

11. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

ÍNDICE

11. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO	2
11.1. CONCLUSIONES POR ÁREAS.....	2
11.1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES.....	2
11.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO	2
11.1.3. TRÁFICO PRIVADO.....	3
11.1.4. MOVILIDAD URBANA.....	3
11.1.5. APARCAMIENTO.....	4
11.1.6. USOS DEL SUELO	5
11.1.7. VIARIO	5
11.1.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES	5
11.1.9. SEGURIDAD VIAL	6
11.2. MATRIZ DAFO	6
11.2.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES.....	7
11.2.2. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS.....	8

11. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

En conclusión, dados los datos obtenidos de la información y el análisis de la misma, podemos extraer las siguientes conclusiones que, aunque se muestren por apartado, todas responden a la problemática de la Movilidad Sostenible, por lo que están íntimamente relacionadas.

Estas conclusiones de diagnóstico serán la base sobre la que definir los objetivos del Plan de Movilidad.

Las conclusiones por apartados se estructuran, en primer lugar, enumerando los aspectos fundamentales de dicho apartado y, en segundo lugar, las medidas a adoptar.

11.1. CONCLUSIONES POR ÁREAS

11.1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES

Son aspectos fundamentales que determinan qué medidas llevar a cabo los siguientes:

- Población, empleo y actividad económica.
 - a) Estancamiento en el crecimiento de la población.
 - b) La baja densidad de población, capacita al municipio para absorber población sin alcanzar cifras de densidad que dificulten un desarrollo sostenible del municipio.
 - c) El desempleo presenta una tasa actual alta, aunque inferior a la del resto de la provincia y la comunidad autónoma.
 - d) Oferta formativa no adecuada a las necesidades del mercado de trabajo, con un porcentaje de actividad excesivamente dependiente del sector servicios que presenta el problema añadido de la estacionalidad de la demanda. Esto sucede también con el sector primario, que presenta el segundo lugar en paro por actividad.
- Sectores productivos.
 - a) Economía no se diversificada, siendo bastante dependiente de la agricultura, y concretamente, del cultivo del olivar.
 - b) Tejido industrial importante, dedicado a los productos derivados del olivar y de plásticos de fibra y films.
 - c) Sector servicios principalmente local, basado en el comercio minorista básico y la hostelería, favorecidos por el importante patrimonio histórico – artístico.
- Aspectos territoriales y ambientales.
 - a) Situada en buena posición dentro del ámbito comarcal.
 - b) Importante patrimonio cultural muy bien conservado y explotado.
 - c) Integración a través de la carretera N-432, de la Red de Carreteras del Estado, y las carreteras pertenecientes a la Red Básica de la Junta de Andalucía A-403, A-335 y A-339.
 - d) El municipio presenta gran diversidad con tres áreas principales, olivar, campiña y forestal, salpicadas con paisajes urbanos, huertas, dehesa y estepa.

Tras el análisis de los datos obtenidos, se puede llegar a la conclusión de que es necesario mejorar la gestión de la movilidad, así como las políticas fomentando los crecimientos urbanos, para lo cual se deberá:

- Divulgación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Concienciar a la población de las mejoras obtenidas con la aplicación de las medidas de PMUS.
- Modificar PGOU en los aspectos relativos a la movilidad.
- Controlar el cumplimiento de accesibilidad y movilidad.
- Asignar un presupuesto específico a la movilidad.

11.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO

Los aspectos fundamentales que se deben tener en cuenta para las conclusiones son los siguientes:

- El término municipal de Alcalá la Real tiene la particularidad de que algo más de un quinto de su población se encuentra repartida por sus numerosas aldeas, por lo que el transporte supramunicipal es esencial para vertebrar el territorio y permitir la interconexión de las aldeas con el núcleo principal.
- La oferta de viajes hacia las aldeas más pobladas y los municipios adyacentes es amplia, aunque para las aldeas menos pobladas se restringe tan solo a un día a la semana. También hay una amplia oferta de líneas hacia Granada y Jaén, no siendo ésta tan amplia para Córdoba.
- La estación de autobuses se encuentra ubicada junto a la glorieta de la avenida de Andalucía, con salida hacia la avenida Iberoamérica. Esta zona del viario es la de mayor intensidad de tráfico que soporta la localidad.
- Se tienen datos de demanda de transporte supramunicipal hacia las aldeas y Jaén. Se carece de datos de demanda del resto de líneas.
- El servicio de transporte urbano se reduce al servicio de taxis, careciendo de servicio de autobús urbano.
- La accesibilidad para personas con discapacidad es buena tanto en la estación de autobuses, como en el número de taxis adaptados, aunque las paradas de éstos últimos no se encuentran adaptadas.
- El servicio de transporte escolar llega a todo el territorio, contándose hasta 15 líneas que dan servicio a los centros educativos del núcleo de Alcalá la Real, aunque se desconoce si todas las paradas están bien señalizadas.
- No existen carriles reservados al transporte público.

