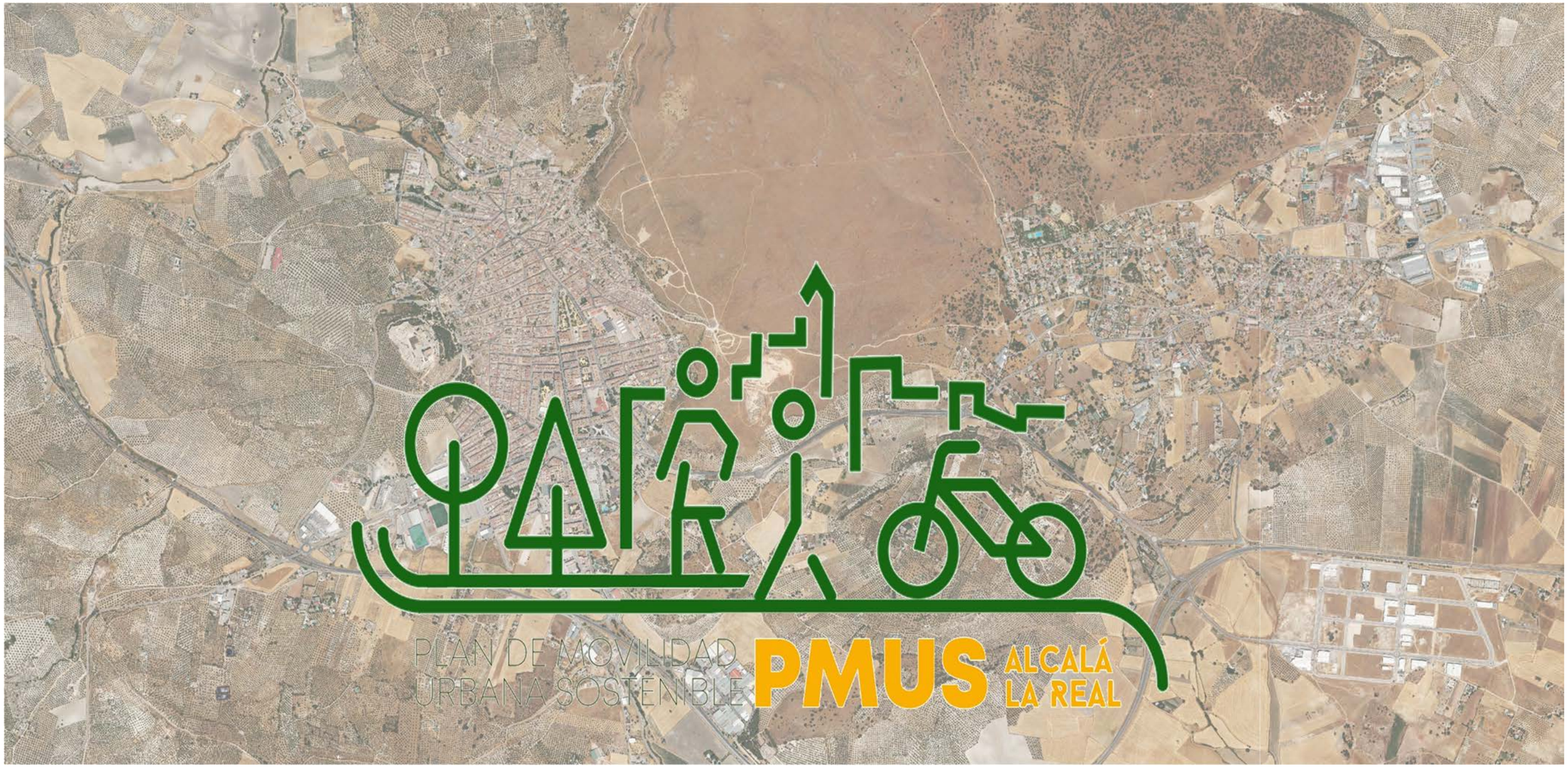


Ayuntamiento de
Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

AM Ingeniería, Urbanismo, Medioambiente y Calidad, S.L.

Mayo de 2022

ÍNDICE DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

CAPÍTULO 1. MEMORIA DEL PLAN DE MOVILIDAD 4
1.1 METODOLOGÍA 4
1.1.1 OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD 4
1.1.2 OBJETIVOS GENERALES 4
1.1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS 5
1.1.4 MEDIDAS PROPUESTAS 5
1.1.5 HORIZONTE TEMPORAL Y PLAZOS 6
1.1.6 MÉTRICAS 6
1.1.7 PRESUPUESTO 6
1.2 ÁREAS DE GESTIÓN O GRUPOS DE MEDIDAS 6
1.3 OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PMUS 6
1.4 MATRIZ DAFO 8
1.5 MEDIDAS PROPUESTAS 8
1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y MEDIDAS PROPUESTAS 11
1.7 RELACIÓN ENTRE MEDIDAS 13
1.8 MÉTRICAS DE LAS MEDIDAS 17
1.9 PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS 20
CAPÍTULO 2. MEDIDAS PROPUESTAS 21
2.1 CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO 21
2.1.1 CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES (CT01) 22
2.1.2 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30 (CT02) 23
2.1.3 MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO (CT03) 25
2.1.4 ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DE PLAN VIARIO (CT04) 26
2.1.5 EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO (CT05) 29
2.1.6 ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT06) 30
2.1.7 EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT07) 32
2.2 GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO 33
2.2.1 CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS (AP01) 35
2.2.2 FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES (AP02) 37
2.2.3 REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL (AP03) 38
2.2.4 LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO (AP04) 39
2.2.5 LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO (AP05) 40
2.2.6 MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL (AP06) 41
2.2.7 CREACIÓN DE APARCAMIENTO DE DISUASIÓN (AP07) 43
2.2.8 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE APARCAMIENTOS VINCULADOS A CENTROS DE ATRACCIÓN (AP08) 45
2.2.9 MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS (AP09) 46
2.3 POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO 48
2.3.1 MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO (TC01) 50
2.3.2 TRASPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS (TC02) 52
2.3.3 DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (TC03) 53
2.3.4 INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO (TC04) 54
2.3.5 CREACIÓN DE LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLÍGONOS INDUSTRIALES (TC05) 55
2.3.6 MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR (TC06) 57
2.4 RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA 58
2.4.1 PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES (CU01) 60
2.4.2 CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO (CU02) 62
2.4.3 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS (CU03) 63
2.4.4 FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO (CU04) 68
2.4.5 CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO (CU05) 69
2.4.6 CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS (CU06) 71
2.4.7 CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES (CU07) 72
2.4.8 CREACIÓN DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS (CU08) 74
2.4.9 CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO Y MANTENIMIENTO Y MEJORA DE SENDAS CICLABLES EXISTENTES (CU09) 75
2.5 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD 77
2.5.1 MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS (GM01) 79
2.5.2 FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES (GM02) 81
2.5.3 FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL (GM03) 83
2.5.4 SEÑALIZACIÓN DE CENTROS DE ATRACCIÓN (GM04) 84
2.5.5 SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS (GM05) 85
2.5.6 REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN (GM06) 86
2.5.7 REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN (GM07) 88
2.6 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD 89
2.6.1 ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS (AM01) 90
2.6.2 FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS (AM02) 92

2.6.3 GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (AM03) 93
2.6.4 ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD (AM04) 95
2.7 MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA 96
2.7.1 REVISIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA (CD01) 98
2.7.2 LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA (CD02) 99
2.7.3 CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA (CD03) 100
2.7.4 FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES (CD04) 101
2.7.5 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA (CD05) 102
2.8 INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS 103
2.8.1 DIVULGACIÓN DE PMUS (IU01) 105
2.8.2 DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD (IU02) 106
2.8.3 CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD (IU03) 107
2.8.4 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD (IU04) 108
2.8.5 FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE (IU05) 109
2.8.6 ADAPTACIÓN DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD Y GESTIÓN (IU06) 111
2.8.7 GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES (IU07) 112
2.8.8 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS (IU08) 113
2.8.9 MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD (IU09) 114
2.9 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO 116
2.9.1 INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA (CA01) 118
2.9.2 AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS (CA02) 120
2.9.3 FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS (CA03) 121
2.9.4 FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (CA04) 122
2.9.5 AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS (CA05) 123
2.9.6 ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS (CA06) 124
2.9.7 OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO (CA07) 125
2.9.8 MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA (CA08) 126
2.10 MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL 127
2.10.1 ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL (SV01) 128
2.10.2 ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN (SV02) 129
2.10.3 AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES (SV03) 131
2.10.4 IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS (SV04) 132
2.10.5 MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL (SV05) 133
2.10.6 FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL (SV06) 134
CAPÍTULO 3. PRESUPUESTO DE PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 135
3.1 RESUMEN DE PRESUPUESTO DE LAS MEDIDAS 136
3.2 PLAN DE FINANCIACIÓN 139
3.2.1 Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) 140
3.2.2 PACTO VERDE eUROPEO 141
3.2.3 FONDOS NEXT GENERATION 141
3.2.4 PROGRAMA MOVES III. MOVILIDAD EFICIENTE &SOSTENIBLE 142
3.2.5 PROGRAMA DE PRIMERA EXPERIENCIA PROFESIONAL EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, DE CONTRATACIÓN DE PERSONAS JÓVENES DESEMPLEADAS EN EL SENO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR DICHAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS 142
3.2.6 PROGRAMA TÁNDEM EN ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA 143
3.2.7 SUBVENCIÓN DE CONCESIÓN DIRECTA (ART.22.2.C) DE LA LEY GENERAL DE SUBVENCIONES A LAS CCAA Y A LAS CIUDADES DE CEUTA Y MELILLA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS DE EMPRESAS PRIVADAS 144
3.2.8 REAFIANZAMIENTO DEL PROGRAMA DE AVALES PARA PYMES 2022 GENERAL 146
3.2.9 GARANTÍAS CERSA 2022 SUJETAS A MARCO TEMPORAL SECCIÓN 3.1. 147
3.2.10 EMPRENDEDORAS DIGITALES 147
3.2.11 OTRAS AYUDAS QUE SE DESARROLLARÁN PRÓXIMAMENTE 148
3.2.1 TABLA PROPUESTA DE FINANCIACIÓN ALTERNATIVA DE MEDIDAS 149
3.3 PRESUPUESTO DESGLOSADO DE LAS MEDIDAS 151
CAPÍTULO 4. PUESTA EN PRÁCTICA DEL PLAN 186
4.1 PLAN DE ACCIÓN 186
4.2 BASES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN 186
4.3 PROCESO DE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD 186
4.4 PROGRAMA DE SEGUIMIENTO, CONTROL Y EVALUACIÓN 186
CAPÍTULO 5. BIBLIOGRAFÍA 188
5.1 GUÍAS TÉCNICAS Y PREFERENCIAS 188
5.2 ENLACES WEB 189
5.3 NORMATIVA DE APLICACIÓN 189
ANEXOS: 190
ANEXO 1. EQUIPO REDACTOR 190
ANEXO 2. PLANOS DEL PLAN DE MOVILIDAD 191

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Datos de movilidad. Fuente: Recogida de datos, análisis y diagnóstico para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del núcleo de Alcalá la Real (Jaén). 7
Tabla 2. Objetivos específicos y medidas propuestas 7
Tabla 3. Variación en los índices según objetivos de movilidad 7
Tabla 4. Matriz DAFO 10
Tabla 5. Objetivos específicos y medidas propuestas 12
Tabla 6. Relación entre medidas 16
Tabla 7. Métrica de las medidas propuestas 19
Tabla 8. Índices de movilidad por grupos de medidas propuestas 20
Tabla 9. Velocidad y señalización en vías urbanas en función del tipo de vial. Fuente: Guía de Buenas Prácticas Ambientales en la Gestión de la Movilidad Urbana 23
Tabla 10. Tabla de oferta y demanda de aparcamientos. Fuente: Toma de datos in situ y listado de licencias de vados y entradas de vehículos facilitado por el Ayuntamiento de Alcalá la Real 33
Tabla 11. Zonas de carga y descarga. Fuente: Ayuntamiento de Alcalá la Real 96

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Pirámide de movilidad. Elaboración propia 4
Ilustración 2. Cuadro de objetivos principales del PMUS. Elaboración propia 7
Ilustración 3. Ejemplos de señalización de zonas 10 y 30 23
Ilustración 4. Red viaria principal prevista en Plan General de Ordenación Urbana. Fuente: Plano AR1 Clasificación del suelo en Alcalá la Real, Fuente del Rey y Santa Ana del PGOU de Alcalá la Real 26
Ilustración 5. Vial de conexión de Avda. Portugal – Ctra. de la Mota. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real 26
Ilustración 6. Vial de conexión de Ctra. de Jaén – Av. Portugal. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real 27
Ilustración 7. Vial de conexión de Av. de Andalucía– A-403R1. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real 27
Ilustración 8. Zona de implantación de glorieta para solución de acceso a Supermercado Mercadona y Taghleef Industries en Av. de Iberoamérica 30
Ilustración 9. Acceso a cementerio desde Av. de Iberoamérica 30
Ilustración 10. Zona de reordenación de aparcamientos en acceso a cementerio 30
Ilustración 11. Ejemplos de aparcamientos residencial público 35
Ilustración 12. Sensores inteligentes de aparcamiento 38
Ilustración 13. Señalización de prioridad peatonal en calles de plataforma única 39
Ilustración 14. Ejemplo de señalización prohibición de aparcamiento excepto residentes 40
Ilustración 15. Parquímetro en zona azul 41
Ilustración 16. Vehículo eléctrico con sistema de reconocimiento de matrículas en zona azul/carga y descarga 41
Ilustración 17. Ejemplo de aparcamiento disuasorio con punto de estacionamiento/alquiler de bicicletas 43
Ilustración 18. Ejemplo de paneles informativos de plazas de estacionamiento 46
Ilustración 19. Estado actual de la Estación de Autobuses 50
Ilustración 20. Ejemplo de paneles informativos en estación de autobuses 50
Ilustración 21. Beneficios de un Plan de Transporte al Trabajo (PTT) 55
Ilustración 22. Señalización de ciclocalle 59
Ilustración 23. Ejemplo de METROPIE de Salamanca 60
Ilustración 24. Estado actual del acerado en C/Figueras 63
Ilustración 25. Estadio actual de C/Álamos 64
Ilustración 26. Secciones tipo previstas en regeneración de C/Álamos 64
Ilustración 27. Estado actual del acceso al recinto ferial y C/Santa Cecilia 65
Ilustración 28. Sección tipo propuesta en C/Capitán Cortés 65
Ilustración 29. Señalización horizontal de carril bici en calzada 69
Ilustración 30. Aparcamientos para bicicletas 69
Ilustración 31. Señalización vertical de ciclocalle 69
Ilustración 32. Sección tipo de futuro acceso desde A-403 y Santa Ana 72
Ilustración 33. Aparcamientos para bicicletas eléctricas 74
Ilustración 34. Ejemplo de señalización de senda ciclable y senderos cicloturistas 75
Ilustración 35. Caminos escolares existentes del C.E.I.P. José Garnica Salazar y EE.PP. Sagrada Familia 79
Ilustración 36. Ejemplos de señalización de caminos escolares seguros 79
Ilustración 37. Señalización de plazas para personas de movilidad reducida 93
Ilustración 38. Señalización horizontal y vertical de zonas de carga y descarga 98
Ilustración 39. Reparto de mercancías en zonas peatonales o de prioridad peatonal 101
Ilustración 40. Instalaciones de transporte de E.S. Puerta de Alcalá Shell 102
Ilustración 41. Página web de la Línea Verde de Alcalá la Real 109
Ilustración 42. Ejemplo de obras en viales públicos que afectan a la movilidad 113
Ilustración 43. Valoración por sexo de creación de aparcamiento en zonas residenciales. Fuente: Recogida de datos, análisis y diagnóstico para el plan de movilidad urbana sostenible del núcleo de Alcalá la Real (Jaén). 114
Ilustración 44. Punto de recarga energética en vial público 118
Ilustración 45. Punto de recarga energética garaje privado 118
Ilustración 46. Ejemplo de Mapa de ruido 124
Ilustración 47. Esquema de funcionamiento de los Programas de Avales para PYMES 2022 146
Ilustración 48. Esquema de funcionamiento de Garantías CERSA 2022 sujetas a marco temporal Sección 3.1. 147

CAPÍTULO 1. MEMORIA DEL PLAN DE MOVILIDAD

1.1 METODOLOGÍA

Concluida la fase de recogida de datos, análisis y diagnóstico inicial, se procede a la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real. De la veracidad, fiabilidad y calidad de los datos obtenidos, además de su correcta interpretación y del diagnóstico realizado dependerá la redacción de Plan de Movilidad.

Para dar al proceso de redacción homogeneidad y fiabilidad que fundamenten el plan y la elaboración de medidas, éste se apoyará en una metodología detallada.

Tal y como se define en la "*Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*", "*Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tiene como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminas, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad, es decir, modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiental, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos*."

Para conseguir esto, es necesario dar a los ciudadanos alternativas sostenibles y eficaces el vehículo privado, concienciado de la necesidad de su uso eficiente.

Los beneficios principales que se van a conseguir con la implantación de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en una ciudad son la disminución de atascos y del consumo de energías no renovables, las reducciones en los tiempos de viaje, mejora del servicio de transporte público, recuperación del espacio público y de la accesibilidad, así como la mejora de la salud y la calidad de vida de los habitantes y de la calidad de medio ambienta urbano.

Para la elaboración de una Plan de Movilidad eficiente y adecuado a la realidad es necesaria implementar una metodología de participación, concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, la implantación progresiva de las diferentes medidas y la evaluación de resultados obtenidos a medio y largo plazo.

1.1.1 OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible fija unos objetivos principales, basados en parámetros de movilidad, que con posterioridad se desarrollan en objetivos específicos.

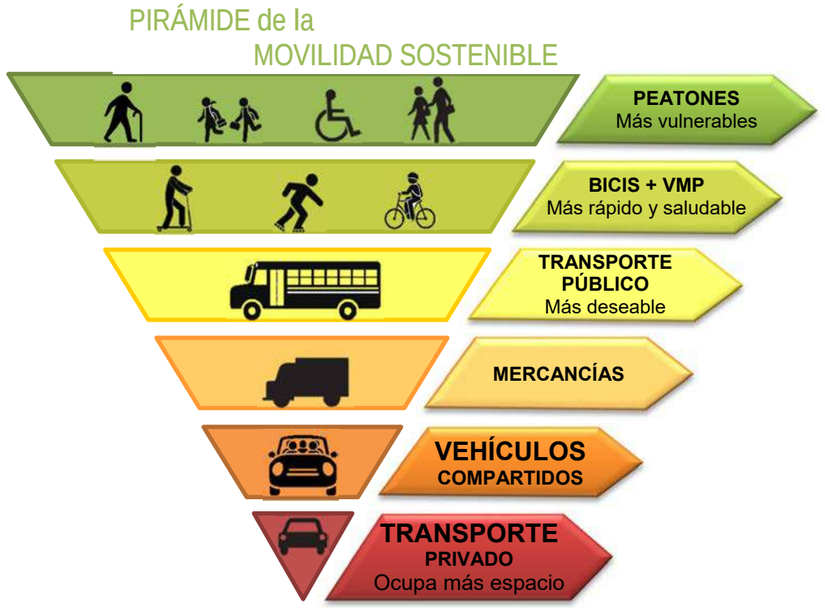


Ilustración 1. Pirámide de movilidad. Elaboración propia

Estas serán las bases del cambio en un entorno que hasta ahora se ha concebido para priorizar la circulación de vehículos motorizados. El cambio deberá ser gradual mediante una planificación de la movilidad que irá de la mano de otras disciplinas como el urbanismo y el medio ambiente.

Los objetivos del PMUS, que deben ser claros, concretos y fácilmente medibles, dan respuesta a la realidad del núcleo urbano de Alcalá la Real, la problemática detectada con anterioridad y la capacidad de actuación sobre los diferentes agentes involucrados.

Los objetivos principales se estudian en función de cifras de aumento o reducción, según corresponda, en sus unidades de medida y porcentualmente. Esta medida porcentual será siempre positiva, tanto si el objetivo supone una reducción (en ese caso serían negativos los valores de la medición) o un aumento. Con estas medidas podremos configurar un Cuadro de Mando Integrado que resumirá el estado actual de desarrollo, así como de los objetivos en función de los horizontes fijados.

1.1.2 OBJETIVOS GENERALES

Los objetivos generales del Plan de Movilidad Sostenible de Alcalá la Real son:

- Mejorar la eficiencia y sostenibilidad del modelo de movilidad urbana, minimizando impactos negativos aplicando medidas que fomenten los modos de transporte sostenibles, es decir no motorizados, y el transporte colectivo.

- Desarrollo urbano equilibrado, coordinando las políticas urbanísticas. Para esto será necesario aplicar medidas para la reordenación y regulación de aparcamientos, y de los espacios públicos para conseguir la accesibilidad real de toda la población al sistema de movilidad.
- Mejora de la calidad urbana, la accesibilidad y la seguridad adoptando un modelo de movilidad con reporta igualitario de espacios de forma segura para los usuarios más vulnerables.
- Cambiar el patrón de movilidad de la ciudadanía, y la implantación de un modelo de movilidad más sostenible mediante medidas como la formación, la concienciación de la ciudadanía, así como el acceso a una mayor información que permita la planificación de los viajes.

1.1.3 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos que se quieren conseguir, que completarán los objetivos principales y que se determinarán al inicio de esta fase del trabajo, se han separado en áreas de gestión o grupos de medidas. Estos grupos de medidas vienen recogidos en la "*Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*".

1.1.4 MEDIDAS PROPUESTAS

A partir de las fortalezas/debilidades y las oportunidades/amenazas obtenidas en el diagnóstico inicial, se establecen una serie de medidas que se desarrollarán en el plan de movilidad.

Las fortalezas y debilidades son factores internos a la ciudad, es decir, que va a depender del propio núcleo, siendo diferentes si considerásemos una ciudad distinta. Sobre las fortalezas y debilidades se podrá actual directamente, potenciando las primeras y minimizando las segundas.

Por otro lado, las oportunidades y amenazas son factores externos, es decir, que son características impuestas por el entorno que puede ser de ámbito comarcal, provincial, regional, nacional, etc. Se clasifican según el ámbito en políticos, sociales, económicas y tecnológicos. Sobre las oportunidades y amenazas es difícil actuar de forma directa. Solo se podrán establecer sobre ellas acciones indirectas que las minimicen o potencien.

La metodología elegida para la redacción de este Plan de movilidad ha sido potenciar las fortalezas y oportunidades y minimizar debilidades y amenazas. A partir de estas premisas, se realizará un análisis DAFO y se estudiará la confrontación de columnas con filas, de forma que de ella obtengamos una medida, que podrá ser única o compartida con algún otro binomio. Cuantos más binomios produzcan la generación de una medida, más importantes y relevante será ésta.

De esta metodología, dependiendo de la zona de la matriz DAFO en la que nos encontremos, obtendremos cuatro grupos de medidas:

- OFENSIVAS, son aquellas que responden a fortalezas y oportunidades, y representan opciones para maximizar ambas. Son por tanto medidas fáciles de llevar a cabo desde el punto de vista DAFO, independientemente de la dificultad intrínseca de la medida.
- REACTIVAS, son aquellas que responden a debilidades y oportunidades, y representan opciones para minimizar las debilidades y maximizar las oportunidades. Suponen medidas de dificultad media DAFO.
- ADAPTATIVAS, son aquellas que responden a fortalezas y amenazas, y representan opciones para maximizar las fortalezas y minimizar las amenazas. Suponen medidas de dificultad media DAFO.
- DEFENSIVAS, son aquellas que responden a debilidades y amenazas, y representan opciones para minimizar ambas. Son por tanto medidas difíciles de llevar a cabo desde el punto de vista DAFO, independientemente de la dificultad intrínseca de la medida.

Cada medida propuesta responderá a un objetivo específico y pertenecerá a uno de los grupos de medidas. Se codificarán con las iniciales del grupo y los dígitos del orden. Además, cada una de las medidas se desarrollará en una ficha en la que se incluirán los datos necesarios para su ejecución y, en algunos casos, se completa con

planimetría. De igual forma, la medida se desarrolla tanto para el corto plazo (1 año, o 2023), como para medio (4 años, 2023-2026) o largo plazo (5 o más años).

1.1.5 HORIZONTE TEMPORAL Y PLAZOS

Para la planificación de la movilidad urbana en Alcalá la Real es necesario el establecimiento de un marco temporal lo suficientemente amplio que permita asumir los retos y objetivos ambiciosos encaminados a la mejora de las condiciones de movilidad de la población.

Tras el estudio de los resultados de la fase de diagnóstico, se establece la tendencia evolutiva de la movilidad en el ámbito de estudio y se establecerán los escenarios de implantación de medidas en cada horizonte temporal.

Los escenarios temporales que se han considerado en la elaboración de este PMUS son:

El PMUS tiene un horizonte temporal de cuatro años, aunque se debe revisar al menos de forma anual. Cada medida propuesta se desglosará en plazos atendiendo a estos criterios:

- CORTO PLAZO (hasta los 2 años). Las actuaciones a corto plazo pretenden dar un impulso importante al PMUS en su nacimiento, implicando a la ciudadanía mediante la implantación de medidas rápidas con resultados visibles de forma inmediata. Para esto, las medidas a realizar a corto plazo no serán aquellas que están sujetas a estudios de diseño previo exhaustivo o tener un elevado coste que pueda dificultar su financiación.
- MEDIO PLAZO (de 2 a 5 años). A medio plazo se realizarán las actuaciones cuyo estudio previo haya sido realizado en el corto plazo, como puede ser la reordenación del viario o el replanteo de espacios públicos.
- LARGO PLAZO (de 5 a 10 años). Se contemplarán las actuaciones que necesiten un gran volumen de obra civil como la ejecución de nuevos viales, cuyo presupuesto de implantación sea significativamente mayor y cuya financiación sea más compleja.

Por lo tanto, atendiendo a los plazos aproximados, si consideramos que en el próximo año 2023 como en el que el plan se ponga en marcha, el año horizonte de final de actuación, es decir, el año en el que las medidas propuestas deberán ser una realidad, sería el año 2033.

1.1.6 MÉTRICAS

El éxito del Plan de Movilidad dependerá de si consigue servir de base a las actuaciones propuestas en el sentido esperado, por lo que, para favorecer el seguimiento de su implantación, se propone establecer las métricas necesarias para su control. Para cada medida propuesta, se establecerá un indicador específico, existiendo un valor de este indicador para el momento actual, un valor mínimo, el valor objetivo a corto plazo, a medio plazo y el objetivo final, que se identificará con el largo plazo o máximo esperable.

Esto permitirá generar un Cuadro de Mando Integrado, en el que se represente las áreas de gestión con un valor actual, un valor a corto y uno a medio plazo. De esta forma, se podrá evaluar en todo momento el estado de ejecución del PMUS, calcular las posibles desviaciones y tomar medidas para corregirlas.

1.1.7 PRESUPUESTO

Para facilitar la ejecución de las medidas propuestas, se ha calculado, para cada una de ellas, un presupuesto, que servirá de base para los presupuestos anuales, así como para el estudio de la tesorería. Estos presupuestos se han divido en los plazos indicados anteriormente, facilitando así la planificación del gasto.

1.2 ÁREAS DE GESTIÓN O GRUPOS DE MEDIDAS

La “Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” propone la agrupación de las medidas a proponer en 11 epígrafes. En el caso que nos ocupa, hemos considerados los siguientes grupos:

1. CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO
2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULOS PRIVADO
3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO
4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA
5. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD
6. MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD
7. MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA
8. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS
9. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRE ENERGÉTICO
10. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

1.3 OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PMUS

El **objetivo principal** del Plan de Movilidad es **proponer un conjunto de actuaciones** en el Término Municipal de Alcalá la Real **que prioricen la reducción del transporte motorizado privado en beneficio de formas de desplazamiento no motorizadas (peatón y bicicleta)**, **facilitando el empleo de los modos de transporte colectivo** y compatibilizándolo con el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente.

Los objetivos principales van referidos a los índices de movilidad que se pretenden alcanzar con el desarrollo de PMUS y que son los siguientes:

- Reducción de la movilidad mecanizada
- Reducción de la movilidad en coche
- Aumento de la movilidad en bus
- Aumento de la movilidad no mecanizada
- Aumento de la movilidad en bici
- Aumento de la movilidad a pie
- Reducción de la movilidad mecanizada unitaria

- Aumento de la movilidad no mecanizada unitaria
- Reducción de emisión de CO_2

El objetivo a largo plazo se fija en la reducción de los desplazamientos urbanos en coche, que se pueden considerar prescindibles. Estos desplazamientos urbanos en coche suponen casi el 50% de los desplazamientos. Este objetivo principal nos sirve para fijar los objetivos específicos a medio y corto plazo.

Emisión coche diésel (g/km)	Emisión coche gasolina (g/km)
165	149
% coches diésel	**% coches gasolina**
68%	32%
Emisión coche (g/km)	**Recorrido medio coche (km)**
159,88	6,25

Tabla 1. Datos de movilidad. Fuente: Recogida de datos, análisis y diagnóstico para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del núcleo de Alcalá la Real (Jaén).

	ACTUAL	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
Habitantes	21.709	21.709	21.709	21.709
Familias	8.682	8.682	8.682	8.682
Parque vehículos	17.909	17.909	17.909	17.909
Movilidad total (viajes a diario)	32.775	32.775	32.775	32.775
Movilidad mecanizados	15.881	14.293	11.911	7.941
Movilidad no mecanizados	16.894	18.482	20.864	24.834
Movilidad en coche	15.881	14.293	11.911	7.941
Movilidad en bici	1.276	1.404	1.467	1.531
Movilidad a pie	15.619	17.078	19.397	23.303
Movilidad unitaria (viajes día/hab)	1,51	1,51	1,51	1,51
Movilidad familiar (viajes díafamilia)	3,78	3,78	3,78	3,78
Mov. Mecanizada unitaria (V. día/hab)	0,73	0,66	0,55	0,37
Mov. No mecanizada unitaria (v.día/hab)	0,78	0,85	0,96	1,14
Movilidad mecanizados	48,45%	43,61%	36,34%	24,23%
Movilidad no mecanizados	51,55%	56,39%	63,66%	75,77%
Movilidad en coche	48,45%	43,61%	36,34%	24,23%
Movilidad en bici	3,89%	4,28%	4,48%	4,67%
Movilidad a pie	47,65%	52,11%	59,18%	71,10%
Emisión de CO2 (Tn)	15,87	14,28	11,9	7,94

Tabla 2. Objetivos específicos y medidas propuestas

La consecución de estos objetivos a corto plazo llevará asociado un ahorra de 1,59 Tn de CO_2, y a largo plazo, alcanzará las 7,93 TN de CO_2.

Analizando estos datos se observa que, no solo habrá una notable mejora del medio ambiente, sino que la calidad urbana de Alcalá la Real mejorará al disminuir, además, otros factores asociados como son el tráfico, el ruido, la inseguridad vial, etc.

Se incluye, a continuación, un cuadro resumen con los porcentajes esperables para cada horizonte de tiempo:

	ACTUAL	%VARIACIÓN CORTO PLAZO	%VARIACIÓN MEDIO PLAZO	%VARIACIÓN LARGO PLAZO
Movilidad total (viajes a diario)	100%	100,00%	100,00%	100,00%
Movilidad mecanizados	48,45%	-4,84%	-12,11%	-24,22%
Movilidad no mecanizados	51,55%	4,84%	12,11%	24,22%
Movilidad en coche	48,45%	-4,84%	-12,11%	-24,22%
Movilidad en bici	3,89%	0,39%	0,58%	0,78%
Movilidad a pie	47,65%	4,45%	11,53%	18,99%
Mov. Mecanizada unitaria (V. día/hab)	0,73	-10,00%	-25,00%	-50,00%
Mov. No mecanizada unitaria (v.día/hab)	0,78	9,40%	23,50%	47,00%
Emisión de CO2 (Tn)	15,87	-10,00%	-25,00%	-50,00%

Tabla 3. Variación en los índices según objetivos de movilidad

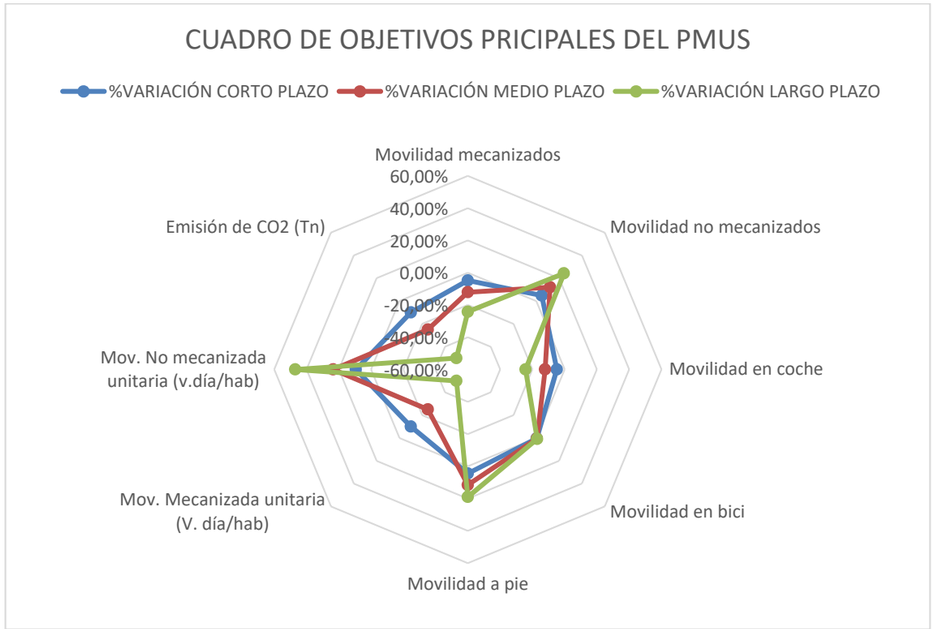
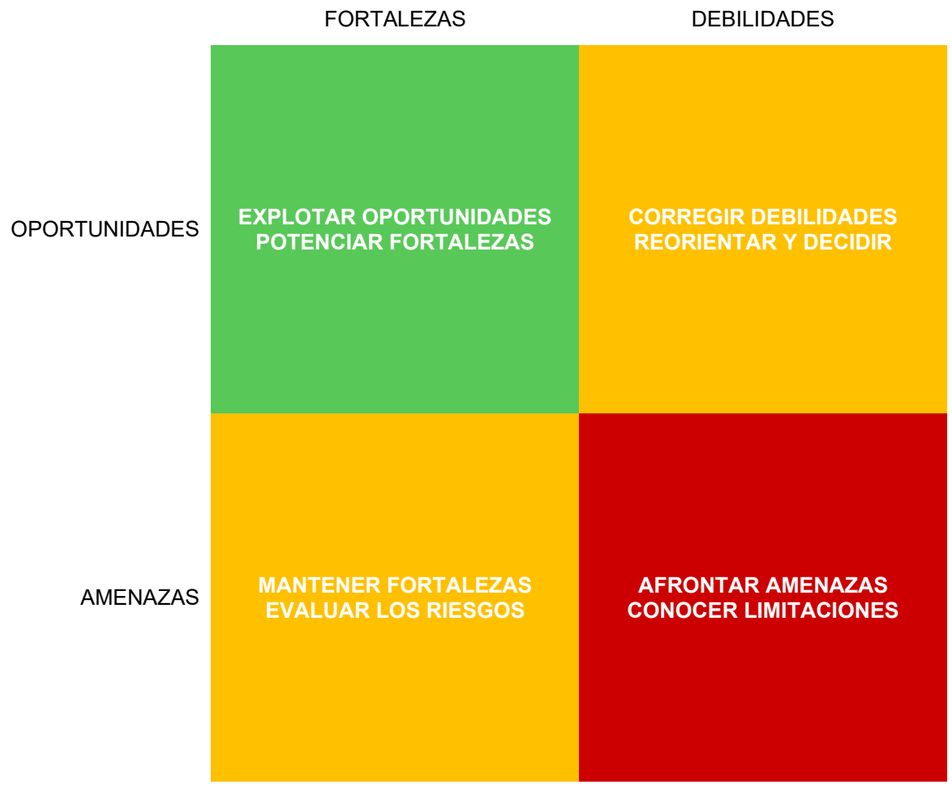


Ilustración 2. Cuadro de objetivos principales del PMUS. Elaboración propia

1.4 MATRIZ DAFO

La matriz DAFO, que representa las diferentes estrategias para la consecución de los objetivos, se configura mediante la entrada, en uno de sus ejes, de fortalezas y debilidades, y en el otro eje, las oportunidades y amenazas, tal y como se indica la siguiente figura:



Tal y como se ha explicado en la metodología, ello nos ayuda a definir la estrategia y el tipo. Los tipos considerados (ofensivas, reactivas, adaptativas y defensivas), determinará la dificultad de ser llevada a cabo de acuerdo a la clasificación de factores. Esta dificultad coyuntural se completará con la dificultad intrínseca de la propia medida. Estos indicadores servirán para la ejecución y seguimiento del plan, de forma que se debe aplicar un mayor esfuerzo en aquellas en las que confluyan dificultades altas, tanto intrínsecas como DAFO.

1.5 MEDIDAS PROPUESTAS

A continuación, se recoge un conjunto de 70 medidas propuestas, según la agrupación indicada por grupos de medidas. Estas medidas se describen en fichas individuales, que conjuntamente con los planos y el presupuesto las definen. Se elabora una tabla para evaluar su relación y facilitar la implantación de las mismas, teniendo en cuenta las medidas que deben ser precursoras, dependientes o relacionadas y han de tenerse en cuenta:

- Precursora (P): que precede a otra medida.
- Dependiente (D): que es posterior o sigue a otra medida.
- Relacionada (R): que ha de considerarse en conjunto con otra medida.

FACTORES INTERNOS / FACTORES EXTERNOS	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	1 Es un centro de atracción comarcal que genera desplazamientos externos. **2** Es una ciudad con bajo endeudamiento y buena estabilidad financiera. **3** Se han desarrollado con éxito políticas de ahorro energético, la Línea Verde y la Agenda 21. **4** Presenta oportunidades para el planeamiento con zonas identificadas en el PGOU. **5** Forma parte de ofertas turísticas como la Ruta del Califato, Caminos de Pasión, Tu Historia y Ruta de los Castillos y Batallas, etc. **6** Las distancias entre origen y destino de los desplazamientos internos son pequeñas. **7** La Estación de Autobuses es accesible dentro del casco urbano. **8** Existe una amplia oferta de transporte supramunicipal mediante autobús. **9** La orografía de la mayor parte del municipio es propicia para fomentar los desplazamientos por medios no mecanizados. **10** Existe un aparcamiento público subterráneo de tamaño considerable. **11** La mayoría de los centros atractores ubicados fuera del casco antiguo cuentan con aparcamiento suficiente para la demanda existente. **12** Alcalá la Real presenta oportunidades para el planeamiento gracias a vacíos urbanos, que están claramente identificados en el PGOU. **13** Buena comunicación entre áreas industriales. **14** Existe un carril bici interurbano que es utilizado como itinerario peatonal **15** Existen bolsas de aparcamiento público con numerosas plazas en las que se pueden instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos.	**1** El PGOU no desarrolla vías estructurales que consigan descongestión de la red básica. **2** No existe política de movilidad. **3** En la comarca hay una importante relación laboral que obliga a muchos desplazamientos externos. **4** Los centros de atracción no cuentan con un aparcamiento disuasorio. **5** El elevado número de aldeas existentes requieren un sistema de transporte interurbano y escolar complejo. **6** El núcleo carece de línea de transporte urbano. **7** La ubicación de la Estación se encuentra en la zona con mayor tráfico de Alcalá la Real. **8** Zona norte y sur conectados por única calle con tráfico muy elevado. **9** Escasa concienciación de movilidad sostenible. **10** No existe una red urbana para ciclistas. **11** El abuso del vehículo particular para acudir al centro agrava la problemática de déficit de aparcamiento. **12** Existen zonas peatonales con obstáculos. **13** Parque móvil está envejecido y muy pocos son sostenibles. **14** La tasa de accidentabilidad general en Alcalá la Real es muy elevada.

OPORTUNIDADES	FO (MAXI-MAXI) - OFENSIVAS			DO (MINI-MAXI) - REACTIVAS		
	F/F - O/O	COD.	Opciones para fortalecer FORTALEZAS y OPORTUNIDADES	D/D - O/O	COD.	Opciones para minimizar DEBILIDADES y maximizar OPORTUNIDADES
1 Existen políticas locales, autonómicas y nacionales que impulsan la movilidad sostenible (carriles bici).	4/9 - 2/3/14	CT02	Creación/mantenimiento de zonas 10 y 30	8/9/11/12 - 3/8/11/12	CT01	Creación de zonas de prioridad peatonal y solo residentes
2 Existencia de subvenciones para implementar las medidas de movilidad.	1/4 -11/14	CT03	Medidas de templado de tráfico	11 - 8	AP03	Reducción del aparcamiento ilegal
3 La sostenibilidad es cada vez más valorada por los ciudadanos.	1/6 - 9/11/12	AP06	Mejora del servicios de zona azul	11/12 - 8	AP04	Limitación de aparcamiento en vías estrechas del casco histórico
4 Los principales centros de trabajo se encuentran fuera del núcleo urbano, posibilitando la implantación de un sistema de transporte urbano.	11 - 4/12	TC05	Creación de una línea bus para desplazamiento de trabajadores a polígonos industriales	11/12 - 8	AP05	Limitación de aparcamiento a solo residentes en calles del casco histórico
5 Cada vez se está imponiendo más los modos de vida sanos como hábito y ocio.	5/6/9 - 6/11/12/13	CU01	Planificación de un plan de itinerarios peatonales	6 - 2/12	TC03	Diseño e implantación de transporte público urbano
6 La climatología existente en Alcalá la Real es favorable a los desplazamientos a pie, bicicleta o patinetes.	5/6/6 - 2/6	CU02	Creación de itinerarios turísticos sostenibles que conecten los puntos de interés turístico del casco histórico	5 - 12	TC06	Mejora del transporte urbano escolar
7 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.	14 - 1/5/8	CU04	Fomento del uso de la bicicleta, como hábito y ocio	9/12 - 2/5/6/11/12	CU03	Mejora del estado de los acerados
8 La adopción de otros modos de desplazamiento como la bicicleta o el patinete, reducen de la demanda de aparcamiento.	14 - 1/5/8	CU06	Conexión de carril bici existente con aldeas	10 - 1/5/8	CU05	Creación de carril bici urbano
9 Los nuevos crecimientos previstos puedan dar solución a los problemas de movilidad existentes.	11/14 - 1/5/8	CU07	Conexión carril bici con polígonos industriales	3/9/11 - 1/2/3/8	GM07	Redacción y fomento de plantes de movilidad de centros de atracción
10 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.	5/9 - 1/5/7/8	CU08	Creación de sistema de alquiler de bicicleta eléctricas	9/12 - 2/5/11	AM01	Actualización/revisión y ejecución del plan de eliminación de barreras arquitectónicas
11 La existencia de normativa de accesibilidad impone la necesidad de adoptar estándares obligatorios que fomentan la movilidad peatonal.	5/14 - 1/2/8	CU09	Creación de sendas cicloturistas conectando los diferentes centros turísticos de la localidad y del municipio	13 - 2/11	AM02	Fomento de vehículos públicos adaptados
12 La existencia de subvenciones para la reforma del casco histórico y de fomento de la movilidad sostenible.	6/9 - 2/5/8/11	GM01	Mantenimiento/creación de caminos escolares seguros	11 - 15	CD03	Control y sanción del uso irregular de la carga y descarga
13 Existencia de numerosas zonas verdes que podrían formar parte de un itinerario peatonal accesible.	6/9 - 2/5/8/11	GM02	Fomento de autonomía de niños y jóvenes en acceso a centros escolares	8 - 15	CD05	Ordenación del tráfico pesado y agrícola
14 La reciente modificación de la velocidad máxima permitida en vías urbanas a 30 km/h favorece la seguridad vial en vías urbanas.	6/9 - 2/5/8/11	GM03	Fomento de movilidad peatonal	13 - 7	CA02	Aumento del número de vehículos del parque móvil municipal y servicios públicos eléctricos
15 Éxito de las políticas sancionadoras en la modificación de hábitos en el uso de los medios de transporte.	11 - 2	GM05	Señalización de aparcamientos	13 - 3/14	CA05	Aumento del control de ruidos de vehículos en vías urbanas
	10/11/15 - 2/11	AM03	Gestión de aparcamientos públicos y privados para personas con movilidad reducida	13 - 3/14	CA06	Elaboración de un mapa de ruidos
	11 - 15	CD01	Revisión de zonas de carga y descarga	2 - 3/7/12	CA07	Otras medidas de ahorro energético
	11 - 15	CD02	Limitación de horarios de carga y descarga	9 - 12	CA08	Mejora urbana de la red básica
	3 -1/3/5/11	IU01	Divulgación del PMUS	9/14 - 14/15	SV01	Elaboración y ejecución de un plan de Seguridad Vial
	3 -1/3/5/11	IU02	Dotación de presupuesto específico para movilidad	9/14 - 14/15	SV02	Actualización y mantenimiento de la señalización
	3 - 1/2/3	IU04	Creación/mantenimiento de web y perfiles sociales para la movilidad	9/14 - 14/15	SV06	Fomento de la educación y formación en materia de seguridad y salud
	3 - 1/2/3	IU05	Fomento del uso de la línea verde			
	1/2/3 - 6/9	IU09	Medidas de fomento de la igualdad de género en movilidad			
	1/2 - 2/3/4	CA04	Fomento de cursos de conducción eficiente			

FACTORES INTERNOS / FACTORES EXTERNOS	FORTALEZAS	DEBILIDADES
	1 Es un centro de atracción comarcal que genera desplazamientos externos. **2** Es una ciudad con bajo endeudamiento y buena estabilidad financiera. **3** Se han desarrollado con éxito políticas de ahorro energético, la Línea Verde y la Agenda 21. **4** Presenta oportunidades para el planeamiento con zonas identificadas en el PGOU. **5** Forma parte de ofertas turísticas como la Ruta del Califato, Caminos de Pasión, Tu Historia y Ruta de los Castillos y Batallas, etc. **6** Las distancias entre origen y destino de los desplazamientos internos son pequeñas. **7** La Estación de Autobuses es accesible dentro del casco urbano. **8** Existe una amplia oferta de transporte supramunicipal mediante autobús. **9** La orografía de la mayor parte del municipio es propicia para fomentar los desplazamientos por medios no mecanizados. **10** Existe un aparcamiento público subterráneo de tamaño considerable. **11** La mayoría de los centros atractores ubicados fuera del casco antiguo cuentan con aparcamiento suficiente para la demanda existente. **12** Alcalá la Real presenta oportunidades para el planeamiento gracias a vacíos urbanos, que están claramente identificados en el PGOU. **13** Buena comunicación entre áreas industriales. **14** Existe un carril bici interurbano que es utilizado como itinerario peatonal **15** Existen bolsas de aparcamiento público con numerosas plazas en las que se pueden instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos.	**1** El PGOU no desarrolla vías estructurales que consigan descongestión de la red básica. **2** No existe política de movilidad. **3** En la comarca hay una importante relación laboral que obliga a muchos desplazamientos externos. **4** Los centros de atracción no cuentan con un aparcamiento disuasorio. **5** El elevado número de aldeas existentes requieren un sistema de transporte interurbano y escolar complejo. **6** El núcleo carece de línea de transporte urbano. **7** La ubicación de la Estación se encuentra en la zona con mayor tráfico de Alcalá la Real. **8** Zona norte y sur conectados por única calle con tráfico muy elevado. **9** Escasa concienciación de movilidad sostenible. **10** No existe una red urbana para ciclistas. **11** El abuso del vehículo particular para acudir al centro agrava la problemática de déficit de aparcamiento. **12** Existen zonas peatonales con obstáculos. **13** Parque móvil está envejecido y muy pocos son sostenibles. **14** La tasa de accidentabilidad general en Alcalá la Real es muy elevada.
AMENAZAS	**FA (MAXI-MINI) - ADAPTATIVAS**	**DA (MINI-MINI) - DEFENSIVAS**

	AMENAZAS	F/F - A/A	COD.	Opciones para maximizar FORTALEZAS y minimizar AMENAZAS	D/D - A/A	COD.	Opciones para minimizar DEBILIDADES y AMENAZAS
1	Hábitos de compra y ocio de la población ligados a desplazamientos en coche.	1/5/15 - 1/11	AP08	Creación de aparcamientos de centros de atracción	1/8 - 6/9/10	CT04	Elaboración/actualización del Plan viario
2	Existe resistencia al cambio en lo relativo a la movilidad y a su sostenibilidad.	1/5/10 - 1/11	AP09	Mejora de la señalización de acceso, gestión de plazas y tarifas de los aparcamientos públicos	1/8 - 6/9/10	CT05	Ejecución anual del Plan viario
3	Ausencia de estrategias relacionadas con la sostenibilidad en la movilidad.	1/7/8 - 4	TC01	Mejora del servicio interurbano	8 - 3	CT06	Elaboración de Plan de ordenación del tráfico local
4	La mayoría de las líneas de autobús no tienen servicio de venta de billetes on-line ni disponen de una página web interactiva.	1/7/8 - 4	TC02	Transporte colectivo bajo demanda a asentamientos periurbanos	8 - 3	CT07	Ejecución de medidas del Plan de ordenación del tráfico local
5	Movimientos negacionistas del cambio climático, que ralentizan la concienciación de la población.	1/5/7/8 - 4/11	TC04	Intermodalidad del transporte colectivo urbano e interurbano	11 - 2/12	AP01	Creación de aparcamientos residenciales públicos
6	Exceso de dependencia de las subvenciones para el desarrollo de medidas de movilidad sostenible.	1 - 1/2/6	GM06	Reducción de impacto de acceso a centros de atracción	11 - 2/12	AP02	Fomento de la creación de aparcamientos privados residenciales
7	Precios elevados de los vehículos ecológicos, lo que desincentiva su compra para una mayoría de la población.	11 - 8/11	CD04	Fomento de modos de reparto compatibles con zonas peatonales	4/11 - 1/11	AP07	Creación de aparcamientos de disuasión
8	La peatonalización o la falta de espacios para el aparcamiento desincentiva el comercio en el casco antiguo.	3 - 9	IU08	Control de cumplimiento de accesibilidad y movilidad en obras	4 - 8/11	GM04	Señalización de los centros de atracción
9	Existencia de limitaciones en las políticas presupuestarias que impide el correcto desarrollo urbanístico.	15 - 3/7/12	CA01	Instalación de puntos de recarga energética	12 - 6/9	AM04	Actuaciones urgentes de accesibilidad
10	Los sistemas de compensación son difíciles de llevar a cabo.	11/14 - 3	CA03	Fomento del uso compartido de vehículos privados	2 - 3	IU03	Creación de oficina de gestión de la movilidad
11	Abandono del centro histórico de comercios debido a la dificultad de aparcamiento en esta zona.				1 - 6/9/10	IU06	Adaptación del PGOU en aspectos de movilidad
12	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.				1 - 6/9/10	IU07	Gestión y ejecución anticipada de los viales estructurales
13	Las distracciones por el uso de tecnologías móviles tanto para conductores como peatones suponen un riesgo en la movilidad.				9/14 - 12/13	SV03	Aumento de la vigilancia y sanción de infracciones
					9/14 - 12/13	SV04	Identificación y eliminación de puntos negros
					9/14 - 12/13	SV05	Medidas urgentes de seguridad vial

Tabla 4. Matriz DAFO

1.6 OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y MEDIDAS PROPUESTAS

GRUPO DE GESTIÓN	OBJETIVO ESPECÍFICO	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	DIFICULTAD INTRÍNSECA	DIFICULTAD DAFO
CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO					
	Reducir el impacto del uso del vehículo particular	CT01	CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES	BAJA	MEDIA
		CT02	CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30	BAJA	BAJA
		CT03	MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO	BAJA	BAJA
	Mejorar la conexión urbana	CT04	ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DEL PLAN VIARIO	MEDIA	ALTA
		CT05	EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO	MEDIA	ALTA
	Mejorar la fluidez del tráfico	CT06	ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	MEDIA	ALTA
		CT07	EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	MEDIA	ALTA
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO					
	Mejorar el aparcamiento residencial	AP01	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS	ALTA	ALTA
		AP02	FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES	BAJA	ALTA
		AP03	REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL	MEDIA	MEDIA
		AP04	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO	BAJA	MEDIA
		AP05	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO	MEDIA	MEDIA
	Mejorar el aparcamiento de disuasión/atracción	AP06	MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL	BAJA	BAJA
		AP07	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN	ALTA	ALTA
		AP08	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE CENTROS DE ATRACCIÓN	MEDIA	ALTA
		AP09	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS	BAJA	MEDIA
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO					
	Mejorar el transporte colectivo	TC01	MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO	BAJA	MEDIA
	Incrementar el uso del transporte colectivo	TC02	TRANSPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS	MEDIA	MEDIA
		TC03	DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	MEDIA	MEDIA
		TC04	INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO	BAJA	MEDIA
		TC05	CREACIÓN DE LÍNEAS BUS PARA DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES A POLÍGONOS INDUSTRIALES	MEDIA	BAJA
		TC06	MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR	MEDIA	MEDIA
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA					
	Incrementar los desplazamientos a pie	CU01	PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES	BAJA	BAJA
		CU02	CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO	BAJA	BAJA
		CU03	MEJORA DEL ESTADO DE LOS ACERADOS	BAJA	MEDIA
	Incrementar el uso de la bicicleta	CU04	FOMENTO DEL USO LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO	MEDIA	BAJA
		CU05	CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO	MEDIA	MEDIA
		CU06	CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS	MEDIA	BAJA
		CU07	CONEXIÓN CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES	MEDIA	BAJA
		CU08	CREACIÓN DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS	MEDIA	BAJA
		CU09	CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO Y MANTENIMIENTO Y MEJORA DE SENDAS CICLABES EXISTENTES	BAJA	BAJA
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD					
	Mejorar la movilidad peatonal	GM01	MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	BAJA	BAJA
		GM02	FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES	BAJA	BAJA
		GM03	FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL	BAJA	BAJA
	Mejorar la movilidad a los centros de trabajo	GM04	SEÑALIZACIÓN DE LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	BAJA	ALTA
		GM05	SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS	BAJA	BAJA
		GM06	REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN	MEDIA	MEDIA
		GM07	REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN	MEDIA	MEDIA
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD					
	Mejora de la accesibilidad viaria y pública	AM01	ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	BAJA	MEDIA
		AM02	FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS	MEDIA	MEDIA
		AM03	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	BAJA	BAJA
		AM04	ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD	MEDIA	MEDIA
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS,					
	Mejora de las operaciones de carga y descarga	CD01	REVISIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	BAJA	BAJA
		CD02	LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA	BAJA	BAJA

GRUPO DE GESTIÓN	OBJETIVO ESPECÍFICO	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	DIFICULTAD INTRÍNSECA	DIFICULTAD DAFO
CARGA Y DESCARGA		CD03	CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA	**BAJA**	**MEDIA**
		CD04	FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES	**BAJA**	**MEDIA**
		CD05	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA	**BAJA**	**MEDIA**
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS					
	Mejorar las políticas de movilidad	IU01	DIVULGACIÓN DE PMUS	**BAJA**	**BAJA**
		IU02	DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD	**MEDIA**	**MEDIA**
		IU03	CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	**MEDIA**	**ALTA**
		IU09	MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD	**BAJA**	**BAJA**
	Mejorar la gestión de la movilidad	IU04	CREACIÓN/MANT. DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD	**BAJA**	**BAJA**
		IU05	FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE	**BAJA**	**BAJA**
		IU06	ADAPTACIÓN DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD	**MEDIA**	**ALTA**
		IU08	CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS	**BAJA**	**MEDIA**
	Integrar los nuevos crecimientos urbanos	IU07	GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES	**ALTA**	**ALTA**
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO					
	Implantación de ahorro energético activo	CA01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA	**MEDIA**	**MEDIA**
		CA02	AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS	**BAJA**	**MEDIA**
	Fomento del ahorro energético	CA03	FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS	**BAJA**	**MEDIA**
		CA04	FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE	**BAJA**	**BAJA**
	Mejora de la calidad ambiental	CA05	AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS	**MEDIA**	**MEDIA**
		CA06	ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS	**MEDIA**	**MEDIA**
		CA07	OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO	**MEDIA**	**MEDIA**
		CA08	MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA	**MEDIA**	**MEDIA**
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL					
	Mejorar la seguridad vial	SV01	ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL	**BAJA**	**MEDIA**
		SV02	ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN	**MEDIA**	**MEDIA**
		SV03	AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES	**MEDIA**	**ALTA**
		SV04	IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS	**MEDIA**	**MEDIA**
		SV05	MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL	**MEDIA**	**ALTA**
		SV06	FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL	**MEDIA**	**MEDIA**

Tabla 5. Objetivos específicos y medidas propuestas

1.7 RELACIÓN ENTRE MEDIDAS

COD	CT01	CT02	CT03	CT04	CT05	CT06	CT07	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	TC01	TC02	TC03	TC04	TC05	TC06	CU01	CU02	CU03	CU04	CU05	CU06	CU07	CU08	CU09
CT01		R		D	D	R	R				R	R											R		R						
CT02	R		R	D	D																										
CT03		R																													
CT04	P	P			P																										
CT05	P	P		D																											
CT06	R						P																R		R						
CT07	R					D																	R		R						
AP01										R		P																			
AP02											R																				
AP03								R			R	R	R																		
AP04	R								R	R		R											R								
AP05	R							D		R	R																				
AP06										R						P															
AP07																	R		R												
AP08																P								R							
AP09													D		D																
TC01														R				R	R	R	R	R									
TC02																	R			R											
TC03														R			R			R											
TC04																	R	R	R												
TC05																	R														
TC06																	R														
CU01	R					R	R				R													R	D						
CU02															R								R		R						
CU03	R					R	R																P	R							
CU04																											R	R	R	R	R
CU05																										R		R	R	R	R
CU06																										R	R		R	R	R
CU07																										R	R	R		R	R
CU08																										R	R	R	R		R
CU09																										R	R	R	R	R	

COD	CT01	CT02	CT03	CT04	CT05	CT06	CT07	AP01	AP02	AP03	AP04	AP05	AP06	AP07	AP08	AP09	TC01	TC02	TC03	TC04	TC05	TC06	CU01	CU02	CU03	CU04	CU05	CU06	CU07	CU08	CU09
GM01																						R	R		R						
GM02																						R									
GM03	R										R												R	R	R						
GM04						D	D								D																
GM05						D	D	R					P	P	D	R															
GM06						D	D								D																
GM07						P	P								R						P										
AM01	R																						R	R	R						
AM02																	R	R	R			R									
AM03								R	R	R			R	R	R	R															
AM04	R																														
CD01																															
CD02																															
CD03										R																					
CD04	R										R												R								
CD05		R				R	R																								
IU01	R	R		R	R																										
IU02	R	R		R	R																										
IU03				R	R																										
IU04																															
IU05																									R						
IU06				R	R			P																							
IU07				R	R																										
IU08																															
IU09																															
CA01									R					R	R																
CA02																	R	R	R												
CA03																					R										
CA04																	R	R	R		R	R									
CA05																															
CA06																															
CA07																															
CA08				R	R																										
SV01																							R	R	R	R	R	R	R	R	R
SV02	R	R	R			R	R			R			R											R							
SV03	R	R								R			R																		
SV04						R	R																								R
SV05	R																														R
SV06																										R					

COD	GM01	GM02	GM03	GM04	GM05	GM06	GM07	AM01	AM02	AM03	AM04	CD01	CD02	CD03	CD04	CD05	IU01	IU02	IU03	IU04	IU05	IU06	IU07	IU08	IU09	CA01	CA02	CA03	CA04	CA05	CA06	CA07	CA08	SV01	SV02	SV03	SV04	SV05	SV06
CT01			R					R			R				R		R	R																R	R		R	
CT02																R	R	R																R	R			
CT03																																		R					
CT04																	R	R	R			R	R										R						
CT05																	R	R	R			R	R										R						
CT06				P	P	P	D																											R		R			
CT07				P	P	P	D																											R		R			
AP01					R					R													D																
AP02										R																R													
AP03										R				R																					R	R			
AP04			R												R																								
AP05																																							
AP06					D					R																									R	R			
AP07					D					R																R													
AP08				P	P	P	R			R																R													
AP09					R					R																													
TC01									R																		R		R										
TC02									R																		R		R										
TC03									R																		R		R										
TC04																																							
TC05							D																					R	R										
TC06	R	R							R																				R										
CU01	R		R					R							R																			R					
CU02			R					R																											R	R			
CU03	R		R					R														R													R				
CU04																																			R				
CU05																																			R				
CU06																																			R				
CU07																																			R				
CU08																																			R				
CU09																																			R			R	R	

COD	GM01	GM02	GM03	GM04	GM05	GM06	GM07	AM01	AM02	AM03	AM04	CD01	CD02	CD03	CD04	CD05	IU01	IU02	IU03	IU04	IU05	IU06	IU07	IU08	IU09	CA01	CA02	CA03	CA04	CA05	CA06	CA07	CA08	SV01	SV02	SV03	SV04	SV05	SV06
GM01		R	R					R			R																							R			R	R	
GM02	R		R																															R			R	R	
GM03	R	R						R			R																							R			R	R	
GM04						R	R																																
GM05										R																								R					
GM06				R			R																																
GM07				R		R																																	
AM01	R		R								R											R			R														
AM02										R	R														R														
AM03					R				R													R																	
AM04	R		R					R	R																R														
CD01													R	R	R	R																			R	R			
CD02												R																							R	R			
CD03												R	R																						R	R			
CD04												R	R	R		R																			R	R			
CD05												R	R	R	R																				R	R			
IU01																		P	D	R	R	R	R																
IU02																	D		P	R	R	R	R																
IU03																	P	D		P	R	P	P																
IU04																	R	R	D																				
IU05								R		R							R	R	R	R																			
IU06																	R	R	D				R																
IU07																R	R	R	D			R																	
IU08								R	R		R																												
IU09																																							
CA01																											P												
CA02																										D													
CA03																								R					R										
CA04																												R										
CA05																															R								
CA06																														R									
CA07																																							
CA08																																							
SV01	R	R	R																																P	R	P	R	R
SV02					R							R	R	R	R	R																			D		R	R	R	
SV03												R	R	R	R	R																			R	R				
SV04	R	R	R																																D	R				
SV05	R	R	R																																R	R				
SV06	R	R	R														R	R											R						R					

Tabla 6. Relación entre medidas

1.8 MÉTRICAS DE LAS MEDIDAS

Cada una de las medidas propuestas tendrán asociada una métrica con una unidad de medida, un valor actual y los valores a corto, medio y largo plazo. Además, la medida se pondera dentro del grupo al que pertenece para obtener un índice grupal. El conjunto de estos índices va a configurar el Perfil de Movilidad de Alcalá la Real, o Cuadro de Mando Integrado, que servirá para realizar el seguimiento y evaluar el nivel de cumplimiento. Este Cuadro de Mando Integrado deberá ser completado por un responsable estableciéndose una periodicidad y las acciones correctoras a llevar a cabo.

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	IMPACTO PONDERADO	INDICADOR	VALOR ACTUAL	VALOR MÍNIMO	VALOR OBJETIVO A CORTO	VALOR OBJETIVO A MEDIO	VALOR OBJETIVO A FIN	% ACTUAL	%CORTO	%MEDIO	ÍNDICE ACTUAL	ÍNDICE A CORTO	ÍNDICE A MEDIO
			100%										**0,09**	**0,64**	**0,91**
CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO	CT01	CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES	10%	Longitud (m) calles peatonales o residentes	4.412	4.412	4.412	7.050	7.050	62,58%	62,58%	100,00%	0,06	0,06	0,10
	CT02	CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30	10%	% de vehículos controlados cumplen con el límite	25,00%	0,00%	50,00%	75,00%	95,00%	26,32%	52,63%	78,95%	0,03	0,05	0,08
	CT03	MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO	5%	% llevado a cabo	0%	0%	60%	100%	100%	0,00%	60,00%	100,00%	0,00	0,03	0,05
	CT04	ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DEL PLAN VIARIO	15%	Existencia de documento/actualización	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,15	0,15
	CT05	EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO	25%	% del objetivo a medio ejecutado	0,00%	0,00%	25,00%	100,00%	100,00%	0,00%	25,00%	100,00%	0,00	0,06	0,25
	CT06	ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	15%	Existencia de documento/actualización	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,15	0,15
	CT07	EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	20%	% del presupuesto ejecutado	0	0	100	100	150	0,00%	66,67%	66,67%	0,00	0,13	0,13
			100%										**0,32**	**0,45**	**0,60**
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO	AP01	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS	20%	Nº plazas públicas residenciales	213	0	213	267	569	37,43%	37,43%	46,92%	0,07	0,07	0,09
	AP02	FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES	5%	Nº plazas creados por el incentivo	0	0	50	100	100	0,00%	50,00%	100,00%	0,00	0,03	0,05
	AP03	REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL	5%	Número de denuncias por aparcamiento ilegal	214	410	150	75	75	35,05%	50,00%	100,00%	0,02	0,03	0,05
	AP04	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO	10%	Nº denuncias de aparcamiento en esas calles	50	50	30	10	0	0,00%	40,00%	80,00%	0,00	0,04	0,08
	AP05	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO	5%	Nº denuncias de aparcamiento en esas calles	50	50	35	15	0	0,00%	30,00%	70,00%	0,00	0,02	0,04
	AP06	MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL	5%	% ocupación en hora punta	85,00%	100,00%	80,00%	70,00%	70,00%	82,35%	87,50%	100,00%	0,04	0,04	0,05
	AP07	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN	20%	Nº plazas existentes	0	0	0	0	200	0,00%	0,00%	0,00%	0,00	0,00	0,00
	AP08	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE CENTROS DE ATRACCIÓN	10%	Nº plazas existentes	171	0	171	171	371	46,09%	46,09%	46,09%	0,05	0,05	0,05
	AP09	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS	20%	% ocupación en hora punta aparcamientos públicos	50,00%	100,00%	60,00%	70,00%	70,00%	71,43%	85,71%	100,00%	0,14	0,17	0,20
			100%										**0,12**	**0,67**	**0,92**
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	TC01	MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO	15%	% presupuesto a medio plazo ejecutado	25%	25%	60,00%	100,00%	100,00%	25,00%	60,00%	100,00%	0,04	0,09	0,15
	TC02	TRANSPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS	15%	Nº viajes al año	0	100	500	1000	2000	0%	25%	50%	0,00	0,04	0,08
	TC03	DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	25%	Implantación del servicio	0	0	1	1	1	0%	100%	100%	0,00	0,25	0,25
	TC04	INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO	15%	Nº de paradas intermodales	0	0	0	1	1	0%	0%	100%	0,00	0,00	0,15
	TC05	CREACIÓN DE LÍNEAS BUS PARA DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES A POLÍGONOS INDUSTRIALES	20%	Nº de trabajadores usuario de transporte público/compartido	0	1	1	1	1	0%	100%	100%	0,00	0,20	0,20
	TC06	MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR	10%	Nº alumnos que usan el servicio	338	0	372	389	423	80%	88%	92%	0,08	0,09	0,09
			100%										**0,04**	**0,40**	**0,78**
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA	CU01	PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES	15%	% del objetivo a medio ejecutado	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,15	0,15
	CU02	CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO	15%	% de itinerarios completamente implementados	0	0	50,00%	100,00%	100,00%	0,00%	50,00%	100,00%	0,00	0,08	0,15
	CU03	MEJORA DEL ESTADO DE LOS ACERADOS	10%	Nº m^2 de acerados mejorados	0	0	1.361	5.498	14.754	0,00%	9,22%	37,27%	0,00	0,01	0,04
	CU04	FOMENTO DEL USO LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO	20%	% de usuarios habituales en bicicleta	4,00%	4,00%	10,00%	15,00%	20,00%	20,00%	50,00%	75,00%	0,04	0,10	0,15
	CU05	CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO	10%	% del carril bici urbano ejecutado	0	0	25,00%	50,00%	100,00%	0,00%	25,00%	50,00%	0,00	0,03	0,05
	CU06	CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS	10%	% de conexión carril bici con aldeas ejecutado	0	0	10,00%	80,00%	100,00%	0,00%	10,00%	80,00%	0,00	0,01	0,08
	CU07	CONEXIÓN CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES	10%	% de conexión carril bici con P.I. ejecutado	0	0	10,00%	80,00%	100,00%	0,00%	10,00%	80,00%	0,00	0,01	0,08
	CU08	CREACIÓN DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS	5%	Implantación del sistema de alquiler	0	0	0	1	1	0,00%	0,00%	100,00%	0,00	0	0,05

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	IMPACTO PONDERADO	INDICADOR	VALOR ACTUAL	VALOR MÍNIMO	VALOR OBJETIVO A CORTO	VALOR OBJETIVO A MEDIO	VALOR OBJETIVO A FIN	% ACTUAL	%CORTO	%MEDIO	ÍNDICE ACTUAL	ÍNDICE A CORTO	ÍNDICE A MEDIO
	CU09	CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO	5%	% de sendas cicloturistas señalizadas	0	0	25,00%	50,00%	100,00%	0,00%	25,00%	50,00%	0,00	0,01	0,03
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			100%										**0,31**	**0,50**	**0,78**
	GM01	MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	15%	% del presupuesto a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	30,00%	100,00%	100,00%	0,00%	30,00%	100,00%	0,00	0,05	0,15
	GM02	FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES	15%	% de movilidad escolar a pie	3,75%	0,00%	5,00%	10,00%	20,00%	18,75%	25,00%	50,00%	0,03	0,04	0,08
	GM03	FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL	20%	% de usuarios habituales a pie	47,75%	50,00%	55,00%	65,00%	70,00%	68,21%	78,57%	92,86%	0,14	0,16	0,19
	GM04	SEÑALIZACIÓN DE LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	10%	% de señalética prevista visible y en buen estado	65,00%	65,00%	75,00%	85,00%	100,00%	65,00%	75,00%	85,00%	0,07	0,08	0,09
	GM05	SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS	10%	% de señalética prevista visible y en buen estado	65,00%	65,00%	75,00%	85,00%	100,00%	65,00%	75,00%	85,00%	0,07	0,08	0,09
	GM06	REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN	10%	% de medidas completamente implementadas	0,00%	0,00%	50,00%	75,00%	100,00%	0,00%	50,00%	75,00%	0,00	0,05	0,08
	GM07	REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN	20%	% de empresas/centros públicos con plan	0,00%	0,00%	10,00%	25,00%	50,00%	0,00%	20,00%	50,00%	0,00	0,04	0,1
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			100%										**0,15**	**0,47**	**0,89**
	AM01	ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	50%	% del objetivo a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%	0,00%	50,00%	100,00%	0,00	0,25	0,5
	AM02	FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS	10%	Nº de vehículos públicos adaptados	2	0	2	5	10	20,00%	20,00%	50,00%	0,02	0,02	0,05
	AM03	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	15%	Nº de aparcamientos públicos existentes adaptados	63	0	70	75	75	84,00%	93,33%	100,00%	0,13	0,14	0,15
	AM04	ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD	25%	% de actuaciones ejecutadas	0,00%	0,00%	25,00%	75,00%	100,00%	0,00%	25,00%	75,00%	0,00	0,06	0,19
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			100%										**0,29**	**0,56**	**0,97**
	CD01	REVISIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	25%	% de puntos previstos de carga y descarga	50,00%	50,00%	60,00%	100,00%	100,00%	50,00%	60,00%	100,00%	0,13	0,15	0,25
	CD02	LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA	15%	Nº de horas de carga y descarga	8	8	6	5	5	62,50%	83,33%	100,00%	0,09	0,13	0,15
	CD03	CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA	30%	Nº de sanciones en puntos de carga y descarga	22	0	15	5	5	22,73%	33,33%	100,00%	0,07	0,10	0,30
	CD04	FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES	15%	Existencia de reparto a corta distancia	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,15	0,15
	CD05	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA	15%	% de implantación de medidas de ordenación	0,00%	0,00%	20,00%	80,00%	100,00%	0,00%	20,00%	80,00%	0,00	0,03	0,12
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			100%										**0,00**	**0,57**	**0,78**
	IU01	DIVULGACIÓN DE PMUS	10%	% de población que conoce alguna medida	0,00%	0,00%	25,00%	75,00%	100,00%	0,00%	25,00%	75,00%	0,00	0,03	0,08
	IU02	DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD	10%	Existencia de presupuesto específico	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,10	0,10
	IU03	CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	20%	Nº personas adscritas en exclusividad a la oficina	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,20	0,20
	IU04	CREACIÓN/MANT. DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD	15%	Existencia de página web con contenido actualizado	1	0	1	1	1	100,00%	100,00%	100,00%	0,15	0,15	0,15
	IU05	FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE	10%	% aumento de uso	0,00%	0,00%	10,00%	20,00%	50,00%	0,00%	20,00%	40,00%	0,00	0,02	0,04
	IU06	ADAPTACIÓN DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD	10%	% de actuaciones modificadas	0,00%	0,00%	20,00%	80,00%	100,00%	0,00%	20,00%	80,00%	0,00	0,02	0,08
	IU07	GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES	15%	% de viales ejecutados	0,00%	0,00%	20,00%	60,00%	100,00%	0,00%	20,00%	60,00%	0,00	0,03	0,09
	IU08	CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS	5%	% alcanzado de indicadores PMUS	0,00%	0,00%	45,00%	70,00%	100,00%	0,00%	45,00%	70,00%	0,00	0,02	0,04
	IU09	MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD	5%	% de medidas completamente implementadas	0,00%	0,00%	25,00%	75,00%	100,00%	0,00%	25,00%	75,00%	0,00	0,01	0,04
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			100%										**0,09**	**0,40**	**0,71**
	CA01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA	15%	Nº de puntos instalados	0	0	0	6	6	0,00%	0,00%	100,00%	0,00	0,00	0,15
	CA02	AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS	15%	% de vehículos públicos eficientes	1,00%	0,00%	1,00%	5,00%	10,00%	10,00%	10,00%	50,00%	0,02	0,02	0,08
	CA03	FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS	10%	Nº de usuarios registrados	0	0	100	200	500	0,00%	20,00%	40,00%	0,00	0,02	0,04
	CA04	FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE	5%	Nº de personas que realizan el curso	0	0	100	100	100	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,05	0,05
	CA05	AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS	20%	% de días controlados	10,00%	0,00%	10,00%	15,00%	30,00%	33,33%	33,33%	50,00%	0,07	0,07	0,1
	CA06	ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS	15%	Existencia de documento	0	0	1	1	1	0,00%	100,00%	100,00%	0,00	0,15	0,15
	CA07	OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO	10%	% del presupuesto a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	40,00%	70,00%	100,00%	0,00%	40,00%	70,00%	0,00	0,04	0,07
	CA08	MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA	10%	% del presupuesto a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	50,00%	70,00%	100,00%	0,00%	50,00%	70,00%	0,00	0,05	0,07
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			100%										**0,00**	**0,39**	**0,96**
	SV01	ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL	25%	% del objetivo a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%	0,00%	50,00%	100,00%	0,00	0,13	0,25
	SV02	ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN	20%	% del objetivo a medio plazo ejecutado	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%	0,00%	50,00%	100,00%	0,00	0,10	0,20

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	IMPACTO PONDERADO	INDICADOR	VALOR ACTUAL	VALOR MÍNIMO	VALOR OBJETIVO A CORTO	VALOR OBJETIVO A MEDIO	VALOR OBJETIVO A FIN	% ACTUAL	%CORTO	%MEDIO	ÍNDICE ACTUAL	ÍNDICE A CORTO	ÍNDICE A MEDIO
	SV03	AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES	25%	% de desviación infracciones con retiradas de puntos respecto a la media de municipios entre 30.000 - 15.000 hab.	-35,00%	-35,00%	-30,00%	0,00%	0,00%	0,00%	14,29%	100,00%	0,00	0,04	0,25
	SV04	IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS	15%	% puntos negros identificados o corregidos	0,00%	0,00%	25,00%	100,00%	100,00%	0,00%	25,00%	100,00%	0,00	0,04	0,15
	SV05	MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL	15%	% de medidas ejecutadas	0,00%	0,00%	50,00%	75,00%	100,00%	0,00%	50,00%	75,00%	0,00	0,08	0,11

Tabla 7. Métrica de las medidas propuestas

1.9 PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS

ANÁLISIS DEL PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS	ACTUAL	OBJETIVO 1 AÑO	OBJETIVO 4 AÑOS
CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO	0,09	0,64	0,91
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO	0,32	0,45	0,60
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	0,12	0,67	0,92
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA	0,04	0,40	0,78
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	0,31	0,50	0,78
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD	0,15	0,47	0,89
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA	0,29	0,56	0,97
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	0,15	0,57	0,78
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO	0,09	0,40	0,71

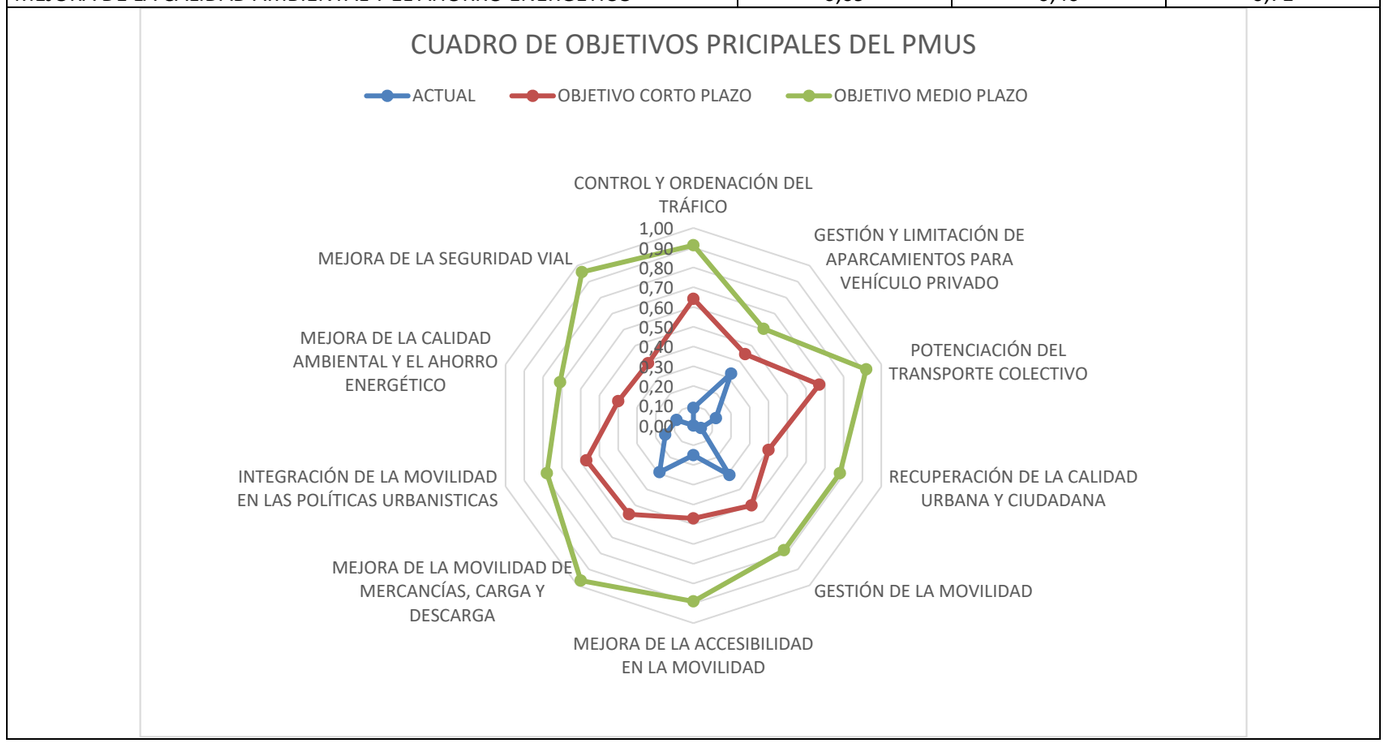


Tabla 8. Índices de movilidad por grupos de medidas propuestas

CAPÍTULO 2. MEDIDAS PROPUESTAS

2.1 CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

Las medidas que se incluyen en este capítulo deben ir encaminadas a reducir la intensidad y la velocidad de los vehículos, priorizar las actuaciones que permitan una utilización eficiente de las infraestructuras existentes y desarrollando nuevos itinerarios alternativos que comuniquen zonas estratégicas facilitando la descongestión.

