



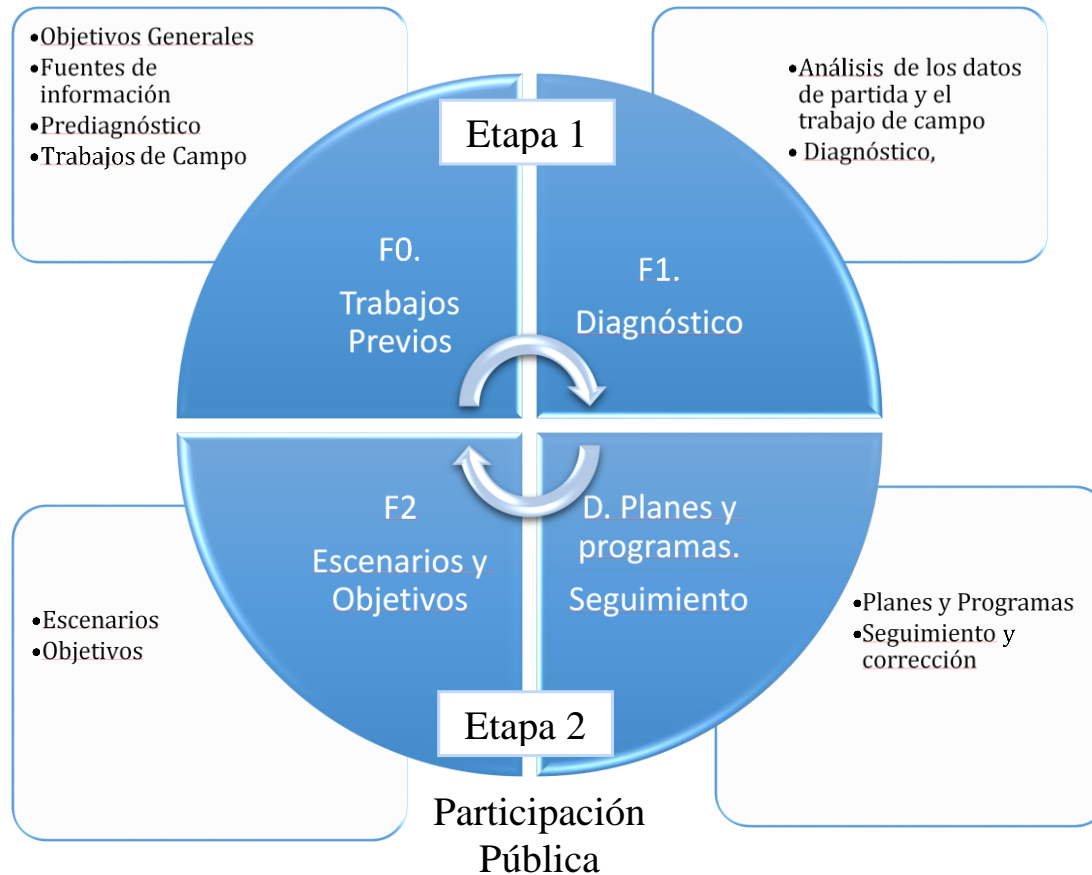
Unión Europea



REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

RESUMEN DEL PLAN

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MOTRIL

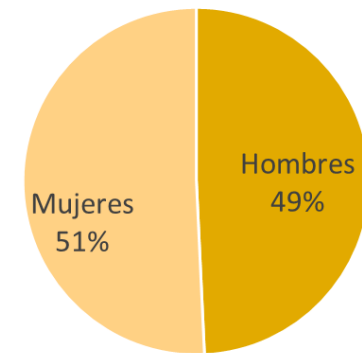


Fase I. Información y Diagnóstico

1. Caracterización sociodemográfica

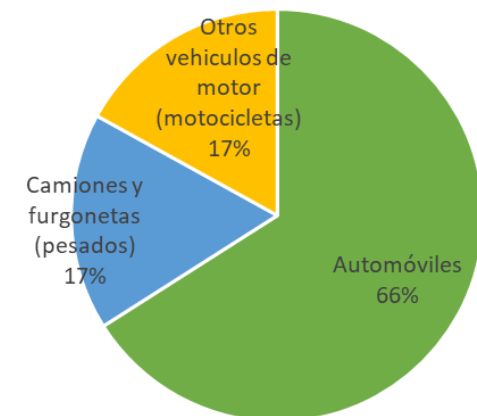
La población en Motril es de 60.420, lo que supone un incremento muy poco significativo con respecto a los 57.895 habitantes que tenía el municipio en el año 2006. Se observa en los últimos 10 años como existe un primer periodo entre 2006 y 2010 en el que la población crece de manera sostenida para estancarse e incluso decrecer a partir del año 2010. La proporción entre sexos es del 51% para las mujeres y del 49% para los hombres.

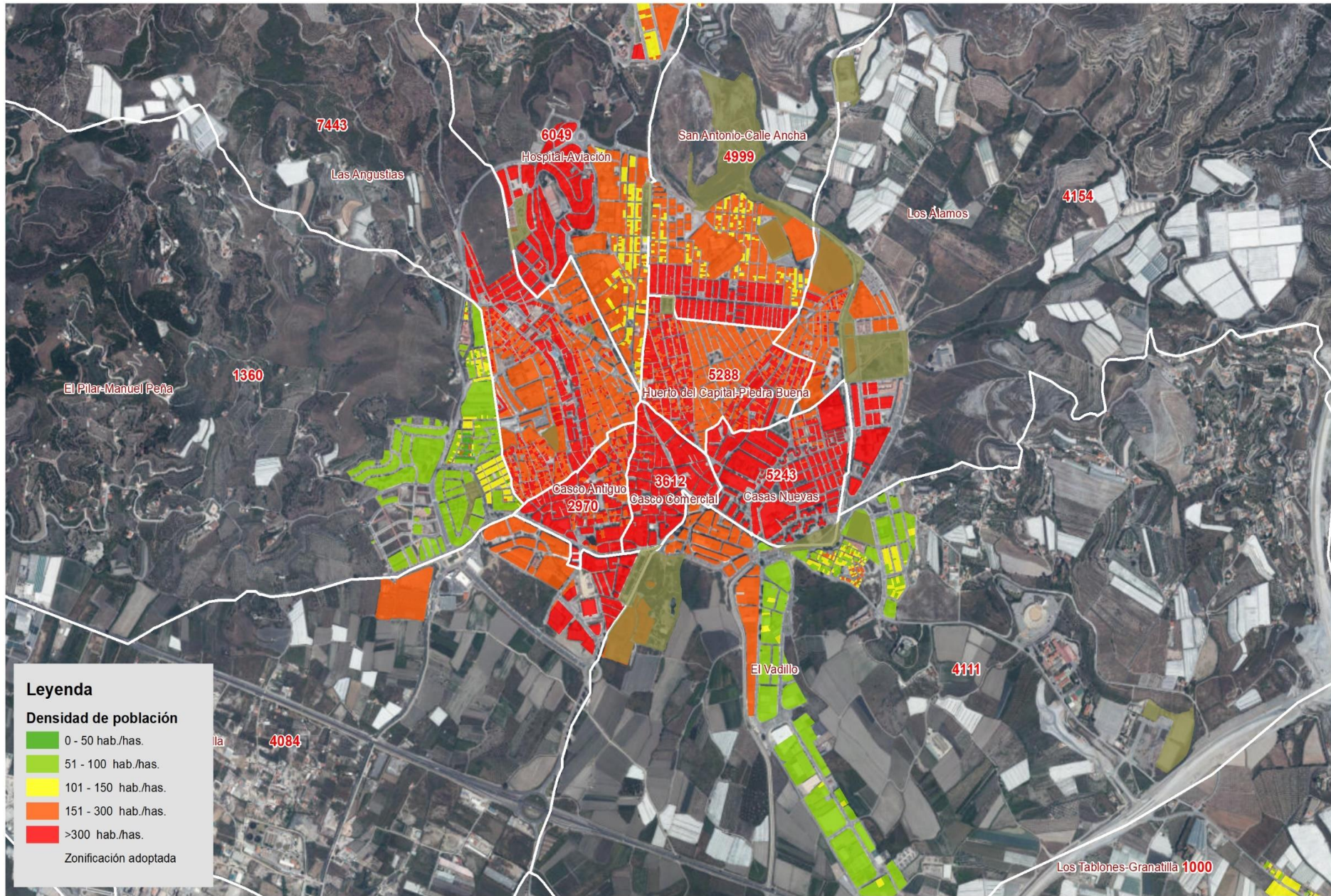
Población por sexo



En Motril el parque de vehículos a motor es de 36.783 en la actualidad lo que supone un incremento del 28% con respecto al año 2005. Por otro lado, la tasa de motorización es de 402 automóviles por cada 1.000 habitantes en el año 2016 lo que supone un incremento del 18% con respecto a los 341 del año 2005.

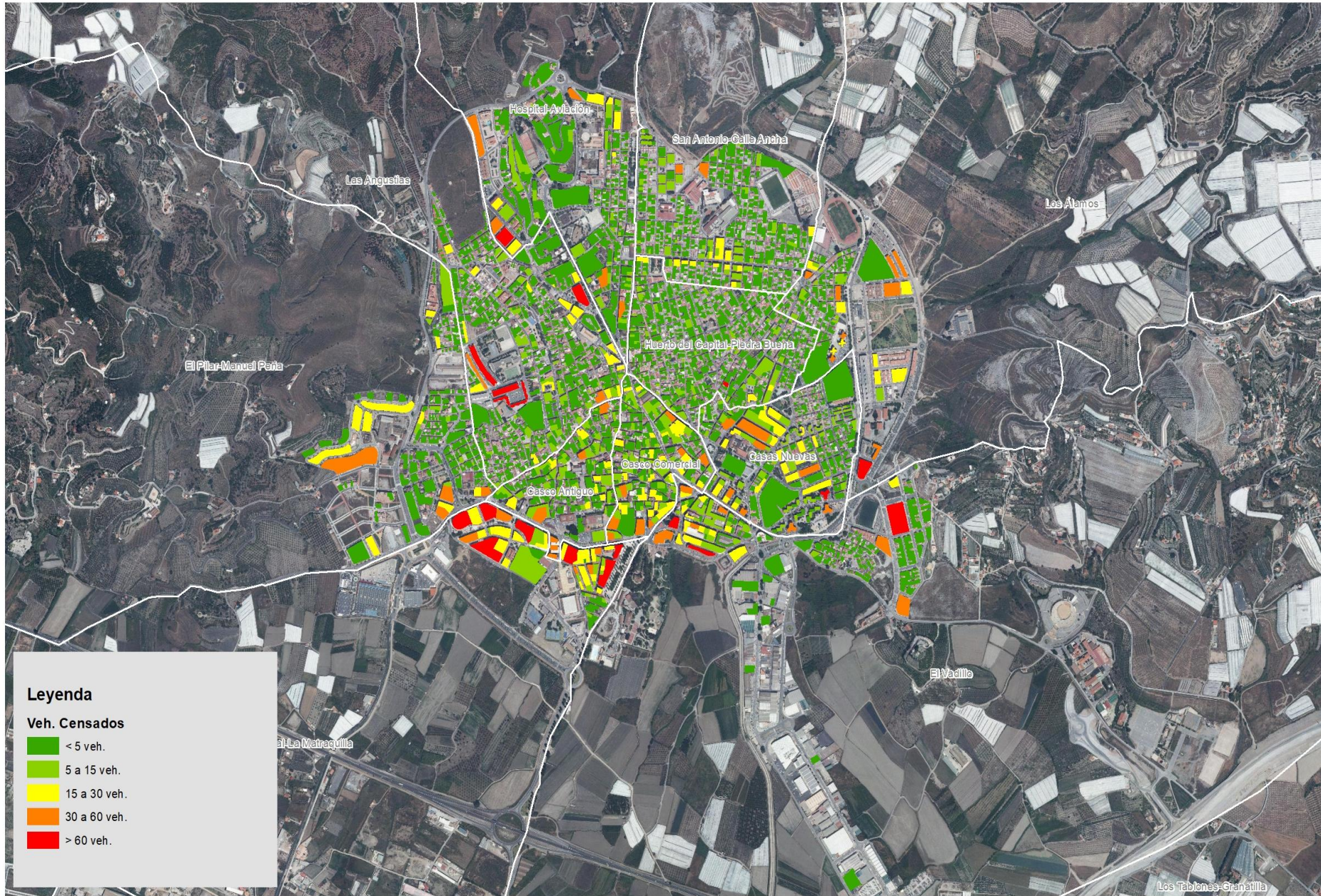
Veh. a Motor en 2016





DENSIDAD DE POBLACIÓN Y POBLACIÓN POR ZONA DE TRANSPORTE. DETALLE NÚCLEO PRINCIPAL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

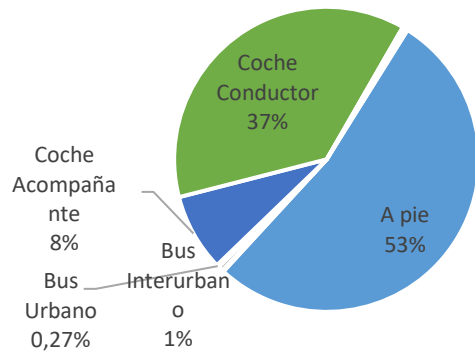


DENSIDAD DE VEHÍCULOS CENSADOS POR PARCELA EN MOTRIL. DETALLE NÚCLEO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

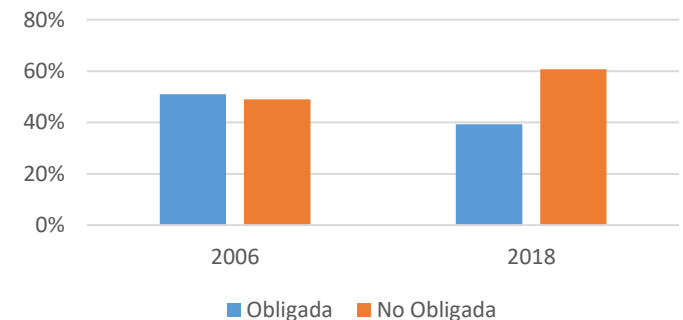
2. La movilidad diaria (I)

En Motril se están produciendo cada día algo más de 118.113 viajes, lo que significa un aumento de la movilidad respecto del último dato existente para 2006. En efecto, el ratio de viajes por persona encuestada (+15 años) en el 2018 se sitúa en 2,36 viajes al día, mientras que en el último PMUS se cifraron en 2,27 viajes al día.

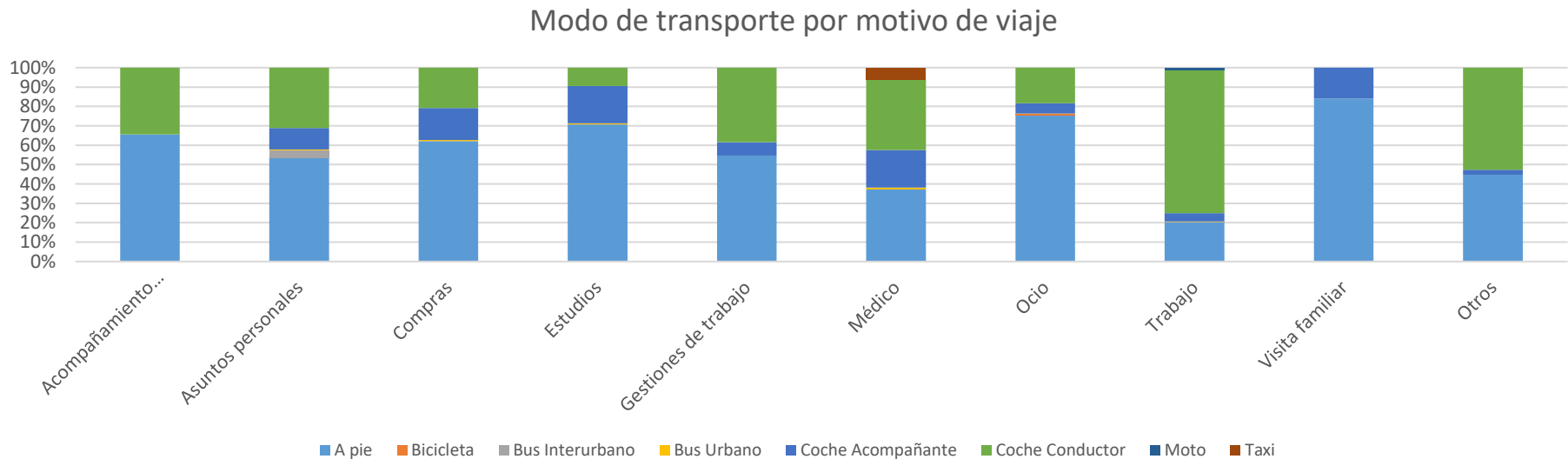


El reparto modal de la movilidad en día laborable en Motril es muy favorable al vehículo privado, con el 45% del total de los viajes, sin embargo, supone una clara disminución sobre los datos obtenidos en el último PMUS del 2006 donde el VP se cifraba en más del 68%.

La movilidad es fundamentalmente obligada, es decir aquella que se produce al trabajo y a los estudios, pero sin embargo mientras que en el año 2006 era mayoritaria sobre el total, en la actualidad se han producido un aumento de la movilidad hacia otras tipologías no obligadas, como compras, ocio, etc.



