados a cada uno de los sectores a los que va dirigido.

Estos programas de actuación irán acompañados de distintas campañas publicitarias o publicas por parte del Ayuntamiento de Moriles, de forma que se den a conocer y que se fomente la participación ciudadana en los mismos.

En el caso del grupo de acción de medio ambiente y seguridad vial la distribución de los programas y propuestas serán las siguientes:

- Reducción de emisiones contaminantes.

- Utilización vehículos limpios en la administración y concesiones. (MA01)
- Curso de conducción eficiente. (MA02)

- Reducción y tratamiento del ruido.

- Adecuación de asfalto y sistemas contra ruido. (MA03)

- Incentivos saludables.

- Favorecer el CarPooling. (MA04)
- Incentivo usuario de veh. privado y taxi por híbridos/eléctrico. (MA05)

- Energías renovables.

- Marquesinas Solares. (MA06)
- Recargas eléctricas en aparcamientos públicos. (MA07)

11.3. PROPUESTAS

11.3.1. MA01_Utilización de vehículos limpios en la administración y concesiones.

La flota de vehículos municipales no cuenta con vehículos limpios o de baja emisión.

Es desde las administraciones desde donde se debe empezar a dar ejemplo y promover el cambio del parque de vehículos hacia otros más respetuosos con el medio ambiente y de mayor eficiencia y menor consumo energético.

Esta acción va dirigida al Ayuntamiento, el cual debe fomentar la compra de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrógeno, para la flota urbana y otros servicios urbanos, como el servicio de recogida de basuras.

Para ello se propone, desde el Ayuntamiento de El Carpio:

- a) Impulsar el uso de vehículos limpios por parte de las empresas concesionarias que realizan servicios urbanos, mediante la exigencia en los nuevos concursos-licitaciones del uso de los mismos, o iniciando la negociación durante el periodo de vigencia de concesión.
- b) Adquisición de vehículos de tecnologías limpias para el uso municipal, como vehículos oficiales, policía local, etc.

11.3.2. MA02_Curso de conducción eficiente.

En Moriles, como ocurre en el resto de España, se estima que el sector transporte es el que presenta un mayor consumo de energía primaria.

Estimamos que es el vehículo privado, el turismo, el de mayor energía consumida y el responsable del mayor porcentaje de emisiones contaminantes, así como el más implicado en los accidentes.

La conducción eficiente consiste en una serie de técnicas de conducción que permiten unos ahorros medios de un 15% de carburante, una reducción de emisiones contaminantes y un aumento de seguridad en la conducción. También puede incluir una serie de consejos de mantenimiento del vehículo para evitar aumentar el consumo de carburante y por tanto el coste del uso del coche.

Se propone que se fomenten estos principios desde el Ayuntamiento de Moriles mediante la impartición de cursos de conducción eficiente en la ciudad.

El IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía), actualmente se encuentra implementando y difundiendo las técnicas de la conducción eficiente para vehículos turismos en España a través de dos vías: en colaboración con la DGT (Dirección General de Tráfico) y con Asociaciones de Autoescuelas de ámbito nacional, para la introducción de las técnicas en el Sistema de Enseñanza para la obtención del permiso de conducción, y cursos y programas de formación, en colaboración con clubes automovilísticos, asociaciones de transportistas, compañías aseguradoras, asociaciones de autoescuelas.

En principio pueden ser impartidos a conductores de autobuses, conductores de vehículos pesados y transportistas, aunque deben estar al alcance de cualquier conductor o ciudadano que lo solicite.

11.3.3. MA03_Adecuación de asfalto y sistemas contra ruido.

Entre los parámetros que influyen en el nivel de ruido producido por el tráfico motorizado, además de la intensidad del tráfico, velocidad, etc, destaca el tipo de pavimento.

De esta forma, el tipo de pavimento de las calles condicionará en gran medida el ruido ambiental del municipio. Se trata de un parámetro que se puede modificar para actuar de forma eficiente en la reducción del ruido.

Esta medida propone la implantación de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido en las vías con mayor tráfico. Experiencias en otros municipios demuestran que la reducción del ruido provocado por el tráfico es notable.

11.3.4. MA04_Favorecer el CarPooling

La aplicación de las medidas de limitación del uso del vehículo privado se han de hacer de forma progresiva, conforme la sociedad se vaya adaptando a los nuevos pensamientos sociales y políticos de ahorro energético y sostenibilidad por lo que actuaciones que incentiven otras alternativas y no prohiban o limiten, son mejor vistas y asumidas como propias por el usuario del transporte privado.

Una de las medidas que proponemos para disminuir el uso individual del vehículo privado es el fomento de la utilización del coche compartido o Carpooling.

Para llevar a buen término este tipo de actuaciones, hay que relacionar problemas concretos de congestión, y masiva afluencia de desplazamientos, con los centros atractores de viajes específicos de movilidad obligada, como pueden ser centros de empleo, polígonos industriales, hospitales y universidades.

La utilización del vehículo compartido conlleva los siguientes beneficios a los usuarios y a sus empresas:

- c) Los trabajadores dividen el gasto del combustible.
- d) Realizan turnos de viaje con lo que el estado de estrés por conducción se disminuye

11.3.5. MA05_Incentivo de usuario de vehículo privado y taxi por híbridos/eléctricos

Con objeto de extender el uso de vehículos de tecnología limpia a los ciudadanos, se deben establecer medidas de apoyo y bonificación a estos vehículos de uso particular.

El Ayuntamiento, en la medida de lo posible debe apoyar la adquisición por parte de particulares y taxistas de vehículos limpios, mediante subvenciones y prestaciones económicas para la compra de los mismos.

La bonificación del uso de estos vehículos limpios por parte del Ayuntamiento deberá realizarse mediante la reducción de impuestos y tasas (impuestos de circulación, etc.) aplicables a los vehículos limpios, la idea es pagar en función de lo que se contamine.

11.3.6. MA06_Marquesinas Solares

Esta propuesta ayuda a los objetivos generales del PMUS de reducir las emisiones de CO2 procedentes de las externalidades de la movilidad, que además de hacer más sostenibles los modos de desplazamientos, hace más sostenible el consumo de energías externas.

Teniendo en cuenta las superficies "desaprovechadas" para la creación de plazas de aparcamientos, que solo será aprovechada por los vehículos que la usan, y el consumo energético que dispondrán dichos aparcamientos para el alumbrado y gestión de los mismos, se plantea en la presente propuesta el aprovechamiento de dichas superficies para instalar marquesinas solares que permita la obtención de energía eléctrica, que además de alimentar los consumos propios de la instalación, el sobrante se introducirá en la red de distribución eléctrica pública.

Al "vender" el sobrante de la energía, la explotación del aparcamiento tendrá un ingreso económico más, que se repercutirá sobre políticas y acciones en pro de la movilidad sostenible.

Este tipo de instalaciones serán obligados en los aparcamientos disuasorios propuestos.

11.3.7. MA07_Recargas Eléctricas en aparcamientos públicos

Para dar servicio al parque de vehículos eléctricos, se instalarán puntos de recarga de vehículos eléctricos en la ciudad. Los sistemas de recarga son claves para la generalización del vehículo eléctrico.

Se instalarán tomas de recarga en los aparcamientos públicos del municipio, de manera que todos cuenten con este servicio.

12. 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 que marcaran las metas cuantificadas y planificadas en el tiempo según su prioridad

12.1. INDICADORES DE EVALUACIÓN GENERALES POR PROGRAMA

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

INDICADORES GENERALES	AÑO DE REDACCIÓN PMUS	UNA VEZ EJECUTADA LA PROPUESTA
MODOS NO MOTORIZADOS		
% reparto modal correspondiente a los peatones	40,91	47,05
% reparto modal correspondiente a los ciclistas	6,06	18,18
TRANSPORTE COLECTIVO		
% reparto modal correspondiente al TP Interurbano	10,61	13,47
ORDENACIÓN DEL TRÁFICO		
% reparto modal correspondiente a los vehículos motorizados privados	42,42	36,05
Índice de motorización en veh/hab	0,41	0,34
MEDIO AMBIENTE		
Emisiones de CO2 a la atmósfera debido a la movilidad motorizada en T/año	410,31	328,24
Coste energético basado en combustible por día en l/día	508	406,40

13. 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.

PROGRAMAS/PROPUESTAS	COSTE ESTIMADO
PEATONES Y CICLISTAS	346.000 €
Fomento de la movilidad peatonal	342.500 €
PC01_Red peatonales seguras.	342.500 €
PC02_Eliminación de barreras PMR	-
Fomento de la movilidad en bicicleta	72.200 €
PC03_Red ciclista integrada y completa	69.300 €
PC04_Red de aparcamientos de bicicletas	2.900 €
Fomento de la movilidad mixta	3.500 €
PC05_Conservación especial acerados - carril bici	3.500 €
TRANSPORTE COLECTIVO	6.000 €
Area de transporte interurbano	6.000 €
TC01_Mejora de la accesibilidad en las paradas	6.000 €
ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO	980.900 €
Reforma de la red viaria	980.900 €
VP01_Jerarquización viaria	9.500 €
VP02_Medidas de adaptación viaria a los nuevos itinerarios	971.400 €
Señalización de centros atractores e itinerarios motorizados	-
VP03_Plan de señalización e itinerarios de centros atractores	-
APARCAMIENTOS	64.700 €
Gestión de aparcamientos en superficie	9.200 €
AP01_Regulación de aparcamientos en superficie. Zona azul	5.600 €
AP02_Directrices de aparcamientos PMR	3.600 €
Aparcamientos disuasorios	53.000 €
AP03_Nuevos aparcamientos disuasorios	53.000 €
General aparcamientos	2.500 €
AP04_Señalización de aparcamientos	2.500 €

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA	18.500 €
Gestión de la movilidad	8.000 €
GM01_Crear la concejalía de movilidad	-
GM02_Creación de la oficina peatón y ciclista	3.000 €
GM03_Creación página web de la movilidad	2.500 €
GM04_Utilización dinero recaudado	-
GM05_Servicio de Movilidad en Policía Local	-
GM06_Crear Ordenanza conjunta de movilidad	-
GM07_Utilización de sistemas GIS	2.500 €
Divulgación, educación y participación	10.500 €
GM08_Programa divulgación en Centros Educativos	3.000 €
GM09_Programa de formación a tercera edad	3.000 €
GM10_Programa de divulgación ciudadana	4.500 €
DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS	500 €
Gestión de la carga y descarga	500 €
CD01_Establecer puntos de carga y descarga	500 €
NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS	9.000 €
Nuevos desarrollos	9.000 €
ND01_Modificación de PGOU	6.000 €
ND02_Planes de accesibilidad al transporte público	3.000 €
MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL	60.500 €
Reducción de emisiones contaminantes	33.500 €
MA01_Utilización de vehículos limpios en administración y concesiones	30.000 €
MA02_Curso de conducción eficiente	3.500 €
MA03_Adecuación de asfalto y sistemas contra ruido	-
Incentivos Saludables	17.000 €
MA04_Favorecer el CarPooling	2.000 €
MA05_Incentivo usuario de veh. privado y taxi por híbridos/eléctrico	15.000 €
Energías renovables	10.000 €
MA06_Marquesinas solares	-
MA07_Recargas eléctricas en aparcamientos públicos	10.000 €
TOTAL PMUS	1.486.100 €

14. 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 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 Moriles 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 y muy probable que haya que 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.

Debido a la incertidumbre respecto a la disponibilidad de fondos para acometer las actuaciones recomendadas, y transmitiendo la necesidad de controlar el impacto de las medidas ejecutadas en el desarrollo de la movilidad dentro del municipio, estimamos adecuado proponer la siguiente secuencia de planificación de acciones que se realizarán tras la entrega del documento.

- Aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Moriles en el Pleno del Ayuntamiento.
- Desarrollo estructural del Plan.
 - 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
- Ejecución y control del Plan.
 - 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, se tomarán las correcciones oportunas. Todo esto hará de Moriles 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.

15. FICHAS RESÚMEN DEL PLAN DE ACTUACIÓN

Grupo de Actuación	
PEATONES Y CICLISTAS	
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IP_01_SENDA DE LAGAR DE HOYOS. VÍA VERDE
Descripción	<p>Este camino, asfaltado en su primer tramo hasta pasado el parque El Caracol, se encuentra situado al norte del núcleo urbano, surge de la rotonda en la que se produce la intersección de la carretera de acceso a Moriles CP-35, la CP-101, la calle la vendimia y la calle Monturque. Se desarrolla hacia el este dando acceso a diversas edificaciones unifamiliares que se dan lugar como expansión del núcleo o vinculadas a las explotaciones agrícolas cercanas.</p> <p>Proponemos el desarrollo de una vía verde, en la que se delimiten los espacios reservados para el tránsito peatonal y en bicicleta a lo largo del camino. De este modo facilitaremos un segundo acceso a través del parque al complejo de equipamientos donde se encuentran el Instituto, Pabellón Municipal de Deportes y Piscina Municipal, así como al mencionado diseminado de viviendas con vehículos no motorizados y la consolidación de un itinerario para el esparcimiento de los Morilenses.</p> <p>Dada la orografía del lugar y el tipo de vegetación existente, se plantea la plantación de arbolado de sombra a lo largo de todo el recorrido de la vía verde.</p>
Prioridad	2
Presupuesto	74.200 €
Trabajos a realizar	<p>Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Replanteo y cajado de la zona que ocupará el acerado y carril bici. - Mejora del terreno para evitar hundimientos y asentamientos mediante una capa de zahorra compactada. - Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado y carril bici. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas. - Solera de hormigón HM-20 de 15cms. - Pavimento de aglomerado y pintura especial en color verde para el acerado y rojo para el carril bici en el tramo urbano. - Señalización horizontal y vertical e iluminación adecuada. <p>- Arbolado para dar sombra y hacer atractivo su uso.</p>



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. Implantar nuevos itinerarios peatonales. Reducir barreras naturales e infraestructurales. Promover el uso de la bicicleta. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IP_02_CAMINO DE LOS CALVILLOS
Descripción	Surge de la prolongación de la Avenida del Deporte, que conecta Moriles con la zona periférica de equipamientos situada al este de la localidad. Terrizo salvo al inicio, es lugar que, según los análisis realizados por este Plan, suele ser utilizado para caminar o hacer ejercicio. De igual forma, da acceso diversas explotaciones agrícolas cercanas. Planteamos el desarrollo de un itinerario peatonal, convenientemente indicado y delimitado, en el que se realice un acondicionamiento mediante la plantación de árboles de sombra.
Prioridad	2
Presupuesto	52.300 €

Trabajos a realizar

Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:

- Encintado de bordillo de granito para delimitar el acerado/arcén. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Mejora del terreno para evitar hundimientos y asentamientos mediante una capa de 15cm de zahorra compactada.
- Señalización horizontal y vertical e iluminación adecuada.
- Arbolado para dar sombra y hacer atractivo su uso.
- Señalización horizontal y vertical e iluminación adecuada.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IP_03_CO-761 HACIA LAS NAVAS DE SELPILLAR. VIA VERDE
Descripción	Dada la proximidad de esta pedanía perteneciente al municipio de Lucena, son numerosos los desplazamientos que a lo largo del día se realizan entre esta población y la ciudad de Moriles. Esta carretera, no tiene delimitados los carriles y apenas cuenta con arcenes. Nuestra propuesta en este caso, consiste en la implementación de una vía verde a lo largo de los 1,8 km. que separan ambas localidades, en la que se protejan los espacios destinados a peatón y ciclista, y hagan posible que la comunicación entre Moriles y Las Navas del Selpillar sea segura de manera no motorizada.
Prioridad	2
Presupuesto	192.000 €
Trabajos a realizar	Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes: - Replanteo y cajeado de la zona que ocupará el acerado y carril bici. - Mejora del terreno para evitar los continuos hundimientos y asentamientos que se producen, mediante una capa de zahorra compactada. - Encintado de bordillo de granito para delimitar el acerado y carril bici. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas. - Solera de hormigón HM-20 de 15cms. - Pavimento de aglomerado y pintura especial en color verde para el acerado y rojo para el carril bici. - Señalización horizontal y vertical e iluminación adecuada. - Arbolado para dar sombra y hacer atractivo su uso. - Baranda de madera, para dar seguridad al usuario.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IU_01_CALLE 28 DE FEBRERO
Descripción	<p>Se inicia esta calle en el encuentro de las calles conde de Colomera, Juan Carlos I, García de Leániz y la Avenida de Andalucía. Es de igual forma el inicio de la carretera CO-760 que es la principal conexión de Moriles con la vecina localidad de Aguilar de la Frontera.</p> <p>Se trata de la calle que configura el límite noroeste del municipio, y además de viviendas, numerosas industrias jalonan su recorrido.</p> <p>Es por esto que entendemos que, al tratarse de un punto atractor de desplazamientos, debe conformar un itinerario peatonal delimitado.</p> <p>Este itinerario conlleva la realización de unas obras asociadas descritas en el punto AV_02_TRAVESÍA DE AGUILAR del apartado 6.3.2 VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, del presente Plan.</p>
Prioridad	La misma que la actuación AV02_ TRAVESÍA DE AGUILAR, en el apartado 6.3.2. VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, de este Plan
Presupuesto	Incluida en la actuación AV02_ TRAVESÍA DE AGUILAR, en el apartado 6.3.2. VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, de este Plan
Trabajos a realizar	Descritas en la actuación AV02_ TRAVESÍA DE AGUILAR, en el apartado 6.3.2. VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, de este Plan.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IU_02_GUARDERÍA INFANTIL A PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN
Descripción	Parte de la Guardería situada en la calle peatonal Sevilla hacia el este hasta la calle Córdoba, y desde ésta hasta la calle Alta que desciende hasta Manuel López Aguilera desde la que accedemos a la Plaza de la Constitución.
Prioridad	1
Presupuesto	7.100 €

Trabajos a realizar

Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:

- Señalización vertical dando prioridad al peatón.
- Arbolado para dar sombra, siempre que sea posible.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IU_03_COLEGIO PÚBLICO GARCÍA DE LEÁNIZ – AVD. DEL DEPORTE
Descripción	Se inicia en la calle García de Leániz y se dirige hacia el este por la Avenida de Andalucía hasta el cruce con las calles Monturque, Lucena y Virgen del Rosario, desde la que accede a la Avenida del Deporte, al final de la cual se encuentran numerosos equipamientos municipales, tales como el Instituto de Enseñanza, el cementerio o el Polideportivo Municipal.
Prioridad	1
Presupuesto	8.300 €
Trabajos a realizar	Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes: - Paso de peatones que garantice un itinerario seguro en la Avd. del Deporte en el punto donde es interrumpida la acera. - Señalización vertical dando prioridad al peatón. - Arbolado para dar sombra, siempre que sea posible. - Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC01_RED PEATONALES SEGURAS
Actuación	IU_04_TRAVESÍA MONTURQUE - LUCENA
Descripción	Este itinerario representa el eje norte-sur del municipio, formado por las calles Monturque y Lucena. Comienza en el norte en la rotonda donde confluyen las carreteras que llegan desde Aguilar de la Frontera y Monturque, además de la calle La Vendimia y la Senda Lagar de Hoyos. Y termina en el sur, dirección Lucena, en la intersección con la calle El Niño.
Prioridad	1
Presupuesto	8.600 €
Trabajos a realizar	Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes: - Señalización vertical dando prioridad al peatón. - Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación	PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL
Propuesta	PC02_ELIMINACIÓN DE BARRERAS PMR
Actuación	Esta actuación es común a todas las incluidas a en propuesta PC_01_Red Peventuales Seguras. La prioridad coincidirá con la actuación correspondiente y el presupuesto quedará recogido en ésta.

Descripción

Control de la anchura de las aceras localizando aquellas que no cumplen el ancho mínimo y ver si es posible su ampliación. Eliminación de desniveles injustificados, como cocheras, aparcamientos, etc. Comprobar la horizontalidad de los itinerarios peatonales determinando aquellos donde existan desniveles continuados para promover su solución. Revisar los alcorques de tal forma que la totalidad de los mismos se encuentren tapados con los diferentes medios usados en la ciudad. Comprobar las podas de los arbustos y árboles que se encuentran dentro de los itinerarios peatonales y paso de PMR. Existencia de mobiliario urbano y su eliminación en el caso de que se detecte la misma. El incumplimiento de normativas de circulación, ocupación de aceras, etc., con la existencia de motos o bicicletas en aparcamiento ilegal, veladores o terrazas que ocupan el espacio dedicado al transeúnte, equipos de ocio electrónicos de bares y tiendas, etc. Detectar la necesidad de construcción de orejas en los cruces de calles para evitar aparcamientos que limiten la visibilidad de los conductores al abordar un cambio de dirección. Eliminación de escalones en pasos de peatones sin rebajes o por motivos de múltiples reasfaltados. Determinar los accesos a los transportes públicos, paradas adecuadas a personas con movilidad reducida, etc. Existencia de diferencias de texturas sensoriales para personas con discapacidad visual. Detección de alfombras y felpudos que suponen un peligro para el transeúnte, y en el caso de que existan, que estén adecuados a la accesibilidad y no supongan riesgos. Comprobación de la señalización existente para evitar confusiones.

Grupo de Actuación PEATONES Y CICLISTAS

Objetivos Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.

Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA
Propuesta	PC03_RED CICLISTA INTEGRADA Y COMPLETA
Actuación	CB_01_SENDA DEL LAGAR DE HOYOS. VÍA VERDE

Descripción Descrita en el apartado IP_01 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

Prioridad La misma que IP_01 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

Presupuesto Incluido en IP_01 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.



Grupo de Actuación PEATONES Y CICLISTAS

Objetivos Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.

Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA
Propuesta	PC03_RED CICLISTA INTEGRADA Y COMPLETA
Actuación	CB_02_CALLE 28 DE FEBRERO

Descripción Descrita en el apartado IU_01 del punto 4.3.1. PC01_Netes peatonales seguras, de este Plan.

Prioridad La misma que la actuación AV02_ TRAVESÍA DE AGUILAR, en el apartado 6.3.2. VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, de este Plan

Presupuesto Incluido en la actuación AV02_ TRAVESÍA DE AGUILAR, en el apartado 6.3.2. VP02 Medidas de adaptación viaria a nuevos itinerarios, de este Plan



Grupo de Actuación **PEATONES Y CICLISTAS**

Objetivos
Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.

Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA
Propuesta	PC03_RED CICLISTA INTEGRADA Y COMPLETA
Actuación	CB_03_AVD. DEL DEPORTE

Descripción
Complementa el itinerario peatonal descrito en el apartado IU_03 del punto 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan, siendo únicamente posible la ejecución de un carril bici en la avd. del Deporte, promoviendo así el desplazamiento ciclista al núcleo deportivo-educativo.

Prioridad	2
------------------	---

Presupuesto	69.300 €
--------------------	----------

Trabajos a realizar
Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:

- Replanteo y cajado de la zona que ocupará el acerado y carril bici.
- Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el carril bici. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20 de 15cms.
- Pavimento de aglomerado y pintura especial en color rojo para el carril bici.
- Señalización horizontal y vertical e iluminación adecuada.
- Arbolado para dar sombra y hacer atractivo su uso.