Los objetivos específicos que se quieren alcanzar en este grupo de medidas son:

- Reducción del impacto de uso de vehículo particular
- Mejorar la conexión urbana
- Mejorar la fluidez del tráfico

Para conseguir estos objetivos se ha planificado las siguientes medidas:

CT01 – Creación de zonas de prioridad peatonal y solo residentes

Con estas medidas se adecuará la estructura de la trama urbana priorizando su uso por los peatones. De esta forma, las calles que actualmente tiene más tránsito peatonal y que pertenecen al centro histórico del núcleo de Alcalá la Real pasarían a tener prioridad peatonal y sólo podrán ser usadas por vehículos autorizados, de residentes y para carga y descarga. En las calles en las que no existan accesos a garajes, pasarán a ser de carácter peatonal. Las calles en las que se plantea la prioridad peatonal serán General Lastres, Alonso Alcalá, Angustias, Veracruz (Entre Carrera de las Mercedes y Angustias), Pradillo y Plaza Arcipreste de Hita.

CT02 - Creación y mantenimiento de zonas 10 y 30

Desde el 11 de mayo de 2021, el límite de velocidad en las vías urbanas en las que no hay diferencia de altura entre calzada y acera es de 20 km/h. En aquellas en las que existe un único sentido de circulación la limitación de velocidad será de 30 km/h y de 50 km/h en las vías con dos o más carriles por sentido. A modo de templado de tráfico en las vías con prioridad peatonal se establecerá un límite de 10 km/h. Esta limitación se impondrá también en aquellas calles en las que la dimensión del acerado sea inferior a 1,20 m.

CT03 – Implantación de medidas para el templado del tráfico

Para conseguir la disminución de la intensidad y velocidad de los vehículos se plantean medidas que, cumpliendo con la normativa de seguridad vial, no causen molestias al resto de usuarios de las vías. Por esto, se eliminarán los resaltos existentes en la calzada, cambios de alineación, restricción de determinados movimientos o cambios de material incluyendo otras medidas menos molestas con un importante impacto y eficacia como la adquisición de un radar móvil.

CT04 – Elaboración/creación de un plan viario

El plan viario es un documento en constante revisión, en el que cada año se estudian las actuaciones necesarias a llevar a cabo. En él se establecen criterios técnicos y objetivos para seleccionar los viarios a incluir. Como medidas prioritarias se plantean ejecutar como viales de plataforma única las vías que tengan un ancho total inferior a 6 metros y la construcción de nuevos viales que conecten las zona norte y sur del núcleo evitando la circulación de vehículos por el casco histórico.

CT05 – Ejecución anual de un plan viario

La ejecución de las actuaciones previstas en el Plan Viario se llevará a cabo siguiendo los criterios indicados. De cualquier forma, el orden de las actuaciones podrá modificarse en función de las diferentes variables que sobre ellas influyan (Conveniencia, economía, etc).

CT06 – Elaboración de un plan de ordenación del tráfico local

Una de las medidas principales para conseguir una ciudad sostenible, tal y como indica la publicación *"Mapa Tecnológico de Ciudades Inteligentes"* del IDAE es el análisis de los flujos de tráficos percibiendo así los posibles efectos sociales y ambientales que éste produce. La reordenación propuesta pretende disminuir las dificultades, la congestión y la falta de seguridad de la ordenación actual. Se realiza un estudio de los nudos más importantes del núcleo urbano en los que, lógicamente, se producen los principales problemas relacionados con el tráfico. Toda la ordenación viaria estará relacionada entre sí, de forma que se generen movimientos coherentes. Estos nudos son, principalmente la glorieta de Avenida de Andalucía – Avenida de Iberoamérica, la intersección de Camino de la Magdalena con Avenida de Europa, calles del Barrio de Iberoamérica, reordenación de calles Corredera, Fuente Nueva y C/Utrilla.

CT07 – Ejecución de medidas del Plan de ordenación del tráfico local

Estas medidas de reordenación del tráfico local se deberán ejecutar en un corto espacio de tiempo, aunque pueda incluirse la ejecución de viales en el futuro. La entrada en vigor de estas medidas se intentará realizar en una única vez, consiguiendo así la mejor asimilación por parte de la población.

2.1.1 CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES (CT01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las calles del casco histórico que no tengan acceso a garajes y cuyo tránsito sea prescindible se transformarán a peatonales.
- Las calles del casco histórico en las que existan accesos a garajes podrán ser utilizadas únicamente por residentes, siendo de prioridad peatonal y velocidad máximo 10 km/h. Para esto se establecerán fórmulas de control adecuadas.
- Los no residentes podrán acceder al uso puntual de estas vías bajo demanda.
- Las calles incluidas en esta medida en las que sea compatible el vehículo en las condiciones indicadas serán también compatibles con el uso de la bicicleta sin restricción de horario e independientemente de la residencia del usuario.
- Las zonas de carga y descarga que queden incluida en este ámbito podrá ser utilizada únicamente por residentes y vehículos de transporte de mercancías.
- Previamente a la implantación de esta medida, será necesario habilitar alternativas a los tránsitos que actualmente utilizan las calles General Lastres, Alonso Alcalá, Angustias, Veracruz (entre Carrera de las Mercedes y Angustias), Pradillo y Plaza Arcipreste de Hita.
- Esta medida deberá coordinarse con el Plan de Reordenación del Tráfico.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de una unidad de gestión, bien externalizada (uniéndola con la gestión de la zona azul), centralizada en la policía local o vinculada a la Oficina de Movilidad Sostenible).

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Implantación de señalización vertical en el ámbito.
- Ubicación y señalización de los puntos de control. Estos puntos de control podrán ser de diferentes tipos: sistemas de barrera activada mediante tarjeta, mediante tarjetas a ubicar en vehículos o mediante control esporádico de los vehículos.
- Implantación de aplicación informática para el registro de residentes o uso excepcional.
- Expedición y reparto de tarjetas a residentes y usuarios.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento del sistema informático.
- Mantenimiento se señalización.
- Mantenimiento de tarjetas de residentes y usuarios.

En el *Plano 1.1. Zonas de prioridad peatonal y sólo residentes (CT01)* se recogen las zonas en las que se propone la prioridad peatonal y solo residentes.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT01	CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Reducir el impacto del uso del vehículo particular			
	DESCRIPCIÓN	Limitación del acceso de vehículos de no residentes a zonas de viario estrecho del casco histórico en aquellas en las que existan accesos a garajes y peatonalización total de las que no tengan.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Implantación de señalización y elementos de control.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización vertical ✓ Implantación de puntos de control ✓ Aplicación informática para el registro ✓ Expedición y reparto de tarjetas a residentes y usuarios			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	PLAZO	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	42.950,00 €	18.660,00 €	**61.610,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Creación de unidad de gestión municipal	meses	24,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización vertical	ud	40,00	180,00 €	7.200,00 €
	Puntos de control	ud	2,00	7.375,00 €	14.750,00 €
	Aplicación informática	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Expedición de tarjetas	ud	1.500,00	10,00 €	15.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento del sistema informático	meses	60,00	300,00 €	18.000,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Mantenimiento de tarjetas de residentes y usuarios	ud	30,00	10,00 €	300,00 €

2.1.2 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30 (CT02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las calles con plataforma única o en las que los acerados tengan una dimensión inferior a 1,20 m tendrán prioridad peatonal y se establecerá un límite de 10 km/h.
- Las calles que, sin pertenecer a la red básica, no tengan plataforma única ni prioridad peatonal, con acerados con dimensión superior a 1,20 m o inferior a 1,20 metros, pero con aparcamientos se establecerán un límite de 30 km/h, incluyéndolas en la zona 30.
- En las calles que presenten dos o más carriles por sentido o pertenezcan a la red básica se limitarán a 40 km/h excepto en los casos en los que exista plataforma única o acerados insuficientes, en los que se limitará a 30 km/h.

		Velocidad Máxima	Señalización vertical
RED LOCAL	Áreas peatonales	10 Km/h	Entrada prohibida a vehículos de motor
			Camino reservado para peatones
	Zona de prioridad para peatones	20 Km/h	Calle residencial
			Fin calle Residencial
	Zona 30	30 Km/h	Zona de circulación acondicionada para peatones donde éstos tienen prioridad
RED BÁSICA	Zona con fluidez de vehículos	Entre 30 y 50 Km/h	

Tabla 9. Velocidad y señalización en vías urbanas en función del tipo de vial. Fuente: Guía de Buenas Prácticas Ambientales en la Gestión de la Movilidad Urbana

- Las zonas 10 y 30 son zonas delimitadas y adecuadamente señalizadas en la que se da prioridad al peatón frente a otros medios de transporte. No es una zona exclusiva para peatones, sino que los coches podrán circular respetando esta velocidad.
- Además de las zonas 10 y 30 se establecerán zonas 20 en el ámbito de los itinerarios escolares más próximos a los colegios.
- Mediante estas medidas se conseguirá disminuir el número de accidentes y su gravedad, además de minimizar las molestias ocasionadas por los vehículos mejorando la calidad de vida del entorno.
- Se advertirá la entrada en zonas 10 y 30 mediante señalización o cambios de pavimento en los puntos de entrada y salida.

Ilustración 3. Ejemplos de señalización de zonas 10 y 30

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Instalación de señalización vertical y horizontal.
- Instalación de carteles informativos en los accesos al municipio.
- Campaña de publicidad con información sobre los cambios en medios de comunicación y redes sociales.
- Actualización de las medidas a la ordenanza de tráfico.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal y vertical.
- Mantenimiento de carteles informativos.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal y vertical.
- Mantenimiento de carteles informativos.

En el *Plano 1.2 Zonas 10 y 30 (CT02)* se recogen las medidas planteadas propuestas para la creación y el mantenimiento de las zonas 10 y 30.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT02	CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Reducir el impacto del uso del vehículo particular			
	DESCRIPCIÓN	Limitación de la velocidad a 10 km/h en calles con plataforma única o con acerados inferiores a 1,20m. Limitación del resto de vías a 30 km/h en resto de vías o 40 km/h en el caso de vías de la red básica.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización horizontal y vertical, cambios de pavimentos en accesos a zonas 10 y 30.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización vertical y horizontal ✓ Cambios en pavimentos ✓ Campaña de publicidad ✓ Actualización de la ordenanza de tráfico			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	24.000,00 €	2.440,00 €	3.400,00 €	**29.840,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización vertical	ud	70,00	180,00 €	12.600,00 €
	Señalización horizontal	ud	40,00	60,00 €	2.400,00 €
	Carteles informativos	ud	6,00	1.000,00 €	6.000,00 €
	Campaña publicitaria	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	6,00	180,00 €	1.080,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	ud	6,00	60,00 €	360,00 €
	Mantenimiento de carteles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	ud	10,00	60,00 €	600,00 €
	Mantenimiento de carteles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €

2.1.3 MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO (CT03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para disminuir la intensidad y la velocidad de los vehículos, se utilizarán resaltos mediante plataformas en los pasos de peatones elevados en las zonas donde los vehículos alcancen mayores intensidades y velocidades (Camino de la Magdalena, Avenida de Andalucía, Avenida de Iberoamérica, Carrera de las Mercedes, etc).
- Se propone la revisión de los tiempos de espera de los peatones en los semáforos, reduciéndolos y permitiendo que el peatón tenga preferencia y los vehículos disminuyan la velocidad. Además, con esta medida se penalizará el tránsito de los vehículos mientras que se fomenta y prioriza el peatonal.
- Se propone la implantación de medidas de control y sanción (radares móviles) que refuercen el efecto disuasorio de esta medida.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Eliminación de bandas sonoras existentes en el casco urbano.
- Ejecución de nuevos resaltos en pasos de peatones en vías con mayor intensidad y velocidad.
- Reparación de resaltos existentes.
- Regulación de tiempos en semáforos.
- Adquisición de radares portátiles/móviles.
- Impartir curso de formación a policía local.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Adquisición e implantación de radares fijos.
- Implantación de carteles disuasorios de radar.
- Mantenimiento de carteles.
- Mantenimiento de resaltos.
- Mantenimiento de radares.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de carteles.
- Mantenimiento de resaltos.
- Mantenimiento de radares.

En el *Plano 1.3 Medidas de templado de tráfico: pasos elevados (CT03)* se representan gráficamente las medidas para el templado de tráfico mediante pasos de peatones elevados.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT03	MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Reducir el impacto del uso del vehículo particular			
	DESCRIPCIÓN	Disminución de intensidad y velocidad de vehículos mediante implantación de pasos elevados y controles de velocidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Eliminación de bandas sonoras, construcción de pasos elevados y implantación de medidas disuasorias.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Eliminación de bandas sonoras en vía pública. ✓ Ejecución de resaltos en pasos de peatones. ✓ Adquisición de radares fijos, móviles y portátiles. ✓ Colocación de carteles disuasorios. ✓ Curso de formación a policía local.			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	106.700,00 €	36.000,00 €	53.500,00 €	**196.200,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Eliminación de bandas sonoras	ud	22,00	150,00 €	3.300,00 €
	Ejecución de resaltos en pasos elevados	ud	23,00	3.000,00 €	69.000,00 €
	Regulación de semáforos existentes	ud	7,00	4.000,00 €	28.000,00 €
	Reparación de resaltos existentes	ud	5,00	500,00 €	2.500,00 €
	Adquisición de radar portátil	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
	Formación de policía local	ud	3,00	300,00 €	900,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de resaltos	ud	5,00	500,00 €	2.500,00 €
	Mantenimiento de carteles	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de equipos de medida	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Colocación de carteles disuasorios	ud	5,00	1.000,00 €	5.000,00 €
	Adquisición de radar fijo	ud	3,00	9.000,00 €	27.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de resaltos	ud	20,00	500,00 €	10.000,00 €
	Mantenimiento de carteles	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de radares	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Adquisición de radar móvil	ud	1,00	40.000,00 €	40.000,00 €

2.1.4 ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DE PLAN VIARIO (CT04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Creación de viario que favorezca la descongestión de la red básica local (Carrera de las Mercedes, Avda. de Andalucía y Avda. de Iberoamérica). Las nuevas vías que dependan de una modificación del PGOU se tratarán en el apartado correspondiente. Estas medidas se realizarán a medio plazo.

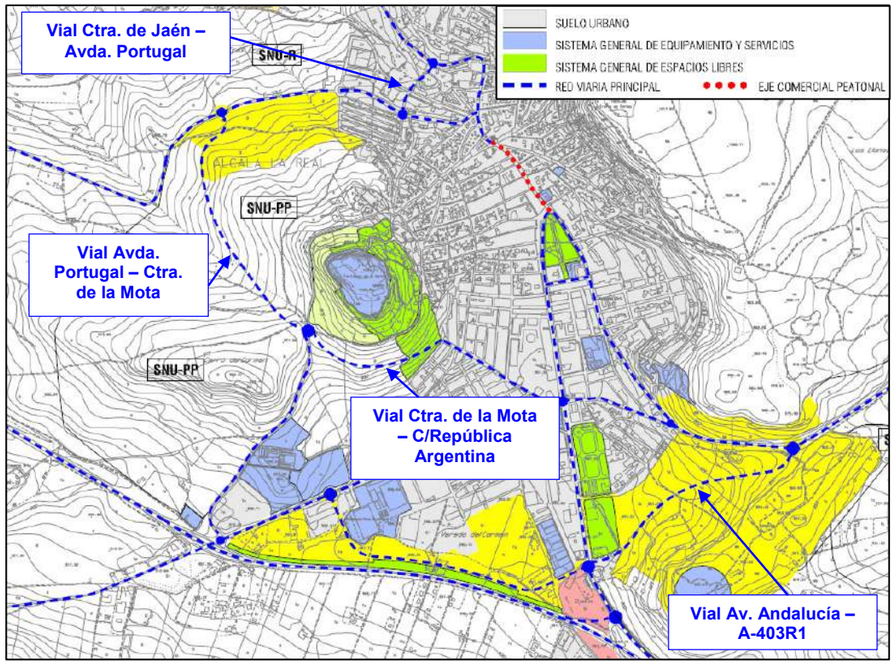


Ilustración 4. Red viaria principal prevista en Plan General de Ordenación Urbana. Fuente: Plano AR1 Clasificación del suelo en Alcalá la Real, Fuente del Rey y Santa Ana del PGOU de Alcalá la Real

Vial Avda. Portugal - Ctra. de la Mota (intersección con Camino de San Bartolomé)

En el PGOU de Alcalá la Real se recoge para mejorar el estado y funcionamiento de la red viaria urbana y ordenación del tráfico, la ejecución de un vial que bordea el cerro de La Mota para conectar la A-339 con el barrio alto (Plaza de San Blas) y la calle República Argentina. Este vial posibilitará la conexión de la zona norte del núcleo urbano con el barrio alto, mediante el Camino de San Bartolomé y con el barrio de Avda. de Iberoamérica. La ejecución de este vial, complementada con un vial entre la Ctra. de la Mota y la C/República Argentina facilitará la descongestión del tráfico en el centro y la obtención de una red viaria principal radioconcétrica.

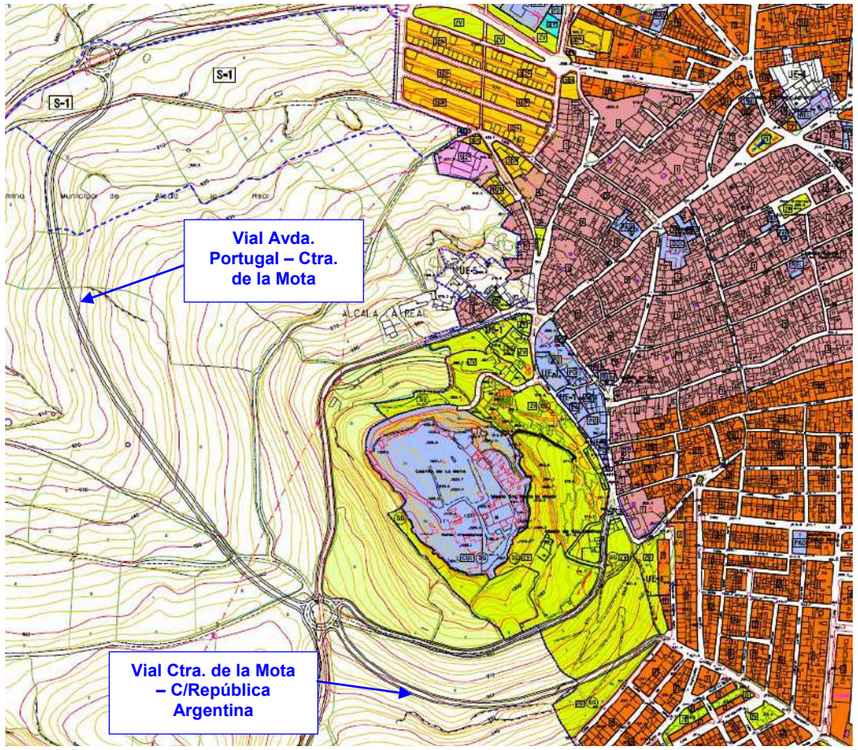


Ilustración 5. Vial de conexión de Avda. Portugal – Ctra. de la Mota. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real

Conexión Carretera de Jaén – Avda. Portugal

Para disminuir el tránsito de vehículos a través de la C/Tejuela, y servir de conexión entre el Barrio del Cauchil y el futuro vial entre Avda. Portugal y Ctra. de la Mota, se recoge como medida el enlace de la Carretera de Jaén con la Avenida de Portugal. Sería necesario el acondicionamiento de un vial existente que cruza el cauce del arroyo Azacayas mediante una pequeña estructura por la que actualmente no está permitido el tránsito de vehículos, hasta la glorieta existente en la avenida a través de la C/Suecia.

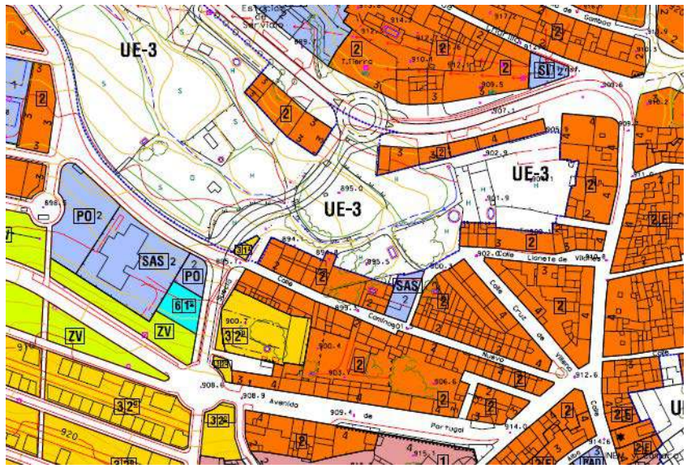


Ilustración 6. Vial de conexión de Ctra. de Jaén – Av. Portugal. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real

Conexión Av. de Andalucía y A-403R1

Como conexión entre la Avenida de Andalucía y la carretera A-403R1, prolongación de la Av. de Europa, el Plan General de Ordenación Urbana de Alcalá la Real contempla la ejecución de un nuevo vial. Este vial comenzará en la intersección de la Av. de Andalucía con la C/ Villalobos y finalizará en la glorieta existente que facilita el acceso a la zona rural de El Cascante. Esta vía producirá la descongestión de la glorieta de la Av. de Andalucía y de la C/Camino de la Magdalena.

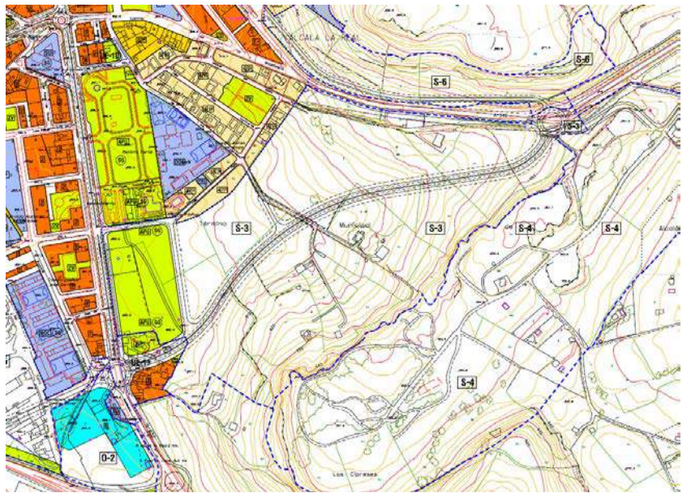


Ilustración 7. Vial de conexión de Av. de Andalucía– A-403R1. Fuente: Plano AR2 Clasificación del suelo y regulación de la edificación de Alcalá la Real del PGOU de Alcalá la Real

- Programación de actuaciones aisladas que prevean nuevas conexiones viarias. Se plantea la ampliación de la calle Cuesta del Cambrón, coincidente con el camino existente y que posibilitará la conexión del barrio de San Juan con la Avenida de Iberoamérica a través de la C/República Argentina, disminuyendo así el tráfico de la Carrera de las Mercedes, C/Álamos y Avenida de Andalucía.
- Actuaciones incluidas en el PGOU que no hayan tenido gestión previa.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Elaborar un Plan Viario en el que se incluya la programación, proyecto y presupuesto de cada una de las actuaciones previstas.
- Algunas de estas actuaciones se encuentran recogidas en el PGOU, donde se propone mejorar el funcionamiento de la red viaria urbana y ordenar el tráfico de los futuros ensanches mediante una red viaria principal de tipo radio concéntrica, tanto en zonas urbanas como en suelo urbanizable.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Seguimiento y medición del cumplimiento del Plan Viario.
- Actualizaciones de las actuaciones y programación.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Seguimiento y medición del cumplimiento del Plan Viario.
- Actualizaciones de las actuaciones y programación.

En el Plano *1.4 Elaboración /Actualización de plan viario: Creación de viario para descongestión de la red básica local (CT04)* se incluyen las medidas propuestas sobre el plan viario para mejorar los problemas de congestión del centro urbano.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT04	ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DEL PLAN VIARIO				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Mejorar la conexión urbana			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración de un Plan Viario en el que se incluyan, planifique y presupuesten las actuaciones viarias que cuyo objetivo sea la creación y gestión de conexiones viarias previstas o no en el PGOU.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Estudio de PGOU y elaboración de Plan Viario.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de Plan Viario.			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Plan Viario		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	**42.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Elaboración de Plan Viario	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de Plan Viario	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de Plan Viario	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €

2.1.5 EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO (CT05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La ejecución de esta medida tendrá en cuenta la dependencia con otras, intentando que la ejecución de las modificaciones del plan viario no produzca confusiones y costes posteriores por incompatibilidades con otras actuaciones.
- Se plantea la asignación de partidas presupuestarias acorde al plan viario ejecutado, compensando de forma anual el déficit producido en ejercicios anteriores y que haya quedado pendiente de ejecutar.
- Las obras se llevarán a cabo bien mediante inversión directa o bien mediante las diferentes líneas de financiación recogidas en el apartado *3.2. Plan de financiación* de este Plan de Movilidad.
- Es imprescindible que la gestión y coordinación de la ejecución del Plan Viario se realiza a través de la Oficina de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Gestión del proyecto de ejecución de vial y glorieta Ctra. de Jaén – Avda. Portugal.
- Gestión del proyecto de ejecución de Cuesta del Cambrón.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de vial y glorieta en Ctra. de Jaén – Avda. Portugal.
- Ejecución de Cuesta del Cambrón.
- Gestión del proyecto de ejecución de vial Avda. Portugal – Ctra. de la Mota.
- Gestión del proyecto de ejecución de vial Ctra. de la Mota – C/República Argentina.
- Gestión del proyecto de ejecución de vial Avda. Andalucía – A-403R1.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de vial Avda. Portugal – Ctra. de la Mota.
- Ejecución de vial Ctra. de la Mota – C/República Argentina.
- Ejecución de vial Avda. Andalucía – A-403R1.

En el *Plano 1.4 Plan viario: Creación de viario para descongestión de la red básica local (CT04)* se recogen los viales previsto en el plan viario para mejorar los problemas de congestión del centro urbano.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT05	EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Mejorar la conexión urbana			
	DESCRIPCIÓN	Gestión de la obtención, licitación, urbanización y recepción de los viales incluidos en el Plan Viario.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de proyectos de ejecución. ✓ Elaboración de pliegos para la licitación de obras. ✓ Adjudicación de obras. ✓ Ejecución de las obras previstas.			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Plan Viario		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	36.000,00 €	1.176.900,00 €	9.369.576,45 €	**10.582.476,45 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Gestión del proyecto de vial Cuesta del Cambrón	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión del proyecto de vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Expropiación suelo vial Cuesta del Cambrón	m2	1.180,00	60,00 €	70.800,00 €
	Exprop. suelo vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	60,00 €	129.600,00 €
	Ejecución vial Cuesta del Cambrón	m2	1.180,00	275,00 €	324.500,00 €
	Ejecución vial y glorieta Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	275,00 €	594.000,00 €
	Gestión del proyecto vial Avda. Portugal - Ctra. de La Mota	m2	1,00	40.000,00 €	40.000,00 €
	Gestión del proyecto vial Ctra. - C/República Argentina	m2	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº61	m2	702,00	200,00 €	140.400,00 €
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº 59	m2	330,00	200,00 €	66.000,00 €
	Exprop. suelo urbanizable vial Av. Andalucía - A-403R1	m2	18.000,00	25,00 €	450.000,00 €
	Exprop. Suelo rústico Avda. Portugal - Ctra de la Mota	m2	3.506,25	6,00 €	21.037,50 €
	Exprop. Suelo urbanizable Avda. Portugal - Ctra de la Mota	m2	10.518,75	25,00 €	262.968,75 €
	Exprop. Suelo rústico Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	4.633,20	6,00 €	27.799,20 €
	Exprop. Suelo urbano Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	2.316,60	60,00 €	138.996,00 €
	Ejecución vial Avda. Portugal - Ctra. de La Mota	m2	14.025,00	275,00 €	3.856.875,00 €
	Ejecución vial Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	7.020,00	275,00 €	1.930.500,00 €
	Ejecución vial Av. Andalucía - A-403R1	m2	9.000,00	275,00 €	2.475.000,00 €

2.1.6 ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Se deberán tener en cuenta los viales que tiene prevista su ejecución en el Plan Viario, como son el vial entre Ctra. de Jaén – Avda. Portugal, ejecución de C/Cuesta del Cambrón, el vial entre Avda. Portugal y Ctra. de la Mota, el vial entre Ctra. de la Mota y C/República Argentina y el vial entre Avda. Andalucía y carretera A-403R1.
- Se eliminarán de la red básica las vías de plataforma única con acerados inferiores a 1,50 m.
- Estudio de los sentidos de circulación en calles de Barrio Industria (C/Buen Amor, C/Alejo Fernández, C/Raxis, C/Carlos Cano, C/Cooperativa C/San José Artesano y C/Industria) para hacer más fluido el tráfico.
- Implantación de sentido único en C/Corredera, C/Fuente Nueva y C/Utrilla para facilitar el tránsito de vehículos en estas calles de reducidas dimensiones.
- Deberá incluir un estudio de la ordenación viaria en la intersección de C/Camino de la Magdalena y Avenida de Europa. Actualmente la incorporación a la avenida desde la C/Camino de la Magdalena solo es posible mediante giro a la derecha mediante un STOP, que presenta dificultades para los vehículos debido a la elevada pendiente de la calle. Se estudiará la posibilidad de habilitar el giro a izquierda de los vehículos que accedan a la avenida de Europa, descongestionando así la C/Figueras, así como la mejora del giro a la derecha para la incorporación a la avenida mediante la creación de un carril de aceleración que permita la incorporación a la avenida sin realizar la detención de los vehículos.
- Implantación de segundo carril de acceso a glorieta desde Avenida de Andalucía desde el sur.
- Se plantea la solución del acceso mediante giros a la izquierda de los vehículos al Supermercado Mercadona y a Taghleef Industries desde la Av. Iberoamérica mediante la implantación de una glorieta en la intersección de esta avenida con las calles Jamaica e Industria.

Ilustración 8. Zona de implantación de glorieta para solución de acceso a Supermercado Mercadona y Taghleef Industries en Av. de Iberoamérica

- Se plantea la reordenación del tráfico de la C/Tejuela. Esta calle cuenta con tramos en las que sus acerados son muy reducidos, por lo que se programa la ampliación de éstos mediante la transformación de la calle a único sentido.
- Mejora del acceso al Cementerio Municipal desde Avenida de Iberoamérica y desde Carretera de La Mota mediante la ampliación del vial existente y reordenación de los aparcamientos existentes.

Ilustración 9. Acceso a cementerio desde Av. de Iberoamérica

Ilustración 10. Zona de reordenación de aparcamientos en acceso a cementerio

- Reordenación de la intersección de C/Villalobos con Av. de Andalucía. En esta zona se construye actualmente la Ciudad de Ocio, por lo que es necesario reordenar el tráfico para su acceso. Se plantea la ejecución de una intersección mediante glorieta, con creación de aceras peatonales, carril bici, etc.
- Implantación de una glorieta en la intersección de Avenida de Andalucía, C/Carlos V y C/Guitarrista Pepe Ramos. Mediante esta glorieta se mejorará el tráfico de las calles situadas en la margen derecha de la avenida, impidiendo los giros a la izquierda para la incorporación desde estas calles. El tráfico se direccionará a través de la C/Rafael Revelles y la C/Carlos V hacia la nueva glorieta.
- Se incluirán las peatonalizaciones y restricciones al tráfico rodado de otras medidas de este PMUS.
- Se comunicará a los ciudadanos de forma clara y anticipada los cambios en el sentido de circulación.
- El Plan de Ordenación del Tráfico Local contendrá las medidas propuestas en este PMUS, así como los criterios generales y específicos para su señalización extraordinaria.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Elaboración del Plan de Ordenación de Tráfico Local.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Seguimiento del cumplimiento.
- Actualización del Plan de Ordenación de Tráfico Local.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Seguimiento del cumplimiento.
- Actualización del Plan de Ordenación de Tráfico Local.

Esta medida se recoge gráficamente en los Planos *1.5 Ordenación del tráfico local (CT06 y CT07)*, *1.5.1 Ordenación del tráfico local. Avenida de Iberoamérica*, *1.5.2 Ordenación del tráfico local. Creación de tercer carril en acceso sur a glorieta de Av. de Andalucía*, *1.5.3 Ordenación del tráfico local. Reordenación Ctra. Villalobos con Avda. de Andalucía* y *1.5.4 Ordenación del tráfico local. Acceso al cementerio*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT06	ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Mejorar la fluidez del tráfico			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración/actualización de un plan de ordenación del tráfico local para mejorar la fluidez del tráfico.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Elaboración del Plan de Ordenación del tráfico.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de Plan de Ordenación del T.L.			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Plan de ordenación del tráfico local		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	20.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	**30.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Elaboración de Plan de Ordenación	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de Plan de Ordenación	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de Plan de Ordenación	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €

2.1.7 EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Previamente a la ejecución de la reordenación, se señalizarán de forma adecuada las incidencias y las alternativas.
- Se dará a conocer a los ciudadanos la nueva reordenación y sus incidencias con antelación suficiente.
- Siempre que sea posible, se ejecutarán en primer lugar la totalidad de las obras y la señalización vertical, de forma que entren en funcionamiento al mismo tiempo. De esta forma se evitarán confusiones sobre la entrada en vigor de cada una de ellas.
- Se procurará que una medida no cause costes posteriores ni pueda causar confusión con respecto a otras. Por esta, a la hora de su ejecución, se tendrán en cuenta la dependencia de unas medidas respecto de obras.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Toma de datos de movilidad previamente a las actuaciones.
- Publicidad del plazo de ejecución y la entrada en vigor de cada una de las medidas a ejecutar.
- Implantación de segundo carril de acceso a glorieta desde Avenida de Andalucía desde el sur.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de las obras de reordenación del tráfico en calles de Barrio Industria (C/Buen Amor, C/Alejo Fernández, C/Raxis, C/Carlos Cano, C/Cooperativa C/San José Artesano y C/Industria).
- Ejecución de las obras de reordenación del tráfico en C/Corredera, C/Fuente Nueva y C/Utrilla para facilitar el tránsito de vehículos en estas calles de reducidas dimensiones.
- Ejecución de obras de reurbanización mediante ajuste de acerados, pasos de peatones, señalización, etc.
- Ejecución de obra de reordenación de intersección Camino de la Magdalena – Avda. Europa.
- Ejecución de glorieta Av. Iberoamérica - Industria – Jamaica.
- Ejecución de glorieta Av. Andalucía – C/Carlos V.
- Reordenación del tráfico en C/Rafael Revelles, Guardia García Ávila y C/Carlos V.
- Ejecución de obras de mejora de acceso al cementerio.
- Ejecución de acceso Ciudad del Ocio (Intersección C/Villalobos – Avda. de Andalucía).
- Toma de datos de movilidad del funcionamiento de las medidas mediante aforamientos.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Toma de datos de movilidad del funcionamiento de las medidas mediante aforamientos.
- Implantación de medidas correctoras.
- Ejecución de obras de reordenación C/Tejuela. Serán necesario haber realizado anteriormente la conexión de la Ctra. de Jaén con Av. Portugal.

Esta medida se recoge gráficamente en los Planos *1.5 Ordenación del tráfico local (CT06 y CT07)*, *1.5.1 Ordenación del tráfico local. Avenida de Iberoamérica*, *1.5.2 Ordenación del tráfico local. Creación de tercer carril en acceso sur a glorieta de Av. de Andalucía*, *1.5.3 Ordenación del tráfico local. Reordenación Ctra. Villalobos con Avda. de Andalucía* y *1.5.4 Ordenación del tráfico local. Acceso al cementerio*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CT07	EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL				
	ÁREA SECTORIAL	CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			
	OBJETIVO	Mejorar la fluidez del tráfico			
	DESCRIPCIÓN	Ejecución de obras para la implantación de medidas incluidas en el plan de ordenación del tráfico local para mejorar la fluidez del tráfico.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Toma de datos y ejecución de obras para la implantación de las medidas			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Toma de datos de movilidad ✓ Publicidad del plazo de ejecución y entrada en vigor ✓ Ejecución de las obras ✓ Señalización extraordinaria durante entrada en vigor.			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Plan de ordenación del tráfico local		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	15.500,00 €	1.991.762,37 €	254.935,00 €	**2.259.197,37 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Toma de datos de movilidad	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	2.000,00	3,00 €	6.000,00 €
	Implantación de segúndo carril de acceso a glorieta	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Obras acceso a cementerio	ud	1,00	921.177,37 €	921.177,37 €
	Reordenación Barrio Industria. Señaliz. Vertical	ud	15,00	180,00 €	2.700,00 €
	Reordenación Barrio Industria. Señaliz. Horizontal	ud	15,00	60,00 €	900,00 €
	Reordenación C/Corredera y C/Utrilla. Señaliz. Vertical	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Reordenación C/Corredera y C/Utrilla. Señaliz. Horizontal	ud	10,00	60,00 €	600,00 €
	Obras reurbanización (acerados, pasos peatones)	m2	200,00	185,00 €	37.000,00 €
	Reordenación Camino Magdalena - Avda. Europa	m2	955,00	185,00 €	176.675,00 €
	Obras glorieta Av. Iberoamérica - Industria - Jamaica	m2	616,00	185,00 €	113.960,00 €
	Obras glorieta Av. Andalucía - C/Carlos V	m2	1.850,00	185,00 €	342.250,00 €
	Reordenación C/Rafael Revelles y C/Guardia García Ávila	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Reordenación Barrio Industria. Señaliz. Horizontal	ud	5,00	60,00 €	300,00 €
	Obras acceso a Ciudad del Ocio	m2	2.100,00	185,00 €	388.500,00 €
	Toma de datos de movilidad	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Toma de datos de movilidad	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Reordenación Tejuela	m2	1.351,00	185,00 €	249.935,00 €

2.2 GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

Una adecuada estrategia aplicada sobre el aparcamiento puede conseguir una reducción de la circulación de automóviles y una recuperación del espacio público para el ciudadano.

Del diagnóstico realizado en la fase anterior, se concluye que es necesario cambiar los hábitos de movilidad de la ciudadanía siguiendo las siguientes premisas:

- Incentivar el uso del Parking de Los Álamos.
- Crear zonas de aparcamientos privados residenciales o bolsas de aparcamiento público en el casco antiguo, zona en la que existe déficit de aparcamiento residencial.
- Creación de aparcamientos disuasorios asociados a la implantación de un sistema de transporte público colectivo.
- Establecer zonas azules ligadas a zonas comerciales y administrativas, fomentando la rotación de los estacionamientos.
- Limitación de aparcamientos en vías estrechas en casco histórico.

Los objetivos específicos que se pretenden alcanzar dentro de este campo de gestión son:

- Mejorar el aparcamiento residencial.
- Mejorar el aparcamiento disuasión/atracción.

Para conseguir estos objetivos, se planifican las siguientes medidas:

AP01 – Creación de aparcamientos residenciales públicos

En el Documento *Recogida de Datos, Análisis y Diagnóstico para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real* se realiza un estudio de la oferta y la demanda del aparcamiento residencial con el objeto de proponer medidas para el equilibrio de ambas. El aparcamiento tiene una componente de oportunidad muy relevante, ya que se precisa de espacio para poder ejecutarse.

	Nº TURISMOS	Nº PLACAS INDIVIDUALES	Nº APARC. EN GARAJE	Nº APARC. EN LA VÍA	Nº APARC. ADSCRITOS	DÉFICIT APARC.	ÍNDICE PMUS (DEF/HAB)	% APARC. PÚBLICO ACTUAL
ALCALÁ LA REAL	**8.636**	**2414**	**6105**	**5211**	**214**	**-2894**	**-0,17**	**0,63**
DISTRITO 1	**2.141**	**554**	**950**	**931**	**17**	**243**	**0,06**	**0,45**
SECCIÓN 1	714	166	**166**	324	17	**207**	0,15	0,48
SECCIÓN 2	650	121	**238**	149	0	**263**	0,21	0,23
SECCIÓN 3	777	267	**546**	458	0	-227	-0,15	0,59
DISTRITO 2	**1.183**	**279**	**435**	**481**	**26**	**241**	**0,11**	**0,43**
SECCIÓN 1	442	100	**172**	150	26	**94**	0,11	0,4
SECCIÓN 2	741	179	**263**	331	0	**147**	0,11	0,45
DISTRITO 3	**1.267**	**351**	**1167**	**757**	**0**	**-657**	**-0,27**	**0,6**
DISTRITO 4	**2.301**	**691**	**1922**	**1451**	**171**	**-1243**	**-0,28**	**0,71**
SECCIÓN 1	581	169	**345**	181	0	**55**	0,05	0,32
SECCIÓN 2	1.113	176	**1063**	846	171	-967	-0,44	0,92
SECCIÓN 5	607	346	**514**	424	0	-331	-0,28	0,7
DISTRITO 5	**1.750**	**539**	**1631**	**1591**	**0**	**-1472**	**-0,43**	**0,91**
SECCIÓN 1	714	354	**462**	503	0	-251	-0,18	0,71
SECCIÓN 2	1.036	185	**1169**	1088	0	-1221	-0,6	1,06

Tabla 10. Tabla de oferta y demanda de aparcamientos. Fuente: Toma de datos in situ y listado de licencias de vados y entradas de vehículos facilitado por el Ayuntamiento de Alcalá la Real

Del análisis de estos datos de oferta y demanda, se observa que en los distritos 1. y 2, que corresponden con el casco histórico del núcleo urbano, existe un déficit total de 484 plazas. Esta zona del núcleo presenta características similares. Presentan un urbanismo típico de casco histórico, con calles estrechas, empinadas y viviendas antiguas. Muchas de las calles de esta zona carecen de espacios que faciliten el aparcamiento en la vía pública y la mayoría de viviendas no disponen de garajes privados, por lo que se presentan déficit de aparcamiento importantes, de 207 plazas en la Sección 1 y de 263 en la Sección 2. A esta situación, se suma que en esta zona de la localidad confluyen varios centros atractores, lo que genera un volumen de personas importante que demandan aparcamiento además de los propios residentes.

Se observa que los aparcamientos públicos en superficie recientemente habilitados en C/Monjas y C/Real son utilizados principalmente por residentes de las zonas en las que se encuentran situados.

Se propone la construcción de aparcamientos residenciales públicos con un total de 399 plazas, bajo la iniciativa y gestión pública. Los aparcamientos en solares privados podrán ser incentivados, o en su caso, estudiar la ejecución pública mediante expropiación.

AP02 – Fomento de la creación de aparcamientos privados residenciales

Sin embargo, la iniciativa pública no es suficiente para poder abordar la demanda de aparcamiento residencial, tanto por el poco espacio disponible en la trama de las zonas que más déficit tienen, como por la capacidad inversora. Es por ello que se han señalado oportunidades que podrían ser abordables desde la iniciativa privada. Esta iniciativa debe ser fomentada por el ayuntamiento, ya que en este caso cubre un interés general, y existe la posibilidad de perder la oportunidad que aún supone la disponibilidad del suelo.

La proliferación de la iniciativa privada no llevará a la renuncia por parte del ayuntamiento del objetivo de proporcionar plazas públicas y, en su caso, gratuitas al 50% de la demanda.

AP03 – Reducción del aparcamiento ilegal

El objetivo principal de esta medida es solucionar los problemas que lleva consigo el aparcamiento ilegal de los vehículos, tanto privados como de distribución de mercancías, y que afectan a la movilidad de otros sectores. Como es lógico, para reducir el aparcamiento ilegal se propone dotar a la ciudad de suficiente aparcamiento y fomentar el desplazamiento a pie siempre que sea posible. Para fomentar que se cumplan las restricciones de aparcamiento, se plantearán medidas de aumento de la vigilancia y sensorización de plazas de carga y descarga.

AP04 - Limitación de aparcamiento en vías estrechas del casco histórico

El objetivo de esta medida es asegurar la funcionalidad de la trama urbana, en la que es imposible la circulación de vehículos, especialmente de emergencias, o no se puede acceder a las viviendas, si existen vehículos aparcados. Además, se pretende aumentar la seguridad vial en las vías de plataforma única en la que peatón y coche comparten espacio y la calidad ambiental de una zona del núcleo urbano en la que la imagen urbana debe preservarse.

Esta medida deberá acompañarse de otras que permitan que sea viable, como la creación de aparcamientos residenciales públicos o privados.

AP05 - Limitación de aparcamiento a solo residentes en calles del casco histórico

Con esta medida se pretende acotar la demanda de aparcamiento a los residentes en el casco histórico del núcleo en el que existe un claro déficit de aparcamiento. De esta forma, se disminuirá el tráfico circular en busca de estacionamiento en el casco histórico protegiéndolo de su deterioro, mejorando la calidad ambiental del mismo, disminuyendo la intensidad de tráfico que sufre su vía principal (Carrera de las Mercedes) y fomentando los desplazamientos peatonales en esta zona.

AP06 - Mejora del servicio de zona azul

La zona azul es un espacio en el que se regula el aparcamiento existente para conseguir una mejor respuesta a la demanda que se produce debido, principalmente, a centros atractores. Estas zonas azules van limitadas al espacio existente en la vía pública. Se realizan propuestas que mejoran el servicio el conjunto, aumentando su superficie atendiendo a los nuevos centros de atracción de personas que han surgido en el núcleo urbano.

AP07 - Creación de aparcamiento de disuasión

El aparcamiento de disuasión tiene la función de facilitar la conexión automóvil – transporte público, siendo una pieza clave para articular la ciudad fomentando el transporte público. Se trata aquellos aparcamientos que ofrecen alternativas a los aparcamientos de los centros atractores, con objeto de evitar desplazamientos en coche hacia zonas de la ciudad que están congestionadas. Se suelen ubicar en las afueras de las ciudades y están vinculados a las vías principales de comunicación para su acceso en coche y a los distintos modos de transporte, de forma que faciliten la comunicación con los centros urbanos, disminuyendo así el desplazamiento en coche. En Alcalá la Real no existen aparcamientos disuasorios.

La implantación de esta medida debería estar asociada a la creación de un sistema de transporte público que permita la intermodalidad mediante la conexión de nuevos aparcamientos de disuasión con el centro urbano. En cualquier caso, estos aparcamientos de disuasión deberán estar cerca de los viales básicos y con una conexión adecuada con el destino final, tanto a pie como mediante transporte público.

AP08 - Creación/mantenimiento de aparcamiento vinculado a centros de atracción

Los aparcamientos de centros de atracción o nodos, son aquellos destinados a albergar los vehículos que se dirigen a dicho punto y que, por diferentes razones, deben aparcar en sus inmediaciones. En relación con la movilidad, estos aparcamientos son fundamentales, ya que permiten estacionar el vehículo en un punto no conflictivo para cambiar a otro modo de movilidad más sostenible.

Para conseguir el fomento de centros comerciales abiertos, se hace hincapié en la necesidad de dotar a la ciudad de aparcamientos cómodos para los clientes. Dicha comodidad se cifra en la cercanía y en la accesibilidad para el peatón. A su vez, deben implementarse aparcamientos de disuasión con el suficiente atractivo y comodidad para que sean una alternativa real.

Aunque como objetivo se busca la reducción del uso del modo mecanizado privado como forma de desplazamiento en el núcleo de Alcalá la Real, hay que tener en cuenta que:

- La mayor parte de los desplazamientos que se realizan desde la comarca hacia Alcalá la Real con motivo comercial se producen mediante vehículos privados.
- No existe un aparcamiento disuasorio que permita un fácil acceso al centro del núcleo, donde se encuentran la mayor parte de los servicios administrativos, bancarios y comerciales. Es por esto por lo que los desplazamientos a estos centros de atracción tienden a buscar aparcamiento en el propio centro, lo que conlleva problemas de circulación por la falta de plazas.

AP09 – Mejora de la señalización de acceso a los aparcamientos públicos

Para fomentar el uso de aparcamientos públicos asociados a centros de atracción (como es el caso de aparcamiento de Los Álamos) o como aparcamientos de disuasión, es importante señalizar en las vías de acceso al núcleo urbano tanto la situación de los mismos, sus tarifas y su nivel de ocupación. De esta forma se conseguirá incentivar su uso, invitando a los usuarios del vehículo privado que buscan estacionamiento.

2.2.1 CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS (AP01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las zonas residenciales se dotarán de un número mínimo de aparcamientos de 0,5 plazas por vivienda, o el 50% del número de turismos existentes.
- En las zonas en las que la demanda sea superior a la ratio de 0,5 plazas por vivienda, podrá elevarse para cubrir la demanda, sin sobrepasar la ratio de una plaza por vivienda.
- Los aparcamientos residenciales podrán ejecutarse en superficie gratuitos o en edificios---.
- Se evitarán aparcamientos provisionales en solares vacíos, debiendo habilitar estas zonas de forma adecuada, con un adecuado pavimento y señalización.
- Las plazas de aparcamiento que podrán ser solicitadas por cualquier residente empadronado en el área de influencia que dispongan de vehículo.

Ilustración 11. Ejemplos de aparcamientos residencial público

- Se plantea la adaptación de solares sin edificar del casco antiguo para la creación de aparcamientos residenciales (C/Real, C/Ancha, C/Juan Jiménez, C/Antón Alcalá, C/Écija, C/Espinosa, etc…).
- Para aprovechar el espacio destinado a aparcamiento, se propone la ejecución de edificios con varias alturas destinados exclusivamente al aparcamiento residencial en solares sin edificar en los que las condiciones del solar y la normativa urbanística lo permitan (C/Las Monjas o C/Real).

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Planificar la ubicación de los aparcamientos residenciales públicos.
- Realizar gestiones para la implantación de estos aparcamientos de forma que cubran las zonas en las que exista mayor demanda (casco antiguo).

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de las obras de acondicionamiento de aparcamientos en superficie residenciales.
- Creación de un registro de plazas de aparcamiento públicos.
- Campaña publicitaria de la oferta de plazas y condiciones para su concesión.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de las obras de construcción de edificios de aparcamientos residenciales.
- Mantenimiento de aparcamientos creados.
- Revisión y actualización de registro de plazas de aparcamiento públicas.
- Revisión de los ratios y actualización de la red de aparcamientos.

En el *plano 2.1 Creación de aparcamientos residenciales públicos (AP01)*, se realiza una propuesta gráfica con las parcelas en las que podrían implantarse aparcamientos residenciales públicos y la superficie disponible.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP01	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento residencial			
	DESCRIPCIÓN	Creación de zonas de aparcamiento público para residentes en zonas en las que la demanda sea superior a la oferta.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Planificación de ubicación y construcción de aparcamientos			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Planificación de la ubicación ✓ Acondicionamiento/construcción de aparcamientos ✓ Publicidad ✓ Implementación de registro de plazas			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	ALTA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Estudio de la demanda y proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	9.000,00 €	867.300,00 €	1.808.450,00 €	**2.684.750,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Planificación de la red de aparcamientos	ud	1,00	9.000,00 €	9.000,00 €
	Gestión de la implantación	ud	1,00	6.000,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Adquisición o convenio para uso de solar	m2	6.660,00	60,00 €	399.600,00 €
	Demolición de edificación	m2	6.660,00	40,00 €	266.400,00 €
	Acondicionamiento de plazas de aparcamiento en superficie	m2	6.660,00	30,00 €	199.800,00 €
	Creación de registro de plazas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña publicitaria	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Ejecución de edificio de aparcamientos C/Las Monjas	m2	2.091,00	550,00 €	1.150.050,00 €
	Ejecución de edificio de aparcamientos C/Real	m2	1.188,00	550,00 €	653.400,00 €
	Actualización del registro de plazas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Mantenimiento de aparcamientos	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €

2.2.2 FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES (AP02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Se fomentará la creación de zonas de aparcamientos privados residenciales en la zona del casco antiguo, donde la demanda de aparcamiento supera a la oferta, sin que esto modifique la ratio de plazas de aparcamientos públicos.
- Cuando se creen nuevas viviendas, se cumplirán los estándares establecidos en el PGOU.
- Se incentivará la creación de plazas privadas a partir de cubrir las necesidades propias de esas plazas.
- Se fomentará el uso de solares como aparcamientos.
- Se incentivará mediante bonificaciones la creación de plazas en edificios privados para su alquiler.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de ordenanzas para incentivos en la creación de plazas de aparcamiento residencial privado.
- Creación de un registro de plazas de aparcamiento residencial privada.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Revisión y actualización de registro de plazas de aparcamiento públicas.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión y actualización de registro de plazas de aparcamiento públicas.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP02	FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento residencial			
	DESCRIPCIÓN	Mejora del aparcamiento residencial privado			
	AGENTES IMPLICADOS	Privado - Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Creación de plazas de aparcamiento privado para residentes			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de ordenanzas que fijen los incentivos ✓ Creación de registro de plazas de aparcamiento privado residencial			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos privados y municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción de ordenanzas municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Creación de registro de plazas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización del registro de plazas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización del registro de plazas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.2.3 REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL (AP03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para disminuir el aparcamiento ilegal, tanto de vehículos privados como de distribución de mercancías, las sanciones deben ser constantes y eficientes. Estas sanciones no deben ir asociadas a otras políticas de creación de aparcamientos residenciales, disuasorios y de atracción.
- La impunidad de estas infracciones genera en el ciudadano la percepción de permisividad, fomentando el aumento de las infracciones, mientras que la sanción invita a un uso adecuado por parte de todos.
- La implantación de elementos físicos (bolardos, etc) con la finalidad de impedir el aparcamiento ilegal suponen un coste e invita al aparcamiento ilegal en otras zonas donde no existan.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Aumento de la vigilancia policial en las zonas identificadas con mayor aparcamiento ilegal (plazas de carga y descarga, zonas a aparcamiento de bus o taxi, etc).
- Señalización de zonas con limitación de aparcamiento o prohibición de detención (carga y descarga, etc) y vigilar su cumplimiento.
- Agilizar los tiempos de respuesta a denuncias de estacionamiento.
- Implantación de un equipo de agentes de policía local de movilidad dedicados exclusivamente a vigilar y controlar infracciones de movilidad.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Implantación de sensores en plazas de carga y descarga de mercancías, movilidad reducida y taxis para la localización de estas plazas y su disponibilidad en tiempo real a usuarios mediante una aplicación móvil.

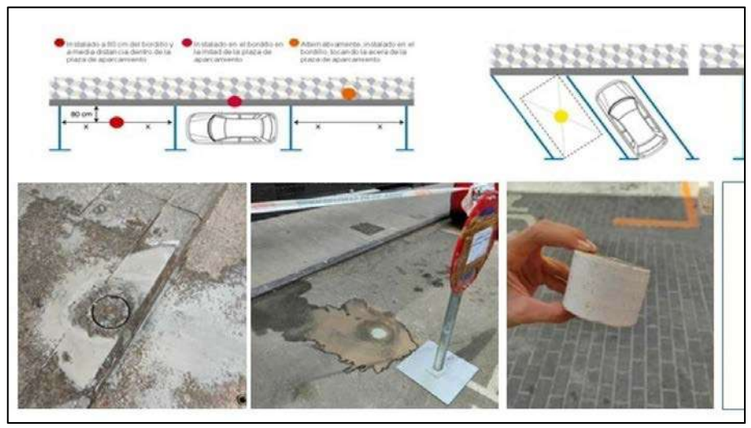


Ilustración 12. Sensores inteligentes de aparcamiento

- Mantenimiento de señalización.
- Revisión y control de sanciones por aparcamiento ilegal y tiempo de respuesta.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de señalización.
- Revisión y control de sanciones por aparcamiento ilegal y tiempo de respuesta.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP03	REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento residencial			
	DESCRIPCIÓN	Medidas para evitar el aparcamiento ilegal y de vigilancia, control y sanción del que se produzca.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización e implementación de sensores			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Mejora de la señalización de zonas con limitación o prohibición de aparcamiento ✓ Colocación de sensores y aplicación móvil ✓ Aumento de vigilancia policial			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	63.600,00 €	69.360,00 €	69.360,00 €	**202.320,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización de puntos conflictivos	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Señalización de prohibición	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Agentes de movilidad	ud	2,00	30.000,00 €	60.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Implantación de sensores	ud	30,00	300,00 €	9.000,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Agentes de movilidad	ud	2,00	30.000,00 €	60.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Agentes de movilidad	ud	2,00	30.000,00 €	60.000,00 €
	Revisión de sensores	ud	30,00	300,00 €	9.000,00 €

2.2.4 LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO (AP04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Dotar de prioridad al peatón en las vías en las que, debido a sus dimensiones, existe plataforma única.
- Asegurar la dimensión suficiente a la calzada que permita la adecuada circulación de vehículos, especialmente de transporte colectivo y emergencias.
- Permitir el acceso a portales y edificios a los vecinos de estas calles.
- Mejora de la imagen urbana del casco histórico del núcleo urbano, dotándolo de mayor atractivo turístico.
- Esta medida deberá acompañarse de medidas que permitan que sea viable, mediante la creación de aparcamientos para residentes.
- Hasta que estos aparcamientos alternativos se habiliten, se deberá señalizar la prioridad peatonal de estas vías estrechas.

Ilustración 13. Señalización de prioridad peatonal en calles de plataforma única

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización horizontal de calles con plataforma única.
- Señalización vertical de prioridad peatonal en calles de plataforma única.
- Señalización vertical con prohibición de aparcamiento.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal.
- Mantenimiento de la señalización vertical.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal.
- Mantenimiento de la señalización vertical.

En el *Plano 2.2. Limitación de aparcamiento en casco histórico (AP04)* se indican la propuesta de calles en las que se plantearía la limitación de aparcamiento y la señalización de prioridad peatonal.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP04	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento residencial			
	DESCRIPCIÓN	Prohibición de aparcamiento en calles estrechas con plataforma única o con acerado insuficiente.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización vertical y horizontal.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Mejora de la señalización			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	14.700,00 €	1.720,00 €	1.720,00 €	**18.140,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización horizontal Señalización vertical	m ud	1500,00 40,00	5,00 € 180,00 €	7.500,00 € 7.200,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización horizontal Mantenimiento de señalización vertical	m ud	200,00 4,00	5,00 € 180,00 €	1.000,00 € 720,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización horizontal Mantenimiento de señalización vertical	m ud	200,00 4,00	5,00 € 180,00 €	1.000,00 € 720,00 €

2.2.5 LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO (AP05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Acotar el aparcamiento en calles del casco histórico solo a residentes de esta zona.
- Mejorar así la oferta de aparcamiento para los residentes, de forma que no sea utilizado por personas que no residan en esta zona.

Ilustración 14. Ejemplo de señalización prohibición de aparcamiento excepto residentes

- Disminución del tráfico en el casco histórico al bajar el número de vehículos que transitan por Carrera de las Mercedes, acceso principal del casco histórico, en busca de aparcamiento, mejorando así notablemente la calidad ambiental de esta zona.
- Fomento de los desplazamientos peatonales en el casco histórico, mejorando así la imagen de esta zona y dotándola de mayor atractivo turístico.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Ordenanza reguladora.
- Creación de una unidad de gestión, vinculada a la Oficina de Movilidad Sostenible.
- Implantación de señalización vertical en el ámbito.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Implantación de aplicación informática para el registro de residentes o uso excepcional.
- Establecimiento de un control de aparcamiento bien mediante personal o bien mediante compra de equipo de control automático del estacionamiento regulado.
- Expedición y reparto de tarjetas a residentes y usuarios.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento del sistema informático.
- Mantenimiento se señalización.
- Mantenimiento de tarjetas de residentes y usuarios.

En el *Plano 2.2. Limitación de aparcamiento en casco histórico (AP04)* se indican la propuesta de calles del casco histórico en las que se planteará la limitación de aparcamiento solo a residentes.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP05	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento residencial			
	DESCRIPCIÓN	Limitación de aparcamiento en calles estrechas con plataforma única del casco histórico a solo residentes			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Implantación de señalización y elementos de control			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Ordenanza reguladora ✓ Señalización vertical ✓ Aplicación informática para el registro ✓ Expedición y reparto de tarjetas a residentes y usuarios ✓ Control del estacionamiento indebido mediante personal o dispositivo móvil			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	3.600,00 €	21.000,00 €	2.760,00 €	**27.360,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Gestión y elaboración de ordenanza	meses	24,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización vertical	ud	20,00	180,00 €	3.600,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Aplicación informática	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Expedición de tarjetas	ud	1500,00	10,00 €	15.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento del sistema informático	meses	12,00	130,00 €	1.560,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de tarjetas de residentes y usuarios	ud	30,00	10,00 €	300,00 €

2.2.6 MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL (AP06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La zona azul es un espacio en el que se regula el aparcamiento en zonas con poca oferta para conseguir una mejor respuesta a la demanda que se produce debido, principalmente, a los centros de atracción.
- Se implanta como servicio público, no como tasa recaudatoria.
- Las zonas azules deben contar con toda la información necesaria para el usuario, como puede ser su precio, horario, formas de pago, etc.
- La implantación de zonas azules tiene como objetivo favorecer la rotación y que los estacionamientos no sean a medio o largo plazo. Para conseguir este objetivo, se plantea la creación de nuevas zonas azules junto a una importante zona comercial, en C/Prudencia Ratia y C/San Salvador.
- Como mejora del servicio actual, se plantea el uso de las nuevas tecnologías como aplicaciones o parquímetros.

Ilustración 15. Parquímetro en zona azul

Ilustración 16. Vehículo eléctrico con sistema de reconocimiento de matrículas en zona azul/carga y descarga

- La mejora del servicio de zona azul debe contar con la colaboración de la Policía Local.
- La inversión necesaria para la mejora del servicio podrá ser cometida por el Ayuntamiento o, por la empresa adjudicataria del servicio.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Ampliación de la superficie de zona azul en zona comercial ya que ésta es un centro de atracción importante del núcleo de Alcalá la Real mediante la actualización de la actual Ordenanza reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en la vía pública.
- Revisión de tarifas y horarios mediante la actualización de la actual Ordenanza reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en la vía pública.
- Implantar una aplicación de pago que permita el registro del usuario.
- Establecer un servicio de información y reclamación telefónica durante horas de uso.
- Señalización horizontal y vertical en las nuevas zonas azules.
- Instalación de máquinas expendedoras zonas azules.
- Adquisición de equipo de control automático del estacionamiento regulado.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de señalización horizontal en zona azul.
- Mantenimiento de señalización vertical en zona azul.
- Mantenimiento de máquinas expendedoras.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de señalización horizontal en zona azul.
- Mantenimiento de señalización vertical en zona azul.
- Mantenimiento de máquinas expendedoras.

En el *Plano 2.3* se incluyen las zonas de zona azul existentes y las nuevas zonas propuestas, en C/Prudencia Ratia y C/San Salvador.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP06	**MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL**				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento de disuasión/atracción			
	DESCRIPCIÓN	Mejora del servicio de zona azul existente y ampliación a nuevas zonas.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Implantación señalización, aplicación de pago y parquímetros			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elección de nuevas zonas azules ✓ Ordenanza reguladora ✓ Revisión de tarifas y horarios ✓ Señalización horizontal y vertical ✓ Implantación de aplicación de pago ✓ Implantación de máquinas expendedoras				
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	29.440,00 €	2.860,00 €	2.860,00 €	**35.160,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de ordenanza reguladora (O.R.A.)	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización vertical	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €
	Señalización horizontal	m	800,00	5,00 €	4.000,00 €
	Instalación máquinas expendedoras	ud	4,00	4.500,00 €	18.000,00 €
	Aplicación informática	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m	100,00	5,00 €	500,00 €
	Mantenimiento máquinas expendedoras	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m	100,00	5,00 €	500,00 €
	Mantenimiento máquinas expendedoras	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €

2.2.7 CREACIÓN DE APARCAMIENTO DE DISUASIÓN (AP07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los aparcamientos de disuasión se conciben como estacionamientos ligados a centros de transporte público o sostenible situados en las periferias de los núcleos urbanos junto a las principales vías.
- Se ubican junto a las principales vías de acceso por carretera, siendo fácilmente accesibles.
- Son gratuitos o de bajo coste si se combina con transporte público para ser una alternativa clara al aparcamiento en las zonas congestionadas del núcleo.
- Su objetivo es reducir el número de automóviles que, procedentes de otros núcleos urbanos, acceden en centro de la ciudad mediante su combinación con el transporte público, modos no motorizados (bicicletas) o vehículos de movilidad personal (patinetes eléctricos). Ayudan a promover patrones de movilidad sostenibles claros, mejorar la accesibilidad a los centros urbanos y aumentar el atractivo de los cascos antiguos de las ciudades.
- La creación de aparcamientos de disuasión debe ir acompañada de la implantación de transporte público urbano, la implantación de puntos de alquiler de bicicletas eléctricas o vehículos de movilidad personal (VMP) así como de medidas de empuje frente al vehículo privado en el centro urbano (estacionamiento regulado, peajes, etc).
- Deben ser totalmente accesibles peatonalmente y estar bien señalizados en todos los accesos a la ciudad, integrando la señalización informativa del transporte urbano/alquiler de bicicletas o VMP.
- Se plantea la creación de un aparcamiento disuasorio en el entorno del Ferial. Este aparcamiento se localizará junto a la Estación de Autobuses, centro de intercambio modal, y junto a una de las principales vías de acceso por carretera al núcleo urbano.
- Condiciones favorables para su implantación: Dispone del Centro Hospitalario de Alta Resolución, es una de las ciudades con más demanda de turismo cultural con importante Patrimonio Histórico y cultural, con buenas comunicaciones por carretera con Córdoba, Granada y Jaén.
- Condiciones desfavorables para su implantación: No posee autobús urbano, ni itinerarios peatonales en el casco histórico, ni un carril bici urbano o sistema de préstamos de bicicletas.

Ilustración 17. Ejemplo de aparcamiento disuasorio con punto de estacionamiento/alquiler de bicicletas

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Planificación de la ubicación de nuevos aparcamientos de disuasión.
- Gestión de la ejecución de los nuevos aparcamientos de disuasión.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Gestión de la ejecución de los nuevos aparcamientos de disuasión.
- Contratación del proyecto de ejecución aparcamiento disuasorio.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de las obras de nuevo aparcamiento de disuasión en Ferial.

En el *Plano 2.3* se incluye la propuesta de ubicación del aparcamiento de disuasión y el número de plazas previstas.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP07	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento de disuasión/atracción			
	DESCRIPCIÓN	Planificación, ejecución y mantenimientos de aparcamientos de disuasión con situacion y capacidad adecuadas a la demanda.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Disponibilidad de espacio con ordenación adecuada para la implantación de aparcamientos de disuasión			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Planificación de su ubicación ✓ Gestión de su ejecución (proyecto) ✓ Gestión del aparcamiento de disuasión			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	ALTA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	20.000,00 €	3.003.000,00 €	**3.023.000,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Planificación de ubicación de nuevo aparcamiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Gestión de la ejecución de nuevo aparcamiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Contratación del proyecto de ejecución	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Ejecución de aparcamiento disuasión Ferial	m2	5000,00	600,00 €	3.000.000,00 €
	Señalización del aparc. de disuasión	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €

2.2.8 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE APARCAMIENTOS VINCULADOS A CENTROS DE ATRACCIÓN (AP08)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los aparcamientos de centros de atracción o nodos, son aquellos destinados a albergar los vehículos que se dirigen a dicho punto y que, por diferentes razones, deben aparcar en sus inmediaciones.
- Permiten estacionar el vehículo en un punto no conflictivo para cambiar a otro modo de movilidad más sostenible.
- Actualmente, no se concibe la revitalización de una zona comercial sin habilitar aparcamientos, por lo que volver a hacer comercial en centro urbano conlleva la creación de aparcamientos vinculados a él.
- Para ofrecer accesibilidad del cliente a un Centro Comercial Abierto situado en el centro urbano es necesario habilitar aparcamientos, ya sea propios o concertados con descuentos a los clientes. Actualmente esto se produce en el aparcamiento subterráneo de Los Álamos, en el que se ofertan descuentos en sus tarifas a los clientes de comercios asociados. Se propone la creación de una bolsa de aparcamiento en la zona de iniciativa pública en "El Toril", situada en el antiguo claustro del convento franciscano junto a la iglesia de Consolación. Este claustro se recuperará para el uso del público mediante usos residenciales, terciarios y una dotación de hasta 200 plazas de aparcamiento público.
- La implantación de estos aparcamientos debe regirse, no tanto por criterios de sostenibilidad de la movilidad, si no para mantener la compatibilidad del crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente.
- Estos aparcamientos deben tener total accesibilidad peatonal.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Planificación de la ubicación de nuevos aparcamientos de centros de atracción.
- Gestión de la ejecución de los nuevos aparcamientos de centros de atracción.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Gestión de la ejecución de los nuevos aparcamientos de atracción.
- Contratación del proyecto de ejecución aparcamiento atracción.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de las obras de nuevo aparcamiento de disuasión en "El Toril".

En el *Plano 2.3* se incluye la propuesta de ubicación de nuevos aparcamientos de centros de atracción.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP08	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE CENTROS DE ATRACCIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento de disuasión/atracción			
	DESCRIPCIÓN	Planificación, ejecución y mantenimientos de aparcamientos en centros de atracción con situación y capacidad adecuadas a la demanda.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Disponibilidad de espacio con ordenación adecuada para la implantación de aparcamientos de centros de atracción			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Planificación de su ubicación ✓ Gestión de su ejecución (proyecto) ✓ Gestión del aparcamiento de disuasión			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	ALTA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	20.000,00 €	4.203.000,00 €	**4.223.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Planificación de ubicación de nuevo aparcamiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Gestión de la ejecución de nuevo aparcamiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Contratación del proyecto de ejecución	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
	Gestión	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Ejecución de aparcamiento c. atracción "El Toril"	ud	7.000,00	600,00 €	4.200.000,00 €
	Señalización del aparc. de disuasión	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €

2.2.9 MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS (AP09)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La colocación de señalización de acceso y nivel de ocupación del aparcamiento público de Los Álamos en los diferentes accesos a la ciudad facilitaría al usuario su localización y fomentaría su uso.
- Para incentivar el uso del estacionamiento del aparcamiento público de Los Álamos, se plantea la gestión de sus plazas mediante la cual se conocerá en tiempo real el número de plazas libres.
- Esta información se trasladará al usuario mediante paneles formativos instalados en las vías de la ciudad.
- Se puede contemplar completar la información del número de plazas en el aparcamiento subterráneo con la información de aparcamiento en superficie.
- Se disminuye la congestión del tráfico, la optimización del uso del aparcamiento, una disminución del tiempo de desplazamiento, así como la mejora en las condiciones ambientales y en la calidad de vida de los ciudadanos.
- El desarrollo de aplicaciones para gestión de plazas de aparcamiento subterráneo, nivel de ocupación, tarifas y promociones mediante las cuales se ofreciera información complementaria, como rutas de acceso a las plazas libres, lo que disminuiría el tránsito de vehículos y el tiempo de desplazamiento.

Ilustración 18. Ejemplo de paneles informativos de plazas de estacionamiento

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Colocación de sensores de conteo de plazas ocupadas/libres en aparcamiento público de Los Álamos.
- Colocación de señalización informativa de ubicación y acceso a aparcamiento público de Los Álamos.
- Implantación de paneles informativos en tiempo real de nivel de ocupación y tarifas.
- Implementación de aplicación para gestión de plazas.
- Publicidad de la aplicación.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Revisión de sensores.
- Mantenimiento de señalización informativa.
- Mantenimiento de paneles informativos.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión de sensores.
- Mantenimiento de señalización informativa.
- Mantenimiento de paneles informativos.

En el *Plano 2.3* se incluyen la propuesta de ubicación de los paneles de información y la señalización de acceso a aparcamientos.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AP09	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			
	OBJETIVO	Mejorar el aparcamiento de disuasión/atracción			
	DESCRIPCIÓN	Mejora en la señalización y gestión de la información de los aparcamientos públicos			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización e implantación de aplicación para gestión de la información de los aparcamientos públicos			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Colocación de señalización de accesos ✓ Colocación de sensores de aparcamiento ✓ Colocación de paneles informativos ✓ Implantación de aplicación ✓ Publicidad de aplicación y sus beneficios			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	64.700,00 €	3.680,00 €	5.180,00 €	**73.560,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización de accesos a aparcamientos públicos	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Implantación de sensores	ud	171,00	300,00 €	51.300,00 €
	Carteles informativos	ud	5,00	1.000,00 €	5.000,00 €
	Aplicación informática	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Campaña publicitaria	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Revisión de sensores	ud	5,00	300,00 €	1.500,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	1,00	180,00 €	180,00 €
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Revisión de sensores	ud	10,00	300,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	1,00	180,00 €	180,00 €
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €

2.3 POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

Una de las medidas que van a permitir reducir la dependencia del vehículo privado es mejorar y potenciar el transporte colectivo público urbano e interurbano. Este transporte público colectivo debe conectar de forma eficaz las diferentes zonas de la ciudad y del municipio, mediante un servicio de calidad y con un coste asumible para los usuarios.

El transporte público debe ser una alternativa eficiente, que combine las infraestructuras y servicios para suplir el conjunto de demandas. Debe ser multimodal y presentar ventajas con respecto a otros medios de transporte. Se debe establecer una jerarquía en la red viaria en la que en las vías principales o de largo recorrido, se priorice el transporte público frente al privado.

Esta línea estratégica reducirá el volumen de tráfico rodado tanto en el interior del núcleo de Alcalá la Real, como en su municipio, reduciendo así las emisiones de gases producidas por el transporte.

El transporte público es la alternativa más sostenible para los desplazamientos que, de forma convencional, se realizan en vehículo privado.

Las principales características del transporte colectivo son:

- Menor ocupación del espacio público, tanto de circulación como de aparcamiento.
- Menor emisión de gases contaminantes.
- Menor gasto energético para la misma movilidad.
- Está al alcance de toda la sociedad, al poder ser utilizado por personas con menor poder adquisitivo.

Un punto clave para el fomento del transporte colectivo es la implantación de intercambiadores, que son puntos estratégicos que permiten realizar el cambio de un sistema de transporte, ya sea público o privado, a otro medio, normalmente el transporte público. Los intercambiadores deben localizarse en un punto integrado en la ciudad y en su sistema de transportes, con infraestructuras adecuadas tanto para los usuarios como para los operadores del transporte.

Los objetivos específicos que se pretenden alcanzar dentro de este campo de gestión son:

- Mejorar el transporte colectivo.
- Incrementar el uso del transporte colectivo.