2. La movilidad diaria (II)

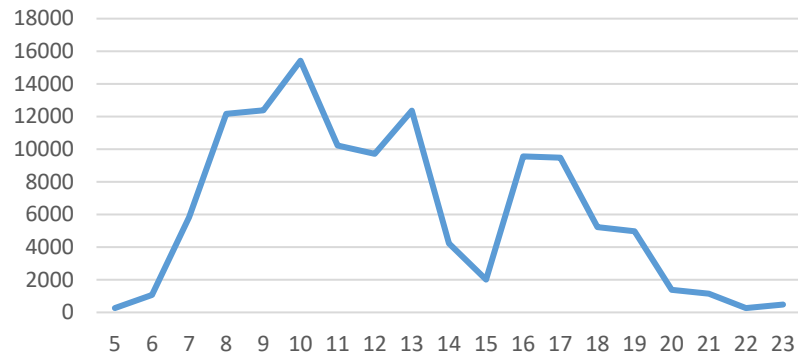


La movilidad al trabajo se produce de una manera muy mayoritaria en vehículo privado, y además sin compartir vehículo. Esto hace que sea una movilidad que se va a producir de manera diaria y de manera poco eficaz, por las externalidades que genera: atasco, ruido, contaminación, accidentalidad, etc.

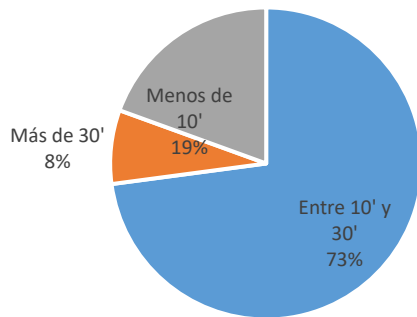
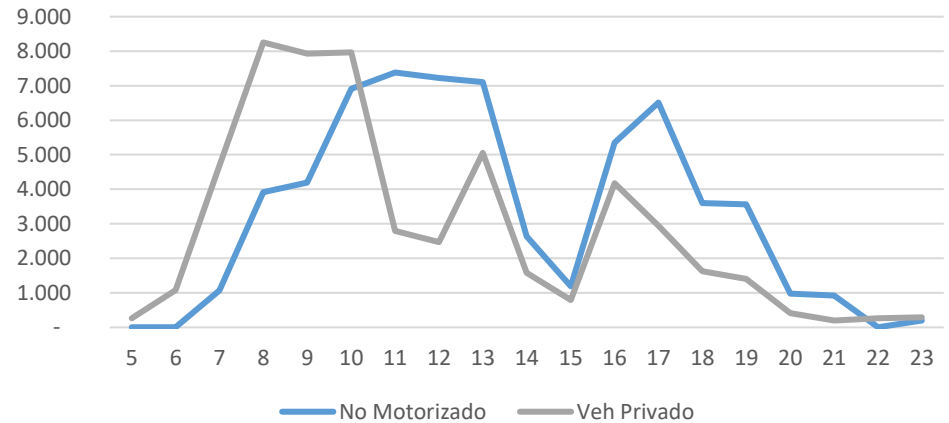
Por otro lado, observamos como los viajes al estudio y el acompañamiento escolar, se hacen principalmente a pie, siendo junto con el ocio, los viajes más eficientes detectados.

2. La movilidad diaria (III)

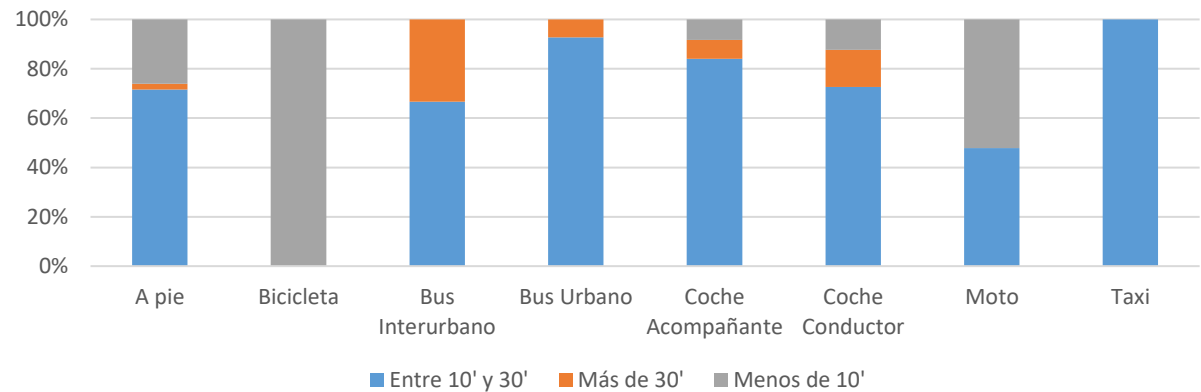
Oscilograma diario



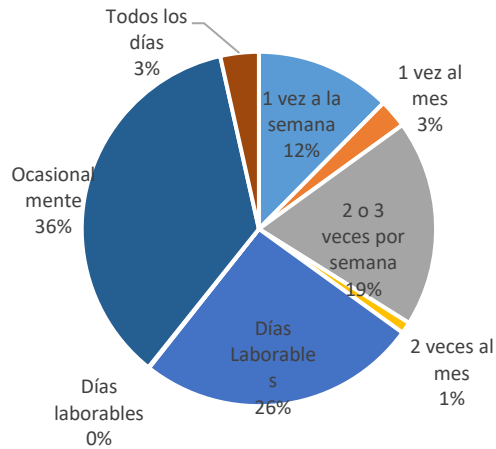
Oscilograma por modo de transporte



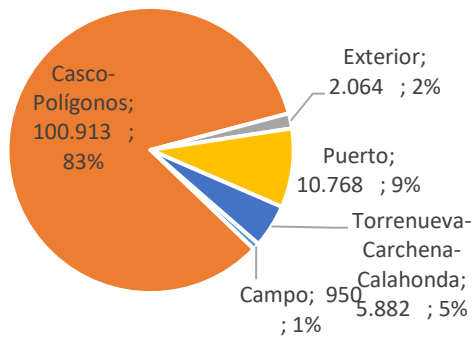
Duración por modo de transporte



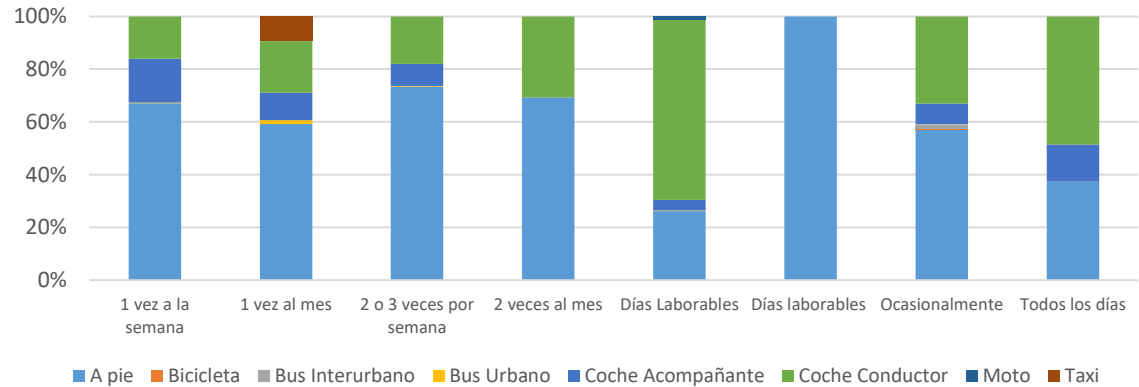
2. La movilidad diaria (IV)



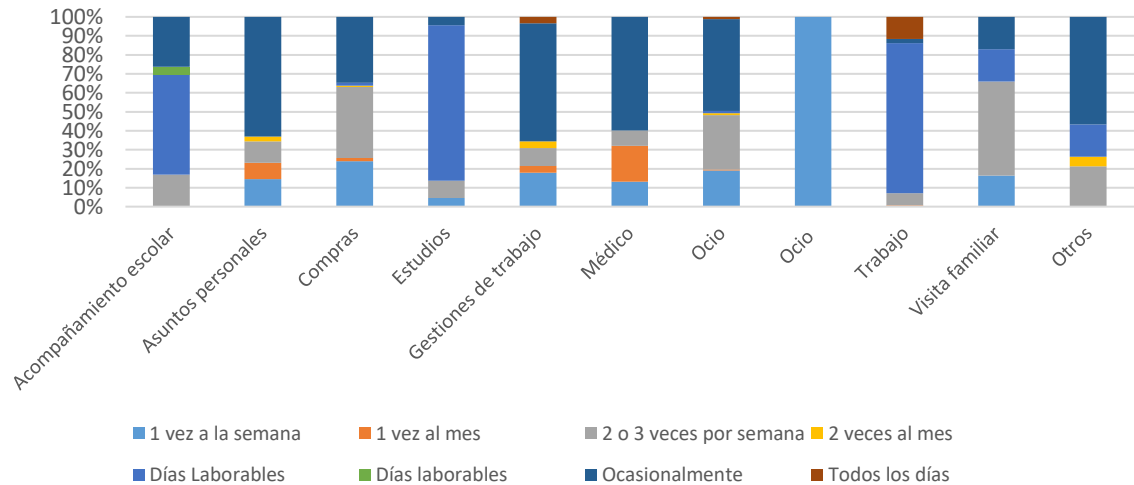
Distribución de viajes por zona

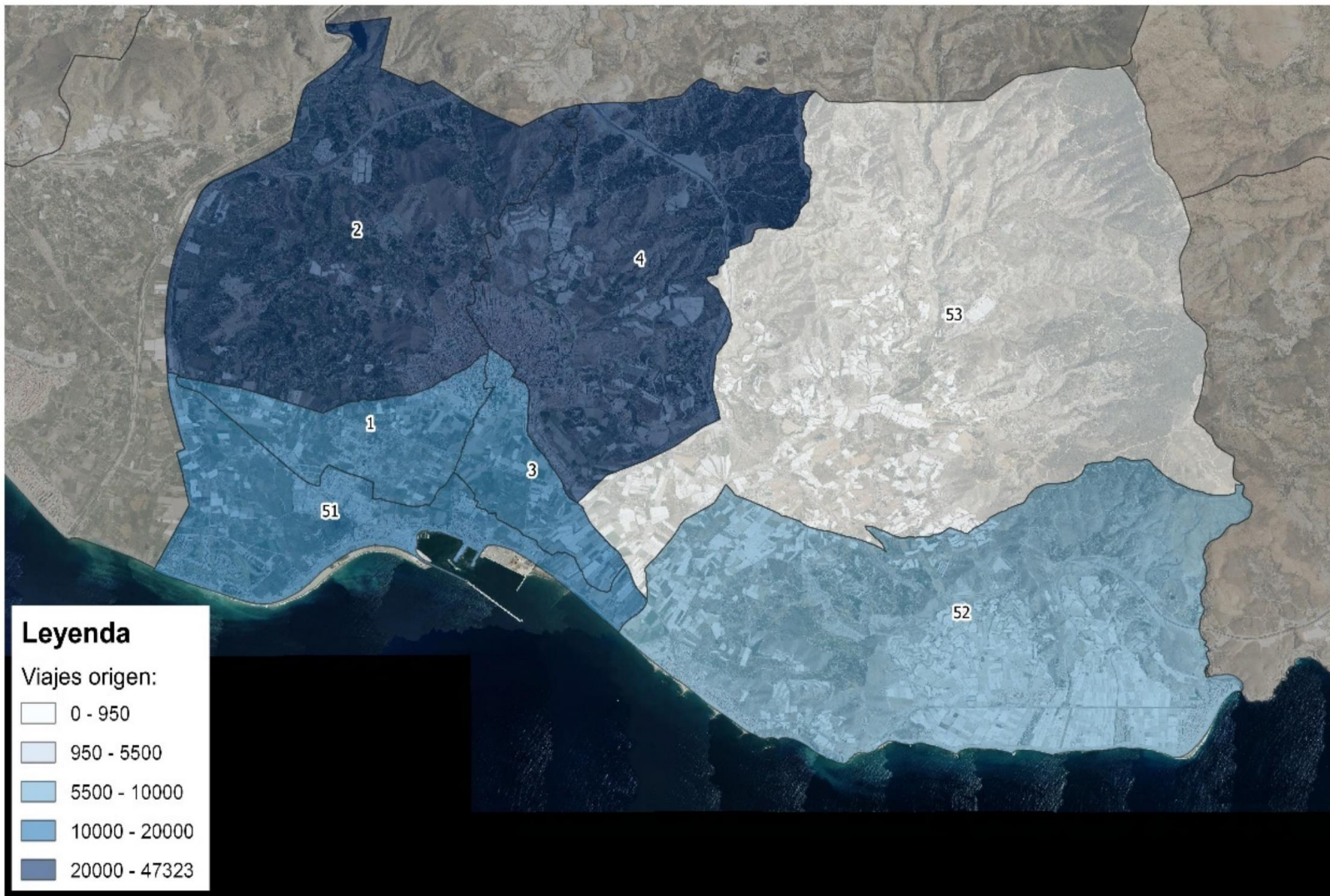


Frecuencia por modo de transporte



Frecuencia por motivo de viaje



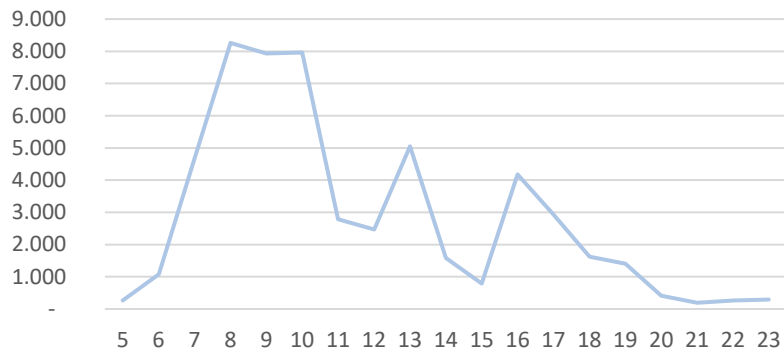


VIAJES ORIGEN POR DISTRITO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

3. La red viaria y el tráfico(I)

Oscilograma vehículo privado



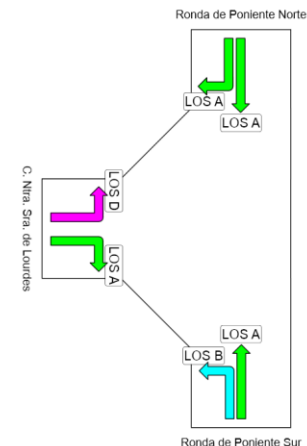
En un día laborable se detectan diversas horas punta en la movilidad producida en vehículo privado, en este sentido será en la franja de las 7:00 a las 10:00 donde se produzcan el mayor número de desplazamientos del día, observándose cierto aumento del tráfico a mediodía, y produciéndose de manera más escalonada a partir de las 16:00.



3. La red viaria y el tráfico(II)

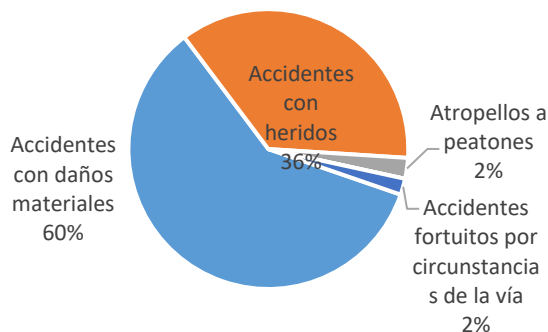
En base a los resultados expuestos, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- Se observa un esquema de tráfico que concentra los principales flujos en las vías arteriales del municipio: Rondas de Levante y Poniente, Camino de Ventillas, Avda. Sta. María de la Cabeza, Ctra. de Almería, así como los de entrada y salida al casco urbano de Motril (Avda. Enrique Martín Cuevas, C. Cuevas). Como consecuencia, los movimientos opuestos a estos, principalmente los **giros a izquierdas**, experimentan ciertas dificultades en las horas punta.
- La hora punta mañana recoge tráficos principalmente de salida del núcleo de Motril hacia las vías distribuidoras situadas al sur, y que dan acceso a los viarios de alta capacidad y al puerto de Motril. Sin embargo, **es en hora punta de tarde cuando se registra la mayor parte del tráfico**, debido a que confluyen los movimientos simétricos de los viajes obligados originados en hora punta mañana y los de acceso a las áreas comerciales y de ocio.
- En general, **no se observan problemas significativos en ninguna de las intersecciones salvo en la Ronda de Levante** dificulta los movimientos de salida desde la C. Nuestra Sra. De Lourdes, que se hacen más intensos en los giros a izquierdas hacia la Ronda Levante Norte, que deben ceder el paso a los vehículos que discurren en los dos sentidos de la circunvalación.



3. La red viaria y el tráfico(III)

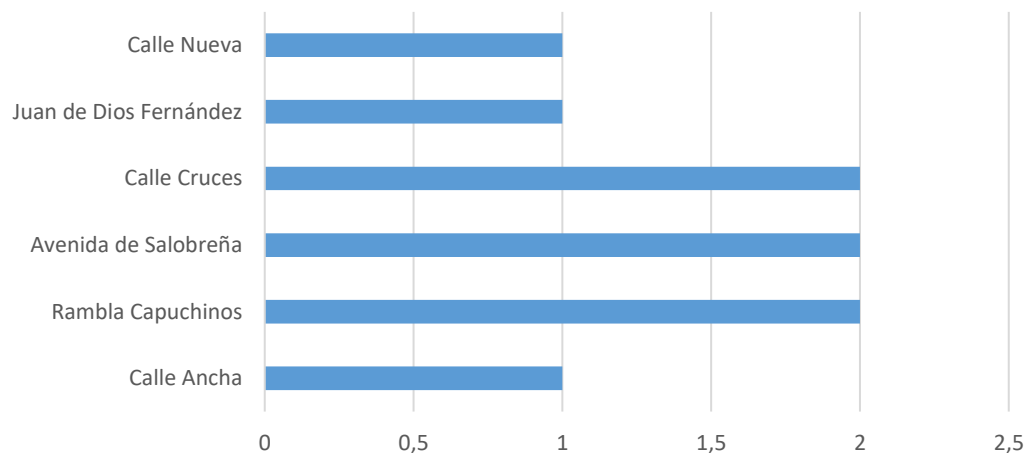
Accidentalidad vial



Durante el último año del que se disponen de datos se han producido un total de 375 accidentes. Por tipología, serán los choques entre vehículos los más representativos con un 96% sobre el total de los que el 36% son accidentes con heridos, mientras que la mayoría, el 60% son accidentes con tan sólo daños materiales.