Del diagnóstico realizado en materia de transporte público y habiéndose identificado los aspectos fundamentales a tener en cuenta, se estiman necesarias adoptar las siguientes medidas:

- La oferta del transporte público supramunicipal es suficiente para la mayoría de los núcleos de población, aunque existen aldeas donde el servicio es mínimo. Se debe estudiar una mejora en la eficiencia de las líneas y los horarios existentes que favorezcan la interconexión de todas las poblaciones del término municipal, en condiciones de igualdad.
- Sería necesario realizar un estudio de posibles mejoras en el servicio de transporte supramunicipal, especialmente orientadas a la aplicación de mejoras tecnológicas, como la venta online de todos los billetes, aplicaciones móviles donde se pueda consultar horarios y precios, así como comprar billetes, y la instalación de paneles informativos digitales en la estación.

- Dado que el municipio carece de servicio público de autobús urbano, el cual proporcionaría una alternativa de movilidad para los ciudadanos que favorecería la reducción del volumen de tráfico privado, se considera necesario estudiar la viabilidad de su implantación, así como las líneas o rutas más convenientes. Este servicio ha de ser atractivo, tanto económicamente como en sus horarios, consiguiendo así que el usuario prefiera este modo de transporte al uso del coche.
- Existen hasta 15 rutas diferentes de transporte escolar, para un alumnado de 338 personas. Es necesario estudiar las rutas existentes con el objetivo de optimizarlas e intentar reducir su número.
- Se considera importante realizar un estudio en profundidad del estado de las paradas de autobús, tanto para el servicio supramunicipal como para el transporte escolar, con el objetivo de mejorar su señalización, su accesibilidad y su comodidad.

11.1.3. TRÁFICO PRIVADO

Los aspectos fundamentales a tener en cuenta en lo relativo al tráfico privado para determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- La proporción de vehículos industriales y, especialmente, de tractores, es elevada en comparación con otras entidades territoriales.
- Alcalá la Real cuenta con un parque móvil anticuado, con más de 13 años de antigüedad media en los turismos.
- La presencia de vehículos de bajas emisiones o emisiones 0 en el municipio es muy reducida, dominando casi con totalidad los vehículos de combustión de gasolina y, especialmente, de gasoil, por lo que se trata de un parque móvil con un potencial contaminante elevado.
- Los desplazamientos mediante vehículo se concentran en los ejes vertebradores de la localidad. Esto hace que la avenida Iberoamérica, la avenida de Andalucía y la Carrera de las Mercedes sean las calles con mayor intensidad de tráfico.
- Los tráficos tan elevados registrados en la avenida de Andalucía y en la avenida Iberoamérica generan problemas en la glorieta que conecta ambas vías. Esta glorieta soporta un tráfico muy elevado a lo largo de todas las horas del día, aunque se registran picos a primeras horas de la mañana, al medio día y a últimas horas de la tarde. En esos momentos, donde se alcanzan picos de tráfico junto con el aumento de peatones que utilizan los pasos habilitados a las salidas de la glorieta, se generan retenciones que llegan a paralizar el tráfico dentro de la propia glorieta, dando lugar, por tanto, a retenciones en los carriles de entrada.
- En la avenida de Europa, a pesar de ser también una vía principal, no se ha registrado una intensidad elevada. Sin embargo, en su hora punta presenta problemas de retenciones importantes. En ese momento confluyen en la avenida los vehículos procedentes de los polígonos industriales con los vehículos que salen de la localidad. La cantidad de vehículos que acceden o salen de la avenida desde las calles aledañas genera retenciones tanto en la avenida como en dichas calles.
- La Carrera de las Mercedes es la calle principal del casco histórico y nexo de unión entre la zona norte del núcleo urbano con la zona sur. El número de habitantes de la zona norte es considerable. Sin embargo, tanto los supermercados, zona de comercios, centros educativos, polígonos industriales y centros

principales de trabajo se encuentran en la zona sur. Esta situación provoca que la intensidad de tráfico en la Carrera de las Mercedes sea tan elevada.

- En todos los casos de las calles aforadas, las horas punta coinciden con el horario de entrada y salida de los centros educativos y centros de trabajo. Dado que el horario es coincidente, el volumen de tráfico en esos momentos es muy elevado, generando problemas de retenciones importantes.
- Alcalá la Real se erige como cabecera tanto laboral como administrativa en su zona de influencia, por lo que las relaciones de flujo interurbano son importantes.
- Debido a la importancia económica que tiene el olivar en el municipio, durante la campaña de la aceituna se incrementa el tráfico de tractores y vehículos agrícolas por el centro del núcleo.

Tras analizar los datos de tráfico, se concluye que en Alcalá la Real es necesaria una planificación amplia y ambiciosa que fomente su sostenibilidad. El abuso de vehículos de combustión, como el coche, y la falta de infraestructuras y servicios que faciliten el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta o patinetes provocan una movilidad caótica en el municipio.