Para conseguir incrementar el uso del transporte colectivo y mejorar el transporte urbano se han planificado las siguientes medidas:

TC01 - MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO

Del análisis realizado se concluye que el transporte público colectivo interurbano es, en general, suficiente, a excepción del de algunas aldeas, que es mínimo. En general, la sustitución del coche en los desplazamientos interurbanos es difícil. Lo habitual es que, solo utilicen este servicio aquellos que carecen de vehículo. Es por esto que, además de cubrir la demanda existente, este servicio debe fomentar el uso del mismo, aspirando a incrementar sus usuarios más allá de aquellos que no tengan más remedio que hacerlo. Es muy importante también asegurar el intercambio modal de forma sencilla y efectiva.

Durante el diagnóstico realizado, se ha detectado que las paradas de bus deben ser mejoradas tanto en su ubicación como su señalización, tanto para el servicio interurbano como para el transporte escolar. Estas paradas deben estar bien identificadas, además de realizarse en zonas donde la parada del bus no interfiera en la movilidad tanto de vehículos como peatonal. El uso de estos servicios de transporte colectivo depende, en gran medida de la comodidad del mismo

Sería necesario realizar mejoras 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, la instalación de paneles informativos digitales en la estación, etc.

TC02 - TRANSPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS

En áreas en las que existe baja demanda de transporte público, afectada además por el COVID-19, se plantea un servicio que está completamente orientado al usuario. El usuario se comunica a través de métodos telefónicos y telemáticos (aplicaciones, web, etc) con la empresa del transporte para reservar su recogida. El transporte no se establece a no ser que haya una demanda previa. Este servicio podrá ser prestado tanto por operadores públicos como privados, con rutas flexibles, tanto por vehículos pequeños como medianos, adaptados a personas con movilidad reducida. Se trata, por tanto, de una adaptación del servicio público de transporte colectivo a la demanda existente, mediante el que no se establecen líneas regulares, sino una red de paradas, líneas y horarios con los servicios realmente demandados.

TC03 - DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Alcalá la Real carece de transporte público de autobús urbano, por lo que no hay alternativa de movilidad para los ciudadanos que favorezca la reducción del volumen de tráfico privado. Se propone realizar un estudio económico y de viabilidad para la implantación de un transporte público urbano, siguiendo los criterios de eficiencia, sostenibilidad en el tiempo y bajo impacto ambiental. Es importante la implantación de este servicio, debiendo ser atractivo tanto económicamente como en sus horarios y líneas, haciendo posible que el usuario prefiera este modo de transporte al uso del coche. Debido a las características del núcleo urbano, en el que existen calles estrechas con pendientes elevadas y difícil acceso, se plateará el uso de vehículos eléctricos, de dimensiones adecuadas que permitan su circulación por las zonas en las que la demanda de este servicio pueda ser mayor, como es el caso histórico. Para fomentar su uso, la implantación de este servicio deberá llevar acompañada una campaña de información y concienciación.

TC04 - INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO

Actualmente el núcleo urbano de Alcalá la Real no cuenta con transporte urbano. La implantación de este servicio haría posible la movilidad sostenible entre los usuarios del transporte urbano e interurbano. Por esto, se promoverá que la Estación de Autobuses sea una de las principales paradas de un futuro transporte público local posibilitando así el intercambio de viajeros entre las líneas interurbanas e urbanas. Para asegurar la adecuada intemodalidad,

deberán coordinarse los horarios de ambos transportes, urbano e interurbano, de forma que los usuarios puedan realizar transbordos reduciendo el tiempo de espera.

TC05 - CREACIÓN DE LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLÍGONOS INDUSTRIALES

Durante el diagnóstico y análisis, se ha detectado que la intensidad del tráfico de vehículos privados en los horarios de comienzo y fin de la jornada laboral, es importante. Esto es debido al importante desarrollo industrial que se ha venido sucediendo en los últimos años en los polígonos industriales de El Chaparral y Llanos de Mazuelos. Como opción para la disminución del tráfico privado individual de los trabajadores de los principales polígonos industriales del núcleo y entorno de Alcalá la Real, se propone el establecimiento de líneas de autobús en los horarios de entrada y salida del trabajo, y que en general en estos centros de trabajos suele ser similar (6:00, 14:00 y 22;00). Este transporte deberá ser accesible a la mayor parte de los trabajadores, con paradas en varios puntos del núcleo urbano, de forma que se incentive su uso, sin coste para ellos.

TC06 - MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

El acceso diario de entrada y salida de los escolares a los centros de enseñanza constituye uno de los momentos más sensibles en materia de seguridad vial. En los últimos años, se ha producido un aumento de los traslados de los alumnos en vehículos privados, con el efecto negativo que esto produce en la congestión viaria en franjas horarias puntuales, sobre todo en la hora punta de la mañana. En este aspecto se plantea poner en marcha una mejora del transporte urbano escolar, haciéndolo accesible a todos los estudiantes, tantos los procedentes del núcleo urbano como para los que proceden de aldeas y otros núcleos de población.

2.3.1 MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO (TC01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Mejorar la eficiencia de las líneas y los horarios del servicio para favorecer la interconexión con otras poblaciones.
- El transporte escolar interurbano deberá hacer uso de paradas regladas y acondicionadas.
- Los servicios discrecionales de autobús deberán hacer uso de paradas regladas y acondicionadas.
- Los servicios de autobús interurbano de líneas regulares deberán ofrecer información 24 h de recorridos, horarios y tarifas en la Estación de Autobuses.
- Las paradas de bus, tanto escolar como discrecional, así como la estación de autobuses contarán un mantenimiento adecuado y programado.
- Eliminación de paradas de bus irregulares en zonas no acondicionadas para ello.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Estudio de la eficiencia de las líneas de bus escolar interurbano para su optimización intentando reducir su número.
- Creación de paradas de bus escolar interurbano mediante la instalación de marquesina, con señalización vertical y horizontal adecuada (eliminación de parada de bus en C/Figueras, con traslado a Avd. Europa).
- Mejora y mantenimiento de las actuales instalaciones de la Estación de Autobuses (evitando accesos indebidos de vehículos y peatones desde Avda. de Andalucía y C/Cruz del Coto).

Ilustración 19. Estado actual de la Estación de Autobuses

- Instalación de panel informativo digital en la Estación de Autobuses con trayectos y horarios actualizados. La información que proporcione este panel debe ser dinámica, de forma que el usuario tenga una información lo más próxima a la realidad.
- Implantación de Sistemas de Información al Viajero (SIV) mediante información en las paradas o servicio de mensajería a telefonía móvil a usuarios registrados.

Ilustración 20. Ejemplo de paneles informativos en estación de autobuses

- Creación de página web y aplicación móvil con toda la información actualizada de las líneas que operan en la Estación de Autobuses, así como la posibilidad de compra de billetes online.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de paneles informativos.
- Mantenimiento de página web.
- Mantenimiento de aplicación móvil.
- Mantenimiento de las instalaciones de la Estación de Autobuses.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Sustitución de paneles informativos.
- Renovación de página web.
- Renovación de aplicación móvil.
- Mantenimiento de las instalaciones de la Estación de Autobuses.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC01	MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Mejorar el transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Mejorar la eficiencia de las líneas de autobús interurbano, el transporte escolar, así como sus instalaciones y servicios.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real/Empresa concesionaria			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización de paradas, mejora de instalaciones e implantación de medios que permitan la información a tiempo real y otros servicios.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Estudio de eficiencia de líneas de bus escolar interurbano ✓ Implantación de paradas de bus escolar interurbano ✓ Colocación de paneles informativos en Estación de Autobuses ✓ Implantación de Sistemas de Información al Viajero (SIV) ✓ Implantación de aplicación/página web ✓ Publicidad de aplicación y sus beneficios			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales/privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	60.500,00 €	9.600,00 €	17.000,00 €	**87.100,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Estudio de líneas bus escolar interurbano	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Paneles informativos	ud	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €
	Página web	ud	1,00	2.500,00 €	2.500,00 €
	Aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Implantación de Sistema de Información al Viajero	ud	1,00	10.000,00 €	10.000,00 €
	Marquesinas/paradas bus escolar	ud	4,00	10.000,00 €	40.000,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de web	mes	36,00	50,00 €	1.800,00 €
	Mantenimiento aplicación	mes	36,00	50,00 €	1.800,00 €
	Mantenimiento de Estación de Autobuses	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de web	mes	60,00	50,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento aplicación	mes	60,00	50,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de Estación de Autobuses	ud	2,00	5.000,00 €	10.000,00 €

2.3.2 TRASPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS (TC02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Adaptación del servicio público de transporte colectivo interurbano a la demanda existente.
- El coste del billete será proporcional al trayecto e independiente del coste para la empresa adjudicataria.
- El usuario solicita su recogida anticipadamente mediante llamada telefónica, aplicación móvil o web.
- El servicio se adaptará a los horarios previstos siempre que se active mediante aplicación móvil o llamada telefónica.
- Mediante la aplicación, es posible planificar de forma óptima el recorrido y recogida de los usuarios para dejar a cada pasajero en su destino seleccionado, creado rutas y asignando los vehículos a cada una de ellas.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Acondicionamiento de paradas mediante instalación de marquesina o señalización horizontal y vertical.
- Instalación de panel informativo con las características del servicio (teléfono, página web y aplicación móvil).
- Creación de aplicación móvil y página web para la gestión del servicio.
- Campaña publicitaria del servicio.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento y conservación de la parada.
- Mantenimiento del panel informativo.
- Mantenimiento de la aplicación móvil/página web.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Sustitución de parada.
- Sustitución de panel informativo.
- Renovación de la aplicación móvil/página web.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC02	TRANSPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Proporcionar a núcleos dispersos (Las Grajeras, Caserías de San Isidro, Pedriza, Ribera Baja, Venta de Agramaderos) acceso al transporte colectivo, vinculándolo a la demanda y los horarios previstos.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real/Empresa concesionaria			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización de paradas e implantación de medios que permitan la demanda del servicio de transporte colectivo.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Implantación de paradas mediante marquesina/señalización ✓ Instalación de paneles informativos ✓ Creación de aplicación móvil/página web ✓ Publicidad del servicio			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales/privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	73.500,00 €	5.200,00 €	10.000,00 €	**88.700,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Marquesinas/paradas bus	ud	6,00	10.000,00 €	60.000,00 €
	Paneles informativos	ud	6,00	1.000,00 €	6.000,00 €
	Página web	ud	1,00	1.500,00 €	1.500,00 €
	Aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de paradas	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de web	mes	12,00	50,00 €	600,00 €
	Mantenimiento aplicación	mes	12,00	50,00 €	600,00 €
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de paradas	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de web	mes	60,00	50,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento aplicación	mes	60,00	50,00 €	3.000,00 €
	Mantenimiento de paneles informativos	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €

2.3.3 DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (TC03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las paradas deben situarse cerca de los centros de atracción más importantes (Ayuntamiento, Centros de Salud, Parada de Autobuses, centros comerciales, etc.
- El diseño del servicio de transporte público deberá asegurar que no existan zonas de alta densidad de población a una distancia superior a 300 m de una parada de bus.
- Las paradas de bus se situarán a una distancia superior a 300 m e inferior a 600 metros.
- Deberán implantarse paradas en el casco histórico, para que este servicio pueda adaptarse a estas zonas donde la demanda es mayor.
- Los vehículos deberán ser eléctricos, de dimensiones adecuadas para poder circular por las calles estrechas del casco histórico.
- La frecuencia de paso no será superior a 15 minutos en horario punta, ni de 30 minutos a cualquier horario.
- Las paradas no podrán realizarse ocupando el vial principal en caso de pertenecer a la red básica.
- Se procurará que las líneas circulen por el mismo viario en la ida y la vuelta siempre que sea posible, con paradas enfrentadas.
- Se conectarán los centros generadores y de atracción de viajes para cubrir las necesidades reales de transporte detectadas.
- El servicio debe ser atractivo tanto económicamente como en sus horarios y líneas, posibilitando la intermodalidad con otros medios como el transporte colectivo interurbano.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Diseño de las líneas de autobús urbano según criterios de PMUS, con las siguientes paradas:
  - Línea 1: Tejuela - Av. Portugal – Mora - Apeadero Álamos - Av. Andalucía - Av. Iberoamérica, C.H.A.R.E./DIA - Estación de Autobuses -LIDL/Ciudad del Ocio.
  - Línea 2: LIDL/Ciudad del Ocio - Estación de Autobuses – Av. Andalucía - Apeadero SAFA - Mora – Tejuela.
- Redacción del pliego de condiciones del servicio.
- Licitación y adjudicación del servicio.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Implantación del servicio de autobús urbano (compra de vehículos, implantación de paradas).
- Campaña publicitaria.
- Seguimiento del cumplimiento del pliego e informe.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de vehículos.
- Mantenimiento de paradas.
- Auditoría del uso del servicio y actualización del mismo.

Se ha realizado una propuesta gráfica de las líneas de autobús urbano según los criterios indicados en este Plan de Movilidad en el *Plano 3.1 Servicio de transporte público urbano (TC03)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC03	DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Diseño e implantación de líneas de transporte urbano según criterios del PMUS			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real/Empresa concesionaria			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Implantación y señalización de paradas			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Estudio y diseño de las líneas de bus urbano ✓ Instalación de paradas de bus ✓ Campaña publicitaria			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales/privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	761.500,00 €	11.000,00 €	**772.500,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Diseño de las líneas de TP	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Redacción del pliego	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Licitación y adjudicación	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Compra de vehículos eléctricos	ud	3,00	200.000,00 €	600.000,00 €
	Implantación de paradas	ud	16,00	10.000,00 €	160.000,00 €
	Campaña publicitaria	mes	3,00	500,00 €	1.500,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de vehículos	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Mantenimiento de paradas	ud	12,00	500,00 €	6.000,00 €

2.3.4 INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO (TC04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En la Estación de Autobuses coexistirán los servicios de autobús interurbano, urbano, taxis y servicio de alquiler de bicicletas/patinetes eléctricos.
- Los servicios discrecionales deberán hacer uso de la Estación de Autobuses o paradas regladas y acondicionadas para fomentar el intercambio modal con el servicio de autobús urbano.
- El servicio de taxis deberá asegurar la recogida gratuita de viajeros en cualquiera de sus paradas.
- El horario de los servicios urbano e interurbano deberá ser complementario, de forma que se fomente el transbordo.
- Los transbordos entre líneas urbana e interurbana se realizarán en zonas viables, con adecuada accesibilidad para el usuario y garantías de seguridad.
- Deberán eliminarse paradas irregulares del servicio de transporte colectivo interurbano.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Mantenimiento de paradas de taxis, con repintado de señalización horizontal y sustitución de la vertical en su caso.
- Señalización de paradas de bus urbano más cercanas en aparcamientos de disuasión.
- Mantenimiento de la Estación de Autobuses.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de paradas de taxis, con repintado de señalización horizontal y sustitución de la vertical en su caso.
- Mantenimiento de señalización de paradas de bus urbano más cercanas en aparcamientos de disuasión.
- Mantenimiento de la Estación de Autobuses.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mejoras en la Estación de Autobuses.
- Sustitución de paradas de bus.
- Sustitución de señalización en aparcamientos de disuasión

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC04	INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Medidas que favorezcan la llegada y salida de viajeros en transporte público, así como los intercambios modales entre ellos.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real/Empresa concesionaria			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización adecuada en aparcamientos disuasorios			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización en aparcamientos de disuasión ✓ Mantenimiento de paradas ✓ Mantenimiento de Estación de Autobuses			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.540,00 €	4.360,00 €	1.180,00 €	**9.080,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento paradas taxis	ud	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Señalización aparc. disuasión	ud	3,00	180,00 €	540,00 €
	Mantenimiento Estación Autobuses	año	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento paradas taxis	ud	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Señalización aparc. Disuasión	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
	Mantenimiento Estación Autobuses	año	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento paradas taxis	ud	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento señalización aparc. Disuasión	ud	1,00	180,00 €	180,00 €
	Mantenimiento Estación Autobuses	año	5,00	1.000,00 €	5.000,00 €

2.3.5 CREACIÓN DE LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLÍGONOS INDUSTRIALES (TC05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los desplazamientos en coche al trabajo producen costes elevados de transporte, exclusión social e impactos ambientales y en la salud indeseables.
- Estos desplazamientos generan una importante movilidad, con idéntico destino, horarios de entrada y salida similares con la posibilidad de establecer rutas mediante transporte colectivo, ya sea en automóvil compartido o mediante autobuses.
- La creación de rutas de transporte colectivo beneficia a los propios trabajadores (ahorro de costes de su vehículo particular, disminución del riego de accidente) y también la propia empresa (posibles rebajas fiscales o de Seguridad Social, recepción de ayudas o subvenciones para su implantación, mejora en la imagen de la empresa, menor necesidad de espacio para estacionamiento, posibilidad de contratación de trabajadores sin vehículo propio, disminución en el absentismo laboral y aumento de la productividad).
- Para la redacción de estos planes se recomienda la "Guía Práctica de Planes de Transporte al Trabajo" del IDEA (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía).

Ilustración 21. Beneficios de un Plan de Transporte al Trabajo (PTT)

- El servicio de transporte colectivo a polígonos industriales podrá ser coordinado entre varias de las empresas que en ellos se sitúan.
- Es necesario un trabajo de sensibilización para conseguir la toma de conciencia y el cambio de actitudes del personal.
- La falta de itinerarios peatonales y ciclistas accesibles y seguros no hace posible el cambio del tipo de desplazamiento hacia los centros de trabajo a estos modos de transporte.
- El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, **faculta a los ayuntamientos a aplicar, en sus ordenanzas fiscales, una bonificación de hasta el 50% en la cuota correspondiente al impuesto de actividades económicas a los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el colectivo o el compartido**. La misma norma permite una bonificación hasta del 75% en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en función de la clase de carburante que consuma el vehículo y de las características técnicas de su motor y su incidencia en el medio ambiente.
- La futura construcción de la conexión entre polígonos industriales que se encuentra en fase de anteproyecto ("*Anteproyecto de mejora de accesos a Santa Ana desde la A-403 y conexión polígonos industriales en Alcalá la Real*"), facilitará la implantación de una línea circular que se desplace entre los cuatros principales polígonos industriales del municipio de Alcalá la Real.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de una mesa de movilidad y accesibilidad con participación de responsables empresariales y sindicales.
- Implantación de horarios coordinados entre empresas.
- Implantación de transporte colectivo privado.
- Información y concienciación a los trabajadores mediante campañas informativas del fomento del uso del transporte público colectivo.
- Fomento del viaje compartido en coche mediante campañas de concienciación.
- Regulación y control del aparcamiento público en zonas industriales.
- Dotación de equipamiento para bicicletas, taquillas, duchas, etc.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de las rutas de transporte colectivo.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de las rutas de transporte colectivo.

En el Plano *3.2 Líneas de bus para desplazar a trabajadores a principales polígonos industriales (TC06)* se incluye el itinerario propuesto que podría implantarse para las rutas de transporte colectivo a polígonos industriales.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC05	CREACIÓN DE LÍNEAS BUS PARA DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES A POLÍGONOS INDUSTRIALES				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Medidas que favorezcan la disminución del uso de vehículo privado para el desplazamiento individual a centro de trabajo.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento y empresas afectadas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de mesa de movilidad ✓ Implantación de ruta de transporte colectivo ✓ Concienciación a los trabajadores			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Empresas afectadas			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	1.500,00 €	0,00 €	0,00 €	**1.500,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Creación de mesa de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de información y concienciación	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Implantación de ruta de transporte colectivo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Colocación de equipamiento para bicicletas	ud	0,00	150,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento ruta de transporte	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento ruta de transporte	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.3.6 MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR (TC06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para evitar los traslados de los alumnos en vehículos privados se hace necesario implantar un transporte escolar urbano.
- Debe ser accesible a todos los estudiantes del núcleo urbano.
- Se instalarán paradas de autobuses escolar señalizadas y acondicionadas.
- Las paradas no podrán realizarse ocupando el vial principal en caso de pertenecer a la red básica, evitando, además, zonas con importante intensidad de tráfico en las horas punta de entrada y salida de los centros educativos.
- Las paradas de autobús escolar deberán tener un mantenimiento adecuado y programado.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Análisis de estado actual mediante encuentras en centros educativos.
- Estudio económico y de viabilidad.
- Implantación de apeaderos seguros junto a los principales centros educativos.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña informativa y de concienciación.
- Implantación del servicio.
- Señalización y acondicionamiento de apeaderos seguros junto a los principales centros educativos.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Análisis y revisión del servicio

Los itinerarios propuestos para el transporte urbano colectivo escolar se incluyen en el *Plano 3.3 Mejora del transporte urbano escolar (TC06)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
TC06	MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR				
	ÁREA SECTORIAL	POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			
	OBJETIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo			
	DESCRIPCIÓN	Medidas que incrementen el uso del transporte escolar urbano disminuyendo el desplazamiento a los centros educativos mediante vehículo privado.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento, Junta de Andalucía y centros escolares			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Análisis del estado actual mediante encuesta de movilidad en centros educativos ✓ Estudio económico y de viabilidad del servicio ✓ Campaña de concienciación en colegios ✓ Implantación del servicio			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	5.500,00 €	13.000,00 €	3.000,00 €	**21.500,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Realización de encuestas en centros escolares	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Estudio económico y de viabilidad	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa y de concienciación	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Implantación del servicio	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización y acondicionamiento de apeaderos seguros	ud	5,00	2.000,00 €	10.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa y de concienciación	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €

2.4 RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Alcalá la Real es una ciudad con un movimiento peatonal considerable, suponiendo éste la mitad de los desplazamientos realizados. El uso de la bicicleta es residual, siendo utilizada mayoritariamente para desplazamientos por motivos de ocio durante los fines de semana. Las motivaciones por las que no se realizan más desplazamientos a pie o en bicicleta son principalmente subjetivos, aunque también aparece como uno de los motivos principales la falta de seguridad.

Esta falta de seguridad es debida a la falta de infraestructuras destinadas al uso de la bicicleta o patinetes eléctricos (VMP) en el núcleo urbano, pues si existe un carril bici periurbano. Esto puede generar inseguridad y desmotivación para su uso por un número importante de personas.

Los principales núcleos de trabajo se encuentran fuera del núcleo, en polígonos industriales que no cuentan con conexión mediante carril bici, por lo que hace necesario el desplazamiento a estos centros mediante vehículo privado.

También es importante considerar las consecuencias para la salud derivadas de la falta de ejercicio por el uso excesivo del coche, con el aumento de la contaminación atmosférica. Esto produce efectos negativos sobre la salud debido a la generación de partículas nocivas, que pueden producir el aumento de admisiones hospitalarias por enfermedades respiratorias y cardiovasculares.

Para imponer la movilidad no mecanizada sobre la mecanizada, lo que supone la mejora de la calidad urbana y ciudadana, se deberá renovar el espacio del peatón y del ciclista, mejorando los acerados y su accesibilidad, dotando al entorno de atractivo que incentive estos modos de transporte sostenibles. El incremento de zonas peatonales en la ciudad va a propiciar el aumento de la movilidad peatonal en ella.

Cualquier actuación que afecte a un itinerario peatonal deberá diseñarse de modo que se favorezca el tránsito. Esto se conseguirá mediante una adecuada regulación de las calles y los espacios peatonales, evitando los conflictos con aquellos elementos que limiten la movilidad peatonal.

El fomento del uso de la bicicleta está relacionado con dos factores intrínsecos del núcleo urbano: las distancias y la orografía. En el caso de Alcalá la Real, las distancias hacen totalmente posible su implantación, ya que son fácilmente asumibles por los desplazamientos en bicicleta. La orografía de parte del casco urbano, con vías con elevada pendiente, es uno de los puntos débiles para la implantación de esta medida.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 fue aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021. Es la hoja de ruta que guiará las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años.

En este escenario, Mitma aborda el impulso de la Estrategia por la Bicicleta con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este medio desde todos sus ángulos, desde la movilidad hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por el desarrollo empresarial del sector, o como base para un turismo basado en la bicicleta. Las prioridades de esta Estrategia son:

1. Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta.
2. Promover la vida saludable mediante la movilidad activa.
3. Aprovechar el potencial del cicloturismo.
4. Coordinar la acción institucional.

Los objetivos específicos que se pretenden alcanzar dentro de este campo de gestión son:

- Incrementar el desplazamiento a pie.
- Incrementar el uso de la bicicleta.

Para ellos se han planificado las siguientes medidas:

CU01 - PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES

Una de las principales debilidades detectadas en el diagnóstico es la inexistencia una red de itinerarios peatonales funcional, que conecte los principales barrios y centros de atracción del núcleo (Fortaleza de la Mota, Paseo de los Álamos, Ayuntamiento, Centros de Salud, Estación de Autobuses, zona comercial, etc). Por esto, se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que formen una red de espacios en los que los que se estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y los centros de atracción. Además, es importante posibilitar los desplazamientos a pie entre los núcleos de población más cercanos a la capital del municipio de forma segura, ejecutando la conexión de actual carril bici con Fuente del Rey y Santa Ana, y dotando de acerado peatonal que conecte estas dos aldeas.

Para el fomento de estos desplazamientos peatonales, se propone la elaboración y difusión de planos "*METROPIE*" en los que se reflejen las distancias entre puntos singulares y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos a pie, así como otros datos que pudieran ser de interés (calorías gastadas, contaminación producida por el mismo trayecto en coche, intermodalidad, etc). Estos planos se colocarán en puntos estratégicos del casco urbano.

CU02 - CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO

Para transformar el destino turístico de Alcalá la Real en un modelo basado en la sostenibilidad, contribuyendo a la mejora del escenario de la actividad turística ante las nuevas demandas del sector y al aumento de la competitividad de la oferta de servicios turísticos, se propone la creación de un itinerario sostenible que identifique y facilite los desplazamientos peatonales entre el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota y los diferentes centros de interés turístico situados en el Casco Histórico de Alcalá la Real.

CU03 - MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO ESTADO DE LOS ACERADOS

Esta medida se basa en el mantenimiento de la red peatonal en general del núcleo urbano, no de los itinerarios peatonales indicados en la medida anterior. Esta red peatonal, formada principalmente por los acerados y las calles peatonales existentes, permitirá el acercamiento a cada punto de la ciudad a partir de los principales itinerarios peatonales. Los acerados, cumplirán los valores mínimos indicados en la legislación vigente.

CU04 - FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, COMO HABITO Y OCIO

Tal y como se refleja en el diagnóstico inicial, los desplazamientos en bicicleta de forma habitual son muy reducidos. Casi el 90% de las personas encuestadas indican que nunca, casi nunca u ocasionalmente usan la bicicleta.

Para conseguir los objetivos del PMUS, se debe incrementar considerablemente el uso de la bicicleta, ya que éste es residual y responde principalmente a patrones de ocio, que están alejados de los auténticos objetivos de movilidad sostenible que pretenden sustituir los desplazamientos motorizados, mucho más habituales.

El tamaño de la ciudad, relativamente pequeño es un punto importante a favor del uso de la bicicleta, que se ensombrece por su orografía, ya que una parte importante de los viales se extiende en dos laderas con pendientes elevadas.

CU05 - CREACIÓN DE UN CARRIL BICI URBANO

De forma general, la circulación de bicicletas no precisa la ejecución de infraestructuras específicas, ya que puede realizarse en la calzada junto al tráfico rodado. No obstante, el aumento del tráfico en el núcleo urbano produce un aumento de la percepción de inseguridad por parte del ciclista.

La implantación de este modo de transporte sostenible debe ser gradual y ordenada, desarrollando en primer lugar itinerarios ciclistas que garanticen la seguridad del ciclista estableciendo ciclocalles (vías compartidas urbanas donde coexiste el tráfico motorizado y el no motorizado, con preferencia de éste último), llevándose a cabo una ordenanza de circulación y campañas de formación, además de la implantación de aparcamientos para bicicletas en distintos puntos del núcleo urbano.

Ilustración 22. Señalización de ciclocalle

Con la implantación de zonas con prioridad de circulación de bicicletas, que permitan, tanto el desplazamiento en el interior del núcleo urbano, como la conexión con el carril bici periurbano existente, se fomentará además el uso seguro de los vehículos de movilidad personal (VMP) o patinetes eléctricos.

CU06 - CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS

Con el objetivo de incrementar el uso de la bicicleta, no solo en el núcleo urbano, sino también desde y hacia las aldeas más cercanas, Fuente del Rey y Santa Ana, se plantea la posibilidad de ampliar el carril bici existente conectándolo con ellas. Para esto sería necesario habilitar un paso, bien a nivel o elevado, sobre la carretera A403R1 junto a la cual discurre gran parte del carril bici existente y que permitiría el tránsito de bicicletas hasta un futuro nuevo carril bici propuesto junto a la carretera JA-4302, acceso a estos núcleos de población.

CU07 - CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES

La intensidad de tráfico de vehículos privados en los horarios de comienzo y fin de la jornada laboral es muy importante, por lo que se debe estudiar el fomento de estos desplazamientos mediante modos sostenibles. La actividad industrial de los polígonos industriales de El Chaparral y Llanos de Mazuelos se ha visto incrementada en los últimos años, por lo que, como una opción para conseguir la disminución del tráfico y las emisiones producidas, así como la congestión, se plantea como medida el fomento del uso de la bicicleta para el desplazamiento a estos centros de trabajo. Se plantea como medida esencial, que asegure la seguridad de los ciclistas, la conexión del carril bici actual con los polígonos industriales de Fuente Granada, El Retamal, El Chaparral y Llanos de Mazuelos. Además, se prevé la ejecución de un carril bici de doble carril, que permitirá la conexión directa entre los polígonos Llanos de Mazuelos y El Chaparral.

CU08 - CREACIÓN DE UN SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS

Como complemento a la instauración de otras medidas, como la creación de aparcamientos de disuasión o la implantación de ciclocalles, se propone la instalación de puntos de préstamo de bicicletas eléctricas. Estos sistemas de alquiler o préstamo de bicicletas son impulsados generalmente por la administración pública y están enfocados tanto al turismo y el ocio, como a los habitantes en general para su uso cotidiano. Se permite así disponer de una opción de transporte público rápido, flexible y práctico. Esta medida puede servir para fomentar el uso de bicicleta en ciudades donde existe poca cultura de bicicleta.

Los puntos de ubicación de estos puntos de préstamo serían aquellos en los que fuera posible realizar un cambio de modo de transporte, como la Estación de Autobuses, los aparcamientos de disuasión, o centros de atracción, como los aparcamientos de la Fortaleza de La Mota, el aparcamiento público subterráneo de Los Álamos o la Plaza Arcipreste de Hita (Ayuntamiento).

CU09 - CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO Y MANTENIMIENTO Y MEJORA DE SENDAS CICLABLES EXISTENTES

Para fomentar la movilidad sostenible entre las zonas del municipio en las que se concentran los alojamientos de turismo rural, se plantea la señalización de senderos cicloturistas o sendas ciclables entre los núcleos rurales y el núcleo urbano de Alcalá la Real. Con estas sendas se permitirá incentivar el turismo conociendo la geografía, paisajes y poblaciones del término municipal de Alcalá la Real. El Plan de Señalización definiría una señalización específica para estos senderos rurales, en la que se indicaría los itinerarios, además de distancias y tiempo de recorrido entre los núcleos urbanos, y a los principales puntos de interés situados a lo largo de ellos. Además, se mantendrán y mejorarán las sendas ciclables implantadas entre los núcleos de población del municipio.

2.4.1 PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES (CU01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Creación de red de itinerarios peatonales identificables por su diseño y acondicionamiento.
- Deben de adecuarse al uso real de la ciudadanía identificando los ejes principales de movilidad peatonal.
- Deben adecuarse a actuaciones previstas por el Ayuntamiento.
- Deben formar, siempre una red de malla cerrada.
- Los itinerarios peatonales deben ubicarse, siempre que sea posible, en los ejes menos congestionados y mejor orientados, cerca de posibles accesos peatonales, disponiendo de un pavimento específico (duro y estable) y adaptados para evitar el sol directo en verano.
- Se desarrollarán sobre infraestructuras existentes o deberán revisarse de acuerdo de los criterios generales establecidos.
- Se posibilitará un desplazamiento accesible, seguro y agradable, sin barreras arquitectónicas y con arbolado y mobiliario urbano.
- Recoger itinerarios peatonales añade valor a la movilidad sostenible operativa, funcional y turística.
- Se recogerán medidas de mejora del espacio urbano del casco histórico enfocado a la creación de nuevos itinerarios peatonales, entre las que destacamos:

Peatonalización de Plaza Arcipreste de Hita (Ayuntamiento)

Mejora del espacio urbano mediante la reordenación del tráfico, zonas de estacionamiento y zonas peatonales, dándole un mayor protagonismo al peatón y un carácter más estancial del que actualmente posee. Esta Plaza, situada en el casco histórico del núcleo urbano, aloja el Ayuntamiento de la localidad, y actualmente está formada por una zona peatonal central rodeada por aparcamientos y una calzada y acerado, en plataforma única. La disposición de la plaza la hace tener una función de glorieta, con circulación de vehículos alrededor de la zona peatonal, que la hace poco accesible, al encontrarse a distinto nivel que la calzada.

Peatonalización de Carrera de las Mercedes

Se prevé, a medio/largo plazo, la adecuación funcional de esta vía de la red básica del núcleo y su mejora para el tránsito peatonal, dando seguridad al peatón, templando o eliminando el tráfico rodado. Se plantea la actuación, a corto plazo, del templado del tráfico, mediante la implantación de pasos elevados y la eliminación de los semáforos existentes, dándole así prioridad al peatón y haciendo necesario el tránsito de los vehículos a menores velocidades. Además de esta actuación a corto plazo, este Plan de Movilidad, prevé la eliminación/limitación del tráfico rodado de la Carrera de las Mercedes, para lo cual, deberá haberse establecido previamente los viales que permitan la circulación alternativa del flujo del tráfico entre la zona norte y sur del núcleo.

- Se asignarán partidas presupuestarias anuales para la creación de Itinerarios Peatonales Accesibles mediante reforma de calles, ampliación de acerados, peatonalización de calles, etc.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de un Plan de Itinerarios Peatonales según criterios de PMUS y la Orden VIV/561/2010.
- Señalización de Itinerarios Peatonales.
- Elaboración y difusión de planos "*METROPIE*" de itinerarios peatonales en el que se reflejen las distancias entre puntos singulares y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos a pie, así como otros datos que pudieran ser de interés (calorías gastadas, contaminación producida por el mismo trayecto en coche, intermodalidad, etc).

Ilustración 23. Ejemplo de METROPIE de Salamanca

- Colocación de paneles "*METROPIE*".
- Publicidad y concienciación en centros de enseñanza, comercios, medios de comunicación, etc.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Gestión y redacción de proyectos de mejora de itinerarios peatonales (Plaza Arcipreste de Hita y Carrera de las Mercedes).
- Seguimiento y mediciones del cumplimiento.
- Actualización de Plan de Itinerarios Peatonales.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Actuaciones de mejora de itinerarios peatonales (Plaza Arcipreste de Hita y Carrera de las Mercedes).
- Seguimiento y mediciones del cumplimiento.
- Reelaboración de Plan de Itinerarios Peatonales.

Se ha realizado una propuesta gráfica de la posible red de itinerarios peatonales y de las propuestas de mejoras de espacios urbanos en el *Plano 4.1 Planificación de un plan de itinerarios peatonales (CU01)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU01	PLANIFICACION DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar los desplazamientos a pie			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, seguimiento y actualización de itinerarios peatonales.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, centros educativos, asociaciones de comerciantes.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Actuaciones para la mejora de la continuidad de la red ✓ Actuaciones concretas para mejora de la accesibilidad ✓ Señalización de la red ✓ Fomento y publicidad			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	22.000,00 €	36.000,00 €	973.435,00 €	**1.031.435,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Diseño de los itinerarios	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización de los itinerarios	ud	20,00	200,00 €	4.000,00 €
	Elaboración de plano "METROPIE"	ud	1,00	1.500,00 €	1.500,00 €
	Colocación de cartelería "METROPIE"	ud	15,00	1.000,00 €	15.000,00 €
	Campaña informativa y de concienciación	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Gestión y redacción de proyectos	ud	2,00	18.000,00 €	36.000,00 €
	Actualización de itinerarios	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actuaciones de mejora Plaza del Ayuntamiento	m2	1.986,00	185,00 €	367.410,00 €
	Actuaciones de mejora Carrera de las Mercedes	m2	3.275,00	185,00 €	605.875,00 €
	Actualización de itinerarios	ud	1,00	150,00 €	150,00 €

2.4.2 CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO (CU02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Creación de un **itinerario sostenible** que identifique y facilite los **desplazamientos peatonales entre el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota** y los diferentes **centros de interés turístico** situados en el Casco Histórico de Alcalá la Real.
- El itinerario peatonal se plantea con una longitud total de 1.850 metros, comenzando en el aparcamiento de la Fortaleza de la Mota, Calle Mazuelos, Romancero, Placeta de Trinidad, C/Rosario, C/Real, Carrera de las Mercedes, Paseo de los Álamos, C/Pradillo, C/Veracruz, C/Angustias y Plaza Arcipreste de Hita.
- Este itinerario le permitirá al peatón recorrer a pie los diferentes elementos de interés turístico de Alcalá la Real (Fortaleza de la Mota, La Trinidad, Iglesia de San Juan, Plaza de La Mora, Iglesia de Consolación, Conjunto Arqueológico *Domus Herculana*, Iglesia de la Encarnación, Palacio Abacial, Pilar de los Álamos, Convento de Capuchinos, Ayuntamiento y Casas de Enfrente).
- Se propone además la conexión del Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota con sendas peatonales y el carril bici existente a través de la C/Utrilla, que sirve de unión entre el itinerario peatonal turístico (incluido en una medida anterior) y la zona verde del Parque Periurbano de los Llanos. Este itinerario discurrirá por una calle, de 955 m de longitud, con plataforma única en la que los vehículos, las bicicletas y los peatones comparten el espacio sin barreras arquitectónicas.
- Estos itinerarios turísticos sostenibles llevarán aparejadas medidas que identifiquen, señalicen y les den valor, de forma que se incremente la percepción de los peatones respecto a la existencia de los diferentes centros monumentales, históricos y otros puntos de interés. Esta señalización, ya sea mediante baldosas, placas o carteles, será específica para peatones y podría indicar tanto la distancia como el tiempo de recorrido, el destino indicado y otra información útil (descripción del atractivo turístico, etc).
- Adicionalmente, se propone la divulgación de estos itinerarios mediante las principales entidades de promoción turística, el Ayuntamiento, y otras vías de comunicación adecuadas para su difusión.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Diseño de los itinerarios.
- Señalización de Itinerarios turísticos sostenibles.
- Campaña de publicidad y concienciación en los puntos turísticos del núcleo.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de señalización de itinerarios turísticos sostenibles.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de señalización de itinerarios turísticos sostenibles.

La propuesta de los itinerarios turísticos sostenibles se recoge en el *Plano 4.2 Creación de itinerarios turísticos sostenibles que conecten los puntos de interés turístico del casco histórico (CU02)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU02	CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar los desplazamientos a pie			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, seguimiento y actualización de itinerarios turísticos peatonales.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de los itinerarios ✓ Campaña publicitaria			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	NO			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	110.750,00 €	9.250,00 €	9.250,00 €	**129.250,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Diseño de los itinerarios	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización de los itinerarios	m	1.850,00	55,00 €	101.750,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	3.000,00	3,00 €	9.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización de itinerarios	m	1.850,00	5,00 €	9.250,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización de itinerarios	m	1.850,00	5,00 €	9.250,00 €

2.4.3 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS (CU03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- El estado de los acerados es un punto importante, no solo para hacer posible su uso, siendo origen de caídas y accidentes, sino también para hacerlos transitables para todos los habitantes, dotándolos de accesibilidad.
- Se asignarán partidas presupuestarias para la reforma de calles para convertirlas en plataforma única o para la ampliación de sus acerados según la sección libre de la vía, siguiendo las directrices indicadas en la Orden TMA/851/2021 *Condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados*.
- Las calles que cumplan con la normativa de accesibilidad Decreto 72/1992 (*Normas Técnicas para la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas urbanísticas y en el transporte en Andalucía*), no serán objeto de reforma, pero deberá actuarse sobre las mismas para eliminar los obstáculos existentes que reduzcan su ancho libre de manera puntual a una dimensión inferior a 90 cm. Estas calles no podrán formar parte de los Itinerarios Peatonales Accesibles. Se asignará una partida presupuestaria alzada para la eliminación de obstáculos ya que esta medida requiere un estudio pormenorizado de cada tramo de calle.
- Independientemente del Plan de Itinerarios Peatonales que actúa de forma unitaria sobre los viales determinados, se hará un seguimiento del estado de los acerados, clasificando los mismos por el grado de deterioro, su generalización y el tipo de actuación que precisa.
- Creación de nuevos acerados peatonales en vías donde el uso del peatón está en aumento y no existen. Se prevé la actuación sobre las siguientes vías:

C/Figueras

La sección actual de la C/Figueras la hace poco segura para el desplazamiento de peatones ya que presenta dos carriles de único sentido de 6 metros para la circulación de vehículos y aceras de 1,20 metros de ancho sin aparcamientos. La elevada velocidad que los vehículos presentan en la vía, y la pequeña dimensión de las aceras hace que los peatones no transiten por esta calle, ya que tiene un dominante carácter de tráfico rodado. Esto, unido a que en esta calle se ubica el I.E.S. Alfonso XI, hace necesaria una actuación a corto plazo para dotarla de zonas seguras para el tránsito de los peatones. Se plantea la reducción a un carril para la circulación de los vehículos y la ampliación de las aceras existentes, reubicando el paso de peatones situado junto al I.E.S. en la intersección con la C/Santo Tomás de Aquino, que es peligroso debido a la cercana incorporación hacia la C/Figueras desde esta calle.

Ilustración 24. Estado actual del acerado en C/Figueras

Av. de Andalucía (entre C/Capuchinos y C/Alférez Torres)

El cierre y eliminación de la Estación de Servicio situada en la Av. de Andalucía, junto a la intersección con la C/Alférez Torres ha producido una zona en la que no está clara la circulación peatonal, existiendo una amplia zona de carga y descarga con aparcamientos en batería, con una acera reducida. Para mejorar el itinerario peatonal y hacerlo accesible y sin barreras que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos, se plantea la ampliación del acerado y la eliminación de parte de los aparcamientos existentes en esta zona, manteniendo una zona de carga y descarga en línea.

C/Álamos

Se plantea la regeneración del espacio público mediante la reordenación de la C/Álamos. Esta calle se sitúa en el centro urbano de Alcalá la Real, localizándose la parte inicial en el ámbito del Conjunto Histórico Artístico, donde se encuentra el Pilar de los Álamos. Se trata de una calle con dos viales (margen derecha e izquierda) que envuelven al Paseo de los Álamos. La margen derecha, sobre la que se centra la propuesta, está formada por una banda de acerado, calzada para vehículos con dos carriles y un único sentido de circulación, y una zona de aparcamientos en batería. En los números 9, 11 y 13 de esta calle se localizan edificios con protección del patrimonio inmueble según el P.G.O.U. En la parte final de la calle se encuentra el centro de educación SAFA, todo esto, unido a que es el acceso principal al casco histórico, hace que sea una calle muy transitada. A través de las escaleras situadas junto a las zonas de aparcamiento se puede acceder al Paseo. En la actualidad, la calle Álamos se encuentra muy descompensada, ya que la margen izquierda, tiene un carácter principalmente peatonal con numerosos locales comerciales, mientras que la margen derecha se encuentra degradada, primando el espacio para los vehículos y su aparcamiento, no existiendo espacio para el tránsito seguro de peatones.

Ilustración 25. Estadio actual de C/Álamos

La propuesta de regeneración consiste en la ampliación del ancho de la acera de la calle, disminuyendo la sección de la calzada destinada a tráfico rodado, recuperando la importancia del peatón. Se creará una banda de acerado en la margen derecha, junto al Paseo de los Álamos, mejorando el acceso al mismo, la seguridad peatonal y vial. Además de las actuaciones para la mejora de los acerados, se construirán pasos de peatones elevados y accesibles, una zona de reunión, la pavimentación y señalización de una parada de bus escolar y turístico, la agrupación y soterramientos de los contenedores de residuos urbanos y la implantación de un aparcamiento de bicicletas frente al centro educativo SAFA.

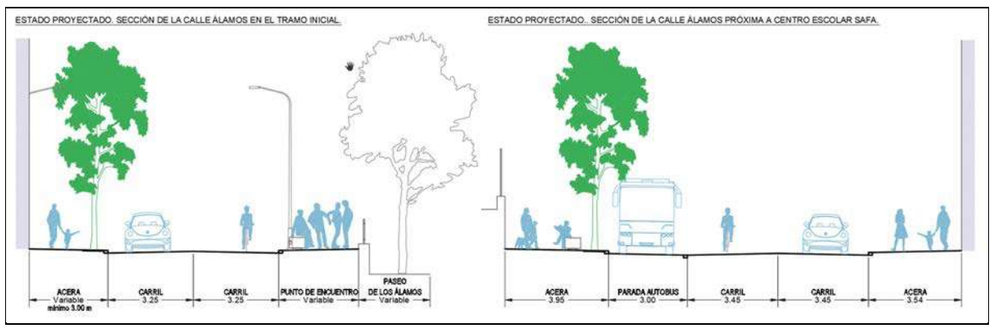


Ilustración 26. Secciones tipo previstas en regeneración de C/Álamos

Carretera de la Mota

Se trata de una actuación importante pues incluirá la ampliación de esta vía que sirve de principal acceso a la Fortaleza de la Mota. Esta vía, actualmente presenta una sección formada por una calzada de dos carriles con 6 metros, sin arcén. Esta carretera presenta un importante tránsito de peatones ya que se encuentra conectada con el Camino de San Bartolomé (Paseo de la Muralla). Este Paseo cuenta con una amplia zona peatonal con mobiliario urbano que queda interrumpida en su intersección con la carretera de la Mota. La remodelación de esta vía permitirá la conexión peatonal del entorno de La Mota y Barrio de San Juan, con el Cementerio y la Avda. de Iberoamérica.

Av. Iberoamérica entre Centro Hospitalario de Alta Resolución y E.S. Shell Puerta de Alcalá

La zona peatonal de la Av. Iberoamérica se extiende hasta el acceso al C.H.A.R.E. en la margen derecha. La implantación de la Estación de Servicio y restaurante Shell Puerta de Alcalá ha fomentado el aumento del tránsito peatonal por el margen de este tramo de vial. Para asegurar la seguridad de los peatones en esta zona se plantea la construcción de acera peatonal de conexión con la Estación de Servicio en la margen derecha de la avenida.

Av. Iberoamérica en acceso a supermercado MAXI DIA

La zona peatonal de la Av. Iberoamérica se extiende en su margen izquierda hasta el Complejo Polideportivo. Actualmente, a partir de intersección con la C/Vereda del Carmen, no existe acerado, por lo que la zona que permite el acceso al supermercado MAXI DIA sirve de aparcamiento para vehículos principalmente de gran tonelaje. Además, esta zona está habilitada como aparcamiento de autobuses para participantes de las diferentes actividades deportivas. Para asegurar la seguridad de los peatones en esta zona se plantea la construcción de aceras peatonales para la mejora del acceso al Supermercado.

C/Vereda del Aceitunillo (entre Acceso a Cementerio y C/Jamaica)

Existe un tramo de la C/Vereda del Aceitunillo, entre la C/Jamaica y el acceso al cementerio, en la que no existen zonas peatonales. Este tramo de calle está formado por una calzada de 4,50 metros sin arcenes. Se trata de una zona muy frecuentada por peatones, ya sea para acceder al cementerio, como para caminar y pasear como hábito saludable. Por esto, se plantea necesaria la ampliación de la sección de la vía mediante ejecución de, al menos, una acera peatonal.

Carretera JA-4302 entre Santa Ana y Fuente del Rey

Se plantea la ejecución de un acerado en la carretera JA-4302 para permitir el tránsito peatonal entre los núcleos de Santa Ana y Fuente del Rey. Actualmente, el acerado se extiende por la margen derecha de la vía hasta la intersección de esta carretera con la C/Camino Fuente del Rey por lo que se plantea su ampliación hasta Ermita de la Virgen Coronada. Esta zona cuenta con numerosas viviendas y zonas de interés como la propia Ermita y la Fuente del Rey, que da nombre al núcleo.

Carretera A-339

Para dar seguridad al tránsito peatonal de ocio que se produce por la carretera A-339 entre la Av. de Portugal y el Complejo Hostelero Vía Priego y, se plantea la ejecución de acerado junto a la actual vía.

- La mejora de los acerados debe asegurar la creación de una malla consolidada de itinerarios accesibles y sin barreras que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Para mejorar la red de itinerarios peatonales se plantea la actuación sobre las siguientes zonas:

C/Fernando el Católico

Se plantea la peatonalización total o parcial de la C/Fernando el Católico para fomentar esta zona de importante carácter comercial y con un importante tráfico peatonal. El tráfico de vehículos se centra principalmente en el de búsqueda de aparcamiento o de acceso a cocheras en las calles Prudencia Ratia y San Salvador. Actualmente esta calle en la que se concentran gran número de comercios, presenta una calzada de único sentido, con aparcamientos a ambos lados y aceras de unos 2 metros de ancho.

C/Miguel Hernández

Como complemento a la peatonalización de la C/Fernando el Católico, se plantea la reordenación de los itinerarios peatonales en la C/Miguel Hernández. Se prevé la ampliación de las dimensiones de los acerados, reduciendo el espacio de vehículo, disminuyendo la sección de la calzada.

C/Santa Cecilia

El acceso al recinto ferial, situado en la intersección de la C/Santa Cecilia y la Avda. de Andalucía presenta problemas de seguridad para el peatón. Se trata de una zona con claro protagonismo del vehículo, con una amplia zona de aparcamientos, con acceso desde la avenida desde dos puntos diferenciados. El peatón transita durante unos 20 por una calzada en la que los vehículos tienen una clara preferencia. Para dar seguridad al tránsito peatonal de acceso al ferial, importante durante numerosos eventos que en él se celebra (Mercadillo, ferias, festivales, etc…), se plantea la reordenación de las zonas para vehículos, ya sea su circulación o su estacionamiento y la habilitación de un acerado que permita el correcto acceso a la zona verde.

Ilustración 27. Estado actual del acceso al recinto ferial y C/Santa Cecilia

C/Camino de los Cipreses

Se plantea la transformación de esta calle y las de su entorno, que dan acceso a una zona residencial y a un centro de educación (C.E.I.P. Alonso de Alcalá) con acerados muy reducidos o inexistentes, para que el peatón tenga preferencia.

C/Oteros

En la intersección de la C/Oteros con la C/Real y C/Rosario, existe un espacio urbano destinado al peatón que actualmente se infrautiliza. Se trata de una pequeña plaza, en la que existen bancos y un pilar o fuente. Para ampliar este espacio público se propone la adquisición de varios inmuebles limítrofes, conformando una zona estancial de mayor tamaño con una solución arquitectónica adecuada que dé respuesta al borde de manzana y una fachada adecuada a la placeta.

C/Tejuela

Esta calle cuenta con zonas en las que sus acerados son muy reducidos, por lo que se plantea la ampliación de éstos mediante la transformación en una calle de único sentido. Para la ejecución de esta transformación en la C/Tejuela, es necesario haber ejecutado previamente el vial de conexión Carretera de Jaén – Avda. Portugal que permita un recorrido circular y el correcto acceso a esta zona del núcleo.

C/Capitán Cortés

En la actualidad, esta calle cuenta con una sección formada por calzada de único sentido, aparcamientos en línea en cada margen y aceras de dimensiones reducidas (1 metro). Para facilitar el tránsito peatonal se propone la ampliación de los acerados hasta alcanzar los 1,50 metros, manteniendo los aparcamientos y reduciendo el ancho de la calzada a 3 metros, tal y como se observa en la siguiente sección tipo.

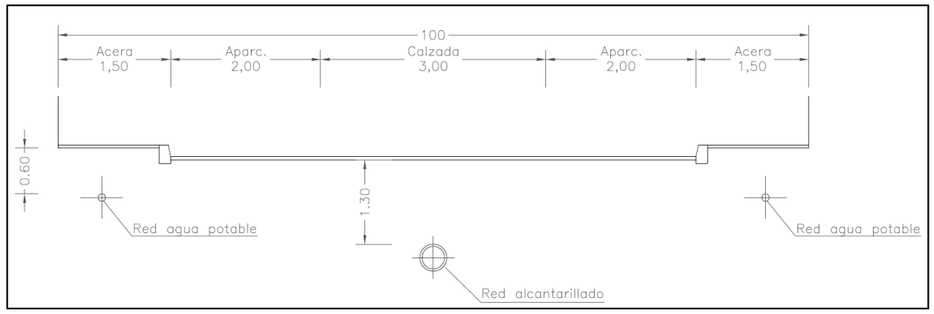


Ilustración 28. Sección tipo propuesta en C/Capitán Cortés

- Deberá existir una figura que gestione y coordine la ejecución todas las mejoras de los acerados, a ser posible la Oficina de Movilidad.
- Actualmente está en funcionamiento la Línea Verde en la que se gestiona de forma adecuada las demandas ciudadanas en diversos temas entre los que se encuentra el estado de los acerados. De cualquier forma, la vigilancia del adecuado estado de las infraestructuras no debe recaer en los ciudadanos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de C/Figueras.

- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de acerado de Av. de Andalucía entre C/Capuchinos y C/Alférez Torres.
- Gestión y redacción de proyecto de mejora de estado de los acerados de C/Oteros.
- Gestión y redacción de proyecto de mejora de estado de los acerados de C/Santa Cecilia y C/Camino de los Cipreses.
- Gestión y redacción de proyecto de mejora de estado de los acerados de C/Capitán Cortés.
- Ejecución de obras de mejora de estado de los acerados de C/Capitán Cortés.
- Mejoras y mantenimiento de acerados (sustitución de piezas en pavimentos, renovación de soleras, etc).

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Gestión y ejecución de proyecto de mejora de estado de los acerados de C/Fernando el Católico y C/Miguel Hernández.
- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados peatonales de Carretera A-339.
- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados peatonales de Carretera JA-4302 entre Santa Ana y Fuente del Rey.
- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados peatonales de C/Vereda del Aceitunillo (entre Acceso a Cementerio y C/Jamaica).
- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados peatonales de Av. Iberoamérica entre Centro Hospitalario de Alta Resolución y E.S. Shell Puerta de Alcalá
- Ejecución de obras de nuevo acerado en acceso a supermercado MAXI DIA.
- Ejecución de obras de remodelación de C/Figueras.
- Ejecución de obras de remodelación de acerado de Av. de Andalucía entre C/Capuchinos y C/Alférez Torres.
- Ejecución de obras de mejora de estado de los acerados de C/Oteros.
- Ejecución de obras de mejora de estado de los acerados de C/Santa Cecilia y C/Camino de los Cipreses.
- Mantenimiento de acerados (sustitución de piezas en pavimentos, renovación de soleras, etc).

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados de Carretera de la Mota.
- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de C/Álamos.
- Ejecución de las obras de mejora de estado de los acerados de C/Fernando el Católico y C/Miguel Hernández.
- Ejecución de las obras de creación de nuevos acerados peatonales de Carretera A-339.
- Ejecución de las obras de creación de nuevos acerados peatonales de Carretera JA-4302 entre Santa Ana y Fuente del Rey.
- Ejecución de las obras de creación de nuevos acerados peatonales de C/Vereda del Aceitunillo (entre Acceso a Cementerio y C/Jamaica).
- Ejecución de las obras de creación de nuevos acerados en Av. Iberoamérica entre Centro Hospitalario de Alta Resolución y E.S. Shell Puerta de Alcalá.
- Ejecución de las obras de creación de nuevos acerados en de Carretera de la Mota.
- Mantenimiento de acerados (sustitución de piezas en pavimentos, renovación de soleras, etc).

La propuesta de creación de nuevos acerados peatonales se recoge en el *Plano 4.3 Mejora y acondicionamiento de los acerados (CU03)*. Además, se incluyen los planos con los detalles de mejora y acondicionamiento de los acerados en Calle Álamos y el acceso a Supermecado MAXIA DIA, de la remodelación de la C/Oteros y de las Calles Fernando el Católico y Miguel Hernández.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU03	MEJORA DEL ESTADO DE LOS ACERADOS				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar los desplazamientos a pie			
	DESCRIPCIÓN	Estudio del estado de los acerados, mantenimiento y ejecución de obras que aseguren la eliminación de obstáculos existentes.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, Junta de Andalucía, agrupaciones sociales			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Identificación y revisión de barreras ✓ Subsanación de barreras ✓ Evaluación y seguimiento			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y autonómicos			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	201.000,00 €	1.150.620,52 €	5.568.725,00 €	**6.920.345,52 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Obras de mejora y mantenimiento de acerados	m2	500,00	150,00 €	75.000,00 €
	Gestión y proyecto C/Figueras	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto Av. Andalucía-Alférez Torres	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto C/Oteros	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto C/Santa Cecilia y Cipreses	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto C/Capitán Cortés	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acceso MAXI DIA	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Ejecución mejoras C/Capitán Cortés	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Obras de mejora y mantenimiento de acerados	m2	500,00	185,00 €	92.500,00 €
	Gestión y proyecto C/Fernando el Católico/C/Miguel Hernández	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto Carretera A-339	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acerados Santa Ana- Fuente del Rey	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acerados C/Vereda de Aceitunillo	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acerado E.S. Shell Puerta de Alcalá	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Ejecución obras acceso MAXI DIA	ud	1,00	60.325,52 €	60.325,52 €
	Ejecución obras remodelación C/Figueras	m2	1.015,00	185,00 €	187.775,00 €
	Ejecución obras remodelación Av. Andalucía (Capuchinos - Alférez Torres)	m2	310,00	185,00 €	57.350,00 €
	Ejecución mejoras C/Oteros	m2	1.022,00	185,00 €	189.070,00 €
	Ejecución mejoras C/Santa Cecilia y Cipreses	m2	2.560,00	185,00 €	473.600,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Obras de mejora y mantenimiento de acerados	m2	2.000,00	150,00 €	300.000,00 €
	Gestión y proyecto acerados Ctra. Mota	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyectos remodelación C/Álamos	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Obras de remodelación C/Fernando el Católico y C/Miguel H.	m2	2.950,00	185,00 €	545.750,00 €
	Obras acerados carretera A-339	m2	4.100,00	185,00 €	758.500,00 €
	Obras acerados Santa Ana - Fuente del Rey	m2	5.390,00	185,00 €	997.150,00 €
	Obras acerados C/Vereda de Aceitunillo	m2	1.970,00	185,00 €	364.450,00 €
	Obras de acerado E.S. Shell Puerta de Alcalá	m2	1.100,00	185,00 €	203.500,00 €
	Obras remodelación Ctra. Mota	m2	11.500,00	185,00 €	2.127.500,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS
CU03	MEJORA DEL ESTADO DE LOS ACERADOS

	Obras remodelación C/Alamos	m2	1.275,00	185,00 €	235.875,00 €

2.4.4 FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO (CU04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- El tamaño de la ciudad, relativamente pequeño donde los trayectos son inferiores a 15 minutos, es un punto a favor del uso de la bicicleta.
- Las características topográficas del núcleo urbano, donde una parte importante se extiende en dos laderas con pendientes elevadas, dificulta la implantación del uso de la bicicleta.
- Los centros educativos son agentes imprescindibles en la educación y el fomento de la movilidad sostenible.
- La implantación de esta medida está íntimamente relacionada con el desarrollo de infraestructuras para la bicicleta (carril bici, ciclocalles, aparcamientos de bicicletas), así como medidas que favorezcan su uso.
- Se implantará de forma gradual, comenzando con el desarrollo de una red de itinerarios ciclistas seguros, conectando todos los barrios o zonas de interés.
- El incremento del uso de los vehículos de movilidad personal o VMP (patinetes) debe ir coordinado con el cumplimiento de las normas de circulación (obligatoriedad de casco, uso de carriles bici o zonas habilitadas para éstas, velocidad entre 6 y 25 km/h, prohibición de circulación por aceras y vías interurbanas).

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Campaña de concienciación que fomente la movilidad en bicicleta.
- Creación de logo y eslogan y publicitarlo en los medios de comunicación.
- Colaboración con los centros de enseñanza para su participación en la campaña mediante aportación de ideas de alumbrado.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de concienciación que fomente la movilidad en bicicleta.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Campaña de concienciación que fomente la movilidad en bicicleta.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU04	FOMENTO DEL USO LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Medidas de fomento y difusión del uso de la bicicleta.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, centros educativos, agrupaciones sociales.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de logo y eslogan ✓ Campaña de concienciación ✓ Campaña de publicidad			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	12.500,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	**18.500,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Creación de logo y eslogan	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
	Campaña de concienciación en colegios	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	3000,00	3,00 €	9.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Campaña de concienciación en colegios	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	2,00	500,00 €	1.000,00 €
	Campaña de concienciación en colegios	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €

2.4.5 CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO (CU05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para conseguir que la bicicleta se implante como modo de transporte es primordial desarrollar itinerarios ciclistas que garanticen la seguridad del usuario.
- Para la implantación de un carril bici urbano no es necesaria la ejecución de grandes obras.
- Existen varios tipos de vías ciclistas que se pueden adaptar a las condiciones de la vía en la que se implante (Carril bici protegido o no protegido, acera-bici, ciclocalle o vía compartida urbana).
- La red de carril bici debe implantarse en zonas donde sea más inseguro o incómodo circular con bicicleta, es decir, en la red básica, donde la velocidad de los coches es mayor.
- Este carril bici urbano debe unir puntos atractores (centros hospitalarios, zona comercial, polígonos industriales, Ayuntamiento, Paseo de los Álamos, Complejos Deportivos, etc).
- El diseño de este carril debe dar respuesta a los desplazamientos más habituales, más que a los ocasionales y los esporádicos por ocio.
- Siempre que sea posible, el carril bici se situará a nivel de calzada (no en aceras).

Ilustración 29. Señalización horizontal de carril bici en calzada

- En las calles con plataforma única, la bicicleta convivirá con el peatón y ambos tendrán prioridad sobre el vehículo motorizado.
- La red se completará con la colocación de aparcamientos para bicicletas que permita depositarlas en distintos puntos del núcleo urbano, ya sea junto a centros de atracción, estación de autobuses o aparcamientos disuasorios.

Ilustración 30. Aparcamientos para bicicletas

- Donde la bicicleta y el vehículo tengan espacios compartidos deberán ser zonas de calmado de tráfico, es decir, zona con velocidad máxima permitida de 20 ó 30 km/h, con señalización del itinerario ciclista, advirtiendo a los conductores la presencia de bicicletas.

Ilustración 31. Señalización vertical de ciclocalle

- El carril bici se señalizará de forma específica comprensible para todas las personas, con información sobre el destino, ya sea habitual, de rutas con valor turístico o paisajístico (Fortaleza de la Mota, Parque Periurbano de los Llanos, etc), o de acceso al carril bici periurbano existente. En las intersecciones semafóricas se colocarán semáforos circulares exclusivos para ciclistas.
- Para el diseño del carril bici se seguirán las recomendaciones para vías ciclistas en Andalucía establecidas en el Plan Andaluz de la Bicicleta PAB 2014/2020. Especialmente, se seguirán estas recomendaciones en lo referido a los anchos mínimos, siendo siempre mayor a 2,50 metros en el caso de vías ciclistas con doble sentido sin bordillos y 1,50 metros cuando sean vías ciclistas de único sentido.
- La planificación prevista tendrá en cuenta bien la ejecución inmediata o la gestión del suelo por el que se priorizará otras actuaciones que permitan su implantación futura.
- Con la implantación de zonas con prioridad de circulación de bicicletas, que permitan, tanto el desplazamiento en el interior del núcleo urbano, como la conexión con el carril bici periurbano existente, se fomentará además el uso seguro de los vehículos de movilidad personal (VMP) o patinetes eléctricos.

- Se asignarán partidas presupuestarias anuales que se adaptarán al déficit que en ejercicios anteriores haya quedado sin ejecutar.
- Es importante la existencia de una figura que se encargue de su gestión y coordinación de su ejecución, a ser posible en la Oficina de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción del Plan de Carril Bici, según los criterios de PMUS.
- Campaña de publicidad de las medidas a ejecutar.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Actualización del Plan de Carril Bici.
- Ejecución de las obras de acondicionamiento para la implantación de la 1ª fase del carril bici.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Actualización del Plan de Carril Bici.
- Ejecución de las obras de acondicionamiento para la implantación de la 2ª fase del carril bici.

La propuesta del itinerario y secciones tipo del carril bici se recoge el *Plano 4.4 Creación de carril bici urbano y sistema de alquiler de bicicletas eléctricas (CU05 y CU08).*

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU05	CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, planificación y obras de ejecución de la red de carril bici urbano.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, asociaciones ciclistas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Carril Bici. ✓ Campaña publicidad ✓ Proyecto y ejecución de obras			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	23.200,00 €	90.220,00 €	1.353.180,00 €	**1.466.600,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Publicidad en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €
	Redacción del Plan de Carril Bici	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Aparcabicicletas	ud	8,00	400,00 €	3.200,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
MEDIO PLAZO	Ejecución de obras de ciclocalle	m	4.511,00	20,00 €	90.220,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
LARGO PLAZO	Ejecución de obras de carril bici. Carril bici Avda. Andalucía y Avda. Iberoamérica	m	3.561,00	380,00 €	1.353.180,00 €

2.4.6 CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS (CU06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La existencia de un carril bici periurbano hace posible la conexión con las aldeas más cercanas al núcleo de Alcalá la Real, como son Fuente del Rey y Santa Ana.
- Se implantará de forma gradual, comenzando con el desarrollo de una red de itinerarios ciclistas seguros entre Fuente del Rey y Santa Ana y la conexión de éste con el actual carril bici.
- Una vez que se dispone de la planificación de esta conexión, será necesario gestionar su ejecución.
- Se asignará partidas presupuestarias anuales a corto, medio y corto plazo.
- Debe existir una figura que gestione y coordine su ejecución, a ser posible en la Oficina de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción del Plan de Carril Bici, según los criterios de PMUS.
- Campaña de publicidad de las medidas a ejecutar.
- Ejecución de las obras de acondicionamiento para la implantación de la fase a corto plazo del carril bici.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Actualización del Plan de Carril Bici.
- Redacción de proyecto conexión carril bici con Fuente del Rey y Santa Ana.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Actualización del Plan de Carril Bici.
- Ejecución de las obras de conexión carril bici con Fuente del Rey y Santa Ana.

La propuesta del itinerario del carril bici se recoge en el *Plano 4.5 Conexión de carril bici existente con aldeas (CU06)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU06	CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, planificación y obras de ejecución de la red de carril bici periurbano de conexión con Fuente del Rey y Santa Ana.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, asociaciones ciclistas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Carril Bici. ✓ Campaña publicidad ✓ Proyecto y ejecución de obras			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	500,00 €	18.000,00 €	627.302,46 €	**645.802,46 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Publicidad en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Redacción del Plan de Carril Bici	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
MEDIO PLAZO	Redacción proyecto de conexión carril bici Fuente del Rey y Santa Ana	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
LARGO PLAZO	Ejecución obras de conexión carril bici Fuente del Rey y Santa Ana	m	2.500,00	250,92 €	627.302,46 €

2.4.7 CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES (CU07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En el diagnóstico realizado en la primera fase de PMUS, se detectó que la intensidad de tráfico de vehículos privados en horario de comienzo y fin de la jornada laboral es muy importante.
- Los principales núcleos de actividad industrial son los polígonos industriales Fuente Granada, El Retamal y Llanos de Mazuelos, así como el Polígono de El Chaparral en Santa Ana.
- Como medida principal para el fomento del uso de la bicicleta para el desplazamiento a estos centros de trabajo, se plantea la conexión del carril bici con estos polígonos.
- Existe un proyecto que contempla esta conexión, denominado "*Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y Fuente Granada de Alcalá la Real (Jaén)*" que, hasta la fecha de redacción de este PMUS, no ha sido ejecutado.
- Este proyecto incluye la construcción de la vía ciclista Sur entre el núcleo urbano de Alcalá la Real y el carril bici existente, mediante un tramo urbano de unos 1.500 metros de longitud, comenzando en la Avenida de Andalucía, junto al recinto ferial hasta el Polígono Industrial Fuente Granada, un segundo tramo de 1.450 m fuera del núcleo urbano paralelo al caminó agrícola "Camino de Granada" que conectará con el carril bici existente, creando un anillo de características homogéneas. Además, se ejecutará una vía ciclista de conexión con el Polígono Industrial Llanos de Mazuelos, de 951 m de longitud, facilitando la movilidad sostenible entre el núcleo de población y los principales centros de trabajo industriales, además de incrementar las posibilidades de ocio y uso deportivo.
- De forma complementaria a este proyecto, existe la posibilidad de la construcción de una pasarela que lo conecte con el P.I. El Retamal mediante una pasarela peatonal-ciclista sobre la carretera N-432.
- Se plantea además la construcción de la conexión, ya sea a nivel o mediante una pasarela, del Carril Bici Actual y el P.I. El Chaparral a través de los núcleos de Fuente del Rey y Santa Ana.
- En el *"Anteproyecto de mejora de accesos a Santa Ana desde la A-403 y conexión polígonos industriales en Alcalá la Real"* redactado por AM Ingeniería, Urbanismo y Medio Ambiente con fecha diciembre de 2020, se incluye un carril bici de doble carril, que permitirá la conexión directa entre los polígonos Llanos de Mazuelos y El Chaparral, completando así una red circular de vías exclusivas para bicicletas.

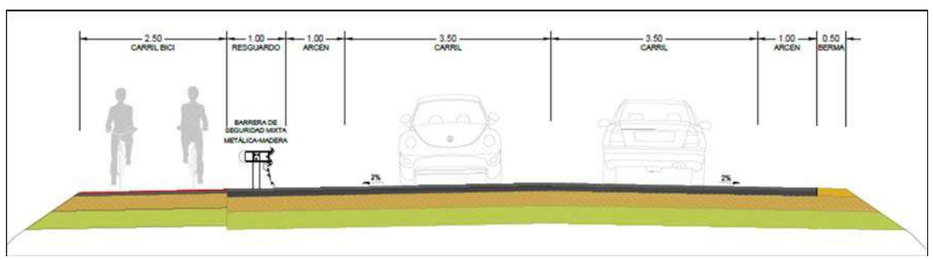


Ilustración 32. Sección tipo de futuro acceso desde A-403 y Santa Ana

- Una vez que se dispone de la planificación de estas conexiones, será necesario gestionar su ejecución.
- Se asignará partidas presupuestarias anuales a corto, medio y corto plazo.
- Debe existir una figura que gestione y coordine su ejecución, a ser posible en la Oficina de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Campaña de publicidad de las medidas a ejecutar.
- Gestión del proyecto "*Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y fuente granada de Alcalá la Real (Jaén)*".

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de publicidad de las medidas a ejecutar.
- Ejecución de las obras del proyecto denominado "*Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y fuente granada de Alcalá la Real (Jaén)*".
- Gestión y redacción del proyecto de la conexión de Carril Bici y P.I. El Retamal mediante una pasarela peatonal ciclista sobre la carretera N-432.
- Gestión y redacción del proyecto de la conexión del Carril Bici Actual y el P.I. El Chaparral en Santa Ana.
- Gestión y redacción del proyecto del carril bici junto a acceso a Santa Ana desde el la A-403 y conexión de P.I. Llanos de Mazuelos y El Chaparral.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de las obras de la conexión del Carril Bici Actual y el P.I. El Chaparral en Santa Ana.
- Ejecución de las obras del acceso a Santa Ana desde el la A-403 y conexión de P.I. Llanos de Mazuelos y El Chaparral.
- Campaña de publicidad con descripción de nuevos tramos de carril bici y fomento de su uso.
- Mantenimiento de carril bici de conexión con los polígonos industriales.

La propuesta del itinerario y secciones tipo del carril bici se recoge en el *Plano 4.6. Conexión de carril bici con polígonos industriales (CU07).*

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU07	CONEXIÓN CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, planificación y obras de ejecución de la red de carril bici de conexión con polígonos industriales.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, empresarios			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción/adaptación de proyecto ✓ Campaña publicidad ✓ Ejecución de obras			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	37.500,00 €	1.366.760,56 €	4.197.212,94 €	**5.601.473,50 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Gestión del proyecto “Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y Fuente Granada	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Gestión y proyecto de obras “Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y Fuente Granada	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto de obras de conexión Vía Ciclista Sur y P.I. El Retamal	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Ejecución de obras “Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y Fuente Granada	ud	1,00	978.591,84 €	978.591,84 €
	Ejecución de obras de conexión Vía Ciclista Sur y P.I. El Retamal	ud	1,00	351.668,72 €	351.668,72 €
	Gestión y proyecto conexión Carril Bici y P.I.El Chaparral	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto carril bici conexión P.I. Llano Mazuelos - El Chaparral	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Ejecución de obras de conexión Carril Bici con P.I. El Chaparral	m	2.500,00	250,92 €	627.302,46 €
	Ejecución de obras de carril bici Acceso Santa Ana desde la A-403	ud	1,00	3.569.410,48 €	3.569.410,48 €

2.4.8 CREACIÓN DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS (CU08)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Como complemento a otras medidas planteadas en este PMUS, se propone la instalación de puntos de préstamos de bicicletas eléctricas.
- Esta medida está muy implantada en otras ciudades de mayor tamaño (Sevilla, Madrid, A Coruña, Málaga, etc.).
- Producirá una mejora de la movilidad, disminuyendo los tiempos de los desplazamientos, mejora de la calidad del aire por la disminución de emisiones, así como beneficios de la salud y bienestar, no solo de los usuarios, sino de los ciudadanos en general.
- Para su correcta implantación, la ciudad debe estar preparada para el correcto uso de la bicicleta.
- Este sistema de alquiler o préstamo de bicicletas eléctricas es un complemento al resto de medidas de fomento de la bicicleta, ya que permite un mayor acceso a la bicicleta (acceso a lo que no tienen bicicleta, elimina inconvenientes de aparcamiento y almacenaje y elimina la inseguridad ante el robo, etc).
- Se ubicarán en zonas con posibilidad de cambio de modo de transporte, es decir, en aparcamientos de disuasión, Estación de Autobuses, aparcamientos de la Fortaleza de la Mota, aparcamiento subterráneo de Los Álamos.
- Se fomenta la movilidad sostenible entre dos de los puntos de interés más importantes del núcleo mediante la instalación de **puntos de préstamo de bicicletas eléctricas**, situados en el **aparcamiento público de la Fortaleza de la Mota y en el aparcamiento público subterráneo de Los Álamos**. Estos puntos cuentan zonas de estacionamiento de vehículos y autobuses, **facilitando la intermodalidad** con estos **otros medios de transporte**. Además, se ubicarán puntos de alquiler de bicicletas y la Plaza de Arcipreste de Hita (Ayuntamiento) y junto a la Estación de Autobuses.

Ilustración 33. Aparcamientos para bicicletas eléctricas

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Análisis de la viabilidad del sistema de préstamo de bicicletas eléctricas.
- Redacción de proyecto detallado (ubicaciones, tamaña de estaciones, etc).
- Propuesta de licitación (Regulación, modelo de propiedad y proceso de licitación).
- Adjudicación del contrato.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Instalación del servicio de préstamos de bicicletas eléctricas.
- Mantenimiento y revisión del servicio de préstamos de bicicletas eléctricas.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento y revisión del servicio de préstamos de bicicletas eléctricas.

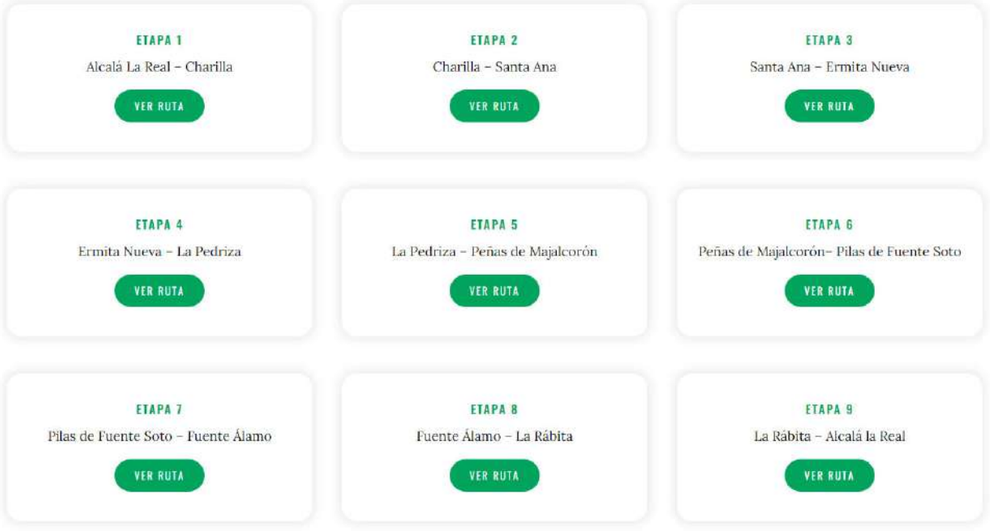
La propuesta del itinerario y secciones tipo del carril bici se recoge en el *Plano 4.4 Creación de un carril bici urbano y de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas (CU05 y CU08).*

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU08	CREACIÓN DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Diseño, planificación e instalación de sistema de alquiler de bicicletas eléctricas.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, empresas privadas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de la ciudadanía de la medida			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Dimensionamiento del número de bicicletas ✓ Instalación de aparcamientos para bicicletas. ✓ Señalización de cada grupo de aparcamientos.			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyecto de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	0,00 €	225.000,00 €	25.000,00 €	**250.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Estudio de viabilidad técnica	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Redacción de proyecto	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Licitación y adjudicación del servicio	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Instalación del servicio	ud	1,00	200.000,00 €	200.000,00 €
	Mantenimiento del servicio	ud	1,00	25.000,00 €	25.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento del servicio	ud	1,00	25.000,00 €	25.000,00 €

2.4.9 CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO Y MANTENIMIENTO Y MEJORA DE SENDAS CICLABLES EXISTENTES (CU09)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Es fundamental transformar el destino turístico de Alcalá la Real hacia un modelo basado en la sostenibilidad, teniéndose en cuenta las necesidades del visitando, así como los efectos sociales, ambientales y económicos.
- Se favorecerá los hábitos de vida saludable, tanto para residentes como para los visitantes, uniendo territorialmente la oferta turística local y del municipio e incrementando el interés turístico sobre itinerarios activo y sostenible.
- Existe una senda ciclable de carácter circular que recorre las aldeas del T.M. de Alcalá la Real permitiendo conocer la geografía, los paisajes y las poblaciones del término municipal. Esta senda consta de más de 92 km en un territorio caracterizado por la diversidad de paisajes y ecosistemas, con una topografía irregular, entre los 400 m de altura de Fuente Álamo a los 1.553 m del Pico de la Martina. Existen 9 etapas que engloban los núcleos urbanos del término municipal uniéndolo de forma circular con la capital del municipio.