Los atropellos, por tanto, se cifran en 9 en este último año de referencia, esto ya supone un número realmente positiva si se compara con la analizada en el anterior PMUS donde se cifraba en 33 los atropellos producidos en un año, lo que supone una reducción en la tasa del 72,7%.

Atropellos 2017 por calle

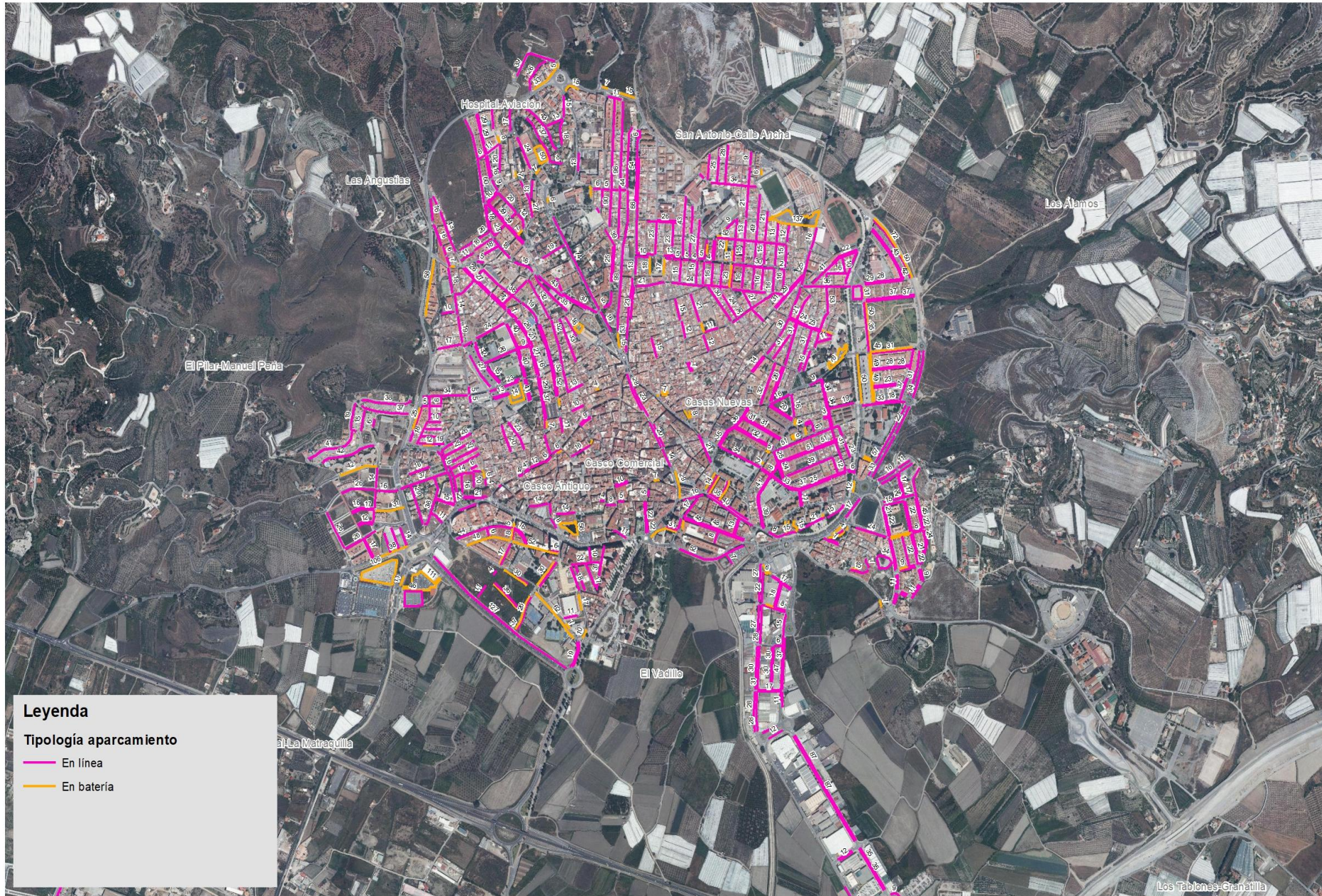


4. El aparcamiento(I)

En el municipio de Motril existe oferta de aparcamiento en viario en la práctica totalidad del término municipal, y pudiéndose estacionar en línea o en batería. El número de plazas aproximadas en calle es de 19.829 de las que 16.166 son en línea y 3.663 en batería.

El número de plazas en calle ofertadas teniendo en cuenta la población censada por zona de transporte refleja que existe 0,36 plazas por habitante en Motril.

zona	Nombre zona	Población total	Plazas en línea	Plazas en batería	Total oferta plazas en calle	Total plazas x hab.
1	El Pilar-Manuel Peña	1.360	1.140	213	1.353	0,99
2	Aguas del Hospital-La Matraquilla	4.084	632	587	1.219	0,30
3	Casco Antiguo	2.970	131	67	198	0,07
4	Casco Comercial	3.612	209	36	245	0,07
5	Las Angustias	7.443	1.505	109	1.614	0,22
6	Hospital-Aviación	6.049	1.253	202	1.455	0,24
7	San Antonio-Calle Ancha	4.999	1.038	242	1.280	0,26
8	Huerto del Capital-Piedra Buena	5.288	621	63	684	0,13
9	Los Álamos	4.154	1.149	446	1.595	0,38
10	El Vadillo	4.111	1.886	179	2.065	0,50
11	Casas Nuevas	5.243	1.087	136	1.223	0,23
12	Playa Granada-El Varadero	3.786	2.246	889	3.135	0,83
13	Torrenueva	2.458	1.128	153	1.281	0,52
14	Carchula-Calahonda	3.811	2.141	341	2.482	0,65
Total		60.368	16.166	3.663	19.829	0,33



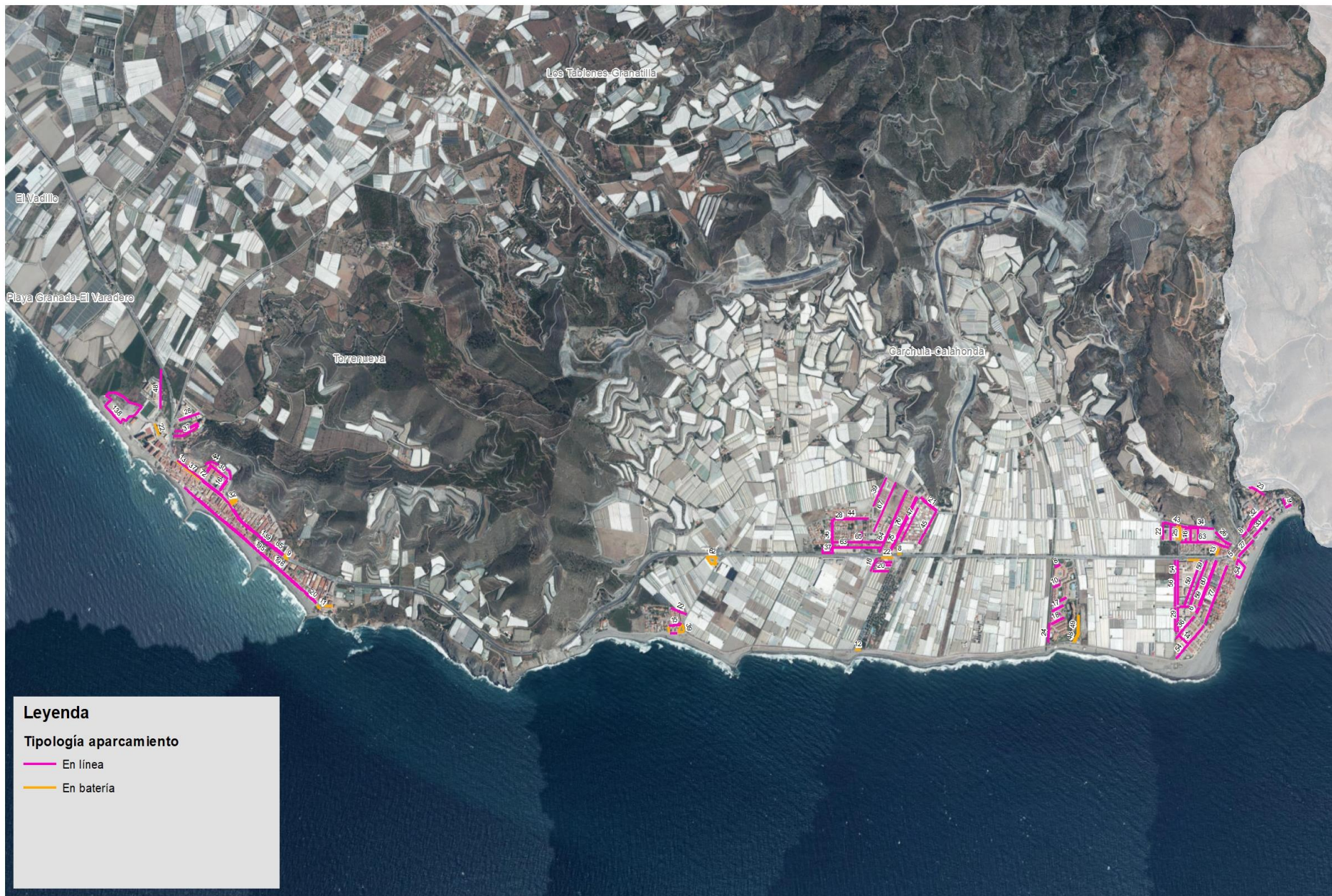
OFERTA DE APARCAMIENTO EN CALLE. TIPOLOGÍA DE ESTACIONAMIENTO. DETALLE NÚCLEO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL



OFERTA DE APARCAMIENTO EN CALLE. TIPOLOGÍA DE ESTACIONAMIENTO. DETALLE PLAYA GRANADA-EL VARADERO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL



OFERTA DE APARCAMIENTO EN CALLE. TIPOLOGÍA DE ESTACIONAMIENTO. DETALLE TORRENUEVA-CALAHONDA

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

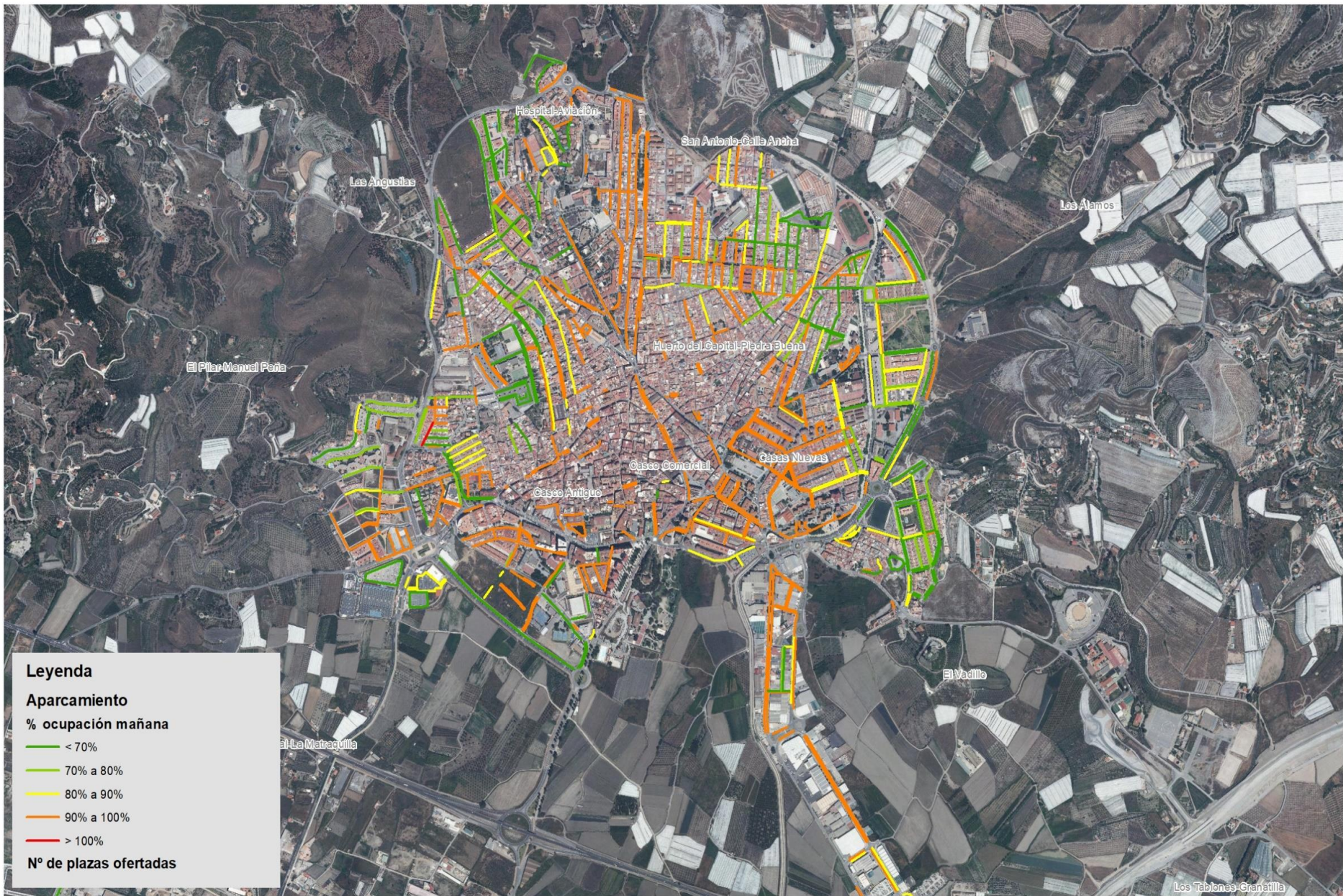
4. El aparcamiento(II)

El municipio de Motril registra unos porcentajes de ocupación de aparcamiento en superficie que varían sensiblemente según el núcleo, zona o área.

En **periodo matinal** se encuentran algunas zonas por encima del 85% como son Casas Nuevas, Huerto del Capital, San Antonio, Casco Antiguo y el Comercial. Las zonas costeras tienen registros de ocupación muy bajos no llegando al 60%.

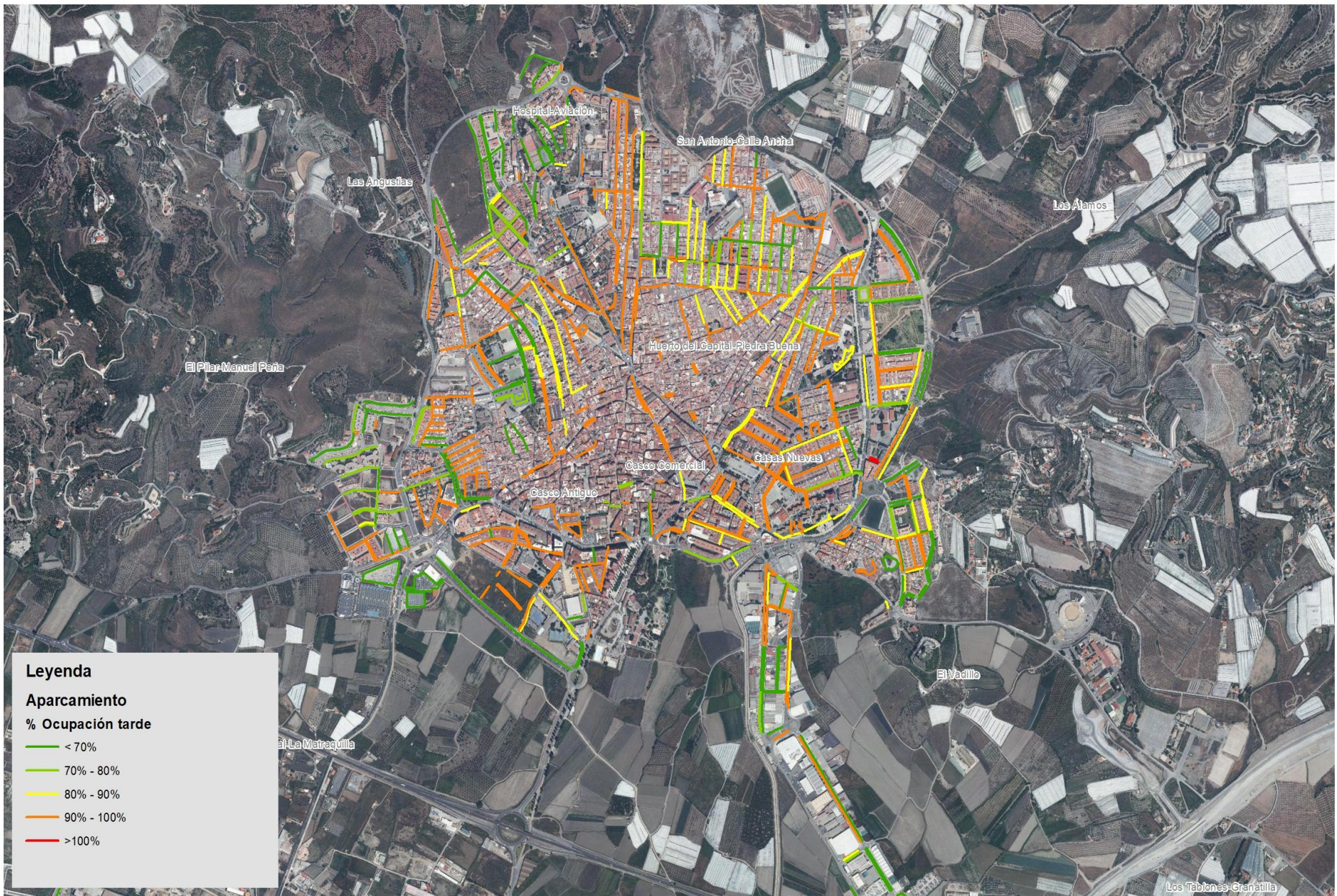
En **periodo de tarde**, la ocupación se comporta de manera ligeramente inferior a la mañana, con altas ocupaciones en el casco principal de Motril, 99% de ocupación en el Casco Antiguo, 95% en Huerto del Capital y 94% en Casas Nuevas. Las áreas perimetrales del núcleo principal registran generalmente una ocupación inferior al centro donde existe menos oferta de aparcamiento y mayor actividad diurna. En la zona costera la ocupación es aún más baja que en la mañana apenas superando el 40%.