Para mejorar la movilidad y racionalizar los desplazamientos, se considera esencial plantear las siguientes medidas:

- Garantizar itinerarios apropiados para los vehículos agrícolas externos al núcleo urbano, disuadiendo mediante medidas restrictivas su tránsito por el interior de la localidad.
- Promover, mediante incentivos, el rejuvenecimiento del parque móvil o adoptar medidas como la instalación de puntos de recarga que favorezcan la adquisición de vehículos eléctricos.
- Estudiar el comportamiento del tráfico en la glorieta de la avenida de Andalucía para proponer mejoras en su funcionamiento. También se debe analizar la posibilidad de establecer itinerarios alternativos mediante la regulación del tráfico, reduciendo así el flujo tan elevado de tráfico por un mismo punto.
- Plantear soluciones al flujo existente entre las zonas norte y sur del municipio que permitan disminuir el tráfico por la Carrera de las Mercedes, pudiendo estudiar, incluso, su peatonalización.
- Negociar y llegar a acuerdos con las empresas de los polígonos industriales y con los centros educativos, de forma que implanten horarios de entrada o salida escalonados, permitiendo de esta manera repartir el tráfico a lo largo del tiempo.
- Con el fin de reducir las intensidades de tráfico tan elevadas de las calles principales se podrán establecer medidas como la implantación de itinerarios alternativos, el análisis y modificación de los sentidos de las calles para optimizar el flujo de vehículos por el casco urbano y la mejora y refuerzo de la señalización, especialmente para la regulación de cruces y calles conflictivas.
- Estudiar la implantación y señalización de carriles o zonas reservadas para ciclistas, favoreciendo así una movilidad sostenible y disminuyendo el número de coches, estableciendo campañas de concienciación para reducir la movilidad con vehículo privado
- Estudiar la viabilidad para implantar un sistema de transporte público urbano.

11.1.4. MOVILIDAD URBANA

Los aspectos fundamentales a tener en cuenta para determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- La movilidad mecanizada representa en Alcalá la Real la mitad del total de los desplazamientos.

- Tanto los modos de desplazamiento por medios mecanizados como no mecanizados tienen el mismo porcentaje de uso diario. Sin embargo, para los desplazamientos menos habituales, los medios mecanizados tienen menos peso que los no mecanizados.
- El uso de la bicicleta es residual, siendo utilizada de forma tan solo ocasional. Es concebida principalmente como una actividad de ocio.
- El coche es utilizado como modo de transporte principalmente para la asistencia al trabajo. Por el contrario, los desplazamientos a pie son concebidos mayoritariamente para actividades de ocio o compras.
- La mayoría de los motivos por los que no se realizan más desplazamientos a pie se corresponden principalmente con criterios subjetivos, lo que denota que existe falta de concienciación y motivación por parte de la ciudadanía. Un porcentaje destacable ha indicado la motivación de no realizar más desplazamientos a pie la falta de seguridad, no considerándose este motivo subjetivo.
- No existe en el núcleo de Alcalá la Real infraestructuras destinadas al uso de la bicicleta o patinetes eléctricos, lo que genera inseguridad y desmotivación para su uso por un número importante de personas.
- Los principales centros de trabajo se encuentran fuera del núcleo urbano, en los polígonos industriales, constituyendo los principales focos atractores para un número importante de trabajadores.
- El resto de focos atractores se ubican dentro del casco urbano.
- Se han recogido opiniones y sugerencias de la ciudadanía, que se deberán tener en cuenta para el planteamiento de estrategias y soluciones en el plan de movilidad.

Tras analizar los datos de movilidad obtenidos a través de las encuestas, se concluye que en Alcalá la Real es necesaria una planificación amplia y ambiciosa que fomente su sostenibilidad. El abuso de vehículos de combustión, como el coche, y la falta de infraestructuras y servicios que faciliten el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta o patinetes provocan una movilidad caótica en el municipio.

Para mejorar la movilidad y racionalizar los desplazamientos, se considera esencial plantear las siguientes medidas:

- Primar la movilidad peatonal sobre la motorizada, mediante el aumento del espacio del peatón y la mejora de los acerados de los viales, su accesibilidad y seguridad y la mejora de la señalización de caminos escolares, actuando sobre los obstáculos existentes (mobiliario urbano, estacionamiento indebido de vehículos, etc) y dotando al entorno de atractivo que incentive que, tanto los habitantes del núcleo como los visitantes elijan este modo de transporte. Sería necesario además actuar mediante la reorganización del tráfico en calles estrechas de plataforma única que actualmente cuentan con doble sentido y aparcamientos, lo que hace imposible la circulación del peatón por las aceras.
- Se considera fundamental incentivar y promover el uso de la bicicleta y el patinete en el núcleo. Para ello, es necesaria la implantación de infraestructuras que fomenten su uso. Por un lado, se tienen que crear carriles o zonas ciclistas urbanas de forma que se genere una red eficaz que conecte los barrios de la ciudad con los centros atractores. También es esencial crear vías ciclistas que conecten el núcleo con los polígonos industriales y con los núcleos de Fuente del Rey y Santa Ana. Aparejada a esta red de vías ciclistas, se considera necesario instalar zonas de aparcamiento de bicicletas e, incluso, estudiar la implantación de un servicio de alquiler de bicicletas municipal.