- Estos itinerarios se complementarán con una señalización específica para estos senderos rurales, en la que se indicaría las distancias y tiempo de recorrido entre los núcleos urbanos y entre los principales puntos de interés situados a lo largo de ellos.

- Para fomentar la movilidad sostenible entre las zonas en las que se concentran los alojamientos de turismo rural, se plantea la señalización de **dos senderos cicloturistas** entre los núcleos de Fuente Álamo, Ribera Baja y Alcalá la Real. Se plantean dos itinerarios:
  - Itinerario Fuente Álamo – Alcalá la Real. (12.720 m.) entre el Cortijo de la Torre hasta el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota.
  - Itinerario Ribera Baja – Alcalá la Real. (7.560 m.) entre el núcleo de Ribera Baja y el Parque Periurbano de Alcalá la Real, pasando por Santa Ana y Fuente del Rey.

Ilustración 34. Ejemplo de señalización de senda ciclable y senderos cicloturistas

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización de itinerarios mediante paneles informativos.
- Colocación de aparcamientos para bicicletas.
- Adecuación de miradores y descansaderos en sendas ciclables.
- Campaña de publicidad.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de sendas ciclables y senderes cicloturistas.
- Mantenimiento de señalización.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de sendas ciclables y senderes cicloturistas.
- Mantenimiento de señalización.

Las rutas cicloturistas propuestas y las sendas ciclables existentes se recogen en el *Plano 4.7 Sendas cicloturistas entre núcleos rurales y núcleo urbano de Alcalá la Real (CU09)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CU09	CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO Y MANTENIMIENTO Y MEJORA DE SENDAS CICLABLES EXISTENTES				
	ÁREA SECTORIAL	RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			
	OBJETIVO	Incrementar el uso de la bicicleta			
	DESCRIPCIÓN	Diseño y señalización de senderos cicloturistas y sendas ciclables.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, empresas turísticas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para la puesta en conocimiento de los senderos cicloturistas			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización itinerarios. ✓ Instalación de aparcamientos para bicicletas. ✓ Campaña de publicidad en establecimientos turísticos.			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	107.855,25 €	30.193,50 €	30.193,50 €	**168.242,25 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización de itinerarios	m	21.235,00	2,15 €	45.655,25 €
	Colocación de aparcamientos para bicicletas	ud	8,00	400,00 €	3.200,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	3.000,00	3,00 €	9.000,00 €
	Miradores y descansaderos en sendas ciclables	ud	20,00	2.500,00 €	50.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de sendas cicloturistas	m	20.280,00	0,25 €	5.070,00 €
	Mantenimiento de sendas ciclables	m	92.000,00	0,25 €	23.000,00 €
	Mantenimientos de señalización	m	21.235,00	0,10 €	2.123,50 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de sendas cicloturistas	m	20.280,00	0,25 €	5.070,00 €
	Mantenimientos de señalización	m	21.235,00	0,10 €	2.123,50 €
	Mantenimiento de sendas ciclables	m	92.000,00	0,25 €	23.000,00 €

2.5 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Uno de los principales aspectos que tiene en cuenta este Plan de Movilidad, es la puesta en marcha de medidas de gestión de la movilidad, siendo el objetivo principal de éstas lograr que los desplazamientos a los centros de atracción o eventos se realicen de una manera sostenible. Al igual que influir sobre las decisiones individuales, la gestión de la movilidad grupal va a depender de un grupo de factores y herramientas. El conjunto de medidas que sirven para mejorar la movilidad están formadas por nuevas tecnologías, participación, planificación y actuaciones sobre infraestructuras.

Para mejorar la gestión de la movilidad, se desarrollan planes de transporte a los principales centros de atracción tratando que los futuros desarrollos se orienten también a un transporte más sostenible. Se trata de promover las buenas prácticas en movilidad que impulsen las medidas citadas en otros epígrafes. De otras experiencias, se comprueba que, en muchos casos, no es suficiente el establecimiento de las medidas oportunas, si no que hace falta una labor de promoción de las mismas, para que la ciudadanía las conozca y las asimile como suyas. El uso del coche está muy asentado en la sociedad, por lo que es necesaria la publicidad y promoción de los modos sostenibles para que consiga una contribución mayor al reparto modal de la movilidad, generando así un modelo de movilidad más sostenible en Alcalá la Real.

Los objetivos que se pretenden alcanzar mediante las medidas que a continuación se proponen son:

- Mejorar la movilidad peatonal
- Mejorar la movilidad a los centros de atracción

GM01 –MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Los caminos escolares son instrumento que mejora la seguridad vial de los niños y favorecen el transporte a pie en horario punta. Estos caminos están formados por espacios públicos que recorren los escolares, padres, tutores y vecinos todos los días para desplazarse entre el colegio y sus casas y viceversa. La pérdida de autonomía y la sobreprotección de los niños en los últimos años ha producido cambios en la movilidad realizando ahora el desplazamiento hasta el colegio en coche con sus padres, tutores o vecinos, afectando a la vida cotidiana infantil. Este comportamiento produce conflictos en los accesos a los colegios en las horas de entrada y salida. Los caminos escolares deben ser totalmente seguros y cómodos para los alumnos.

GM02 - FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES

Para conseguir el fomento de los desplazamientos a pie de alumnos a los centros escolares es necesaria la implicación de los centros educativos. Estos tienen la importante misión de solventar los problemas de los alumnos y de los ciudadanos, tomándolos como propios con el apoyo de la administración.

GM03 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal es la más sostenible de todas las posibles, además de ser la más saludable y económica. La movilidad peatonal en Alcalá la Real está bastante implantada, ya que el tamaño del núcleo es ideal para la mayor parte de los desplazamientos urbanos. Sin embargo, en el documento de diagnóstico, las encuestas realizadas, se detecta que hay un importante número de desplazamientos que se realizan en coche, sobre todo para desplazamientos de corta distancia (compras, colegio), siendo mayor el porcentaje de encuestados que utilizan el coche a diario es superior a los que dicen realizar los desplazamientos a pie. Los motivos principales de desplazamientos a pie son las compras y el ocio, destacando que los trabajadores son los que menos usan este desplazamiento.

Es importante implantar una jerarquía en la red viaria, no ligada exclusivamente a los vehículos motorizados, priorizando el transporte no motorizado en las vías secundarias o de corto recorrido.

GM04 - SEÑALIZACIÓN DE CENTROS DE ATRACCIÓN

La señalización de los centros de atracción facilita los recorridos de acceso en coche o a pie y evita las repeticiones de recorridos en vehículo motorizado para la búsqueda de aparcamiento. Se ha detectado que la señalización del aparcamiento de Los Álamos, es poco eficiente, en especial, en los distintos accesos al núcleo urbano.

GM05 - SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS

Tal y como se comenta en el punto anterior, las zonas de aparcamiento, tanto el aparcamiento de Los Álamos, como las diferentes bolsas de aparcamiento existentes den C/Real y C/Monjas, ya que la señalización prematura de estas zonas va a permitir su uso como aparcamientos de disuasión y de atracción.

GM06 - REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN

Existen varios centros de atracción cuyo acceso provoca problemas a la circulación:

- **Acceso a supermercado Mercadona**. El acceso a este supermercado se realiza a través de la Av. Iberoamérica, resolviendo los giros a izquierdas, que producen aglomeraciones en esta vía, mediante una vía de servicio. El tráfico de vehículos que necesitan realizar giro a izquierda para el acceso es muy superior, lo que produce una elevada intensidad de vehículos por la vía de servicio que reduce su funcionalidad.

  Se plantea la solución del acceso del giro a la izquierda de los vehículos al Supermercado Mercadona desde la Av. Iberoamérica mediante la implantación de una glorieta en la intersección de esta avenida con las calles Jamaica e Industria.

- **Acceso a supermercado MAXI DIA**. En la margen izquierda de la avenida Iberoamérica, el acerado peatonal se extiende hasta el Complejo Polideportivo. Actualmente, a partir de intersección con la C/Vereda del Carmen, no existe acerado, por lo que la zona que permite el acceso al supermercado MAXI DIA sirve de aparcamiento para vehículos, principalmente de gran tonelaje. Además, esta zona está habilitada como aparcamiento de autobuses para participantes de las diferentes actividades deportivas.

  Para asegurar la seguridad de los peatones, que comparten la zona de acceso al supermercado con los vehículos, en esta zona se plantea la construcción de aceras para el acceso al Supermercado y un acceso para vehículos a través de un nuevo vías desde la glorieta existente.

- **Acceso al Ferial y C.E.I.P. Alonso de Alcalá**. El acceso al recinto Ferial, y con éste al Colegio Alonso de Alcalá, situado en la intersección de la C/Santa Cecilia y la Avda. de Andalucía presenta problemas de seguridad para el peatón. Se trata de una zona con claro protagonismo del vehículo, con una amplia zona de aparcamientos, con acceso desde la avenida desde dos puntos diferenciados. El peatón transita durante unos 20 metros por una calzada en la que los vehículos tienen una clara preferencia.

  Para dar seguridad al tránsito peatonal de acceso al ferial, importante durante numerosos eventos que en él se celebra (Mercadillo, ferias, Festivales, etc…), se plantea la reordenación de las zonas para vehículos, ya sea su circulación o su estacionamiento y la habilitación de un acerado que permita el correcto acceso a la zona verde.

- **Acceso a I.E.S. Alfonso XI**. La sección actual de la C/Figueras la hace poco segura para el acceso de estudiantes al I.E.S. Alfonso XI ya que presenta dos carriles de único sentido de 6 metros para la circulación de vehículos y aceras de 1,20 metros de ancho sin aparcamientos. La elevada velocidad que los vehículos presentan en la vía, y la pequeña dimensión de las aceras hace que los peatones no transiten por esta calle, ya que tiene un dominante carácter de tráfico rodado.

  Se plantea la reducción a un carril para la circulación de los vehículos y la ampliación de las aceras existentes, reubicando el paso de peatones situado junto al I.E.S. en la intersección con la C/Santo Tomás de Aquino es peligroso debido a la cercana incorporación hacia la C/Figueras desde esta calle.

- **Acceso a Paseo de los Álamos y Escuelas Profesionales Sagrada Familia**. El acceso tanto al centro de educación SAFA, como al Paseo de los Álamos a través de las escaleras desde la C/Álamos, hace que sea una calle muy transitada. En la actualidad, la calle Álamos se encuentra muy descompensada, ya que la margen izquierda, tiene un carácter principalmente peatonal con numerosos locales comerciales, mientras que la margen derecha se encuentra más degradada, primando el espacio para los vehículos y aparcamientos sobre el de los peatones. La propuesta de mejora de acceso al centro educativo y al Paseo de los Álamos consiste en la ampliación del ancho de la acera de la calle, disminuyendo la sección de la calzada destinada a tráfico rodado, recuperando la importancia del peatón. Se creará una banda de acerado en la margen derecha, junto al Paseo de los Álamos, mejorando el acceso al mismo, la seguridad peatonal y vial. Además de las actuaciones para la mejora de los acerados, se construirán pasos de peatones elevados y accesibles, una zona de reunión, la pavimentación y señalización de una parada de bus escolar y turístico, la agrupación y soterramiento de los contenedores de residuos urbanos y la implantación de un aparcamiento de bicicletas frente al centro educativo SAFA.
- Acceso a E.S. Puerta de Alcalá Shell. Para asegurar la seguridad de los peatones entre el C.H.A.R.E y la estación de servicio se plantea la construcción de acera peatonal de conexión con la Estación de Servicio en la margen derecha de la Avenida de Iberoamérica.

GM07 - REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN

La administración debe liderar las acciones para conseguir una movilidad sostenible dando ejemplo, por lo que aquellos centros de atracción públicos, a los que se desplace un número elevado de personas, ya sean trabajadores o usuarios, deben contar con un plan de movilidad propio. Sería el caso del Hospital, el Ayuntamiento y los centros docentes. Esta medida se puede ampliar a los centros de trabajo privados, como pueden ser los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos, Retamal y El Chaparral, en Santa Ana, que son los que más empleados poseen.

2.5.1 MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS (GM01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En el núcleo urbano están señalizados dos caminos escolares seguros, el de acceso al C.E.I.P. José Garnica Salazar y el de acceso a las Escuelas Profesionales Sagrada Familia.

Ilustración 35. Caminos escolares existentes del C.E.I.P. José Garnica Salazar y EE.PP. Sagrada Familia

- Se define el ámbito de influencia de cada itinerario escolar seguro estableciendo un entorno de 300 m alrededor de cada centro de infantil y primaria.
- Se señalizará en intervalos de 100 m con centro en el acceso a cada centro, priorizándolos del origen hacia el exterior.
- A lo largo de los itinerarios se establecerán medidas de control de tráfico.
- La seguridad del tráfico en los centros educativos es un problema creciente, ya que se puede llegar a considerar que es peligroso que los alumnos acceden a ellos a pie o en bicicleta. Esto produce que se desplace a los niños e coche, lo que provoca situaciones no reguladas frente a las puertas de los centros, lo que a su vez hace menos seguro que otros alumnos se desplacen a pie.
- Para aumentar la seguridad se propone reducir los límites de velocidad a 10-20 km/h alrededor de los centros educativos mediante señalización, pasos de peatones elevados o estrechamiento de calzadas).
- Los itinerarios han de ser atractivos y seguros para los alumnos más pequeños.
- Establecer zonas libres de aparcamiento a determinada distancia del centro escolar para dar más seguridad a los itinerarios escolares seguros (Aparcamiento subterráneo Los Álamos en el área de influencia de las EE.PP. Sagrada Familia., C/Real en el caso del Colegio Cristo Rey, etc.).
- Establecer medidas para reducir el número de vehículos privados del personal docente y no docente que acude al centro.
- El incremento de menores que realicen el trayecto al colegio caminando llevará aparejado la disminución de vehículos privados lo que reducirá las congestiones de vehículos motorizados y mejorará la calidad de vida y la salud en el núcleo.
- El camino escolar debe ser duradero en el tiempo ya que la implantación de hábitos en los ciudadanos es lenta.
- Es posible que los caminos escolares seguros necesiten el apoyo de agentes de seguridad, cortes puntuales de tráfico motorizado y acompañamiento de adultos voluntarios.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Presentación pública.
- Evaluación de itinerarios, existentes y nuevos.
- Implantación de itinerarios mediante instalación de señalización, tanto para peatones, como para vehículos en el ámbito del camino escolar.
- Mantenimiento y adecuación de acerados amplios en el camino escolar.

Ilustración 36. Ejemplos de señalización de caminos escolares seguros

- Semaforización de los pasos peatonales que se encuentren dentro del camino escolar, con prioridad para el paso de los peatones.
- Reducción de velocidad del tráfico rodado en el ámbito de los caminos escolares mediante señalización e instalación de pasos elevados.
- Supresión de plazas de aparcamiento en el entorno de los accesos al centro escolar en las franjas horarias de entrada y salida.
- Ejecución de cortes de tráfico en las franjas horarias de entrada y salida del colegio.
- Planificación de bolsas de aparcamiento para aparcar y caminar por los caminos escolares seguros.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento y creación de acerados amplios en el camino escolar.

- Mantenimiento de señalización.
- Mantenimiento de semaforización.
- Mantenimiento de bolsas de aparcamiento.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ampliación de itinerarios escolares seguros.
- Mantenimiento de señalización.
- Mantenimiento de semaforización.
- Mantenimiento de bolsas de aparcamiento.

En el *Plano 5.1 Caminos escolares seguros y sostenibles (GM01)* se recoge los caminos seguros propuestos en esta medida.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM01	MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad peatonal			
	DESCRIPCIÓN	Diseño y señalización de caminos escolares seguros			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, centros escolares.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para el fomento del desplazamiento a centros escolares a pie.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Presentación pública ✓ Evaluación de itinerarios, existentes y nuevos. ✓ Implantación de itinerarios: señalización de caminos escolares ✓ Adecuación de acerados y pasos de peatones. ✓ Campaña de concienciación en centros escolares.			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	79.800,00 €	21.500,00 €	3.000,00 €	**104.300,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento y adecuación de acerados	m2	200,00	185,00 €	37.000,00 €
	Señalización vertical y horizontal	ud	14,00	200,00 €	2.800,00 €
	Colocación de semáforos	ud	2,00	5.000,00 €	10.000,00 €
	Pasos elevados	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
	Planificación de bolsas de aparcamiento	ud	3,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento y adecuación de acerados	m2	100,00	185,00 €	18.500,00 €
	Mantenimientos de señalización	ud	5,00	200,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de bolsas de aparcamiento	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento y adecuación de acerados	m2	200,00	185,00 €	37.000,00 €
	Mantenimiento de señalización	ud	10,00	200,00 €	2.000,00 €
	Mantenimiento de semaforización	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de bolsas de aparcamiento	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €

2.5.2 FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES (GM02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La medida consiste en fomentar el que los niños recuperen la calle y vayan solos o en compañía de sus amigos al colegio. De este modo se favorecerá la autoestima, la socialización y el proceso de aprendizaje por medio de la interacción y la cooperación.
- Es necesario implicar a madres y padres mediante las AMPAS en el proyecto para garantizar el crecimiento de la autonomía infantil, cambiando así los hábitos de movilidad.
- Se realizarán actividades educativas en las aulas que den visibilidad y fomenten la movilidad sostenible para favorecer los cambios en los hábitos de acceso al centro escolar.
- Recuperar las calles del entorno de los centros escolares y los caminos escolares para asegurar los desplazamientos peatonales seguros.
- Será fundamental difundir, concienciar y promover el proyecto de camino escolar seguro entre los centros escolares del municipio y sus comunidades escolares, así como comunicar los beneficios para la salud de realizar una actividad física diaria (andar o usar la bici) como transporte no contaminante. Es importante difundir los beneficios de una mayor autonomía para la infancia y su proceso de aprendizaje.
- Creación e implantación de iniciativas de control social difuso. Las experiencias cuentan con los comerciantes como colaboradores principales. Con distintos emblemas, marcas y signos se indica a los niños y niñas que, si tienen algún problema, en ese comercio les van a socorrer y a ayudar si así lo precisan. La disponibilidad de los comerciantes crea un nuevo clima social en las aceras. La simple presencia de adultos «compinchados» en la tarea de devolver la calle a niñas y niños y esos ojos atentos, empiezan a retejer el fino y delicado material de la seguridad ciudadana.
- Promover la creación de itinerarios atractivos para los menores, que no tienen por qué ser los más cortos y directos, sino los más estimulantes e interesantes en la que los adultos vayan «adoptando» tramos del camino y se responsabilicen de lo que allí sucede (“adopción de esquinas”).
- El fomento del desplazamiento en bicicleta de los estudiantes desde su casa al centro escolar mediante establecimiento de “trenes ciclistas”. Los trenes ciclistas se conciben como una fórmula transitoria para enseñar a los menores el camino a la escuela y, una vez dominado el itinerario, permitir que ellas y ellos vayan solos. Los trenes ciclistas suelen estar coordinados por las mismas escuelas y tienen una duración limitada que habitualmente se programa al inicio de curso. Personas voluntarias (profesorado, madres y padres u organizaciones ciclistas) acompañan a los jóvenes y realizan lo que podría considerarse como unas clases prácticas de educación vial.
- Las nuevas tecnologías pueden ser una importante herramienta para la coordinación de las medidas aplicadas (Control de llegada de niños al colegio, dar información a las familias sobre el camino escolar, implementar la web del colegio para dar publicidad de las iniciativas previstas, etc)

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de un equipo de concienciación en los centros escolares que promocione el programa, revisen las rutas definidas para la búsqueda de peligros y problemas.
- Realización de jornadas escolares para el fomento de la movilidad sostenible. Convocatoria de concursos en colegios e institutos.
- Campaña de concienciación a las familias y al personal docente para la implantación de las medidas de aparca y camina.
- Campaña de difusión en los medios de comunicación.
- Creación de un club escolar para compartir vehículos.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Creación de grupos organizados de escolares (Pedibús) acompañados de monitores que realiza el trayecto entre su casa y el colegio siguiendo rutas establecidas (caminos escolares seguros).
- Creación e implantación de iniciativas de control social difuso. bien con asistencia de comerciantes, bien mediante el control de padres/tutores por tramos del camino (“adopción de esquinas”).
- Establecimiento de trenes ciclistas a colegios e institutos.
- Campaña de difusión en medios de comunicación.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Refuerzo de las medidas anteriormente establecidas.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM02	FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad peatonal			
	DESCRIPCIÓN	Fomento de la autonomía infantil y juvenil: reducir la edad de los menores que acuden solos al colegio y aumentar el número de niños que se desplaza a pie sin acompañamiento.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, centros escolares, asociaciones de padres y madres.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para el fomento del desplazamiento a centros escolares a pie.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Campañas de concienciación en centros escolares ✓ Campaña de concienciación en medios ✓ Implantación de grupos/club			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales, escolares y sociales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	3.600,00 €	500,00 €	500,00 €	**4.600,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Jornadas escolares y concursos	ud	7,00	300,00 €	2.100,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Club escolar para coche compartido	ud	7,00	0,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Creación de pedibús	ud	5,00	0,00 €	0,00 €
	Creación de iniciativas de acompañamiento	ud	5,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	ud	1,00	500,00 €	500,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña de difusión en medios	ud	1,00	500,00 €	500,00 €

2.5.3 FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL (GM03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La movilidad peatonal en Alcalá la Real está bastante implantada, ya que el tamaño del núcleo es ideal para la mayor parte de los desplazamientos urbanos, vinculados principalmente a las compras y al ocio.
- Los desplazamientos en coche se asocian a los desplazamientos a colegios y al trabajo.
- Esta medida pretende la puesta en marcha de herramientas y acciones necesarias para hacer que la población pueda incorporar las nuevas formas de desplazamiento a sus trayectos habituales de manera que se asienten entre la ciudadanía de Alcalá la Real.
- El fomento de la movilidad peatonal es fundamental ya que debe llevarse a cabo una vez que se han puesta en marcha buena parte de las actuaciones, en el momento en el que su repercusión sobre el municipio será mayor.
- Desde las administraciones se deben tomar medidas tanto activas como pasivas que fomenten la movilidad sostenible.
- Los centros educativos son un agente esencial e imprescindible en la educación y el fomento de la movilidad sostenible.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Realización de campaña de concienciación para el fomento de la movilidad peatonal mediante la difusión de caminos escolares e itinerarios peatonales.
- Publicidad de medidas del PMUS relativas a movilidad sostenible mediante la creación de un logo y eslogan en los medios de comunicación.
- Colaboración de los colegios e institutos para su participación en la campaña mediante la aportación de ideas del alumnado.
- Establecer, una vez al año, diferentes premios para la ciudadanía, instituciones, empresas y colectivos que hayan sido especialmente activos en la toma de medidas para favorecer la movilidad peatonal en su radio de acción.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Realización de campaña de concienciación para el fomento de la movilidad peatonal.
- Establecer, una vez al año, diferentes premios para la ciudadanía, instituciones, empresas y colectivos que hayan sido especialmente activos en la toma de medidas para favorecer la movilidad peatonal en su radio de acción.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Realización de campaña de concienciación para el fomento de la movilidad peatonal.
- Establecer, una vez al año, diferentes premios para la ciudadanía, instituciones, empresas y colectivos que hayan sido especialmente activos en la toma de medidas para favorecer la movilidad peatonal en su radio de acción.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM03	FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad peatonal			
	DESCRIPCIÓN	Fomento por parte de la administración con la participación de los colegios e institutos, de la movilidad peatonal			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real, centros escolares, asociaciones de padres y madres.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para el fomento del desplazamiento a centros escolares a pie.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de logo y publicidad en medios ✓ Campaña de concienciación en medios ✓ Cartelería y dípticos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales, escolares y sociales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	11.000,00 €	5.000,00 €	7.000,00 €	**23.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña de difusión en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Creación de logo y eslogan	ud	1,00	1.500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	2000,00	3,00 €	6.000,00 €
	Premios a la movilidad	ud	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña de difusión en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €
	Premios a la movilidad	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña de difusión en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €
	Premios a la movilidad	ud	5,00	1.000,00 €	5.000,00 €

2.5.4 SEÑALIZACIÓN DE CENTROS DE ATRACCIÓN (GM04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La señalización e identificación de los centros de atracción evita numerosos trayectos reiterativos.
- En las inmediaciones del centro de atracción debe estar señalizada la existencia de aparcamiento y durante el trayecto la existencia de aparcamientos disuasorios.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Instalación de señalización vertical de los centros de atracción desde los accesos a la ciudad.
- Adaptación de señalización existente.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización vertical.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Renovación de la señalización vertical.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM04	SEÑALIZACIÓN DE LOS CENTROS DE ATRACCIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad a centros de atracción/disuasión			
	DESCRIPCIÓN	Señalización de los centros de atracción para evitar trayectos reiterativos.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización de los centros de atracción.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de centros de atracción			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.600,00 €	0,00 €	0,00 €	**3.600,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Instalación de señalización	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Adaptación de señalización existente	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €

2.5.5 SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS (GM05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Es imprescindible la identificación y señalización de los aparcamientos (Aparcamiento subterráneo de los Álamos, bolsas de aparcamiento, etc).
- La información de la ubicación y grado de ocupación de los aparcamientos públicos, bien de pago o gratuitos, evitando las congestiones y las pérdidas de tiempo.
- La señalización luminosa de las plazas vacías aumenta la facilidad de uso y la rotación en el aparcamiento.
- Se debe prever la señalización de otros aparcamientos alternativos (disuasión) en previsión de que estén completos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Instalación de señalización vertical de los aparcamientos públicos y bolsas de aparcamiento desde los accesos a la ciudad.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización vertical.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Renovación de la señalización vertical.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM05	SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad a centros de atracción/disuasión			
	DESCRIPCIÓN	Señalización de los aparcamientos para evitar trayectos reiterativos.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real.			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización de aparcamientos			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de aparcamientos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.600,00 €	360,00 €	360,00 €	**4.320,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Instalación de señalización	ud	20,00	180,00 €	3.600,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización	ud	2,00	180,00 €	360,00 €

2.5.6 REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN (GM06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los centros de atracción son generadores de gran tráfico rodado que es de difícil sustitución por la necesidad de transporte de personas o cosas, como es el caso de los supermercados, hostales, etc.
- La ordenación de los accesos a estos centros de atracción puede producir la reducción de los recorridos originados por este tráfico.
- Se ordenarán los accesos a los siguientes centros de atracción:

  Supermercado Mercadona. Se plantea reordenar el acceso facilitando el giro a la izquierda de los vehículos al Supermercado Mercadona desde la Av. Iberoamérica mediante la implantación de una glorieta en la intersección de esta avenida con las calles Jamaica e Industria.

  Supermercado MAXI DIA. Se plantea la construcción de aceras para el acceso peatonal al supermercado y un acceso para vehículos a través de un nuevo vial desde la glorieta existente.

  Acceso a I.E.S Alfonso XI. Se plantea la reducción a un único carril de la calzada de la C/Figueras para la circulación de los vehículos y la ampliación de las aceras existentes, reubicando el paso de peatones situado junto al I.E.S. en la intersección con la C/Santo Tomás de Aquino ya que es peligroso debido a la cercana incorporación hacia la C/Figueras desde esta calle.

  Acceso a CEIP Alonso de Alcalá y ferial. Para dar seguridad al tránsito peatonal de acceso al ferial, importante durante numerosos eventos que en él se celebran (Mercadillo, ferias, Festivales, etc…) y al centro escolar, se plantea la reordenación de las zonas para vehículos, ya sea su circulación o su estacionamiento y la habilitación de un acerado que permita el correcto acceso a la zona verde.

  Acceso al Paseo de los Álamos y las EE.PP. Sagrada Familia. La propuesta de mejora de acceso al centro educativo y al Paseo de los Álamos consiste en la ampliación del ancho de la acera de la calle, disminuyendo la sección de la calzada destinada a tráfico rodado, recuperando la importancia del peatón. Se creará una banda de acerado en la margen derecha, junto al Paseo de los Álamos, mejorando el acceso al mismo, la seguridad peatonal y vial. Además de las actuaciones para la mejora de los acerados, se construirán pasos de peatones elevados y accesibles, una zona de reunión, la pavimentación y señalización de una parada de bus escolar y turístico, la agrupación y soterramientos de los contenedores de residuos urbanos y la implantación de un aparcamiento de bicicletas frente al centro educativo SAFA.

  Acceso a E.S. Puerta de Alcalá Shell. La zona peatonal de la Av. Iberoamérica se extiende hasta el acceso al C.H.A.R.E. en la margen derecha. La implantación de la Estación de Servicio y restaurante Shell Puerta de Alcalá ha fomentado el aumento del tránsito peatonal por el margen de este tramo de vial. Para asegurar la seguridad de los peatones en esta zona se plantea la construcción de acera peatonal de conexión con la Estación de Servicio en la margen derecha de la avenida.

  Acceso a Cementerio Municipal. Mejora del acceso al Cementerio Municipal desde Avenida de Iberoamérica y desde Carretera de La Mota mediante la ampliación del vial existente y reordenación de los aparcamientos existentes.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de acceso a I.E.S. Alfonso XI.
- Gestión y redacción de proyecto de acceso a CEIP Alonso de Alcalá.
- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de acceso a supermercado MAXI DIA
- Gestión y redacción de proyecto de remodelación de acceso a supermercado Mercadona

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de obras de remodelación de acceso a I.E.S. Alfonso XI.
- Ejecución de obras de acceso a CEIP Alonso de Alcalá y ferial.
- Ejecución de obras de remodelación de acceso a supermercado MAXI DIA
- Ejecución de obras de remodelación de acceso a supermercado Mercadona.
- Ejecución de obras de mejora de acceso al cementerio.
- Gestión y redacción de proyecto de remodelación acceso a Paseo de los Álamos y las EE.PP. Sagrada Familia.
- Gestión y redacción de proyecto de creación de nuevos acerados peatonales de Av. Iberoamérica entre Centro Hospitalario de Alta Resolución y E.S. Shell Puerta de Alcalá

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de obras de remodelación acceso a Paseo de los Álamos y las EE.PP. Sagrada Familia.
- Ejecución de obras de nuevos acerados peatonales de Av. Iberoamérica entre Centro Hospitalario de Alta Resolución y E.S. Shell Puerta de Alcalá
- Vigilancia del impacto de estas remodelaciones en los accesos a centros y tomar medidas futuras.

Estas medidas se incluyen en el *Plano 5.2 Reducción de impacto de acceso a centros de atracción (GM06)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM06	REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad a centros de atracción/disuasión			
	DESCRIPCIÓN	Reordenación de los accesos a centros de atracción en los que se detectan problemas.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas privadas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de aparcamientos			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	SI	Proyecto de construcción		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	72.000,00 €	1.792.837,89 €	439.375,00 €	**2.304.212,89 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Gestión y proyecto remod. Acceso I.E.S. Alfonso XI (C(Figueras)	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acceso CEIP Alonso Alcalá	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestion y proyecto acceso MAXI DIA	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acceso Mercadona	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

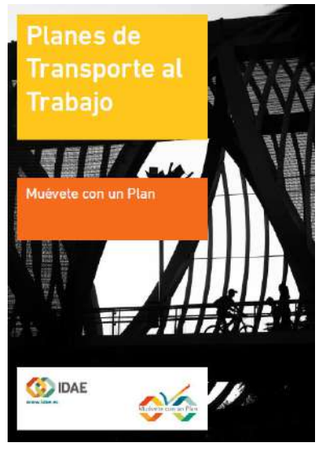
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Obras acceso a cementerio	ud	1,00	921.177,37 €	921.177,37 €
	Remodelación acceso Mercadona	m2	616,00	185,00 €	113.960,00 €
	Remodelación de acceso a IES Alfonso XI	m2	1.015,00	185,00 €	187.775,00 €
	Remodelación de acceso a ferial/CEIP Alonso de Alcalá	m2	2.560,00	185,00 €	473.600,00 €
	Remodelación acceso MAXI DIA	ud	1,00	60.325,52 €	60.325,52 €
	Gestión y proyecto acceso SAFA y Paseo (C/Álamos)	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
	Gestión y proyecto acerado E.S. Shell Puerta de Alcalá	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Ejecución obras mejora acceso SAFA (C/Álamos)	m2	1.275,00	185,00 €	235.875,00 €
	Obras de acerado E.S. Shell Puerta de Alcalá	m2	1.100,00	185,00 €	203.500,00 €

2.5.7 REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN (GM07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los planes de movilidad pueden ajustarse, no solo a núcleos de población, sino a centros de trabajo, a un polígono industrial, etc.
- Los principales flujos y aglomeraciones de tráfico se producen en los centros urbanos, en los polígonos industriales y en los centros periféricos.
- Los beneficios de la implantación de planes de movilidad de los centros de atracción son muy claros para los propios trabajadores (ahorro de costes de su vehículo particular, disminución del riesgo de accidente) y también la propia empresa (posibles rebajas fiscal o de Seguridad Social, recepción de ayudas o subvenciones para su implantación, mejora en la imagen de la empresa, menor necesidad de espacio para estacionamiento, posibilidad de contratación de trabajadores sin vehículo propio, disminución en el absentismo laboral y aumento de la productividad).
- Estos planes de movilidad pueden aplicarse en el caso del Hospital, el Ayuntamiento y los centros docentes. además de los centros de trabajo privados, como pueden ser los situados en los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos, Retamal y El Chaparral, en Santa Ana, que son los que más empleados poseen.



- Cada centro de trabajo presenta características, condicionantes y hábitos diferentes lo que pueden hacer necesario la redacción de un plan propio. En el caso de los centros de trabajo cercanos a Alcalá la Real, presenta algunas características (horarios) similares pueden hacer plantearse planes de movilidad comunes.
- Para la redacción de estos planes se recomienda la "Guía Práctica de Planes de Transporte al Trabajo" del IDEA.
- La administración debe promover su redacción para dar respuesta a las necesidades planteadas y fomentando una gestión continuada.
- Mediante los planes de movilidad a los diferentes centros de atracción se pueden conseguir grandes resultados de mejora de la movilidad sostenible debido a la importante disminución de tráfico en vehículos privados, con un importe de inversión reducido.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Identificación de los centros de atracción de trabajo públicos y privados de más de 30 usuarios y conglomerados de más de 10 empresas.
- Establecimiento y concesión de bonificaciones para la redacción de un plan de movilidad en plazo voluntario.
- Redacción de los planes de movilidad.
- Creación de la distinción "Empresa con Movilidad Disponible".

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Concesión de bonificaciones para la implantación del plan de movilidad en el centro de trabajo.
- Implantación del plan de movilidad en cada centro.
- Modificación de PMUS de acuerdo a las necesidades de los Planes de Transporte al Trabajo.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión de los Planes de Transporte al Trabajo.
- Concesión de bonificaciones para la revisión de los planes de movilidad en el centro de trabajo.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
GM07	REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejorar la movilidad a centros de atracción/disuasión			
	DESCRIPCIÓN	Identificación de centros de atracción públicos y privados y redacción de planes de movilidad a los mismos.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas privadas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Identificación de principales centros de trabajo ✓ Redacción de planes de movilidad ✓ Creación de bonificaciones y premios			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	SI	Proyecto de construcción		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	28.000,00 €	29.000,00 €	5.000,00 €	**62.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Identificación de los centros de trabajo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Redacción de los planes de movilidad	ud	5,00	5.000,00 €	25.000,00 €
	Bonificaciones para la redacción de planes de movilidad	ud	2,00	1.000,00 €	2.000,00 €
	Distinción anual	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Implantación de los planes de movilidad	ud	5,00	5.000,00 €	25.000,00 €
	Bonificación para la implantación de planes de movilidad	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Distinción anual	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Distinción anual	ud	5,00	1.000,00 €	5.000,00 €

2.6 MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD

El diagnóstico de movilidad desarrollado en la fase anterior a este estudio identificó vías que no cumplen con los requisitos de accesibilidad universal. Además, se han detectado numerosas vías con presencia de obstáculos instalados en aceras (señales verticales, farolas, mobiliario urbano o vegetación) que reducen sensiblemente el ancho libre del acerado y que dificulta la movilidad accesible. Las calles configuradas como plataforma única presentan numerosas pivotes o maceteros para evitar los estacionamientos indebidos lo que provoca, en algunos casos, el recorrido en zigzag de personas con movilidad reducida, o incluso, la necesidad de invadir la calzada, lo que pone en peligro la seguridad de los peatones. Se observa, en general en las calles de plataforma única, que los vehículos estacionan sobre la zona peatonal, lo que hace obligado que los peatones utilicen la calzada para el tránsito por la vía.

En la actualidad se están desarrollando numerosas actuaciones de mejora de accesibilidad en Alcalá la Real para adaptar su espacio público a los requisitos normativos de ámbito estatal (Orden TMA/851/2021) y autonómico (Decreto 293/2009).

La Orden TMA/851/2021 de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso a la utilización de los espacios públicos urbanizados, plantea la necesidad y obligatoriedad de diseñar y poner en marcha estrategias de intervención que operen simultáneamente sobre las condiciones personales y sobre las condiciones ambientales, "… *en los espacios públicos urbanizados y los elementos que lo componen con carácter permanente, así como los temporales…., que se proyectarán , construirán y renovarán de forma que se cumplan, como mínimo, las condiciones básicas que se establecen en este documento técnico, fomentado la aplicación avanzada de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones al servicio de todas las personas.*". Esta Orden Ministerial entró en vigor el 2 de enero de 2022.

El objetivo específico que se pretende alcanzar mediante la implantación de medidas es mejorar la accesibilidad viaria y pública. Para esto, se han planificado las siguientes medidas:

AM01 – ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

Las obras más recientes ejecutadas para la mejora de la movilidad y la eliminación de las barreras arquitectónicas están sujetas a la normativa de accesibilidad. Normalmente el ámbito de aplicación de las nuevas normativas de accesibilidad se restringe a las nuevas obras, por lo que las barreras existentes no tienen un plazo de eliminación.

Aunque no existe una exigencia legal que obligue a la eliminación de las barreras existentes, es un compromiso de este Plan de Movilidad con la administración y la ciudad el incluirlas. Este trabajo de accesibilidad se recogerá en un plan de eliminación de barreras arquitectónicas.

La ejecución de este plan debe responder a una planificación previa, incluyendo una previsión de presupuesto y la gestión y control de las nuevas actuaciones viarias para evitar que se comentan errores, el coste posterior de corrección y el descrédito que supone un error de estas características en una obra pública y visible.

AM02 - FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS

En la actualidad, existen todavía muchos vehículos que prestan un servicio público que no están adaptados, por lo que, el fomento de su adaptación se pretende asegurar el cumplimiento de la normativa además de universalizar la accesibilidad más allá de lo legalmente exigible. Como punto a incluir para fomentar la adaptación de vehículos públicos adaptados, hay que pensar también los propios trabajadores que requieran una adaptación.

AM03 - GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

La proliferación del uso del vehículo ha ido aparejada con la necesidad de disponer espacio para su estacionamiento, encomendando a la vía pública esta función, convirtiendo, al aparcamiento en un bien escaso. Según los datos recogidos en el documento de diagnóstico previo, existen un total de 63 plazas de aparcamiento públicas y 10 plazas en supermercados reservadas para personas con movilidad reducida. Se observa que hay una distribución considerable de plazas en la vía pública, por lo que se deberá realizar una correcta gestión de los mismos, mediante la revisión de su señalización y de sus dimensiones, adaptándolas a las nuevas tipologías de vehículos adaptados existentes.

AM04 - ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD

La accesibilidad determina la posibilidad de uso de un espacio público, lo cual debe quedar garantizado más allá incluso de cualquier planificación, por lo que debe de poder responderse con urgencia a aquellas circunstancias que impidan la accesibilidad de manera importante. Dentro de estas actuaciones urgentes podrían incluirse las actuaciones de implantación de mobiliario urbano en calles de plataforma única para dar seguridad al tránsito de peatones y personas con movilidad reducida.

2.6.1 ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS (AM01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las barreras arquitectónicas son elementos físicos que impiden la igualdad de acceso de las personas con limitaciones en su desplazamiento.
- La administración está obligada a eliminar las barreras existentes y a impedir que las nuevas actuaciones incluyan barreras al desplazamiento.
- La eliminación de las barreras arquitectónicas en la vía urbana puede presentar dificultades, debido a la topografía o al espacio físico existente. En la mayor parte de los casos, las barreras son más fáciles de eliminar antes de existir, mediante una gestión y proyección adecuada, con resultados más integradores y estéticos.
- La legislación actual prohíbe tanto la existencia de barreras en el ámbito público como el establecimiento de alternativas que releguen a las personas con movilidad reducida a accesos o recorridos secundarios.
- En Alcalá la Real se ha avanzado mucho en la eliminación de barreras arquitectónicas, con el Plan de eliminación de barreras arquitectónicas existente, pero siguen existiendo zonas pendientes a renovar.
- Como puntos a revisar están los pasos de peatones elevados (que presentan irregularidades que hacen difícil el tránsito de personas con movilidad reducida), la ampliación de acerados para que su ancho posibiliten el tránsito de forma segura, tanto de las personas con movilidad reducida como de sus acompañantes, eliminación de obstáculos en acerados y la revisión de la accesibilidad en la Fortaleza de la Mota que permita.
- Es importante planificar y presupuestar las actuaciones previstas en el plan de forma progresiva.
- La ejecución de las medidas se realizará de forma coordinada, teniendo en cuenta la dependencia de unas actuaciones sobre otras.
- Las actuaciones estarán basadas en las obras necesarias para asegurar la accesibilidad, así como la señalización vertical y horizontal que se precise.
- Se asignará partidas presupuestarias en función de la programación prevista y las obras se podrán realizar de forma externa o interna.
- Debe existir una figura que gestione, coordine y su ejecución, a ser posible, la Oficia de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Actualización y revisión del Plan de eliminación de barreras arquitectónicas existente. Esta actualización y revisión se presupuesta como externa, dado su alcance, pero podría planificarse como redacción interna, sin necesitar por ello presupuesto específico.
- Establecimiento de protocolo, funciones y responsabilidades en el control de las obras.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Licitación de obras anuales.
- Ejecución de obras anuales
- Seguimiento y control del cumplimiento del Plan de eliminación de barreras arquitectónicas desde la Oficina de Movilidad.
- Actualización del Plan de eliminación de barreras arquitectónicas existente. Esta actualización y revisión se presupuesta como externa, dado su alcance, pero podría planificarse como redacción interna, sin necesitar por ello presupuesto específico.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Licitación de obras anuales.
- Ejecución de obras anuales
- Seguimiento y control del cumplimiento del Plan de eliminación de barreras arquitectónicas desde la Oficina de Movilidad.
- Reelaboración del Plan de eliminación de barreras arquitectónicas existente. Esta actualización y revisión se presupuesta como externa, dado su alcance, pero podría planificarse como redacción interna, sin necesitar por ello presupuesto específico.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AM01	ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejora de la accesibilidad viaria y pública			
	DESCRIPCIÓN	Actualización y ejecución del plan de eliminación de barreras arquitectónicas donde se planifique, gestione y presupueste su progresiva eliminación.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Fomento y publicidad para en puesta en conocimiento de la ciudadanía de las obras para eliminación de barreras.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Actualización de Plan de eliminación de barreras arquitectónicas. ✓ Solución de problemas de accesibilidad en la red de itinerarios principal ✓ Solución progresiva de problemas de accesibilidad en el resto de la red.			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	SI	Plan de eleminación de barreras y proyecto		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	152.000,00 €	252.000,00 €	**434.000,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción del Plan	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Licitación de obras anuales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de obras anuales	ud	3,00	50.000,00 €	150.000,00 €
	Seguimiento y control	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Licitación de obras anuales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de obras anuales	ud	5,00	50.000,00 €	250.000,00 €
	Seguimiento y control	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €

2.6.2 FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS (AM02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La normativa autonómica y estatal en materia de accesibilidad es extensa y exhaustiva, pero en relación a su aplicación no es retroactivo.
- Es importante que la administración fomente el cumplimiento de las medidas mínimas en materia de accesibilidad, además de las asumidas de forma voluntario.
- Se valorará la incorporación de vehículos adaptados en cualquier adjudicación de servicios públicos. Además, se valorará positivamente la sustitución voluntaria de vehículos existentes por adaptados.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Se incluirán cláusulas que valoren la adquisición de vehículos adaptados en los concursos públicos más allá del mínimo establecido por la normativa.
- Establecimiento de bonificación para la adquisición de vehículos adaptados para empresas que presten servicios públicos.
- Planificación de adquisición de vehículos adaptados tanto usuarios como para trabajadores en la flota municipal.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Adquisición de vehículo adaptado para la flota municipal.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión de las cláusulas y bonificaciones para la adquisición de vehículos adaptados.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AM02	FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejora de la accesibilidad viaria y pública			
	DESCRIPCIÓN	Fomento por parte de la administración de la incorporación de vehículos adaptados en la adjudicación de servicios públicos y en la flota municipal			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Publicidad para en puesta en conocimiento de la ciudadanía de las adquisiciones de vehículos adaptados.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Inclusión de cláusulas para la valoración de vehículos adaptados en concursos públicos. ✓ Establecimiento de bonificaciones. ✓ Adquisición de vehículos adaptados.			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	SI	Plan de eliminación de barreras y proyecto		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	60.000,00 €	0,00 €	**60.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Inclusión de cláusulas en concursos públicos	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Establecimiento de bonificaciones para empresas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Planificación incorporación de vehículo adaptado.	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Adquisición de vehículo adaptado	ud	1,00	60.000,00 €	60.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Revisión de cláusulas y bonificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.6.3 GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (AM03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Según la normativa estatal, "*…los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo, una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin…*"
- Las dimensiones y disposición de las plazas para personas con movilidad reducida se revisarán adaptándose de forma exhaustiva a las indicadas en la normativa actualizada.

Ilustración 37. Señalización de plazas para personas de movilidad reducida

- En Alcalá la Real, el aparcamiento público de Los Álamos cuenta con un total de 4 plazas para personas con movilidad reducida. En el *Documento Básico SUA Seguridad de utilización y accesibilidad del Código Técnico de la Edificación*, se indica que, en aparcamientos de uso público, existirá una plaza accesible por cada 33 plazas de aparcamiento. En el caso del aparcamiento público de Los Álamos, no se cumple esta capacidad mínima.
- En la vía pública existe un total de 63 plazas reservadas a personas de movilidad reducida. De igual forma sucede en los aparcamientos privados de los supermercados (Mercadona, 3 plazas, MAXI DIA, 3 plazas y Lidl 4 plazas).
- Para gestionar el aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida se preverá un reglamento de uso, así como la reserva de aparcamiento adaptado de forma voluntaria, en edificios privados, mediante bonificaciones.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Elaboración de un registro de aparcamientos en vía pública para personas con movilidad reducida, tanto de libre uso como asignados a matrícula.
- Elaboración de un reglamento de reserva y uso de aparcamientos
- Bonificaciones a la reserva de aparcamientos adaptados no obligatorios en edificios privados.
- Revisión de las plazas públicas reservadas para personas con movilidad reducida.
- Previsión de aparcamientos públicos adaptados de libre uso.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento del registro de aparcamientos adaptados.
- Bonificaciones a la reserva de aparcamientos adaptados no obligatorios en edificios privados.
- Revisión de las plazas públicas reservadas para personas con movilidad reducida.
- Ejecución de aparcamientos públicos adaptados de libre uso.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento del registro de aparcamientos adaptados.
- Bonificaciones a la reserva de aparcamientos adaptados no obligatorios en edificios privados.
- Revisión de las plazas públicas reservadas para personas con movilidad reducida.
- Ejecución de aparcamientos públicos adaptados de libre uso.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AM03	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejora de la accesibilidad viaria y pública			
	DESCRIPCIÓN	Gestión por parte de la administración de los aparcamientos públicos existentes y de creación futura, previsión de un reglamente de reserva y uso y fomento de la reserva de plazas en los aparcamientos privados.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de registro de aparcamientos para personas con movilidad reducida. ✓ Establecimiento de bonificaciones. ✓ Revisión de plazas. ✓ Previsión y ejecución de plazas.			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	0,00 €	3.000,00 €	6.000,00 €	**9.000,00 €**

CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Creación de registro de aparcamientos	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Creación de reglamento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Establecimiento de bonificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Previsión aparcamientos de libre uso	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento del registro	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de plazas de libre uso	ud	10,00	300,00 €	3.000,00 €

LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento del registro	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de plazas de libre uso	ud	20,00	300,00 €	6.000,00 €

2.6.4 ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD (AM04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Además de las actuaciones recogidas en el Plan de eliminación de barreras arquitectónicas, existen otras actuaciones sobre las que habrá que actuar de manera urgente, debido al fuerte impacto que estas barreras producen.
- Obras actuaciones son de poca entidad o poca afección, por lo que podrían quedar fuera del Plan, sin que esto implique la renuncia a su ejecución.
- Las actuaciones consistirán en la realización de obras necesarias para asegurar la accesibilidad como implantación de mobiliario urbano en calles de plataforma única para asegurar la accesibilidad de peatones y personas con movilidad reducida, así como la señalización horizontal y vertical que precisen.
- Se asignará una partida alzada para estas actuaciones de urgencia.
- Se nombrará un coordinador y se establecerá un protocolo para las actuaciones de urgencia.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de protocolo para actuaciones de urgencia en materia de accesibilidad.
- Nombramiento de coordinador para las medidas urgentes de accesibilidad.
- Ejecución de las medidas urgentes de accesibilidad.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Revisión de protocolo para actuaciones de urgencia en materia de accesibilidad.
- Ejecución de las medidas urgentes de accesibilidad.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
AM04	ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			
	OBJETIVO	Mejora de la accesibilidad viaria y pública			
	DESCRIPCIÓN	Redacción de un protocolo y creación de partida presupuestaria para actuaciones de urgencia para la mejora de la accesibilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de protocolo ✓ Nombramiento de coordinador ✓ Ejecución de medidas urgentes			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	20.000,00 €	40.000,00 €	75.000,00 €	**135.000,00 €**
	Total	270.000,00 €			

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Redacción de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	4,00	5.000,00 €	20.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	8,00	5.000,00 €	40.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	15,00	5.000,00 €	75.000,00 €

2.7 MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA

La distribución urbana de mercancías es un soporte imprescindible de la actividad económica de la ciudad y un elemento que condiciona a la fluidez del tráfico, tanto motorizado como no motorizado. Es esta una actividad necesaria tanto para mantener su actividad económica como para mantener la vitalidad ya que es el último eslabón de la cadena logística para promover la ciudad. Por esto, es necesario que estas actividades convivan con el resto de las funciones urbanas.

Esta distribución urbana de mercancías, además de ser necesaria para las actividades comerciales del núcleo de población, en los últimos años se han visto incrementadas por el comercio electrónico. Esto ha multiplicado el número de envíos y, por lo tanto, de la movilidad de vehículos de mercancías por las entregas en un reducido plazo, entregas fallidas, recogida de devoluciones, etc. De esta forma, cualquier domicilio se convierte en un punto de entrega potencial, es decir, la distribución urbana de mercancías se realiza también en zonas residenciales que no se encuentran diseñadas para acoger de forma masiva este tipo de operaciones.

La distribución urbana de mercancías es causa de impactos en la calidad ambiental y urbana debido al aumento de la congestión del tráfico, disminución de la velocidad media de circulación, conflictos entre vehículos comerciales y a otros modos de transporte, afecciones a viandantes por la ocupación del espacio público e impactos ambientales como el ruido y la contaminación.

Los puntos más importantes que caracterizan el transporte y reparto de mercancías son las limitaciones de espacio y tiempo, y el emplazamiento donde se realizan estas operaciones, que pueden afectar de forma importante al flujo del tráfico.

Mejorar la gestión y control de zonas de carga y descarga mejorará la operatividad del transporte, el tráfico rodado, el tránsito peatonal y la calidad del espacio público. La mejora de la operatividad se basará, básicamente, en la mejora de la gestión de las zonas de carga y descarga, optimizando dotaciones y horarios, incrementando el control del establecimiento indebido y mejorando la gestión de plazas.

En Alcalá la Real existe una regulación y control de las operaciones de carga y descarga que establece delimitaciones horarias, según la cual se podrán realizar estas actividades entre las 9:30 y las 17:30 h durante cualquier día y en cualquier calle de la localidad. Además, podrán realizarse operaciones de carga y descarga en zonas habilitadas para ello los días laborables de 9 a 14 horas y de 16 a 19 horas. La frecuencia semanal de los viajes es en función de la mercancía transportada o del tipo de comercio, con una media de 1 viaje/semana que se eleva hasta 8 ó 10 viajes si se trata de almacenes, farmacias o quioscos o tiendas de comestibles. En el caso de la industria o el uso terciario, las cifras son inferiores. El tamaño de los vehículos de transporte de mercancías es variable, desde motos de las mensajerías, hasta vehículos grandes como furgonetas o camiones de pequeño tonelaje.

A continuación, se incluyen las zonas de carga y descarga existentes en el momento de la redacción de este PMUS.

Ubicación	Número	Longitud (m)
Cruz Villena	1	15
Pedro Alba	1	20
Real	1-3-5-7	22
Utrilla	3	12
Alonso Alcalá	7	20
Angustias	5-7	22
Veracruz	16	20
Miguel de Cervantes	1	18
Álamos impar	5-7-9	26
Álamos par	20	14
Abad Palomino	2-4	28
Miguel Hernández	1	24
Avda. Andalucía	20	36
Avda. Andalucía	37	12
Conde de Torrepalma	2	20
Prudencia Ratia	-	18
San Salvador	-	18
Avda. Europa	31	17
	9	16
	14	25
	12	15
Avda. Iberoamérica	20-22	15
Juan de Aranda	-	10
Torre del Farol	3	34
Real con Rosario	-	9
Alfonso XI	-	15
Guardia Ávila García	-	15
Conde de Tendillas	-	10
República Argentina	1	17
	Total	543

Tabla 11. Zonas de carga y descarga. Fuente: Ayuntamiento de Alcalá la Real

De forma general, existen dos puntos a mejorar desde el punto de vista de operatividad de este servicio: El estacionamiento indebido y el tráfico de agitación producido por los vehículos que buscan aparcamiento.

Las principales estrategias para dar respuesta a la problemática de la movilidad de mercancías son ordenar y regular la distribución urbana de mercancías, controlar los estacionamientos indebidos y divulgar e incentivar el cumplimiento de las ordenanzas. Es necesario que las medidas planteadas se complementen, además de integrarse con el resto de medidas planteadas en el Plan de movilidad.

El objetivo específico que se pretende alcanzar dentro de este campo de gestión es mejorar las operaciones de carga y descarga. Para ello se han planificado las siguientes medidas:

CD01 - REVISIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

Para que la manipulación de mercancías no implique la distorsión del funcionamiento de la red viaria, las zonas de carga y descarga previstos han de ser suficientes y estar acondicionados. Mediante esta medida, se completará la red en función de la distribución y densidad de la demanda.

CD02 - LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA

El uso que de los puntos de carga y descarga hagan sus destinatarios determinará su eficiencia y la incidencia sobre el tráfico. Actualmente, el horario para las labores de carga y descarga no suele tener en cuenta las horas punta ni las de la tarde. Un horario adecuado y una correcta información y comunicación favorecerá un mejor uso.

CD03 - CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA

Uno de los puntos claves para la correcta implantación de estas medidas es la regulación del uso de las zonas de carga y descarga, que suelen ser utilizadas por personas ajenas a la actividad del transporte de mercancías. Estas operaciones requieren un espacio suficiente para poder realizarse de forma adecuada, sin interferencias, por lo que la ocupación indebida de las zonas de carga y descarga producen interferencias importantes en el tráfico, y con ello, al resto de los usuarios.

CD04 – FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES

Para fomentar la peatonalización de las zonas comerciales y del casco histórico, lo que supondría un claro inconveniente en las operaciones de carga y descarga, se propone disponer de los medios, ya sea propios o ajenos a través de servicios a terceros, que posibiliten la compatibilidad de ambas.

CD05 - ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA

El tráfico pesado, por sus propias características, provoca que sea el más ruidoso y contaminante, además de interferir de forma importante en la fluidez del tráfico, siendo en algunos casos incompatibles con las dimensiones de los viales. Es por estos motivos por lo que es esencial acotar el espacio por el que pueden moverse. Si consideramos que uno de los objetivos generales de este Plan de movilidad es mejorar la calidad urbana como prioridad al peatón, fundamentalmente en el casco histórico y el centro urbano, se prevé la regulación del tránsito de vehículos pesados y agrícolas por algunas vías principales del núcleo.

2.7.1 REVISIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA (CD01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las zonas de carga y descarga tienen que estar vinculadas con calles de carácter comercial y en las que exista déficit de aparcamiento.
- Para que sean funcionales es necesario que puedan alojar un número suficiente de plazas y se sitúen a una distancia máxima operativa de comercios vinculados.
- En aquellas zonas en las que, debido a su carácter peatonal o por sus dimensiones, no sea posible la cercanía, deberán complementarse con otros modos de reparto.
- Para mejorar su funcionalidad, las zonas de carga y descarga podrán ser compatibles con la zona azul de forma gratuita y podrán ser implementadas mediante medidas telemáticas de control.
- Las zonas de carga y descarga deberán ser accesibles e identificadas de forma digital, bien en la web municipal o en una aplicación móvil.
- Estas zonas deberán tener asociado un espacio auxiliar en la calzada o acera para facilitar el acopio de los materiales.
- Todas las zonas de carga y descarga deberán ser acondicionadas mediante una correcta señalización vertical y horizontal.

Ilustración 38. Señalización horizontal y vertical de zonas de carga y descarga

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización horizontal y vertical de las zonas de carga y descarga.
- Implantación de aplicación móvil para tramitación y uso de carga y descarga.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal de las zonas de carga y descarga.
- Mantenimiento de la señalización vertical de las zonas de carga y descarga.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización horizontal de las zonas de carga y descarga.

En el *Plano 6.1* se recogen las zonas de carga y descarga existentes y previstas.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD01	REVISIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Acondicionamiento de las zonas de carga y descarga así como las medidas de uso de la zona azul como parte de la red.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Revisión de las zonas actuales de carga y descarga ✓ Elección de nuevas zonas ✓ Señalización vertical y horizontal			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	18.180,00 €	840,00 €	1.680,00 €	**20.700,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización vertical	ud	58,00	180,00 €	10.440,00 €
	Señalización horizontal	ud	29,00	60,00 €	1.740,00 €
	Implantación de aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Mantenimiento señalización horizontal	ud	2,00	60,00 €	120,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €
	Mantenimiento señalización horizontal	ud	4,00	60,00 €	240,00 €

2.7.2 LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA (CD02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La segregación por horarios es una opción que va a fomentar la reducción de los picos de tráfico, en aquellos momentos en los que coincidan los usos de las zonas de carga y descarga con los principales itinerarios de tráfico.
- Tanto la ubicación de las zonas de carga y descarga como sus horarios es una solución de compromiso que deben asumir y coordinar administración y empresas.
- El horario más conflictivo es de 13 a 15 h. La limitación de carga y descarga en horario de tarde no debe estar limitada entre las 16 y las 19 h. El horario diurno más idóneo será de 7 a 9 h ya que a estas horas la intensidad del tráfico es inferior.
- Para evitar molestias a los vecinos, la carga y descarga nocturna deberá limitarse, no siendo obstáculo para desarrollar estas operaciones si se asegura la no emisión de ruidos.
- La implantación de esta medida llevará consigo la señalización vertical en cada zona de carga y descarga y su posterior mantenimiento.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización vertical de la limitación horaria de aparcamiento en la zona de carga y descarga. (Será conjunta con la propia señalización de la zona)

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización vertical de las zonas de carga y descarga. (Será conjunta con la propia señalización de la zona)

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización vertical de las zonas de carga y descarga. (Será conjunta con la propia señalización de la zona)

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD02	LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Medidas de limitación de la carga y descarga en función del horario, consistentes en instalaciones de señalización vertical.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Revisión de horario de zonas actuales de carga y descarga ✓ Señalización vertical			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	5.220,00 €	720,00 €	1.080,00 €	**7.020,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señalización vertical	ud	29,00	180,00 €	5.220,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento señalización vertical	ud	6,00	180,00 €	1.080,00 €

2.7.3 CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA (CD03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La vigilancia y el control de las infracciones favorece el comportamiento cívico de la mayoría de los ciudadanos.
- Todas las medidas de control y sanción del uso irregular deben ser constantes en el tiempo para asegurar un resultado eficaz.
- La respuesta ante denuncias de ocupación de plazas destinadas a carga y descarga debe ser eficaz e inmediata.
- El uso regulado de las plazas de carga y descarga se fomentará mediante dispositivos que disuadan del establecimiento indebido.
- Control por el propio usuario de las plazas de carga y descarga, donde el beneficiario se encargue de la vigilancia de las mismas, pudiendo notificar ocupación indebida con un respaldo eficaz de un servicio municipal rápido de grúa.
- Se podrán implantar actuaciones de control recurrente de las zonas de carga y descarga mediante agentes de movilidad, agentes de policía, cámaras de vigilancia, vehículos con sistema de detección de infracciones automatizada, servicio de inmovilización y retirada de vehículos, etc.
- Es esencial afianzar el buen uso de estas zonas mediante campañas de concienciación de ciudadanos y transportistas mediante la difusión en los medios de comunicación de la normativa reguladora, el impacto negativo del incumplimiento y las sanciones asociadas.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Realización de una campaña informativa.
- Señalización de la intervención de grúa (Esta señalización serán conjunta con la del punto de carga y descarga).
- Reducción del tiempo de respuesta a una denuncia por el uso indebido.
- Adquisición de sistema de control automático del estacionamiento regulado.
- Implantación de un agente de movilidad, perteneciente a la Policía Local, con la única función de vigilar y controlar las infracciones en materia de movilidad (conjuntamente con las medidas de control de aparcamiento ilegal que se incluye en las medidas de aparcamiento).

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Realización de una campaña informativa.
- Mantenimiento de un agente de movilidad, perteneciente a la Policía Local, con la única función de vigilar y controlar las infracciones en materia de movilidad (conjuntamente con las medidas de control de aparcamiento ilegal que se incluye en las medidas de aparcamiento).

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Realización de una campaña informativa.
- Mantenimiento de un agente de movilidad, perteneciente a la Policía Local, con la única función de vigilar y controlar las infracciones en materia de movilidad (conjuntamente con las medidas de control de aparcamiento ilegal que se incluye en las medidas de aparcamiento).

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD03	CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Fomento de la disponibilidad como servicio de modos de reparto que puedan utilizarse en zonas peatonales o de prioridad al peatón.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización vertical ✓ Campaña informativa			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	7.400,00 €	1.500,00 €	2.000,00 €	**10.900,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Señalización adicional	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Adquisición de sistema de control automático	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €

2.7.4 FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES (CD04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Esta medida deberá está coordinada con aquellas medidas que regulen el acceso a las zonas peatonales o de prioridad peatonal.
- En las zonas peatonales, las operaciones de carga y descarga deben realizarse a cierta distancia del punto de destino, ya que estas zonas no son accesibles a vehículos motorizados.
- Se fomentará el empleo de medios auxiliares que faciliten el reparto y que sean compatibles con la peatonalización, como pueden ser carretillas eléctricas o ciclos de reparto (proceso por el cual se realiza el reparto de mercancías de uno o varios emisores hacia uno o varios de centros).
- Este servicio de ciclos de tracción mecánica o eléctrica, podrán ser compatibles con el transporte de equipajes o viajeros, mediante la concesión de una licencia al efecto.

Ilustración 39. Reparto de mercancías en zonas peatonales o de prioridad peatonal

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Concesión de licencia para transporte de viajeros/mercancías con vehículos de tracción o eléctrica para circulación en zonas peatonales o con limitación de circulación.
- Fomento del servicio de reparto sostenible.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento del servicio.
- Fomento del servicio de reparto sostenible.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ampliación del servicio.
- Fomento del servicio de reparto sostenible.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD04	FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Fomento de la disponibilidad como servicio de modos de reparto que puedan utilizarse en zonas peatonales o de prioridad al peatón.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Concesión del servicio ✓ Instalación de señalización			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	1.500,00 €	2.000,00 €	5.000,00 €	**8.500,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Concesión del servicio Campaña informativa en medios	ud meses	1,00 3,00	0,00 € 500,00 €	0,00 € 1.500,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Campaña informativa en medios	meses	10,00	500,00 €	5.000,00 €

2.7.5 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA (CD05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- El tráfico pesado es el que, sin lugar a duda, mayor ruido aporta y puede provocar, de forma ocasional, la congestión del tráfico.
- Una parte de los viales que forma la trama urbana no está dimensionada para soportar le tráfico pesado.
- La E.S. Puerta de Alcalá Shell cuanta con instalaciones que pueden actuar como Centro de Transportes, lo que hace posible restringir el acceso al casco urbano de vehículos de mayor tonelaje.

Ilustración 40. Instalaciones de transporte de E.S. Puerta de Alcalá Shell

- Es necesario restringir el tránsito de vehículos de mayor tonelaje en el casco urbano para facilitar el correcto tránsito de vehículos. La existencia de las carreteras N-432 y la A-403 hacen posible la correcta conexión viaria sin ser necesario el tránsito de vehículos pesados y agrícolas por el núcleo urbano. La existencia de itinerarios para pesados restringe la circulación de estos vehículos a determinadas áreas de la ciudad, canalizándolo sin que afecte a las actividades que se realizan en la zona urbana.
- Para mejorar la calidad urbana del casco histórico de Alcalá la Real, se limitará el tránsito de vehículos pesados y agrícolas por la Carrera de las Mercedes. De esta forma se conseguirá aumentar la calidad urbana de esta vía, dándole seguridad y calidad al movimiento peatonal en ella.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización de los itinerarios autorizados al tráfico pesado con prohibición del uso del resto.
- Gestión de la E.S. Puerta de Alcalá Shell como Centro de Transportes.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Mantenimiento de la señalización.
- Gestión de la E.S. Puerta de Alcalá Shell como Centro de Transportes.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Renovación de la señalización.
- Gestión de la E.S. Puerta de Alcalá Shell como Centro de Transportes.

En el *Plano 6.2 Ordenación del tráfico pesado y agrícola (CD05)*, se recogen los aspectos descritos en esta medida.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD05	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Restringir los itinerarios habituales del transporte pesado y agrícola y habilitar zonas específicas para aparcamiento para estos vehículos			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización ✓ Gestión de Centro de Transporte			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.240,00 €	720,00 €	1.440,00 €	**5.400,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Señales de obligación	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Señales de prohibición/limitación de acceso	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Señales de información del Centro de Transportes	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Mantenimiento de señalización	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €

2.8 INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

Con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real, se pretende asentar las bases para consolidar un modelo de la ciudad en la que existe un equilibrio en las necesidades de desplazamiento, mejorando la habitabilidad de cada una de las zonas urbanas en relación con el conjunto de la ciudad. El resultado final deberá consolidarse con los principios de sostenibilidad urbana, consiguiendo una ciudad más saludable, amable, dinámica y respetuosa para las futuras generaciones.

La solución de problemas originados por el tráfico rodado mediante grandes inversiones en infraestructuras viarias supone un coste muy elevado y, según demuestra la experiencia, genera un incremento del tráfico rodado trasladándolo a otros puntos de la red viaria. Es por esto que, las medidas a implantar deben ir encaminadas a la reducción de la necesidad de movilidad mediante estrategias en la ordenación territorial y el planeamiento urbano, a la disminución del uso del vehículo privado, unido al fomento de los sistemas de transporte público colectivo y a mejorar la movilidad a pie y en bicicleta.

De cualquier forma, es clave la consideración de determinadas pautas y criterios a la hora de establecer la planificación urbana de la ciudad que permita desarrollar una ciudad de manera racional que favorezca una movilidad más sostenible.

El Plan General de Ordenación Urbana debe permitir el desarrollo de estructuras urbanas que faciliten y potencien la accesibilidad desde sus orígenes y conseguir que las nuevas áreas urbanas sean plenamente accesibles.

Los objetivos específicos que se pretenden alcanzar dentro de este campo de gestión son:

- Mejorar las políticas de movilidad.
- Mejorar la gestión de la movilidad.
- Integrar los nuevos crecimientos urbanos.

Para la consecución de estos objetivos, se planifican las siguientes medidas:

IU01 – DIVULGACIÓN DE PMUS

El éxito del PMUS no está en su redacción, si no en la consecución de sus objetivos y en la implicación de la ciudadanía. Algunas de las medidas de movilidad son impopulares puesto que afectan principalmente a hábitos muy implantados que son cómodos. Es por esto por lo que la divulgación no solo tiene la función de difusión de su contenido, sino de realizar una correcta explicación del mismo y la implantación de los principios de movilidad.

IU02 – DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD

El presente Plan de movilidad cuenta con una planificación temporal y un presupuesto, integrando cada una de las medidas propuestas, por lo que, sería importante que este presupuesto formara parte de una dotación específica dentro de su concejalía. De esta forma, manteniendo la unidad de las partidas presupuestarias, facilitaría su gestión y seguimiento.

IU03 – CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Para completar las medidas de dotación de presupuesto de movilidad se plantea la creación de una oficina que se encargue de la ejecución, el control y el seguimiento de este PMUS. Para el control y el seguimiento de este plan de movilidad, se han establecido indicadores para cada una de las medidas mediante los cuales se permite medir su correcta evolución. Desde la oficina movilidad, se deberá definir el responsable de la ejecución, la medición, el control y el seguimiento, así como la desviación máxima y las medidas correctoras a tomar en cada caso.

IU04 – CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD

Para dar un carácter bidireccional a las informaciones y comunicaciones relativas a la movilidad, se plantea la creación de una web o perfil social que permita recabar las opiniones, quejas y sugerencias de la ciudadanía. Esto permitirá una mayor implicación de la ciudadanía, que participará del control y los éxitos de PMUS como algo propio.

IU05 – FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE

La línea verde es una plataforma que incluye una serie de servicios para mejorar la gestión municipal, la resolución de incidencias en la vía pública y fomentar la comunicación con los ciudadanos y la concienciación e información ambiental, entre otras. Esta herramienta, junto con la mencionada en la medida anterior y la gestión de las incidencias, necesita un impulso para fomentar su uso entre los segmentos de población que más dificultades tiene en el acceso a las nuevas tecnologías.

IU06 – ADAPTACIÓN DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD Y GESTIÓN

El Plan General de Ordenación Urbana es un documento ejecutado en un momento concreto, con unas condiciones concretas. Este documento, aunque se pretende que sea plenamente actual, necesita ajustes para su eficacia. En el caso de Alcalá la Real, necesita cambios que permitan la adecuada gestión y ejecución de nuevos viales estructurales y otros espacios necesarios para la correcta movilidad en la ciudad, adecuados a la planificación temporal que la ciudad necesita y no necesariamente a promotores privados.

IU07 – GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES

Se describen y planifica la creación de aquellos viales que supondrían una auténtica aportación a la movilidad fundamentalmente urbana que, tal y como se ha detectado, permitirá la mejora sustancial de la movilidad sostenible en el núcleo.

IU08 – CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS

La ejecución de obras en la ciudad puede provocar importantes inconvenientes de cortes de calles, limitación de accesos peatonales, limitación de accesos a viviendas, etc. Aunque se observa el esfuerzo realizado por el área de obras y servicios, se propone integrar dentro de la oficina de gestión de la movilidad el seguimiento y control de todas aquellas medidas excepcionales que deberán ser tomadas durante estas eventualidades.

IU09 – MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD

La política de igualdad género es una política transversa que debe estar presenta en todos los planes que se lleven a cabo. Por esto, este Plan de movilidad debe contener un espacio específico que permita su análisis y la toma de medias para su fomento.

2.8.1 DIVULGACIÓN DE PMUS (IU01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La existencia de un plan de movilidad no conlleva conseguir el éxito en la implantación de las medidas que en él se proponen, por lo que, otro de los puntos esenciales será su divulgación y promoción de forma que se conciencie a la población sobre la necesidad de modificar sus hábitos de movilidad no sostenible en relación con el medio ambiente, caracterizada por la ausencia de un criterio de eficiencia energética.
- Con la divulgación del PMUS se busca implantar una cultura de sostenibilidad en lo referente a la movilidad en el núcleo urbano de Alcalá la Real y en su municipio.
- Las medidas propuestas para conseguir la sostenibilidad no son siempre populares, ya que pretenden la renuncia a hábitos y comodidades que no son sostenibles implantando otros que sí lo son. Esta resistencia al cambio hacia hábitos sostenibles supone una de las mayores barreras a salvar.
- Es un punto clave informar a los ciudadanos de las medidas que el Ayuntamiento pondrá en marcha haciéndoles partícipes de dicho modelo, incluyendo la selección de los objetivos o líneas estratégicas y medidas a implementar, en un ambiente de plena colaboración entre el gobierno local, los ciudadanos y grupos organizados de la sociedad civil.
- La puesta en marcha de las actuaciones orientadas hacia la potenciación de la movilidad sostenible en Alcalá la Real implica una potente campaña de información a la población de las nuevas posibilidades de transporte que se ofrecen, al objeto de que puedan ser utilizadas por las mismas.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Presentación pública del PMUS.
- Difusión de los principios de movilidad a través de medios digitales y web del Ayuntamiento de Alcalá la Real.
- Realización de campaña de difusión en medios de comunicación y redes sociales.
- Desarrollo de programas de concienciación permanente sobre movilidad y los impactos producidos por ella.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Realización de campaña de difusión en medios de comunicación y redes sociales.
- Desarrollo de programas de concienciación permanente sobre movilidad y los impactos producidos por ella.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Realización de campaña de difusión en medios de comunicación y redes sociales.
- Desarrollo de programas de concienciación permanente sobre movilidad y los impactos producidos por ella.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU01	DIVULGACIÓN DE PMUS				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Presentación pública y difusión del PMUS para la aceptación y de parte de la ciudadanía de las medidas que en él se proponen.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Medios de comunicación, página web, etc.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Presentación pública ✓ Campaña de difusión ✓ Programa de concienciación			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	8.000,00 €	8.000,00 €	32.000,00 €	**48.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Presentación de PMUS	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Difusión en medios digitales municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	1000,00	3,00 €	3.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Difusión en medios digitales municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	1000,00	3,00 €	3.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Difusión en medios digitales municipales	ud	2,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	12,00	500,00 €	6.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	2000,00	3,00 €	6.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €

2.8.2 DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD (IU02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La llevada a cabo de todas las medidas propuestas en este plan de movilidad hace necesario que se establezca una partida presupuestaria específica.
- Esta asignación presupuestaria estará repartida en varias áreas ya que gran parte de las medidas propuestas en el plan tiene carácter transversal, es decir, van a pertenecer a varias áreas o van a complementarse entre ellas.
- Se deberá establecer una adecuada coordinación de las medidas entre las distintas áreas e identificar las partidas que ha de integrar la movilidad, para evitar errores y mal funcionamiento.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de un presupuesto específico para movilidad en el que se identifique todas las partidas que respondan a las medidas de movilidad indicando la interrelación entre las mismas. Para facilitar la implantación de esta medida, este plan incluye un presupuesto en el que se indica la relación entre las medidas, a fin de ser tenidas en cuenta tanto operativa como presupuestariamente.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU02	DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de un presupuesto específico para la implantación de las medidas propuestas en este PMUS.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Creación de presupuesto específico para movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**

2.8.3 CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD (IU03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para la correcta implantación de las acciones que se deben ejecutar, así como la gestión y el seguimiento de las medidas de este plan de movilidad, es imprescindible la creación de una figura de coordinación que sea asumida por personas formadas en la materia e integrada en una misma área de gestión.
- La gestión de las medidas a corto, medio y largo plazo implica un trabajo de continuidad incompatible con una dedicación parcial.
- La función de gestión integral debe quedar asegurada, pudiéndose asignar funciones parciales a personal adscrito a otras áreas, como la oficina técnica, siempre y cuando tengan capacidad para asumir estas nuevas funciones.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Definición de organigrama de la oficina de gestión de la movilidad.
- Creación de puesto con funciones de encargado de la gestión integral.
- Asignación de las funciones a integrar en otras áreas.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Asignación de nuevo personal a la oficina de forma exclusiva.
- Redefinición de las funciones a integrar en otras áreas.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Consolidación de la oficina de gestión de la movilidad.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU03	CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de una Oficina de Gestión de la Movilidad que se encarga de la ejecución, gestión y seguimiento de las medidas de movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	90.000,00 €	150.000,00 €	**270.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Definición y organigrama de la O.G.M.	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Puesto de gerente/técnico	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €
	Asignación de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Puesto de gerente/técnico	ud	3,00	30.000,00 €	90.000,00 €
	Redefinición de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Puesto de gerente/técnico	ud	5,00	30.000,00 €	150.000,00 €
	Redefinición de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.8.4 CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD (IU04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Es esencial la continua comunicación con la ciudadanía, además de la eficacia en la resolución de dudas e incidencias. Es por esto que se considera necesario crear un instrumento permanente para su gestión, para lo cual se propone la implantación o actualización de una web y perfiles sociales.
- Estas herramientas deben estar permanentemente actualizadas y atendidas, por lo que se deberá asignar personal para ello.
- La web es una herramienta bidireccional realizando funciones de recepción tanto de incidencias, opiniones e inquietudes, además de su difusión y educación al ciudadano.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de una página web integrada con la Línea Verde. Externalizada presupuestariamente.
- Actualización de contenidos y atención a la web. Externalizada presupuestariamente.
- Creación de perfiles institucionales en redes sociales.
- Actualización de contenidos en redes sociales. Externalizada presupuestariamente.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Actualización de contenidos y atención a la web. Externalizada presupuestariamente.
- Actualización de contenidos en redes sociales. Externalizada presupuestariamente.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Renovación de una página web. Externalizada presupuestariamente.
- Actualización de contenidos y atención a la web. Externalizada presupuestariamente.
- Actualización de contenidos en redes sociales. Externalizada presupuestariamente.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU04	CREACIÓN/MANT. DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de una página web y perfiles sociales dedicados a la movilidad, que acerque a los ciudadanos a las medidas implantadas y que recoja las opiniones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Página web y redes sociales			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de pág. web ✓ Creación de perfiles institucionales			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	13.100,00 €	14.400,00 €	24.000,00 €	**51.500,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Creación de web	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
	Actualización contenidos web	meses	24,00	200,00 €	4.800,00 €
	Creación de perfiles en redes sociales	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Actualización contenidos redes sociales	meses	24,00	200,00 €	4.800,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización contenidos web	meses	36,00	200,00 €	7.200,00 €
	Actualización contenidos redes sociales	meses	36,00	200,00 €	7.200,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización contenidos web	meses	60,00	200,00 €	12.000,00 €
	Actualización contenidos redes sociales	meses	60,00	200,00 €	12.000,00 €

2.8.5 FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE (IU05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La línea verde es una plataforma que incluye una serie de servicios para mejorar la gestión municipal, la resolución de incidencias en la vía pública y fomentar la comunicación con los ciudadanos y la concienciación e información ambiental, entre otras.
- Es una herramienta cercana y eficaz puesta en marcha por la administración local.