En el **periodo de noche** se mantiene la tónica general diurna de ocupación en calle con ocupaciones más elevadas en el Núcleo principal y más especialmente en el centro del mismo representado con el Casco Antiguo, Comercial, Huerto del Capital y Casas Nuevas donde se supera el 90%. En la zona costera apenas se supera el 39% en Torrenueva y Plaza Granada-Varadero y el 50% en Carchula-Calahonda.



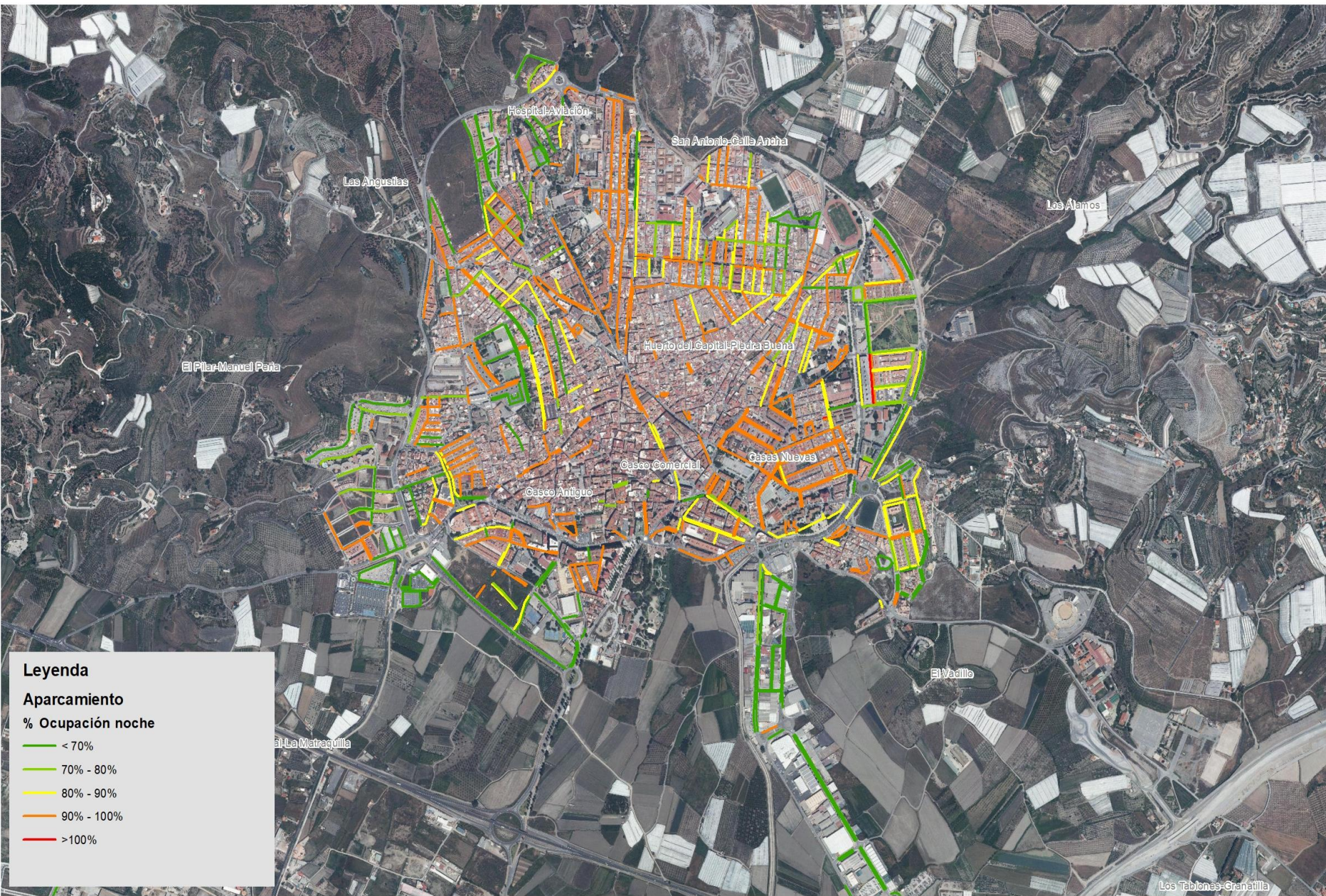
% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO MAÑANA. DETALLE NÚCLEO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL



% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO TARDE. DETALLE NÚCLEO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL



% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO NOCHE. DETALLE NÚCLEO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL



% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO MAÑANA. DETALLE PLAYA GRANADA-EL VARADERO

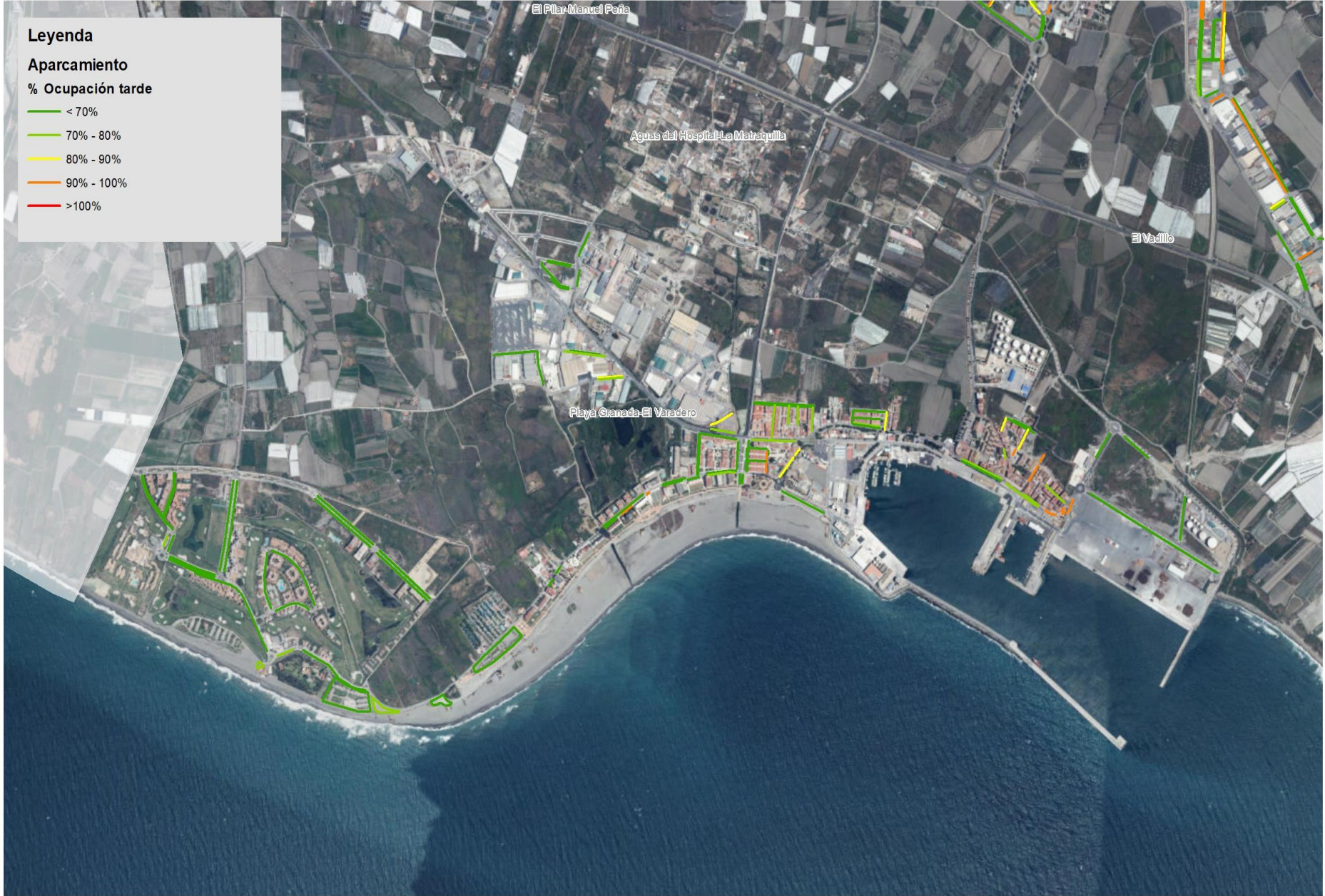
REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

Leyenda

Aparcamiento

% Ocupación tarde

- < 70%
- 70% - 80%
- 80% - 90%
- 90% - 100%
- >100%



% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO TARDE. DETALLE PLAYA GRANADA-EL VARADERO

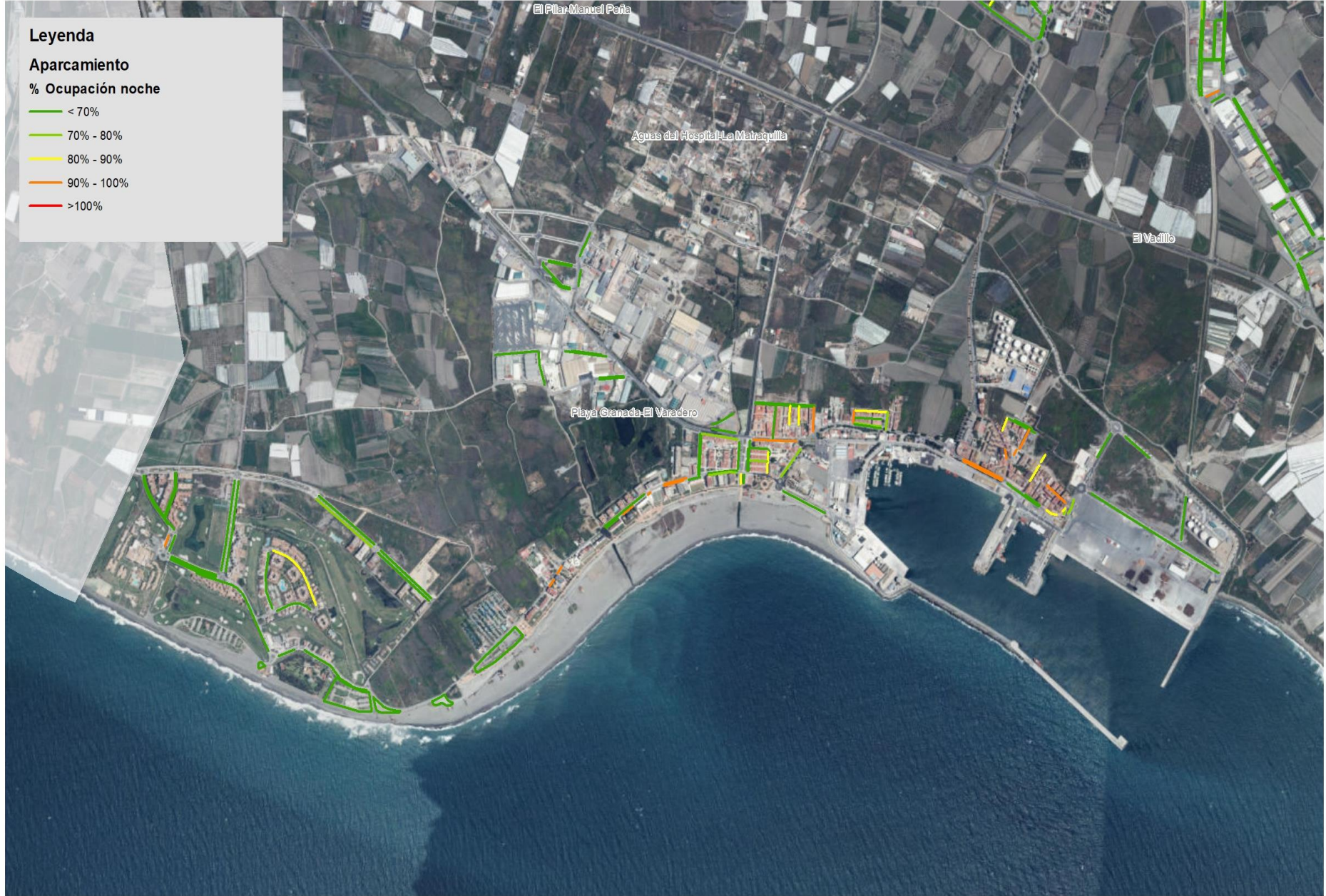
REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

Leyenda

Aparcamiento

% Ocupación noche

- < 70%
- 70% - 80%
- 80% - 90%
- 90% - 100%
- >100%



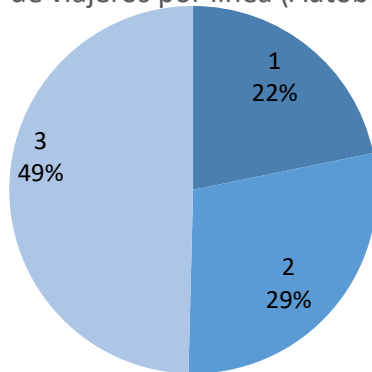
% DE OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO EN CALLE EN PERIODO NOCHE. DETALLE PLAYA GRANADA-EL VARADERO

4. El transporte público(I)

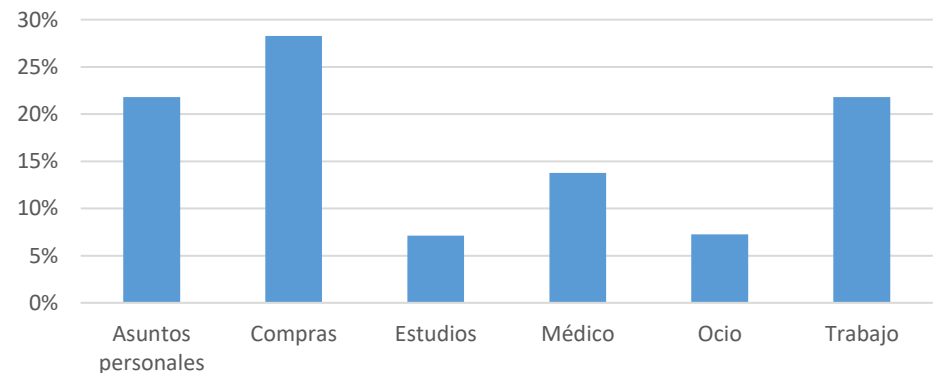
La red de transporte público presente en el municipio de Motril está compuesta por los siguientes modos

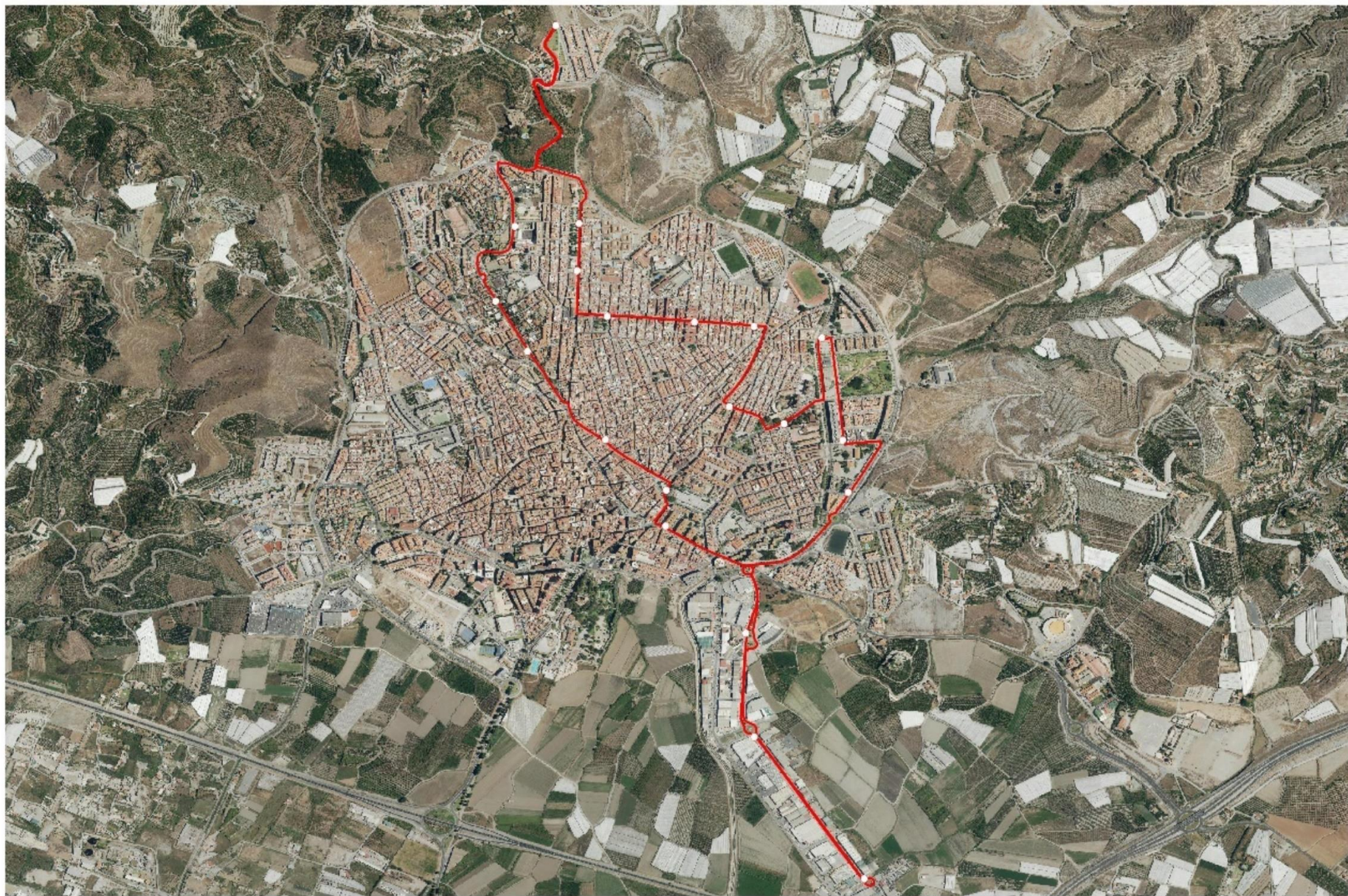
- Red de autobuses urbanos con 3 líneas de transporte
- Red de autobuses interurbanos
- Servicio del Taxi donde en la actualidad existen en Motril 37 licencias operativas de las cuales 1 es para transporte de viajeros con movilidad reducida, 2 en la ELA de Torrenueva y 1 en la de Calahonda, y se ha iniciado un trámite para aumentar esas licencias hasta 47, incluidas las de movilidad reducida para llegar al 10% exigido.