Grupo de Actuación **PEATONES Y CICLISTAS**

Objetivos Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.

Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA
Propuesta	PC03_RED CICLISTA INTEGRADA Y COMPLETA
Actuación	CB_04_CO-761 HACIA LAS NAVAS DE SELPILLAR. VIA VERDE

Descripción Descrita en el IP_03_CO-761 HACIA LAS NAVAS DEL SELPILLAR, del apartado 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

Prioridad La misma que IP_03_CO-761 HACIA LAS NAVAS DEL SELPILLAR, del apartado 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.

Presupuesto Incluido en IP_03_CO-761 HACIA LAS NAVAS DEL SELPILLAR, del apartado 4.3.1. PC01_Redes peatonales seguras, de este Plan.



Grupo de Actuación		PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.	
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA	
Propuesta	PC04_RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS	
Actuación	APARCAMIENTO DE BICICLETAS	
Descripción	<ul style="list-style-type: none"> -Plaza de la Constitución. -Calle Sevilla, junto a la Casa de la Cultura y Centro de Salud. -Instituto de Educación Secundaria "Las Viñas", piscina municipal y Pabellón Municipal de Deportes. -Colegio Público García de Leániz. -Bolsa de aparcamiento propuesta. 	
Prioridad	1	
Presupuesto	2.900 €	

Trabajos a realizar

- Señalización vertical del aparcamiento de bicicletas
- Arbolado para dar sombra, siempre que sea posible.
- Colocación del sistema Sheffield o sistema universal (U invertida).

Grupo de Actuación		PEATONES Y CICLISTAS
Objetivos	Incrementar el peso de los modos no motorizados. 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.	
Programa	FOMENTO DE LA MOVILIDAD MIXTA	
Propuesta	PC05_CONSERVACIÓN ESPECIAL ACERADOS/CARRIL BICI	
Actuación	CONSERVACIÓN	
Descripción	Esta propuesta plantea la necesidad de hacer un estudio pormenorizado de la situación de conservación de las instalaciones peatonales, para estimar los trabajos necesarios, para posteriormente acometerlos de forma prioritaria, ya que la necesidad de fomentar la movilidad sostenible, el bienestar y confort del usuario es indispensable.	
Prioridad	2	
Presupuesto	3.500 €	

Grupo de Actuación	TRANSPORTE COLECTIVO
Objetivos	Ampliar la cobertura, principalmente a los desplazamientos por empleo y estudios. Reestudiar los bonos y precios. Mejorar la accesibilidad en las paradas.
Programa	AREA DE TRANSPORTE INTERUBANO
Propuesta	TC01_MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LAS PARADAS
Actuación	MEJORA DE LAS PARADAS
Descripción	Moriles cuenta con dos paradas de autobuses. Una en el cruce de las calles 28 de Febrero con García de Leániz y otra en la calle Lucano. La primera, aunque esté bien conservada, presenta un aspecto antiguo. Se propone que se reemplace con una marquesina y se señalice correctamente. La segunda cuenta con marquesina pero no es accesible ni está señalizada. Está situada sobre la acera, en un paso de peatones, por lo que puede dificultar el paso de estos. Aunque pensamos que la zona donde se ubica es la adecuada, el lugar en concreto no es el correcto ya que dificulta el paso de peatones por la acera y el paso de cebra. Proponemos que manteniendo la localización actual, se ubique la parada en un lugar más amplio donde no entorpezca los desplazamientos peatonales. La nueva parada será accesible y estará señalizada.
Prioridad	2
Presupuesto	6.000 €

Trabajos a realizar

- Sustitución de la marquesina en la parada en c/ García de Leániz.
- Nueva ubicación de la parada en c/Lucano.
- Señalización de ambas paradas.



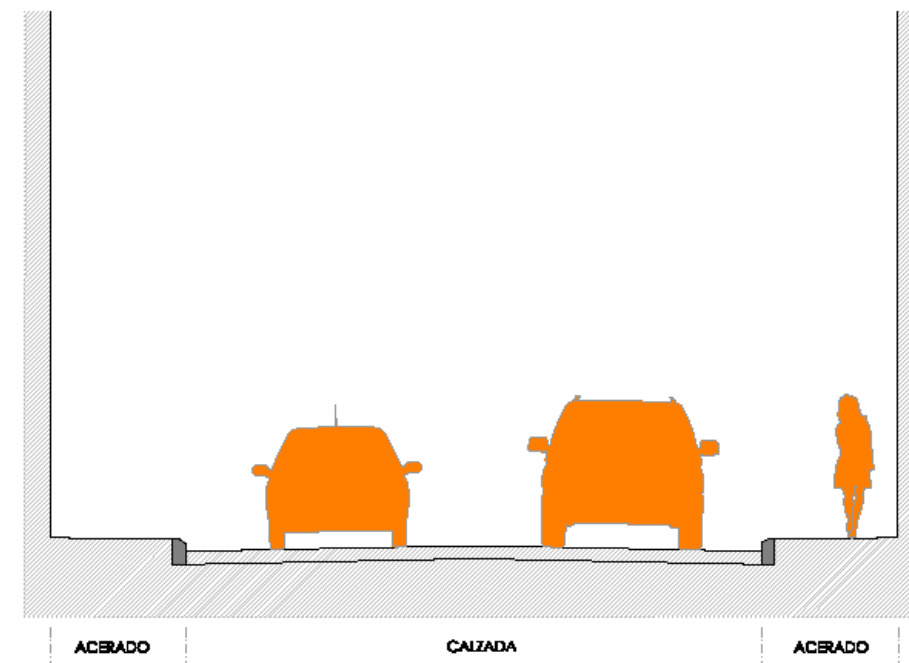
Parada de autobús c/ García de Leániz



Parada en C/ Lucano

Grupo de Actuación	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO
Objetivos	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.
Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP01_JERARQUIZACIÓN VIARIA
Actuación	REORDENACIÓN DEL CENTROCOMERCIAL DE MORILES
Descripción	<p>Partiendo de que el entorno urbano es por y para los ciudadanos y su disfrute, se ha de configurar la jerarquización viaria de manera que se priorice todos los medios no motorizados, promocionando e incentivando el uso de la movilidad de una forma sostenible.</p> <p>Definimos las dos travesías que cruzan el municipio, con el objetivo de limitar la circulación de vehículos pesados y priorizar los desplazamientos peatonales, siendo conscientes de que el verdadero problema de Moriles no se solucionará hasta que no se ejecute una ronda que impida que los vehículos pesados crucen el municipio.</p> <p>Este PMUS plantea como medida prioritaria, la ejecución de una ronda que circunde el municipio por el este. La ronda uniría la CO-781 (que une Moriles con Las Navas del Selpillar) con la CP-35 (une Moriles con Monturque). La circunvalación tendría un acceso intermedio al centro del municipio a través de la Avd. del Deporte.</p> <p>Al margen de la propuesta, el pueblo queda estructurado según dos ejes principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Travesía Monturque - Lucena. <p>Esta vía está compuesta por las calles calle Monturque y calle Lucena.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Travesía de Aguilar. <p>Esta vía está compuesta por la calle 28 de Febrero y Avd. de Andalucía. Aquí el tratamiento no es el mismo a lo largo de su longitud, diferenciando dos tramos: Calle 28 de Febrero y Avd. de Andalucía.</p> <p>En busca de una disminución del tráfico en los ejes antes descritos, la calle Córdoba cobra importancia, ya que es una vía que une ambas travesías: calle Monturque con calle 28 de Febrero.</p> <p>Trata de una vía de dos sentidos de circulación, excepto en el tramo entre las calles García de Leániz y Alta, y aparcamiento en línea en un lateral a lo largo de todo su recorrido.</p> <p>Para cumplir satisfactoriamente el papel de vía de evacuación, creemos conveniente que toda la calle tenga doble sentido, por lo que prohibimos el aparcamiento entre las calles García de Leániz y Alta implantando el doble sentido a lo largo de la calle Córdoba.</p>
Prioridad	1
Presupuesto	9.500 €
Trabajos a realizar	-Señalización adecuada

Grupo de Actuación	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO
Objetivos	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.
Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP02_MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS
Actuación	AV01_TRAVESÍA CALLE MONTURQUE Y LUCENA
Descripción	<p>Se trata de uno de los ejes vertebradores del municipio, se encuentra situado al este y forma parte de la travesía que atraviesa el núcleo urbano de norte a sur. Forma parte de la antigua carretera que proviene de Monturque y cruza Moriles para dirigirse a Lucena. Sigue contando con numerosos usuarios para desplazamientos interurbanos entre los pueblos limítrofes.</p> <p>Está compuesta por dos calles que son Monturque y Lucena, que confluyen en un conflictivo cruce, especialmente en las épocas del año de alta actividad agrícola.</p> <p>Ambas calles son de doble sentido con acerados de dimensiones insuficientes. El hecho de estar permitido el estacionamiento en gran parte de la calle, a pesar de contar con una calzada de anchura ajustada, provoca habituales aglomeraciones o retenciones en la vía.</p> <p><u>Propuesta de intervención:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Prohibición del estacionamiento a lo largo de toda la travesía. -Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido. -Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.
Prioridad	1
Presupuesto	244.100 €
Trabajos a realizar	<p>Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Replanteo y cajado de la zona de actuación. - Mejora del terreno para evitar hundimientos y asentamientos mediante una capa de zahorra compactada. - Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas. - Solera de hormigón HM-20. - Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes. - Pavimento de la calzada a base de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido. - Señalización vertical e iluminación adecuada. - Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación **ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO**