- Es conveniente abordar un estudio sobre la peatonalización de las calles del casco antiguo, prestando especial interés a la Carrera de las Mercedes. Para ello, es importante plantear itinerarios alternativos para los vehículos a motor que conecten la zona norte con la zona sur.
- Realizar una campaña de concienciación sobre la movilidad sostenible destinada a los alumnos de primaria, con actividades orientadas a la educación sobre la seguridad vial para los peatones y ciclistas. Realizar también campañas de aprendizaje y fomento de la bicicleta para personas mayores.
- Creación de itinerarios peatonales urbanos que conecten las principales zonas turísticas del núcleo (Fortaleza de la Mota, Convento de Capuchinos, Pilar de los Álamos, Ayuntamiento). Mediante estos itinerarios, se incentivará el desarrollo del Casco Histórico conectándolo de manera sostenible con el principal reclamo turístico de la localidad, el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota.
- Identificación de un itinerario sostenible cicloturista que conecte las sendas peatonales propuestas en el Casco Histórico de la ciudad y el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota y el Parque Periurbano de los Llanos.
- Fomentar la movilidad sostenible entre las zonas que concentran los alojamientos de turismo rural en el municipio con el núcleo urbano de Alcalá la Real mediante la señalización de senderos cicloturistas. Se conseguiría incentivar el interés turístico del municipio conectando las zonas rurales con el centro del turismo local.
- Fomentar a través de los centros deportivos municipales la concienciación sobre un estilo de vida saludable, orientado a la reducción del uso del coche en favor de los medios de transporte saludables.

11.1.5. APARCAMIENTO

Se consideran los siguientes aspectos fundamentales que determinarán qué medidas llevar a cabo:

- Globalmente no se detecta déficit de aparcamiento, aunque sí existe en secciones del casco antiguo, de la zona norte y en algunos centros atractores.
- Los centros de atracción ubicados en la zona sur disponen de plazas de aparcamiento suficiente, a excepción de la Estación de Autobuses, el Centro de Salud y el mercadillo, el cual atrae a un volumen de personas tal que las plazas disponibles de las calles aledañas no permiten asumir la demanda.
- No existen aparcamientos de disuasión unidos a un sistema de transporte público eficiente que favorezcan una la reducción del uso de vehículos por la zona centro.
- No se ha detectado un déficit de zonas de carga y descarga.
- La existencia de aparcamientos habilitados para bicicletas, patinetes o motos es testimonial. Esto, unido a la falta de itinerarios habilitados para las bicicletas y patinetes, desincentivan su uso.
- En el artículo 29 del Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía se determina que, en todas las zonas de estacionamiento de vehículos en las vías o espacios públicos, de titularidad pública o privada, destinadas a concurrencia pública, se reservará como mínimo 1 plaza para personas con movilidad reducida por cada cuarenta plazas. Se consideran aparcamientos destinados a concurrencia pública aquellos asociados a los centros atractores. En la mayoría de ellos se ha comprobado que existen plazas suficientes.

Después de analizar los datos obtenidos podemos concluir que es preciso cambiar los hábitos en cuanto a la movilidad de la ciudadanía, incentivar el uso del aparcamiento de Los Álamos e implantar superficies de aparcamiento público en aquellas zonas que se ha detectado déficit de aparcamiento residencial. Para ello se proponen las siguientes actuaciones:

- Fomentar la creación de aparcamientos privados residenciales o bolsas de aparcamiento público en el casco antiguo, para suplir el déficit de aparcamiento residencial detectado y disminuir los hábitos de aparcamiento ilegal.
- Adoptar medidas de incentivo del uso del aparcamiento de Los Álamos para aquellas personas que acudan al centro a realizar gestiones o a consumir en el comercio local.
- Estudiar la implantación de un sistema de transporte público colectivo junto con aparcamientos disuasorios en aquellas zonas donde exista superávit de aparcamiento.
- Establecer zonas azules que estén ligadas a zonas comerciales y administrativas, de forma que se consiga rotación de estacionamientos.
- Reordenar el tráfico y el aparcamiento en aquellas calles estrechas que actualmente son de doble sentido.
- Fomentar modos de desplazamiento más sostenibles que reduzcan el uso de vehículos particulares, los cuales requieren mayores superficies destinadas al aparcamiento.