Reparto de viajeros por línea (Autobús urbano)



Motivo de Viaje en Autobús





PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

LÍNEA 1: HOSPITAL - POLÍGONO EL VADILLO



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

LÍNEA 2: ALCAMPO - PUNTALÓN



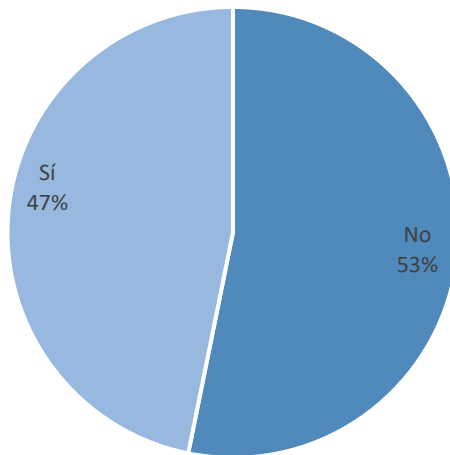
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

LÍNEA 3: CIRCULAR

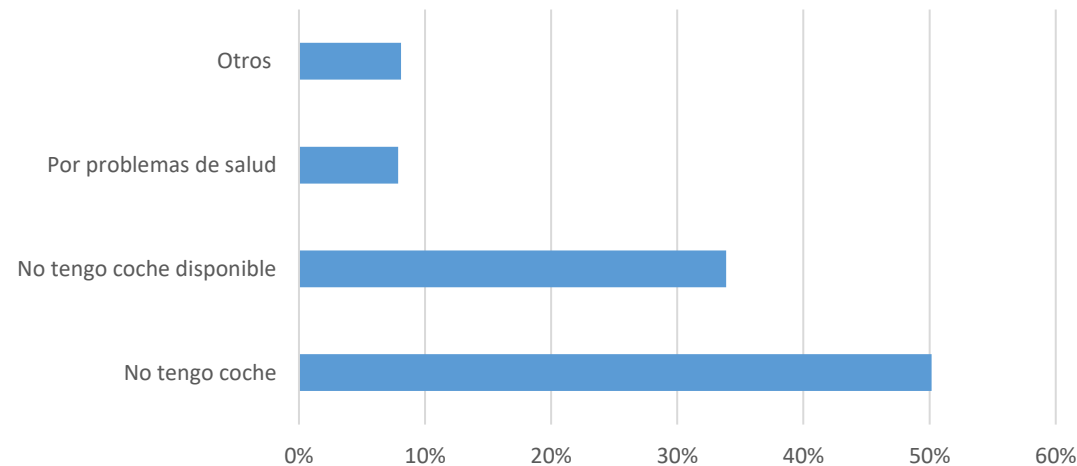
4. El transporte público(II)

Se observa una **alta cautividad en el transporte público**, esto es así, que más de 1 de cada 2 usuarios no dispone de permiso de conducción, con lo que se ven cautivos de realizar el viaje en transporte público. Además, estos datos se corroboran cuando se observan las motivaciones a no utilizar el vehículo privado en los desplazamientos cotidianos, en efecto más del 50% utilizan el transporte público como consecuencia de no disponer de vehículo propio, a lo que habría que sumar un 34% adicional que no tienen vehículo disponible.

Disponibilidad de permiso de conducción

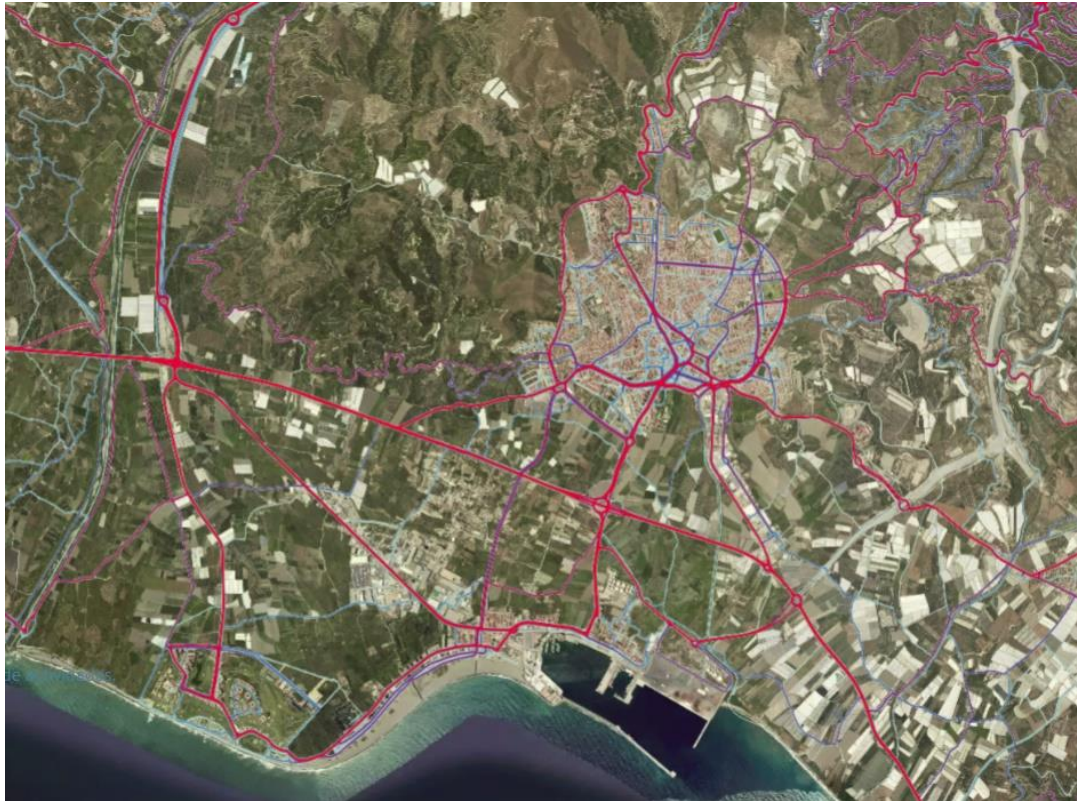


Motivo de no utilización del VP



5. La movilidad ciclista (I)

En el municipio de Motril existe una **movilidad ciclista baja**, y difícil de cifrar estadísticamente por su baja representatividad sobre el total de los viajes, aproximadamente se podría situar entre el 0,2 y el 1% sobre el total de movilidad cotidiana.

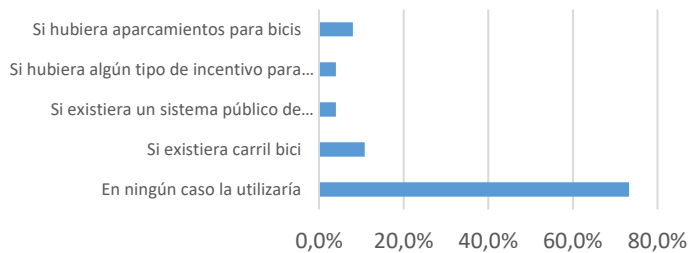


Se dispone de 14km de vía ciclista, poco conectados entre sí, y por tanto, con difícil utilización para la movilidad diaria, sino para uso recreativo y lúdico, y además se tienen previstas otras dos actuaciones, un ciclocarril en la calle Ancha de 0,63km, y diversas vías 6km que mejoran la funcionalidad y conexión de la red ciclista. Perteneciente a la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado Motril 2020: Motril Si2

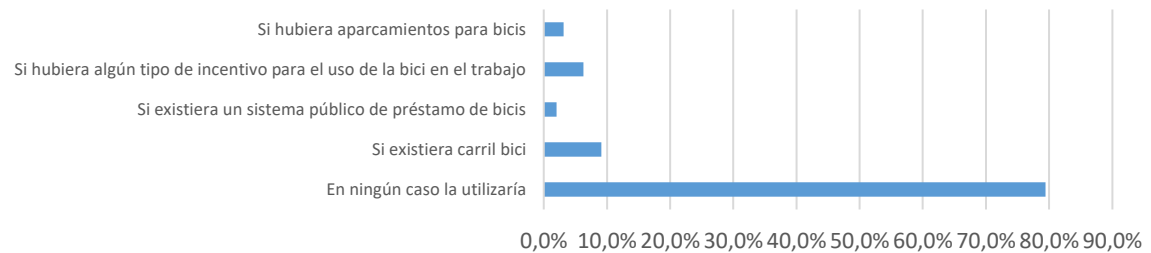
5. La movilidad ciclista (II)

Existe un 75,4% de personas que no utilizaría la bicicleta en ningún caso, y por lo tanto no cambiaría su modo de transporte habitual en situación actual. Sin embargo **si existe un 24,6% que sí estaría dispuesto al cambio de modo**, y por tanto a ser un usuario habitual de la bicicleta, bajo ciertos condicionantes que son diferentes en función del modo de origen.

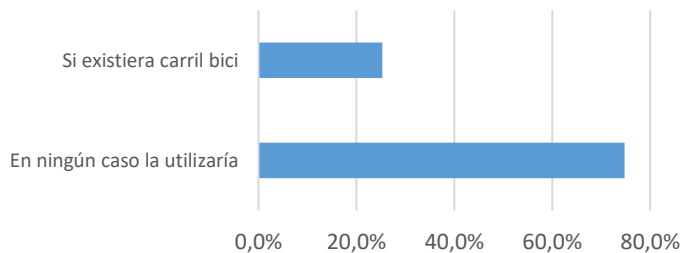
Disposición al cambio: Peatón



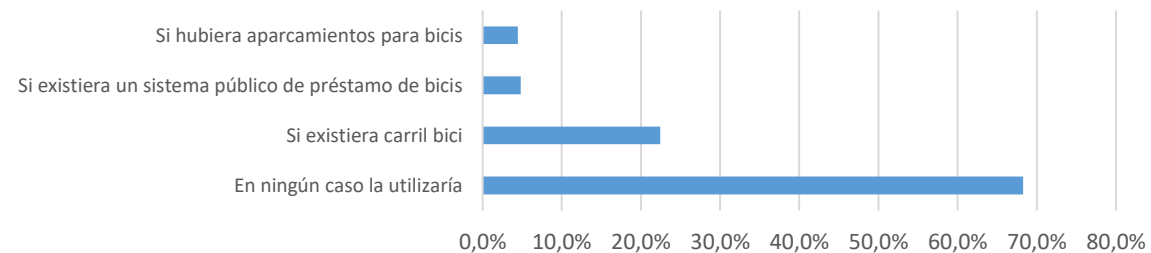
Disposición al cambio: Coche conductor



Disposición al cambio: Bus urbano



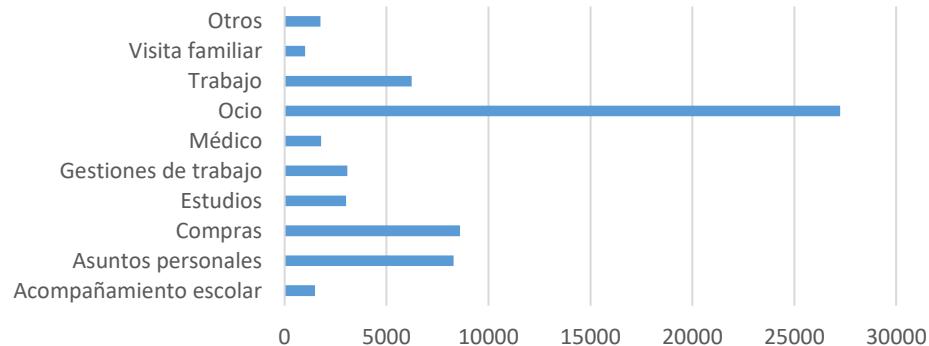
Disposición al cambio: Coche acompañante



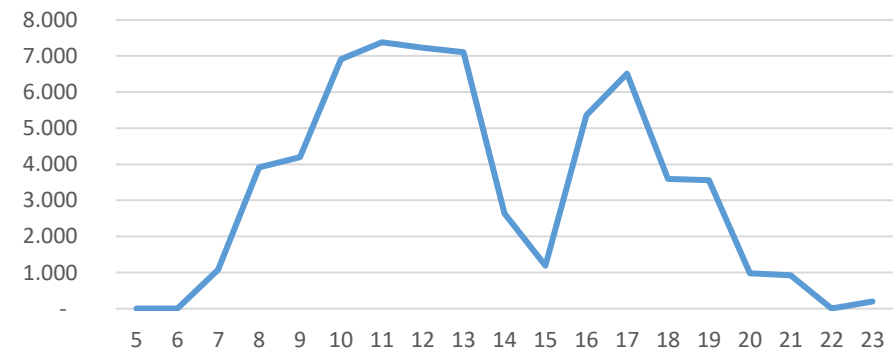
6. La movilidad peatonal (I)

En un día laborable medio se producen 62.542 desplazamientos peatonales, de los que como resulta lógico por las distancias recorridas, se concentran en los núcleos poblacionales. En efecto dentro del casco y polígonos de Motril se producirían más del 86% de los viajes a pie, siendo el resto un 9% en el puerto y un 5% en las pedanías Torrenueva, Carchena y Calahonda.

Motivo de viaje a pie



Oscilograma horario desplazamientos a pie

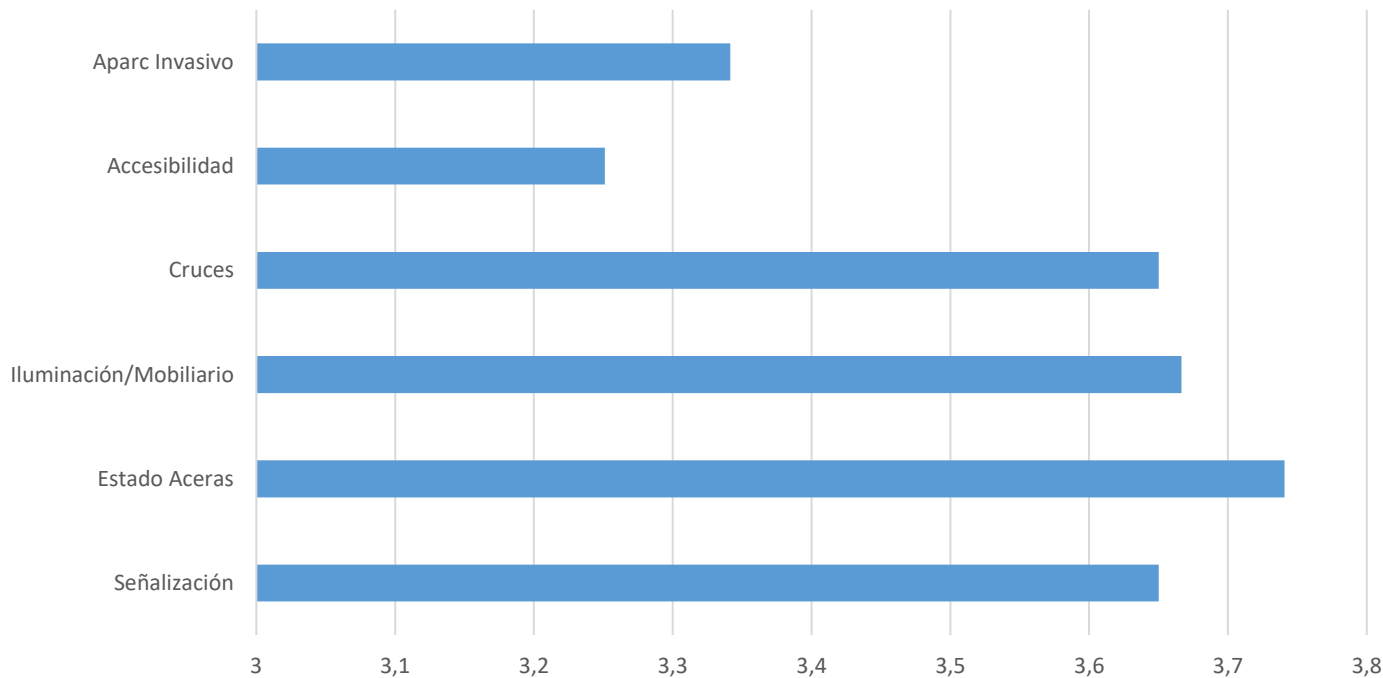


La ciudad compacta, hace que sean mayoría los desplazamientos de entre 10' y 30', con casi 3 de cada 4 viajes en estos términos. Los de corta duración serían el resto siendo los de más de 30' tan sólo el 2% del total.