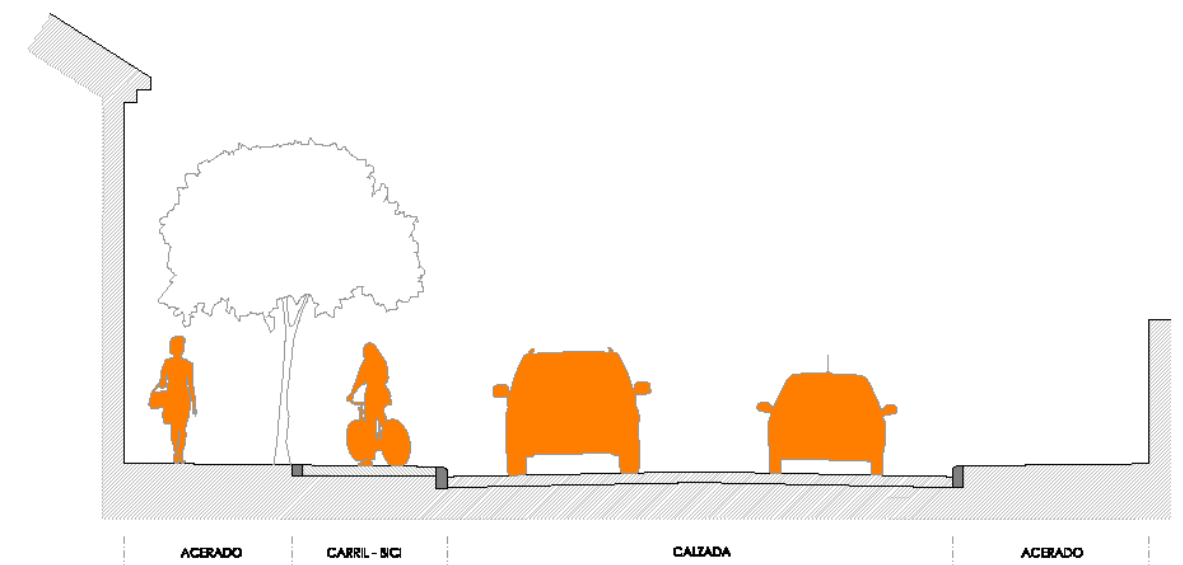
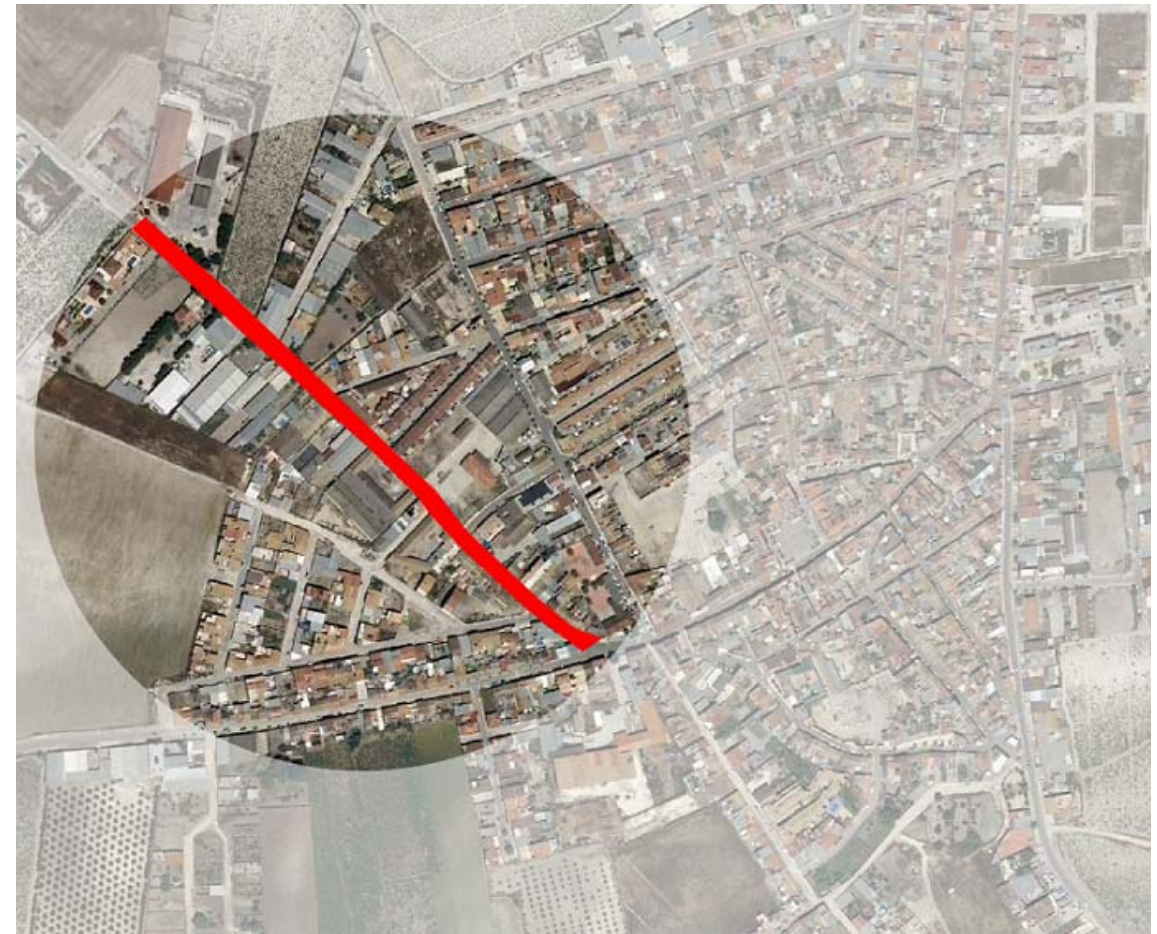
Objetivos Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y peatón. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario. Frenar el aumento del índice de motorización. Reducir el uso del automóvil, frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles.

Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP_02_ MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS
Actuación	AV_02_TRAVESÍA DE AGUILAR

Descripción Esta travesía corresponde a la conexión desde Monturque con el vecino municipio de Aguilar de la Frontera. Ésta se realiza por la calle 28 de Febrero que conforma un itinerario peatonal propuesto por este Plan para el municipio, y sus antecedentes se encuentran descritos en el punto IU_01 del apartado 4.3.1 de este Plan.
Propuestas de intervención:
-Introducción en el conjunto de la vía de un carril bici delimitado y protegido del tránsito vehicular.
-Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido, seis metros.
-Restringir el aparcamiento a las zonas de ensanche en las que, por su anchura, sea posible
-Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.

Prioridad	1
Presupuesto	164.300 €

Trabajos a realizar Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:
- Replanteo y cajeadado de la zona de actuación.
- Mejora del terreno para evitar hundimientos y asentamientos mediante una capa de zahorra compactada.
- Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado y carril bici. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20.
- Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes.
- Pavimento de la calzada a base de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido.
- Pavimento de aglomerado y pintura especial en color rojo para el carril bici.
- Señalización vertical e iluminación adecuada.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación **ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO**

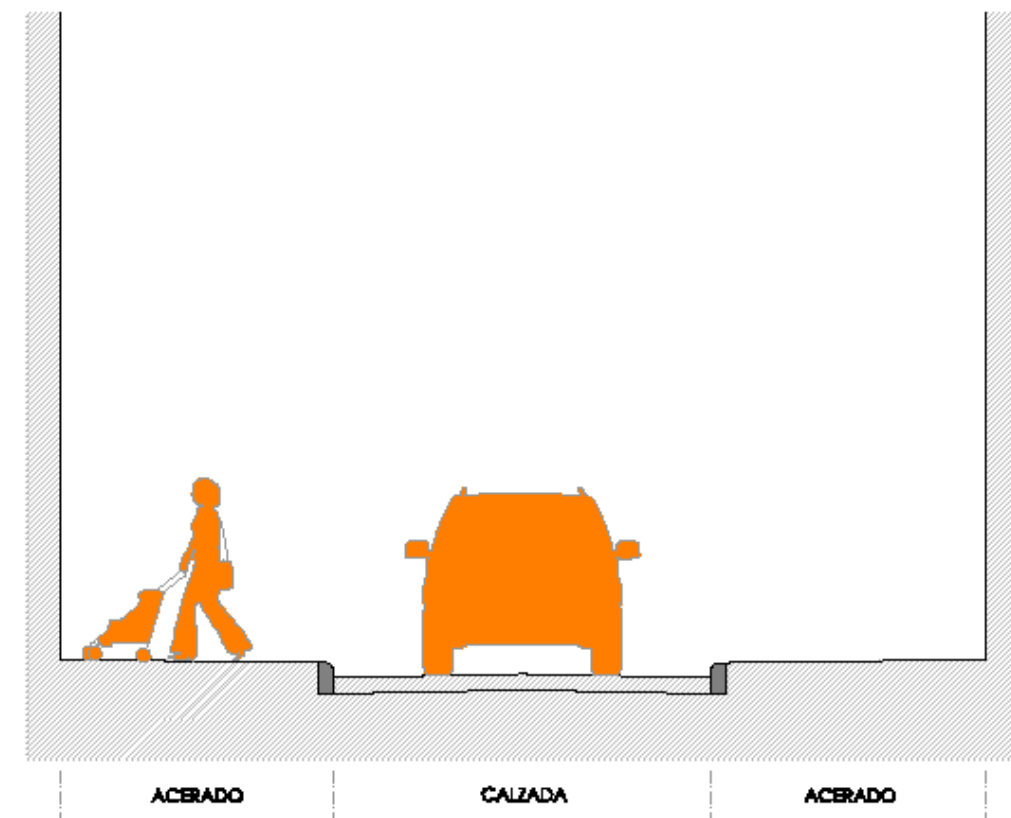
Objetivos Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y peatón. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario. Frenar el aumento del índice de motorización. Reducir el uso del automóvil, frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles.

Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP02_MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS
Actuación	AV03_AVENIDA DE ANDALUCÍA

Descripción Atraviesa esta avenida el núcleo urbano de manera transversal uniendo la calle Monturque con la calle 28 de Febrero. A su paso, define el límite sur de la Plaza de la Constitución y da acceso al Ayuntamiento.
Se trata de una vía de doble sentido, eje de mayor importancia comercial del municipio y cuenta con numerosa afluencia durante todo el día. Del mismo modo al ser un punto atractor, genera conflictos de tráfico, especialmente en la época de mayor intensidad agrícola.
Proponemos convertir la avd. a un único sentido, reduciendo el ancho de la calzada en beneficio del ancho de los acerados.
Propuesta de intervención:
- Definición del ancho mínimo de la calzada para el tránsito de vehículos en un único sentido, siendo ampliados los acerados.
- Se tendrá especial cuidado en la definición del cruce en I que confluyen las calles García de Leániz, Conde de Colomera, Juan Carlos I y la Avda. 28 de Febrero.

Prioridad	1
Presupuesto	181.600 €

Trabajos a realizar Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:
- Picado del pavimento de la calzada sobre la que se va a ampliar el acerado.
- Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20 hasta alcanzar la cota del acerado.
- Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes.
- Señalización vertical.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación **ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO**

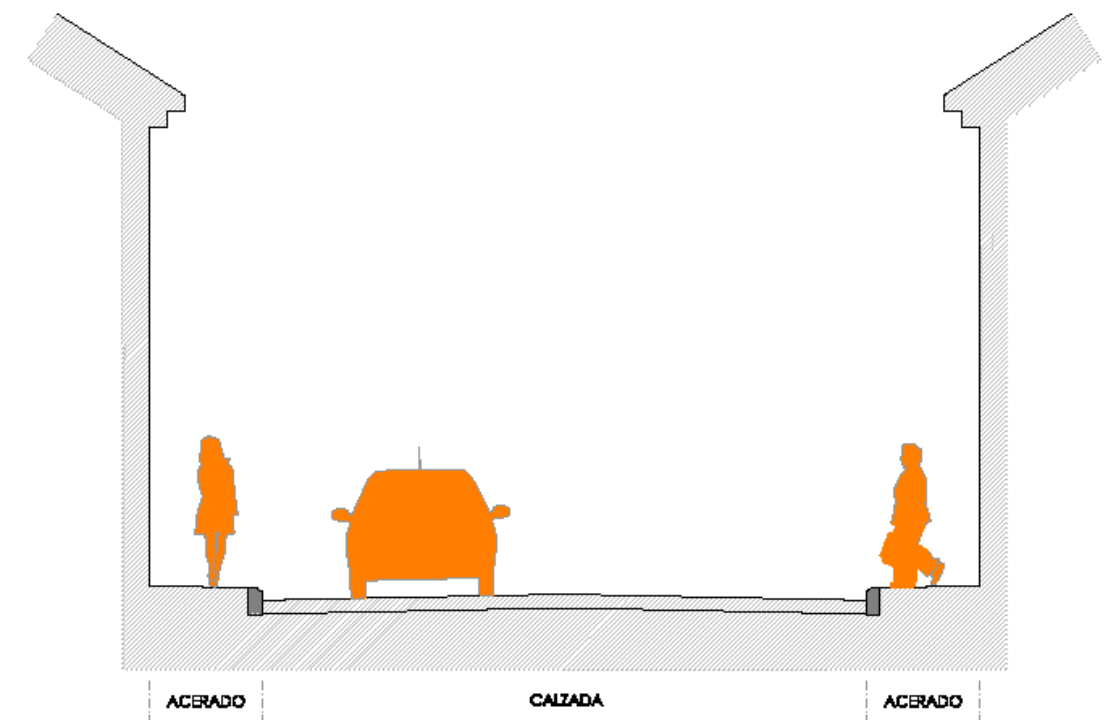
Objetivos
Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y peatón. Adecuar los flujos de automóviles a la capacidad del viario y no al contrario. Frenar el aumento del índice de motorización. Reducir el uso del automóvil, frente al aumento de otros medios de transporte más sostenibles.

Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP02_MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS
Actuación	AV04_PROLONGACIÓN DE LA CALLE ALTA

Descripción
La calle Alta parte del cruce de ésta con la calle Manuel López Aguilera, se desarrolla en sentido norte hasta el límite del núcleo urbano. Al inicio de la misma, la calle es, dadas sus escasas dimensiones de uso exclusivo peatonal. Desde el cruce con la calle Santo Cristo, su sección aumenta y presenta un sistema de plataforma única, con acerados delimitados y protegidos con bolarados que se prolonga hasta el cruce con la calle Córdoba, lugar desde el que su anchura es notablemente mayor y permite la ubicación de una calzada de doble sentido con una línea de aparcamiento en uno de los laterales de la vía.
Paradójicamente, las dimensiones de los acerados son insuficientes y la presencia de alcorques limita aún más el espacio destinado al uso peatonal.
Propuesta de intervención:
-Prohibición del estacionamiento a lo largo de toda la calle.
-Dotar a la calzada de la anchura necesaria para el tránsito de vehículos en doble sentido, seis metros.
-Ampliación de las aceras existentes, para facilitar de este modo el tránsito peatonal.

Prioridad	1
Presupuesto	78.900 €

Trabajos a realizar
Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:
- Picado del pavimento de la calzada sobre la que se va a ampliar el acerado.
- Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20 hasta alcanzar la cota del acerado.
- Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes.
- Señalización vertical.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación **ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO**

Objetivos Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.

Programa **REFORMA DE LA RED VIARIA**

Propuesta **VP02_MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS**

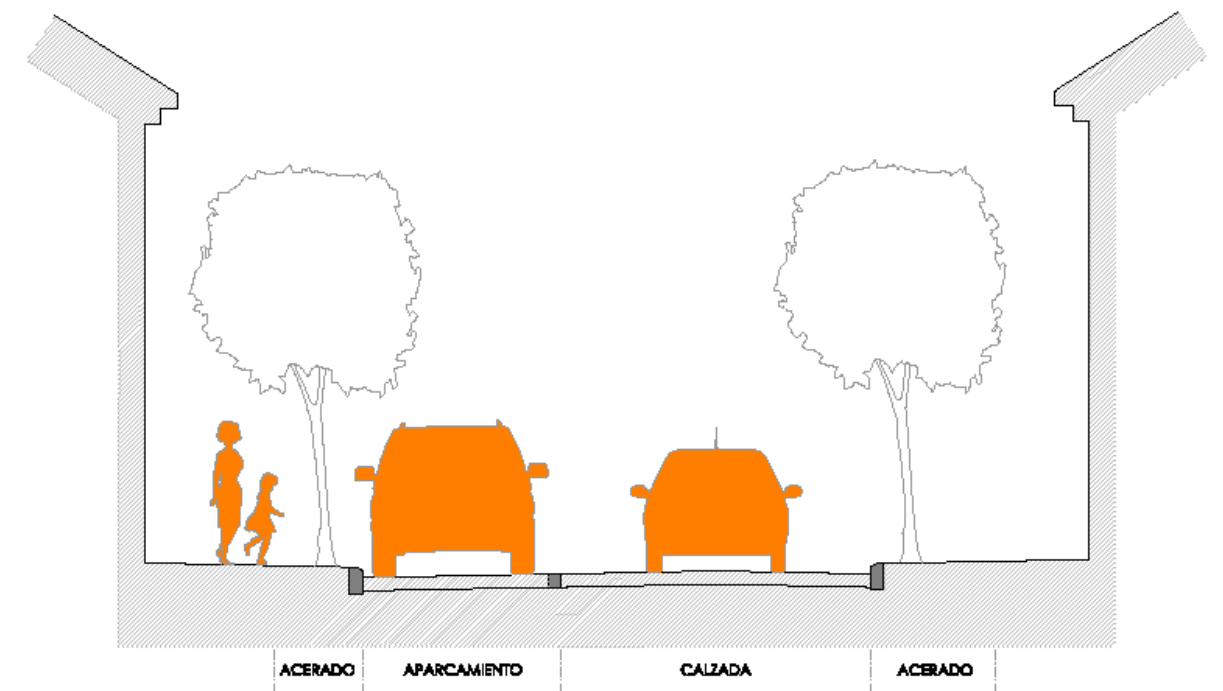
Actuación **AV05_CALLE GARCÍA DE LEÁNIZ**

Descripción Esta vía parte hacia el norte desde la Avda. de Andalucía en paralelo a la calle Alta y tras cruzar el límite del núcleo urbano se convierte en un camino que da acceso a una instalación aledaña. Su anchura es similar a lo largo de todo su recorrido.
En el tramo inicial, entre la Avda. de Andalucía y la calle Félix Rodríguez de la Fuente en el que se encuentra el colegio, el sentido de circulación es único hacia el norte y permite el aparcamiento en línea a ambos lados de la vía. En el resto de la vía se permiten ambos sentidos de circulación pero sólo el aparcamiento en línea a un lado de la calzada.
Propuesta de intervención:
-Restricción de aparcamiento a un lateral a lo largo de toda la calle.
-Ampliación del acerado que da acceso al colegio entre la Avenida de Andalucía y la Calle Félix Rodríguez de la fuente.

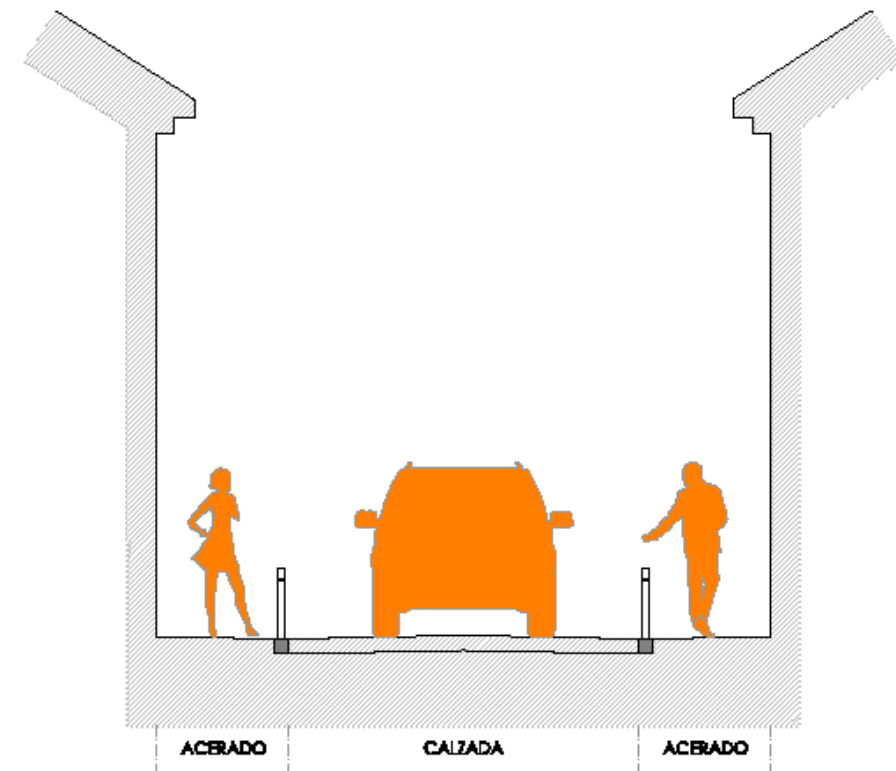
Prioridad 1

Presupuesto 79.300 €

Trabajos a realizar Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:
- Picado del pavimento de la calzada sobre la que se va a ampliar el acerado.
- Encintado de bordillo de hormigón para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20 hasta alcanzar la cota del acerado.
- Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes.
- Señalización vertical.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO
Objetivos	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.
Programa	REFORMA DE LA RED VIARIA
Propuesta	VP02_MEDIDAS DE ADAPTACION VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS
Actuación	AV06_ENTORNO DE LA PLAZA DE ABASTOS
Descripción	<p>El Mercado se encuentra situado en la esquina de las calles José Ruiz Canela y Horno, teniendo el acceso principal desde la segunda, que resulta ser la más estrecha con grandes carencias para el tránsito peatonal. La calle Horno se encuentra comunicada con la Plaza de la Constitución a través de la calle Pasaje, de uso exclusivamente peatonal.</p> <p><u>Propuesta de intervención:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> -Se desarrollará a lo largo de las calles José Ruiz Canela y del Horno un sistema de plataforma única en la que se dote a la calzada, mediante un sistema constructivo que minimice la generación de ruidos, de anchura suficiente para el tránsito de vehículos en un sentido, delimitando mediante el uso de bolardos o similares el espacio peatonal, generando así una circulación en torno al mercado por las calle Cochera, Horno y José Ruiz Canela. -Se propone la peatonalización permanente de la calle Canalejas, sustituyendo las aceras y calzada actual por una plataforma única de material uniforme y la inclusión de mobiliario urbano adecuado al nuevo carácter de la vía.
Prioridad	1
Presupuesto	109.200 €
Trabajos a realizar	<p>Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Replanteo y cajado de la zona de actuación, en este caso todo el ancho de la vía. - Mejora del terreno para evitar hundimientos y asentamientos mediante una capa de zahorra compactada. - Encintado de bordillo de granito para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa vigente de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas. - Solera de hormigón HM-20. - Solado a base de baldosas de granito en aceras y adoquines de hormigón en calzada, de diferente color. - Colocación de bolardos o maceteros que proteja el espacio para peatones. - Señalización vertical e iluminación adecuada. - Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación **ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO**

Objetivos Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.

Programa **REFORMA DE LA RED VIARIA**

Propuesta **VP02_MEDIDAS DE ADAPTACIÓN VIARIA A LOS NUEVOS ITINERARIOS**

Actuación **AV07_CONJUNTO DE EQUIPAMIENTOS JUNTO A LA AVD. DEL DEPORTE**

Descripción El núcleo periférico que concentra diversos equipamientos municipales delimita una calle central a la que se accede desde la Avenida del deporte. Esta calle de amplias dimensiones distribuye el tráfico hacia los mencionados equipamientos que se desarrollan a ambos lados de la misma. Sin embargo, al tratarse la calle del tipo "fondo de saco", en horario de entrada y salida del Instituto de Enseñanza, momento de mayor afluencia de vehículos, el viario se colapsa generando numerosos conflictos de tráfico cada día

Propuesta de intervención:

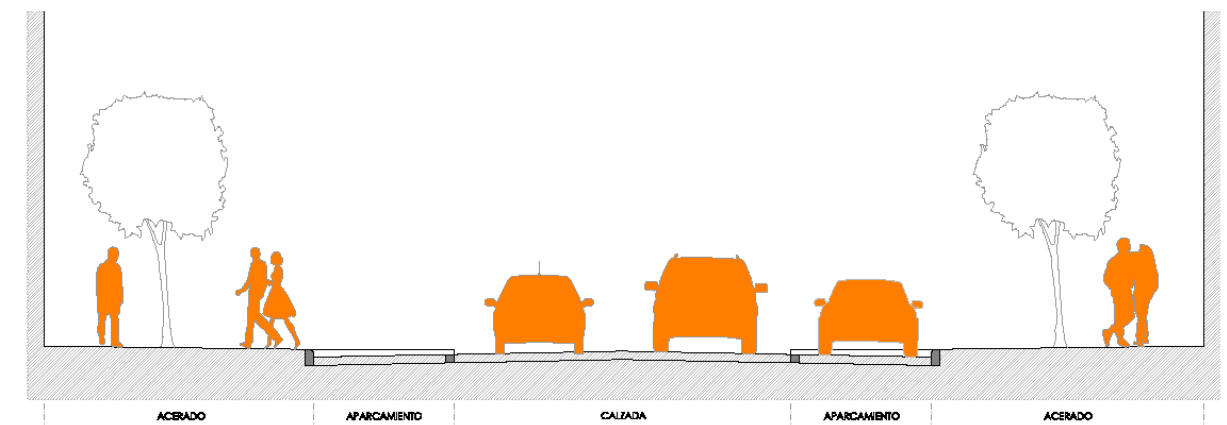
- Definición del vial central que transcurre perpendicular a la Avda. del Deporte y da acceso a los equipamientos, delimitando calzada de dos sentidos, aparcamientos en batería y amplios acerados para dar servicio a todos los equipamientos aledaños.
- En horas punta de entrada y salida al Instituto, se definirá un itinerario de único sentido para el tránsito de vehículos circular, con acceso por la Avda. del Deporte a través de la calle central atravesando el parque El Caracol hasta la senda del lagar de los Hoyos y de aquí hasta la calle Monturque que vuelve a entrar al municipio.