11.1.6. USOS DEL SUELO

Los aspectos fundamentales que van a determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- Alcalá la Real tiene una clara zonificación residencial e industrial, mientras que no existe zona terciaria como tal.
- La zonificación industrial, a excepción del "Parque Industrial Llano de Mazuelos" y el "P.I. El Chaparral" en el núcleo de Santa Ana, no implica grandes desplazamientos por distancias ya que está vinculada al núcleo y a sus principales vías de comunicación, por lo que sería accesible al transporte urbano.
- El desarrollo actual del PGOU es medio, pero se ha centrado exclusivamente en la creación de suelo industrial, quedando paralizada totalmente la creación de nuevo suelo residencial.
- Las nuevas áreas de desarrollo residencial no sólo no suponen inconvenientes, sino que ofrecen continuidad y sobre todo una estructura viaria alternativa a la existente y por tanto descongestionante.
- Las nuevas áreas de desarrollo industrial tienen continuidad con las existentes, están bien comunicadas y ofrecen completar la estructura viaria de acceso a la ciudad.
- La gestión planteada por el PGOU no contempla Sistemas Generales Viarios, quedando incluidos en las distintas áreas y supeditadas a su desarrollo.

Después de analizar los datos obtenidos podemos concluir que es preciso mejorar las políticas y la gestión de la movilidad, fomentando e integrando los nuevos crecimientos urbanos, para lo cual sería necesario:

- Gestionar y ejecutar de forma anticipada los viales estructurantes incluidos en las distintas áreas sin desarrollar.
- Modificar el PGOU en los aspectos de movilidad y gestión.

- Fomentar la ejecución de nuevo suelo urbano residencial mediante el cambio de sistemas de compensación por cooperación para dar facilidades a los propietarios de los terrenos.

11.1.7. VIARIO

Los aspectos fundamentales que van a determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- En Alcalá la Real existe un porcentaje elevado de calles con sentido único lo que provoca recorridos largos con pocas opciones de modificar la ruta en caso de error. Estos recorridos suelen ser reiterativos, lo que provoca mucho tráfico por determinadas zonas para llegar a los diferentes destinos.
- Las calles de tipología mixta son las predominantes en el núcleo, lo que indica el protagonismo del tráfico rodado motorizado de vehículos privados frente al peatonal.
- La pavimentación de los viales es mayoritariamente mediante asfalto en calzada y baldosas en aceras, recurriendo a calzadas de hormigón o adoquín en aquellos viales con plataforma única.
- Alcalá la Real presenta un número elevado de calles con dimensiones reducidas, en las que debería implantarse la plataforma única o de sentido único.
- Existe un elevado número de calles en las que las dimensiones de los acerados son inferiores a los 1,20 m, haciendo difícil e inseguro el tránsito del peatón y no cumpliendo con la normativa de accesibilidad.
- Las calles con plataforma única presentan obstáculos (pivotes, maceteros, vehículos estacionados) que hacen necesaria la invasión de la calzada de los peatones, poniendo en peligro su seguridad.
- Sería interesante la creación de una infraestructura de carril bici urbano que, bien distribuida, disminuyera el uso de vehículo privado, fomentando hábitos sostenibles de movilidad.
- Alcalá la Real cuenta con numerosas plazas, parques y zonas peatonales que, bien señalizados, podrían formar parte de una red peatonal que fomente la movilidad a pie.

Tras analizar los datos obtenidos podemos concluir que es necesaria la mejora de la accesibilidad viaria, la conexión urbana y la fluidez del tráfico, para lo cual se deberá:

- Realizar un estudio detallado para la eliminación de las barreras arquitectónicas en los viales.
- Estudio de un Plan de Viario y de Reordenación del Tráfico Local (cambios de sentido de calles, unificación de sentidos de circulación, etc)
- Actuar sobre barreras de accesibilidad en viales con plataforma única (aparcamientos, pivotes, señalización, etc).

11.1.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

Los aspectos fundamentales que van a determinar qué medidas llevar a cabo son los siguientes:

- El parque móvil existente en Alcalá la Real tiene una antigüedad media elevada, de algo más de 13 años, siendo insignificante la existencia de vehículos más sostenibles que los de gasolina o gas-oil.
- La contaminación atmosférica está directamente relacionada con la intensidad del tráfico durante los momentos en los que esta es más importante.
- Los niveles de presión sonora instantáneos son bastante elevados en los momentos de máxima intensidad de tráfico.

- Los mayores problemas ambientales, tanto de contaminación atmosférica como de ruido, tienen lugar en las calles que configuran los ejes vertebradores de la movilidad.
- Apenas existen vehículos eléctricos en el municipio, aunque ya hay implantados puntos de recarga en algunas superficies comerciales.