6. La movilidad peatonal (II)

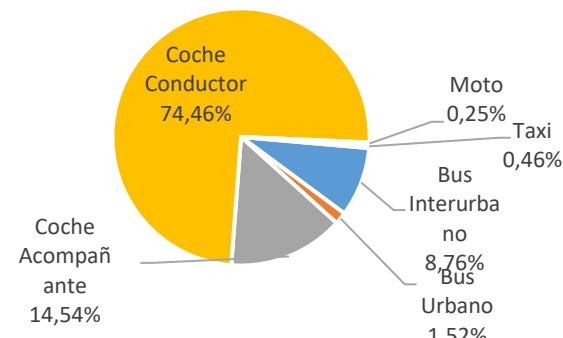
La percepción de la calidad de los itinerarios peatonales en Motril es notable con un 3,55 sobre un máximo de 5 puntos. Cabe destacar que ningún parámetro de la medición de la calidad suspende, pero ninguno sobrepasa la calificación de 4/5.

Percepción ciudadana de la calidad de los itinerarios peatonales



7. Evaluación ambiental en la situación actual

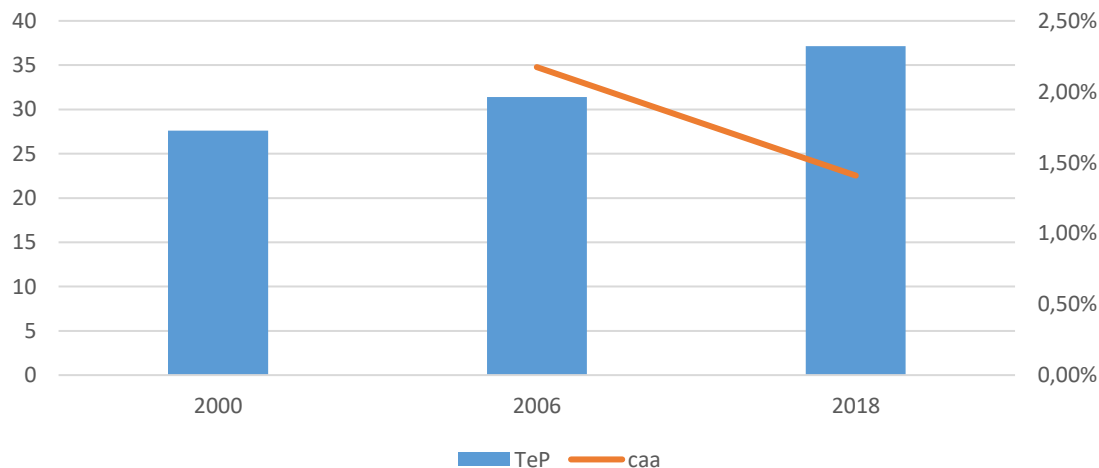
En la actualidad, procedente de la movilidad (solo residentes en el municipio de Motril) se produce un gasto total en un día laborable medio de 37,14TEP. Aquí no se incluye el gasto generado por el tráfico de paso o el tráfico atraído por Motril de no residentes en la ciudad.



En los últimos 18 años tanto el gasto energético como el CO2 emitido a la atmósfera, ha crecido año tras año.

Año	TeP	caa	T CO2	caa
2000	27,6		81,3	
2006	31,4	2,17%	92,6	3,48%
2018	37,14	1,41%	111,38	3,27%

Evolución TeP 2000-2018



Fase II. Programas de actuación

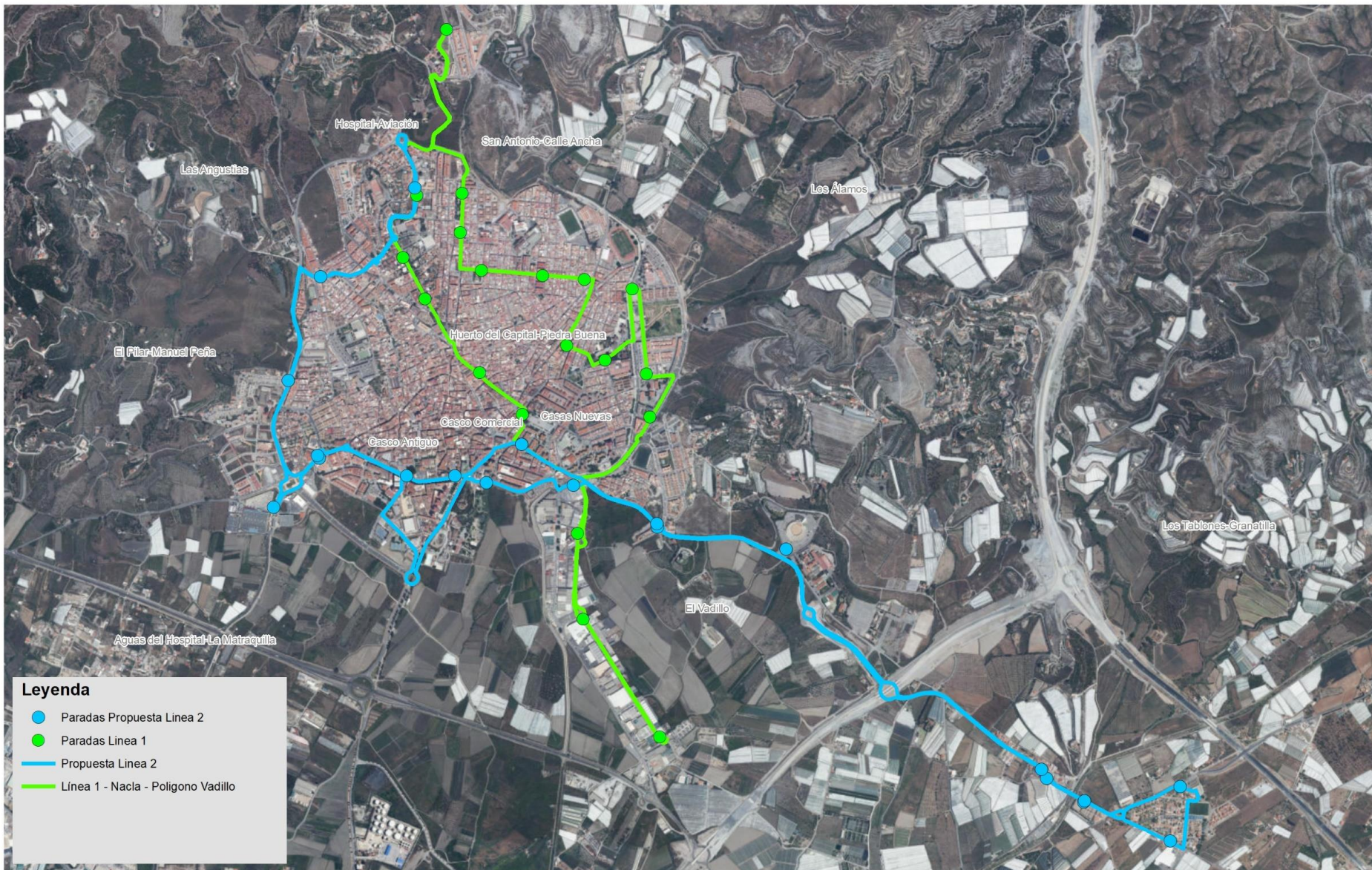
1. Plan de potenciación del transporte público.

1.1. Reordenación del transporte público urbano

- La existencia de solapamientos ofrece la oportunidad de reducir el número de líneas de las 3 actuales a solo 2 manteniendo la cobertura actual tal y como se ve en los planos siguientes.
- Se propone por tanto la eliminación de la línea 3 y la modificación de la línea 2 para ofrecer servicio en aquellos puntos de la ciudad que quedaría sin oferta. La línea 1 mantiene su recorrido actual.

1.2. Optimización de la frecuencia

- La línea 1 mantiene recorrido actual y 12 expediciones lo que supone un intervalo de paso en día laborable de un autobús a la hora.
- La línea 2 por su parte aumenta longitud hasta las 11 km con 24 expediciones en día laborable y una frecuencia de paso del doble de la actual con 30 minutos entre autobuses.



PROPUESTA RED DE AUTOBUSES URBANOS EN MOTRIL

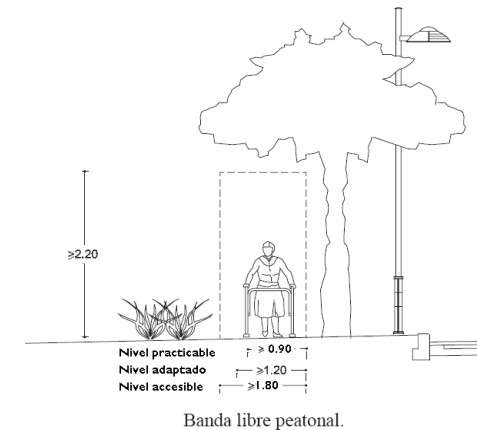
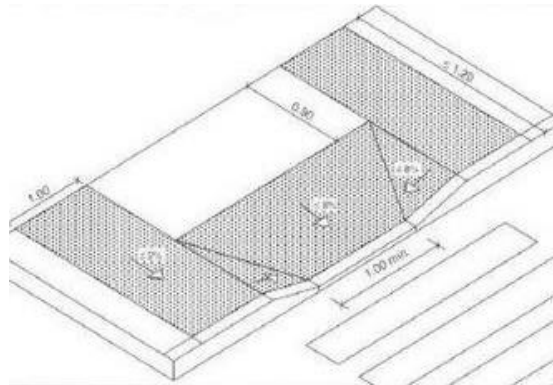
REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

2. Plan de mejoras del espacio público urbano y ciudadano.

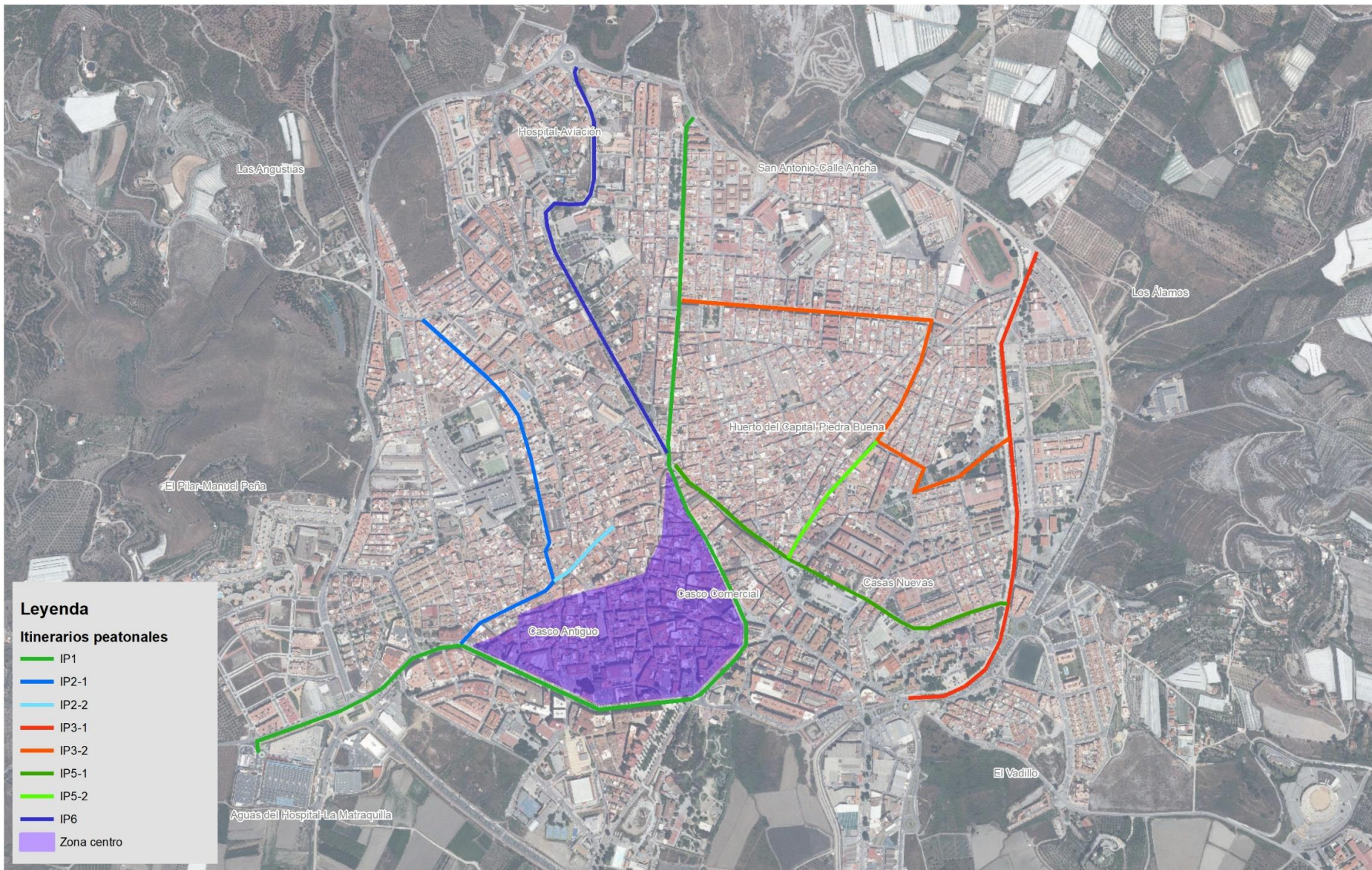
2.2. Itinerarios Peatonales por realizar

- Se define una red de itinerarios peatonales principales que permita enlazar los barrios y grandes centros generadores y atractores de viajes en Motril de un modo funcional, accesible, seguro, rápido, cómodo y atractivo para la marcha a pie.
- **Los tramos propuestos suman un total de 6.792 metros**, a los que se sumaría el área central y se desglosan tal cual se indica a continuación:

Tramo	Longitud (m)
IP1	2790
IP2-1	1058
IP2-2	204
IP3-1	1291
IP3-2	1449
IP5-1	977
IP5-2	369
IP-6	1146



- **Además se establecen los parámetros técnicos** que deberían cumplir estos itinerarios, así como las recomendaciones para el futuro, en características como: anchuras, desniveles, pavimentos, cruces, accesibilidad, vegetación, mobiliario urbano,



PROPUESTA DE ITINERARIOS PEATONALES EN MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

2.3. Plan de itinerarios saludables.

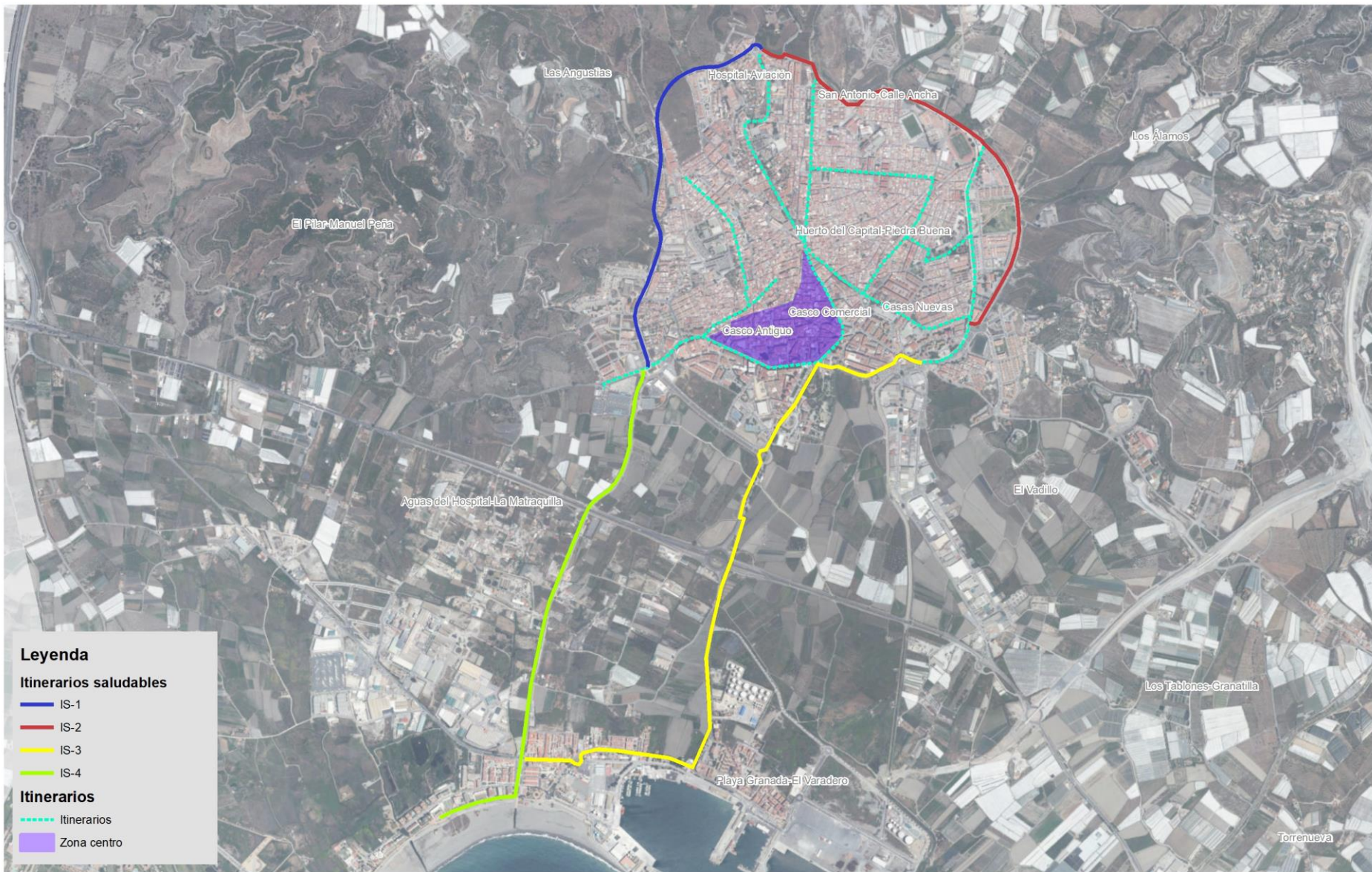
El objetivo principal es complementar a las redes de movilidad cotidiana con la creación de áreas completas que permita realizar recorridos de libre elección, con un nivel de confortabilidad superior que conecte espacios verdes, parques y jardines, etc. con la finalidad de atender también al ocio o a usos deportivos o recreacionales.