Ilustración 41. Página web de la Línea Verde de Alcalá la Real

- Su uso ha ido aumentando a lo largo de los últimos años a medida que la ciudadanía ha ido adquiriendo hábitos de comunicación telemática.
- Su desarrollo debe ser accesible a todos los ciudadanos, sin olvidar a aquellos que, por edad, falta de formación o por falta de dispositivo, no puedan hacer uso de la misma.
- Al tratarse de una herramienta totalmente implantada, se deberá fomentar su uso, procurando su integración con todas las funciones relacionadas con la movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Campaña de difusión entre la ciudadanía.
- Celebración de sesiones formativas para la ciudadanía.
- Integración en la aplicación de otras funciones de la movilidad.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de difusión entre la ciudadanía.
- Celebración de sesiones formativas para la ciudadanía.
- Integración en la aplicación de otras funciones de la movilidad.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Campaña de difusión entre la ciudadanía.
- Celebración de sesiones formativas para la ciudadanía.
- Integración en la aplicación de otras funciones de la movilidad.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU05	FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Fomento del uso de la línea verde entre todos los rangos de edad y colectivos sociales, integrando a esta herramienta todas las funciones relacionadas con la movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Página web y redes sociales			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de pág. web ✓ Creación de perfiles institucionales			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	5.400,00 €	6.900,00 €	10.800,00 €	**23.100,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	12,00	500,00 €	6.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	600,00	3,00 €	1.800,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	5,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.8.6 ADAPTACIÓN DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD Y GESTIÓN (IU06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En el PGOU de Alcalá la real se propone, para mejorar el estado y funcionamiento de la red viaria urbana y ordenar el tráfico de los futuros ensanches, la creación de una red viaria principal radio concéntrica, eliminado la congestión del centro mediante la ordenación de las áreas urbanas y del suelo urbanizable y potenciando el transporte público.
- Para completar la red viaria actual radial, con viales que conducen al centro urbano, el Plan General de Ordenación Urbana propone una nueva red formada por vías concéntricas por el norte, oeste y sur para potenciar el tráfico interzonal sin circular por el centro.
- Por el norte, se platea la conexión entre la antigua carretera N-432 y la Avenida de Portugal mediante un vial que salve la vaguada del Arroyo Azacayas.
- Como punto fundamental para mejorar la movilidad en el casco urbano de Alcalá la Real, se propone la construcción, por el oeste, de una vía de ronda que bordee el cerro de La Mota para conectar la Avenida de Portugal con el barro alto (Plaza de San Blas) y la C/República Argentina.
- Por el oeste, el PGOU plantea dos tramos de ronda, una entre la Avenida de Iberoamérica y la Avenida de Andalucía por "El Coto" y desde la Avenida de Andalucía hacia la A-403R1.
- Con la puesta en funcionamiento de estas nuevas vías de comunicación se conseguirá una mayor fluidez del tráfico en el núcleo urbano.
- La gestión de estos nuevos viales estructurales previstos en el PGOU está unida al desarrollo de los suelos urbanizables sectorizados en los que están incluidos, lo que implica la necesidad de ser promovidos por la iniciativa privada ya que estas áreas están definidas como gestión por sistema de compensación.
- La falta de definición de estos nuevos sistemas generales viarios, y que son coincidentes con los viarios estructurales, hacen difícil su ejecución. Para hacerlo posible, se debe proporcionar independencia de la ejecución de estos viales con el resto de los suelos urbanizables sectorizados, ya que responden a un interés general.
- En caso de ocupación anticipada y desarrollo de un sistema general, la compensación en el área adscrita no se producirá en tanto no se desarrolle. Para evitar el perjuicio a los propietarios de prescindir de una propiedad por un derecho futuro, se debe gestionar la firma de convenios que satisfagan el justiprecio por cualquiera de los sistemas permitidos por ley, entre ellos pago en especie.
- Es necesaria la definición de las secciones tipo y materiales a emplear en estos viales estructurales previstas para facilitar su ejecución.
- Todas las modificaciones necesitan una definición previa y una gestión de la tramitación, además de firmas de convenios en algunos casos. Deberán ser coordinadas por el concejal o coordinador de movilidad y gestionadas por la oficina de gestión de movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Contratación de la redacción de las modificaciones.
- Definición de modificaciones a realizar.
  - Ronda Norte. Conexión antigua N-432 y Avda. Portugal, en Unidad de Ejecución UE-3.
  - Ronda Oeste. Avda. Portugal y C/República Argentina en Suelo Sectorizado S-1 "Mota Norte".
  - Ronda Sur. Avda. Andalucía y A-403R1, en Suelo Sectorizado S-3 "Ferial".
  - Cuesta del Cambrón, entre C/República Argentina y Plaza de San Blas en zona verde

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Redacción de modificaciones en gestión de S-1 y S-3 a cooperación.

Se ha realizado una propuesta gráfica de los nuevos viales estructurales que se incluyen en el *Plano 7.1 Ejecución de viales estructurales (IU07)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU06	ADAPTACION DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Definición de las modificaciones a realizar en el PGOU en los aspectos de movilidad, redacción del documento de modificaciones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Definición de modificaciones ✓ Cambios de gestión			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	20.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**20.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Contratación de redacción de modificaciones	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
	Definición de modificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción de modificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**

2.8.7 GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES (IU07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Una vez que se han modificado los parámetros urbanísticos para poder gestionar de forma independiente los viales estructurales, procede su ejecución, en función de las prioridades de su puesta en uso y la facilidad de gestión.
- Se programará la ejecución de estos viales estructurales, asegurando la disponibilidad presupuestaria y coordinando las interferencias en la movilidad durante su ejecución.
- La ejecución de los trabajos se coordinará por el concejal/coordinador de movilidad y gestionada por la oficina de gestión de la movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Gestión del proyecto de ejecución de Ronda Norte vial Ctra. de Jaén – Avda. Portugal.
- Gestión del proyecto de ejecución de Cuesta del Cambrón.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de Ronda Norte vial Ctra. de Jaén – Avda. Portugal.
- Ejecución de Cuesta del Cambrón.
- Gestión del proyecto de ejecución Ronda Oeste: viales Avda. Portugal – Ctra. de la Mota y Ctra. de la Mota – C/República Argentina.
- Gestión del proyecto de ejecución Ronda Sur vial Avda. Andalucía – A-403R1.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de Ronda Oeste: viales Avda. Portugal – Ctra. de la Mota y Ctra. de la Mota – C/República Argentina.
- Ejecución de Ronda Sur vial Avda. Andalucía – A-403R1.

Se ha realizado una propuesta gráfica de los nuevos viales estructurales que se incluyen en el *Plano 7.1 Ejecución de viales estructurales (IU07)*.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU07	GESTIÓN Y EJECUCIÓN ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Integrar los nuevos crecimientos urbanos			
	DESCRIPCIÓN	Gestión y ejecución de los viales estructurales en función de las prioridades de su puesta en uso y facilidad de gestión.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	ALTA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyectos de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	18.000,00 €	781.600,00 €	9.369.576,45 €	**10.169.176,45 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Gestión del proyecto de vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Exprop. suelo vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	60,00 €	129.600,00 €
	Ejecución vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	275,00 €	594.000,00 €
	Gestión del proyecto vial Avda. Portugal - Ctra. de La Mota	m2	1,00	40.000,00 €	40.000,00 €
	Gestión del proyecto vial Ctra. - C/República Argentina	m2	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº61	m2	702,00	200,00 €	140.400,00 €
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº 59	m2	330,00	200,00 €	66.000,00 €
	Exprop. suelo urbanizable vial Av. Andalucía - A-403R1	m2	18.000,00	25,00 €	450.000,00 €
	Exprop. Suelo rústico Avda. Portugal - Ctra de la Mota	m2	3.506,25	6,00 €	21.037,50 €
	Exprop. Suelo urbanizable Avda. Portugal - Ctra de la Mota	m2	10.518,75	25,00 €	262.968,75 €
	Exprop. Suelo rústico Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	4.633,20	6,00 €	27.799,20 €
	Exprop. Suelo urbano Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	2.316,60	60,00 €	138.996,00 €
	Ejecución vial Avda. Portugal - Ctra. de La Mota	m2	14.025,00	275,00 €	3.856.875,00 €
	Ejecución vial Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	7.020,00	275,00 €	1.930.500,00 €
	Ejecución vial Av. Andalucía - A-403R1	m2	9.000,00	275,00 €	2.475.000,00 €

2.8.8 CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS (IU08)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La ejecución de obras en los viales públicos afecta, de forma importante en algunos casos, a la accesibilidad en ese vial, ya que, aunque pudiera ser transitable, no ofrecería accesibilidad a personas con movilidad reducida. Esta accesibilidad deberá garantizarse, o en su caso, informar de forma anticipada y eficiente de las alternativas que han de tomarse para evitar el paso no accesible.
- Estas obras del vial público afectarán a la movilidad en general, no advirtiéndose de forma anticipada el correcto acceso a la calle y la alternativa. De igual forma, hay ocasiones en las que varias obras coinciden espacialmente, lo que empeora, aún si cabe, la movilidad general.

Ilustración 42. Ejemplo de obras en viales públicos que afectan a la movilidad

- La Oficina de Movilidad gestionará el cumplimiento de las medidas mínimas de accesibilidad o las alternativas válidas, proporcionando la correcta información.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Elaboración de protocolos de control de accesibilidad y movilidad en obras.
- Control de accesibilidad y movilidad en obras (Se asumirán presupuestariamente por la Oficina de Movilidad).

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Revisión de protocolos de control de accesibilidad y movilidad en obras.
- Control de accesibilidad y movilidad en obras (Se asumirán presupuestariamente por la Oficina de Movilidad).

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión de protocolos de control de accesibilidad y movilidad en obras.
- Control de accesibilidad y movilidad en obras (Se asumirán presupuestariamente por la Oficina de Movilidad).

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU08	CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Establecimiento de control técnico de las obras en los viales públicos garantizando el cumplimiento de accesibilidad y movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Establecer protocolos ✓ Implantación protocolos ✓ Control de obras			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Revisión de protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Revisión de protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.8.9 MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD (IU09)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Las políticas de igualdad de género son políticas transversales que deben modelar todos los ámbitos de actuación de la administración en concreto y la sociedad en general.
- En la participación ciudadana se ha detectado que la opinión y comportamiento de hombres y mujeres no responden a los mismos patrones para determinados temas. Se han incluido las respuestas por sexos para poner de manifiesto esta realidad y que puedan dictarse las medidas adecuadas en material de igualdad para que la misma sea efectiva en lo que respecta a la movilidad.

¿CÓMO DE NECESARIO VE ACTUAR EN LA CREACIÓN DE APARCAMIENTO EN ZONAS RESIDENCIALES?

VALORACIÓN	TOTAL	DISTRIBUCIÓN POR SEXO		DISTRIBUCIÓN POR EDAD					
		HOMBRES	MUJERES	10-19	20-29	30-39	40-49	50-64	65 Y +
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Nada necesario	22,22%	27,74%	16,13%	33,33%	15,69%	21,59%	25,35%	24,39%	25,00%
Algo necesario	35,25%	26,28%	45,16%	33,33%	29,41%	40,91%	32,39%	34,15%	37,50%
Necesario	26,05%	34,31%	16,94%	33,33%	37,25%	17,05%	28,17%	29,27%	25,00%
Muy necesario	16,48%	11,68%	21,77%	0,00%	17,65%	20,45%	14,08%	12,20%	12,50%

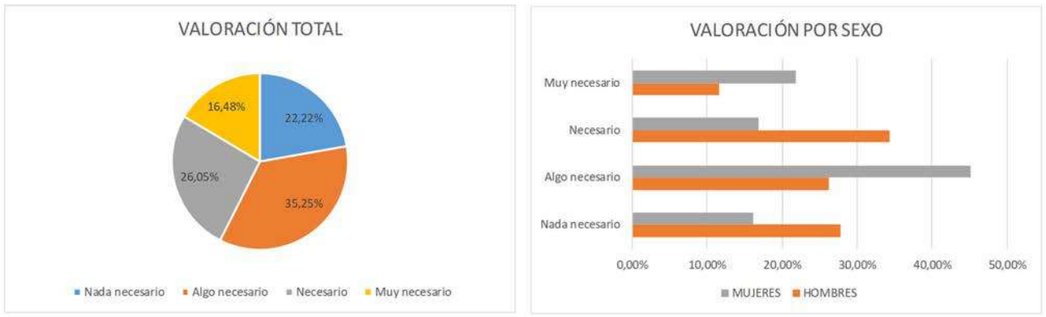


Ilustración 43. Valoración por sexo de creación de aparcamiento en zonas residenciales. Fuente: Recogida de datos, análisis y diagnóstico para el plan de movilidad urbana sostenible del núcleo de Alcalá la Real (Jaén).

- Es importante ver las diferentes percepciones, usos y necesidades de movilidad entre los diferentes géneros, además de ser necesario generar igualdad en el acceso al trabajo, en el desarrollo profesional y potenciar tanto la autonomía física como económica.
- Incluir una perspectiva de género en la movilidad significa avanzar en tres líneas: garantizar una visión completa e integral de la movilidad cotidiana, ampliar el concepto de la seguridad en la movilidad atendiendo a la violencia contra la mujer y las precepciones de seguridad diferenciadas y avanzar hacia la equidad de género.
- Las diferencias de sexos apreciadas deben servir como base a las acciones de modificación de percepciones y comportamientos diferenciados, sin que pueda indicarse el sentido de los mismos sin un análisis social en profundidad.
- De forma general, las mujeres tienen menor acceso a los medios de transporte que los hombres y el diseño del transporte público, a menudo no responde a sus necesidades.
- De forma general, se observan, que las mujeres tienen una movilidad más sostenible puesto que se mueven de forma más numerosa a pie o mediante transporte público, mientras que los hombres se suelen decantar por el uso del vehículo privado, teniendo éstas un perfil más sostenible de movilidad.
- La movilidad sostenible pasa por mejorar las oportunidades de transporte de las mujeres y por atraer a los hombres hacia el transporte más sostenible.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Análisis de los resultados de la participación ciudadana por los agentes implicados en las políticas de igualdad.
- Propuesta de medidas correctoras por el Área de Igualdad del Ayuntamiento.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de las medidas propuestas.
- Nueva investigación social y análisis de resultados obtenidos.
- Nuevas propuestas de medidas correctoras.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Ejecución de las medidas propuestas.
- Nueva investigación social y análisis de resultados obtenidos.
- Nuevas propuestas de medidas correctoras.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU09	MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Implementación de medidas de fomento de la igualdad de género en lo que respecta a la movilidad, en base a los resultados de la participación ciudadana y de nuevas investigaciones sociales			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Análisis de resultados obtenidos en la fase de participación ciudadana ✓ Propuesta de medidas correctoras para el fomento de la igualdad de género ✓ Ejecución de medidas correctoras			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	10.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	**85.000,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Análisis de resultados participación ciudadana	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Propuesta de medidas correctoras	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Ejecución de medidas correctoras	ud	1,00	25.000,00 €	25.000,00 €
	Investigación social y análisis de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Propuesta de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Ejecución de medidas correctoras	ud	1,00	50.000,00 €	50.000,00 €
	Investigación social y análisis de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Propuesta de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.9 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO

En este apartado se incluyen un grupo de propuestas dirigidas a mejorar o eliminar las afecciones medioambientales con respecto a la calidad del aire y el ruido ambiental, así como el ahorro energético.

Se proponen actuaciones con el objeto de reducir la emisión de gases efecto invernadero, gases nocivos para la salud y la ciudad y la reducción de la contaminación acústica, buscando una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Para conseguir la mejora de la calidad ambiental, además de todas las medidas planteadas en este Plan de movilidad, será necesario, el progresivo cambio de la tecnología de los vehículos hacia otras que se basen en energías limpias, principalmente el vehículo eléctrico. La renovación del parque automovilístico, tanto de turismos como de vehículos de transporte colectivo (autobuses) e industriales (camiones y camionetas) contribuirá a la disminución del porcentaje de gases de efecto invernadero emitidos a la atmósfera, así como el gasto energético producido en el sector del transporte.

Los vehículos eléctricos, a diferencia de los híbridos, se alimentan exclusivamente por baterías, sin producir emisiones atmosféricas en el punto de utilización. Son vehículos silenciosos y con bajos costes de mantenimiento. Su mayor limitación es su autonomía y el precio de adquisición, que suelen ser elevados.

Además de la renovación de vehículos, se propone, como medida para la reducción de emisiones contaminantes de los vehículos privados, el fomento del coche compartido, aumentado la tasa de ocupación y reduciendo el número de vehículos de un solo ocupante.

Los objetivos específicos que se pretenden alcanzar dentro de este campo de gestión son:

- Implantación del ahorro energético activo.
- Fomento del ahorro energético.
- Mejorar la calidad ambiental.

A continuación, se describen las medidas propuestas para conseguir estos objetivos:

CA01 – INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA

El uso actual de vehículos eléctricos es muy escaso, prácticamente testimonial, siendo su recarga doméstica. En los últimos años, varios supermercados del núcleo urbano de Alcalá la Real (Mercadona y Lidl) han implantado varios puntos de carga de vehículos eléctricos. Estos puntos facilitan su uso, no solo de los actuales propietarios, sino que lo fomenta y extiende a otros. Es por esto que la administración debe impulsar su instalación, y en la medida que sea posible, incentivarla.

CA02 – AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS

Para fomentar el uso de vehículos eléctricos de los usuarios no hay mejor opción que la propia administración cuente con vehículos eléctricos. También es necesario favorecer o premiar en las licitaciones públicas la incorporación de éstos a otros servicios públicos prestados por empresas, como la limpieza, el transporte público, el transporte sanitario, etc. Esta medida no es solo una medida de ahorro, sino que también fomenta y extiende el uso a otros usuarios.

CA03 – FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS

Por lo general, la movilidad en automóvil presenta bajos índices de ocupación por vehículo, lo que implica que la mayor parte de los coches estén ocupados por una sola persona, lo que genera una mayor aglomeración de coches entre los compañeros de trabajo o entre personas que viven cerca. Se pretende por esto aumentar los bajos índices de ocupación de los viajes fomentado que las personas se pongan de acuerdo para usar un solo coche cuando tengan destinos o trayectos similares. Se aplicaría principalmente a personas que trabajen o estudien en el mismo punto. Es cierto que esta medida, apoyada de una correcta tecnología de la comunicación, es la que mejor y con más éxito está implantada, sobre todo entre estudiantes en destinos interurbanos.

CA04 – FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE

La conducción eficiente es un nuevo estilo de conducción que contribuye a reducir el consumo de combustible, las emisiones al Medio Ambiente y mejora la seguridad en la conducción. Este tipo de conducción ofrece importantes beneficios a los conductores de coches privados, camiones y autobuses como el ahorro en costes y la mejora en el confort de la conducción.

Se propone la impartición de cursos específicos para mejorar las aptitudes de cara a la mejor y más eficiente conducción. Estos programas de formación podrán realizarse mediante 2 vías: bien durante los cursos de obtención del permiso de conducción o mediante la formación de conductores en general, y a los trabajadores públicos, en particular, que, de forma obligatoria, deban acudir a trabajar conduciendo. De esta forma se conseguirá reducir el consumo de combustible y la reducción de emisiones al Medio Ambiente. Además, esta medida se podría extender a cualquier conductor mediante folletos informativos y las redes sociales.

CA05 – AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS

El ruido ambiental causado por el tráfico, así como otras actividades (recreativos o industriales) constituye una de los principales problemas medioambientales. El ruido es un factor que disminuye la calidad de vida de los ciudadanos y que puede provocar daños graves a la salud en las personas que están expuestas a niveles de ruido superiores a 65 dB(A). El tráfico rodado es la fuente principal de ruido en las zonas urbanas, llegando a representar un 80% de la contaminación acústica total. El control del ruido no solo será efectivo en la sanción que pueda generarse, si no que actuará como disuasorio. La planificación y continuidad de los controles que pueden modificar en un corto espacio las conductas y hábitos más molestos, al tiempo que se recauda por parte del ciudadano incumplidor y refuerza las conductas respetuosas.

CA06 – ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS

Un mapa estratégico de ruido es aquel diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para

dicha zona. Permitirá evaluar la exposición al ruido, a los niveles sonoros de la población expuestas a determinados intervalos de esos niveles de ruido. Este mapa estratégico del ruido se elabora por la administración competente, que en este caso es el Ayuntamiento o Comunidad Autónoma. Este instrumento será una ayuda para la toma de decisiones y medidas en lo que respecta a la calidad ambiental y se debe realizar a corto plazo.

CA07 – OTRAS MEDIDAS DE AHORRA ENERGÉTICO

Las medidas con las que mayor éxito se obtiene son aquellas que son promocionadas por los propios usuarios, trasmitiéndose bien el “boca a boca” o que nacen de su ingenio. Se trata de pequeñas acciones que deben su éxito a la suma de muchas pequeñas aportaciones.

CA08 – MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA

Las molestias producidas por el ruido y la contaminación ambiental están íntimamente relacionadas con el estado de la red básica, por la que se realizan la mayor parte de los desplazamientos en vehículos mecánicos. Por este motivo, la red básica va a necesitar medidas excepcionales que mejoren y disminuyan los efectos nocivos producidos por el ruido y la contaminación. Las medidas de mejora de la red básica podrán extrapolarse a cualquier otra vía del casco urbano.

2.9.1 INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA (CA01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los puntos de recarga energética se localizarán en zonas estratégicas visibles a la población, como en los aparcamientos de centros de atracción o disuasión.
- Se acondicionará al menos un punto de recarga para vehículos de gran tamaño.
- Podrán asociarse a plazas de aparcamiento específicas, cuya ocupación será accesible mediante aplicación informática.

Ilustración 44. Punto de recarga energética en vial público

- Se incentivará la instalación de puntos de recarga en garajes colectivos privados.

Ilustración 45. Punto de recarga energética garaje privado

- Se implantarán puntos de recarga en el aparcamiento público “Los Álamos”.
- Los puntos de recarga energética se incentivarán para que sea viable su explotación mediante inversión municipal.
- Se estudiará su funcionamiento y evolución para poder realizar una progresiva instalación de otros puntos de recarga.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Creación de una partida presupuestaria y redacción del pliego de condiciones de la concesión administrativa.
- Adjudicación de la concesión administrativa.
- Redacción de ordenanza de incentivos para la instalación privada de puntos de recarga energética en garajes colectivos.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Ejecución de puntos de recarga energética: Instalación, acondicionamiento y señalización del espacio destinado a este fin en los siguientes puntos:
  - Aparcamiento Público “Los Álamos”.
  - Zona de Estación de Autobuses.
  - Zona Centro Municipal de Deporte y Salud.
  - Centro Hospitalario de Alta Resolución.
  - Polígonos Industriales.
  - Aparcamiento Fortaleza de la Mota
  - E.S. Shell Puerta de Alcalá
- Incentivos a la instalación de puntos de recarga energética colectivos en garajes privados.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Renovación de concesiones administrativas.
- Mantenimiento de puntos de recarga.

En el *Plano 8.1 Puntos de recarga energética (CA01)* se incluye la propuesta de localización de los puntos de recarga energética.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Instalación de puntos de recarga energética públicos y fomento de los privados para su uso colectivo.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de ordenanzas ✓ Instalación de puntos de recarga			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	33.000,00 €	21.000,00 €	**54.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción de ordenanzas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adjudicación de concesión administrativa	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Implantación de incentivos	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Instalación de puntos públicos	ud	6,00	5.000,00 €	30.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Renovación de concesiones administrativas	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de puntos de recarga	ud	4,00	5.000,00 €	20.000,00 €

2.9.2 AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS (CA02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Se recogerán consideraciones medioambientales en los pliegos de cláusulas administrativas particulares, pliegos de condiciones técnicas o documentos descriptivos que regulen la compra, el renting, leasing o cualquier otra modalidad de adquisición de vehículos de trasporte para su flota municipal y para cualesquiera otros contratos del sector público que licite.
- Planificación de la sustitución de los vehículos del parque municipal no eléctricos que actualmente se encuentran en uso mediante licitaciones para la contratación de vehículos de transporte únicamente eléctrica.
- Introducción de vehículos eléctricos, tanto coches, motocicletas o bicicletas.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de criterios para nuevas adquisiciones de vehículos municipales.
- Planificación de la renovación del parque móvil.
- Redacción de inventario del parque móvil municipal y de vehículos públicos con información del consumo anual de cada uno de ellos.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Introducción de los criterios energéticos en los pliegos de adquisición de vehículos.
- Introducción de los criterios energéticos en los pliegos de concesión de servicios.
- Actualización del inventario del parque móvil municipal y de vehículos públicos.
- Adquisición de motocicletas/bicicletas eléctricas para el parque móvil municipal.
- Adquisición de vehículos eléctricos para el parque móvil municipal.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Actualización del inventario del parque móvil municipal y de vehículos públicos.
- Adquisición de vehículos eléctricos para el parque móvil municipal.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA02	AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Definición de criterios energéticos para la renovación del parque móvil municipal y de vehículos de servicios públicos y adquisición de vehículos eléctricos, bicicletas y motocicletas para el parque móvil municipal.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de criterios ✓ Planificación de renovación del parque móvil ✓ Adquisición de vehículos eléctricos			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	0,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	**160.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción de criterios	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Planificación de renovación	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Inventario de vehículos públicos	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de inventario	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adquisición de motocicletas/bicicletas eléctricas	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €
	Adquisición de vehículos eléctricos	ud	1,00	60.000,00 €	60.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización de inventario	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adquisición de motocicletas/bicicletas eléctricas	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €
	Adquisición de vehículos eléctricos	ud	1,00	60.000,00 €	60.000,00 €

2.9.3 FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS (CA03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En el caso de que el uso del vehículo privado sea inevitable, como en el caso de que el trabajo se encuentre fuera del núcleo urbano, en polígonos industriales y no suponga ánimo de lucro para los usuarios.
- Se facilitará esta iniciativa promocionando el uso de las paradas de bus como punto de recogida de usuarios, además de un espacio virtual de contacto e intercambio de este fin mediante una aplicación.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Campaña de información y fomento del uso compartido de vehículos privados.
- Creación de aplicación móvil para el intercambio de usuarios vinculada a la Línea Verde.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de información y fomento del uso compartido de vehículos privados.
- Mantenimiento de aplicación móvil para el intercambio de usuarios vinculada a la Línea Verde.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Campaña de información y fomento del uso compartido de vehículos privados.
- Mantenimiento de aplicación móvil para el intercambio de usuarios vinculada a la Línea Verde.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA03	FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Fomento del ahorro energético			
	DESCRIPCIÓN	Fomento del uso compartido de vehículos privados para aquellos ciudadanos que precisan de su uso por desplazamientos interurbanos, así como puesta en marcha de los medios necesarios para facilitar dicho intercambio.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Campaña de información y fomento del uso compartido de vehículos ✓ Creación de aplicación móvil			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	8.400,00 €	4.800,00 €	7.500,00 €	**20.700,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Mantenimiento de aplicación móvil	meses	36,00	50,00 €	1.800,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	9,00	500,00 €	4.500,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Mantenimiento de aplicación móvil	meses	60,00	50,00 €	3.000,00 €

2.9.4 FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (CA04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La conducción eficiente producirá reducciones en el consumo de combustible y en las emisiones al Medio Ambiente, además de mejorar la seguridad en la conducción.
- Se intentará corregir el desajuste producido entre la nueva tecnología de los vehículos y la forma en la que se conducen.
- Con una conducción eficiente se conseguirá ahorrar del orden del 15% de combustible, reducir las emisiones de gases contaminantes, reducir los costes de reparación y mantenimiento del vehículo, mejorar la seguridad vial, mejorar la comodidad de conducción y la reducción del ruido ambiental.
- Se fomentará, con medidas activas, la realización de cursos de conducción eficiente de carácter gratuito para trabajadores municipales con funciones de conducción.
- El resto de trabajadores municipales, públicos y particulares con la necesidad de desplazarse de forma habitual en coche contarán con incentivos para la impartición de estos cursos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Acuerdos con autoescuelas para la realización de cursos de conducción eficiente, con descuentos (incentivos) para todos los usuarios que puedan acogerse al programa.
- Campaña de información y fomento de los cursos de formación eficiente.
- Realización de cursos para trabajadores municipales.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de información y fomento de los cursos de formación eficiente.
- Realización de cursos para trabajadores municipales.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA04	FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Fomento del ahorro energético			
	DESCRIPCIÓN	Realización de cursos de conducción eficientes para trabajadores municipales con funciones de conducción y fomento de su realización para otros trabajadores públicos o particulares.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Acuerdos con autoescuelas ✓ Campaña de información ✓ Realización de cursos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y autoescuelas			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	32.400,00 €	9.900,00 €	17.400,00 €	**59.700,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	100,00	300,00 €	30.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	20,00	300,00 €	6.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	9,00	500,00 €	4.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	40,00	300,00 €	12.000,00 €

2.9.5 AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS (CA05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- El control de los ruidos de vehículos debe ser constante en el tiempo para conseguir resultados eficaces.
- La vigilancia y control de infracciones en todos los ámbitos favorece el comportamiento cívico de la ciudadanía.
- Se deberá limitar el acceso de vehículos pesados al centro urbano fuera de los horarios establecidos.
- Los vehículos agrícolas solo podrán utilizar aquellos itinerarios que sean autorizados.
- El control se coordinará con una campaña informativa para conseguir alcanzar los objetivos.
- El uso de claxon debe estar prohibido en el núcleo, excepto en casos de peligro.
- Se estudiará y actuará sobre los ruidos producidos por la falta de mantenimiento de los pavimentos de calzada o la existencia de resaltos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Señalización de acceso restringido a vehículos pesados y agrícolas y de uso del claxon.
- Campaña informativa/disuasoria de las medidas de control.
- Controles periódicos de ruidos.
- Detección y arreglo puntual de pavimentos que provocan ruidos del tráfico.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña informativa/disuasoria de las medidas de control.
- Controles periódicos de ruidos.
- Detección y arreglo puntual de pavimentos que provocan ruidos del tráfico.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Campaña informativa/disuasoria de las medidas de control.
- Controles periódicos de ruidos.
- Detección y arreglo puntual de pavimentos que provocan ruidos del tráfico.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA05	AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Ejecución de medidas para la reducción del ruido de tráfico, mediante el control, difusión y arreglo puntual del pavimento.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de acceso restringido ✓ Campaña informativa ✓ Controles de ruido a vehículos ✓ Arreglo de pavimentos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	19.840,00 €	70.400,00 €	109.900,00 €	**200.140,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	200,00	30,00 €	6.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	1.000,00	10,00 €	10.000,00 €
	Señalización de restricciones	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	600,00	30,00 €	18.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	5.000,00	10,00 €	50.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	200,00	30,00 €	6.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	10.000,00	10,00 €	100.000,00 €

2.9.6 ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS (CA06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Los mapas de ruido son una herramienta que permite la toma de decisiones en materia de calidad ambiental.

Ilustración 46. Ejemplo de Mapa de ruido

- Permitirá establecer zonas y horarios para la implantación de las limitaciones y controles de ruidos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Elaboración de un mapa de ruidos.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Toma de medidas en función de los resultados obtenidos.
- Actualización del mapa de ruidos.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Elaboración de un nuevo mapa de ruidos.
- Evaluación de resultados para definición de nuevas medidas a llevar a cabo.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA06	ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración de un mapa de ruidos de Alcalá la Real conforme a la normativa sectorial vigente.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de un mapa de ruidos ✓ Implantación de medidas			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	**60.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Elaboración de mapa de ruidos	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Toma de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del mapa de ruidos	ud	1,00	15.000,00 €	15.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Actualización del mapa de ruidos	ud	1,00	15.000,00 €	15.000,00 €
	Evaluación de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Toma de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.9.7 OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO (CA07)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Se fomentarán hábitos de eficiencia energética entre los diferentes grupos sociales.
- Se habilitarán mecanismos municipales para la incentivación de la eficiencia energética en la ciudadanía.
- Se implantarán medidas encaminadas a reducir el consumo energético de la movilidad municipal.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Convocatoria de concursos infantiles y juveniles sobre medidas de ahorra energético en la movilidad.
- Campaña informativa de las medidas de ahorro energético que se pueden adoptar de forma particular.
- Creación de ordenanza para el incentivo fiscal a la adquisición de vehículos eléctricos.
- Concesión de incentivos fiscales en impuestos de circulación para la adquisición de vehículos eléctricos.
- Instalación de iluminación y semaforización de autoconsumo.
- Creación de partida presupuestaria o preparación de pliegos de condiciones para concesiones administrativas de explotación de cubiertas, para la cubrición de aparcamientos públicos con placas fotovoltaicas.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Instalación de iluminación y semaforización de autoconsumo.
- Creación de partida presupuestaria o preparación de pliegos de condiciones para concesiones administrativas de explotación de cubiertas, para la cubrición de aparcamientos públicos con placas fotovoltaicas.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Instalación de iluminación y semaforización de autoconsumo.
- Creación de partida presupuestaria o preparación de pliegos de condiciones para concesiones administrativas de explotación de cubiertas, para la cubrición de aparcamientos públicos con placas fotovoltaicas.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA07	OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Campañas de difusión de las medidas de ahorro energético que se pueden implementar a nivel privado y público, así como la ejecución de algunas de estas medidas.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Convocatoria de concursos ✓ Campañas informativas ✓ Implantación de incentivos fiscales ✓ Instalación de iluminación y semaforización de autoconsumo			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	47.900,00 €	15.000,00 €	30.000,00 €	**92.900,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Concurso de ideas	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Ordenanzas de incentivos fiscales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	15,00	3.000,00 €	45.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	5,00	3.000,00 €	15.000,00 €
	Incentivos fiscales	ud	5,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
	Incentivos fiscales	ud	10,00	0,00 €	0,00 €

2.9.8 MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA (CA08)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Esta medida se centra en la red básica pues es la que soporta la mayor intensidad de tráfico, y con esto la mayor exposición al ruido y la contaminación ambiental.
- Para absorber y mitigar el ruido y los contaminantes, se utilizan pantallas vegetales arbóreas y arbustivas.
- La calidad ambiental general se mejora notablemente mediante la utilización de arbolado y mobiliario urbano.
- Uno de los puntos que más influyen en el ruido del tráfico es la tipología del pavimento y la existencia de resaltos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Actuación sobre los viales de la red básica:
  - Asfaltado de calzada
  - Renovación de acerados
  - Eliminación de aparcamientos
  - Creación de pantallas vegetales de arbustos, arbolado pequeño o grande

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Actuación sobre los viales de la red básica:
  - Asfaltado de calzada
  - Renovación de acerados
  - Eliminación de aparcamientos
  - Creación de pantallas vegetales de arbustos, arbolado pequeño o grande

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Actuación sobre los viales de la red básica:
  - Asfaltado de calzada
  - Renovación de acerados
  - Eliminación de aparcamientos
  - Creación de pantallas vegetales de arbustos, arbolado pequeño o grande

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA08	MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Implantación de medidas de mejora de la calidad urbana y reducción de ruidos en los viales pertenecientes a la red básica, como mejora del estado de pavimentos, ampliación de acerados, creación de pantallas vegetales, etc.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Actuaciónes en los viales de la red básica			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyectos de construcción		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	65.000,00 €	240.250,00 €	401.500,00 €	**706.750,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Asfaltado de calzada	m2	5.000,00	10,00 €	50.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	200,00	75,00 €	15.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Asfaltado de calzada	m2	3.000,00	10,00 €	30.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	120,00	75,00 €	9.000,00 €
	Ampliación de acerados	m2	1.000,00	185,00 €	185.000,00 €
	Eliminación de aparcamientos	m2	500,00	10,00 €	5.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	150,00	75,00 €	11.250,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Asfaltado de calzada	m2	10.000,00	10,00 €	100.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	120,00	75,00 €	9.000,00 €
	Ampliación de acerados	m2	1.500,00	185,00 €	277.500,00 €
	Eliminación de aparcamientos	m2	750,00	10,00 €	7.500,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	100,00	75,00 €	7.500,00 €

2.10 MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

La seguridad es un aspecto de vital importancia para el PMUS ya que, hacer de Alcalá la Real una ciudad más segura conlleva, desde el punto de vista de la movilidad sostenible, una mejor disposición hacia el cambio en los modos de transporte utilizados hacia más sostenibles, la mejora de la calidad del espacio urbano, además de la disminución de los accidentes y las víctimas.

Como se ha observado en el diagnóstico y evaluación de la situación actual realizado anteriormente, los accidentes de circulación y la seguridad en general, es uno de los principales puntos de preocupación de la sociedad en general.

La consideración de los accidentes de circulación en la evaluación social de la movilidad desde una perspectiva de sostenibilidad es muy necesaria ya que son una de las principales causas de mortalidad y morbilidad en los países más desarrollados, produciendo elevados costes económicos, sociales y medioambientales (daños al vehículos, carretera, edificios, costes de gestión, administrativos, daños a víctimas como pérdida de capacidad productiva) y costes de rehabilitación médica y no médica, así como la congestión producida por los accidentes.

En este Plan de movilidad se plantea un importante cambio modal introduciendo nuevos hábitos de movilidad que conllevará la mayor presencia de modos de transporte más sostenibles en la ciudad. Además, se establecerán directrices que permitan minimizar el número de accidentes de tráfico y el número de víctimas.

Las prioridades que se establecen para la mejora de la seguridad vial son:

- Proteger a los usuarios más vulnerables (niños, jóvenes, mayores, peatones y ciclistas)
- Potenciar una movilidad segura en la zona urbana
- Mejorar la seguridad de los motoristas
- Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionadas con el trabajo.
- Mejorar los comportamientos en relación al alcohol y la velocidad en la conducción

El objetivo específico que se pretende alcanzar dentro de este campo de gestión es mejorar la seguridad vial reduciendo la siniestralidad, para lo cual se han planificado las siguientes medidas:

SV01 – ELABORACIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial es un concepto amplio que implicará medidas dispares que se complementan entre sí. Es por esto, por lo que es necesario la preparación de un Plan de Seguridad Vial en el que se incluyan el conjunto de actuaciones que se realizarán contemplando además su interrelación. Además, este plan incluirá tanto las situaciones intermedias como la implantación de otras medidas como la reordenación del tráfico, los caminos escolares seguros, el carril bici, etc. La ejecución de este plan debe responder a una planificación previa, en la que se incluya la previsión del presupuesto y la gestión de las obras a realizar.

SV02 – ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN

Las operaciones de mantenimiento de la señalización pueden ser preventivas o reparadoras, siendo las primeras las que suponen un coste anticipado y continuo, por lo que suele ser las más económicas. Para poder realizar una actualización y mantenimiento adecuado de la señalización, la ejecución de esta medida debe responder a una planificación previa, que debe incluir la previsión del presupuesto y la gestión de las medidas a realizar.

SV03 – AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES

La experiencia previa demuestra que, en el ámbito del tráfico, la sanción es la medida correctora más eficaz, que resulta molesta en el momento inicial si su aplicación no es precisa desde el principio. Por esto, es necesaria la vigilancia y la sanción de las infracciones con criterios totalmente técnicos y normativos. Deber ser visibles y tangibles para la ciudadanía, ya que refuerzan más las actitudes respetuosas con la normativa.

SV04 – IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS

Los puntos negros son aquellos que, por diversas razones, concentran un número elevado de incidentes. Su detección, señalización y eliminación resultan fundamentales, ya que en muchos casos se puede salvar vidas. En ocasiones, debido a la configuración del propio punto negro, resulta difícil su eliminación. En otras ocasiones, su eliminación puede ser sencilla, pero incompatible con la circulación, por lo que es necesario aplazarla. En ambos casos, la señalización e identificación de cara a los usuarios son medidas necesarias y plenamente eficaces.

SV05 – MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial es imprescindible y debe quedar garantizada más allá de cualquier planificación, por lo que debe de actuarse con urgencia ante aquellas circunstancias en que se detecte peligro evidente, aunque no se hayan producido incidentes.

SV06 – FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

La educación vial trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia para mejorar la calidad de vida, la calidad medioambiental y la seguridad vial. La formación en materia de seguridad vial pretende desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón, las aptitudes, destrezas y hábitos necesarios para que disponga de mayor conocimiento que permita actuar de manera inteligente y razonable, comprendiendo y respetando las leyes, reglamentos y normas vigentes, contribuyendo, además, a prevenir y evitar accidentes viales.

2.10.1 ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL (SV01)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- En este plan se promoverán estrategias y actuaciones que garanticen la seguridad vial.
- Indagará en las causas y consecuencias de la accidentalidad vial urbana.
- Garantizará la posibilidad de convivencia y la realización de desplazamientos seguros a todos los medios de transporte, prestando especial atención a los más vulnerables.
- La seguridad vial es prevención, y la prevención necesita planificación por lo que es fundamental que, previamente a su elaboración, se realice un estudio detallado del medio urbano y se reflexione para tomar medidas preventivas.
- El Plan de Seguridad Vial incluirá todas las medidas que hagan posible que sea efectivo.
- Se debe fomentar las conductas cívicas con base en la educación y la concienciación, sin hacer distinción entre edades, pero comenzando por los más pequeños.
- El viario se debe regular poniendo especial atención en los peatones y ciclistas, que son los más vulnerables, y entre los primeros, aquellos que tengan limitada su movilidad.
- La señalización viaria, tanto semáforos como señalización horizontal y vertical, debe mantenerse correctamente.
- Para motivar y dar seguridad se vigilará, controlará y sancionará las infracciones.
- Se revisará de forma continuada el ámbito en el que se actúa ya que la ciudad y los hábitos se encuentran en continuo cambio.
- La ejecución de este Plan de Seguridad Vial deberá ser gestionada, asignando partidas presupuestarias y compensando anualmente el déficit que de ejercicios anteriores haya quedado pendiente de ejecutar.
- Deberá existir una figura que gestione y coordine su ejecución, a ser posible en la oficina de movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Colocación de nuevos pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Seguimiento y mediciones del cumplimiento del Plan de Seguridad Vial.
- Actualización del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Colocación de nuevos pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Seguimiento y mediciones del cumplimiento del Plan de Seguridad Vial.
- Actualización del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Instalación de nueva semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.
- Colocación de nuevos pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Seguridad Vial.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV01	ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración y ejecución del Plan de Seguridad Vial, en el que se recojan, planifiquen y presupuesten las actuaciones encaminadas a la mejora de la misma y creación del coordinador para la gestión de la misma.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Seguridad Vial ✓ Nombramiento de coordinador ✓ Implantación de medidas			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	88.600,00 €	18.300,00 €	27.700,00 €	**134.600,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Redacción del Plan Seguridad Vial	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
	Señalización vertical	ud	20,00	180,00 €	3.600,00 €
	Señalización horizontal	m2	100,00	50,00 €	5.000,00 €
	Instalación de semáforos	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
	Creación de pasos peatones elevados	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Seguridad Vial	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Señalización vertical	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Señalización horizontal	m2	50,00	50,00 €	2.500,00 €
	Instalación de semáforos	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
	Creación de pasos peatones elevados	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Seguridad Vial	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Señalización vertical	ud	15,00	180,00 €	2.700,00 €
	Señalización horizontal	m2	100,00	50,00 €	5.000,00 €
	Instalación de semáforos	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
	creación de pasos peatones elevados	ud	3,00	3.000,00 €	9.000,00 €

2.10.2 ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN (SV02)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Para asegurar el éxito de la mejora de la seguridad vial, es imprescindible el mantenimiento de la señalética, tanto vertical como horizontal.
- El mantenimiento debe estar planificado y supeditado al Plan de Seguridad Vial, ya que este documento puede modificar la señalización.
- Se realizará una recopilación informatizada de señales, ubicación, fecha de colocación, fecha de última acción y previsión de próxima acción.
- Se planificará y presupuestarán las acciones de mantenimiento a llevar a cabo anualmente.
- Debe existir una figura que gestione y coordine su ejecución, a ser posible en la Oficina de Movilidad.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento de señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento de señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento de semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento de pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Seguimiento y mediciones del cumplimiento del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Actualización del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Seguimiento y mediciones del cumplimiento del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Actualización del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de señalización vertical, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de señalización horizontal, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de semaforización y otros elementos, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.
- Mantenimiento y renovación de pasos elevados, según las indicaciones del Plan de Mantenimiento Señalético.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV02	ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración y ejecución de un Plan de Mantenimiento Señalético subordinado al Plan de Seguridad Vial.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Mantenimiento Señalético ✓ Implantación de medidas			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	**TOTAL**
	PRESUPUESTO	17.400,00 €	13.400,00 €	11.400,00 €	**42.200,00 €**

	Capítulo	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
CORTO PLAZO	Elaboración de un Plan de Mantenimiento Señalético	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Mantenimiento Señalético	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Mantenimiento Señalético	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €

2.10.3 AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES (SV03)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- La vigilancia y el control de las infracciones favorece el comportamiento cívico de la mayor parte de los ciudadanos.
- Las sanciones deben ser constantes y eficientes ya que van a ser efectivas como medidas correctoras y disuasorias.
- El ciudadano debe percibir las sanciones ya que esto fomentará el comportamiento adecuado de todos, no solo de los sancionados, mientras que la sensación de impunidad fomenta el aumento de las infracciones.
- Esta medida debe ir acompañada de una campaña informativa que permita alcanzar los objetivos de reducción de las infracciones.
- La respuesta debe ser inmediata y eficaz ante denuncias y que esta respuesta debe ser percibida claramente por los ciudadanos.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Campaña de información.
- Fijación de objetivos y medidas para la reducción del tiempo de respuesta a una denuncia de infracción.
- Refuerzo de la Policía Local, implantando la función de agente de movilidad, cuya función sea la vigilancia y el control de las infracciones en materia de movilidad, conjuntamente con las medidas de control de aparcamiento ilegal.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Campaña de información.
- Mantenimiento de refuerzo en Policía Local para agente de movilidad.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Campaña de información.
- Mantenimiento de refuerzo en Policía Local para agente de movilidad.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV03	AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Incremento de la vigilancia y control de las infracciones mediante campaña informativa, fijación de objetivos y medidas y designación de agente de movilidad para una respuesta rápida a las infracciones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Creación de agente de movilidad			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Campaña informativa ✓ Aumento de presencia policial (Agente de movilidad)			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.000,00 €	1.400,00 €	2.900,00 €	**7.300,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

2.10.4 IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS (SV04)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Existen puntos en los que se concentran un mayor número de accidentes.
- La señalización de estos puntos va a favorecer la atención del usuario de la vía en ellos y la disminución del riesgo de accidente, independientemente de la actuación sobre ellos.
- Aquellos puntos en los que, por el número de infracciones que se producen podrían provocar accidentes, podrían considerarse también como puntos negros. En estos casos, se indicará este punto como "control prioritario de infracciones".
- La eliminación de los puntos negros dependerá del motivo que los origine, ya sea puntual y físico, como el mal estado del pavimento, elevada velocidad, o de mayor envergadura, como la concentración de tráfico, giros sin visibilidad, etc.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Identificación de puntos negros.
- Señalización de puntos negros mediante colocación de señales verticales.
- Eliminación de puntos negros mediante la modificación de señalización vial, realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Identificación de nuevos puntos negros.
- Confirmación de la eliminación de puntos sobre los que se ha actuado.
- Señalización de puntos negros mediante colocación de señales verticales.
- Eliminación de puntos negros mediante la modificación de señalización vial, realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Identificación de nuevos puntos negros.
- Confirmación de la eliminación de puntos sobre los que se ha actuado.
- Señalización de puntos negros mediante colocación de señales verticales.
- Eliminación de puntos negros mediante la modificación de señalización vial, realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV04	IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Identificación, señalización y eliminación de puntos negros de accidentes mediante señalización vial, modificación en la ordenación de tráfico u obras en la vía pública.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalización de puntos negros			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Identificación de puntos negros ✓ Señalización vertical			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	4.080,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €	**17.680,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	6,00	180,00 €	1.080,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Confirmación de eliminación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	10,00	500,00 €	5.000,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Confirmación de eliminación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	10,00	500,00 €	5.000,00 €

2.10.5 MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL (SV05)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Existen puntos en los que presentan dificultades o inconvenientes para alguno de los modos de transporte, que no trascienden porque el peligro es advertido por los usuarios que prestan una mayor atención.
- Sobre estos puntos, en los que no se producen accidentes o infracciones con frecuencia, también debe actuarse con igual diligencia.
- Si algún accidente o incidente produce deterioro en la vía pública que precise de una medida urgente, se deberá actuar de forma que se asegure la seguridad vial.
- Para estas actuaciones de emergencia se destinará una partida alzada presupuestaria.
- Será necesario establecer un protocolo para las actuaciones de urgencia y nombrar un coordinador para las mismas.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Redacción de protocolo para actuaciones de urgencia en materia de seguridad vial.
- Ejecución de medidas urgentes de seguridad vial, mediante la modificación de la señalización vial, la realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación del tráfico.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Revisión de protocolo para actuaciones de urgencia en materia de seguridad vial.
- Ejecución de medidas urgentes de seguridad vial, mediante la modificación de la señalización vial, la realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación del tráfico.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Revisión de protocolo para actuaciones de urgencia en materia de seguridad vial.
- Ejecución de medidas urgentes de seguridad vial, mediante la modificación de la señalización vial, la realización de obras en la vía pública o cambios en la ordenación del tráfico.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV05	MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Detección, coordinación y actuación sobre medidas urgentes de seguridad vial.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Partida alzada presupuestaria			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de protocolo ✓ Modificación de señalización ✓ Ejecución de obras ✓ Cambios de la ordenación del tráfico			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	15.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	**90.000,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Redacción de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	3,00	5.000,00 €	15.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	5,00	5.000,00 €	25.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	10,00	5.000,00 €	50.000,00 €

2.10.6 FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL (SV06)

CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

- Mediante esta medida se pretende formar a los diferentes colectivos en los que se presente un mayor índice de accidentabilidad en la ciudad.
- Se desarrollarán programas de educación dirigidos a escolares para sensibilizar a los jóvenes de la importancia de la prevención, así como fomentar hábitos responsables. Esta labor permitirá también reforzar los conocimientos de los profesores y los padres.
- Se fomentará, además, la seguridad vial en empresas, polígonos industriales, centros de trabajos de las administraciones públicas, etc.
- Se formará en los ámbitos de seguridad vial y movilidad a los miembros de los distintos cuerpos de seguridad del Estado, policía municipal, responsables locales y técnicos en materia de movilidad, de seguridad vial en empresas y profesores de autoescuelas.
- Además de a estos colectivos, se impartirá formación en material de seguridad vial al colectivo de "mayores" en centros de mayores.
- Se realizará una campaña de difusión de todos los aspectos relativos a la seguridad vial organizando actividades de comunicación mediante conferencias, seminarios y cursos, dirigidos a conductores de vehículos privados, así como usuarios de bicicletas y peatones en general.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

- Planificación de la formación en distintos ámbitos.
- Formación en seguridad vial de policía municipal, técnicos en materia de movilidad, etc. desde empresas especializadas.

MEDIDAS A MEDIO PLAZO

- Formación en seguridad vial en centros educativos por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.
- Formación en seguridad vial en centros de mayores por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.
- Formación en seguridad vial en centros de trabajo de las administraciones públicas y empresas en polígonos industriales por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.

MEDIDAS A LARGO PLAZO

- Formación en seguridad vial en centros educativos por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.
- Formación en seguridad vial en centros de mayores por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.
- Formación en seguridad vial en centros de trabajo de las administraciones públicas y empresas en polígonos industriales por parte de la policía local y los técnicos en materia de movilidad.

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV06	FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Formación de los diferentes colectivos para conseguir disminuir el índice de accidentalidad en el núcleo.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Planificación de las medidas ✓ Impartición de cursos a los diferentes colectivos.			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**6.000,00 €**
CORTO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Planificación de la medida	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Formación a policía y técnicos municipales	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
MEDIO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Formación en centros educativos por policía y técnicos	ud	3,00	0,00 €	0,00 €
	Formación en centros de mayores por policía y técnicos	ud	2,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	**Capítulo**	**Unidad**	**Cantidad**	**Precio**	**Subtotal**
	Formación en centros de trabajo por policía y técnicos	ud	3,00	0,00 €	0,00 €

CAPÍTULO 3. PRESUPUESTO DE PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para completar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcalá la Real, se incluye este capítulo en el que se pretende presupuestar el alcance total previsto para el corto y medio plazo, esto es, en los cuatro años siguientes a su implantación.

Este presupuesto se ha desglosado de acuerdo a las medidas propuestas en el Plan de movilidad. Debido a que este PMUS no es un documento ejecutivo, este presupuesto no deja de ser una aproximación muy útil en el momento de programar las medidas. A partir de este plan se podrán elaborar proyectos en cada una de las medidas que contarán con su presupuesto detallado.

Este capítulo incluye:

- El resumen de presupuesto estimada para cada una de las medidas propuestas, desglosado por años en función de su aplicación prevista.
- Plan de financiación.
- Presupuesto desglosado de las medidas en el que se completa el alcance y definición de cada medida.

A modo de resumen del presupuesto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se obtienen las siguientes anualidades:

PRESUPUESTO CORTO PLAZO	PRESUPUESTO MEDIO PLAZO	PRESUPUESTO LARGO PLAZO	TOTAL
1.703.345,25 €	**8.941.366,95 €**	**32.367.537,89 €**	**43.012.250,09 €**

Estas medidas presupuestadas, aunque sean medidas específicas y novedosas, no se plantean como una aplicación real del presupuesto, ya que algunas de estas partidas existente y se están llevando a cabo por varias áreas.

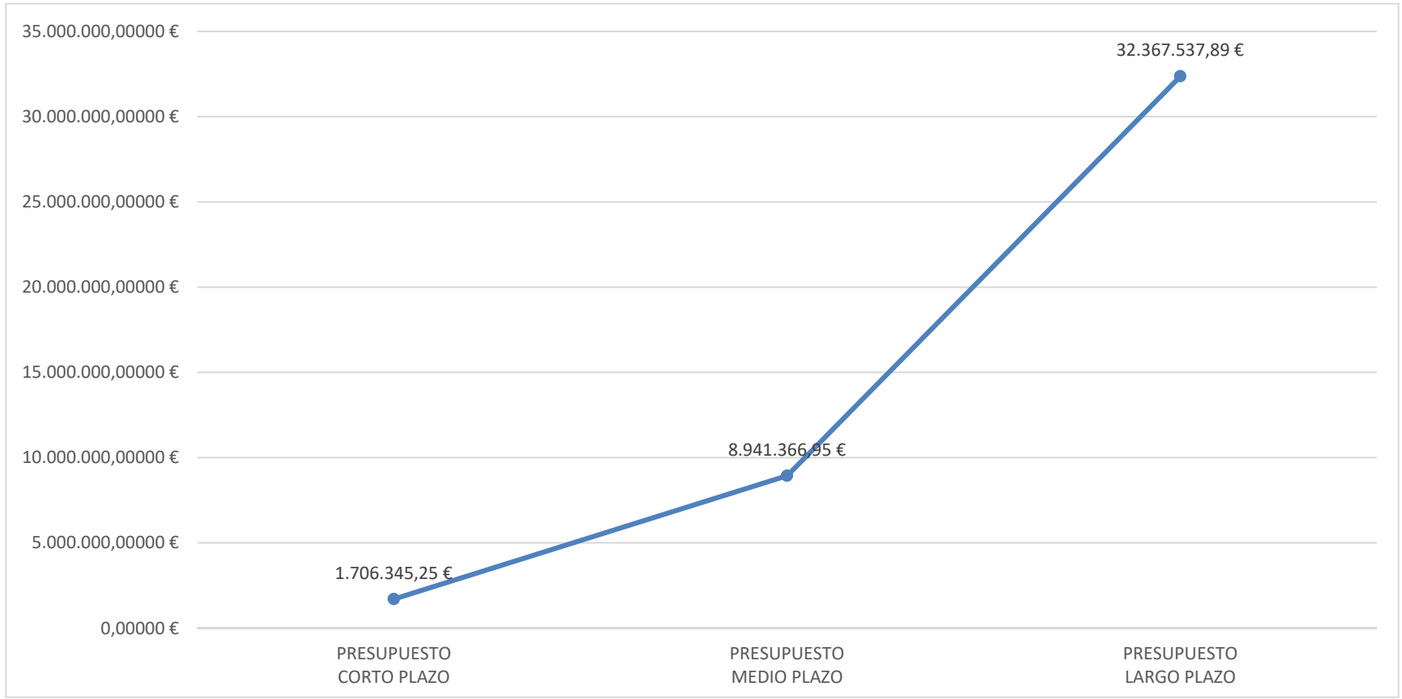
Esta dotación de presupuesto es el primer paso para conseguir el éxito en la movilidad urbana basada en los principios de sostenibilidad, ya que, hace posible la ejecución de medidas que están perfectamente alineadas con los objetivos principales y específicos para alcanzar esta meta.

3.1 RESUMEN DE PRESUPUESTO DE LAS MEDIDAS

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	PRESUPUESTO CORTO PLAZO	PRESUPUESTO MEDIO PLAZO	PRESUPUESTO LARGO PLAZO	TOTAL
CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO			**232.200,00 €**	**3.261.052,37 €**	**9.711.071,45 €**	**13.204.323,82 €**
	CT01	CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES	0,00 €	42.950,00 €	18.660,00 €	**61.610,00 €**
	CT02	CREACIÓN/MANTENIMIENTO DE ZONAS 10 Y 30	24.000,00 €	2.440,00 €	3.400,00 €	**29.840,00 €**
	CT03	MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO	106.700,00 €	36.000,00 €	53.500,00 €	**196.200,00 €**
	CT04	ELABORACIÓN/ACTUALIZACIÓN DEL PLAN VIARIO	30.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	**42.000,00 €**
	CT05	EJECUCIÓN ANUAL DEL PLAN VIARIO	36.000,00 €	1.176.900,00 €	9.369.576,45 €	**10.582.476,45 €**
	CT06	ELABORACIÓN DE PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	20.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	**30.000,00 €**
	CT07	EJECUCIÓN DE MEDIDAS DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL	15.500,00 €	1.991.762,37 €	254.935,00 €	**2.262.197,37 €**
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO			**185.040,00 €**	**1.005.920,00 €**	**9.096.330,00 €**	**10.287.290,00 €**
	AP01	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS	9.000,00 €	867.300,00 €	1.808.450,00 €	**2.684.750,00 €**
	AP02	FOMENTO DE LA CREACIÓN DE APARCAMIENTOS PRIVADOS RESIDENCIALES	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
	AP03	REDUCCIÓN DEL APARCAMIENTO ILEGAL	63.600,00 €	69.360,00 €	69.360,00 €	**202.320,00 €**
	AP04	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍAS ESTRECHAS DEL CASCO HISTÓRICO	14.700,00 €	1.720,00 €	1.720,00 €	**18.140,00 €**
	AP05	LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO A SOLO RESIDENTES EN CALLES DEL CASCO HISTÓRICO	3.600,00 €	21.000,00 €	2.760,00 €	**27.360,00 €**
	AP06	MEJORA DEL SERVICIO DE ZONA AZUL	29.440,00 €	2.860,00 €	2.860,00 €	**35.160,00 €**
	AP07	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN	0,00 €	20.000,00 €	3.003.000,00 €	**3.023.000,00 €**
	AP08	CREACIÓN DE APARCAMIENTOS DE CENTROS DE ATRACCIÓN	0,00 €	20.000,00 €	4.203.000,00 €	**4.223.000,00 €**
	AP09	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO, GESTIÓN DE PLAZAS Y TARIFAS DE LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS	64.700,00 €	3.680,00 €	5.180,00 €	**73.560,00 €**
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO			**144.540,00 €**	**793.660,00 €**	**42.180,00 €**	**980.380,00 €**
	TC01	MEJORA DEL SERVICIO INTERURBANO	60.500,00 €	9.600,00 €	17.000,00 €	**87.100,00 €**
	TC02	TRANSPORTE COLECTIVO BAJO DEMANDA A ASENTAMIENTOS PERIURBANOS	73.500,00 €	5.200,00 €	10.000,00 €	**88.700,00 €**
	TC03	DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	0,00 €	761.500,00 €	11.000,00 €	**772.500,00 €**
	TC04	INTERMODALIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO E INTERURBANO	3.540,00 €	4.360,00 €	1.180,00 €	**9.080,00 €**
	TC05	CREACIÓN DE LÍNEAS BUS PARA DESPLAZAMIENTO DE TRABAJADORES A POLÍGONOS INDUSTRIALES	1.500,00 €	0,00 €	0,00 €	**1.500,00 €**
	TC06	MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR	5.500,00 €	13.000,00 €	3.000,00 €	**21.500,00 €**
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA			**515.305,25 €**	**2.929.044,58 €**	**12.787.298,90 €**	**16.231.648,73 €**
	CU01	PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES	22.000,00 €	36.000,00 €	973.435,00 €	**1.031.435,00 €**
	CU02	CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO	110.750,00 €	9.250,00 €	9.250,00 €	**129.250,00 €**
	CU03	MEJORA DEL ESTADO DE LOS ACERADOS	201.000,00 €	1.150.620,52 €	5.568.725,00 €	**6.920.345,52 €**
	CU04	FOMENTO DEL USO LA BICICLETA, COMO HÁBITO Y OCIO	12.500,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	**18.500,00 €**
	CU05	CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO	23.200,00 €	90.220,00 €	1.353.180,00 €	**1.466.600,00 €**
	CU06	CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS	500,00 €	18.000,00 €	627.302,46 €	**645.802,46 €**
	CU07	CONEXIÓN CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES	37.500,00 €	1.366.760,56 €	4.197.212,94 €	**5.601.473,50 €**
	CU08	CREACION DE SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS	0,00 €	225.000,00 €	25.000,00 €	**250.000,00 €**
	CU09	CREACIÓN DE SENDAS CICLOTURISTAS CONECTANDO LOS DIFERENTES CENTROS TURÍSTICOS DE LA LOCALIDAD Y DEL MUNICIPIO	107.855,25 €	30.193,50 €	30.193,50 €	**168.242,25 €**

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	PRESUPUESTO CORTO PLAZO	PRESUPUESTO MEDIO PLAZO	PRESUPUESTO LARGO PLAZO	TOTAL
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD			**201.600,00 €**	**928.020,52 €**	**455.235,00 €**	**1.584.855,52 €**
	GM01	MANTENIMIENTO/CREACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	79.800,00 €	21.500,00 €	3.000,00 €	**104.300,00 €**
	GM02	FOMENTO DE AUTONOMÍA DE NIÑOS Y JÓVENES EN ACCESO A CENTROS ESCOLARES	3.600,00 €	500,00 €	500,00 €	**4.600,00 €**
	GM03	FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL	11.000,00 €	5.000,00 €	7.000,00 €	**23.000,00 €**
	GM04	SEÑALIZACIÓN DE LOS CENTROS DE ATRACCIÓN	3.600,00 €	0,00 €	0,00 €	**3.600,00 €**
	GM05	SEÑALIZACIÓN DE APARCAMIENTOS	3.600,00 €	360,00 €	360,00 €	**4.320,00 €**
	GM06	REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN	72.000,00 €	871.660,52 €	439.375,00 €	**1.383.035,52 €**
	GM07	REDACCIÓN Y FOMENTO DE PLANES DE MOVILIDAD DE CENTROS DE ATRACCIÓN	28.000,00 €	29.000,00 €	5.000,00 €	**62.000,00 €**
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD			**50.000,00 €**	**255.000,00 €**	**333.000,00 €**	**638.000,00 €**
	AM01	ACTUALIZACIÓN/REVISIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN DE ELIMINACION DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	30.000,00 €	152.000,00 €	252.000,00 €	**434.000,00 €**
	AM02	FOMENTO DE VEHÍCULOS PÚBLICOS ADAPTADOS	0,00 €	60.000,00 €	0,00 €	**60.000,00 €**
	AM03	GESTIÓN DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS PARA PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	0,00 €	3.000,00 €	6.000,00 €	**9.000,00 €**
	AM04	ACTUACIONES URGENTES DE ACCESIBLIDAD	20.000,00 €	40.000,00 €	75.000,00 €	**135.000,00 €**
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA			**35.540,00 €**	**5.780,00 €**	**11.200,00 €**	**52.520,00 €**
	CD01	REVISIÓN DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA	18.180,00 €	840,00 €	1.680,00 €	**20.700,00 €**
	CD02	LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA	5.220,00 €	720,00 €	1.080,00 €	**7.020,00 €**
	CD03	CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA	7.400,00 €	1.500,00 €	2.000,00 €	**10.900,00 €**
	CD04	FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES	1.500,00 €	2.000,00 €	5.000,00 €	**8.500,00 €**
	CD05	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA	3.240,00 €	720,00 €	1.440,00 €	**5.400,00 €**
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			**94.500,00 €**	**900.900,00 €**	**9.586.376,45 €**	**10.581.776,45 €**
	IU01	DIVULGACIÓN DE PMUS	8.000,00 €	8.000,00 €	32.000,00 €	**48.000,00 €**
	IU02	DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
	IU03	CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	30.000,00 €	90.000,00 €	150.000,00 €	**270.000,00 €**
	IU04	CREACION/MANT. DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD	13.100,00 €	14.400,00 €	24.000,00 €	**51.500,00 €**
	IU05	FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE	5.400,00 €	6.900,00 €	10.800,00 €	**23.100,00 €**
	IU06	ADAPTACION DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD	20.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**20.000,00 €**
	IU07	GESTIÓN Y EJECUCION ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES	18.000,00 €	781.600,00 €	9.369.576,45 €	**10.169.176,45 €**
	IU08	CONTROL DEL CUMPLMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			**203.540,00 €**	**468.350,00 €**	**682.300,00 €**	**1.354.190,00 €**
	CA01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA	0,00 €	33.000,00 €	21.000,00 €	**54.000,00 €**
	CA02	AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS DEL PARQUE MÓVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS	0,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	**160.000,00 €**
	CA03	FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS	8.400,00 €	4.800,00 €	7.500,00 €	**20.700,00 €**
	CA04	FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE	32.400,00 €	9.900,00 €	17.400,00 €	**59.700,00 €**
	CA05	AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS	19.840,00 €	70.400,00 €	109.900,00 €	**200.140,00 €**
	CA06	ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS	30.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	**60.000,00 €**
	CA07	OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO	47.900,00 €	15.000,00 €	30.000,00 €	**92.900,00 €**
	CA08	MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA	65.000,00 €	240.250,00 €	401.500,00 €	**706.750,00 €**
			134.080,00 €	**64.900,00 €**	**98.800,00 €**	**297.780,00 €**
	SV01	ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL	88.600,00 €	18.300,00 €	27.700,00 €	**134.600,00 €**

GRUPO DE GESTIÓN	COD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	PRESUPUESTO CORTO PLAZO	PRESUPUESTO MEDIO PLAZO	PRESUPUESTO LARGO PLAZO	TOTAL
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	SV02	ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN	17.400,00 €	13.400,00 €	11.400,00 €	**42.200,00 €**
	SV03	AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES	3.000,00 €	1.400,00 €	2.900,00 €	**7.300,00 €**
	SV04	IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS	4.080,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €	**17.680,00 €**
	SV05	MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL	15.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	**90.000,00 €**
	SV06	FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIAL DE SEGURIDAD VIAL	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**6.000,00 €**
ACTUACIONES DUPLICADAS QUE SE DEDUCEN DE LOS PRESUPUESTOS TOTALES ANUALES:						
		CU06 (INCLUIDA EN MEDIDA CU07)		-18.000,00 €	-627.302,46 €	**-645.302,46 €**
		GM06 (INCLUIDA EN MEDIDAS CU03 y CT07)	-72.000,00 €	-871.660,52 €	-439.375,00 €	**-1.383.035,52 €**
		IU07 (INCLUIDA EN MEDIDA CT05)	-18.000,00 €	-781.600,00 €	-9.369.576,45 €	**-10.169.176,45 €**
		PRESUPUESTOS TOTALES ANUALES	**1.706.345,25 €**	**8.941.366,95 €**	**32.367.537,89 €**	**43.015.250,09 €**



3.2 PLAN DE FINANCIACIÓN

La puesta en marcha del Plan hace necesaria la disponibilidad de unos recursos, tanto económicos, administrativos como técnicos, que debe evaluarse para conocer la viabilidad del plan y, en cualquier caso, su programación temporal, que deberá ser además consensuada e incluida en este documento.

La realización de la mayor parte de las medidas que se plantean en este PMUS serán de responsabilidad municipal y, por lo tanto, será el propio Ayuntamiento quien deberá gestionarlas y financiarlas con sus propios recursos. De cualquier forma, no debe olvidarse de la posibilidad de buscar financiación en otras instituciones y la participación del sector privado.

Entre las instituciones que pueden participar en la financiación del plan de acción del PMUS estarán:

- La Unión Europea.
- La Comunidad Autónoma, puesto que parte de sus partidas presupuestarias pueden afectar a objetivos de movilidad.
- El Estado, que podrán contar con presupuesto relacionada con la movilidad.
- Operadores de transportes públicos, en lo referentes a las líneas o servicios que realicen.

Otra financiación alternativa que incluiría la utilización del personal técnico municipal, la utilización de medios re reprografía municipal o la gestión mediante concesión administrativa de alguna medida, puede asumir el pago del coste especificado por otros medios que no impliquen un desembolso por el ayuntamiento, lo cual no significa que no tengan coste. En ese caso, se aprovecha activos y oportunidades propias del Ayuntamiento para optimizar su tesorería. No se debe confundir con aquellas funciones que habitualmente realiza o debe realizar el personal del Ayuntamiento cuyo coste se ha indicado cero por estar incluido en funciones existentes ya retribuidas.

Además, se pueden considerar fórmulas que permitan la colaboración tanto de empresas privadas como de los ciudadanos, como puede ser:

- La participación de grandes empresas que patrocinen determinadas medidas a cambio de publicidad, como en los procesos de peatonalización, sendas y aparcamientos para bicicletas, etc.
- La contribución de grandes agrupaciones de empresas, industrias, comercios, hospitales, etc, que pueden ayudar a mejorar la accesibilidad en sus locales.
- La iniciativa ciudadana, a través de asociaciones, centros escolares, etc, en la regulación de infraestructuras como itinerarios peatonales hacia los centros docentes o en la promoción de medios de transporte como la bicicleta y el desplazamiento a pie.

A continuación, se incluye la descripción de cada uno de los programas y ayudas existentes que van a permitir planificar su tramitación y optimizar los recursos y dedicación. Todo esto con el objetivo de conseguir la financiación para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, minimizando con esto las aportaciones monetarias municipales.

3.2.1 Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) contempla transferir así 1.010 millones de euros en dos años a las CCAA, Ceuta y Melilla para financiar sus inversiones directas en digitalización del transporte autonómico, transformación de la movilidad, reducción de las emisiones y mitigación del ruido.

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

Los 1.010 millones desglosan en dos líneas:

- 900 millones de euros para contribuir al funcionamiento de zonas de bajas emisiones (ZBE) en los entornos metropolitanos y para la transformación digital y sostenible del transporte público. Estas actuaciones deben contribuir a fomentar la movilidad sostenible en los municipios de más de 50.000 habitantes o capitales de provincia, que concentran más del 50% de la población, aunque también pueden ser elegibles actuaciones relacionadas con municipios de menor tamaño, siempre que cumplan las siguientes condiciones:
  - Municipios que, sin cumplir el criterio anterior, sean colindantes o cercanos, teniendo al menos uno de ellos más de 20.000 habitantes, que constituyan en conjunto un área urbana o metropolitana de más de 50.000 habitantes o con una demanda importante de movilidad entre ellos.
  - Islas con más de 20.000 habitantes y que dispongan de servicios de transporte terrestre.

Se prevé financiar hasta el 100% de los costes elegibles de estas actuaciones mediante fondos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

- 110 millones de euros para actuaciones de digitalización de las CCAA en materia de transporte autonómico: servicios administrativos, sistemas de gestión de transporte a la demanda o soluciones de pago integradas, entre otras cuestiones, en relación con el transporte de mercancías y de viajeros por carretera o ferrocarril de su competencia. De esta línea, 47,5 millones son transferidos con cargo a 2021 y los 62,5 millones restantes en 2022.

ACTUACIONES

La línea de 900 millones de euros, que viene a reforzar las actuaciones de los municipios para descarbonizar y digitalizar la movilidad y las ciudades con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), está integrada en el componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, mientras que los 110 millones restantes forman parte del componente 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del PRTR.

Por ejemplo, con cargo a las transferencias de 900 millones de euros, las CCAA podrán acometer proyectos para priorizar el transporte colectivo y mejorar su accesibilidad, construir aparcamientos disuasorios, impulsar la sostenibilidad y digitalización de las estaciones de autobús, desarrollar itinerarios peatonales, redes de carril-bici y aparcamientos para bicicletas o implementar medidas de fomento de la movilidad activa y construir apeaderos u otras instalaciones que resulten necesarias para la ampliación y mejora del sistema metropolitano de transporte ferroviario (metro, tranvía…). Asimismo, son financiables actuaciones encaminadas a promover la implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte, aplicaciones de movilidad y análisis de información o el desarrollo de proyectos de movilidad como servicio.

En definitiva, la financiación está destinada a proyectos que supongan una mejora en la calidad del aire y ayuden a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero, el ruido y la siniestralidad, haciendo más atractivo el transporte colectivo y la movilidad activa en el ámbito urbano y metropolitano como alternativa al uso de vehículo privado.

Asimismo, las actuaciones aceleran la digitalización del transporte y contribuyen al funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) que deben implementar los municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia.

Por su parte, los 110 millones están destinados para las siguientes actuaciones:

1. La digitalización de los servicios administrativos relacionados con la concesión de autorizaciones, exámenes, labores de inspección, etc.
2. Acelerar la digitalización de los expedientes de inspección y su conexión con el sistema de procedimiento sancionador del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
3. Mejora de digitalización del procedimiento sancionador en infracción de normativa de competencia autonómica.
4. Las inversiones necesarias para el desarrollo de software e implantación de servicios de transporte a la demanda basadas en la aplicación de la tecnología.
5. Sistemas de Gestión de los Servicios Regulares de Transporte de competencia autonómica con captación de datos en origen. Aplicaciones de ayuda a la adquisición de información sobre la movilidad en su ámbito competencial, gestión de la movilidad y el análisis de la información
6. Creación e implementación de soluciones de pago integrado en el ámbito de las competencias autonómicas, sin perjuicio de que, si el sistema de ticketing está concebido para zonas metropolitanas, pudiera ser también financiado con cargo a las transferencias de 900 millones (C1I1-CCAA).
7. Implantación de sistemas digitales públicos de información en tiempo real sobre los servicios de transporte.
8. Desarrollo de proyectos de movilidad como servicio.
9. Otros que, sin estar incluidos en los anteriores, supongan la digitalización de actividades relacionadas con las competencias autonómicas del transporte.