Prioridad 2

Presupuesto 114.000 €

Trabajos a realizar Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:

- Replanteo y cajeado de la zona de actuación.
- Mejora del terreno para evitar los continuos hundimientos y asentamientos que se producen, mediante una capa de zahorra compactada.
- Encintado de bordillo de granito para delimitar el acerado. Se pretende que los nuevos acerados se adapten a la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.
- Solera de hormigón HM-20.
- Solado del acerado a base de baldosas antideslizantes.
- Pavimento de la calzada a base de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido.
- Pavimentos de taquetes de hormigón para la zona de aparcamientos.
- Señalización vertical e iluminación adecuada.
- Recomendaciones y obras descritas en el apartado PC02_Eliminación de barreras PMR.



Grupo de Actuación	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MOTORIZADO
Objetivos	Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población. Resolver los conflictos vehículo privado y 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.
Programa	SEÑALIZACIÓN DE CENTROS ATRACTORES E ITINERARIOS MOTORIZADOS
Propuesta	VP03_PLAN DE SEÑALIZACIÓN E ITINERARIOS DE CENTROS ATRACTORES
Actuación	SEÑALIZACIÓN E INFORMACIÓN

Descripción	<p>De vital importancia es la señalización e indicación de los centros atractores así como los itinerarios para los conductores de los vehículos privados, de tal forma, que por el trayecto más corto y adecuado realice su desplazamiento. Los itinerarios de acceso a los distintos centros atractores serán diseñados dentro de los parámetros de la sostenibilidad y todo lo que ello conlleva, es decir, se evitaran recorridos innecesarios por vías secundarias o zonas protegidas o de convivencia con los peatones.</p> <p>EL PMUS marca las directrices en lo que a jerarquización viaria se refiere. El tipo de señalización será la adecuada a cada tipo de usuarios que vaya dirigido, pero siempre en una estética urbana, diferenciando peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Se aplicaran las normas básicas de señalización:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Señalización adecuada. • Cantidad suficiente. • Información clara y concisa.
Prioridad	Esta propuesta forma parte de las descritas anteriormente, por lo que la prioridad es la misma que cada una de ellas. De la misma forma, el presupuesto está incluido en la actuación correspondiente.
Presupuesto	

Grupo de Actuación	APARCAMIENTOS
Objetivos	Implantar de sistemas de control tarifario. Zona Azul. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.
Programa	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE
Propuesta	AP01_REGULACIÓN DE APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE
Actuación	ZONA AZUL

Descripción	Actualmente en el municipio de Moriles no existe ningún tipo de regulación de aparcamientos. Por las características y dimensiones del municipio proponemos regular los aparcamientos mediante rotación, es decir, con Zona Azul. La ubicación de la Zona Azul será en la calle Manuel López Aguilera con aplicación del horario comercial: de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 h y de 17:00 a 21:00h. Los sábados de 9:00 a 14:00 h.
Prioridad	2
Presupuesto	5.600 €
Trabajos a realizar	<ul style="list-style-type: none"> -Encintado con pintura azul de los aparcamientos regulados -Colocación del punto de gestión de tickets. -Señalización e información de la zona regulada así como del punto de gestión o cobro.

Grupo de Actuación	
APARCAMIENTOS	
Objetivos	Implantar de sistemas de control tarifario. Zona Azul. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.
Programa	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS EN SUPERFICIE
Propuesta	AP02__DIRECTRICES DE APARCAMIENTOS PMR
Actuación	RESERVA PLAZAS PARA PERSONAS CON MOBILIDAD REDUCIDA
Descripción	<p>Es objetivo del presente Plan la promoción de aparcamientos reservados para Personas con Movilidad Reducida, el establecimiento de las características mínimas que deben cumplir los mismos y los criterios de diseño generales para estos aparcamientos.</p> <p>Con lo cual se propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Publicación y difusión oficial de la ubicación de todas las plazas reservadas existentes en municipio. • Establecer una proporción entre las plazas reservadas de uso genérico y plazas totales de cumplimiento en municipio. Se propone un valor de referencia de 1 plaza por cada 50 totales, de acuerdo con la normativa vigente. • Implantación de un número mínimo de plazas reservadas, a determinar, en los todos los centros dotacionales y equipamientos, como educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, edificios oficiales, etc. • Refuerzo de control de las invasiones ilegales del aparcamiento reservado. <p>En Moriles existe una única plaza de aparcamiento PMR, en la calle Manuel López Aguilera. Proponemos las siguientes plazas de aparcamientos PMR.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle Sevilla, donde se encuentra la Guardería Infantil, Casa de la Cultura, Casa del Pensionista y Centro de Salud. - Avenida del Deporte, donde está el Pabellón Municipal de Deportes, Instituto de Educación Secundaria "Las Viñas" y la piscina municipal. - Colegio Público García de Leániz. - Bolsa de aparcamiento propuesta.
Prioridad	1
Presupuesto	3.600
Trabajos a realizar	-Encintado con pintura azul de los aparcamientos para PMR -Señalización adecuada de las plazas para PMR.



Señalización plazas PMR

Grupo de Actuación		APARCAMIENTOS
Objetivos	Implantar de sistemas de control tarifario. Zona Azul. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.	
Programa	APARCAMIENTOS DISUASORIOS	
Propuesta	AP03__NUEVOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS	
Descripción	<p>Van destinados a la disuasión de los desplazamientos en vehículo privado motorizado atraídos desde el exterior.</p> <p>Se trata de aparcamientos de disuasión emplazados en las vías de acceso al municipio, alejadas de la actividad del mismo pero lo suficientemente cerca para estimular el estacionamiento del vehículo privado y a partir de aquí desplazarnos de forma peatonal o en bicicleta.</p> <p>El objetivo de estos aparcamientos es la reducción de la carga del viario interno del mismo, reduciendo el número de vehículos que llegan al municipio desde el exterior.</p> <p>Este PMUS no prevé la localización de una bolsa de aparcamientos en la periferia, aunque sí recomienda al Ayuntamiento la gestión de suelo que pueda ser destinado a este uso y cumpla con el objetivo del aparcamiento disuasorio periférico.</p> <p>Por el contrario, para compensar la eliminación de aparcamientos producidos por las actuaciones en la zona centro de Moriles, contamos con un solar, que aunque de propiedad privada, proponemos que el Ayuntamiento gestione su uso como aparcamiento. Está ubicado en la manzana definida por las calles García de Leániz, Avd. de Andalucía, calle Alta y calle Félix Rodríguez de la Fuente.</p> <p>La puesta en marcha de este aparcamiento conllevará obras en las calles de acceso y salida, de forma que se garantice la seguridad del peatón que haga uso de él, así como un rápido acceso y evacuación de los vehículos motorizados.</p> <p>Este aparcamiento no cumple los objetivos del aparcamiento periférico, ya que no evitan que los vehículos entren al casco. Pero bien gestionado y señalizado sí va a evitar el tráfico de incertidumbre por el centro del municipio.</p>	
Prioridad	2	
Presupuesto	53.000 €	
Trabajos a realizar	<p>Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:</p> <p>Se prevé la ejecución de una serie de obras que con carácter general se pueden resumir en las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Replanteo y cajado del área de actuación. - Mejora del terreno para evitar los continuos hundimientos y asentamientos que se producen, mediante una capa de zahorra compactada. - Solera de hormigón HM-20 de 15cms. - Pavimento de la calzada a base de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido. - Señalización vertical y horizontal e iluminación adecuada. - Instalación del sistema de gestión de cobro 	

Grupo de Actuación		APARCAMIENTOS
Objetivos	Implantar de sistemas de control tarifario. Zona Azul. Reducir el aparcamiento ilegal. Potenciar el aparcamiento disuasorio. Reducir la presencia de vehículos privados en el espacio público, reduciendo su uso.	
Programa	GENERAL APARCAMIENTOS	
Propuesta	AP04__SEÑALIZACION DE APARCAMIENTOS	
Descripción	<p>Uno de los problemas más acusados es encontrar el lugar de estacionamiento del vehículo, ya que en caso de no encontrar dicha plaza de aparcamiento se genera lo que se llama tráfico de agitación o de incertidumbre, lo que provoca que aumenten los vehículos circulando durante más tiempo.</p> <p>La forma de evitar este tipo de tráfico de agitación es informando al conductor del vehículo privado de la existencia de aparcamientos públicos, para que el conductor, durante el trayecto de su desplazamiento decida su punto de destino.</p> <p>Este tipo de información se puede gestionar de tal forma que se canalice al conductor hacia los aparcamientos disuasorios.</p>	
Prioridad	2	
Presupuesto	2.500 €	
Trabajos a realizar	-Señalización vertical facilitando el acceso al aparcamiento disuasorio propuesto	

Grupo de Actuación	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Propuesta	GM01__CREAR LA CONCEJALÍA DE MOVILIDAD
Descripción	Con esta nueva Concejalía se trata de superar la visión estrecha que sobre la movilidad poseen las Concejalías de Tráfico clásicas, en las cuales se gestiona el tráfico motorizado, principalmente privado, transporte, vados, licencias de taxis, parque móvil, etc. La nueva Concejalía de Movilidad Sostenible abarcaría las anteriores competencias, con una visión engarzada en la movilidad sostenible, así como todas aquellas derivadas de los modos de movilidad sostenible motorizados y no motorizados, así como la implementación, seguimiento y actualización del PMUS de Moriles.
Prioridad	2
Presupuesto	Sin presupuesto.
Trabajos a realizar	La puesta en marcha de la nueva Concejalía de Movilidad requiere previamente de un estudio que contemple los siguientes contenidos: -Identificación de las competencias de la nueva Concejalía. -Identificación de las necesidades de personal o del reparto de funciones entre el personal existente. -Realizar las capacitaciones de los trabajadores de la función pública que formarán parte de la nueva Concejalía, al objeto de que aprendan e internalicen la nueva visión y misión de la Concejalía. -Nombrar dentro de los trabajadores de la función pública de la Concejalía de Movilidad Sostenible a un Técnico Municipal de Movilidad. -Establecer las capacitaciones necesarias en el cuerpo de Policía Municipal, siempre dentro del marco competencial del mismo, para que se convierta en un Agente de Movilidad. -Establecer las capacitaciones necesarias en la Concejalía de Medio Ambiente para que la visión de la movilidad sea integral y transversal a los actores y Concejalías clave del Ayuntamiento. -Estudiar los mecanismos de implementación, seguimiento y actualización del PMUS.