Debería implementarse en varias fases.

- Establecer la señalización de la red, adecuada a nivel paisajístico y medioambiental.
- Realizar las actuaciones de mejora de la accesibilidad para asegurar su uso para la mayoría de las personas en Motril.
- Instalación del mobiliario saludable necesario, como sombra, zonas de descanso, iluminación y fuentes.

Los tramos propuestos suman un total de 11.020 metros, se desglosan tal cual se indica a continuación:

Tramo	Longitud (m)
IS-1	2.100
IS-2	2.400
IS-3	3.780
IS-4	2.740



PROPUESTA DE ITINERARIOS PEATONALES SALUDABLES EN MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

3. Plan de potenciación del transporte ciclista.

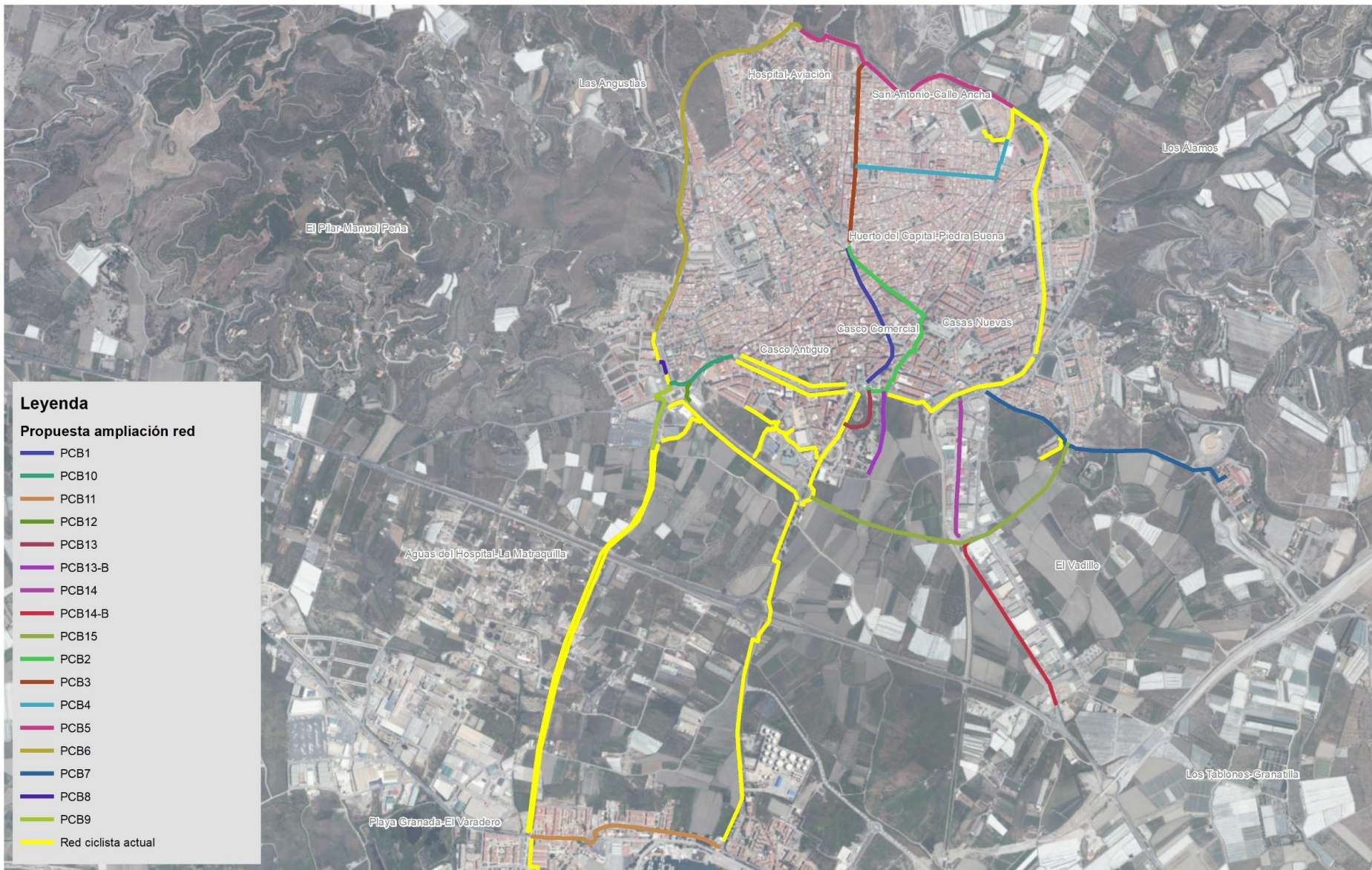
3.1. Propuesta de corrección de la red ciclista municipal existente:

- Mejora de la seguridad mediante señalización en cruces en la Avenida de Salobreña

3.2. Compleción del mallado ciclista. Nueva infraestructura:

- Se propone la **creación de catorce nuevas vías ciclables, con un total aproximado de 12.921 metros**, lo que sumaría un total de 27 km en el municipio.

	Viarío	Longitud (m)
PCB1	Avda. Andalucía, Nueva	700
PCB2	Avda. de la Constitución, Rambla Capuchinos, Isaac Albéniz, Obispo, Notario Gómez Acebo	995
PCB3	Cruces, San Antonio	813
PCB4	Ancha, Camino Cerro del Toro	824
PCB5	La Cartujilla, Ronda de Levante, San Nicolás	1.153
PCB6	Ronda de Poniente	1.765
PCB7	Camino las Ventillas	1.236
PCB8	Ronda de Poniente	80
PCB9	Avda. de Europa, Rambla de las Brujas	377
PCB10	Avda. Salobreña	330
PCB11	Ctra. De la Celulosa, Avda. Julio Moreno	933
PCB12	Avda. Salobreña	127
PCB13	Parque de los Pueblos de América	659
PCB14	Polígono Vadillo	1.519
PCB15	Ronda Sur	1.410
		12.921



PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RED CICLISTA EN MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MOTRIL

3.3. Plan de instalación de aparcamientos para bicicletas.

- Implantación de aparcabicicletas en zonas atractoras y dotacionales del municipio, recomendando los de U invertida

3.4. Señalización de los itinerarios ciclistas

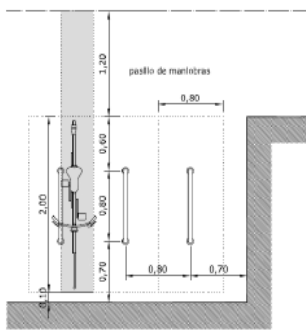
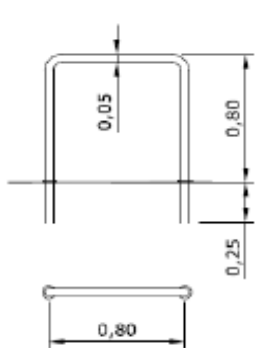
- Se propone la señalización de los itinerarios ciclistas según los criterios técnicos de la Junta de Andalucía.

3.5. Registro de bicicletas privadas

- Se propone por tanto, la creación de un registro de la bicicleta de gestión municipal.

3.6. Plan de comunicación y apoyo a la Movilidad Ciclista

- Con elementos de educación, la comunicación y divulgación, que permitan promocionar y fomentar la movilidad ciclista.



Superficie ocupada: 1,28 m²/bicicleta



Via ciclista próxima



Via ciclista próxima



S-880

Aplicación de señales a la bicicleta. Indica, bajo la señal vertical correspondiente, que la misma se refiere exclusivamente a los vehículos que figuran en el panel, y que pueden ser camiones, vehículos con remolque, autobuses o ciclos.



S-17

Aparcamiento bicicletas. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de bicicletas.



En determinados casos, cuando existe la posibilidad de aparcamiento de vehículos a motor, se podrá complementar la señal R-407* con este cajetín.



S-15a

Presetización de calzada sin salida. Indican que, de la calzada que figura en la señal con un recuadro rojo, los vehículos sólo pueden salir por el lugar de entrada.

S-860

Excepto bici. Panel para cualquier otro adelanzamiento o delimitación de la señal o sendifera bajo el que este colocado.



ACERA BICI



ACERA BICI

Inicio y fin de acera-bici. Indica la recomendación de usar la acera bici, no obligatoriedad.



Señal de Ciclocalle. Indica que se trata de una calle de prioridad ciclista.



BS-860

Indica tramo de carrilero coincidente con itinerario de cicloruta.

4. Plan de caminos escolares seguros.

4. Plan de Caminos Escolares Seguros.

Según la mayoría de Las leyes de Movilidad aprobadas en España, aquellos centros de estudios que cuenten con **más de 250 alumnos y trabajadores** estarán obligados a realizar un Plan de Movilidad específico. En Motril se debería empezar eligiendo varios centros como experiencias piloto donde poder desarrollar las metodologías aquí presentadas. En este sentido sería conveniente realizar centros educaciones que estuvieran en diferentes ubicaciones.

- De comienzo prioritario:
 1. CEIP Cardenal Belluga
 2. IES Ginés de los Ríos
 3. CEIP Virgen de la Cabeza
 4. CEI Río Ebro
- Externos al casco urbano:
 1. CEIP Reina Fabiola
 2. Colegio Público Francisco Mejías
- Internos al casco urbano:
 1. Santo Domingo de Granada Colegio Santisi
 2. Colegio Nuestra Señora del Rosario
 3. Centro San Agustín

5. Plan de gestión de la movilidad y multimodalidad

5.1. Coche compartido.

- La medida consiste en realizar el desplazamiento diario al trabajo o estudios principalmente y de regreso al domicilio conjuntamente con otros compañeros de la empresa o del centro de actividad que residan en un lugar cercano al propio o en el recorrido que efectúa el coche que se va a compartir.

5.2 Coche Multiusuario.

- Se propone el fomento de la creación de clubs de coches multiusuario, como sistema que ofrece la posibilidad de utilizar un vehículo cuando se necesita sin necesidad de ser propietario.

5.3. Impulso a la redacción de PTT (Plan de Transporte al Trabajo).

- El Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad, ya indica la recomendación de realizar un PTT para aquellas empresas que superen los 200 empleados o que sean centros de gran afluencia de usuarios con más de 2000 asistentes diarios habituales.
- Se propone que desde el Ayuntamiento de Motril se fomente esta medida, ligándola a la otorgación de licencia de actividad. En este sentido es necesario incluir en la ordenanza municipal la necesidad de realizar estudios de movilidad y su contenido mínimo, tal cual se indica en el PMUS.

6. Plan de mejoras de la accesibilidad y supresión de barreras en la movilidad.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MOTRIL

6.1. Itinerarios supraccesibles:

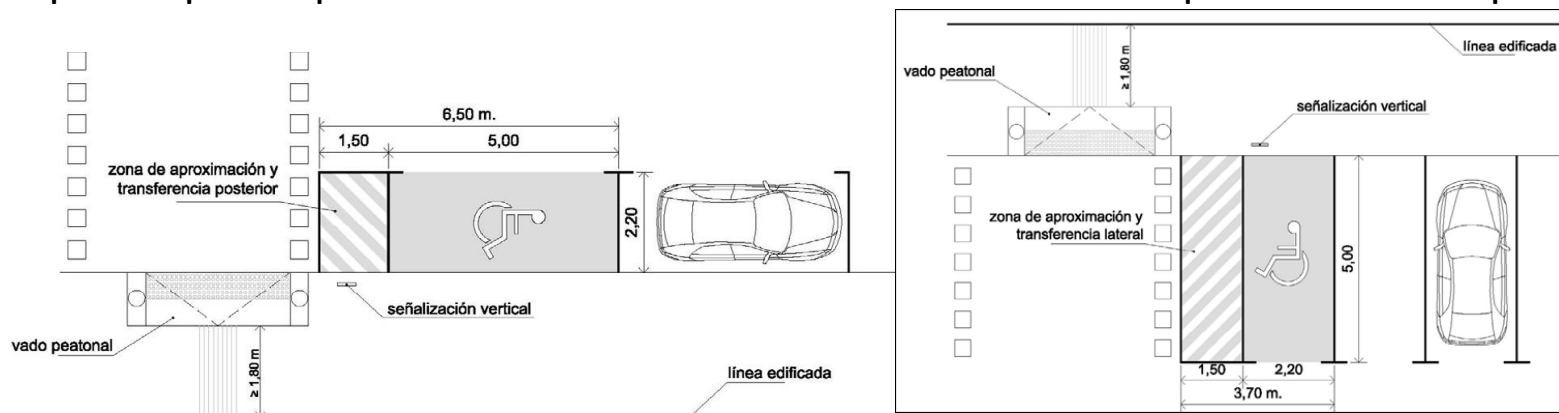
- Con la propuesta de unos itinerarios con unas condiciones de accesibilidad superior, y que se basan en la red de itinerarios peatonales, es decir, no se entienden de manera aislada, sino conjunta con la red peatonal, saludable y escolar definida anteriormente.

6.2. Paradas y marquesinas:

- Introducción de propuestas que mejoran el nivel de accesibilidad universal en las paradas y marquesinas del sistema de aparcamiento público.

6.3. Plazas adaptadas de aparcamientos para PMR:

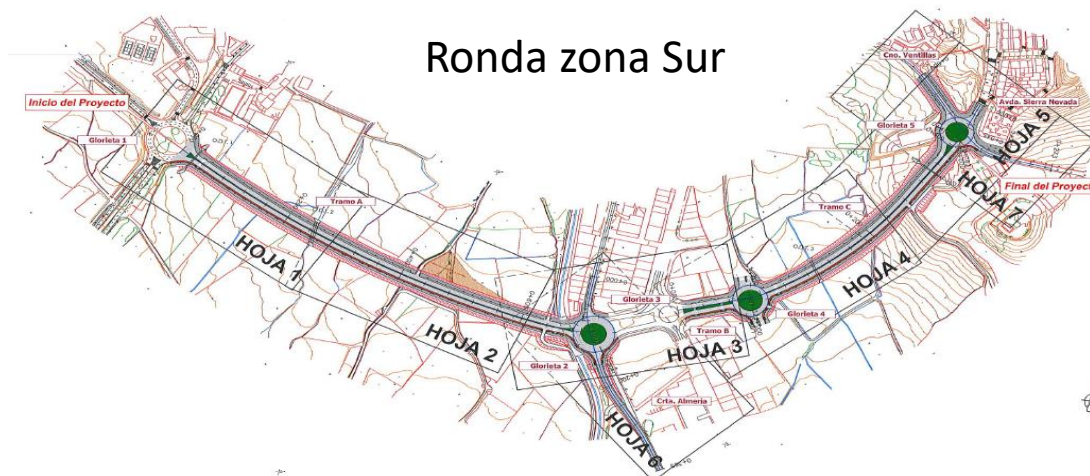
- Se propone la realización de un programa de actuación de estacionamientos que ofrezca directrices de actuación en el municipio, tanto en centros atractores como en el viario, de forma que las plazas para PMR no sólo estén reservadas sino completamente adaptadas.