El cumplimiento de los hitos (plazo establecido) y objetivos definidos es obligatorio para que cada Comunidad Autónoma y las ciudades de Ceuta y Melilla pueda retener finalmente los fondos transferidos. Por ejemplo, en el caso de las transferencias de 900 millones de euros para inversiones directas en movilidad sostenible y digital, los gobiernos regionales deben haber licitado el 100% de la cuantía recibida a 30 de marzo de 2023 y adjudicar los correspondientes contratos antes del a 31 de diciembre de 2023.

Todos los proyectos objeto de financiación debieron iniciarse después del 1 de febrero de 2020, siempre que quedara inversión pendiente de ejecutar a 31 de diciembre de 2021. A estos efectos se entiende por inicio la fecha de publicación del anuncio de licitación o, cuando el contrato no deba publicarse, la fecha de aprobación del pliego.

El plazo para finalizar y poner en servicio las actuaciones a ejecutar directamente por las comunidades autónomas, Ceuta o Melilla con cargo a las transferencias de 900 millones de euros es el 31 de diciembre de 2025, mientras que en el caso de las inversiones directas en proyectos propios de digitalización se extiende al 30 de junio de 2026.

3.2.2 PACTO VERDE EUROPEO

El cambio climático y la degradación del medio ambiente son una amenaza existencial a la que se enfrentan Europa y el resto del mundo. Para superar estos retos, el Pacto Verde Europeo transformará la UE en una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, garantizando que:

- hayan dejado de producirse emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050
- el crecimiento económico esté disociado del uso de recursos
- no haya personas ni lugares que se queden atrás.

El Pacto Verde Europeo es también nuestra cuerda de salvamento para salir de la pandemia de COVID-19. Un tercio de los 1,8 billones de euros de inversiones del plan de recuperación NextGenerationEU y el presupuesto de siete años de la UE financiarán el Pacto Verde Europeo.

La Comisión Europea adoptó un conjunto de propuestas para **adaptar las políticas de la UE en materia de clima, energía, transporte y fiscalidad con el fin de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030**, en comparación con los niveles de 1990.

3.2.3 FONDOS NEXT GENERATION

El Ejecutivo tiene previsto destinar hasta 6.667 millones de los fondos Next Generation en impulsar una movilidad "sostenible, segura y conectada" con la mirada puesta en el ferrocarril como una de las principales palancas para lograr su descarbonización y reducir la siniestralidad. Entre otras cosas, busca completar los corredores europeos en España, acelerar el trasvase modal de la carretera al tren, especialmente en el transporte de mercancías, para reducir la dependencia del país del petróleo importado y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

PROGRAMA DE SUBVENCIONES A EMPRESAS PARA EL APOYO A UN TRANSPORTE SOSTENIBLE Y DIGITAL

El programa de apoyo al transporte sostenible y digital que se describe a continuación persigue mejorar la eficiencia del sistema de transporte mediante la digitalización del sector y el apoyo a los modos más sostenibles. La inversión forma parte del componente 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), que cuenta con 6.667 millones de euros de los fondos europeos de recuperación (Next Generation EU) para reequilibrar el reparto modal del transporte de mercancías hacia modos menos contaminantes y trasladar al sector los avances digitales y tecnológicos disponibles, entre otras iniciativas como completar los corredores europeos ferroviarios, potenciar la intermodalidad en los puertos y centros logísticos, mejorar la seguridad en la red de carreteras del Estado o la gestión del espacio aéreo.

El transporte es el responsable del 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero que se generan en España al año y, dentro del mismo, la carretera supone el 93% del total, por lo que es necesario impulsar un transporte multimodal que contribuya a reducir los efectos medioambientales del mismo, impulsando el peso del ferrocarril frente a la carretera, principalmente en mercancías, que actualmente tiene menos un 5% de la cuota modal. No en vano, el tren emite por unidad de transporte-km casi doce veces menos emisiones directas que la carretera en pauta no urbana y catorce menos que el avión.

ESTRATEGIA ESTATAL DE LA BICICLETA

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha desarrollado "es.movilidad", la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años. La Estrategia constituye, junto con la Agenda Urbana Española, el pilar estratégico del Ministerio para afrontar los retos de la movilidad en los próximos 10 años, y se complementa con el desarrollo de la futura Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

La Estrategia de Movilidad entiende la movilidad como un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico, y pretende dar soluciones a los problemas reales de movilidad de la ciudadanía desde una perspectiva amplia y transversal. Se sustenta en tres pilares o principios básicos:

- la seguridad de personas y bienes, entendida como el sustrato sobre el que se asienta el sistema de movilidad
- la sostenibilidad en lo social, en lo económico y en lo medioambiental
- la conectividad, entendida por un lado desde la vertiente de la digitalización y el avance tecnológico y, por otro, como conectividad multimodal y como conectividad con Europa y el mundo.

Bajo este marco, el MITMA ha elaborado, partiendo de los trabajos llevados a cabo por la Dirección General de Tráfico (DGT), la Estrategia Estatal por la Bicicleta (EB), con un horizonte temporal hasta 2025. Una Estrategia que tiene como propósito impulsar la bicicleta en todos sus ámbitos, y que por lo tanto involucra a un gran número de actores, tanto de las AA. PP., como del sector empresarial y la sociedad civil.

La EB se entiende como una de las actuaciones fundamentales dentro de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, incluyéndose dentro del eje de actuación 1, "Movilidad para todos".

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como responsable de la coordinación de las acciones contempladas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aspira a que esta constituya un punto de inflexión en el esfuerzo general por impulsar la bicicleta en España. Así, a partir de su aprobación, la sociedad puede encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer.

3.2.4 PROGRAMA MOVES III. MOVILIDAD EFICIENTE &SOSTENIBLE

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

Concesión directa de ayudas a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla para destinarla a personas físicas y autónomos, comunidades de propietarios, entidades locales y sector público institucional.

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

- Actuación 1: Adquisición de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible sin incluir autocares o autobuses de categoría M2 y M3 y camiones o furgones de categoría N2 y N3.
- Actuación 2: Implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos tanto de uso público como privado.

PLAZO DE PETICIÓN

Las solicitudes de ayuda correspondientes podrán cursarse hasta el 31 de diciembre de 2023, en la forma que establezcan las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivas convocatorias.

DOCUMENTACIÓN A APORTAR

Factura de compraventa, justificantes de pago o contrato de arrendamiento en caso de renting.

CUANTÍA

Las cuantías de las ayudas serán variables, tal y como se indica a continuación:

- Actuación 1: Hasta 7.000 € (9.000 € con achatarramiento) en el caso de particulares, autónomos o administración.
- Actuación 2: Hasta 70% del coste subvencionable en caso de autónomos, comunidades de propietarios y administración sin actividad económica. En el caso de empresas, entes públicos con actividad económica de hasta el 35% del coste subvencionable.

El presupuesto total destinado a la Comunidad Autónoma de Andalucía será de 71.353.165 €.

COFINANCIACIÓN

El presupuesto del programa podrá ser objeto de cofinanciación con el Mecanismo Europeo de Recuperación en la medida que los programas de incentivos aprobados por el real decreto resulten incluidos en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

REQUISITOS

Factura de compraventa, justificantes de pago o contrato de arrendamiento en caso de renting con fecha posterior al 9 de abril de 2021.

ENLACE A LA AYUDA

https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es

3.2.5 PROGRAMA DE PRIMERA EXPERIENCIA PROFESIONAL EN LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, DE CONTRATACIÓN DE PERSONAS JÓVENES DESEMPLEADAS EN EL SENO DE LOS SERVICIOS PRESTADOS POR DICHAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

El Servicio Andaluz de Empleo va a gestionar este Programa, que se enmarca entre las medidas recogidas en el Decreto-ley 27/2021, de 14 de diciembre, por el que se aprueban con carácter urgente medidas de empleo en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para Andalucía.

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

Las ayudas, convocadas en concurrencia no competitiva, tienen como finalidad proporcionar a las personas jóvenes desempleadas que hayan finalizado su etapa educativa la primera experiencia profesional a través de un contrato en el seno de los servicios prestados por las administraciones y entidades del sector público, de forma que esto contribuya a la adquisición de competencias, habilidades sociales y profesionales para facilitar su incorporación en el mercado de trabajo.

Para el periodo 2021-2022 se prevé que la medida alcance a un total de 852 beneficiarios.

Las entidades destinatarias son órganos de la Administración de la Junta de Andalucía y demás entidades del sector público andaluz y las corporaciones locales o entidades dependientes o vinculadas a las mismas.

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

La contratación por parte de las administraciones públicas y entidades del sector público andaluz de personas jóvenes desempleadas, mayores de 16 y menores de 30 años, en la modalidad de contrato en prácticas, como medio de adquisición de la práctica profesional.

Personas jóvenes desempleadas mayores de 16 y menores de 30 años, inscritas como demandantes de empleo no ocupadas en el Servicio Andaluz de Empleo y en el fichero del Sistema Nacional de Garantía Juvenil, que cumplan con los requisitos para formalizar un contrato en prácticas.

PLAZO DE PETICIÓN

Hasta el 31 de diciembre de 2023

CUANTÍA

- Presupuesto total: 29.112.689 €
- Costes salariales:
  - 1.783,83 euros por persona y mes contratada en los grupos de cotización de la Seguridad Social 9 al 5 (21.405,94 euros por año)
  - 2.675,74 euros por persona y mes contratada en los grupos de cotización de la Seguridad Social 4 a 1 (32.108,92 euros por año)

- Costes de equipos de protección individual: hasta un máximo de 369,07 euros anuales para las personas contratadas en los grupos de cotización del 9 al 5 y de 553,60 euros para las personas contratadas en los grupos de cotización del 4 al 1.
- Ayudas al desplazamiento: 1.000 euros por persona contratada que tenga su domicilio en una provincia distinta de donde va a desempeñar su puesto de trabajo

PLAZO DE JUSTIFICACIÓN

Para la presentación de solicitudes: dos meses a partir de la publicación del extracto de la convocatoria en BOJA.

Para el inicio de los contratos: un máximo de 30 días desde la fecha de resolución de la concesión.

Duración de los contratos: mínima de 10 meses y máxima de doce meses, a tiempo completo.

ENLACE A LA AYUDA

https://ws109.juntadeandalucia.es/vea-web/

3.2.6 PROGRAMA TÁNDEM EN ENTIDADES DEL SECTOR PÚBLICO ESTATAL EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

Ministerio de Trabajo y Economía Social, y en cuyas iniciativas tractoras prioritarias de reforma estructural participa el Servicio Público de Empleo Estatal.

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

El Programa TándEM constituye una actuación incluida en la Inversión 1, «Empleo Joven», comprendida en el Componente 23 «Nuevas políticas públicas para un mercado de trabajo dinámico, resiliente e inclusivo» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y **se configura como un programa público mixto de empleo y formación con la finalidad de facilitar la inserción laboral de las personas jóvenes que participen en él.**

Los proyectos subvencionados se dirigirán a la inserción laboral, a través de la profesionalización y adquisición de experiencia de las personas participantes. Asimismo, deberán apoyar la transformación productiva, desarrollando su actuación en actividades con impacto verde, digital, sostenible, en actividades centradas en servicios socioculturales, a la comunidad y a favor de la conciliación de la vida familiar y laboral o en actividades de atención, información y promoción turística, turismo inteligente, información sobre recursos ambientales y culturales del ámbito local.

Serán destinatarias las personas jóvenes desempleadas con el objetivo de mejorar sus posibilidades de inserción laboral, que participen en los proyectos de formación en alternancia con el empleo, siempre que, al inicio de su participación en el proyecto, sean menores de treinta años y sean demandantes de empleo en situación laboral de no ocupadas. Asimismo, deberán cumplir los requisitos de acceso exigidos para la realización de la formación en alternancia con el empleo mediante un contrato para la formación y el aprendizaje.

Los proyectos TándEM **tienen carácter temporal** y tendrán una duración mínima de doce meses y máxima de dieciocho meses y constarán de una primera etapa de carácter formativo de iniciación, que durará tres o seis meses y de una segunda etapa de formación en alternancia con el empleo, hasta el máximo de duración previsto para el proyecto.

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

Las subvenciones se destinarán exclusivamente a financiar los costes siguientes:

- Los de formación profesional para el empleo y educación complementaria durante todas las etapas del proyecto.
- Los costes salariales y de cotización derivados de los contratos que se suscriban. En los contratos para la formación y el aprendizaje el Servicio Público de Empleo Estatal subvencionará el 75 por ciento del salario mínimo interprofesional anualmente establecido. Asimismo, se subvencionarán la totalidad de las cuotas a cargo del empleador correspondientes a la Seguridad Social, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional, y desempleo establecidas para dichos contratos en su normativa específica.
- Ayudas al estudio diarias.

- Ayudas de movilidad.
- Costes salariales y de cotización del Equipo Técnico de la Iniciativa (ETI).
- Costes de equipamiento e inversión precisos para la redacción del proyecto, para la puesta en marcha y ejecución del proyecto.

CUANTÍA

La previsión presupuestaria para las subvenciones de este programa, en el marco de la distribución de los fondos aprobados para las inversiones del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, para su gestión por el Servicio Público de Empleo Estatal es de 40 millones de euros para cada uno de los ejercicios de 2021, 2022 y 2023 de ejecución del programa, con un total de 120 millones de euros.

ENLACE A LA AYUDA

https://www.sepe.es/HomeSepe/que-es-el-sepe/comunicacion-institucional/noticias/detalle-noticia.html?folder=/2021/Octubre/&detail=Aprobadas-subvenciones-para-el-Programa-TandEM-en-entidades-del-sector-publico-estatal-en-el-marco-del-Plan-de-Recuperacion-Transformacion-y-Resiliencia

3.2.7 SUBVENCIÓN DE CONCESIÓN DIRECTA (ART.22.2.C) DE LA LEY GENERAL DE SUBVENCIONES A LAS CCAA Y A LAS CIUDADES DE CEUTA Y MELILLA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS DE EMPRESAS PRIVADAS

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.**CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO**El Plan está articulado a partir de cuatro ejes (transición ecológica, cohesión social y territorial, digitalización e igualdad de género) que se materializan en 10 políticas palanca y 30 componentes, que deben recoger el conjunto de acciones públicas y privadas para acelerar el logro de los objetivos generales recogidos en el mismo:

a) Impulsar la actividad y la creación de empleo para contrarrestar a corto plazo el impacto de la pandemia del COVID-19.

b) Apoyar un proceso de transformación estructural que permita aumentar a medio plazo el crecimiento potencial.

c) Reforzar a largo plazo la resiliencia, avanzando hacia un desarrollo más sostenible e inclusivo.

Así, el diseño del presente programa de incentivos se adapta a los objetivos reflejados en el PRTR:

- Incentivar la penetración en España de las mejores tecnologías en cuanto a la propulsión de vehículos industriales en España, especialmente de tecnologías que proporcionen cero emisiones en el transporte (Tank to Wheel), que redundará además en una mayor eficiencia en el uso de recursos, disminución de la dependencia a combustibles fósiles importados y mayor competitividad de las empresas en una situación actual especialmente comprometida.
- La renovación del parque de vehículos, especialmente necesaria en el caso de vehículos pesados de transporte de mercancías.
- Un impulso a la reactivación del tejido industrial y del sector de la automoción en España. Es un sector que tiene una importancia vital para el PIB del país, especialmente en un momento en que otros sectores, particularmente el turismo, se encuentran sin posibilidad de aportar músculo a la recuperación económica española.
- El desarrollo del transporte intermodal como medio alternativo y complementario al transporte por carretera.

Por ello, en el marco del Plan, dentro de esta inversión se incluyen como actuaciones subvencionables aquellas que, además de cumplir los requisitos anunciados en el presente real decreto, consistan en:

a) el achatarramiento de vehículos.

b) la adquisición de vehículos de energías alternativas bajas en carbono.

c) el «retrofit» o modificación de la forma de propulsión de vehículos.

d) la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

e) la adquisición de semirremolques para autopistas ferroviarias.

1. Serán destinatarios últimos de las ayudas a inversiones reguladas en el artículo 16, siempre que tengan su residencia fiscal en España, y de acuerdo con lo que se establezca en las convocatorias que realicen las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla, las personas físicas o jurídicas que sean titulares de alguna de las siguientes autorizaciones en vigor a la fecha de solicitud de las ayudas:

a) Una autorización de transporte público de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 tn. de masa máxima, identificada con la clave MDPE.

b) Una autorización de transporte público discrecional de viajeros en autobús, identificada con la clave VDE.

c) Una autorización de transporte privado complementario de mercancías habilitante para hacer transporte con vehículos o conjuntos de vehículos de más de 3,5 tn. de masa máxima, identificada con la clave MPCE.

d) Una autorización de transporte privado complementario de viajeros en autobús con la clave VPCE.

e) Una autorización autonómica de transporte público de mercancías con clave MDLE, siempre que tengan adscritos a dicha autorización vehículos de más de 3,5 tn de masa máxima a fecha de aprobación del presente Real Decreto

2. Los destinatarios últimos podrán recibir ayudas únicamente en relación con la categoría y clase de vehículos asociada a la habilitación que les otorgue la autorización de la que son titulares.

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

Para ello, recoge una serie de líneas de inversión para alcanzar dichos objetivos y, en línea con ello, la inversión 1 (C1. I1), consiste en apoyar, con distintas líneas de subvenciones, a administraciones y empresas para el diseño e implementación de zonas de bajas emisiones y medidas de transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano. Estas líneas de subvenciones consisten en las siguientes medidas:

1. Transferencias a las comunidades autónomas para proyectos de inversión ejecución directa en actuaciones que contribuyan a la creación de zonas de bajas emisiones o a la transformación digital y sostenible del transporte en municipios de más de 50.000 habitantes y capitales de provincia y entre 20.000 y 50.000 en determinadas condiciones.

2. Transferencias a Ayuntamientos mediante convocatorias en régimen de concurrencia competitiva para financiar proyectos de implantación de zonas de bajas emisiones, de medidas destinadas a la transformación digital y sostenible del transporte colectivo e impulso de movilidad saludable, proyectos de transformación de flotas de transporte público y proyectos de digitalización, destinadas a municipios de más de 50.000 habitantes y en determinadas condiciones a municipios entre 20.000 y 50.000 habitantes.

3. Transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte. Líneas de ayuda a convocar por cada Comunidad Autónoma.

4. Financiación directa de proyectos de mejora en entornos urbanos (travesías) en la Red de Carreteras del Estado.

PLAZO DE PETICIÓN

Hasta el cierre de vigencia del programa (30 de abril de 2024 excepto para la actividad de puntos de recarga que, cierra el 31 de diciembre de 2023). Por otro lado, las ayudas establecidas para los vehículos de gas (GNC, GNL) de categoría M, tanto para la actividad 2 de adquisición de vehículos nuevos con energías alternativas bajas en carbono como para la actividad 3 de «retrofit» están vigentes sin condiciones sólo de manera transitoria, hasta el 31 de diciembre de 2023.

CUANTÍA

El programa de incentivos está dotado con una cuantía inicial de 174.000.000 €, con cargo al programa 450A «Infraestructuras. Mecanismo de Recuperación y Resiliencia», gestionado por la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previsto en los Presupuestos generales del Estado para el año 2021. Este presupuesto podrá ser ampliado hasta una cuantía total de 400.000.000 euros, si existiese disponibilidad presupuestaria para esta misma finalidad en el ejercicio 2021 o posteriores, siempre que no hubiera expirado el plazo de vigencia de los programas y en función de la revisión de cumplimiento de los hitos y objetivos que se establezcan.

VIGENCIA DEL PROGRAMA

1. Los programas de incentivos que se aprueban por este real decreto estarán en vigor desde el día siguiente de la publicación del mismo en el «Boletín Oficial del Estado» hasta el 30 de abril de 2024, fecha en la que finaliza el plazo de vigencia del programa de ayudas, a excepción de la actividad 4 definida en el artículo 16 apartado 1, cuya vigencia finalizará el 31 de diciembre de 2023.

2. En todo caso no podrán otorgarse las ayudas previstas en el presente real decreto para la realización de actuaciones consistentes en la actividad prevista en el artículo 16.1.e) y desarrollada en el anexo I, con carácter previo a la autorización por parte de la Comisión Europea.

3. Las solicitudes de ayuda correspondientes podrán cursarse a partir del momento y en la forma que establezcan las comunidades autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en sus respectivas convocatorias.

4. A la finalización del expresado plazo de vigencia no serán admitidas más solicitudes.

ENLACE A LA AYUDA

https://www.boe.es/eli/es/rd/2021/11/16/983

3.2.8 REAFIANZAMIENTO DEL PROGRAMA DE AVALES PARA PYMES 2022 GENERAL

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Compañía Española de Reafianzamiento.

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

Van dirigidos a todas aquellas pymes y autónomos que necesiten financiación para un proyecto empresarial que sea viable, y quieran beneficiarse de las ventajas del aval de una sociedad de garantía recíproca (SGR), bien porque no tienen garantías suficientes para obtener un crédito de la entidades financieras, bien porque contando con el aval de una SGR sus condiciones de tipo de interés y plazos de amortización mejorarán sensiblemente y bien porque requieran el aval para garantizar compromisos distintos a los de financiación y lo puedan obtener de las SGR en mejores condiciones que de otros proveedores de avales.

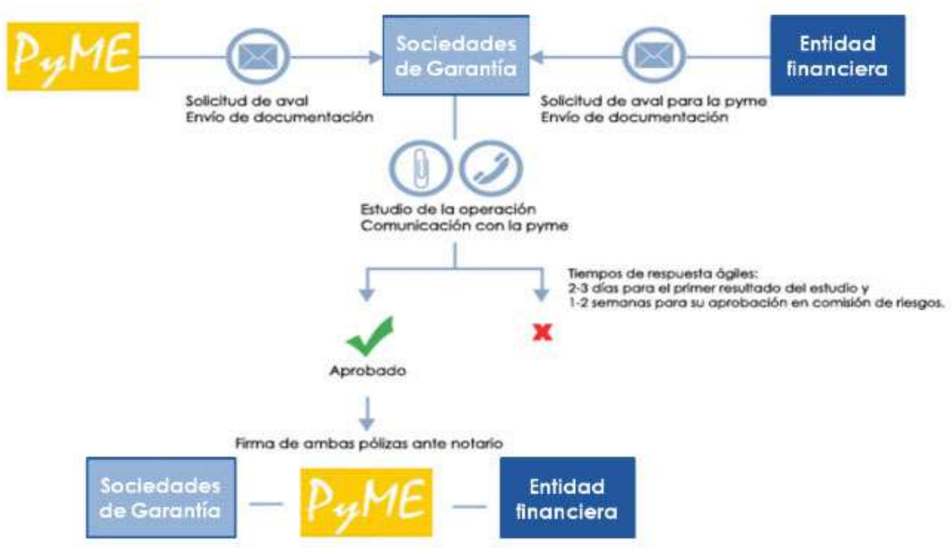


Ilustración 47. Esquema de funcionamiento de los Programas de Avales para PYMES 2022

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

Las principales líneas estratégicas de CERSA son la digitalización, la sostenibilidad y la COVID-19.

Tipo de avales:

- Avales financieros

El objetivo de los **avales financieros** es garantizar la financiación procedente de distintas vías: entidades de crédito, entidades públicas (CDTI, Ministerios, SEGITUR,…), proveedores, clientes y otros prestamistas. Esta financiación se adapta a las distintas necesidades de la pyme:

- Inicio de actividad
- Inversiones
- Tesorería/circulante
- Refinanciaciones
- Anticipos de clientes o proveedores
- Aplazamientos de pago a proveedores
- Internacionalización
- Líneas de comercio exterior
- Exportación
- Operaciones de leasing o renting
- Aplazamiento en el pago de impuestos

- Avales Técnicos

Los avales técnicos permiten a las pymes garantizar compromisos no dinerarios relacionados con su actividad:

- Avales ante la Administración:
- Licitaciones, concursos públicos de obras y prestación de servicios.
- Cobro anticipado de subvenciones y requisito legal.
- Avales ante terceros (proveedores, clientes y otros agentes):
- En garantía de suministros, por cantidades entregadas a cuenta.
- Arrendamientos, fianzas provisionales y/o definitivas.
- Aval del juego.
- Internacionalización: avales para exportaciones, licitaciones internacionales, pagos anticipados, ejecuciones de obras en el extranjero o cualquier otro aval ante terceros países.

PLAZO DE PETICIÓN

Hasta el 31 de diciembre de 2022.

CUANTÍA

Hasta 644.000.0000,00 €

ENLACE A LA AYUDA

https://www.conavalsi.com/

3.2.9 GARANTÍAS CERSA 2022 SUJETAS A MARCO TEMPORAL SECCIÓN 3.1.

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Compañía Española de Reafianzamiento.

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

Los **Sistemas de Garantías**, que existen en todos los países de la Unión Europea y en otros muchos territorios, tienen como misión **apoyar a las pymes y autónomos con proyectos sólidos** y viables, pero con dificultades de acceso a financiación. Las dificultades de acceso a la financiación de las pequeñas y medianas empresas suelen estar relacionadas con falta de garantías (colateral), insuficientes fondos propios o limitaciones de la información contrastable acerca de su solvencia.

CERSA, Sociedad Mercantil Estatal (SME) adscrita a la Secretaría General de Industria y la Pequeña y Mediana Empresa, representa el **apoyo del Estado español** a la actividad del Sistema de Garantías mediante el reafianzamiento por el que asume una parte muy relevante del riesgo de todos los avales. Además, el sistema recibe un importante apoyo de **fondos de la Unión Europea** a través de los programas de garantías COSME, InnovFin y Europa Creativa/Industrias Culturales y Creativas (CCS) en los que participa CERSA. Tanto las SGR como CERSA son **entidades financieras** sometidas al control del **Banco de España** y reguladas por la **Ley 1/1994 sobre régimen jurídico de las Sociedades de Garantía Recíproca** y desarrollos reglamentarios posteriores.

Ilustración 48. Esquema de funcionamiento de Garantías CERSA 2022 sujetas a marco temporal Sección 3.1

CONCEPTO SUBVENCIONABLE

Las principales líneas estratégicas de CERSA son la digitalización, la sostenibilidad y la COVID-19.

PLAZO DE PETICIÓN

Hasta el 31 de diciembre de 2022.

CUANTÍA

Hasta 322.000.0000,00 €

ENLACE A LA AYUDA

https://www.conavalsi.com/

3.2.10 EMPRENDEDORAS DIGITALES

ORGANISMO O ENTIDAD CONCEDENTE

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, MINECO

CARACTERÍSTICAS Y REQUISITOS DEL BENEFICIARIO

El objetivo es apoyar e impulsar, a través de la financiación, proyectos de emprendimiento digital femenino y reducir la brecha de género existente en este ámbito.

Podrán obtener los préstamos participativos las pequeñas y medianas empresas emergentes o en crecimiento en las que una o varias mujeres ostenten una posición relevante de liderazgo o de poder dentro de sociedad: en el accionariado, en el órgano de administración o formando parte del equipo directivo.

Esta línea está dirigida tanto a empresas de nueva creación como a aquellas que estén considerando un proyecto de consolidación, crecimiento o internacionalización.

REQUISITOS

- Domicilio social en España.
- Ser una pyme, conforme a la definición de la Unión Europea.
- Tener personalidad jurídica propia, independiente de la de los socios o partícipes.
- El proyecto empresarial ha de demostrar su viabilidad técnica y económica, y presentar un modelo de negocio innovador, novedoso o con claras ventajas competitivas.
- La empresa prestataria deberá cofinanciar las necesidades financieras asociadas al proyecto empresarial.
- Los fondos propios de la sociedad serán equivalentes, como mínimo, a la cuantía del préstamo.
- La empresa que solicite un préstamo Enisa deberá mostrar una estructura financiera equilibrada y profesionalidad en su gestión.
- Deberán presentarse las cuentas del último ejercicio cerrado, que habrán sido depositadas en el Registro Mercantil o en otro registro público que proceda.
- La empresa que reciba un préstamo Enisa, por un importe superior a 300.000 €, deberá tener auditados externamente los estados financieros del último ejercicio cerrado.
- Quedan excluidas las empresas cuya actividad corresponda a los sectores inmobiliario y financiero.

PLAZO DE PETICIÓN

Hasta el 31 de diciembre de 2023.

CUANTÍA

Presupuesto total: 51.000.000 €

Importe mínimo del préstamo: 25 000 €.

Importe máximo del préstamo: 1 500 000 €.

Para la determinación del importe se valorará, entre otros factores, la cuantía de fondos propios y la estructura financiera de la sociedad.

ENLACE A LA AYUDA

https://www.enisa.es/es/financia-tu-empresa/lineas-de-financiacion/d/emprendedoras-digitales

3.2.11 OTRAS AYUDAS QUE SE DESARROLLARÁN PRÓXIMAMENTE

- **AYUDAS PARA PROYECTOS DE DIGITALIZACIÓN DE "ÚLTIMA MILLA" EN EMPRESAS DEL SECTOR TURÍSTICO**. Ayudas para proyectos de digitalización de "última milla" a agrupaciones de entidades cuya actividad, bien sea directa o verticalizada, esté orientada al sector turístico en general o a cualquiera de sus subsectores productivos, así como la convocatoria correspondiente de 2021 en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (en adelante, Plan de Recuperación). Se entiende como “la última milla”, la última capa de aplicaciones para que el patrimonio llegue al visitante y aplicaciones para poder gestionarlo. En concreto se pretende movilizar aquellos proyectos singulares y transformadores que cubran procesos y productos que se puedan replicar fácilmente con una clara orientación al usuario final y que contengan, entre otros, mejoras en la digitalización e inteligencia aplicados a la gestión, promoción, puesta en valor y difusión para destinos y sector turístico. Presupuesto: 25.000.000 €.
- **PROGRAMA DE AYUDAS A ORGANISMOS DE INVESTIGACIÓN Y DE DIFUSIÓN DE CONOCIMIENTOS PARA PROYECTOS DE I+D PARA DAR RESPUESTA A LOS RETOS DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS**. Presupuesto: 1.000.000 €.
- **PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y MODERNIZACIÓN DE LAS ENTIDADES LOCALES QUE FORMAN PARTE DE LA RED DE DESTINOS TURÍSTICOS INTELIGENTES**. Presupuesto: 6.000.000 €
- **SUBVENCIONES PARA LA EJECUCIÓN DE PROGRAMAS DE FORMACIÓN DESTINADOS A LA RECUALIFICACIÓN DE PERSONAS TRABAJADORES QUE HAYAN ESTADO O ESTÉN INCLUIDAS EN EXPEDIENTES DE REGULACIÓN TEMPORAL DE EMPLEO (ERTE)**.

3.2.1 TABLA PROPUESTA DE FINANCIACIÓN ALTERNATIVA DE MEDIDAS

	UTILIZACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO MUNICIPAL O DE OTRA ADMINISTRACIÓN			UTILIZACIÓN DE LOS MEDIOS DE REPROGRAFÍA MUNICIPAL			GESTIÓN MEDIANTE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA			EXPROPIACIÓN CON PAGO EN ESPECIE			SUBVENCIONES (indicadas en los puntos anteriores)			
MEDIDAS	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**TOTAL**
CT01																**0,00 €**
CT02																**0,00 €**
CT03																**0,00 €**
CT04	30.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €													**42.000,00 €**
CT05											200.400,00 €	656.400,00 €				**856.800,00 €**
CT06	20.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €													**30.000,00 €**
CT07				6.000,00 €												**6.000,00 €**
AP01																**0,00 €**
AP02																**0,00 €**
AP03																**0,00 €**
AP04																**0,00 €**
AP05																**0,00 €**
AP06							29.440,00 €	2.860,00 €	2.860,00 €							**35.160,00 €**
AP07		20.000,00 €								0,00 €		3.003.000,00 €				**3.023.000,00 €**
AP08							0,00 €	20.000,00 €	4.203.000,00 €							**4.223.000,00 €**
AP09																**0,00 €**
TC01							60.500,00 €	9.600,00 €	17.000,00 €							**87.100,00 €**
TC02							73.500,00 €	5.200,00 €	10.000,00 €							**88.700,00 €**
TC03							0,00 €	161.500,00 €	11.000,00 €					600.000,00 €		**772.500,00 €**
TC04							3.540,00 €	4.360,00 €	1.180,00 €							**9.080,00 €**
TC05																**0,00 €**
TC06																**0,00 €**
CU01																**0,00 €**
CU02				9.000,00 €												**9.000,00 €**
CU03																**0,00 €**
CU04				9.000,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €										**12.000,00 €**
CU05																**0,00 €**
CU06										500,00 €	18.000,00 €	627.302,46 €				**645.802,46 €**
CU07										37.500,00 €	1.366.760,56 €	4.197.212,94 €				**5.601.473,50 €**
CU08							0,00 €	225.000,00 €	25.000,00 €							**250.000,00 €**
CU09				9.000,00 €												**9.000,00 €**
GM01																**0,00 €**
GM02																**0,00 €**
GM03				6.000,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €										**9.000,00 €**
GM04																**0,00 €**
GM05																**0,00 €**
GM06																**0,00 €**
GM07																**0,00 €**

	UTILIZACIÓN DEL PERSONAL TÉCNICO MUNICIPAL O DE OTRA ADMINISTRACIÓN			UTILIZACIÓN DE LOS MEDIOS DE REPROGRAFÍA MUNICIPAL			GESTIÓN MEDIANTE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA			EXPROPIACIÓN CON PAGO EN ESPECIE			SUBVENCIONES (indicadas en los puntos anteriores)			
MEDIDAS	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**CORTO PLAZO**	**MEDIO PLAZO**	**LARGO PLAZO**	**TOTAL**
AM01	30.000,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €													**34.000,00 €**
AM02																**0,00 €**
AM03																**0,00 €**
AM04																**0,00 €**
CD01																**0,00 €**
CD02																**0,00 €**
CD03																**0,00 €**
CD04																**0,00 €**
CD05																**0,00 €**
IU01				3.000,00 €	3.000,00 €	6.000,00 €										**12.000,00 €**
IU02																**0,00 €**
IU03													30.000,00 €	90.000,00 €	150.000,00 €	**270.000,00 €**
IU04	13.100,00 €	14.400,00 €	24.000,00 €													**51.500,00 €**
IU05				900,00 €	900,00 €	1.800,00 €										**3.600,00 €**
IU06	20.000,00 €															**20.000,00 €**
IU07											200.400,00 €	656.400,00 €				**856.800,00 €**
IU08																**0,00 €**
CA01														33.000,00 €	21.000,00 €	**54.000,00 €**
CA02													0,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	**160.000,00 €**
CA03				900,00 €												**900,00 €**
CA04				900,00 €	900,00 €	900,00 €										**2.700,00 €**
CA05				900,00 €	900,00 €	900,00 €										**2.700,00 €**
CA06																**0,00 €**
CA07				900,00 €												**900,00 €**
CA08																**0,00 €**
SV01	20.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €													**30.000,00 €**
SV02	6.000,00 €	2.000,00 €	2.000,00 €													**10.000,00 €**
SV03				1.500,00 €	900,00 €	900,00 €										**3.300,00 €**
SV04																**0,00 €**
SV05																**0,00 €**
SV06																**0,00 €**
TOTALES	**139.100,00 €**	**54.400,00 €**	**44.000,00 €**	**48.000,00 €**	**9.600,00 €**	**13.500,00 €**	**166.980,00 €**	**428.520,00 €**	**4.270.040,00 €**	**38.000,00 €**	**1.785.560,56 €**	**9.140.315,40 €**	**30.000,00 €**	**803.000,00 €**	**251.000,00 €**	
17.222.015,96 €	**237.500,00 €**			**71.100,00 €**			**4.865.540,00 €**			**10.963.875,96 €**			**1.084.000,00 €**			

3.3 PRESUPUESTO DESGLOSADO DE LAS MEDIDAS

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD01	REVISIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Acondicionamiento de las zonas de carga y descarga así como las medidas de uso de la zona azul como parte de la red.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Revisión de las zonas actuales de carga y descarga ✓ Eleccion de nuevas zonas ✓ Señalización vertical y horizontal			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	18.180,00 €	840,00 €	1.680,00 €	**20.700,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Señalización vertical	ud	58,00	180,00 €	10.440,00 €
	Señalización horizontal	ud	29,00	60,00 €	1.740,00 €
	Implantacion de aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
MEDIO PLAZO	Mantenimiento señalización vertical	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Mantenimiento señalización horizontal	ud	2,00	60,00 €	120,00 €
LARGO PLAZO	Mantenimiento señalización vertical	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €
	Mantenimiento señalización horizontal	ud	4,00	60,00 €	240,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD02	LIMITACIÓN DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Medidas de limitación de la carga y descarga en función del horario, consistentes en instalaciones de señalizacion vertical.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Revisión de horario de zonas actuales de carga y descarga ✓ Señalización vertical			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	5.220,00 €	720,00 €	1.080,00 €	**7.020,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Señalización vertical	ud	29,00	180,00 €	5.220,00 €
MEDIO PLAZO	Mantenimiento señalización vertical	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
LARGO PLAZO	Mantenimiento señalización vertical	ud	6,00	180,00 €	1.080,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD03	CONTROL Y SANCIÓN DEL USO IRREGULAR DE LA CARGA Y DESCARGA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Fomento de la disponibilidad como servicio de modos de reparto que puedan utilizarse en zonas peatonales o de prioridad al peatón.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización vertical ✓ Campaña informativa			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	7.400,00 €	1.500,00 €	2.000,00 €	**10.900,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Campaña informativa en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Señalización adicional	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Adquisición de sistema de control automático	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
MEDIO PLAZO	Campaña informativa en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
LARGO PLAZO	Campaña informativa en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD04	FOMENTO DE MODOS DE REPARTO COMPATIBLES CON ZONAS PEATONALES				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Fomento de la disponibilidad como servicio de modos de reparto que puedan utlizarse en zonas peatonales o de prioridad al peaton.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Concesión del servicio ✓ Instalación de señalización			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	1.500,00 €	2.000,00 €	5.000,00 €	**8.500,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Concesión del servicio	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña informativa en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
MEDIO PLAZO	Campaña informativa en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	Campaña informativa en medios	meses	10,00	500,00 €	5.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CD05	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA			
	OBJETIVO	Mejora de las operaciones de carga y descarga			
	DESCRIPCIÓN	Restringir los itinerarios habituales del transporte pesado y agrícola y habilitar zonas específicas para aparcamiento para estos vehículos			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización ✓ Gestión de Centro de Transporte			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.240,00 €	720,00 €	1.440,00 €	**5.400,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Señales de obligación	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Señales de prohibición/limitación de acceso	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
	Señales de información del Centro de Transportes	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de señalización	ud	4,00	180,00 €	720,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Mantenimiento de señalización	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU01	DIVULGACIÓN DE PMUS				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Presentación pública y difusión del PMUS para la aceptación y de parte de la ciudadanía de las medidas que en él se proponen.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Medios de comunicación, página web, etc.			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Presentación pública ✓ Campaña de difusión ✓ Programa de concienciación			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	8.000,00 €	8.000,00 €	32.000,00 €	**48.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Presentación de PMUS	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Difusion en medios digitales municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	1000,00	3,00 €	3.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Difusion en medios digitales municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	1000,00	3,00 €	3.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Difusion en medios digitales municipales	ud	2,00	0,00 €	0,00 €
	Campaña de difusión en medios	meses	12,00	500,00 €	6.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	2000,00	3,00 €	6.000,00 €
	Desarrollo de programa de concienciación	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU02	DOTACIÓN DE PRESUPUESTO ESPECÍFICO PARA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de un presupuesto específico para la implantación de las medidas propuestas en este PMUS.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**
CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Creación de presupuesto específico para movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU03	CREACIÓN DE OFICINA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de una Oficina de Gestión de la Movilidad que se encarga de la ejecución, gestión y seguimiento de las medidas de movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	90.000,00 €	150.000,00 €	**270.000,00 €**
CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Definición y organigrama de la O.G.M.	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Puesto de gerente/técnico	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €
	Asignación de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Puesto de gerente/técnico	ud	3,00	30.000,00 €	90.000,00 €
	Redefinición de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Puesto de gerente/técnico	ud	5,00	30.000,00 €	150.000,00 €
	Redefinición de funciones en otras áreas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU04	CREACION/MANT. DE WEB Y PERFILES SOCIALES PARA LA MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Creación de de una página web y perfiles sociales dedicados a la movilidad, que acerque a los ciudadanos a las medidas implantadas y que recoja las opiniones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Página web y redes sociales			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de pág. web ✓ Creación de perfiles institucionales			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	13.100,00 €	14.400,00 €	24.000,00 €	**51.500,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Creación de web	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
	Actualización contenidos web	meses	24,00	200,00 €	4.800,00 €
	Creacion de perfiles en redes sociales	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Actualz. Contenidos redes sociales	meses	24,00	200,00 €	4.800,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actualización contenidos web	meses	36,00	200,00 €	7.200,00 €
	Actualz. Contenidos redes sociales	meses	36,00	200,00 €	7.200,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actualización contenidos web	meses	60,00	200,00 €	12.000,00 €
	Actualz. Contenidos redes sociales	meses	60,00	200,00 €	12.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU05	FOMENTO DEL USO DE LA LÍNEA VERDE				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Fomento del uso de la línea verde entre todos los rangos de edad y colectivos sociales, integrando a esta herramienta todas las funciones relacionadas con la movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Página web y redes sociales			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Creación de pág. web ✓ Creación de perfiles institucionales			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	5.400,00 €	6.900,00 €	10.800,00 €	**23.100,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	12,00	500,00 €	6.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	600,00	3,00 €	1.800,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	5,00	0,00 €	0,00 €
	Sesiones formativas con la ciudadanía	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Integración de otras funciones de movilidad	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU06	ADAPTACION DEL PGOU EN ASPECTOS DE MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Definición de las modificaciones a realizar en el PGOU en los aspectos de movilidad, redacción del documento de modificaciones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Definición de modificaciones ✓ Cambios de gestión			
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	20.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**20.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Contratación de redacción de modificaciones	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
	Definición de modificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Redacción de modificaciones	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU07	GESTIÓN Y EJECUCION ANTICIPADA DE LOS VIALES ESTRUCTURALES				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Integrar los nuevos crecimientos urbanos			
	DESCRIPCIÓN	Gestión y ejecución de los viales estructurales en función de las prioridades de su puesta en uso y facilidad de gestión.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN				
	PRIORIDAD	ALTA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	ALTA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyectos de ejecución		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	18.000,00 €	781.600,00 €	9.369.576,45 €	**10.169.176,45 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Gestión del proyecto de vial Ctra de Jaén - Avda. F	ud	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Exprop. suelo vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	60,00 €	129.600,00 €
	Ejecución vial Ctra de Jaén - Avda. Portugal	m2	2.160,00	275,00 €	594.000,00 €
	Gestion del proyecto vial Avda. Portugal - Ctra. de	m2	1,00	40.000,00 €	40.000,00 €
	Gestion del proyecto vial Ctra. - C/República Arge	m2	1,00	18.000,00 €	18.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº61	m2	702,00	200,00 €	140.400,00 €
	Exprop. Edif. Av. Andalucía nº 59	m2	330,00	200,00 €	66.000,00 €
	Exprop. suelo urbanizable vial Av. Andalucía - A-4	m2	18.000,00	25,00 €	450.000,00 €
	Exprop. Suelo rústico Avda. Portugal - Ctra de la M	m2	3.506,25	6,00 €	21.037,50 €
	Exprop. Suelo urbanizable Avda. Portugal - Ctra de	m2	10.518,75	25,00 €	262.968,75 €
	Exprop. Suelo rústico Ctra. la Mota - C/R. Argentin	m2	4.633,20	6,00 €	27.799,20 €
	Exprop. Suelo urbano Ctra. la Mota - C/R. Argentin	m2	2.316,60	60,00 €	138.996,00 €
	Ejecución vial Avda. Portugal - Ctra. de La Mota	m2	14.025,00	275,00 €	3.856.875,00 €
	Ejecución vial Ctra. la Mota - C/R. Argentina	m2	7.020,00	275,00 €	1.930.500,00 €
	Ejecución vial Av. Andalucía - A-403R1	m2	9.000,00	275,00 €	2.475.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU08	CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD EN OBRAS				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar la gestión de la movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Establecimiento de control técnico de las obras en los viales públicos garantizando el cumplimiento de accesiblidad y movilidad.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Establecer protocolos ✓ Implantación protocolos ✓ Control de obras			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	0,00 €	0,00 €	**0,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Revisión de protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Revisión de protocolos de control de obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Control en las obras	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
IU09	MEDIDAS DE FOMENTO DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN MOVILIDAD				
	ÁREA SECTORIAL	INTEGRACION DE LA MOVILIDAD EN LAS POLITICAS URBANÍSTICAS			
	OBJETIVO	Mejorar las políticas de movilidad			
	DESCRIPCIÓN	Implementación de medidas de fomento de la igualdad de género en lo que respecta a la movilidad, en base a los resultados de la participación ciudadana y de nuevas investigaciones sociales			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Análisis de resultados obtenidos en la fase de participación ciudadana ✓ Propuesta de medidas correctoras para el fomento de la igualdad de género ✓ Ejecución de medidas correctoras			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	10.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	**85.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Análisis de resultados participación ciudadana	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Propuesta de medidas correctoras	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
MEDIO PLAZO	Ejecución de medidas correctoras	ud	1,00	25.000,00 €	25.000,00 €
	Investigación social y análisis de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Propuesta de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Ejecución de medidas correctoras	ud	1,00	50.000,00 €	50.000,00 €
	Investigación social y análisis de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Propuesta de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Instalación de puntos de recarga energética públicos y fomento de los privados para su uso colectivo.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de ordenanzas ✓ Instalación de puntos de recarga			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	33.000,00 €	21.000,00 €	**54.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Redacción de ordenanzas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adjudicación de concesión administrativa	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Implantación de incentivos	ud	3,00	1.000,00 €	3.000,00 €
	Instalación de puntos públicos	ud	6,00	5.000,00 €	30.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Renovación de concesiones administrativas	ud	1,00	1.000,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de puntos de recarga	ud	4,00	5.000,00 €	20.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA02	AUMENTO DEL NUMERO DE VEHICULOS DEL PARQUE MOVIL MUNICIPAL Y SERVICIOS PÚBLICOS ELÉCTRICOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Definición de criterios energéticos para la renovación del parque móvil municipal y de vehículos de servicios públicos y adquisición de vehículos eléctricos, bicicletas y motocicletas para el parque móvil municipal.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de criterios ✓ Planificación de renovación del parque móvil ✓ Adquisición de vehículos eléctricos			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	0,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €	**160.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Redacción de criterios	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Planificación de renovación	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Inventario de vehículos públicos	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actualización de inventario	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adquisición de motocicletas/bicicletas eléctricas	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €
	Adquisición de vehículos eléctricos	ud	1,00	60.000,00 €	60.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actualización de inventario	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Adquisición de motocicletas/bicicletas eléctricas	ud	2,00	10.000,00 €	20.000,00 €
	Adquisición de vehículos eléctricos	ud	1,00	60.000,00 €	60.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA03	FOMENTO DEL USO COMPARTIDO DE VEHÍCULOS PRIVADOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Fomento del ahorro energético			
	DESCRIPCIÓN	Fomento del uso compartido de vehículos privados para aquellos ciudadanos que precisan de su uso por desplazamientos interurbanos, así como puesta en marcha de los medios necesarios para facilitar dicho intercambio.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Campaña de información y fomento del uso compartido de vehículos ✓ Creación de aplicación móvil			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	8.400,00 €	4.800,00 €	7.500,00 €	**20.700,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Aplicación móvil	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Mantenimiento de aplicación móvil	meses	36,00	50,00 €	1.800,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	9,00	500,00 €	4.500,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Mantenimiento de aplicación móvil	meses	60,00	50,00 €	3.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA04	FOMENTO DE CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Fomento del ahorro energético			
	DESCRIPCIÓN	Realización de cursos de conducción eficientes para trabajadores municpales con funciones de conducción y fomento de su realización para otros trabajadores públicos o particulares.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Acuerdos con autoescuelas ✓ Campaña de información ✓ Realización de cursos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	BAJA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y autoescuelas			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	32.400,00 €	9.900,00 €	17.400,00 €	**59.700,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	100,00	300,00 €	30.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	20,00	300,00 €	6.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	9,00	500,00 €	4.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Cursos para trabajadores municipales	ud	40,00	300,00 €	12.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA05	AUMENTO DEL CONTROL DE RUIDOS DE VEHÍCULOS EN VÍAS URBANAS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Ejecución de medidas para la reducción del ruido de tráfico, mediante el control, difusión y arreglo puntual del pavimento.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Señalización de acceso restrigido ✓ Campaña informativa ✓ Controles de ruido a vehículos ✓ Arreglo de pavimentos			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	19.840,00 €	70.400,00 €	109.900,00 €	**200.140,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	200,00	30,00 €	6.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	1.000,00	10,00 €	10.000,00 €
	Señalización de retricciones	ud	8,00	180,00 €	1.440,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	600,00	30,00 €	18.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	5.000,00	10,00 €	50.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	6,00	500,00 €	3.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Control de ruidos	h	200,00	30,00 €	6.000,00 €
	Arreglo de pavimentos	m2	10.000,00	10,00 €	100.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA06	ELABORACIÓN DE UN MAPA DE RUIDOS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración de un mapa de ruidos de Alcalá la Real conforme a la normativa sectorial vigente.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Elaboración de un mapa de ruidos ✓ Implantacion de medidas			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	30.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	**60.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Elaboración de mapa de ruidos	ud	1,00	30.000,00 €	30.000,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Toma de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualizacion del mapa de ruidos	ud	1,00	15.000,00 €	15.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Actualizacion del mapa de ruidos	ud	1,00	15.000,00 €	15.000,00 €
	Evaluacion de resultados	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Toma de medidas	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA07	OTRAS MEDIDAS DE AHORRO ENERGÉTICO				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Implantación de ahorro energético activo			
	DESCRIPCIÓN	Campañas de difusión de las medidas de ahorro energético que se pueden implementar a nivel privado y público, así como la ejecución de algunas de estas medidas.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Convocatoria de concursos ✓ Campañas informativas ✓ Implantación de incentivos fiscales ✓ Instalación de iluminación y semaforización de autoconsumo			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	47.900,00 €	15.000,00 €	30.000,00 €	**92.900,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Corcurso de ideas	ud	1,00	500,00 €	500,00 €
	Ordenanzas de incentivos fiscales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	15,00	3.000,00 €	45.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	5,00	3.000,00 €	15.000,00 €
	Incentivos fiscales	ud	5,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Sustitución de farolas/semáforos	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
	Incentivos fiscales	ud	10,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
CA08	MEJORA URBANA DE LA RED BÁSICA				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO			
	OBJETIVO	Mejora de la calidad ambiental			
	DESCRIPCIÓN	Implántación de medidas de mejora de la calidad urbana y reducción de ruidos en los viales pertenecientes a la red básica, como mejora del estado de pavimentos, ampliación de acerados, creación de pantallas vegetales, etc.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Actuaciónes en los viales de la red básica			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	Si	Proyectos de construcción		
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	65.000,00 €	240.250,00 €	401.500,00 €	**706.750,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Asfaltado de calzada	m2	5.000,00	10,00 €	50.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	200,00	75,00 €	15.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Asfaltado de calzada	m2	3.000,00	10,00 €	30.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	120,00	75,00 €	9.000,00 €
	Ampliación de acerados	m2	1.000,00	185,00 €	185.000,00 €
	Eliminación de aparcamientos	m2	500,00	10,00 €	5.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	150,00	75,00 €	11.250,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Asfaltado de calzada	m2	10.000,00	10,00 €	100.000,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	120,00	75,00 €	9.000,00 €
	Ampliación de acerados	m2	1.500,00	185,00 €	277.500,00 €
	Eliminación de aparcamientos	m2	750,00	10,00 €	7.500,00 €
	Creación de pantallas vegetales	ud	100,00	75,00 €	7.500,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV01	ELABORACIÓN Y EJECUCIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración y ejecución del Plan de Seguridad Vial, en el que se recojan, planifique y presupuesten las actuaciones encaminadas a la mejora de la misma y creación del coordinador para la gestión de la misma.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Seguridad Vial ✓ Nombramiento de coordinador ✓ Implantación de medidas			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	BAJA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	88.600,00 €	18.300,00 €	27.700,00 €	134.600,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Redacción del Plan Seguridad Vial	ud	1,00	20.000,00 €	20.000,00 €
	Señalización vertical	ud	20,00	180,00 €	3.600,00 €
	Señalización horizontal	m2	100,00	50,00 €	5.000,00 €
	Instalación de semáforos	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
	Creación de pasos peatones elevados	ud	10,00	3.000,00 €	30.000,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Seguridad Vial	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Señalización vertical	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Señalización horizontal	m2	50,00	50,00 €	2.500,00 €
	Instalación de semáforos	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
	Creación de pasos peatones elevados	ud	1,00	3.000,00 €	3.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Seguridad Vial	ud	1,00	5.000,00 €	5.000,00 €
	Señalización vertical	ud	15,00	180,00 €	2.700,00 €
	Señalización horizontal	m2	100,00	50,00 €	5.000,00 €
	Instalación de semáforos	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
	creación de pasos peatones elevados	ud	3,00	3.000,00 €	9.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV02	ACTUALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA SEÑALIZACIÓN				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Elaboración y ejecución de un Plan de Mantenimiento Señalético subordinado al Plan de Seguridad Vial.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	-			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción del Plan de Mantenimiento Señalético ✓ Implantación de medidas			
	PRIORIDAD	BAJA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	17.400,00 €	13.400,00 €	11.400,00 €	42.200,00 €

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Elaboración de un Plan de Mantenimiento Señaléti	ud	1,00	6.000,00 €	6.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €
MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Mantenimiento Señalétic	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €
LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Seguimiento y medición del cumplimiento	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Actualización del Plan de Mantenimiento Señalétic	ud	1,00	2.000,00 €	2.000,00 €
	Mantenimiento de señalización vertical	ud	5,00	180,00 €	900,00 €
	Mantenimiento de señalización horizontal	m2	20,00	50,00 €	1.000,00 €
	Mantenimiento de semáforos	ud	5,00	1.500,00 €	7.500,00 €
	Mantenimiento de pasos peatones elevados	ud	4,00	500,00 €	2.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV03	AUMENTO DE LA VIGILANCIA Y SANCIÓN DE INFRACCIONES				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Incremento de la vigilancia y control de las infracciones mediante campaña informativa, fijación de objetivos y medidas y designación de agente de movilidad para una respuesta rápida a las infracciones.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Creación de agente de movilidad			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Campaña informativa ✓ Aumento de presencia policial (Agente de movilidad)			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	3.000,00 €	1.400,00 €	2.900,00 €	**7.300,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	3,00	500,00 €	1.500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	500,00	3,00 €	1.500,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	1,00	500,00 €	500,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Publicidad en medios	meses	4,00	500,00 €	2.000,00 €
	Cartelería y dípticos	ud	300,00	3,00 €	900,00 €
	Medios de difusión municipales	ud	1,00	0,00 €	0,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV04	IDENTIFICACIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Identificación, señalización y eliminación de puntos negros de accidentes mediante señalizacion vial, modificacion en la ordenación de tráfico u obras en la vía pública.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Señalizacion de puntos negros			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Identificacion de puntos negros ✓ Señalizacion vertical			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	4.080,00 €	6.800,00 €	6.800,00 €	**17.680,00 €**

CORTO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	6,00	180,00 €	1.080,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	6,00	500,00 €	3.000,00 €

MEDIO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Confirmación de eliminación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	10,00	500,00 €	5.000,00 €

LARGO PLAZO	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
	Identificación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Confirmación de eliminación de puntos negros	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Señalización	ud	10,00	180,00 €	1.800,00 €
	Eliminación de puntos negros	ud	10,00	500,00 €	5.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV05	MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Detección, coordinacion y actuacion sobre medidas urgentes de seguridad vial.			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES	Partida alzada presupuestaria			
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Redacción de protocolo ✓ Modificación de señalizacion ✓ Ejecución de obras ✓ Cambios de la ordenación del tráfico			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	ALTA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	15.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	**90.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Redacción de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	3,00	5.000,00 €	15.000,00 €
MEDIO PLAZO	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	5,00	5.000,00 €	25.000,00 €
LARGO PLAZO	Revisión de protocolo	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Ejecución de medidas urgentes	ud	10,00	5.000,00 €	50.000,00 €

CÓD.	DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS				
SV06	FOMENTO DE LA EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL				
	ÁREA SECTORIAL	MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL			
	OBJETIVO	Mejorar la seguridad vial			
	DESCRIPCIÓN	Formación de los diferentes colectivos para conseguir			
	AGENTES IMPLICADOS	Ayuntamiento de Alcalá la Real y empresas			
	RECURSOS NECESARIOS ADICIONALES				
	ETAPAS DE IMPLEMENTACIÓN	Pasos a seguir: ✓ Planificación de de las medidas ✓ Impartición de cursos a los diferentes colectivos.			
	PRIORIDAD	MEDIA			
	DIFICULTAD	INTRÍNSECA	MEDIA	DAFO	MEDIA
	ESTUDIO DE VIABILIDAD TÉCNICA	No			
	MECANISMOS DE GESTIÓN	Mecanismos municipales y privados			
	ANUALIDAD	CORTO	MEDIO	LARGO	TOTAL
	PRESUPUESTO	6.000,00 €	0,00 €	0,00 €	**6.000,00 €**

	Capítulo	Unidad	Cantidad	Precio	Subtotal
CORTO PLAZO	Planificación de la medida	ud	1,00	0,00 €	0,00 €
	Formación a policía y técnicos municipales	ud	2,00	3.000,00 €	6.000,00 €
MEDIO PLAZO	Formación en centros educativos por policía y técn	ud	3,00	0,00 €	0,00 €
	Formación en centros de mayores por policía y téc	ud	2,00	0,00 €	0,00 €
LARGO PLAZO	Formación en centros de trabajo por policía y técni	ud	3,00	0,00 €	0,00 €

CAPÍTULO 4. PUESTA EN PRÁCTICA DEL PLAN

4.1 PLAN DE ACCIÓN

El proceso de redacción del PMUS concluirá con un Plan de Acción en el que se recogerán los Programas de Actuación que planifican y coordinan la puesta en marcha de las medidas concretas referidas a cada grupo de gestión y a cada modo y sistema de transporte. La ejecución de estos Programa de Actuación tendrá un objetivo común que es hacer realizar el nuevo modelo de movilidad definido en este Plan de Movilidad.

Las propuestas de cada Programa de Actuación pretenden alcanzar unos objetivos concretos con la finalidad de contribuir a la materialización de los objetivos generales, definidos a partir de los principios básicos del PMUS y el objetivo final de conseguir un nuevo de movilidad en el núcleo.

El Plan de Acción estará formado por un documento técnico, en el que se concretaran las medidas y actuaciones necesarias para conseguir los objetivos planteados, un presupuesto de la puesta en marcha de estas medidas, un programa de desarrollo e implantación de medidas y un programa de comunicación y seguimiento.

El Plan de Acción, por tanto, definirá las medidas a tomar en respecto a la movilidad motorizada, a la peatonal, la ciclista y a transporte colectivo, así como en el tratamiento del espacio viario público, es decir, a la adecuación formal del espacio público con funcionalidad, desarrollando un nuevo Modelo de Movilidad y Accesibilidad en Alcalá la Real.

Como el PMUS es muy amplio y detallado, el Plan de Acción deberá ser un resumen de los elementos clave: objetivos, estrategia final, los escenarios y las medidas con una escala temporal precisa.

4.2 BASES PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DE ACCIÓN

Las bases que determinará el Plan de Acción se clasifican en función del ámbito de afección, sobre la oferta y la demanda:

Por un lado, **medidas sobre la oferta**, en las que el objetivo es modificar la oferta de transporte, entre las que se encuentra la propuesta del nuevo diseño del viario que favorezca los modos de transporte más sostenibles, como andar, ir en bicicleta y el uso del transporte público, además de la regulación y gestión de los aparcamientos y la implantación de un sistema de transporte urbano colectivo.

Las **medidas sobre la demanda**, destinadas a influir sobre el comportamiento del ciudadano en relación al modo en el que realizan sus desplazamientos, se centrará en la gestión de la demanda orientándola hacia una movilidad más sostenible, disminuyendo el uso del vehículo privado.

Los Programa de Actuación que determinan el Plan de Acción son las herramientas de gestión y coordinación del PMUS, respondiendo a las necesidades de formalización de las políticas de movilidad definidas para cada ámbito sectorial.

4.3 PROCESO DE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD

Este **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** es un documento de avance, que **debe ser aprobado por la Comisión de gobierno y el Pleno Municipal para su aprobación definitiva**.

Previamente a la aprobación formal y definitiva por el Pleno Municipal, el Plan será sometido a **información pública**, mediante el cual se podrán obtener **aportaciones positivas al plan**, que se traducirán en modificaciones al documento elaborado.

De esta forma, el PMUS adquiere rango de ordenanza de obligado cumplimiento, a la vez que se consigue la homogeneidad y la coordinación entre las políticas de urbanismo y movilidad que serán desarrolladas en los próximos años por el Ayuntamiento de Alcalá la Real.

Una vez aprobado definitivamente el Plan de Acción del Plan de Movilidad, se realizarán las convocatorias con una periodicidad cuatrimestral para llevar a cabo el seguimiento y control de las medidas que vayan implantándose.

La puesta en marcha del PMUS debe contar con un Programa de Comunicación específico que acompañe su desarrollo, desde el momento en el que se formalice el documento aprobado por la Corporación Municipal, hasta su culminación con la aplicación de las acciones y medidas previstas.

El Programa de Comunicación debe tener tres focos principales:

- Divulgación del Plan de Acción, siendo un proceso derivado del modelo de movilidad propuesta desde este PMUS.
- Explicación del proceso de implementación de las actuaciones propuestas, justificándolas e indicando su necesidad, así como sus ventajas.
- Información, diálogo y reflexión permanente con los ciudadanos sobre la necesidad y las ventajas de implantar un modelo de movilidad entendido desde criterios de sostenibilidad.

4.4 PROGRAMA DE SEGUIMIENTO, CONTROL Y EVALUACIÓN

Esta Plan de Movilidad Urbana Sostenible es un documento que conlleva cierto grado de incertidumbre en su aplicación en relación a las reacciones que la población pueda tener frente a las diferentes acciones planteadas y las restricciones que éstas puedan suponer.

Además, es necesario conocer los resultados del Plan con precisión en el horizonte temporal planteado, por lo que es imprescindible prever los instrumentos que permitan realizar un seguimiento y control de los resultados.

Es por esto, por lo que se hace necesario disponer de un organismo que realice el seguimiento y, por otro, de un protocolo que permita realizarlo de forma adecuada.

Las tareas del organismo de control, que denominamos Comisión de Seguimiento, serían las siguientes:

- Vigilar el desarrollo general del PMUS y realizar su revisión tras los primeros dos años.
- Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS, validando las acciones emprendidas y proporcionando bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.

- Preparar las condiciones técnicas para los pliegos de bases de los concursos para la contratación de los proyectos realizados.
- Mantener las vías de comunicación y participación activas, tanto de forma puntual como permanente.

El programa de seguimiento, control y evaluación del plan de movilidad se realizará a partir de un sistema de indicadores de seguimiento y evaluación, que tienen el objetivo de posibilitar la valoración de los efectos de las políticas y actuaciones propuestas por el PMUS. Mediante este sistema, se facilitará el conocimiento de los patrones de movilidad de la ciudad en términos de sostenibilidad.

Tal y como se ha descrito en el apartado *1.8. Métrica de las medidas* de este Plan de Movilidad, cada una de las medidas propuestas tiene asociada indicador con una unidad de medida, un valor actual y los valores a corto, medio y largo plazo. Además, la medida se pondera dentro del grupo al que pertenece para obtener un índice grupal.

Se realizará el seguimiento del Plan de Movilidad Urbano Sostenible por medio del control de los indicadores que valorarán los efectos de las nuevas políticas aplicadas.

La visión e interpretación de los indicadores tiene que posibilitar un tratamiento integral que permita obtener una buena solución para el conjunto de los sistemas de movilidad de la ciudad evitando así soluciones particulares que pueden perjudicar a otros modos.

De forma anual se realizará una evaluación por medio de estos indicadores de movilidad sostenible, que deberá quedar recogida y publicada en un documento. Si durante esta evaluación se detectan fortalezas y debilidades de las medidas a corto plazo con anterioridad a pasar al medio y largo plazo, es con vistas a tener un margen de reacción en caso de que los resultados obtenidos mediante la implantación de las mismas no sean los deseados.

El Plan de Movilidad tendrán un funcionamiento flexible, abierto a posibles cambios en caso de que los resultados obtenidos se desvíen de los previstos sin ajustarse a los objetivos perseguidos, produciéndose efectos colaterales. En caso de que esto se produzca, se realizará un estudio de las causas de estas alteraciones, reiniciándose el proceso de elaboración de medidas, empleando como diagnóstico de partida el objetivo en el seguimiento y evaluación de la implantación de Plan.

CAPÍTULO 5. BIBLIOGRAFÍA

5.1 GUÍAS TÉCNICAS Y PREFERENCIAS

Nº	TÍTULO	AUTOR	FECHA PUBLICACIÓN
1	Barómetro de la Bicicleta en España	GESOP	Noviembre de 2019
2	Calmar el tráfico	Ministerio de Fomento. Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo	Marzo de 1998
3	Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil	Marta Román Rivas. Isabel Salis Canosa	Julio de 2010
4	Con bici al cole. Proyecto pedagógico para alumnos de primaria	Haritz Ferrando, Paco Molinero y Toño Peña	2007
5	Criterios de movilidad: Zonas 30	RACC Automóvil Club	-
6	Diagnosis Técnica de Alcalá la Real. Agenda 21	Programa Agenda 21. Diputación de Jaén	-
7	Encuesta de hábitos deportivos 2020	Ministerio de Cultura y Deporte	2020
8	Estrategia de movilidad ciclista en ciudades medias	Christian Kisters	Septiembre de 2014
9	Estrategia Española de Movilidad Sostenible	Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino	2010
10	Estrategia estatal por la bicicleta	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana	Junio de 2021
11	Gestión de la Movilidad. Cambiando el modo de viajar	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Octubre de 2005
12	Guía de Buenas Prácticas Ambientales en Movilidad Urbana	Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	-
13	Guía metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Noviembre de 2007
14	Guía para la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible	Comisión Europea	Noviembre de 2007
15	Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía	Colin Buchanan Consultores	Marzo de 2010
16	Guía Práctica para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Diciembre de 2006
17	Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible	FEMP- Federación Española de Municipios y Provincias	-
18	Informe de inventario Nacional gases de efecto invernadero. Edición 2021	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Marzo de 2021
19	Informe DGT para el municipio de Alcalá la Real	Dirección General de Carreteras	2015
20	La Conducción Eficiente	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Octubre de 2005
21	Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información	Salvador Rueda Palenzuela. Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona	2012
22	Libro Verde sobre la "Política futura de lucha contra el ruido".	Comisión de las Comunidades Europeas.	1996
23	Mapa Tecnológico "Ciudades Inteligentes"	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Abril de 2012
24	Metodología de Implantación de Rugas Escolares a pie apoyadas en una Herramienta de Tecnología y su Aplicación a Centros de Educación Primaria	Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda	Marzo de 2015
25	Movilidad sostenible para todos		
26	Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2017 - 2020	Consejería de Fomento y Vivienda	Julio de 2013
27	Plan de Acción. Agenda 21 de Alcalá la Real	Programa Agenda 21. Diputación de Jaén	-
28	Plan de Especial Protección y Reforma Interior del Casco Histórico de Alcalá la Real	Juan Francisco Almazán López y Ana Almazán Fuentes	Agosto de 2019
29	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía	Consejería de Obras Públicas y Transportes	Noviembre de 2006
30	Plan General de Ordenación Urbanística de Alcalá la Real	TALES-UR S.C.	Julio de 2015
31	Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021 - 2030	Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Enero de 2020
32	Planes de Transporte al Trabajo. Muévete con un plan	Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía IDAE	Abril de 2019
33	PROBICI. Guía de la Movilidad Ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas	Equipo Investigador PROBICI. Andrés Monzón y Gianni Rondinella.	Julio de 2010
34	Recogida de datos, análisis y diagnóstico para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del núcleo de Alcalá la Real (Jaén)	AM Ingeniería, Urbanismo, Medioambiente y Calidad, S.L.	Julio de 2021

5.2 ENLACES WEB

Nº	TÍTULO	ENLACE	FECHA
1	Agencia Andaluza de la Energía	https://www.agenciaandaluzadelaenergia.es/es	abr-22
2	Ayuntamiento de Alcalá la Real	https://alcalalareal.es/	abr-22
3	Camino escolar seguro	https://www.caminoescolarseguro.com/	abr-22
4	Conbici	https://conbici.org/	abr-22
5	Consejería de Medio Ambienta de la Junta de Andalucía	https://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal/home	abr-22
6	Diputación de Jaén	https://www.dipujaen.es/	abr-22
7	Direccion General de Tráfico	https://www.dgt.es/inicio/	abr-22
8	Instituto de la Diversificación y Ahorro de la Energía IDEA	https://www.idae.es/home	abr-22
9	Instituto Nacional de Estadística	https://www.ine.es/	abr-22
10	Junta de Andalucía	https://www.juntadeandalucia.es/	abr-22
11	Línea Verde Alcalá la Real	http://www.lineaverdealcalalareal.com/	abr-22
12	Ministerio de Transición Ecológica y del Reto Demográfico	https://www.miteco.gob.es/es/	abr-22
13	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	https://esmovilidad.mitma.es/	abr-22
14	Plataforma Con bici al cole	www.conbicialcole.com	abr-22
15	RACC Automóvil Club	https://www.racc.es/	abr-22

5.3 NORMATIVA DE APLICACIÓN

Nº	TÍTULO	ÁMBITO	FECHA PUBLICACIÓN
1	Decreto 119/2014 de 29 de Julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.	AUTONÓMICO	BOJA nº 148 de 31/07/2014
2	Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, por el que se adapta el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía a las Resoluciones aprobadas por el Parlamento de Andalucía en sesión celebrada los días 25 y 26 de octubre de 2006 y se acuerda su publicación	AUTONÓMICO	BOJA nº 250 de 29/12/2006
3	Decreto 234/2021, de 13 de octubre, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Acción por el Clima	AUTONÓMICO	BOJA Extraordinario nº 87 de 23/10/2021
4	Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía	AUTONÓMICO	BOJA nº 24 de 06/02/2012
5	Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa	EUROPEO	21 de mayo de 2008
6	Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental	NACIONAL	BOE núm. 296, de 11 de diciembre de 2013
7	Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente	NACIONAL	BOE núm. 171, de 19/07/2006
8	Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía	AUTONÓMICO	BOE núm. 303, de 20 de diciembre de 2021
9	Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía	AUTONÓMICO	BOE» núm. 269, de 7 de noviembre de 2018
10	Orden de 4 de Febrero de 2009 por la que se establecen las bases reguladoras de un programa de incentivos para el desarrollo energético sostenible de Andalucía y se efectúa su convocatorio para los años 2009-2014.	AUTONÓMICO	BOJA núm. 58, de 26/03/2014
11	Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados	NACIONAL	BOE núm. 187, de 6 de agosto de 2021
12	Ordenanza municipal sobre Ruidos y Vibraciones del Ayuntamiento de Alcalá la Real	MUNICIPAL	BOE num. 31 de 8 de febrero de 1999
13	Ordenanza reguladora del estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en la vía pública (O.R.A.)	MUNICIPAL	BOE num. 144 de 17 de junio de 1995
14	Plan General de Ordenación Urbanística de Alcalá la Real	MUNICIPAL	Julio de 2015
15	Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021 - 2030	NACIONAL	Enero de 2020
16	Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social	NACIONAL	BOE núm. 289, de 3 de diciembre de 2013
17	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial	NACIONAL	BOE núm. 261, de 31/10/2015
18	Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos	EUROPEO	DOUE núm. 151, de 14 de junio de 2018
19	Resolución de 18 de enero de 2022, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico durante el año 2022	NACIONAL	BOE núm. 21, de 25/01/2022

ANEXOS:

ANEXO 1. EQUIPO REDACTOR

El presente documento se redacta por **AM INGENIERÍA, URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE S.L.**, formado por el siguiente equipo técnico:

Antonio M. Montañés López, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Natividad Marín Gómez, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

Ana Belén Jiménez Trujillo, Ingeniera de Edificación

ANEXO 2. PLANOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

ÍNDICE DE PLANOS

1. CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO

    1.1 ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SOLO RESIDENTES (CT01) (1 hoja)

    1.2 ZONAS 10 Y 30 (CT02) (1 hoja)

    1.3 MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO: PASOS DE PEATONES ELEVADOS (CT03) (1 hoja)

    1.4 PLAN VIARIO: CREACIÓN DE VIARIO PARA DESCONGESTIÓN DE LA RED BÁSICA LOCAL (CT04) (1 hoja)

    1.5 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT06 y CT07)

        1.5.1 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. AVENIDA DE IBEROAMÉRICA (1 hoja)

        1.5.2 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. CREACIÓN DE TERCER CARRIL EN ACCESO SUR A GLORIETA DE AV. DE ANDALUCÍA (1 hoja)

        1.5.3 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. REORDENACIÓN CTRA. VILLALOBOS CON AVDA. DE ANDALUCÍA (1 hoja)

        1.5.4 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. ACCESO AL CEMENTERIO (1 hoja)

2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

    2.1 CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS (AP01) (1 hoja)

    2.2. LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN CASCO HISTÓRICO (AP04) (1 hoja)

    2.3 MEJORA DEL SERVICIOS DE ZONA AZUL, APARCAMIENTOS DE ATRACCIÓN Y MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO A APARCAMIENTOS PÚBLICOS (1 hoja)

3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

    3.1 SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (TC03) (1 hoja)

    3.2 LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLÍGONOS INDUSTRIALES (TC05) (1 hoja)

    3.3 MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR (TC06) (1 hoja)

4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

    4.1 PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES (CU01) (1 hoja)

    4.2 CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO (CU02) (1 hoja)

    4.3 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS (CU03)

        4.3.1 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. CALLE ÁLAMOS (3 hojas)

        4.3.2 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. ACERADO MAXI DIA (3 hojas)

        4.3.3 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. C/FERNANDO EL CATÓLICO Y MIGUEL HERNÁNDEZ (2 hojas)

        4.3.4 MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. C/OTEROS (2 hojas)

        4.3.5. MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. C/CAPITÁN CORTÉS (2 hojas)

    4.4 CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO Y SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS (CU05 Y CU08) (1 hoja)

    4.5 CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS (CU06) (1 hoja)

    4.6 CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES (CU07) (1 hoja)

    4.7 SENDAS CICLOTURISTAS ENTRE NÚCLEO RURALES Y NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (CU09) (1 hoja)

5. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

    5.1 CAMINOS ESCOLARES SEGUROS Y SOSTENIBLES (GM01) (1 hoja)

    5.2 REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN (GM06) (1 hoja)

6. MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA

    6.1 ZONAS DE CARGA Y DESCARGA (CD01) (1 hoja)

    6.2 ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA (CD05) (1 hoja)

7. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

    7.1 EJECUCIÓN DE VIALES ESTRUCTURALES (IU07) (1 hoja)

8. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRA ENERGÉTICO

    8.1 PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA (CA01) (1 hoja)

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

VÍA PEATONAL:
Calles del casco histórico que no tengan acceso a garajes y cuyo tránsito sea prescindible.

VÍA SÓLO RESIDENTES:
Calles del casco histórico en las que existan accesos a garajes, podrán ser utilizadas únicamente por residentes, siendo de prioridad peatonal y velocidad máxima 10 km/h.

Las zonas de CARGA Y DESCARGA en este ámbito podrán ser utilizadas únicamente por los residentes y vehículos de transporte de mercancías

Es recomendable señalizar las calles de prioridad peatonal como ZONA 10 para recordar a los conductores que se encuentran en viario de prioridad peatonal.

PRIORIDAD PEATONAL

- Vía peatonal
- Vía sólo residentes
- Vía sólo residentes 1 sentido
- Entrada
- Punto acceso
- Salida

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PLANES MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS ESCALA DE MEDIO

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:6.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL Y SÓLO RESIDENTES (CT01)

Nº DE PLANO: 1.1

HOJA: 1 de 1

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

ZONA 10 km/h:

Calles de Prioridad Peatonal.
Calles con plataforma única o acerados <1,20 m.

ZONA 20 km/h:

Ámbito de los Itinerarios Escolares próximos a los colegios.

ZONA 30 km/h:

Viarios Secundarios.
Calles sin plantaforma única, que no pertenecen a la red básica, con acerados >1,20 m., o ancho <1,20 m. pero con aparcamientos.

ZONA 40 km/h:

Red Básica.
Calles con 2 o más carriles por sentido, o que pertenecen a la Red Básica, excepto en casos de plataforma única o acerados insuficientes, en lo que se limitará a 30 km/h.