Tras el análisis de los datos obtenidos se concluye que es necesario fomentar un cambio en la movilidad de Alcalá la Real, diversificando los modos de transporte e impulsando la renovación del parque móvil, especialmente con vehículos sostenibles. Para ello, se proponen adoptar las siguientes medidas:

- La promoción de medios de transporte sostenibles, como la bicicleta, el patinete. Para ello se tendrá que implantar infraestructuras como carriles bici, itinerarios señalizados, o zonas habilitadas para su aparcamiento.
- Adoptar medidas de incentivo del uso de vehículos sostenibles o para la renovación del parque móvil.
- La instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en las zonas cercanas a centros atractores.
- Adopción de restricciones de acceso a los vehículos más contaminantes.
- Adoptar medidas de escalonamiento a la salida de los polígonos industriales, evitando de esta manera la saturación de las vías principales de la localidad y reduciendo el nivel de contaminación acústica.
- Fomentar el uso compartido de vehículos privados.
- Elaborar un Mapa de Ruidos según la Directiva 2002/49/CE y un Plan de Calidad del Aire según la Directiva 2008/50/CE en caso de ser necesario.

11.1.9. SEGURIDAD VIAL

Los aspectos fundamentales que se deben tener en cuenta para las conclusiones son los siguientes:

- Las principales causas de infracciones cometidas en Alcalá la Real son las debidas al estacionamiento, las cuales, a pesar de tener un pronunciado descenso en el año 2015, han ido incrementándose desde entonces.
- Las denuncias debidas a motivos de circulación han seguido una tendencia descendente a lo largo de la serie histórica analizada, aunque las debidas a conducción negligente o temeraria están aumentando.
- La cantidad de accidentes registrados en el municipio de Alcalá la Real está siguiendo una tendencia ascendente, aumentando de esta forma la siniestralidad.
- La tasa de víctimas registradas a causa de la siniestralidad es muy elevada en comparación con la media de los municipios de población similar y de la media de España, Andalucía y de la provincia de Jaén.
- A pesar de la alta siniestralidad, la tasa de fallecidos y heridos graves no es superior a la media de las entidades indicadas anteriormente, revistiendo la gran mayoría de las víctimas daños de leve consideración.
- La señalización del tráfico rodado es adecuada en general, aunque la mitad de las calles de Alcalá la Real necesitan una revisión para subsanar deficiencias detectadas debidas al deterioro, especialmente en la señalización horizontal, y a la necesidad del refuerzo de la señalización vertical.
- Sólo el 35 % de las calles presentan al menos un paso de peatones, de los cuales, en su gran mayoría, no cumplen con todas las especificaciones técnicas marcadas en la normativa correspondiente, especialmente la de accesibilidad.

- La tasa de siniestralidad de peatones en cuanto a fallecimientos y heridos graves es muy superior a la registrada por los municipios de características similares.

Del diagnóstico realizado en materia de seguridad vial y habiendo detectado los aspectos fundamentales a tener en cuenta, se extraen como conclusiones:

- Es necesario un diagnóstico del estado del aparcamiento en el núcleo urbano para detectar la problemática que está ocasionando el aumento de infracciones debidas a este motivo.
- Se tiene que valorar la posibilidad de aumentar el control policial sobre la circulación ante el aumento de conductas peligrosas en la conducción que se ha detectado y, sobre todo, al aumento de la siniestralidad.
- Se considera necesario elaborar un Plan de Seguridad Vial con el objetivo de reducir la incidencia de víctimas a causa de la circulación vial.
- Se tiene que programar una serie de actuaciones para la restauración de la señalización deteriorada, especialmente la señalización horizontal, y para el refuerzo de la señalización.
- Se considera esencial realizar un programa de actuaciones para la mejora de los pasos de peatones existentes y para la implantación de nuevos pasos en todo el casco urbano, de manera que cumplan con la normativa de accesibilidad. Como consecuencia, aumentaría y se mejoraría los itinerarios peatonales seguros y accesibles para todos.
- En la programación de mejora de pasos peatonales y en el Plan de Seguridad vial se tendrá que prestar especial atención en aquellas calles donde haya mayor incidencia de atropellos, con el objetivo de reducir la tasa de fallecidos, heridos graves y especialmente de leves, la cual es muy superior a la media en comparación con municipios similares.

11.2. MATRIZ DAFO

Los diversos aspectos que forman parte de la realidad analizada constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos de movilidad, en cuyo caso los denominamos FORTALEZAS, o barreras que dificultan la consecución de dichos objetivos, en cuyo caso denominamos DEBILIDADES.

Los diversos aspectos que conforman el entorno que influyen en la movilidad de Alcalá la Real constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos de movilidad, en cuyo caso los denominamos OPORTUNIDADES, o barreras que dificultan la consecución de dichos objetivos, en cuyo caso los denominamos AMENAZAS.

Con unos y otros establecemos una matriz DAFO que se recoge a continuación.