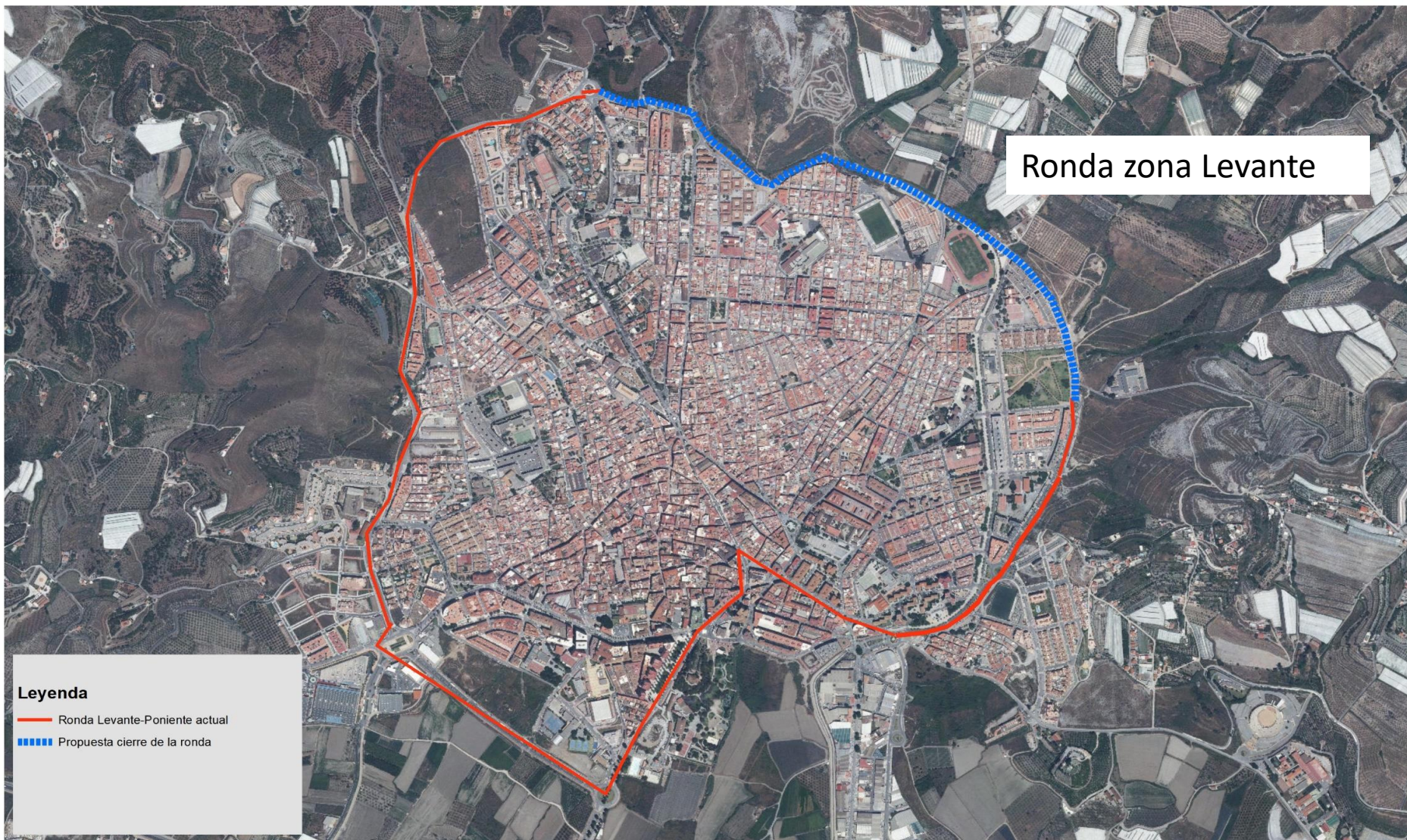
7. Plan de circulación y estructura de la red viaria.

7.1. y 7.2 Compleción de la ronda de circunvalación

- Se propone que de apoyo a la ronda de Poniente se complete el eje este que de lugar a una circunvalación completa de Motril por el Levante.
- Para completar la ronda y que se pueda circunvalar por completo Motril sin necesidad de acceder a l centro, faltaría un tramo de la zona sur del núcleo urbano. Por mediación de un convenio con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Motril se tiene previsto ejecutar la II fase de la Ronda Sur por la Avenida de Norman Bethune que conectaría desde las piscinas, al polígono Vadillo y finalizaría en la carretera de las Ventillas.



REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MOTRIL

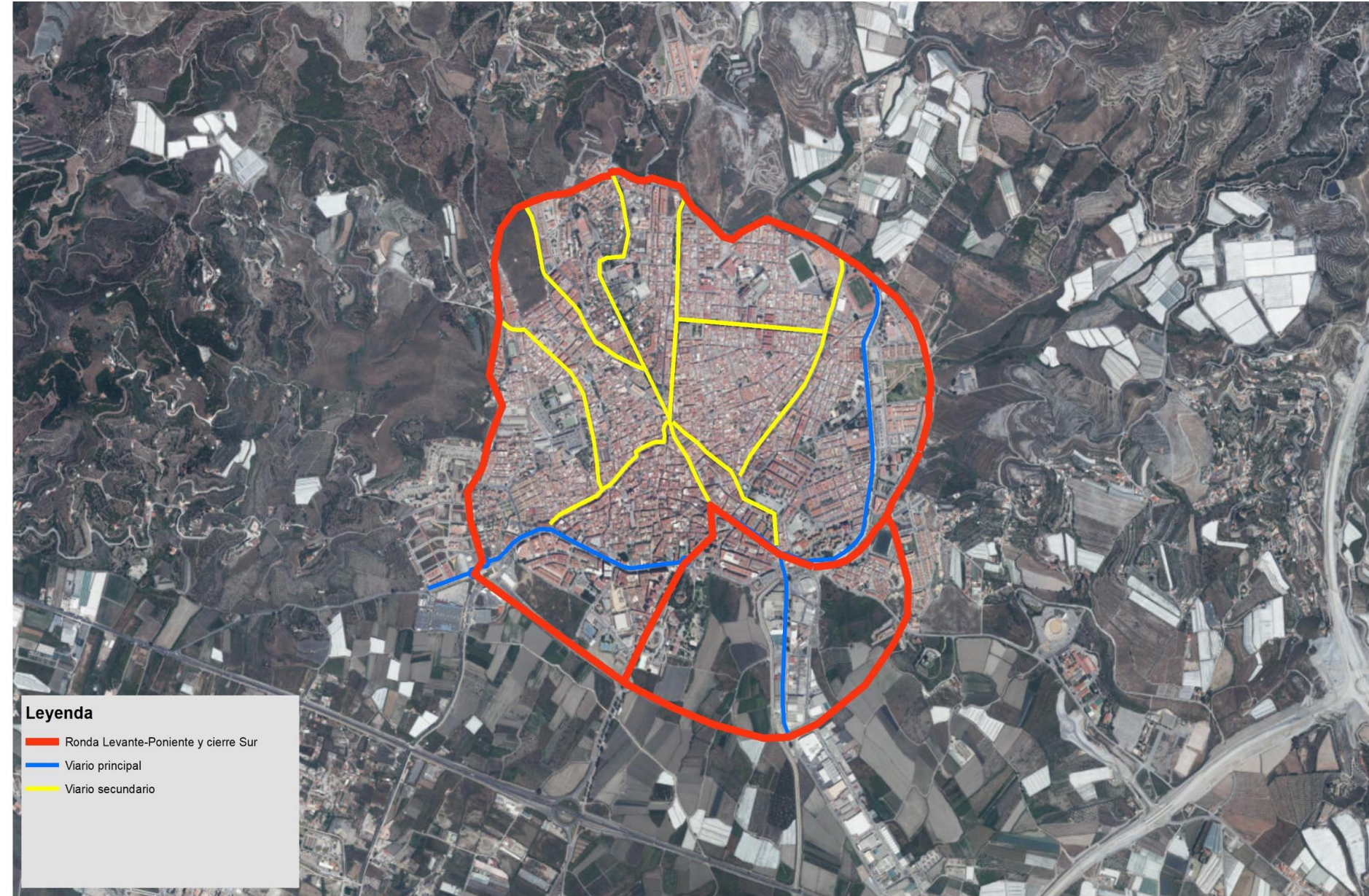


PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DE LA RONDA EN MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

7.3. Nueva Jerarquía viaria

- Se propone el establecimiento de una **nueva jerarquía viaria** apoyada en las Ronda de Circunvalación completa definida anteriormente.
 - Reducción de intensidades viarias de tráfico por el centro de la ciudad, y evitando los aparcamientos de corta duración en un carril de circulación.
 - Eliminación de itinerarios de paso por el centro, con los evidentes problemas de congestión que conllevan
 - Reducción de la velocidad de paso en horas de mínimo tráfico (horas valle)
 - Reducción de los niveles de ruido y emisión de contaminantes
 - Creación de un entorno favorable para el comercio de la zona, basado en espacios atractivos, seguros y accesible.
- Para ello es recomendable realizar ciertas **actuaciones de mejora en otras calles**, junto con algunas disuasorias:
 - Reducción disuasoria de la capacidad del eje norte-sur mediante una vía ciclista
 - Mejora de la ronda de circunvalación
 - Introducción de zonas de aparcamiento de disuasión de entrada al centro



PROPUESTA DE NUEVA JERARQUÍA VIARIA EN MOTRIL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

8. Plan de estacionamiento.

8.1. Plan de Aparcamientos públicos y de disuasión.

- Se propone la creación de zonas de aparcamientos de disuasión.
- El objetivo teórico de un parking de estas características es la de “disuadir” de la entrada al centro urbano en coche, para conseguir lograrlo debe cumplir una serie de características básicas a diferentes niveles: Ubicación, Utilización, Intermodalidad, correcta señalización vertical de accesos, seguridad, una oferta adecuada, Punto de recarga eléctrica, APP informativa, etc.

8.2. Aparcamiento en la Zona de Playa Granada y Playa Poniente

- Se proponen actuaciones que mejoren la movilidad y en concreto el aparcamiento en la zona, que como se vio en el diagnóstico se realiza de forma desestructurada y con gran porcentaje de ilegalidad en la zona.

8.3. Ampliación de la zona regulada en el entorno del Hospital.

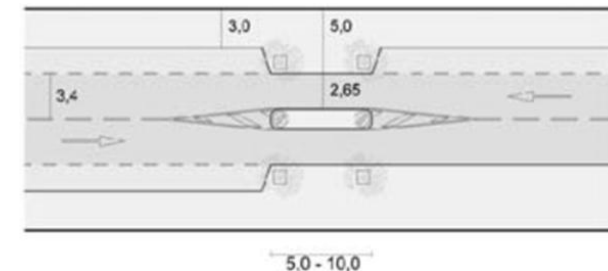
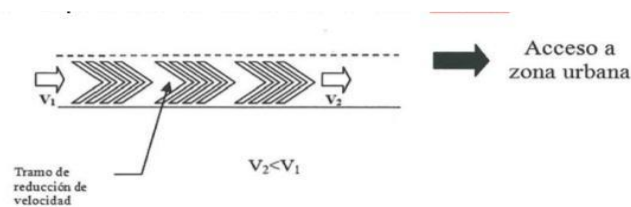
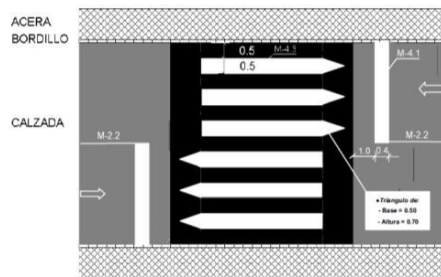
- El objetivo será doble, por un lado, conseguir la racionalización del aparcamiento en la zona del Hospital evitando la discrecionalidad e ilegalidad, y de otro lado que los vecinos residentes dejen de tener dificultades en la búsqueda de aparcamiento en residencia.

9. Plan de seguridad vial.

9.1. Acciones de Seguridad vial a realizar en el corto plazo.

En la intervención mediante un conjunto de medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos hasta hacerlos plenamente compatibles con las actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica que permita:

- Disminuir la intensidad del tráfico en las vías rodadas.
- Evitar los excesos de velocidad en todo el viario, sobre todo en intersecciones y zonas de aproximación, pasos peatonales y zonas con presencia de servicios o intereses públicos.
- Adecuar la fluidez de las corrientes de los vehículos de acuerdo con la demanda y la capacidad de la vía manteniendo la velocidad media adecuada en el tramo.
- Facilitar la utilización a todos los usuarios, en condiciones de seguridad, de todos los espacios abiertos al tráfico y la circulación.
- Mejorar las condiciones ambientales del entorno.



10. Plan de mejoras de la distribución de mercancías.

10.1. Ordenación de la Carga y Descarga

- Por tipología, distinguiendo además por combustible y emisiones, Dimensiones y accesos al centro urbano y a determinadas zonas, mediante distintivo de vehículo autorizado para C/D, con localización y dimensionamiento de la C/D, y mediante horarios de la operativa

10.2. Uso de vehículos no contaminantes

- Promoción, mediante incentivos económico/fiscales de los vehículos eléctricos ligeros, LCD.
- Retirada de circulación de los vehículos más contaminantes por edad, por tipo de combustible, por nivel de contaminación.
- Ampliación de los puntos de recarga existentes.

10.3. Adecuación del tráfico de vehículos en el centro

- Se propone identificar las calles que requieren una ordenación especial, identificándolas en la ordenanza municipal, delimitándolas con la correspondiente señalización horizontal y vertical. Para con ello poder aplicar una normativa específica en accesibilidad, horarios, puntos de entrega, ordenación del tráfico de pesados, etc.

10.4. Estrategia específica del E-commerce:

- El E-commerce requiere una atención preferente y especial. Preferente, por el gran volumen que, al sintonizar con las exigencias de los ciudadanos, previsiblemente va a alcanzar.

11. Plan de mejoras de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.

11.1. Recomendaciones en cuanto a dotaciones de estacionamiento

- En el uso industrial 1 plaza/100 m² superficie útil, en el uso terciario específico para oficinas se podría vincular al empleo y el estándar sería de 10-12 plazas/100 empleos, en equipamientos dedicados a actividades de espectáculos y deportivas, al menos 1 plaza por cada 50 personas de aforo.
- Reserva específica para usuarios con movilidad reducida.
- Las nuevas edificaciones residenciales podrán contar con un espacio destinado al estacionamiento de bicicletas, que será no computable. Tendrá buen acceso desde el exterior y se situará en la planta baja. Los edificios no residenciales también podrían contar con aparcamiento de bicicletas, accesible desde el exterior.

11.2. Continuidad de vías NO motorizadas:

- El diseño pormenorizado de los sectores, permitirá el establecimiento de unos viarios principales que se dirigirán hacia la red de itinerarios no motorizados. Se buscarán los recorridos más rápidos y directos hacia los itinerarios peatonales estructurantes. Se incorporará en el diseño de los viarios principales capacidad suficiente para que pueda establecerse una vía ciclista. El diseño de los viarios deberá asegurar el espacio suficiente para los peatones, evitando posibles conflictos con los peatones.

11.3. Posibilidad de incorporación de tomas para vehículo eléctrico:

- Se sugieren especificaciones concretas, en función de la tipología de edificación y/o ubicación, que se podrían incorporar en la normativa técnica de planeamiento urbanístico, en relación con la dotación e instalación de los puntos de carga para vehículos eléctricos en el municipio de Motril.

11.4. Local común para guardabicicletas:

- Fomentar el uso de la bicicleta en el municipio, así como la red de itinerarios ciclistas
- Reducir la dependencia del vehículo privado en desplazamientos dentro de Motril fomentando el uso no motorizado de los itinerarios
- Facilitar al ciudadano el acceso a la bicicleta (a través de un espacio destinado para guardarla)
- Incrementar las oportunidades de los medios alternativos y de menor impacto ambiental
- La reducción de los impactos derivados de los desplazamientos motorizados.

12. Plan de mejoras de la calidad ambiental y ahorro energético.

12.1. Impulso a la movilidad eficiente.

- Apoyo municipal a la compra de vehículos eficientes.
- Bonificación en el coste de operación para los vehículos eficientes, mediante una reducción del impuesto de vehículos de tracción mecánica, bonificación en las tarifas de la zona regulada, o en aparcamientos públicos.
- Incentivos para la recarga eléctricos, mediante ayudas en la instalación de puntos de recarga rápida, ampliación de la red de puntos de recarga pública bonificados, etc.
- Apoyo a flotas, criterios de ambientalización de flotas en las licitaciones públicas, promoción del e-Bus, distintivo de calidad ambiental en las flotas, reducción en el impuesto de sociedades, etc.

12.2 Cursos de Conducción Eficiente:

- Se propone la creación de cursos de conducción de eficiente, donde el Ayuntamiento en colaboración con las Autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de estos cursos que podrían ser on-line o prácticos.

13. Plan de movilidad estival sostenible (Playa de Poniente y Playa Granada).

13.1. Rutas discrecionales estivales de autobús Casco-Playa

- Como mejora de la movilidad actual en periodo estival se propone la potenciación del transporte público a las zonas costeras y principalmente a las zonas de playas como es el caso de la Playa de Granada, con conexión tanto con el casco urbano de Motril, como con potenciales aparcamientos de disuasión de acceso a la playa.
- Se plantea la puesta en marcha de unos servicios lanzadera solo en periodo estival de alta demanda entre el núcleo principal de Motril y la playa de Granada. Se trataría de una lanzadera que conectaría con el resto de la red de autobuses urbanos de Motril conectando la primera con Playa Granada y el Varadero.

	Denominación	Longitud ida+vuelta (km)	Intervalo de paso laborables y sábados	Intervalo de paso domingos	
Lanzadera 1	Lanzadera Playa Granada-El Varadero	8	1:11	0:39	
				Nº expediciones	
	Denominación	Amplitud horaria servicio laborables y sabados	Amplitud horaria servicio domingos	Lunes a sábados	Domingos
Lanzadera 1	Lanzadera Playa Granada-El Varadero	8	10	10	13



PROPUESTA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN PERIODO ESTIVAL-LANZADERA A ZONAS DE COSTA

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MOTRIL

14. Evaluación ambiental y energética del PMUS

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE MOTRIL



La comparación en el año 2025 entre la situación tendencial del sistema de transporte de Motril, y la situación con la implantación de los programas del PMUS en el mismo año, permite calcular los ahorros en términos de GEI y litros de carburante obtenidos por este plan:

Escenario	TCO2	TEP
2025 Tendencial	149,42	49,86
2025 con PMUS	109,9	36,60
AHORRO	39,5	13,3



Muchas gracias por su atención