ZONAS 10 Y 30

- Vía de doble sentido
- Vía de único sentido
- ZONA 30. Velocidad máx. 30 km/h
- ZONA 10. Velocidad máx. 10 km/h
- VÍA PEATONAL
- RED BÁSICA. Velocidad máx. 40 km/h
- RED BÁSICA. Velocidad máx. 30 km/h
- ZONA 20. Velocidad máx. 20 km/h
- Ejes vertebradores

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: ZONAS 10 Y 30 (CT02)

Nº DE PLANO: 1.2

HOJA: 1 de 1

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº	Vial	Paso Elevado
1	Avenida de Portugal	Existente
2	Avenida de Portugal	Existente
3	Avenida de Portugal	Existente
4	Avenida de Portugal	Existente
5	Calle Mesa	Existente
6	Carretera Jaén	Existente
7	Calle Tejuela	Existente
8	Calle Santo Domingo de Silos	Existente
9	Calle Álamos	Existente
10	Calle Álamos	Existente
11	Calle Álamos	Existente
12	Calle Álamos	Existente
13	Avenida Europa	Existente
14	Avenida Europa	Existente
15	Camino Magdalena	Existente
16	Avenida de Andalucía	Existente
17	Calle Gines Martínez	Existente
18	Calle Alfonso XI	Existente
19	Avenida República Argentina	Existente
20	Avenida República Argentina	Existente
21	Avenida Iberoamérica	Existente
22	Camino Magdalena	Existente
23	Pasaje Coto	Existente
24	Pasaje Coto	Existente
25	Avenida Andalucía	Existente
26	Avenida Iberoamérica	Existente
1	Calle Tejuela	Propuesto
2	Carrera de las Mercedes	Propuesto
3	Carrera de las Mercedes	Propuesto
4	Carrera de las Mercedes	Propuesto
5	Calle Álamos	Propuesto
6	Calle Miguel Hernández	Propuesto
7	Calle Miguel Hernández	Propuesto
8	Calle Álamos	Propuesto
9	Calle Figueras	Propuesto
10	Avenida de Andalucía	Propuesto
11	Calle Torre del Farol	Propuesto
12	Calle Alfonso XI	Propuesto
13	Calle Juan de Aranda	Propuesto
14	Calle Gines Martínez	Propuesto
15	Avenida República Argentina	Propuesto
16	Avenida Iberoamérica	Propuesto
17	Avenida Iberoamérica	Propuesto
18	Camino Magdalena	Propuesto
19	Avenida de Andalucía	Propuesto
20	Camino Cipreses	Propuesto
21	Calle Rafael Revelles	Propuesto
22	Calle Guardia Ávila García	Propuesto
23	Calle del Campo	Propuesto

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

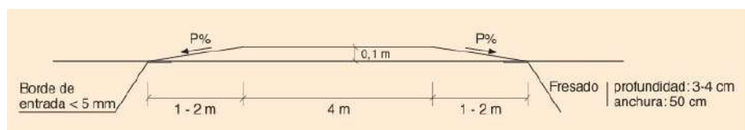
SEMÁFOROS

Se propone la revisión de los tiempos de espera de los peatones en los semáforos con pulsador.

PASOS DE PEATONES

Para disminuir la intensidad y la velocidad de los vehículos, se utilizarán resaltos mediante reductores trapezoidales en los pasos de peatones elevados.

Sus dimensiones serán:
- Altura: 10 cm ± 1 cm.
- Longitud de la zona elevada: 4 m ± 0,20 m (en casos excepcionales se autorizarán longitudes inferiores, hasta un mínimo de 2,5 m).
- Longitud de las rampas: entre 1 y 2,5 m (1 m para el caso de ZONA 30, 1,50 m en ZONA 40, y 2,5 m para velocidad igual a 50 km/h).



Conforme a la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (Orden FOM/3053/2008)

SEMÁFOROS Y PASOS DE PEATONES ELEVADOS

- Paso elevado existente
- Paso Elevado propuesto
- Semáforo peatones
- Semáforo
- Pulsador

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

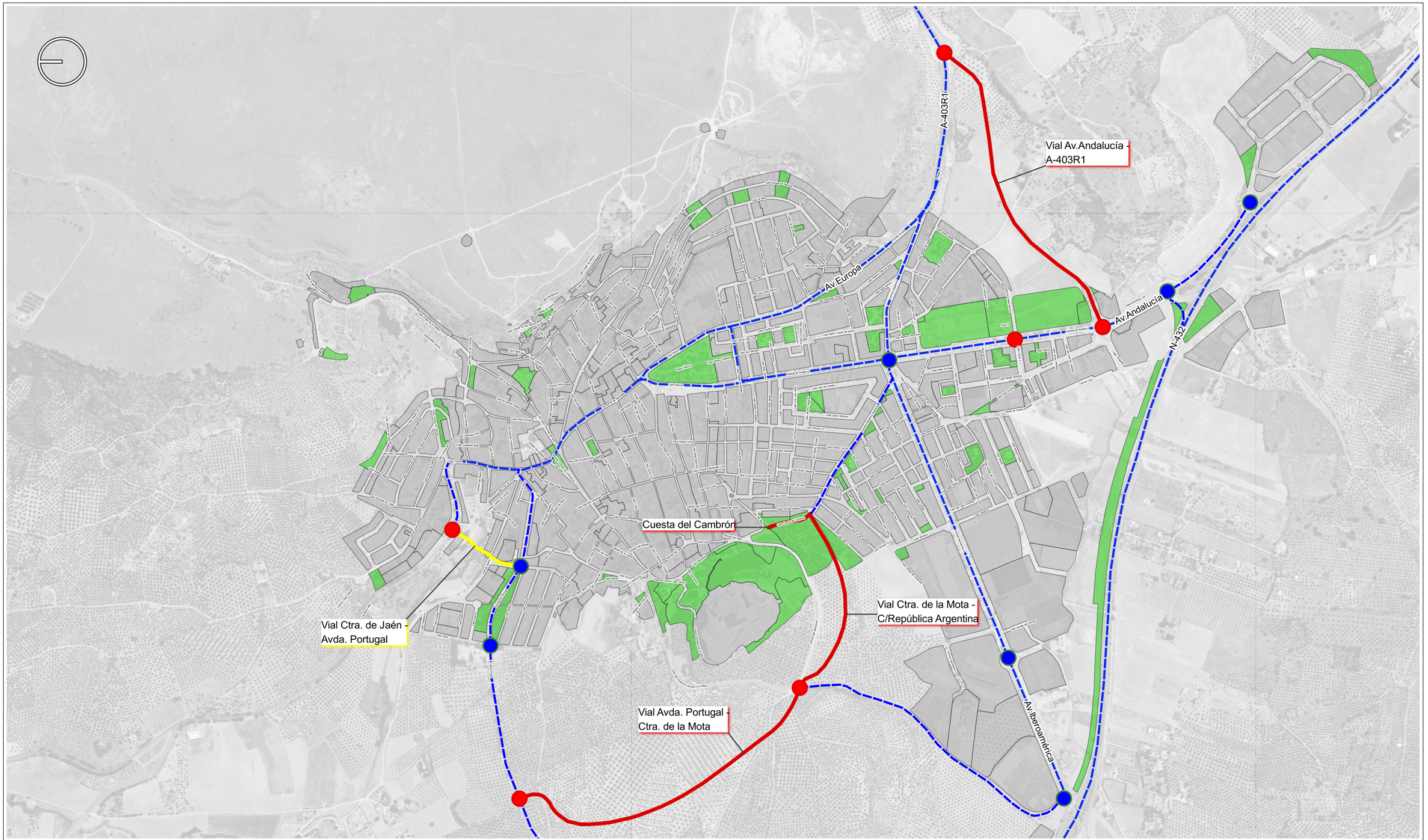
ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: MEDIDAS DE TEMPLADO DE TRÁFICO: PASOS DE PEATONES ELEVADOS (CT03)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 1.3

HOJA: 1 de 1



2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

Para mejorar la conexión urbana y la fluidez del tráfico se plantea la construcción de nuevos viales que descongestionen la red básica local, algunas de ellas dependientes de una modificación del PGOU.

Vial	Actuaciones
Vial Ctra. de Jaén - Avda. Portugal	Acondicionamiento de vial existente que cruza el cauce del Arroyo Azacayas
Cuesta del Cambrón	Ampliación de la Cuesta, coincidente con el camino existente para conectar el barrio de S.Juan con Av.Iberoamérica a través de Rep.Argentina.
Vial Avda. Portugal - Ctra. de la Mota	Ejecución de vial que bordea el cerro de La Mota para conectar la zona norte con la Av.de Iberoamérica
Vial Ctra. de la Mota - C/República Argentina	Ejecución de vial complementario a Vial Av.Portugal - Ctra.de la Mota para facilitar la descongestión del centro y obtener una red radioconcéntrica
Vial Av.Andalucía - A-403R1	Ejecución de vial para descongestión de la glorieta de Av.Andalucía y Camino de la Magdalena

RED VIARIA PRINCIPAL

VÍAS: A reformar; Existente; Prevista

NUDOS: Existente; Propuesto

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

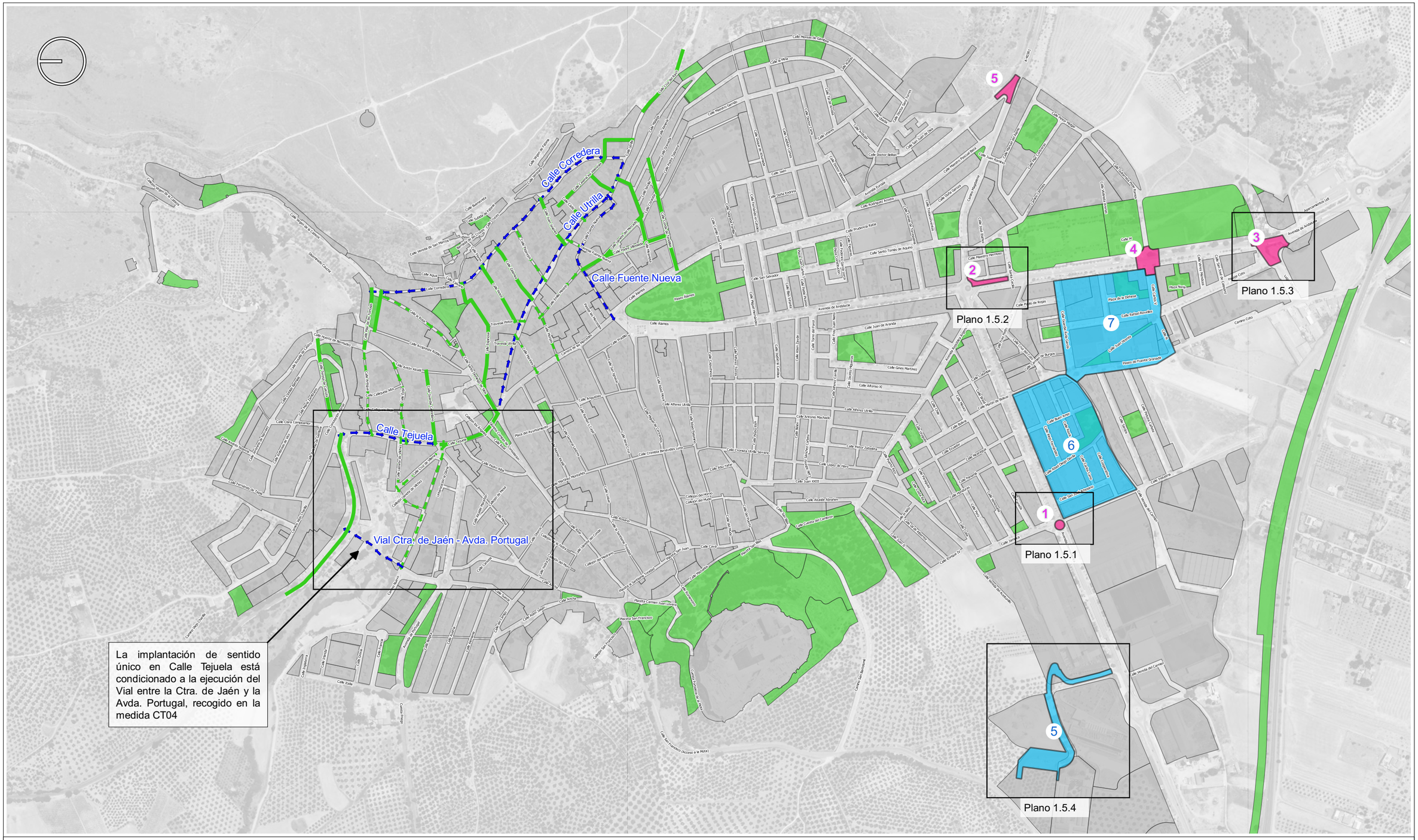
ESCALA: 1:10.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: PLAN VIARIO: CREACIÓN DE VIARIO PARA DESCONGESTIÓN DE LA RED BÁSICA LOCAL (CT04)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 1.4

HOJA: 1 de 1



2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

A corto plazo se deberá elaborar un Plan de Ordenación del Tráfico Local para disminuir las dificultades, la congestión y la falta de seguridad de la ordenación actual.

Se realiza un estudio de los nudos más importantes.

Nº	Zona	Actuación
1	Avda. de Iberoamérica / Mercadona / Taghleef	Implantación de glorieta en intersección Av.Iberoamérica / Jamaica / Industria
2	Acceso sur a glorieta de Av.de Andalucía	Creación de segundo carril acceso a glorieta y en dirección a Cmno.Magdalena
3	Ciudad del Ocio	Implantación de glorieta en intersección Cmno. Coto / Av. Andalucía
4	Av. Andalucía - C/Carlos V	Implantación de nueva glorieta en intersección Av. Andalucía / Carlos V
5	Acceso a cementerio	Mejora del acceso. Ampliación del vial y reordenación de aparcamientos
6	Barrio Industria	Estudio de los sentidos de circulación
7	Barrio Avda. Andalucía	Reordenacion del tráfico

El Plan de Ordenación del Tráfico Local contendrá las medidas propuestas en este PMUS, así como los criterios generales y específicos para su señalización extraordinaria.

Sentido único

ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL

- Implantación de sentido único
- Estudio de sentidos de circulación y ordenación viaria
- Reordenacion de la intersección

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:7.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL (CT06 Y CT07)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 1.5

HOJA: 1 de 1

ESTADO ACTUAL

PROPUESTA GLORIETA

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

El acceso a supermercado MERCADONA se realiza a través de la Av. Iberoamérica, resolviendo los giros a izquierdas, que producen aglomeraciones en esta vía, mediante una vía de servicio. El tráfico de vehículos que necesitan realizar giro a izquierda para el acceso es muy superior, lo que produce una elevada intensidad de vehículos por la vía de servicio que reduce su funcionalidad.

ACCESO ACTUAL A MERCADONA

Se plantea la solución del acceso mediante giros a la izquierda de los vehículos al Supermercado Mercadona y a Taghleef Industries desde la Av. Iberoamérica mediante la implantación de una glorieta en la intersección de esta avenida con las calles Jamaica e Industria.

UBICACIÓN DE LA GLORIETA PROPUESTA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

FECHA: Marzo 2022	ESCALA: 1:700 (0 3,5 7 10,5 14) FORMATO ORIGINAL DIN A-3	PLANO: ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. **Avenida de Iberoamérica.** Plantas de la Estado Actual y de Propuesta de rotonda. NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 1.5.1_Rotonda_Iberoamerica.dwg	Nº DE PLANO: 1.5.1 HOJA: 1 de 1

ESTADO ACTUAL

REMODELACIÓN DE ACCESOS A ESTACIÓN DE AUTOBUSES. PROPUESTA ACCESO SUR A GLORIETA

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

REMODELACIÓN ACCESOS ESTACIÓN DE AUTOBUSES

El Plan de Fomento del Empleo Agrario (PFEA) 2021/2022, incluye la remodelación del entorno de la estación de autobuses del núcleo urbano de Alcalá la Real.

La primera fase de esta intervención sustituye la salida de los autobuses a través de la calle Cruz del Coto, por la salida a través de de Fray Pedro de Alcalá, remodelando así todo el perímetro y exteriores de la estación.

PEATONALIZACIÓN DEL ENTORNO DEL CENTRO DE SALUD SUR

En febrero de 2022 se adjudicó la redacción del anteproyecto, proyecto básico y de ejecución, de la construcción del Centro de Salud Sur de Alcalá la Real, en la Avenida de Iberoamérica junto a la Estación de Autobuses.

En una segunda fase del PFEA, se actuará en la peatonalización del entorno del futuro Centro de Salud, y que impedirá la entrada y salida de vehículos hacia la estación de autobuses desde la Calle Cruz del Coto.

ORDENACIÓN DEL TRÁFICO EN LA GLORIETA DE AVENIDA DE ANDALUCÍA

La glorieta de la Av. de Andalucía es uno de los nudos más importantes del núcleo urbano en los que se producen los principales problemas relacionados con el tráfico.

La reordenación propuesta pretende disminuir las dificultades, la congestión y la falta de seguridad de ordenación actual, aprovechando la anchura existente en el acceso sur a la glorieta, para dotarlo de un tercer carril que mejore el flujo hacia Camino de la Magdalena (1ª salida de la glorieta) .

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

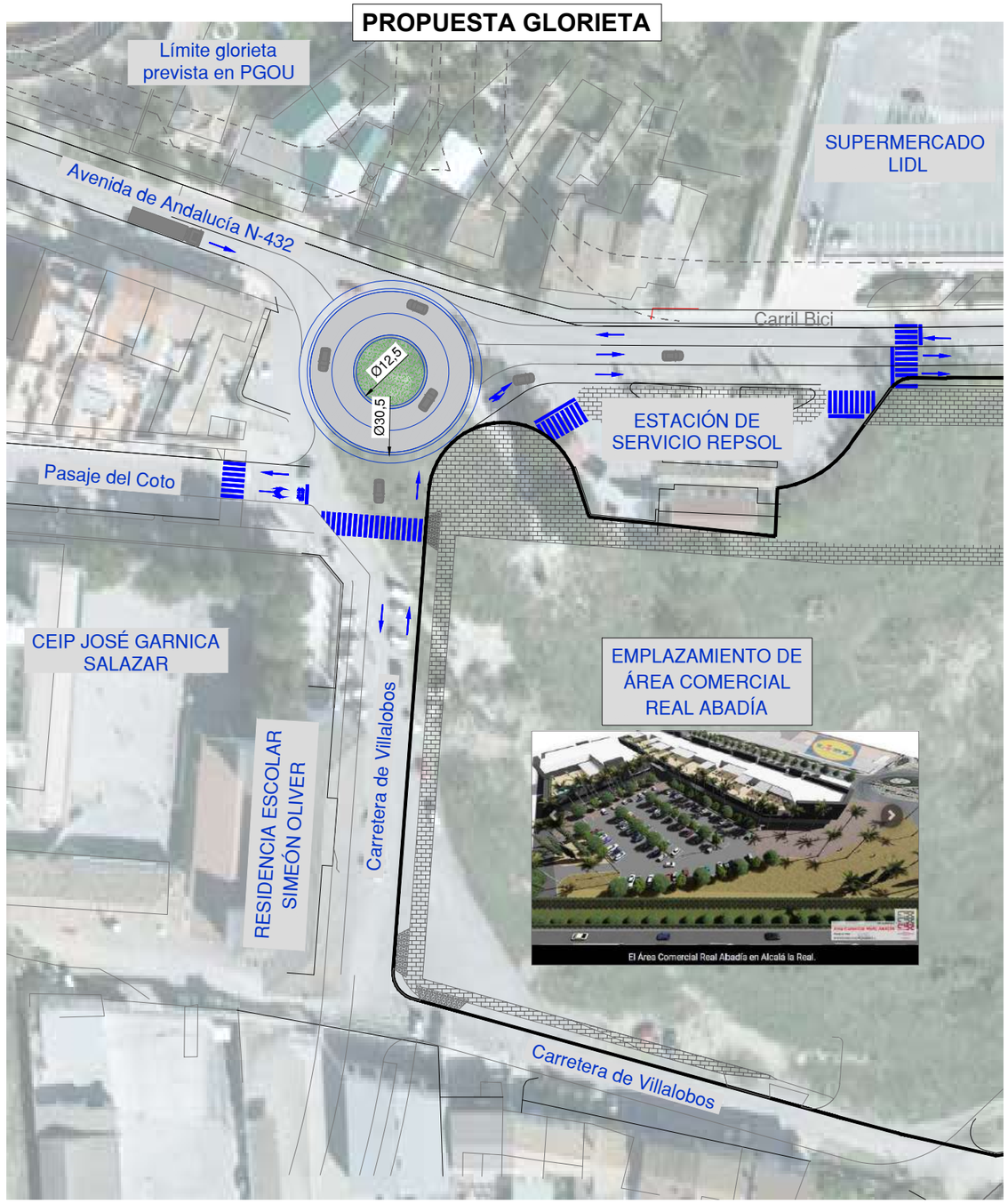
PMUS Alcalá la Real

Ingeniería + urbanismo + medioambiente

FECHA:	ESCALA:	PLANO:	Nº DE PLANO:
Marzo 2022	1:1.000 (0 5 10 15 20)	ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. **Creación de tercer carril en acceso sur a glorieta de Av. de Andalucía** Esquema de Planta Propuesta.	1.5.2
	FORMATO ORIGINAL DIN A-3	NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 1.5.2_Glorieta Av.Andalucia.dwg	HOJA: 1 de 1

ESTADO ACTUAL

PROPUESTA GLORIETA



2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

REORDENACIÓN DE LA INTERSECCIÓN DE CTRA. DE VILLALOBOS CON AV. DE ANDALUCÍA.

En esta zona se plantea la construcción de la Ciudad de Ocio (Área Comercial Real Abadía), por lo que es necesario reordenar el tráfico de acceso a la misma.

En el cruce con la Ctra. de Villalobos, se plantea la ejecución de una intersección mediante glorieta, con creación de aceras peatonales, carril bici, etc.

ESTADO ACTUAL DE LA INTERSECCIÓN

Éste nudo recibe actualmente el tráfico procedente desde el sur a través de la N-432, que incluye el flujo de vehículos con los Polígonos Industriales de Fuente Granada, El Retamal y el supermercado LIDL. Además, recoge el tráfico de la calle Pasaje del Coto, donde se encuentran la Residencia Escolar Simeón Oliver, El CEIP José Garnica Salazar y el IES Antonio de Mendoza.

Con la implantación del Área Comercial Real Abadía que tendrá acceso tanto desde la Avenida de Andalucía como desde la Ctra. de Villalobos, se prevé un incremento de tráfico en el nudo que hace necesaria su reordenación.

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS ALCALÁ LA REAL

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:1.100 (0 5,5 11 16,5 22)

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL.
Reordenación Ctra Villalobos con Avda. de Andalucía
Planta Propuesta.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 1.5.3_Reordenación_Ciudad_del_Ocio.dwg

Nº DE PLANO: 1.5.3

HOJA: 1 de 1

"PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE MEJORA DEL VIAL DE ACCESO AL CEMENTERIO"
Oficina Técnica Excmo. Ayto. Alcalá la Real

CEMENTERIO

C.H.A.R.E.

C/Vereda del Aceitunillo

Avenida de Iberoamérica

2.1. CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO

El "PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE MEJORA DEL VIAL DE ACCESO AL CEMENTERIO" de la Oficina Técnica del Excmo. Ayuntamiento de Alcalá la Real, incluye la mejora del acceso a Cementerio Municipal desde Avenida de Iberoamérica y desde Carretera de La Mota mediante la ampliación del vial existente y reordenación de los aparcamientos existentes.

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

FECHA: Marzo 2022	ESCALA: 1:1.000 (0 5 10 15 20) FORMATO ORIGINAL DIN A-3	PLANO: ORDENACIÓN DEL TRÁFICO LOCAL. **Acceso al cementerio.** Planta Propuesta.	Nº DE PLANO: 1.5.4
		NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 1.5.4_Acceso_Cementerio.dwg	HOJA: 1 de 1

Nº	Calle	Área		Nº Plazas	ARP
1	C/Real 63	396	m2	17	Existente
2	C/las Monjas 10	627	m2	26	Existente
3	C/Real 63-74-76-78 y Ancha 21	1651	m2	70	Propuesto
4	C/Juan Jiménez 1	182	m2	7	Propuesto
5	C/Miguel de Cervantes 78-80-82	410	m2	17	Propuesto
6	C/Antón Alcalá 33 y C/Écija 29	915	m2	39	Propuesto
7	C/Llanete del Conde 14	698	m2	30	Propuesto
8	Calle Cava 2	1190	m2	51	Propuesto
9	Calle Espinosa 8B	210	m2	9	Propuesto
10	Calle Abad Moya 26D	130	m2	5	Propuesto
11	Calle Fuente Nueva 46	319	m2	14	Propuesto
12	Calle Fuente Nueva 50	317	m2	13	Propuesto
13	Calle Juan Jiménez 6	121	m2	5	Propuesto
14	Calle Mesa 10	408	m2	17	Propuesto
15	Calle Corredera 18A	519	m2	22	Propuesto

2.2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

Se observa que los aparcamientos públicos en superficie recientemente habilitados en C/Monjas y C/Real son utilizados principalmente por residentes de las zonas en las que se encuentran situados.

Se propone la construcción de aparcamientos residenciales públicos, bajo la iniciativa y gestión pública. Los aparcamientos en solares privados podrán ser incentivados, o en su caso, estudiar la ejecución pública mediante expropiación.

PARKING EXISTENTE C/REAL

PARKING EXISTENTE C/MONJAS

Con el fin de aprovechar el espacio destinado a aparcamiento, se plantea la posibilidad de realizar edificios de aparcamiento en varias alturas en aquellos solares en los que las condiciones del solar y la normativa urbanística lo permitan (por ejemplo, solares Nº2 y Nº3).

En estos casos podrían emplearse montacoches, un tipo de montacargas que se utiliza para elevar coches sin necesidad de construir una rampa que limitaría el espacio de aparcamiento.

EJEMPLO MONTACOCHES

APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS

Existente

Propuesto

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:4.000 (0 40 80 120 160 m)

PLANO: CREACIÓN DE APARCAMIENTOS RESIDENCIALES PÚBLICOS (AP01)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 2.1

HOJA: 1 de 1

Jefatura de Policía Local
C.D.P. Sagrada Familia
Guardia Civil
I.E.S. Alfonso XI
Biblioteca Municipal
Estación de Autobuses
Teatro Martínez Montañés
E.I. Martínez Montañez
Palacio Abacial
C.D.P. Cristo Rey
CMDS
Centro de Salud Alcalá la Real Norte
Juzgados de primera instancia
Ayuntamiento
E.I. Nuestra Señora del Rosario
Fortaleza de la Mota

2.2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

Se dotará de prioridad al peatón eliminando el aparcamiento en vías estrechas del casco histórico para aseguridad la dimension suficiente a la vía que permita la circulación de vehículos y el acceso a las viviendas y edificios.

Se plantea también la limitacion de aparcamiento para residentes en las calles del casco histórico, evitando así que sea utilizado por personas que no residen en esa zona. De esta forma se disminuye el tráfico de vehículos en busca de aparcamiento por las calles principales del casco histórico (Carrera de las Mercedes y C/Real), mejorando la calidad ambiental de esta zona.

Se mejorará la imagen urbana del casco histórico del núcleo urbano, dándole un mayor atractivo turístico.

Esta medida se acompañará de otras que la hagan efectiva, como es la creación de aparcamientos públicos para residentes.

LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO EN CASCO HISTÓRICO

- Prohición de aparcamiento
- Aparcamiento solo residentes

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

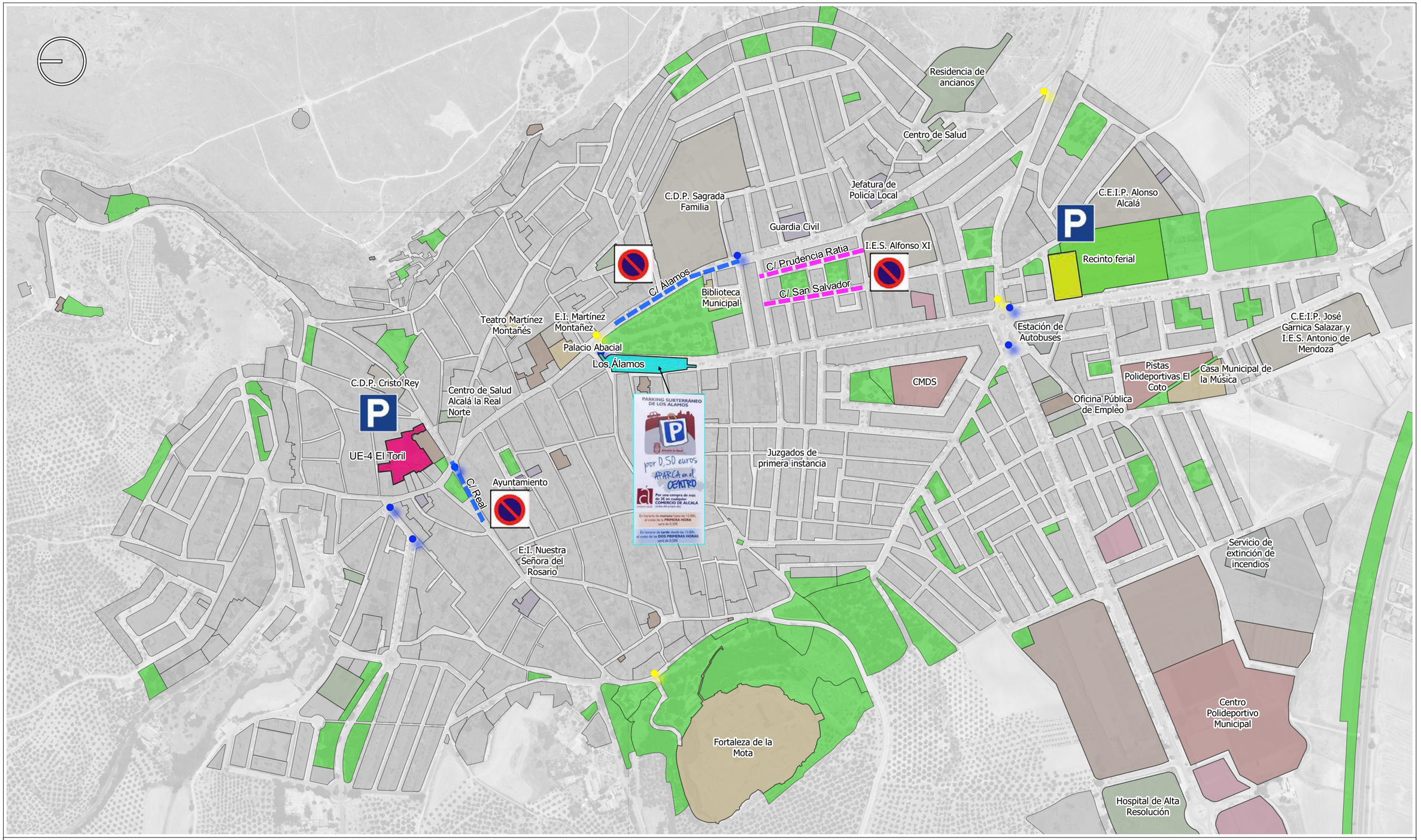
ESCALA: 1:4.000 — 0 40 80 120 160 m

PLANO: LIMITACION DE APARCAMIENTO EN CASCO HISTÓRICO (AP04)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 2.2

HOJA: 1 de 1



2.2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

ZONA AZUL:

Se realizan propuestas que mejoran el servicio de zona azul, aumentando su superficie atendiendo a los nuevos centros de atracción de personas que han surgido en el núcleo urbano.

APARCAMIENTO DE DISUASIÓN:

Se conciben como estacionamientos ligados a centros de transporte público o sostenible situados en las periferias de los núcleos urbanos junto a las principales vías de acceso. Son gratuitos o de bajo coste.
Se propone la ejecucion de aparcamiento de disuasión en Ferial, con hasta 200 plazas.

APARCAMIENTOS VINCULADOS A CENTROS DE ATRACCIÓN:
Son aquellos destinados a albergar los vehículos que se dirigen a dicho punto y que, por diferentes razones, deben aparcar en sus inmediaciones. Además del aparcamiento de Los Álamos existente, se propone la creación de una bolsa de aparcamiento en la UE "El Toril".

GESTIÓN DE APARCAMIENTO PARA VEHÍCULO PRIVADO

Mejora del servicio de Zona Azul (AP06)
- Existente
- Propuesta

Aparcamientos vinculados a centros de atraccion (AP08)
- Existente LOS ÁLAMOS
- Propuesto UE-4 EL TORIL
- Aparcamiento de disuasion FERIAL (AP07)

Señalizacion aparcamientos publicos (AP09)
- Existente a mejorar
- Propuesta

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: Mayo 2022

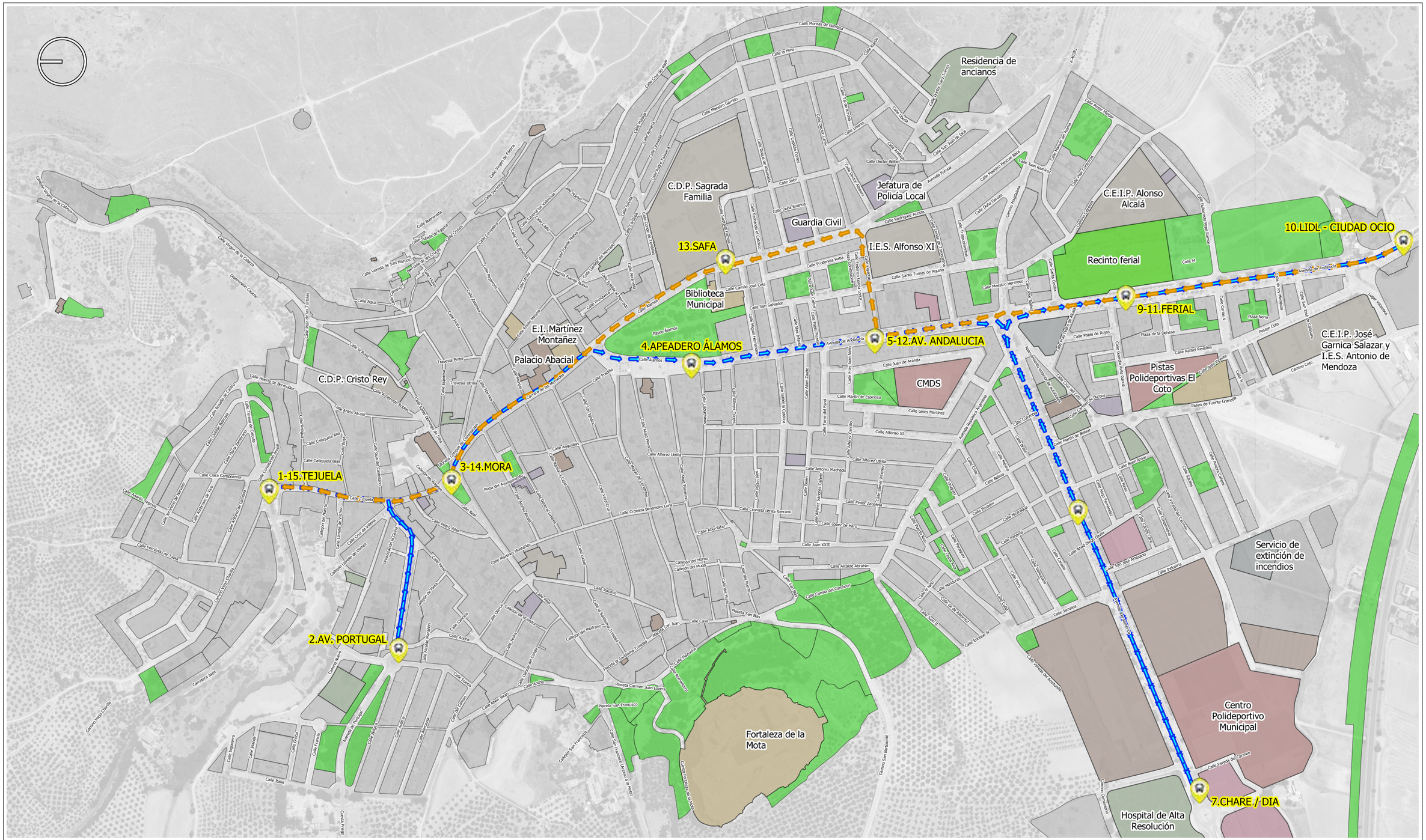
ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: MEJORA DEL SERIVICIO DE ZONA AZUL. APARCAMIENTOS VINCULADOS A CENTROS DE ATRACCIÓN. MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN DE ACCESO A LOS APARCAMIENTOS PÚBLICOS (AP06, AP07, AP08 Y AP09)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 2.3

HOJA: 1 de 1



2.3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

DISEÑO E IMPLANTACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO:

Se propone realizar un estudio económico y de viabilidad para la implantación de un transporte público urbano. Las paradas:

- Deben situarse cerca de los centros de atracción más importantes.
- Se situarán a una distancia superior a 300 m e inferior a 600 metros.
- No podrán realizarse ocupando el vial principal en caso de pertenecer a la red básica.

BUS URBANO

Trayecto		Distancia	Orden
TEJUELA - AV.PORTUGAL 462m	Ida	462 m	1
AV.PORTUGAL - MORA 359m	Ida	359 m	2
MORA - ÁLAMOS 483m	Ida	483 m	3
ÁLAMOS - AV.ANDALUCÍA 300m	Ida	300 m	4
AV.ANDALUCIA - AV.IBEROAMERICA 544m	Ida	544 m	5
AV.IBEROAMERIA - CHARE/DIA 494m	Ida	494 m	6
CHARE/DIA - AV.IBEROAMERICA 494m	Ida	494 m	7

Trayecto		Distancia	Orden
AV.IBEROAMERICA - FERIAL 530m	Ida	530 m	8
FERIAL - LIDL/CIUDAD OCIO 464 m	Ida	464 m	9
LIDL/CIUDAD DEL OCIO - FERIAL 464 m	Vuelta	464 m	10
FERIAL - AV.ANDALUCÍA 421m	Vuelta	421 m	11
AV.ANDALUCÍA - SAFA 409m	Vuelta	409 m	12
SAFA - MORA 600m - VUELTA	Vuelta	600 m	13

TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Ruta propuesta: Ida; Vuelta

Parada propuesta: Parada Bus

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

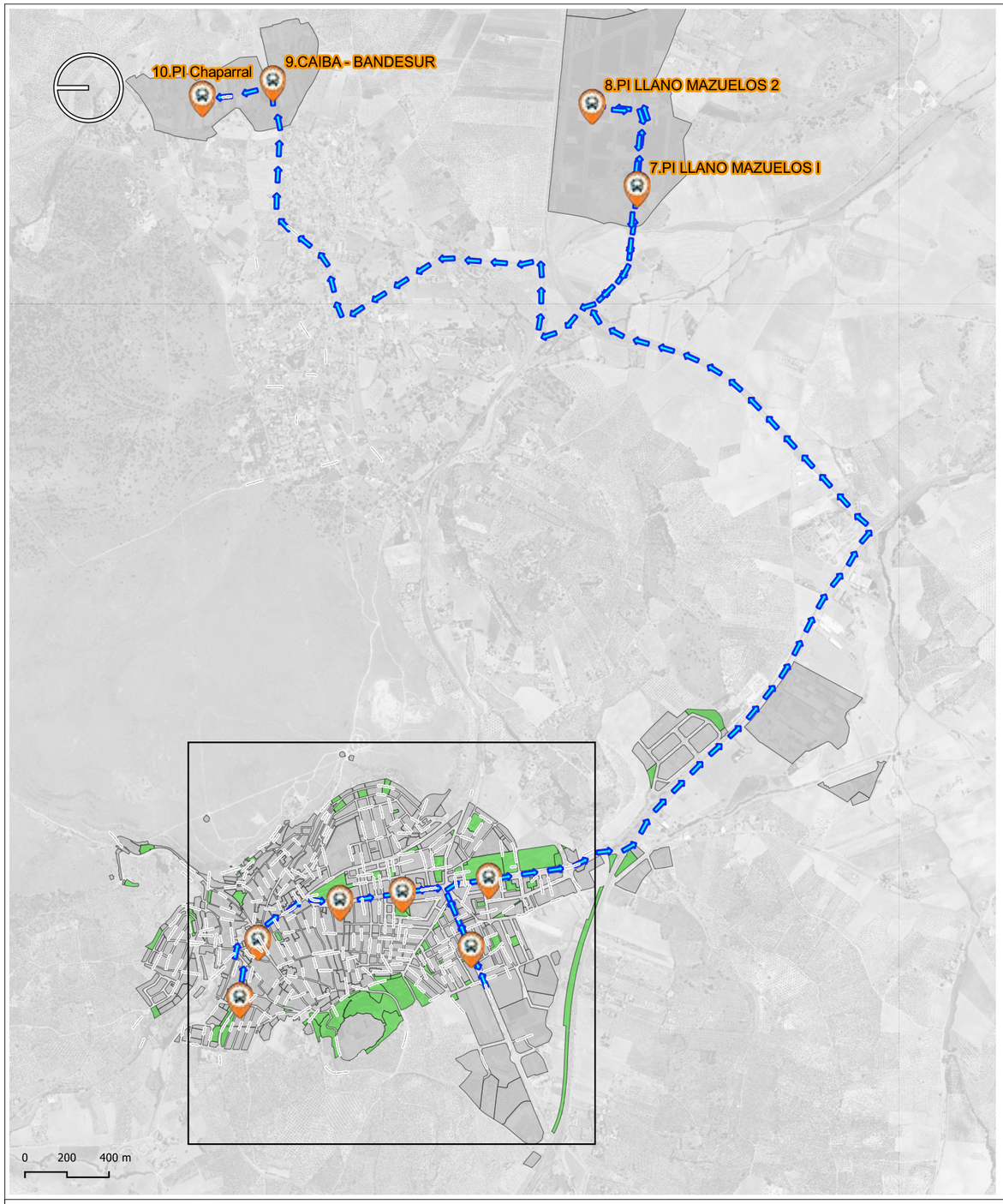
ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

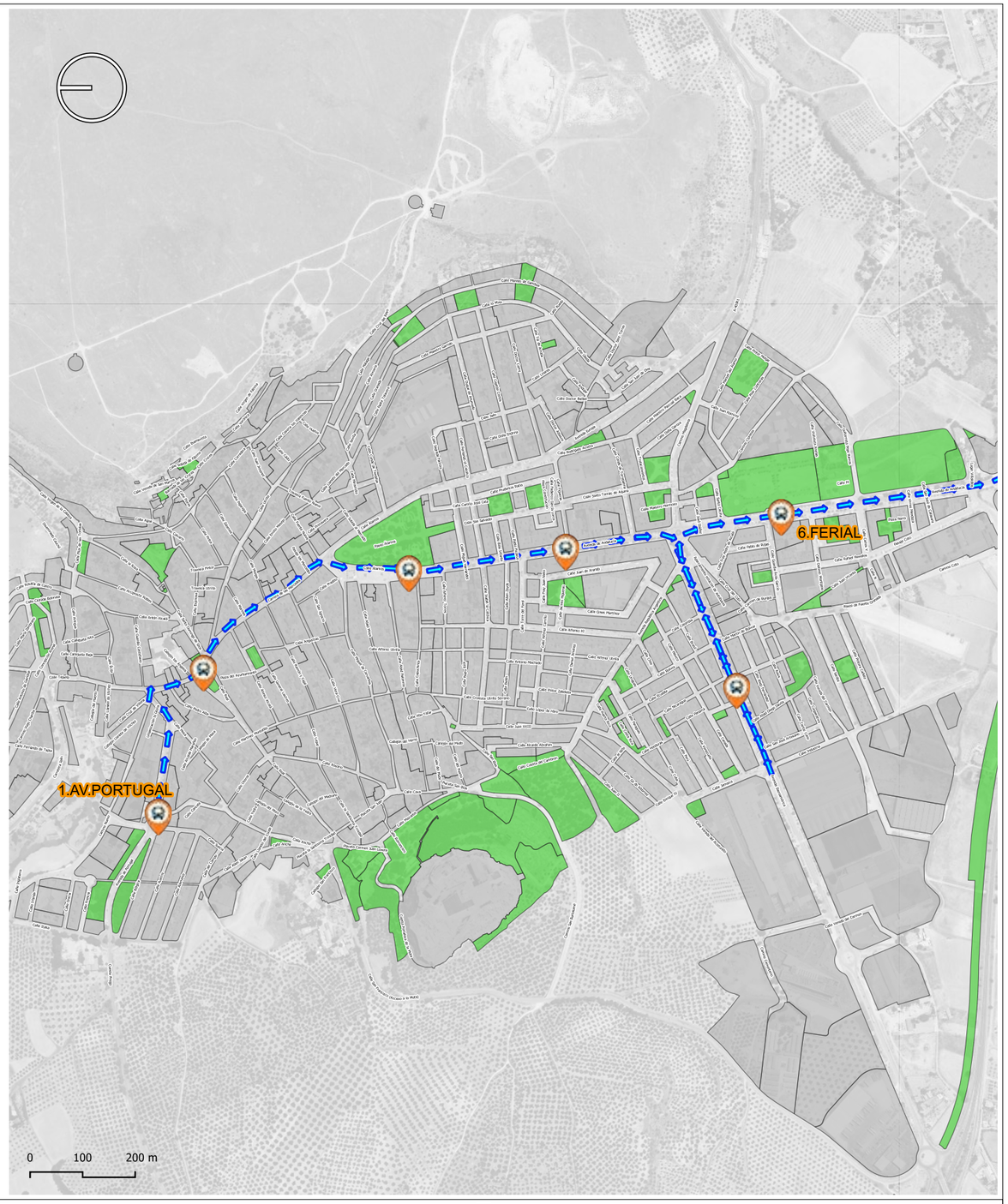
PLANO: SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (TC03)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 3.1

HOJA: 1 de 1





2.3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

CREACIÓN DE LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLIGONOS INDUSTRIALES:

Para disminuir el tráfico privado de forma individual por los trabajadores de los polígonos industriales de El Chaparral y Llanos de Mazuelos, se propone el establecimiento de líneas de autobús en los horarios de entrada y salida del trabajo, y que en general en estos centros de trabajo suele ser similar (6:00, 14:00 y 22:00h)

La creación de rutas de transporte colectivo beneficia a los propios trabajadores (ahorro de costes de su vehículo particular, disminución del riego de accidente) y también la propia empresa (posibles rebajas fiscal o de Seguridad Social, recepción de ayudas o subvenciones para su implantación, mejora en la imagen de la empresa, menor necesidad de espacio para estacionamiento, posibilidad de contratación de trabajadores sin vehículo propio, disminución en el absentismo laboral y aumento de la productividad).

PLAN DE TRANSPORTE AL TRABAJO

TRANSPORTE DE TRABAJADORES A POLÍGONOS INDUSTRIALES

Parada propuesta ➡➡ Ruta propuesta

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

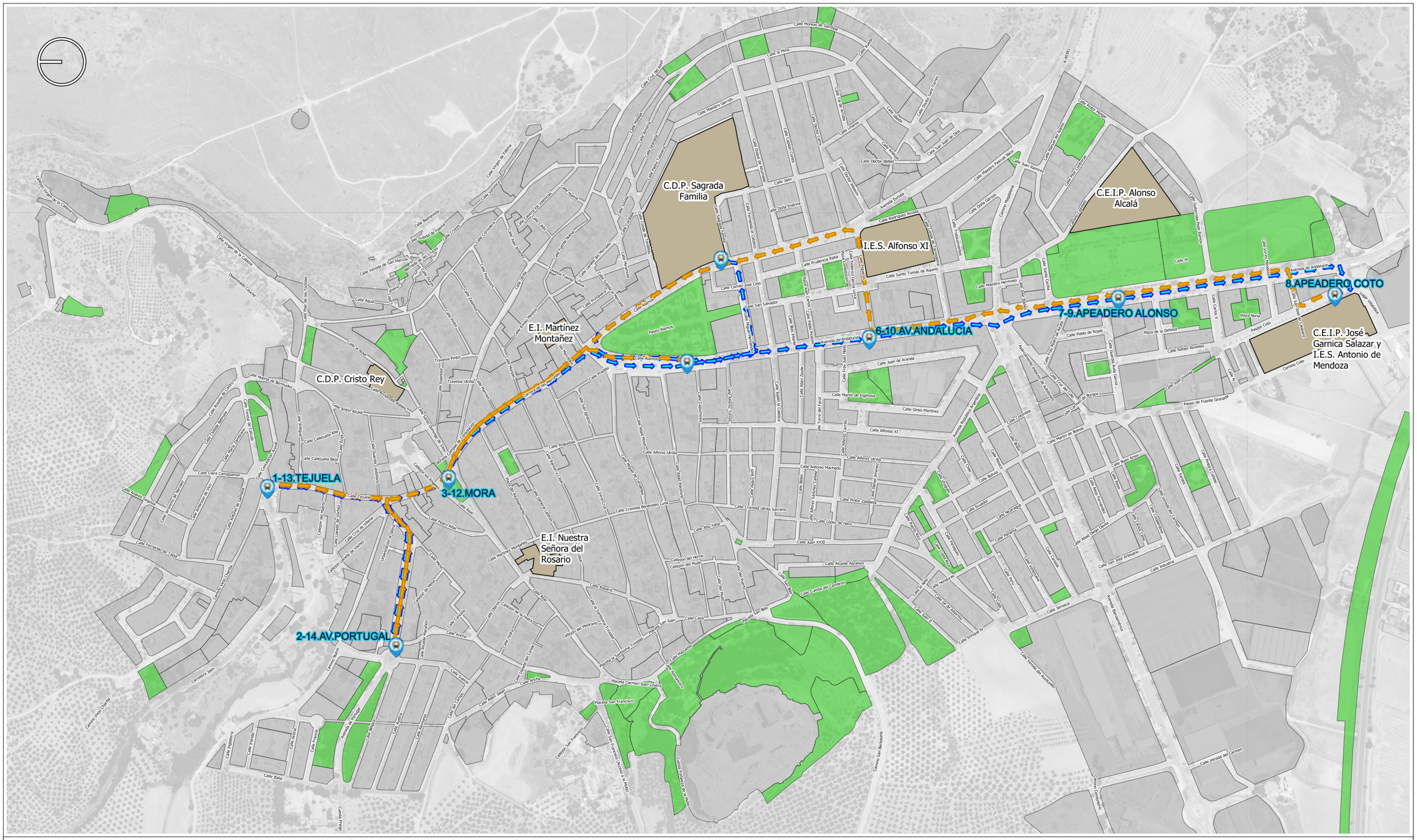
ESCALA: 1:25.000 1:10.000

PLANO: LÍNEAS DE BUS PARA DESPLAZAR A TRABAJADORES A PRINCIPALES POLÍGONOS INDUSTRIALES (TC05)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 3.2

HOJA: 1 de 1



2.3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

MEJORA DEL TRANSPORTE ESCOLAR:

Se plantea poner en marcha una mejora del transporte urbano escolar, haciéndolo accesible a todos los estudiantes del núcleo urbano, no solo para los que proceden de aldeas y otros núcleos de población.

- Para evitar los traslados de los alumnos en vehículos privados se hace necesario implantar un transporte escolar urbano.
- Debe ser accesible a todos los estudiantes del núcleo urbano.
- Se instalarán paradas de autobuses escolar señalizadas y acondicionadas.

PARADA	ZONA
1-13.	TEJUELA
2-14.	AV.PORTUGAL
3-12.	MORA
4-15.	APEADERO ÁLAMOS

PARADA	ZONA
5-11.	APEADERO SAFA
6-10.	AV.ANDALUCIA
7-9.	APEADERO ALONSO
8.	APEADERO COTO

TRANSPORTE URBANO ESCOLAR

Ruta propuesta — Ida / Vuelta

Parada propuesta

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

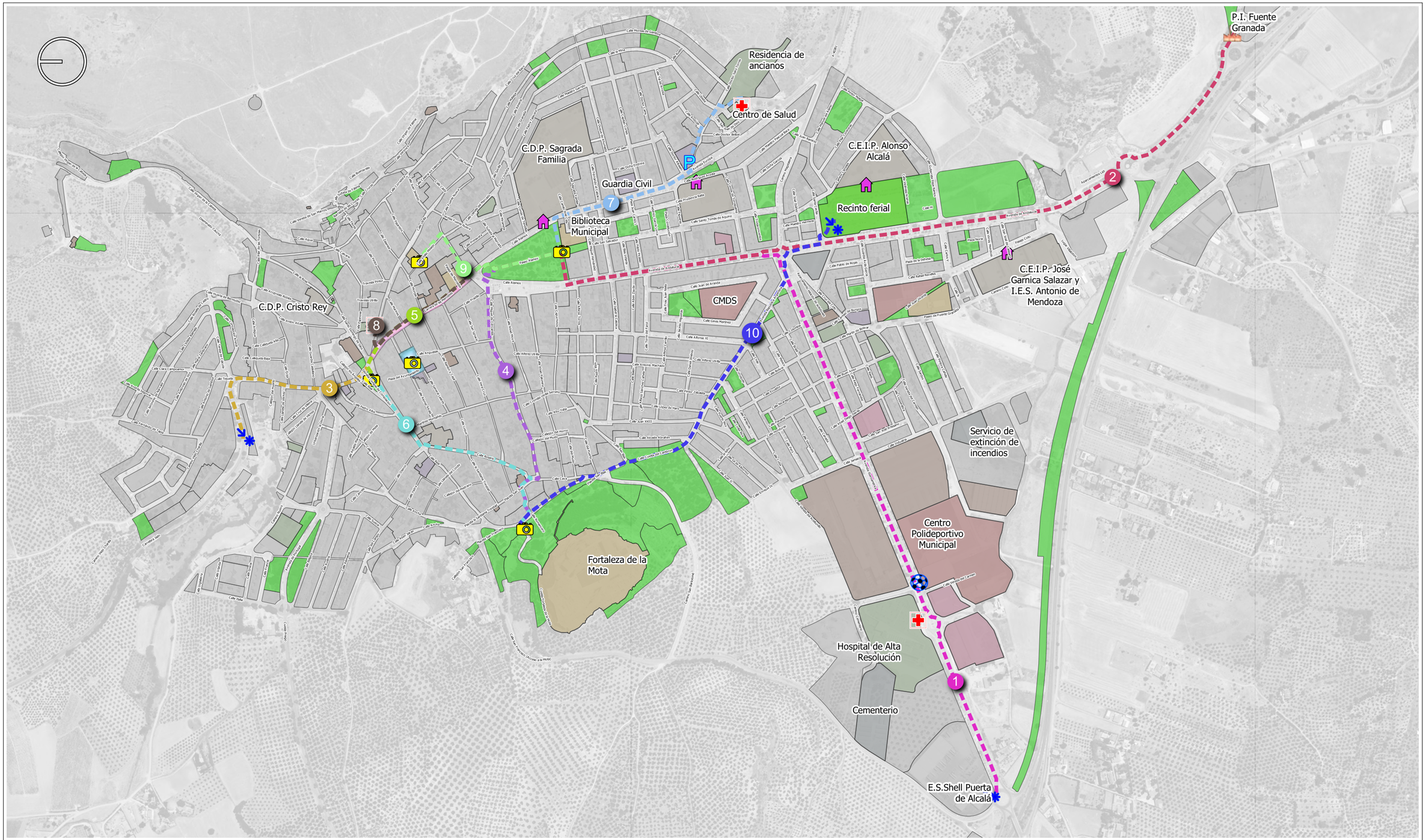
ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: MEJORA DEL TRANSPORTE URBANO ESCOLAR (CT06)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 3.3

HOJA: 1 de 1



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Se propone la creación de una red de itinerarios peatonales que formen una red de espacios en los que los que se estructuren los desplazamientos a pie en el conjunto urbano, comunicando los diferentes barrios y los centros de atracción.

Nº	TRAYECTO	LONGITUD	TIEMPO A PIE
1	Álamos - Shell	1.822 m	22 min
2	Álamos - P.I. Fuente Granada 1.734 m	1.734 m	21 min
3	Álamos - Tejuela	964 m	12 min
4	Álamos - Fortaleza	808 m	13 min
5	Álamos - Mora	553 m	8 min

Nº	TRAYECTO	LONGITUD	TIEMPO A PIE
6	Mora - Fortaleza	579 m	12 min
7	Álamos - Centro Salud Sur	606 m	10 min
8	Álamos - Centro Salud Norte	524 m	6 min
9	Álamos - Teatro	414 m	7 min
10	Ferial - Fortaleza	1.051 m	18 min

Se colocarán paneles "METROPIE" de estos itinerarios en los que se reflejen las distancias entre puntos singulares y los tiempos medios que se tarda en desplazarse entre ellos.

ITINERARIOS PEATONALES

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Puntos de Interes
- Docente
- Deportivo
- Policía
- Sanitario
- OTROS
- Turístico
- Industrial

Mejora del espacio urbano
- Mejora de Carrera de las Mercedes
- Mejora Plaza del Ayuntamiento

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

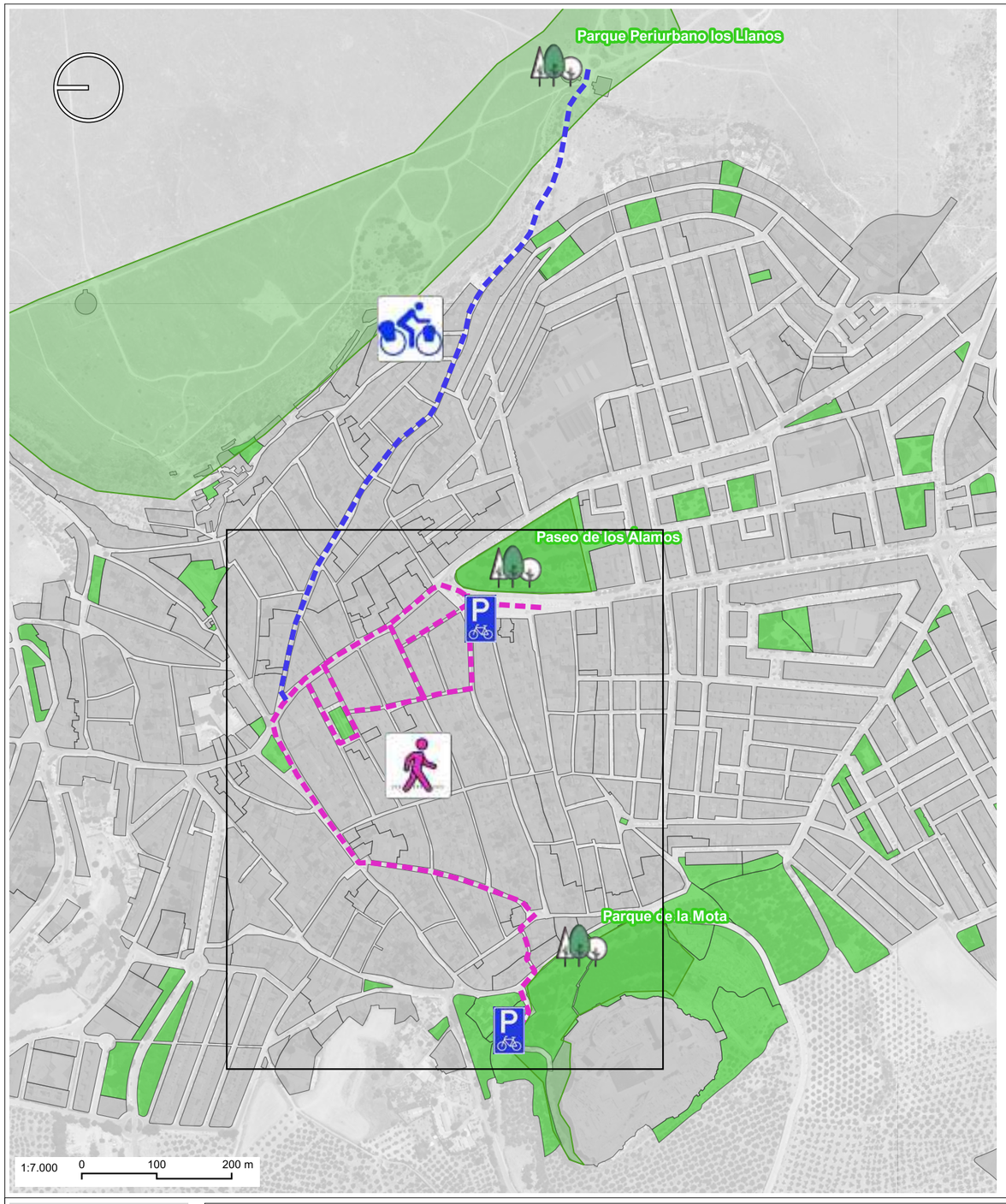
ESCALA: 1:8.000 — 0 50 100 150 200 m

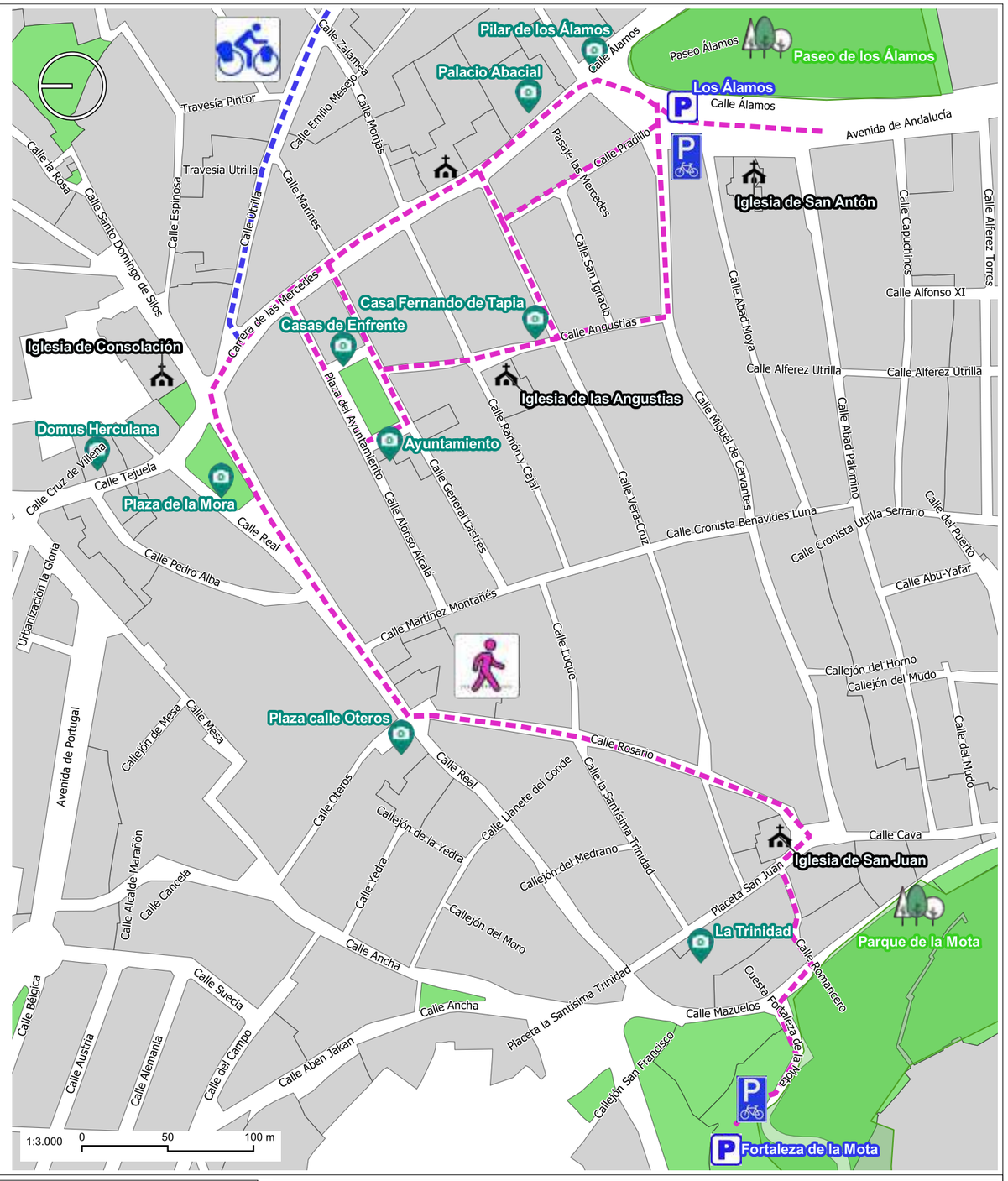
PLANO: PLANIFICACIÓN DE UN PLAN DE ITINERARIOS PEATONALES (CU01)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.1

HOJA: 1 de 1





2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Para transformar el destino turístico de Alcalá la Real en un modelo basado en la sostenibilidad, se propone la creación de un itinerario sostenible que identifique y facilite los desplazamientos peatonales entre el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota y los diferentes centros de interés turístico situados en el Casco Histórico de Alcalá la Real.

ITINERARIO PEATONAL:

Se plantea con una longitud total de 1.850 metros, comenzando en el aparcamiento de la Fortaleza de la Mota, Calle Mazuelos, Romancero, Placeta de Trinidad, C/Rosario, C/ Real, Carrera de las Mercedes, Paseo de los Álamos, C/Pradillo, C/Veracruz, C/Angustias y Plaza Arcipreste de Hita.

ITINERARIO CICLOTURISTA:

Se propone la conexión del Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota con sendas peatonales y el carril bici existente a través de la C/Utrilla, que sirve de unión entre el itinerario peatonal turístico propuesto y la zona verde del Parque Periurbano de los Llanos. Este itinerario discurrirá por una calle, de 955 m de longitud, con plataforma única en la que los vehículos, las bicicletas y los peatones comparten el espacio sin barreras arquitectónicas.

ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES

- Itinerario Cicloturista
- Itinerario Peatonal
- Punto de Interés
- Iglesias
- Aparcamiento Bicicletas
- Aparcamientos

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: ANi ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

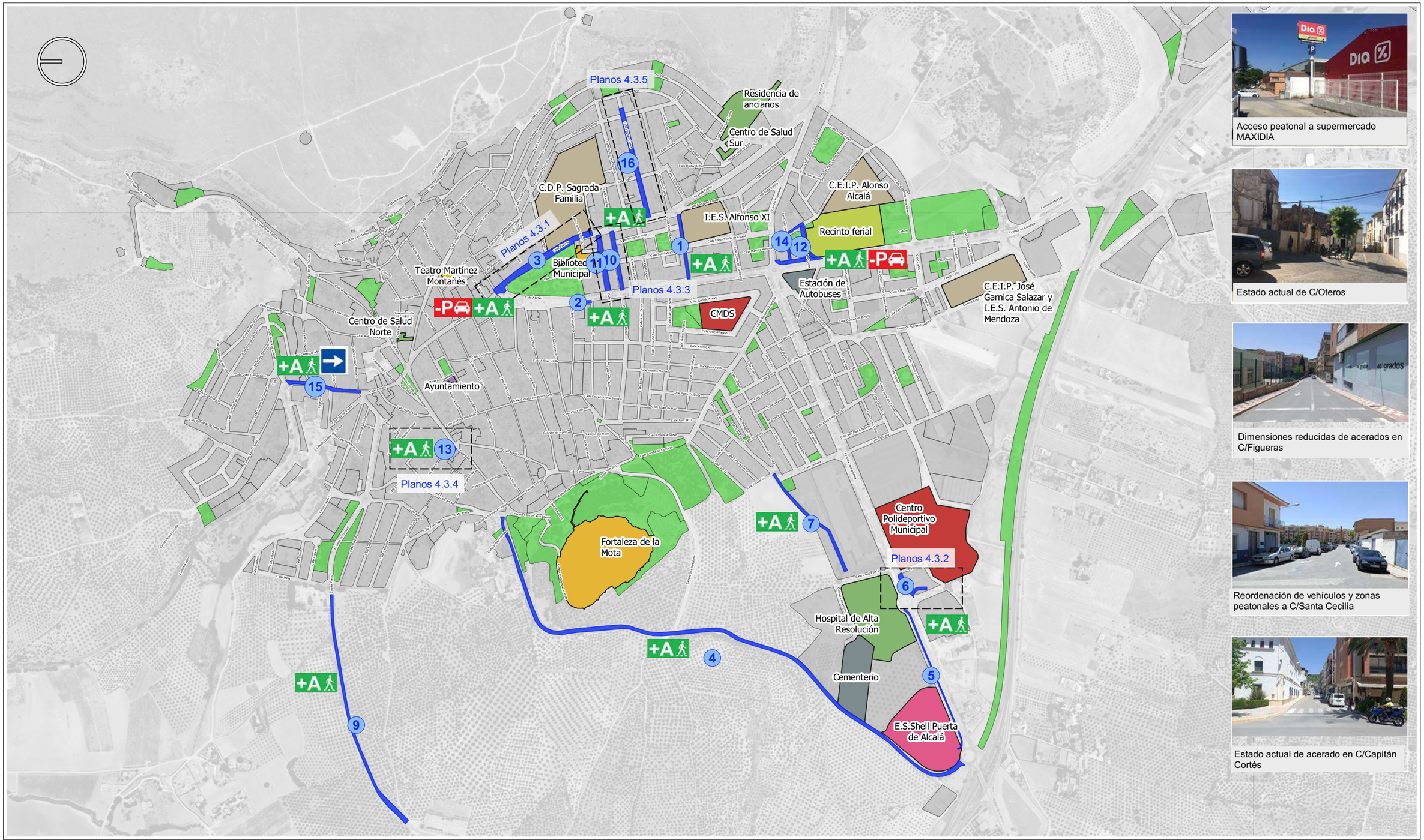
ESCALA: Indicadas

PLANO: CREACIÓN DE ITINERARIOS TURÍSTICOS SOSTENIBLES QUE CONECTEN LOS PUNTOS DE INTERÉS TURÍSTICO DEL CASCO HISTÓRICO (CU02)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.2

HOJA: 1 de 1



Acceso peatonal a supermercado MAXIDIA

Estado actual de C/Oteros

Dimensiones reducidas de acerados en C/Figueras

Reordenación de vehículos y zonas peatonales a C/Santa Cecilia

Estado actual de acerado en C/Capitán Cortés

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Nº	ZONA	ACTUACIÓN	Nº	ZONA	ACTUACIÓN
1	C/Figueras	Reducción a un carril para vehículos. Ampliación de las aceras. Reubicación del paso de peatones.	9	Crta. A-339 Vía Priego	Ejecución acerado junto a actual vía, comunicando Av.de Portugal con Complejo Vía Priego.
2	Av. Andalucía	Ampliación acerado en zona antigua Estación de Servicio. Reduccción aparcamientos. Mantenimiento carga y descarga.	10	C/Fernando el Católico	Peatonalización parcial, manteniendo el tráfico con las calles Prudencia Ratia y San Salvador.
3	C/Álamos	Reducción calzada. Creación acerado junto a Paseo. Pasos peatones elevados. Para bus. Aparcamiento bicicletas.	11	C/Miguel Hernández	Ampliación de las dimensiones de los acerados, disminuyendo la sección de la calzada.
4	Crta. de la Mota	Remodelación para conexión peatonal entorno de La Mota y Barrio de San Juan, con Cementerio y Av. Iberoamérica.	12	C/Sta Cecilia - Av.Andalucía	Reordenación zonas vehículos y habilitación acerado para correcto acceso a Ferial y Colegio.
5	CHARE - E.S. Shell	Construcción acera peatonal para conexión entre C.H.A.R.E. y Estación de Servicio en margen derecha de la avenida.	13	C/Oteros	Ampliación de la plaza existente en la intersección de la C/Oteros con la C/Real y C/Rosario.
6	Acceso MAXI DIA	Construcción de aceras peatonales para mejora del acceso al supermercado.	14	Camino Cipreses	Transformación de acerados reducidos o inexistentes para dar preferencia al peatón.
7	Vereda del Aceitunillo	Ampliación de sección de vía con ejecución de acera peatonal, en tramo entre C/Jamaica y acceso a Cementerio.	15	C/Tejuela	Ampliación de acerados transformando la calle en sentido único de circulación de vehículos.
8	JA-4302(Sta Ana-Fte del Rey)	Construcción acerado entre C/Camino Fuente del Rey hasta Ermita de la Virgen Coronada.	16	Calle Capitán Cortés	Mejora acerado por renovación de redes de agua y alcantarillado

LEYENDA

+A Ampliación acerado

-P Reducción aparcamientos

Sentido único

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

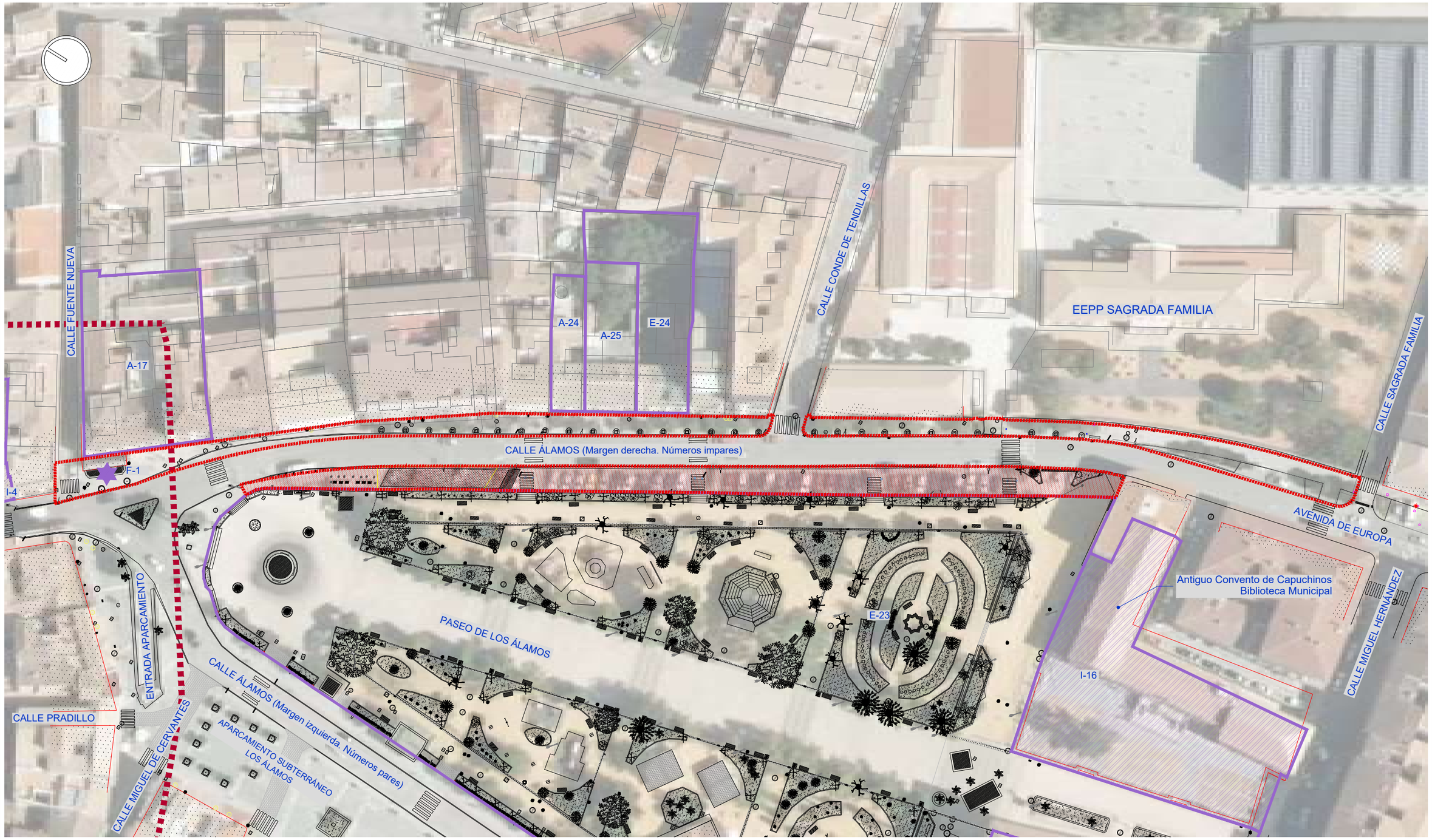
ESCALA: 1:9.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS (CU03)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.3

HOJA: 1 de 1



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

PROBLEMÁTICA ACTUAL Y DEFICIENCIAS EN EL ÁMBITO

1. Acera:
   - Anchura insuficiente en el tramo inicial de la calle Álamos: 1,45m.
   - No cumple la normativa de accesibilidad en numerosos puntos.
   - No existen espacios para la reunión y encuentro de jóvenes y escolares.
2. Aparcamiento:
   - Déficit de aparcamientos personas de movilidad reducida junto a Centro Escolar SAFA.
   - No existen paradas para autobuses escolares y turísticos.
   - Alto índice de estacionamiento en doble fila en el tramo inicial de la calle y frente a SAFA.
   - No existe señalización para tránsito de peatones en la zona de aparcamiento en batería.
3. Redes de infraestructuras, eficiencia energética y gestión de residuos:
   - Las redes de electricidad y telefonía son aéreas sobre las fachadas de los edificios.
   - La canalización de agua potable, de fibrocemento, presenta un alto índice de averías.
   - Las lámparas del alumbrado público viario son de vapor de sodio.
   - Los contenedores existentes están colocados sobre el acerado y con cierto desorden.
4. Jardinería y mobiliario urbano:
   - Los árboles existentes en la acera (Aligustres "Ligustrum japonicum") son alérgenos, además de generar suciedad sobre el acerado.
   - No existe mobiliario urbano en la acera (bancos, paneles informativos).
5. Tráfico y movilidad:
   - La velocidad que alcanzan los vehículos es excesiva.
   - Existe déficit de aparcamientos para bicicletas.