11.2.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES

FORTALEZAS	DEBILIDADES	FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> Alcalá la Real es un centro importante de atracción comarcal que genera importantes desplazamientos externos. Es una ciudad con bajo endeudamiento y buena estabilidad financiera. Se han desarrollado con éxito políticas de ahorro energético, la Línea Verde y la Agenda 21. Presenta oportunidades para el planeamiento con zonas identificadas en el PGOU. Alcalá la Real cuenta con el reconocimiento público y oficial formando parte de ofertas turísticas como la Ruta del Califato, Caminos de Pasión, Tu Historia y Ruta de los Castillos y Batallas, etc. Las distancias entre origen y destino de los desplazamientos dentro del casco urbano son pequeñas. La Estación de Autobuses se encuentra dentro del casco urbano, lo que facilita su accesibilidad. Existe una amplia oferta de transporte supramunicipal mediante autobús. La localidad cuenta con un servicio de taxi suficiente. La orografía de la mayor parte del municipio es propicia para fomentar los desplazamientos por medios no mecanizados. En la zona centro, y muy próximo al casco antiguo, existe un aparcamiento público subterráneo de tamaño considerable. La localidad cuenta con superávit de plazas de aparcamiento, concentradas las zonas de expansión. El aparcamiento público de Los Álamos se encuentra muy próximo al casco antiguo, el cual padece del mayor déficit de aparcamiento. Al encontrarse fuera del casco urbano los principales centros de trabajo, se favorece el intercambio de estacionamiento durante el horario laboral. 	<ul style="list-style-type: none"> El PGOU no desarrolla las vías estructurales que consigan la desconexión de la red básica. No existe política de movilidad. En la comarca hay una importante relación laboral que obliga a muchos desplazamientos externos. Los centros de atracción no cuentan con comunicación con un aparcamiento disuasorio. El Término Municipal de Alcalá la Real es extenso, con casi un cuarto de la población con residencia en aldeas. El elevado número de aldeas existentes requieren un sistema de transporte interurbano y escolar complejo. Alcalá la Real carece de conexiones supramunicipales mediante medios de transporte diferente al autobús. La ubicación de la Estación se encuentra en la zona con mayor tráfico de Alcalá la Real. El núcleo carece de línea de transporte urbano. La zona norte del municipio se conecta con la zona sur por la Carrera de las Mercedes, generándose un cuello de botella en dicha calle y provocando un tráfico muy elevado y retenciones en hora punta. Se aprecia muy poca concienciación por parte de la ciudadanía con respecto a una movilidad sostenible, abusando del uso del coche para trayectos cortos. Los principales centros de trabajo y, por tanto, los que generan mayor flujo de trabajadores, se encuentran fuera del casco urbano. La actual ordenación del tráfico provoca sobrecarga de los viales y atascos, especialmente en las vías que configuran los ejes vertebradores. No existe una red para ciclistas y, por tanto, apenas se usa la bicicleta o patinetes eléctricos como medio de desplazamiento alternativo. Algunas zonas de la localidad están urbanizadas en ladera, lo que genera calles con pendientes muy 	<ul style="list-style-type: none"> La mayoría de los centros atractores ubicados fuera del casco antiguo cuentan con aparcamiento suficiente para la demanda existente. Alcalá la Real presenta oportunidades para el planeamiento gracias a vacíos urbanos, que están claramente identificados en el PGOU. El grado de accesibilidad de la mayor parte de la vía pública es bueno. Buena comunicación entre áreas industriales. Está muy arraigada la utilización del carril bici existente como itinerario peatonal. Existen bolsas de aparcamiento público con numerosas plazas en las que se pueden instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos. La tasa de fallecidos y heridos graves por accidentes en vías urbanas es inferior que la media del país. 	<ul style="list-style-type: none"> elevadas. Esto se da en algunas zonas del casco antiguo y de la zona norte. El abuso del vehículo particular para acudir al centro agrava la problemática de déficit existente en estas zonas. A pesar de tener plazas disponibles, la ciudadanía rechaza el uso del aparcamiento de Los Álamos, lo que aumenta la demanda de aparcamiento en las zonas del centro y casco antiguo. No existe concienciación ni infraestructuras que favorezcan el uso de otros modos de desplazamiento diferentes al coche. Existe poco suelo destinado al uso terciario, y el existente se encuentra sin desarrollar. Los nuevos espacios libres están adscritos a los suelos por desarrollar y su escaso desarrollo hace que este sistema general se encuentre paralizado. Las nuevas estructuras viarias que puedan descongestionar el centro de la ciudad están incluidas en las nuevas áreas sin desarrollar. Una posible ejecución de la nueva red viaria radio concéntrica previa al desarrollo de las unidades en las que se encuentran haría necesaria la modificación del PGOU. La existencia de gran número de calles estrechas no hace posible la presencia de vegetación. La ubicación de la señalización vertical puede suponer un obstáculo en aceras. La difícil adaptación a la normativa de accesibilidad del gran número de vías con acerados inferiores a 1,20 m. La existencia de vehículos sostenibles en Alcalá la Real es mínima. El parque móvil está envejecido, por lo que tiene un potencial de contaminación elevado. La tasa de accidentabilidad general en Alcalá la Real es muy elevada.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> • La configuración de algunas intersecciones y calles generan riesgos de atropello. • Las calles del casco antiguo son estrechas y de plataforma única que, unido a la existencia de obstáculos que obligan a los peatones a discurrir por la calzada, generan espacios de riesgo para los viandantes.