Grupo de Actuación	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Propuesta	GM02__CREACIÓN DE LA OFICINA DEL PEATÓN Y EL CICLISTA
Descripción	Se propone que se cree la Oficina del Peatón y el Ciclista, integrada dentro del Área de la Movilidad, para coordinar actividades y proyectos que promuevan el caminar y salir en bici y al peatón y ciclista como modo de transporte y ente primordial, respectivamente, en la ciudad para hacer la misma más sostenible, respetuosa con el medio ambiente y crear hábitos saludables en la ciudadanía. La Oficina del Peatón y el Ciclista favorecerá las estrategias de participación ciudadana siendo la puerta de entrada del Ayuntamiento a sus denuncias y propuestas; planificará y coordinará la ejecución y mantenimiento de infraestructuras peatonales; desarrollará estrategias para fomentar el caminar y la bicicleta como modo de desplazamiento para trabajadores privados y públicos, y la ciudadanía en general; llevará a cabo campañas de promoción y sensibilización del caminar como medio de desplazamiento, un modo seguro, sano y conveniente para el ciudadano y la ciudad.
Prioridad	1
Presupuesto	3.000 €

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	
Propuesta	GM03__ELABORACIÓN, GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN PÁGINA WEB DE LA MOVILIDAD	
Descripción	<p>La utilización de las nuevas tecnologías y formas de comunicación es primordial a la hora de agilizar trámites, traspaso de información y permitir al usuario la toma de decisiones sobre el modo de sus desplazamientos.</p> <p>En esta propuesta se plantea la creación de una Página Web de la Movilidad que trate de forma integral todos los temas relacionados con la movilidad, donde el ciudadano tenga información del tráfico, de los horarios de autobuses interurbanos, de la movilidad del peatón, del ciclista, etc.</p>	
Prioridad	3	
Presupuesto	2.500 €	

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	
Propuesta	GM04__UTILIZACIÓN DE DINERO RECAUDADO DE SANCIONES EN LA MOVILIDAD	
Descripción	<p>Uno de los principales problemas a la hora de poner en marcha programas, relacionados con la movilidad, es conseguir las asignaciones presupuestarias públicas para ejecutarlos y llevarlos a la práctica.</p> <p>Para subsanar esta situación, se propone que el dinero que se recaude relacionado con la movilidad, sea usado para estos fines y para ejecutar acciones, contempladas o no en este PMUS.</p> <p>Se propone que el dinero recaudado de los siguientes ítems, sea utilizado para proyectos relacionados con la movilidad sostenible:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zonas de aparcamientos regulados y zona azul (rotación) Ilegalidades de aparcamiento. Impuesto de vehículos de tracción mecánica. Impuestos por vados de cocheras. 	
Prioridad	1	
Presupuesto	Sin presupuesto.	

Grupo de Actuación	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Propuesta	GM05__CREAR EL SERVICIO DE MOVILIDAD DENTRO DE LA POLICIA LOCAL
Descripción	<p>Proponemos crear un Servicio de Movilidad encuadrado dentro del departamento de la Policía Local de Moriles con el objetivo de liberar al cuerpo de policía local de las labores relacionadas con la movilidad motorizada y poder realizar un esfuerzo mayor en su compromiso con los ciudadanos por la seguridad.</p> <p>Los servicios que prestará este servicio de movilidad serán los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Regulación, ordenación y control del tráfico ordinario. -Regulación del tráfico ante eventos especiales e imprevistos. -Vigilancia de la seguridad vial. -Inspección y apoyo al transporte. -Protección del Medio Ambiente relacionada con la contaminación producida por el tráfico rodado. -Atención a los ciudadanos en determinados incidentes de tráfico que dificultan la movilidad. -Atención en accidentes de tráfico.
Prioridad	2
Presupuesto	Sin presupuesto.

Grupo de Actuación	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
Propuesta	GM06__CREAR UNA ORDENANZA CONJUNTA DE MOVILIDAD
Descripción	<p>Uno de los primeros objetivos de este PMUS es cambiar el concepto que hasta ahora se tiene de la movilidad, donde siempre se ha asociado a la misma sólo y exclusivamente a los desplazamientos en vehículo privado.</p> <p>Las ordenanzas de tráfico de las ciudades incumplen esta condición, donde sólo se tienen en cuenta el cómo regular la circulación por las vías públicas de los vehículos motorizados, sin incluir al resto de protagonistas de las vías, como peatones y ciclistas.</p> <p>Se plantea redactar una ordenanza de tráfico donde se contemplen todos los protagonistas de la movilidad, contemplando artículos relacionados con la movilidad peatonal, la movilidad ciclista, la movilidad en vehículo privado y el tipo de sanciones para todo tipo de infracciones.</p> <p>En la normativa se marcaran las prioridades de protección, protegiendo siempre al más desfavorecido, el peatón, luego al ciclista, y posteriormente al transporte privado, y por último, determinar las normas a seguir por el vehículo privado para el cumplimiento de lo anteriormente expuesto.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	Sin presupuesto.

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	
Propuesta	GM07__UTILIZACIÓN DE SISTEMAS GIS PARA GESTIÓN DE MOVILIDAD	
Descripción	<p>Aplicar las nuevas tecnologías a la gestión de la movilidad parece una condición indispensable en los tiempos que se están viviendo, donde los avances tecnológicos y técnicos hacen que se puedan realizar trabajos de control y gestión de una forma rápida y efectiva aplicando dichas medidas. Una de las herramientas más factibles para este tipo de gestión, son los sistemas GIS, o sistema de información geográfica, donde una integración organizada de hardware, software y datos geográficos se utiliza para capturar, almacenar, manipular, gestionar y explotar una información georreferenciada, pudiendo utilizarse de ayuda para resolver problemas complejos y gestionar los datos. Estas herramientas permitirán entonces, crear consultas interactivas, analizar la información espacial, editar datos, mapas y presentar informes de todo tipo sobre dichos datos, como estadísticas, variaciones, etc.</p> <p>La implementación de esta herramienta GIS será de incalculable ayuda a la hora de la gestión y estudio de los indicadores del presente PMUS, ya que llevando al día todos los inventarios, resultados de estudios (aforados peatonales y ciclistas, etc.), se podrá ver la evolución de dichos indicadores y si se están alcanzando los objetivos generales y específicos estipulados.</p>	
Prioridad	3	
Presupuesto	2.500 €/año	

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	DIVULGACIÓN, EDUCACIÓN Y PARTICIPACIÓN	
Propuesta	GM08__PROGRAMA DE DIVULGACIÓN Y FORMACIÓN EN CENTROS EDUCATIVOS	
Descripción	<p>El objeto de esta medida es la incidir sobre la educación ciudadana en materias de movilidad, respeto ambiental y seguridad vial, actuando sobre los niños y jóvenes.</p> <p>Introducir en los centros educativos cursos de formación sobre comportamientos responsables con el medio ambiente, los conceptos de sostenibilidad y educar en pautas seguras, de forma que los menores desarrollen una nueva cultura de la movilidad sostenible y de la seguridad.</p> <p>Se incidirá mediante un programa docente adecuado sobre aspectos de educación vial, civismo, uso de alternativas al vehículo privado en la movilidad, el uso de la bicicleta, el caminar y del transporte público, y respeto y concienciación con el medio ambiente.</p>	
Prioridad	1	
Presupuesto	3.000 €	

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	DIVULGACIÓN, EDUCACIÓN Y PARTICIPACIÓN	
Propuesta	GM09__PROGRAMA DE FORMACIÓN A LA TERCERA EDAD	
Descripción	<p>Las habilidades al volante disminuyen con la edad, los ancianos que continúan conduciendo presentan patrones de conducción que compensan estos déficits, de modo que evitan conductas de riesgo: no corren, no adelantan temerariamente o no consumen alcohol cuando van a coger el coche.</p> <p>Dentro del marco de la formación ciudadana, se establece la realización de cursos de formación y seguridad vial en las calles dirigido a personas de más de 65 años, con el fin de reducir la siniestralidad entre este colectivo.</p> <p>Estos cursos abarcaran temas como la influencia del deterioro físico en la movilidad, visión, audición o reflejos; influencia de los medicamentos (antihistamínicos, ansiolíticos, etc.) en las percepciones y estado de peatones y conductores, la necesidad de respetar las normas básicas de circulación y dirigido a erradicar los malos hábitos como no cruzar la calle por el paso de peatones, etc.</p>	
Prioridad	1	
Presupuesto	3.000 €	

Grupo de Actuación		GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y LA DEMANDA. COMUNICACIÓN Y EDUCACIÓN
Objetivos	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 punta. 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.	
Programa	DIVULGACIÓN, EDUCACIÓN Y PARTICIPACIÓN	
Propuesta	GM10__PROGRAMA DE DIVULGACIÓN CIUDADANA	
Descripción	<p>La movilidad sostenible es todavía un concepto que no ha sido totalmente asumido y aceptado por la sociedad, culpa de ello en parte la tiene el desconocimiento y falta de información.</p> <p>Un cambio de actitud y de sistema tan importante como el que se está planteando en la ciudad debe ir acompañado de la transparencia total del proceso, y de una comunicación efectiva con los ciudadanos, de manera que sean partícipes y conocedores del estado de la ciudad, de las medidas que se están llevando a cabo y del resultado de las mismas.</p> <p>Se propone incidir en la difusión de la información, publicando datos y resultados de estudios de movilidad, los objetivos de la ciudad en movilidad y sostenibilidad, los proyectos que se han llevado a cabo, la inserción de esos proyectos en planes globales, los escenarios que se pretenden alcanzar en el futuro, etc., De modo que la información llegue al ciudadano sin distorsiones y de forma clara y comprensible.</p>	
Prioridad	1	
Presupuesto	4.500 €	

Grupo de Actuación **DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS**

Objetivos Racionalizar la carga y descarga.
Minimizar los desplazamientos para las cargas y descargas.
Limitar los horarios de carga y descarga.

Programa	GESTIÓN DE LA CARGA Y DESCARGA
Propuesta	CD01__ESTABLECER PUNTOS DE CARGA Y DESCARGA

Descripción Esta propuesta se basa en las ventajas que aporta este tipo de horarios en el casco urbano, especialmente el casco antiguo. Estas ventajas estriban en una reducción del tráfico, mejoras de la movilidad de los vehículos, disminución de afluencia de vehículos al caso urbano en horario diurno, reducción de la contaminación medioambiental, disminución de riesgos e incomodidades para peatones, mejora de la movilidad de residentes, etc.
Según los estudios realizados y la documentación facilitada, en Moriles existen tres puntos de Carga y Descarga localizada en los siguientes puntos: Plaza de la Constitución, Avd. de Andalucía y calle El Niño.
Proponemos un nuevo punto de Carga y Descarga en el entorno del Mercado Municipal.

Prioridad	1
Presupuesto	500 €

Trabajos realizar a -Encintado con pintura de la zona reservada.
-Señalización vertical adecuada.

Grupo de Actuación **NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS**

Objetivos Planes de accesibilidad y servicios al TP en los nuevos desarrollos.
Normativa de 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.