LEYENDA DE ESTADO ACTUAL

Ámbito de actuación · Ámbito de actuación blanda · Ámbito del Conjunto Histórico Artístico

Bienes Inmuebles Catalogados en el entorno de la actuación

- Elementos aislados protegidos
  F-1. Pilar de los Álamos (siglo XVI)
- Bienes Inmuebles con protección integral
  I-4. Palacio Abacial
  I-16. Antiguo Convento de Capuchinos
- Edificaciones con protección ambiental individualizada
  A-17. C/ Fuente Nueva, 6
  A-24. C/ Álamos, 9 A-25. C/ Álamos, 11
- Edificaciones y construcciones con protección estructural
  E-23. Jardines del Paseo de los Álamos
  E-24. C/ Álamos, 13

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

FECHA:	ESCALA:	PLANO:	Nº DE PLANO:
Marzo 2022	1:800 (0.0 4.0 8.0 12.0 16.0)	MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **Calle Álamos.** Planta Estado Actual.	4.3.1
	FORMATO ORIGINAL DIN A-3	NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.1_Propuesta_Álamos.dwg	HOJA: 1 de 3

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

DESCRIPCIÓN DE ACTUACIONES

1. Acera:
   - 1.1. Ampliación de ancho de acera en tramo inicial, próximo a Pilar de los Álamos.
   - 1.2. Adecuación de los pavimentos para el cumplimiento de normativa de Accesibilidad.
   - 1.3. Creación de espacios para reunión y encuentro de jóvenes y escolares.
   - 1.4. Creación de acerado en la zona de aparcamiento.
2. Aparcamiento:
   - 2.1. Creación de aparcamientos para personas con movilidad reducida.
   - 2.2. Eliminación de plazas de aparcamiento para la creación de una parada para autobuses escolares y turísticos.
   - 2.3. Reducción del ancho de calzada para evitar el estacionamiento en doble fila.
3. Redes de infraestructuras, eficiencia energética y gestión de residuos:
   - 3.1. Soterramiento de redes de servicios de electricidad y telefonía.
   - 3.2. Renovación de canalización de agua potable.
   - 3.3. Sustitución de luminarias de alumbrado público existentes a tipo LED.
   - 3.4. Reordenación de contenedores de residuos urbanos.
4. Jardinería y mobiliario urbano:
5. Tráfico y movilidad:
   - 5.1. Disminución del ancho de calzada para disminuir la velocidad y el tráfico.
   - 5.2. Creación de aparcamientos para bicicletas.

LEYENDA DE ACTUACIONES

- Nuevo acerado margen derecha c/ Álamos.
- Construcción de pasos de peatones accesibles (vados y pavimentos al mismo nivel que la calzada)
- Creación de espacio de reunión - estancia jóvenes - lectura
- Señalización y pavimentación parada Bus escolar y turístico
- Reordenación de aparcamientos y creación de palzas PMR
- Señalización Zona de Carga y Descarga
- Aparcamiento bicicletas
- Pilona
- Banco
- Plantación Celtis Australis (Almez)
- Macetero Laurus Nobilis (Laurel Común)
- Contenedores de residuos

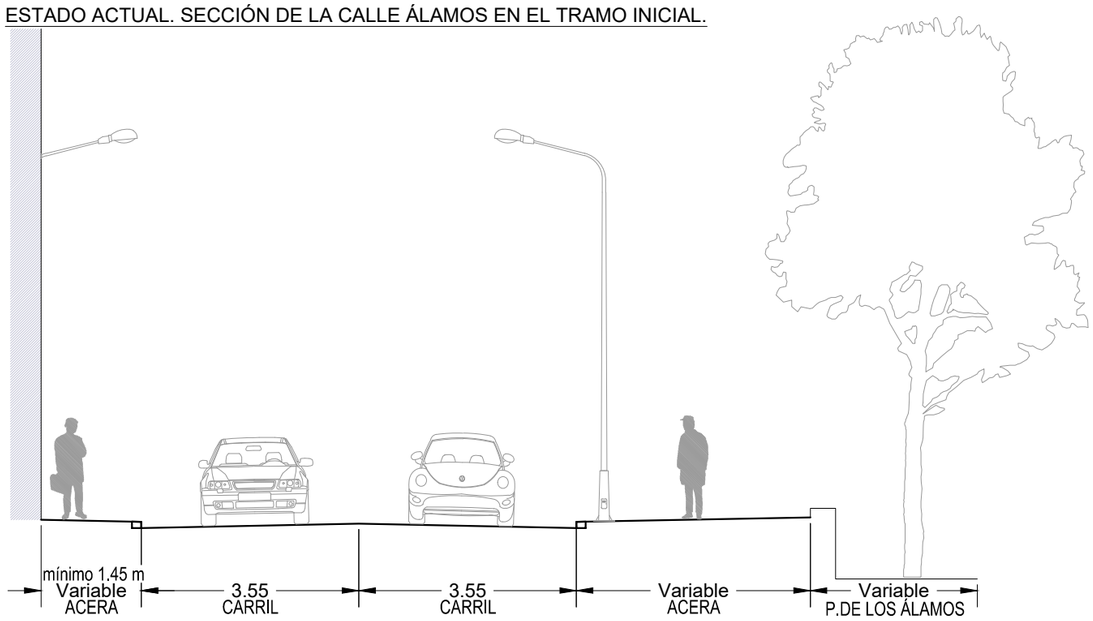
Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

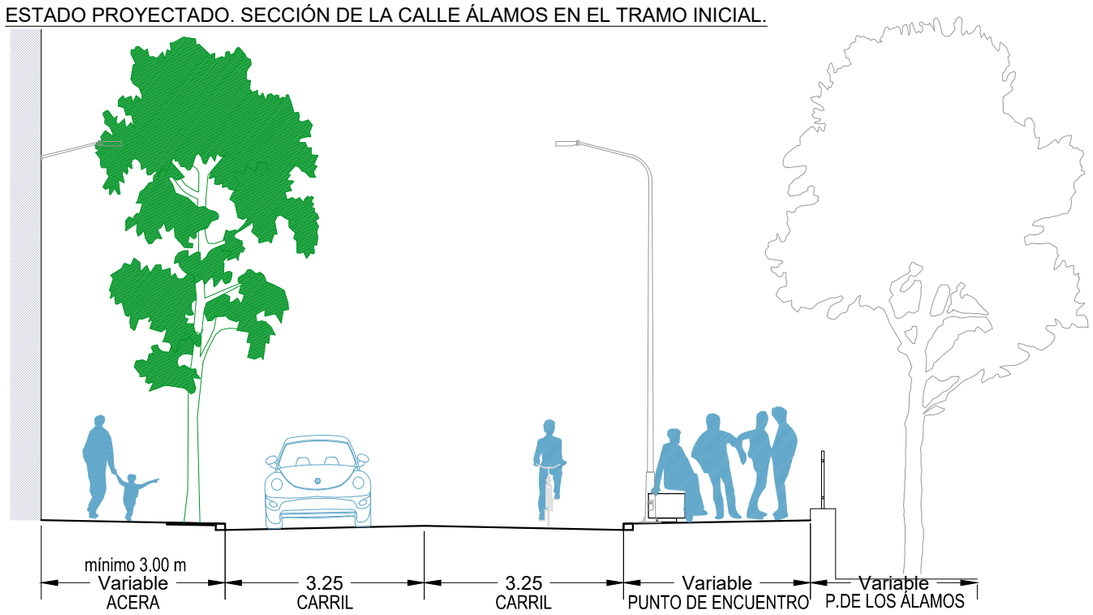
FECHA:	ESCALA:	PLANO:	Nº DE PLANO:
Marzo 2022	1:800 (0.0 4.0 8.0 12.0 16.0)	MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **Calle Álamos.** Planta de la Propuesta.	4.3.1
	FORMATO ORIGINAL DIN A-3	NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.1_Propuesta_Álamos.dwg	HOJA: 2 de 3

ESTADO ACTUAL. SECCIÓN DE LA CALLE ÁLAMOS EN EL TRAMO INICIAL.

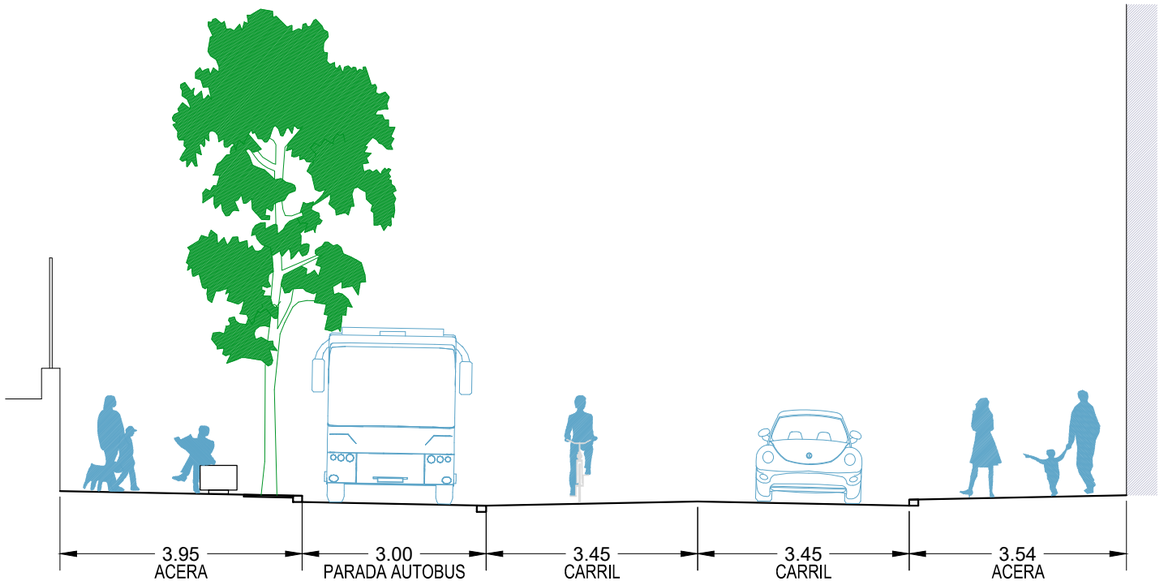


ESTADO ACTUAL. SECCIÓN DE LA CALLE ÁLAMOS PRÓXIMA A CENTRO ESCOLAR SAFA.

ESTADO PROYECTADO. SECCIÓN DE LA CALLE ÁLAMOS EN EL TRAMO INICIAL.



ESTADO PROYECTADO.. SECCIÓN DE LA CALLE ÁLAMOS PRÓXIMA A CENTRO ESCOLAR SAFA.



2.4.
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:100

0,0 0,5 1,0 1,5 2,0

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS.
Calle Álamos.
Secciones de la Propuesta.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.1_Propuesta_Álamos.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.1

HOJA: 3 de 3

2.4.
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

LEYENDA DE ESTADO ACTUAL

- Acera existente
- Arqueta de electricidad
- Arqueta telefónica
- Columna de alumbrado público
- Cerramiento de muro de bloques y vallado

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:1.000 (0 5 10 15 20)

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS.
Acerado Supermercado MAXI DIA.
Planta Estado Actual.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.2_Propuesta_MaxiDia.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.2

HOJA: 1 de 3

"PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LOS NUEVOS ACCESOS A LA TIENDA DIA SITUADA EN LA AVENIDA DE IBEROAMÉRICA S/N DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)"

Antonio M. Montañés López I.C.C.P.

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

LEYENDA DE ACTUACIONES

- Demolición de cerramiento de muro de bloques
- Demolición acera existente
- Solado de baldosas de acera
- Solado de baldosas botones pasos de peatones
- Solado de baldosas táctil indicador direccional p. peatones
- Pavimento mezcla bituminosa en caliente en calzada
- Muro de hormigón armado
- Canal de drenaje lineal

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:500 (0,0 2,5 5,0 7,5 10,0)

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

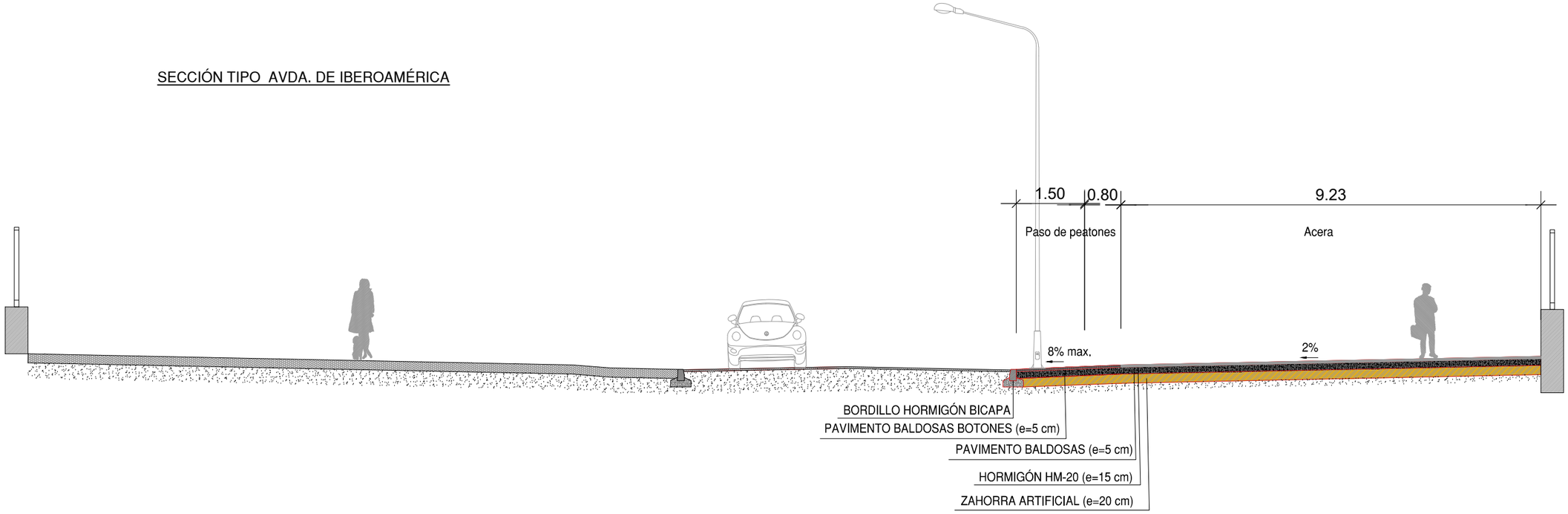
PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **Acerado Supermercado MAXI DIA.** Planta de la Propuesta.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.2_Propuesta_MaxiDia.dwg

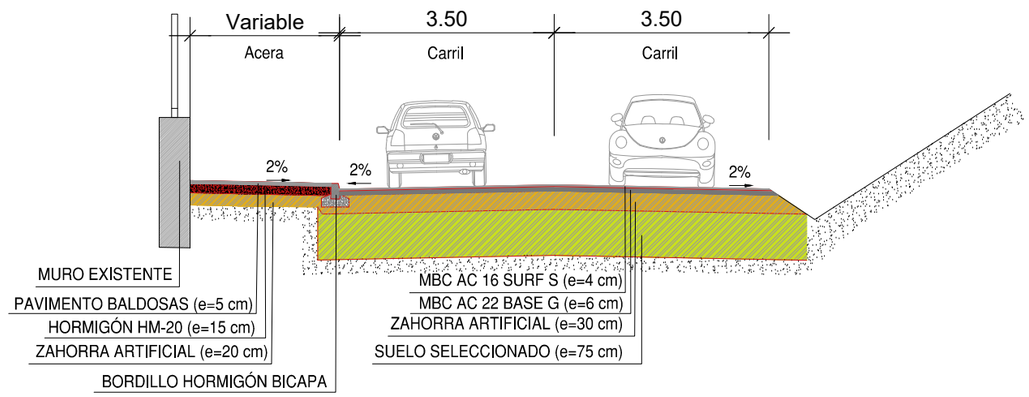
Nº DE PLANO: 4.3.2

HOJA: 2 de 3

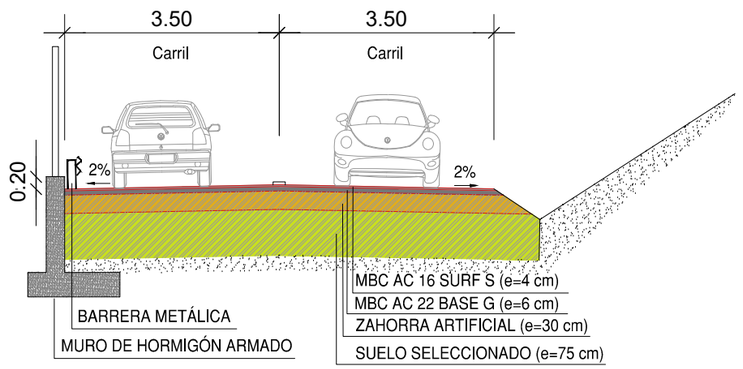
SECCIÓN TIPO AVDA. DE IBEROAMÉRICA



SECCIÓN TIPO NUEVO ACCESO P.K. 0+015



SECCIÓN TIPO NUEVO ACCESO P.K. 0+020



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:100

0.0 0.5 1.0 1.5 2.0

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **Acerado Supermercado MAXI DIA.** Secciones de la Propuesta.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.2_Propuesta_MaxiDia.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.2

HOJA: 3 de 3

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:500

0,0 2,5 5,0 7,5 10,0

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Fernando el Católico y Miguel Hernández.** Planta Estado Actual.

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.3_Propuesta_Fdo. Católico.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.3

HOJA: 1 de 2

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE ACERADOS EN C/FERNANDO EL CATÓLICO

Se plantea la peatonalización total o parcial de la C/Fernando el Católico para fomentar esta zona de importante carácter comercial y con un importante tráfico peatonal. El tráfico de vehículos se centra principalmente en el de búsqueda de aparcamiento o de acceso a cocheras en las calles Prudencia Ratia y San Salvador. Actualmente esta calle en la que se concentran gran número de comercios, presenta una calzada de único sentido, con aparcamientos a ambos lados y aceras de unos 2 metros de ancho.

MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE ACERADOS EN C/MIGUEL HERNÁNDEZ

Como complemento a la peatonalización de la C/Fernando el Católico, se plantea la reordenación de los itinerarios peatonales en la C/Miguel Hernández. Se prevé la ampliación de las dimensiones de los acerados, reduciendo el espacio de vehículo, disminuyendo la sección de la calzada, eliminando zonas de estacionamiento y ampliando la zona de carga y descarga.

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:500 (0.0 2.5 5.0 7.5 10.0)

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Fernando el Católico y Miguel Hernández.** Planta Propuesta.

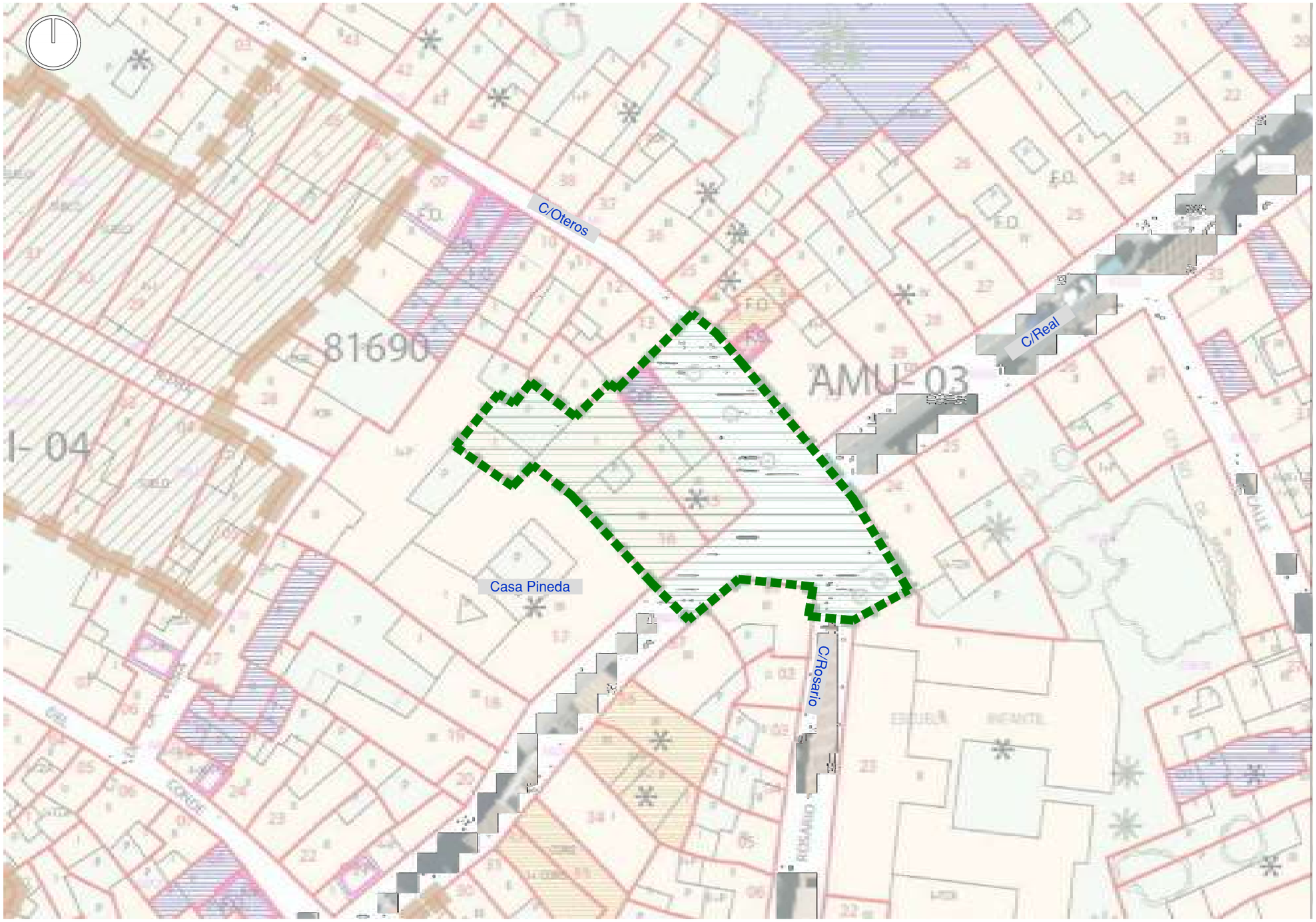
NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.3_Propuesta_Fdo. Católico.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.3

HOJA: 1 de 2

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Ayuntamiento de Alcalá la Real	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)	PMUS		FECHA: Marzo 2022	ESCALA: 1:500 (0,0 2,5 5,0 7,5 10,0) FORMATO ORIGINAL DIN A-3	PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Oteros** Planta Estado Actual. NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.4_Propuesta_Oteros.dwg	Nº DE PLANO: 4.3.4 HOJA: 1 de 2



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE ACERADOS EN C/OTERAS

En la intersección de la C/Oteros con la C/Real y C/Rosario, existe un espacio urbano destinado al peatón que actualmente se infrautiliza. Se trata de una pequeña plaza, en la que existen bancos y un pilar o fuente. Para ampliar este espacio público se propone la adquisición de varios inmuebles limítrofes, conformando una zona estancial de mayor tamaño con una solución arquitectónica adecuada que dé respuesta al borde de manzana y una fachada adecuada a la placeta.

LEYENDA

Remodelación urbana con ampliación de espacio público

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

FECHA: Marzo 2022	ESCALA: 1:500 (0.0 2.5 5.0 7.5 10.0) FORMATO ORIGINAL DIN A-3	PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Oteros** Planta Propuesta. NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.4_Propuesta_Oteros.dwg	Nº DE PLANO: 4.3.4	HOJA: 2 de 2

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Ayuntamiento de Alcalá la Real	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)	PMUS Alcalá la Real		FECHA: Marzo 2022	ESCALA: 1:1.000 (0 5 10 15 20) FORMATO ORIGINAL DIN A-3	PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Capitán Cortés.** Planta Estado Actual. NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.5_Propuesta_Capitán Cortés.dwg	Nº DE PLANO: 4.3.5 HOJA: 1 de 2

2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

LEYENDA

PAVIMENTO DE CALZADA: MBC

PAVIMENTO DE ACERADO. BALDOSA HIDRÁULICA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

FECHA: Marzo 2022

ESCALA: 1:1.000

FORMATO ORIGINAL DIN A-3

PLANO: MEJORA Y ACONDICIONAMIENTO DE LOS ACERADOS. **C/Capitán Cortés.** Planta Propuesta

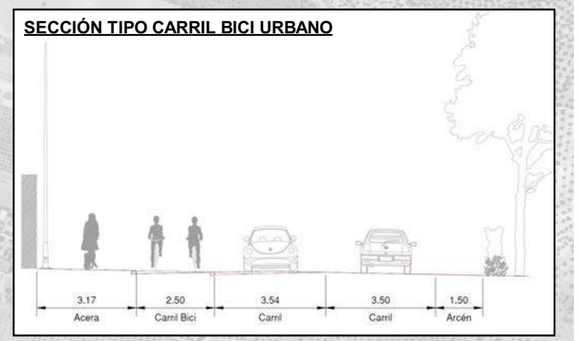
NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: 4.3.5_Propuesta_Capitán Cortés.dwg

Nº DE PLANO: 4.3.5

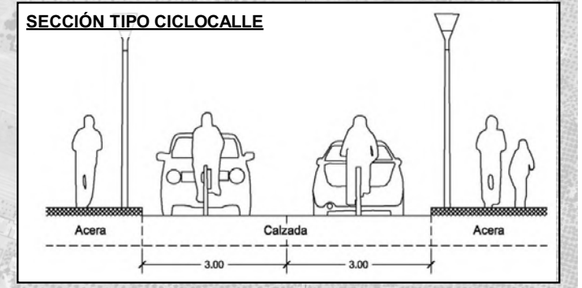
HOJA: 2 de 2

Tramo 1. Alcalá - Charilla
Urbano C/Ultrilla
Carril Bici Existente
Urbano Av.Andalucía
Residencia de ancianos
Centro de Salud Sur
C.D.P. Sagrada Familia
C.E.I.P. Alonso Alcalá
I.E.S. Alfonso XI
Recinto ferial
Biblioteca Municipal
Teatro Martínez Montañés
Ciclocalle Álamos
Ciclocalle Centro
Estación de Estación
C.E.I.P. José Garnica Salazar y I.E.S. Antonio de Mendoza
Centro de Salud Norte
AP Los Álamos
CMDS
Ayuntamiento
Ciclocalle Tejela
Ciclocalle Av. Portubal
Centro Polideportivo Municipal
Fortaleza de la Mota
Aparcamientos Fortaleza de la Mota
Hospital de Alta Resolución
Cementerio
E.S.Shell Puerta de Alcalá
Urbano Av.Iberoamérica
Tramo 9. La Rábita - Alcalá
Fuente Álamo - Alcalá la Real

SECCIÓN TIPO CARRIL BICI URBANO



SECCIÓN TIPO CICLOCALLE



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

CARRIL BICI

Se propone el desarrollo de itinerarios ciclistas que unan puntos atractores, dando respuesta a los desplazamientos más habituales.
Se señalizará de forma específica y comprensible para todas las personas.

CICLOCALLE

Donde la bicicleta y el vehículo tengan espacios compartidos, se limitará la velocidad a 30 km/h máximo y se advertirá a los conductores de la presencia de bicicletas con prioridad sobre el resto de vehículos.

La implantación de zonas con prioridad de circulación de bicicletas y la conexión con el carril periurbano existente, fomentará además el uso seguro de los vehículos de movilidad personal o patinetes eléctricos.

CREACIÓN DE UN SISTEMA DE ALQUILER DE BICICLETAS ELÉCTRICAS

Se propone la instalación de puntos de préstamo de bicicletas eléctricas:
- Estación de autobuses
- Parking Los Álamos
- Plz. Ayuntamiento
- Aparcamientos de la Mota.

LEYENDA CARRIL BICI

- Punto alquiler bicicletas
- Existente
- Ciclocalle
- Urbano
- Senda cicloturista propuesta
- Sendas ciclables existentes

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

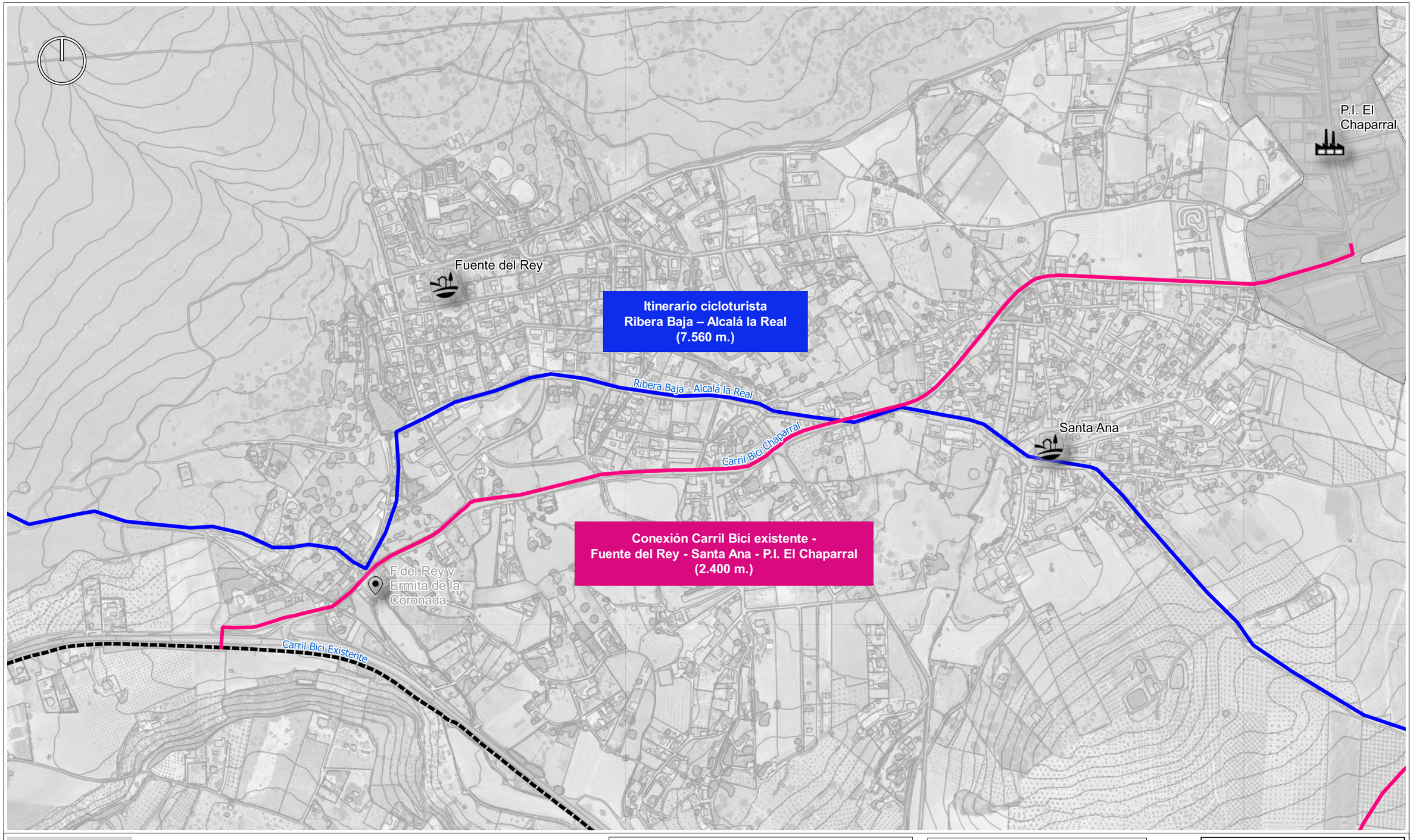
ESCALA: 1:9.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: CREACIÓN DE CARRIL BICI URBANO Y SISTEMA DE ALQUILER DE BICILETAS ELÉCTRICAS (CU05 Y CU08)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.4

HOJA: 1 de 1



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

La existencia de un carril bici periurbano hace posible la conexión con las aldeas más cercanas al núcleo de Alcalá la Real, como son Fuente del Rey y Santa Ana.

Se implantará de forma gradual, comenzando con el desarrollo de una red de itinerarios ciclistas seguros entre Fuente del Rey y Santa Ana y la conexión de éste con el actual carril bici.

Este PMUS recoge dos propuestas independientes que cubrirían el objetivo de comunicar el núcleo urbano de Alcalá la Real con Fuente del Rey y Santa Ana:

- CARRIL BICI DE CONEXIÓN A P.I. INDUSTRIAL EL CHAPARRAL

- SENDA CICLOTURISTA ENTRE NÚCLEO DE ALCALÁ LA REAL Y ALDEA DE RIBERA BAJA

CARRIL BICI DE CONEXIÓN A P.I. INDUSTRIAL EL CHAPARRAL

Éste itinerario une el carril bici existente con el Polígono Industrial de El Chaparral.
El trazado, paralelo a la carretera provincial JA-4302 d acceso a Frailes, atraviesa la Fuente del Rey y Santa Ana hasta llegar al Polígono.

Se recoge en el plano:
4.6 CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES

SENDA CICLOTURISTA ENTRE RIBERA BAJA Y ALCALÁ LA REAL

Éste itinerario une los núcleos de Ribera Baja y Santa Ana.
Al llegar a Santa Ana, continúa hasta Fuente del Rey y finaliza en el Parque Periurbano.

Se recoge en el plano:
4.7 CREACION DE SENDAS CICLOTURISTAS

LEYENDA CARRIL BICI

- Conexión a Santa Ana
- Existente
- Senda cicloturista

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: Mayo 2022

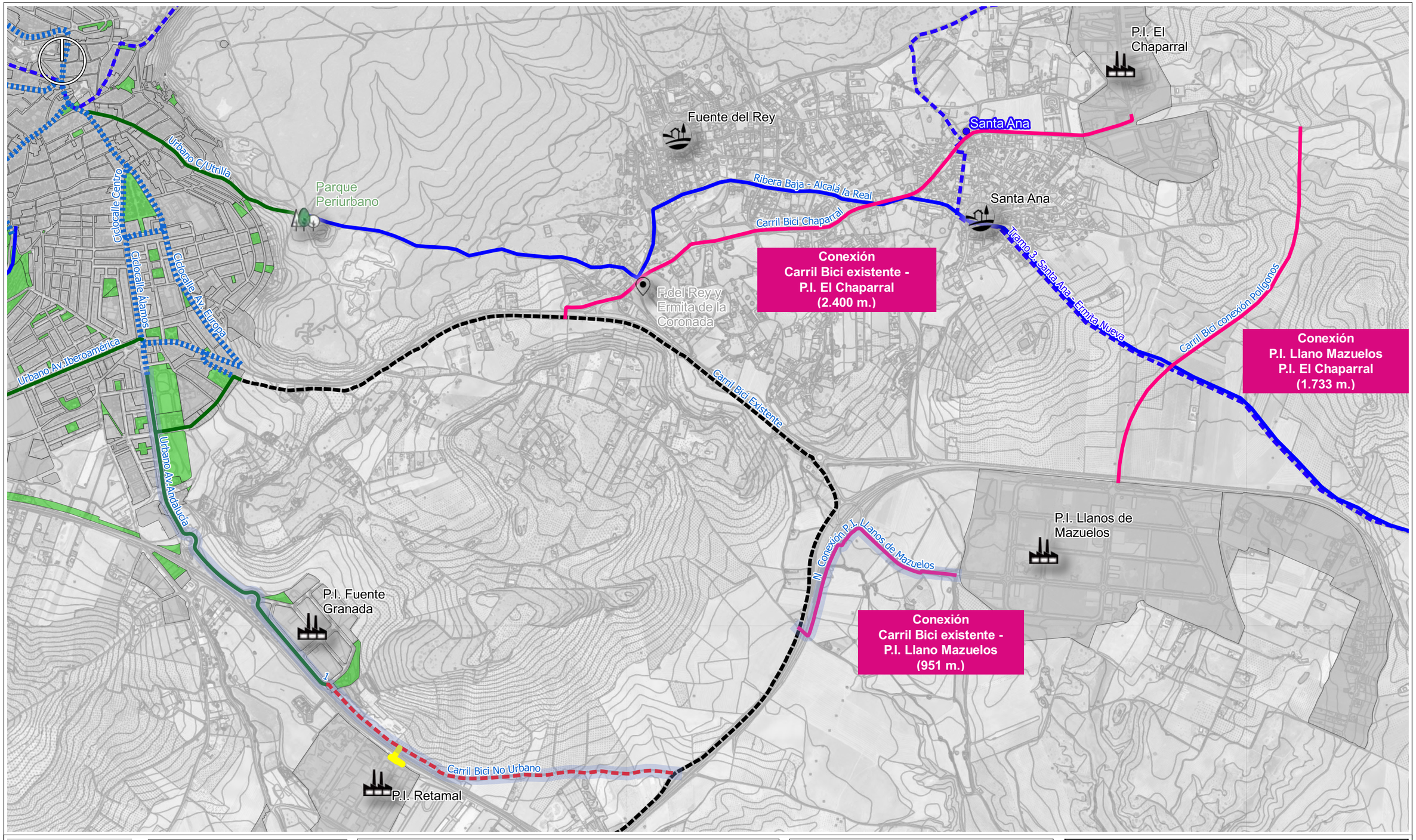
ESCALA: 1:7.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: CONEXIÓN DE CARRIL BICI EXISTENTE CON ALDEAS (CU06)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.5

HOJA: 1 de 1



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Como medida para el fomento del uso de la bicileta para el desplazamiento a los centros de trabajo de los polígonos industriales, se plantea la conexión del carril bici existente con los polígonos industriales de:

- Fuente Granada
- El Retamal
- Llanos de Mazuelos
- El Chaparral

CONEXIÓN NÚCLEO URBANO CON P.I. EL RETAMAL Y P.I. LLANO MAZUELOS

Existe un proyecto que contempla la conexión con los principales núcleos de actividad industrial, denominado: "06-JA-2215-00-00-PC Vía ciclista sur y conexión con los polígonos industriales de Llanos de Mazuelos y Fuente Granada de Alcalá la Real (Jaén)" que, hasta la fecha de redacción de este PMUS, no ha sido ejecutado.

De forma complementaria a este proyecto, existe la posibilidad de la construcción de una pasarela que lo conecte con el P.I. El Retamal mediante una pasarela peatonal-ciclista sobre la carretera N-432.

CONEXIÓN P.I. LLANO MAZUELOS - P.I. EL CHAPARRAL

El anteproyecto:
"01-JA-2380-0.0-0.0-AP Anteproyecto de mejora de accesos a Santa Ana desde la A-403 y conexión polígonos industriales en Alcalá la Real" con fecha diciembre 2020, incluye un carril bici de doble carril, que permitirá la conexión directa entre los polígonos Llanos de Mazuelos y El Chaparral, completando así una red circular de vías exclusivas para bicicletas.

LEYENDA CARRIL BICI

- Existente
- Polígono
- No Urbano
- Pasarela
- Urbano
- Senda cicloturista
- Ciclocalle
- 06-JA-2215-00-00-PC Vía Ciclista Sur
- Sendas ciclables existentes

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

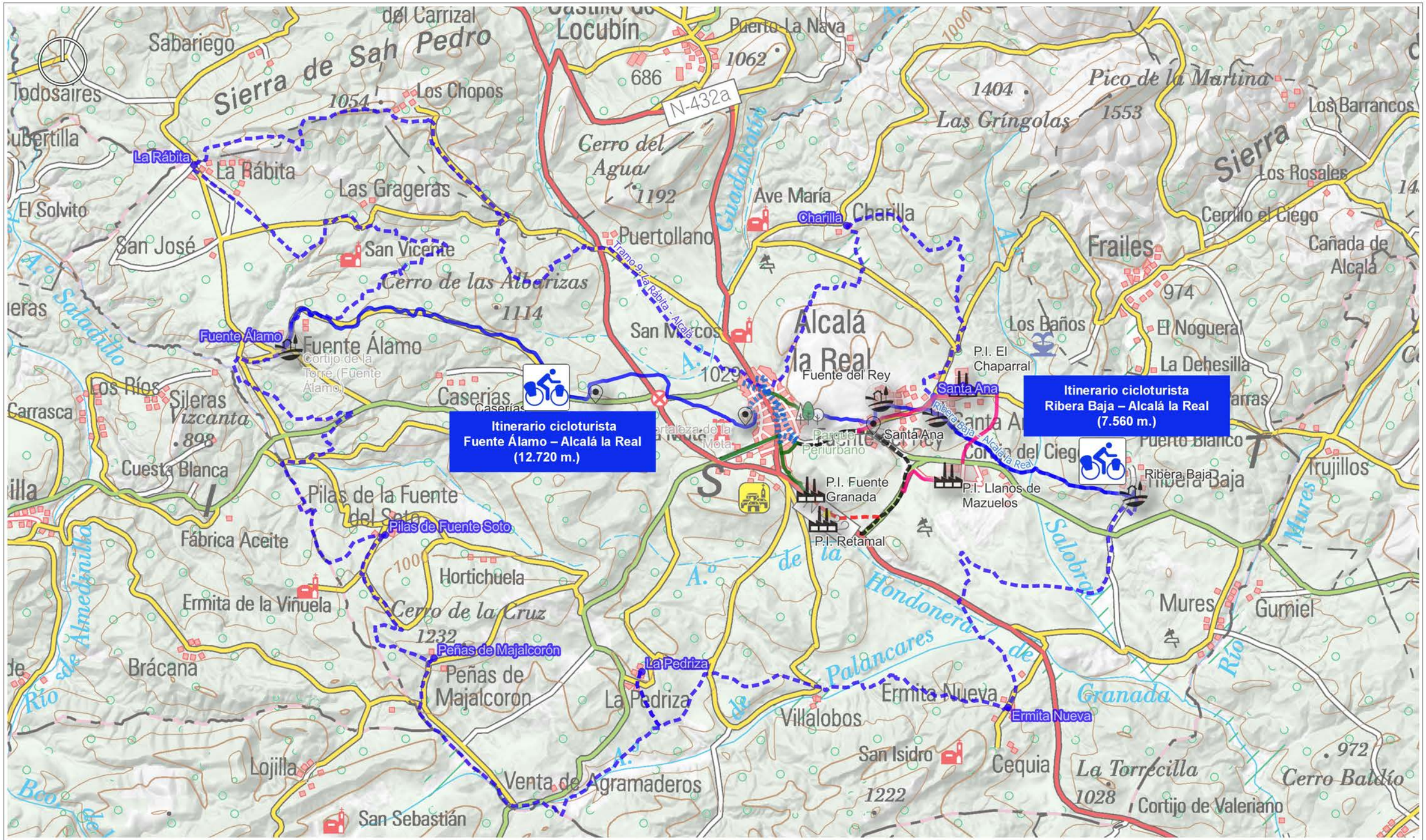
ESCALA: 1:14.000 (0 100 200 300 400 m)

PLANO: CONEXIÓN DE CARRIL BICI CON POLÍGONOS INDUSTRIALES (CU07)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.6

HOJA: 1 de 1



2.4. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

Para fomentar la movilidad sostenible entre las zonas en las que se concentran los alojamientos de turismo rural, se plantea la señalización de dos senderos cicloturistas entre los núcleos de Fuente Álamo, Ribera Baja y Alcalá la Real.

Itinerario 1

ORIGEN: Fuente Álamo

DESTINO: Alcalá la Real

DISTANCIA: 12.720 m.

DESCRIPCIÓN: Entre el Cortijo de la Torre hasta el Conjunto Monumental de la Fortaleza de la Mota.

Itinerario 2

ORIGEN: Ribera Baja

DESTINO: Alcalá la Real

DISTANCIA: 7.560 m.

DESCRIPCIÓN: Une los núcleos de Ribera Baja y Santa Ana. Al llegar a Santa Ana, Santa Ana, Fuente del Rey y finaliza en el Parque Periurbano.

Se incluirá señalización específica para estas sendas cicloturistas y ciclables indicando itinerarios, distancias y tiempo de recorrido entre los núcleos urbanos y los principales puntos de interés situados a lo largo de ellos

LEYENDA CARRIL BICI

- Senda ciclable existente
- Senda cicloturista
- Carril bici existente
- Via Ciclista Sur existente
- Conexión a Polígono
- Pasarela P.I. El Retamal
- Urbano
- Ciclocalle

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: Ai Ingeniería-urbanismo-medioambiente

FECHA: Mayo 2022

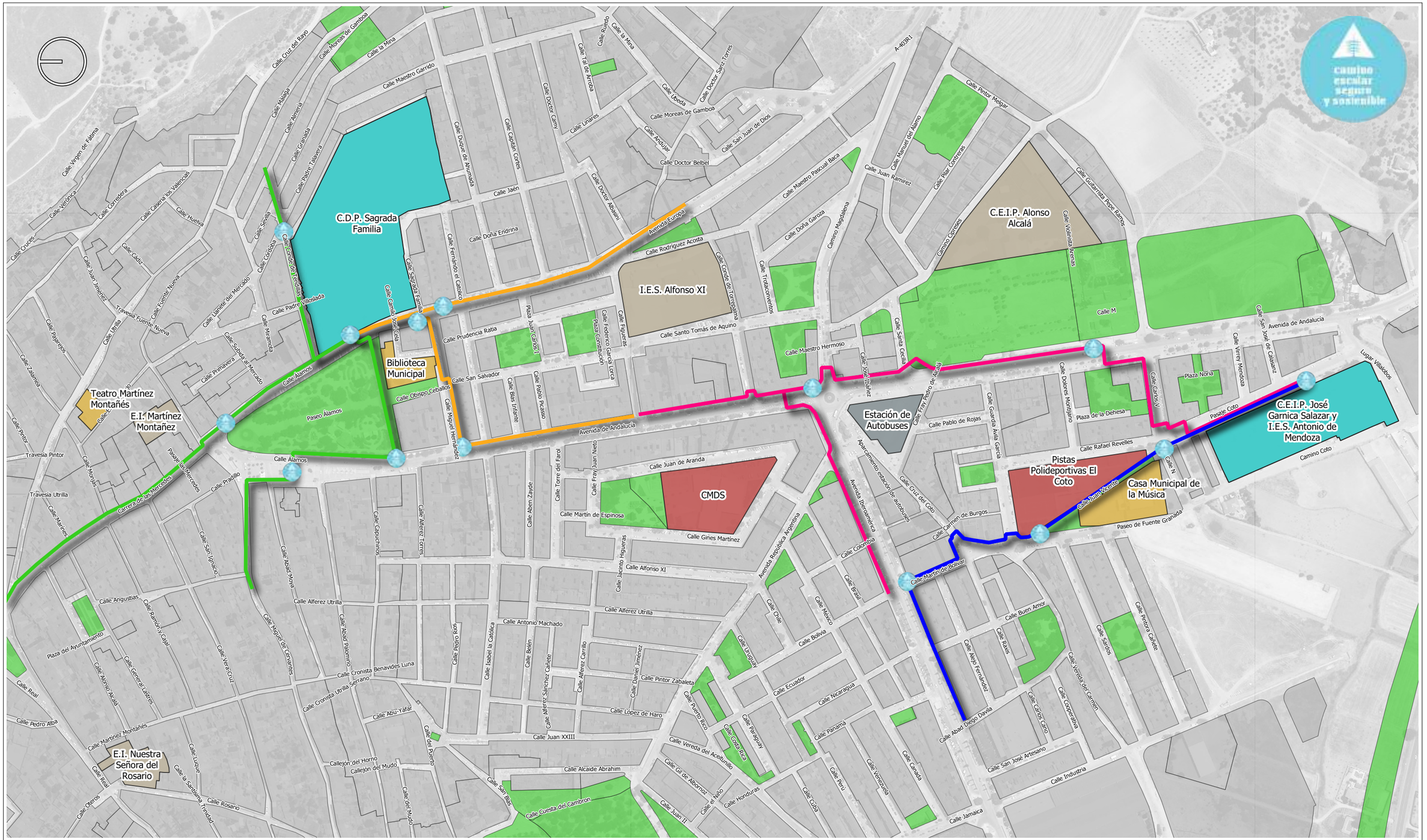
ESCALA: 1:75.000 — 0 500 1.000 1.500 2.000 m

PLANO: SENDAS CICLOTURISTAS ENTRE NÚCLEOS RURALES Y NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (CU09)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 4.7

HOJA: 1 de 1



2.5. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

CAMINOS ESCOLARES EXISTENTES

En el núcleo urbano están señalizados dos caminos escolares seguros:

- El de acceso al C.E.I.P. José Garnica Salazar (COTO),
- y El de acceso a las Escuelas Profesionales Sagrada Familia (SA.FA.)

MEDIDAS A ADOPTAR Y MANTENER EN LOS CESS

- Señalización en intervalos de 100 m.
- Medidas de control de tráfico a lo largo de los itinerarios.
- Reducir límites de velocidad a 10-20 km/h alrededor de los centros educativos, mediante señalización, pasos de peatones elevados o estrechamiento de calzadas.
- Establecer zonas libres de aparcamiento a cierta distnacia del centro escolar (Aparcamiento subterráneo Los Álamos en el área de influencia de las EE.PP. Sagrada Familia., C/Real en el caso del Colegio Cristo Rey, etc.).
- Medidas para reducir el número de vehículos privados del personal docente y no docente que acude al centro.

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS Y SOSTENIBLES

- PUNTO DE ENCUENTRO
- ITINERARIO 1 - SA.FA. ÁLAMOS - CARRERA DE LAS MERCEDES
- ITINERARIO 1 - COTO AVDA. IBEROAMÉRICA - PASAJE COTO
- ITINERARIO 2 - SA.FA. AVDA. ANDALUCÍA - AVDA. EUROPA
- ITINERARIO 2 - COTO AVDA. IBEROAMÉRICA - AVDA. ANDALUCÍA

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS Alcalá la Real

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:4.000 — 0 30 60 90 120 m

PLANO: CAMINOS ESCOLARES SEGUROS Y SOSTENIBLES (GM01)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 5.1

HOJA: 1 de 1

Acceso a I.E.S. Alfonso XI

Acceso a Paseo de los Álamos y E.P.SAFA

Acceso al Ferial y C.E.I.P. Alonso de Alcalá

Acceso a supermercado Mercadona

Acceso Cementerio Municipal

Acceso a supermercado MAXI DIA

Acceso a E.S. Puerta de Alcalá Shell

Plano 4.3.1

Plano 1.5.1

Plano 4.3.2

C.D.P. Sagrada Familia

Guardia Civil

I.E.S.

C.E.I.P. Alonso Alcalá

Recinto ferial

Palacio Abacial

C.D.P. Cristo Rey

CMDS

Pistas Polideportivas El Coto

C.E.I.P. José Garnica Salazar y I.E.S. Antonio de Mendoza

Servicio de extinción de incendios

Fortaleza de la Mota

Centro Polideportivo Municipal

Hospital de Alta Resolución

Cementerio

Paso de peatones de acceso a ferial

Paso de peatones de acceso a ferial

Camino de los Cipreses, transitado por escolares y con acerado estrecho

C/Álamos en el entorno del acceso a las E.P. SA.FA.

Acera en C/Figueras

2.5. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Existen varios centros de atracción generadores de gran tráfico rodado cuyo acceso provoca problemas a la circulación.

Se plantea la ordenación de los accesos a estos centros para mejorar la accesibilidad y seguridad de los usuarios.

Calle	Zona	Actuación propuesta
Av. de Iberoamérica	Acceso a supermercado Mercadona	Implantación de glorieta en intersección de Av. Iberoamérica con calles Jamaica e Industria
Av. de Iberoamérica	Acceso a supermercado MAXI DIA	Construcción de acerado para acceso peatonal y nuevo acceso de vehículos desde la glorieta existente
C/ Figueras	Acceso a I.E.S. Alfonso XI	Reducción de calzada a un carril y ampliación de aceras
C/ Álamos	Acceso a Paseo de los Álamos y E.P.SAFA	Ampliación de acera y reducción de calzada. Nueva zona de reunión, parada de bus y bicicletas
C/ Santa Cecilia, Cmno. Cipreses y Av. de Andalucía	Acceso al Ferial y C.E.I.P. Alonso de Alcalá	Reordenación de zonas de vehículos y habilitación de acerado para correcto acceso a ferial y colegio
Av. Iberoamérica	Acceso a E.S. Puerta de Alcalá Shell	Ejecución de acera para acceso peatonal a E.S. Puerta de Alcalá Shell
C/ Vereda del Aceitunillo y Camino Cementerio	Acceso Cementerio Municipal	Mejora del acceso al Cementerio Municipal

LEYENDA

Zona de actuación

(ver planos de detalle indicados)

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: Mayo 2022

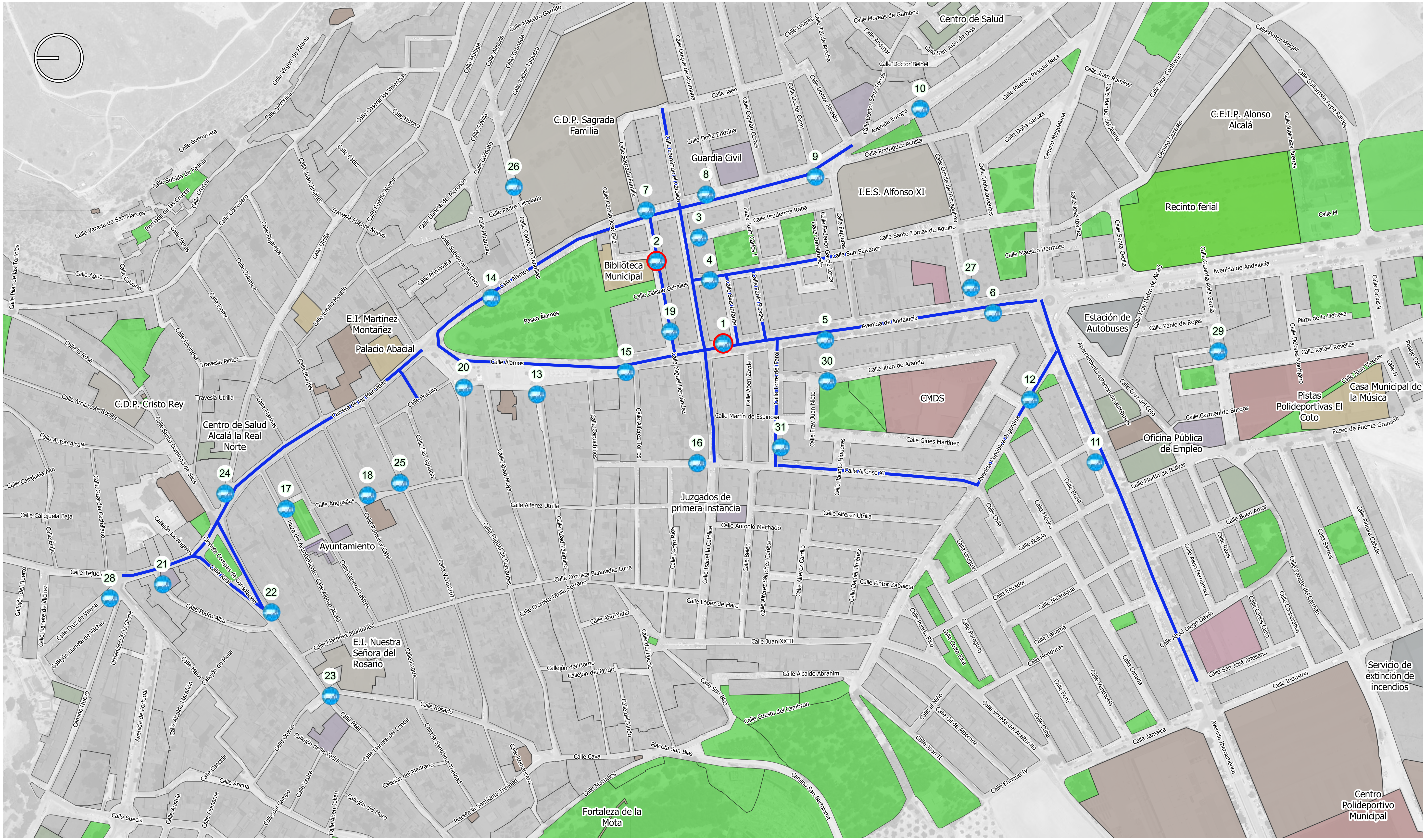
ESCALA: 1:6.000 (0 50 100 150 200 m)

PLANO: REDUCCIÓN DE IMPACTO DE ACCESO A CENTROS DE ATRACCIÓN (GM06)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 5.2

HOJA: 1 de 1



2.7. MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA

La implantación de zonas azules tiene como objetivo favorecer la rotación y que los estacionamientos no sean a medio o largo plazo.

Para conseguir este objetivo, se plantea la creación de nuevas zonas azules junto a una importante zona comercial.

Las áreas de zona azul existentes y las nuevas zonas propuestas son:

Nº	Dirección	Estado
1	Av de Andalucía 5	Nueva
2	Calle Miguel Hernandez / Biblioteca	Nueva
3	Prudencia Ratia	Existente
4	San Salvador	Existente
5	Av de Andalucía, 20	Existente
6	Av de Andalucía, 42	Existente
7	Av Europa, 1	Existente
8	Av Europa, 4	Existente
9	Av Europa, 12	Existente
10	Av Europa, 14	Existente
11	Av Iberoamérica, 20	Existente
12	Av República Argentina	Existente
13	Calle Abad Palomino, 4	Existente
14	Calle Álamos, impar	Existente
15	Calle Álamos, par	Existente
16	Calle Alfonso XI	Existente
17	Calle Alonso Alcalá, 12	Existente
18	Calle Angustias, 7	Existente
19	Calle Miguel Hernández	Existente
20	Calle Miguel de Cervantes, 1	Existente
21	Calle Pedro Alba	Existente
22	Calle Real, 27	Existente
23	Calle Real, 44	Existente
24	Calle Utrilla, 3	Existente
25	Calle Veracruz, 16	Existente
26	Conde de Tendillas	Existente
27	Conde de Torrepalma, 2	Existente
28	Cruz de Villena, 1	Existente
29	Guardia Ávila García	Existente
30	Juan de Aranda	Existente
31	Torre del Farol, 3	Existente

ZONAS DE CARGA Y DESCARGA

- Existente
- Nueva
- Calle Comercial

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería · urbanismo · medioambiente

FECHA: Mayo 2022

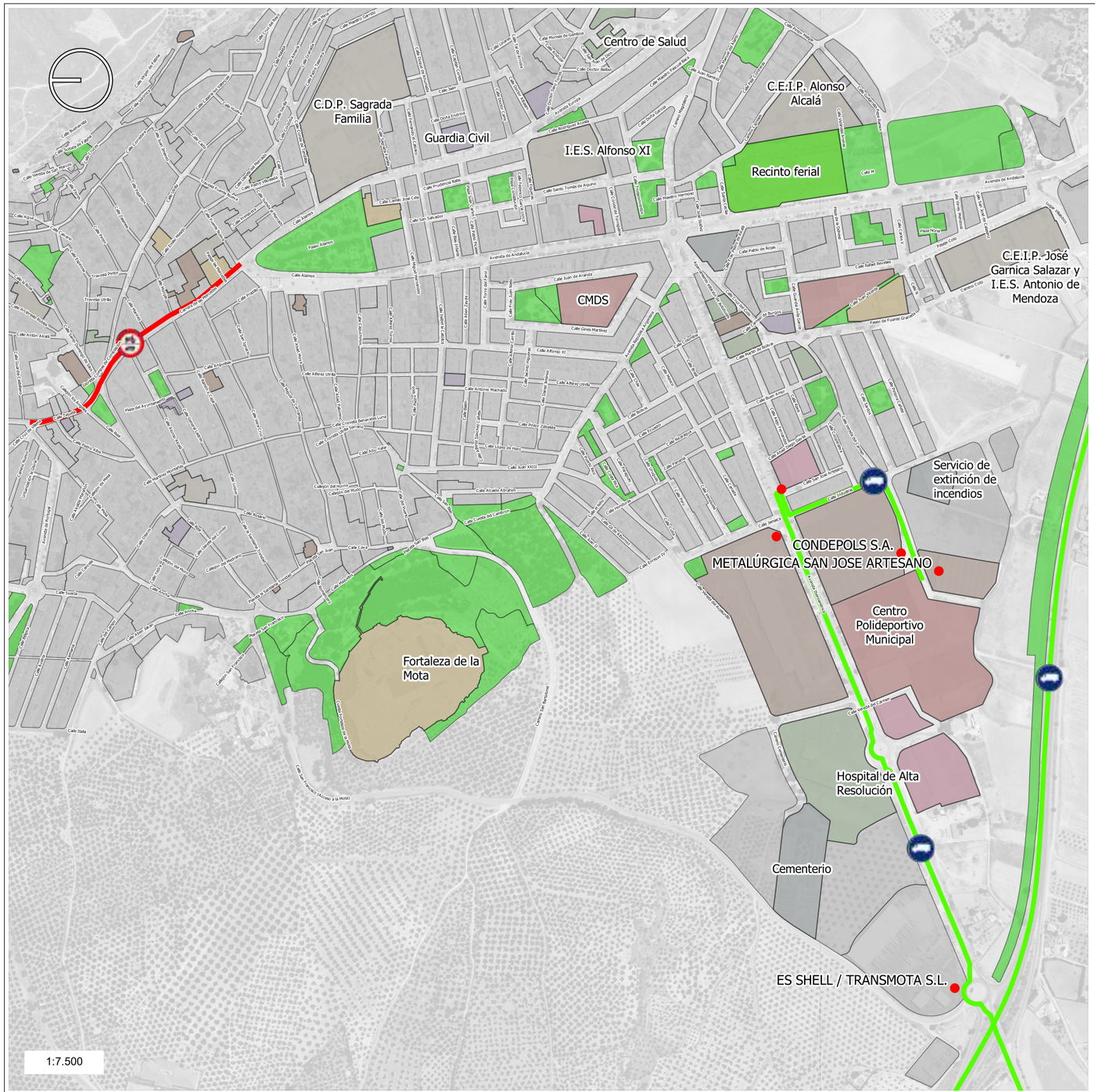
ESCALA: 1:4.000 — 0 40 80 120 160 m

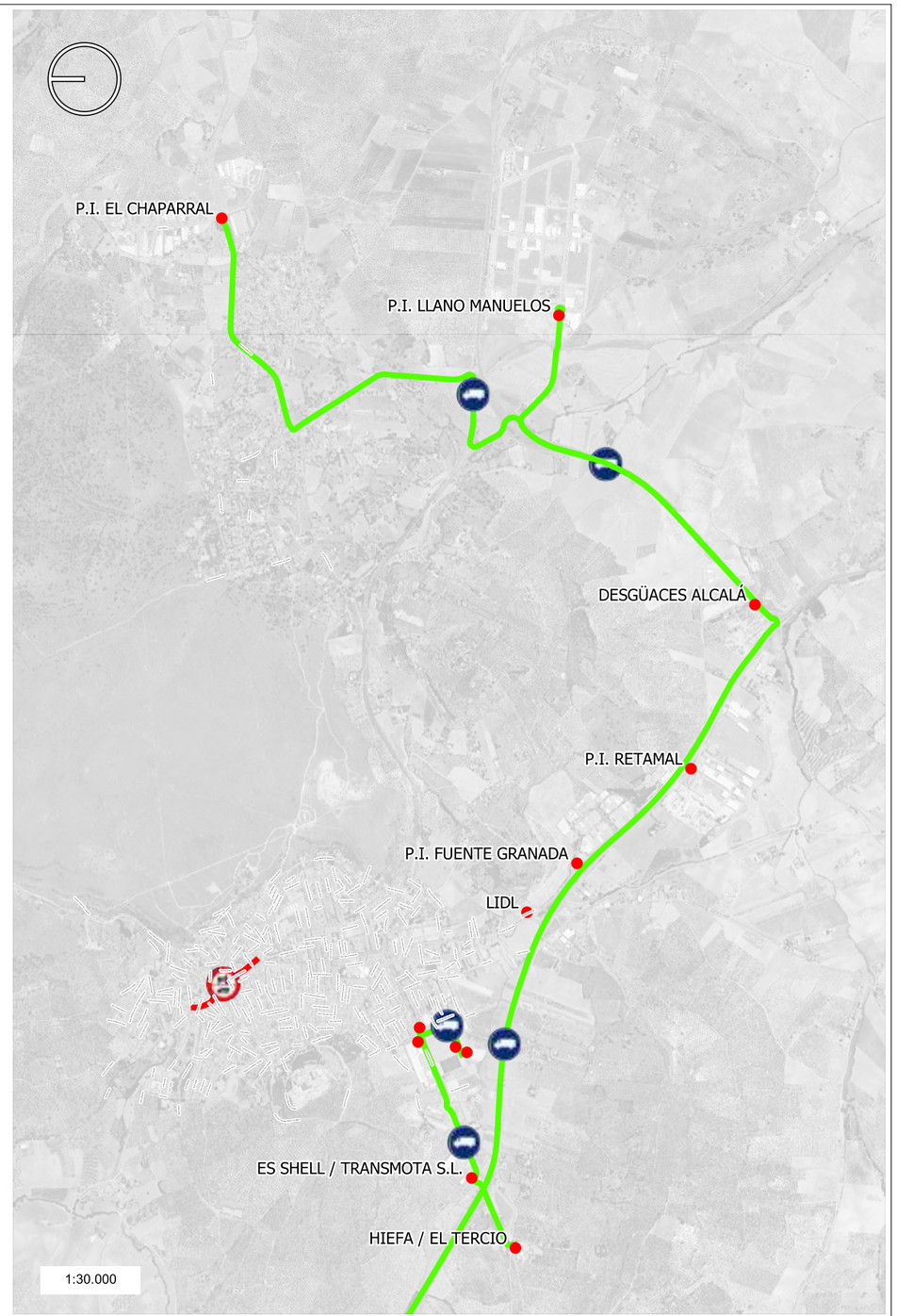
PLANO: ZONAS DE CARGA Y DESCARGA (CD01)

Nº DE PLANO: 6.1

HOJA: 1 de 1

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz





2.2. GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

El tráfico pesado es el que, sin lugar a duda, mayor ruido aporta y puede provocar, de forma ocasional, la congestión del tráfico.

La E.S. Puerta de Alcalá Shell cuanta con instalaciones que pueden actuar como Centro de Transportes, lo que hace posible restringir el acceso al casco urbano de vehículos de mayor tonelaje.
Se propone restringi r el tránsito de vehículos de mayor tonelaje en el casco urbano para facilitar el correcto tránsito de vehículos. La existencia de las carreteras N-432 y la A-403 hacen posible la correcta conexión viaria sin ser necesario el tránsito de vehículos pesados y agrícolas por el núcleo urbano

Los principales centros donde es necesario el acceso mediante vehículos pesados son:

Nombre	Dirección
CONDEPOLS S.A.	Avda. Iberoamérica, 35
MERCADONA	Avda. Iberoamérica s/n
ES SHELL / TRANSMOTA S.L.	Avda. Iberoamérica
LIDL	Avda. de Andalucía, 97
DESGÜACES ALCALÁ	Ctra. Granada km 390,5

Nombre	Dirección
METALÚRGICA SAN JOSE ARTESANO	C/Vereda del Carmen, 37
TAGHLEEF INDUSTRIES S.L.U.	Avda. Iberoamérica, 56
P.I. FUENTE GRANADA	Ctra. N-432
P.I. LLANO MANUELOS	Ctra. A-403
P.I. EL CHAPARRAL	Santa Ana

ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA

- Tráfico pesado y agrícola restringido
- Tráfico pesado
- Centros de atracción de vehículos pesados

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

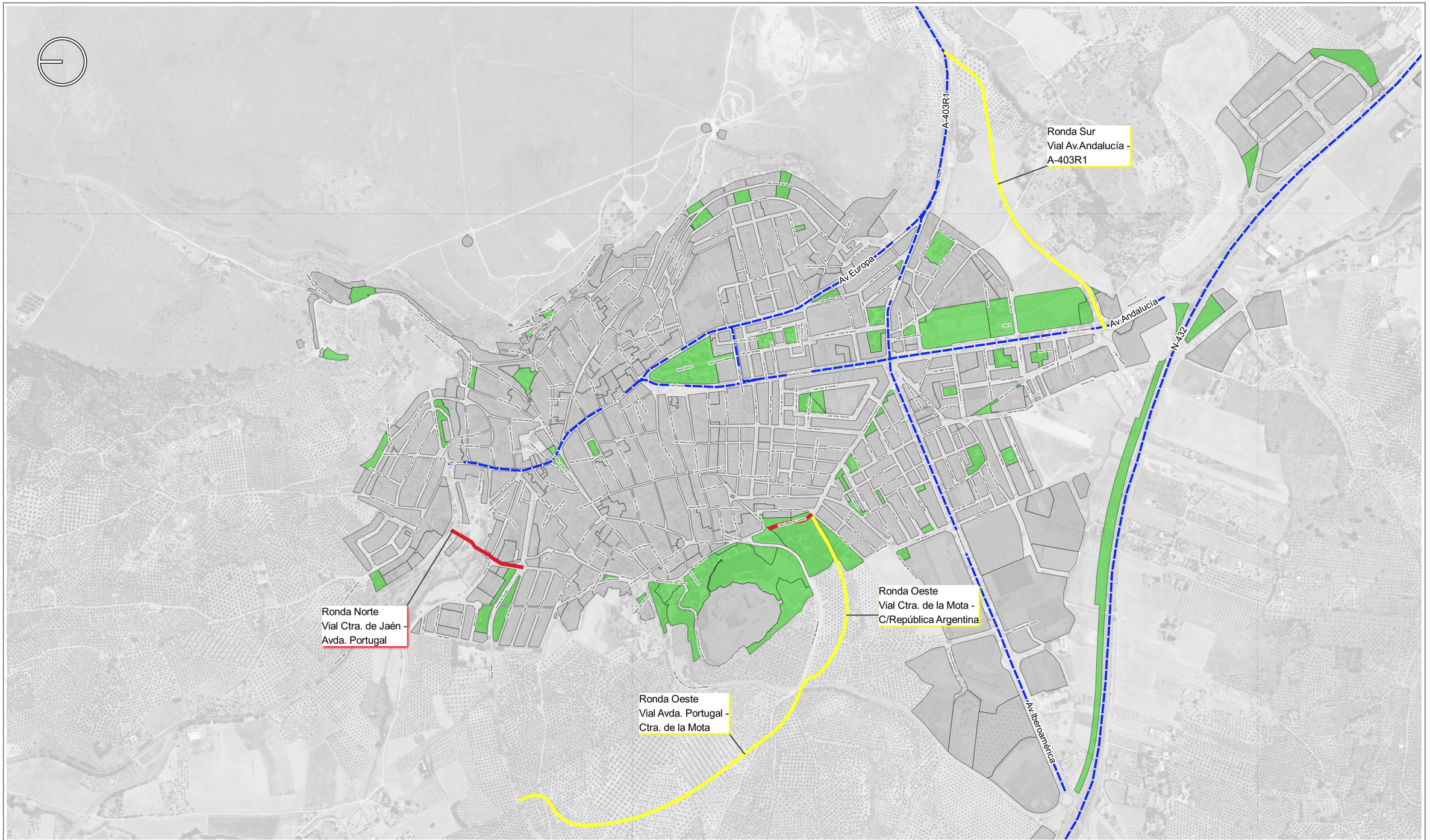
ESCALA: INDICADAS

PLANO: ORDENACIÓN DEL TRÁFICO PESADO Y AGRÍCOLA (CD05)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 6.2

HOJA: 1 de 1



2.8. INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

La gestión de estos nuevos viales estructurales previstos en el PGOU está unida al desarrollo de los suelos urbanizables sectorizados en los que están incluidos, lo que implica la necesidad de ser promovidos por la iniciativa privada ya que estas áreas están definidas como gestión por sistema de compensación.

"Ronda"	NOMBRE	ACTUACIÓN
Ronda Oeste	Vial Avda. Portugal - Ctra. de la Mota	Ejecución de vial que bordea el cerro de La Mota para conectar la zona norte con la Av.de Iberoamérica
Ronda Oeste	Vial Ctra. de la Mota - C/República Argentina	Ejecución de vial complementario a Vial Av.Portugal - Ctra.de la Mota para facilitar la descongestión del centro y obtener una red radioconcéntrica
Ronda Sur	Vial Av.Andalucía - A-403R1	Ejecución de vial para descongestión de la glorieta de Av.Andalucía y Camino de la Magdalena
	Cuesta del Cambrón	Ampliación de la Cuesta, coincidente con el camino existente para conectar el barrio de S.Juan con Av.Iberoamérica a través de Rep.Argentina.

VIALES ESTRUCTURALES

- EJECUCIÓN LARGO PLAZO
- EJECUCIÓN MEDIO PLAZO
- VIALES ESTRUCTURALES EXISTENTES

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

EQUIPO REDACTOR:

FECHA: Mayo 2022

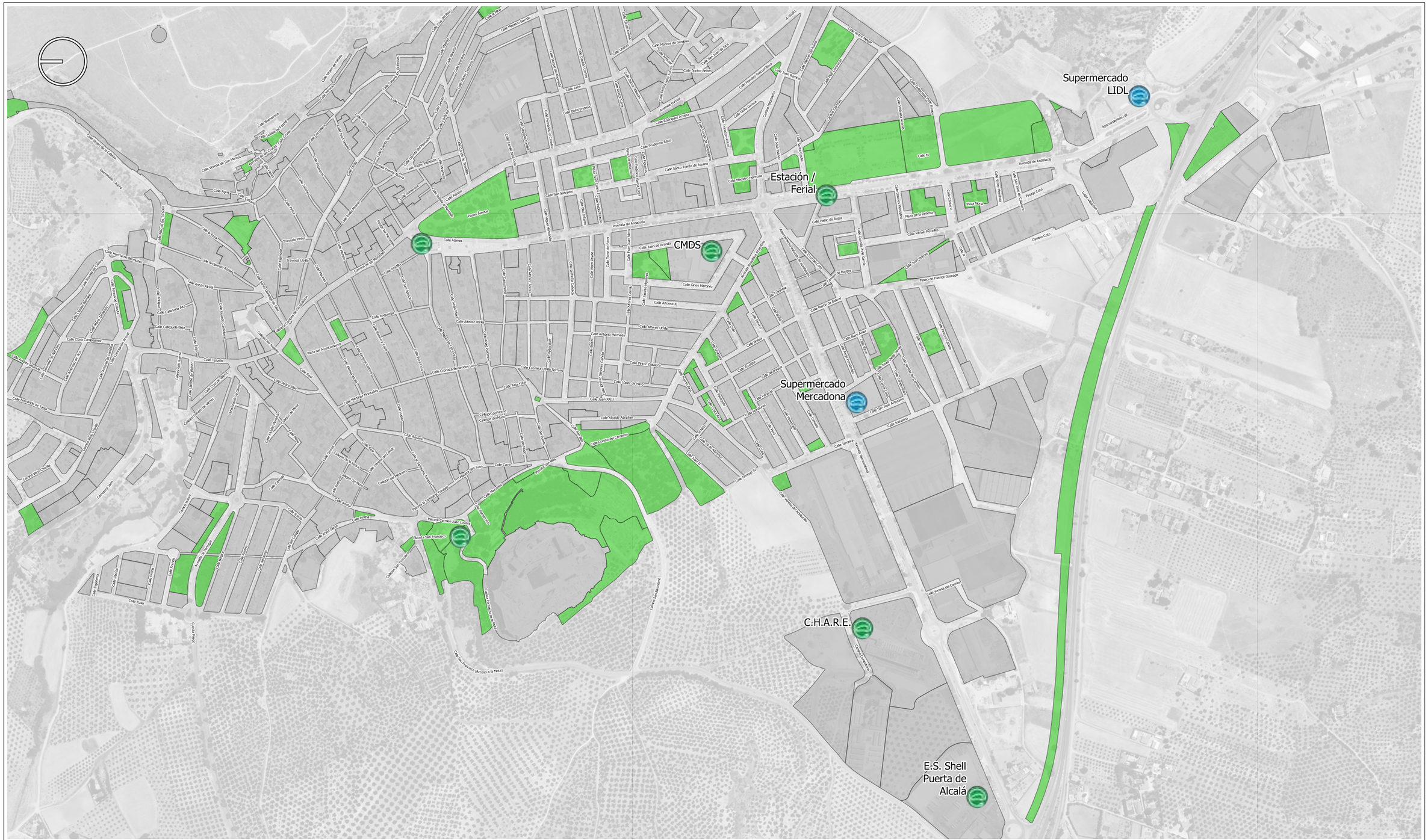
ESCALA: 1:10.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: EJECUCIÓN DE VIALES ESTRUCTURALES (IU07)

Nº DE PLANO: 7.1

HOJA: 1 de 1

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz



2.9. MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO

MEJORA DEL TRANSPORTE ESCOLAR:

Se plantea implantar puntos de recarga energética en zonas estratégicas del núcleo urbano (centros de atracción o disuasión).

Se acondicionará, al menos, un punto de recarga para vehículos de mayor tamaño (E.S. Shell Puerta de Alcalá)

Se incentivará la instalación de puntos de recarga en garajes privados colectivos.

Se estudiará el funcionamiento y evolución de estos puntos de recarga para aumentar su número a largo plazo.

Se implantará un punto de recarga en el aparcamiento público "Los Álamos" y en la zona de estacionamiento de "La Mota".

Nombre	Tipo
A.P. Los Álamos	Propuesto
Estación / Ferial	Propuesto
CMDS	Propuesto
C.H.A.R.E.	Propuesto

Nombre	Tipo
Aparcamientos Fortaleza de la Mota	Propuesto
Supermercado LIDL	Existente
Supermercado Mercadona	Existente
E.S. Shell Puerta de Alcalá	Propuesto

PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA

- Punto de recarga existente
- Punto de recarga propuesto

Ayuntamiento de Alcalá la Real

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL NÚCLEO URBANO DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN)

PMUS ALCALÁ LA REAL

EQUIPO REDACTOR: ingeniería+urbanismo+medioambiente

FECHA: Mayo 2022

ESCALA: 1:7.000 — 0 50 100 150 200 m

PLANO: PUNTOS DE RECARGA ENERGÉTICA (CA01)

NOMBRE DEL FICHERO DIGITAL: PMus.qgz

Nº DE PLANO: 8.1

HOJA: 1 de 1