11.2.2. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Existen políticas locales, autonómicas y nacionales que impulsan la movilidad sostenible (carriles bici). • Pertenencia a la Red de Ciudades Medias. • Existencia de subvenciones para implementar las medidas de movilidad. • La sostenibilidad es cada vez más valorada por los ciudadanos. • La futura construcción de la Autovía sobre la carretera N-432. • La ubicación de los principales centros de trabajo (polígonos industriales) se encuentran fuera del núcleo urbano, lo que puede favorecer la implantación de un sistema de transporte urbano. • Los Fondos Europeos de Recuperación y Resiliencia contemplan la movilidad sostenible como uno de los ejes fundamentales de transformación, lo que establece un marco propenso para el desarrollo de sistemas de transporte público. • Cada vez existe más conciencia por parte de la ciudadanía sobre la necesidad de la lucha contra el cambio climático. • Cada vez se está imponiendo más los modos de vida sanos como hábito y ocio. • La climatología existente en Alcalá la Real es favorable a los desplazamientos a pie, bicicleta o patinetes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Hábitos de compra y ocio de la población ligados a desplazamientos en coche. • Existe resistencia al cambio en lo relativo a la movilidad y a su sostenibilidad. • En momentos económicos bajos, la sostenibilidad pasa a un segundo plano. • Ausencia de estrategias relacionadas con la sostenibilidad en la movilidad. • Los hábitos de movilidad adquiridos por la ciudadanía, de uso excesivo del vehículo particular, son difíciles de cambiar. • La mayoría de las líneas de autobús que operan en Alcalá la Real no tienen servicio de venta de billetes on-line ni disponen de una página web interactiva, lo que desincentiva su uso para las nuevas generaciones. • Movimientos negacionistas del cambio climático, que ralentizan la concienciación de la población. • Falta de armonización de las medidas de movilidad urbana sostenible entre distintas ciudades. • Exceso de dependencia de las subvenciones para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible. • Precios todavía elevados de los vehículos ecológicos, lo que desincentiva su compra para una mayoría de la población. • La peatonalización o la falta de espacios para el aparcamiento puede desincentivar el comercio en el

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • El fomento del uso de vehículos eléctricos es uno de los objetivos hacia los que van a ir destinados los Fondos Europeos para la Recuperación y Resiliencia. • Alto grado de desarrollo tecnológico de patinetes o bicicletas eléctricas, siendo sistemas muy implantados en otras ciudades. • La pandemia de Covid-19 ha fomentado la implantación del teletrabajo, lo que repercute en un volumen inferior de desplazamientos. • La climatología existente en Alcalá la Real es favorable a los desplazamientos a pie, bicicleta o patinetes. • La adopción de otros modos de desplazamiento que se están imponiendo en otros municipios, como la bicicleta o el patinete, favorecen la reducción de la demanda de aparcamiento. • Éxito de las políticas sancionadoras en la modificación de hábitos en el uso de los medios de transporte. • Los nuevos crecimientos previstos puedan dar solución a los problemas de movilidad existentes. • El poco desarrollo de las unidades de ejecución previstas en el PGOU ofrece la oportunidad de ampliar la dotación residencial. • Cambio de sistemas de compensación por sistemas de cooperación en los que la Administración asume la urbanización y los propietarios aportan los terrenos de cesión y los costes. • La existencia de normativa de accesibilidad impone la necesidad de adoptar estándares obligatorios que fomentan la movilidad peatonal. • La existencia de subvenciones para la reforma del casco histórico y de fomento de la movilidad sostenible. • Existencia de numerosas zonas verdes que podrían formar parte de un itinerario peatonal accesible. • La reciente modificación de la velocidad máxima permitida en vías urbanas a 30 km/h favorece la seguridad vial en vías urbanas. 	<ul style="list-style-type: none"> • casco antiguo si no se cambian los hábitos adquiridos por la ciudadanía. • Existencia de limitaciones en las políticas presupuestarias que impide el correcto desarrollo urbanístico. • Los sistemas de compensación por lo que se rigen las unidades de ejecución sin ejecutar son difíciles de llevar a cabo por la obligatoriedad de los propietarios a aportar terrenos y costes de urbanización. • Existe una tendencia al abandono del centro histórico de comercios debido a la dificultad de aparcamiento en esta zona. • Existe un rechazo importante por una parte de la sociedad al establecimiento de zonas de bajas emisiones y a la adopción de restricciones para los vehículos contaminantes. • Las distracciones por el uso de tecnologías móviles tanto para conductores como peatones suponen un riesgo en la movilidad.