Programa	NUEVOS DESARROLLOS
Propuesta	ND01__MODIFICACIÓN PGOU ADAPTÁNDOLO A LAS PAUTAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Descripción Los nuevos criterios de movilidad del PMUS deberán observarse de forma obligatoria en el Planteamiento de desarrollo pendiente de redacción o aprobación definitiva, tal como:
-Planes de Sectorización.
-Planes Parciales.
-Planes Especiales.
-Estudios de detalle.
La revisión del PGOU, deberá contemplar:
-Habilitación de aparcamientos para bicicletas, tanto en la vía pública como en el interior de las edificaciones de nueva construcción.
-Establecer los criterios y características de los itinerarios para bicicletas a implantar.
-Creación y fomento de nuevos itinerarios peatonales, ya sean en tramos aislados como en continuidad a los propuestos.
-Cobertura adecuada de transporte público (en caso de que se prevea necesario) en los nuevos desarrollos y propuestas para cubrir la misma.
-Planteamiento de zonas de recreo, paseo y estanciales, alejadas o separadas del tráfico intenso.
-Integrar el concepto de movilidad como el conjunto de los desplazamientos realizados en los distintos modelos de viajes, ya sea peatonales, en bicicleta, transporte público o vehículo privado.
-Reestudiar en el viario el reparto de espacios equilibrando los mismos, a peatones, ciclistas, transporte público y vehículo privado, desestimando la supremacía espacial del vehículo privado actualmente vigente.
Por tanto, el nuevo PGOU deberá ser una de las herramientas propulsoras de la movilidad sostenible, contemplando en el mismo todas las indicaciones que se muestran en el presente Plan de Movilidad Sostenible, tanto en las remodelaciones urbanísticas que se realicen como en las de nuevos crecimientos.

Prioridad	1
Presupuesto	6.000 €

Grupo de Actuación	NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS
Objetivos	Planes de accesibilidad y servicios al TP en los nuevos desarrollos. Normativa de 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.
Programa	NUEVOS DESARROLLOS
Propuesta	ND02__PLANES DE ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS NUEVOS DESARROLLOS
Descripción	<p>Uno de los principales requerimientos que ha de tener el nuevo PGOU será la obligación de establecer Planes de Accesibilidad al Transporte Público en los nuevos desarrollos, estableciendo el marco de las condiciones que han de cumplir dichos desarrollos para disponer de transporte público.</p> <p>Con los Planes de Accesibilidad al TP en los nuevos desarrollos, se ha de marcar las pautas a seguir para satisfacer la demanda de desplazamientos en este modo de transporte y no dejar los mismos sólo y exclusivamente a la utilización del vehículo privado.</p> <p>Por lo tanto, en dichos planes de accesibilidad se indicaran, al menos, los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ubicación del nuevo desarrollo. -Líneas de transporte público existentes en la zona. -Tipo de transporte público existente en la zona. -Características de este transporte público, indicando horario, frecuencia, etc. -Determinación de la demanda de desplazamientos de los nuevos desarrollos. -Determinación de posibles centros atractores dentro del nuevo desarrollo. -Indicación de la oferta de transporte público necesaria para cubrir la demanda que genere el nuevo desarrollo. -Con la propuesta de oferta de transporte público, indicación de la cobertura del mismo frente a la demanda esperada. <p>De esta forma, en los nuevos desarrollos ya se establecerán los medios necesarios para que en su puesta en marcha se cumplan unas directivas en lo que se refiere al reparto modal de los desplazamientos, no asumiendo desde su generación que los desplazamientos se realizaran en vehículo privado.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	3.000 €

Grupo de Actuación	MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL
Objetivos	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.
Programa	REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES
Propuesta	MA01__UTILIZACIÓN VEHÍCULOS LIMPIOS EN ADMINISTRACIÓN Y CONCESIONES
Descripción	<p>La flota de vehículos municipales no cuenta con vehículos limpios o de baja emisión.</p> <p>Es desde las administraciones desde donde se debe empezar a dar ejemplo y promover el cambio del parque de vehículos hacia otros más respetuosos con el medio ambiente y de mayor eficiencia y menor consumo energético.</p> <p>Esta acción va dirigida al Ayuntamiento, el cual debe fomentar la compra de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrogeno, para la flota urbana y otros servicios urbanos, como el servicio de recogida de basuras.</p> <p>Para ello se propone, desde el Ayuntamiento de Moriles:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Impulsar el uso de vehículos limpios por parte de las empresas concesionarias que realizan servicios urbanos, mediante la exigencia en los nuevos concursos-licitaciones del uso de los mismos, o iniciando la negociación durante el periodo de vigencia de concesión. -Adquisición de vehículos de tecnologías limpias para el uso municipal, como vehículos oficiales, policía local, etc.
Prioridad	3
Presupuesto	30.000 €

Grupo de Actuación	MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES
Propuesta	MA02__CURSO DE CONDUCCIÓN EFICIENTE
Descripción	<p>En Moriles, como ocurre en el resto de España, se estima que el sector transporte es el que presenta un mayor consumo de energía primaria. Estimamos que es el vehículo privado, el turismo, el de mayor energía consumida y el responsable del mayor porcentaje de emisiones contaminantes, así como el más implicado en los accidentes.</p> <p>La conducción eficiente consiste en una serie de técnicas de conducción que permiten unos ahorros medios de un 15% de carburante, una reducción de emisiones contaminantes y un aumento de seguridad en la conducción. También puede incluir una serie de consejos de mantenimiento del vehículo para evitar aumentar el consumo de carburante y por tanto el coste del uso del coche.</p> <p>Se propone que se fomenten estos principios desde el Ayuntamiento de Moriles mediante la impartición de cursos de conducción eficiente en la ciudad.</p> <p>El IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía), actualmente se encuentra implementando y difundiendo las técnicas de la conducción eficiente para vehículos turismos en España a través de dos vías: en colaboración con la DGT (Dirección General de Tráfico) y con Asociaciones de Autoescuelas de ámbito nacional, para la introducción de las técnicas en el Sistema de Enseñanza para la obtención del permiso de conducción, y cursos y programas de formación, en colaboración con clubes automovilísticos, asociaciones de transportistas, compañías aseguradoras, asociaciones de autoescuelas.</p> <p>En principio pueden ser impartidos a conductores de autobuses, conductores de vehículos pesados y transportistas, aunque deben estar al alcance de cualquier conductor o ciudadano que lo solicite.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	3.500 €

Grupo de Actuación	MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	REDUCCIÓN Y TRATAMIENTO DEL RUIDO
Propuesta	MA03__ADECUACION DE ASFALTO Y SISTEMAS CONTRA RUIDO
Descripción	<p>Entre los parámetros que influyen en el nivel de ruido producido por el tráfico motorizado, además de la intensidad del tráfico, velocidad, etc., destaca el tipo de pavimento.</p> <p>De esta forma, el tipo de pavimento de las calles condicionará en gran medida el ruido ambiental del municipio. Se trata de un parámetro que se puede modificar para actuar de forma eficiente en la reducción del ruido.</p> <p>Esta medida propone la implantación de "asfaltos insonoros", fabricados con materiales absorbentes del ruido en las vías con mayor tráfico. Experiencias en otros municipios demuestran que la reducción del ruido provocado por el tráfico es notable.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	Sin presupuesto.

MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL	
Grupo de Actuación	
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	INCENTIVOS SALUDABLES
Propuesta	MA04__FAVORECER EL CARPOOLIN
Descripción	<p>La aplicación de las medidas de limitación del uso del vehículo privado se han de hacer de forma progresiva, conforme la sociedad se vaya adaptando a los nuevos pensamientos sociales y políticos de ahorro energético y sostenibilidad por lo que actuaciones que incentiven otras alternativas y no prohíban o limiten, son mejor vistas y asumidas como propias por el usuario del transporte privado. Una de las medidas que proponemos para disminuir el uso individual del vehículo privado es el fomento de la utilización del coche compartido o Carpooling.</p> <p>Para llevar a buen término este tipo de actuaciones, hay que relacionar problemas concretos de congestión, y masiva afluencia de desplazamientos, con los centros atractores de viajes específicos de movilidad obligada, como pueden ser centros de empleo, polígonos industriales, hospitales y universidades. La utilización del vehículo compartido conlleva los siguientes beneficios a los usuarios y a sus empresas:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los trabajadores dividen el gasto del combustible. Realizan turnos de viaje con lo que el estado de estrés por conducción se disminuye
Prioridad	2
Presupuesto	2.000 €

MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL	
Grupo de Actuación	
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	INCENTIVOS SALUDABLES
Propuesta	MA05__INCENTIVO DE USUARIO DE VEHÍCULO PRIVADO Y TAXI POR HÍBRIDOS/ELÉCTRICOS
Descripción	<p>Con objeto de extender el uso de vehículos de tecnología limpia a los ciudadanos, se deben establecer medidas de apoyo y bonificación a estos vehículos de uso particular.</p> <p>El Ayuntamiento, en la medida de lo posible debe apoyar la adquisición por parte de particulares y taxistas de vehículos limpios, mediante subvenciones y prestaciones económicas para la compra de los mismos.</p> <p>La bonificación del uso de estos vehículos limpios por parte del Ayuntamiento deberá realizarse mediante la reducción de impuestos y tasas (impuestos de circulación, etc.) aplicables a los vehículos limpios, la idea es pagar en función de lo que se contamine.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	15.000 €

MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL	
Grupo de Actuación	
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	ENERGÍAS RENOVABLES
Propuesta	MA06__MARQUESINAS SOLARES
Descripción	<p>Esta propuesta ayuda a los objetivos generales del PMUS de reducir las emisiones de CO2 procedentes de las externalidades de la movilidad, que además de hacer más sostenibles los modos de desplazamientos, hace más sostenible el consumo de energías externas.</p> <p>Teniendo en cuenta las superficies "desaprovechadas" para la creación de plazas de aparcamientos, que solo será aprovechada por los vehículos que la usan, y el consumo energético que dispondrán dichos aparcamientos para el alumbrado y gestión de los mismos, se plantea en la presente propuesta el aprovechamiento de dichas superficies para instalar marquesinas solares que permita la obtención de energía eléctrica, que además de alimentar los consumos propios de la instalación, el sobrante se introducirá en la red de distribución eléctrica pública.</p> <p>Al "vender" el sobrante de la energía, la explotación del aparcamiento tendrá un ingreso económico más, que se repercutirá sobre políticas y acciones en pro de la movilidad sostenible.</p> <p>Este tipo de instalaciones serán obligados en los aparcamientos disuasorios propuestos.</p> <p>Debido al espíritu de este Plan, consideramos adecuada la inclusión de esta medida en el mismo, aunque su elevado coste de ejecución en la actualidad y constante evolución tecnológica, sumado a la entidad del municipio, no faciliten su implantación, estimamos que puede tratarse de una medida que debe ser considerada para su desarrollo en el momento propicio.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	870€/M2
Trabajos a realizar	-Instalación de marquesinas solares en las bolsas de aparcamientos propuestas.

MEDIO AMBIENTE Y SEGURIDAD VIAL	
Grupo de Actuación	
Objetivos	<p>Reducir las emisiones de CO, CO2, partículas en suspensión, ruido, etc. Aprovechamiento de las instalaciones para obtención de energías renovables y fomentar su uso.</p> <p>Reducir los consumos energéticos y la dependencia de los derivados del petróleo.</p> <p>Reducir la sensación y estado de inseguridad en los desplazamientos y estudiar los puntos negros de la vía.</p>
Programa	ENERGÍAS RENOVABLES
Propuesta	MA07__RECARGAS ELECTRICAS EN APARCAMIENTOS PÚBLICOS
Descripción	<p>Para dar servicio al parque de vehículos eléctricos, se instalarán puntos de recarga de vehículos eléctricos en la ciudad. Los sistemas de recarga son claves para la generalización del vehículo eléctrico.</p> <p>Se instalarán tomas de recarga en los aparcamientos públicos del municipio, de manera que todos cuenten con este servicio.</p>
Prioridad	3
Presupuesto	10.000 €
Trabajos a realizar	-Instalación de tomas de recarga eléctrica en las bolsas de aparcamientos propuestas.