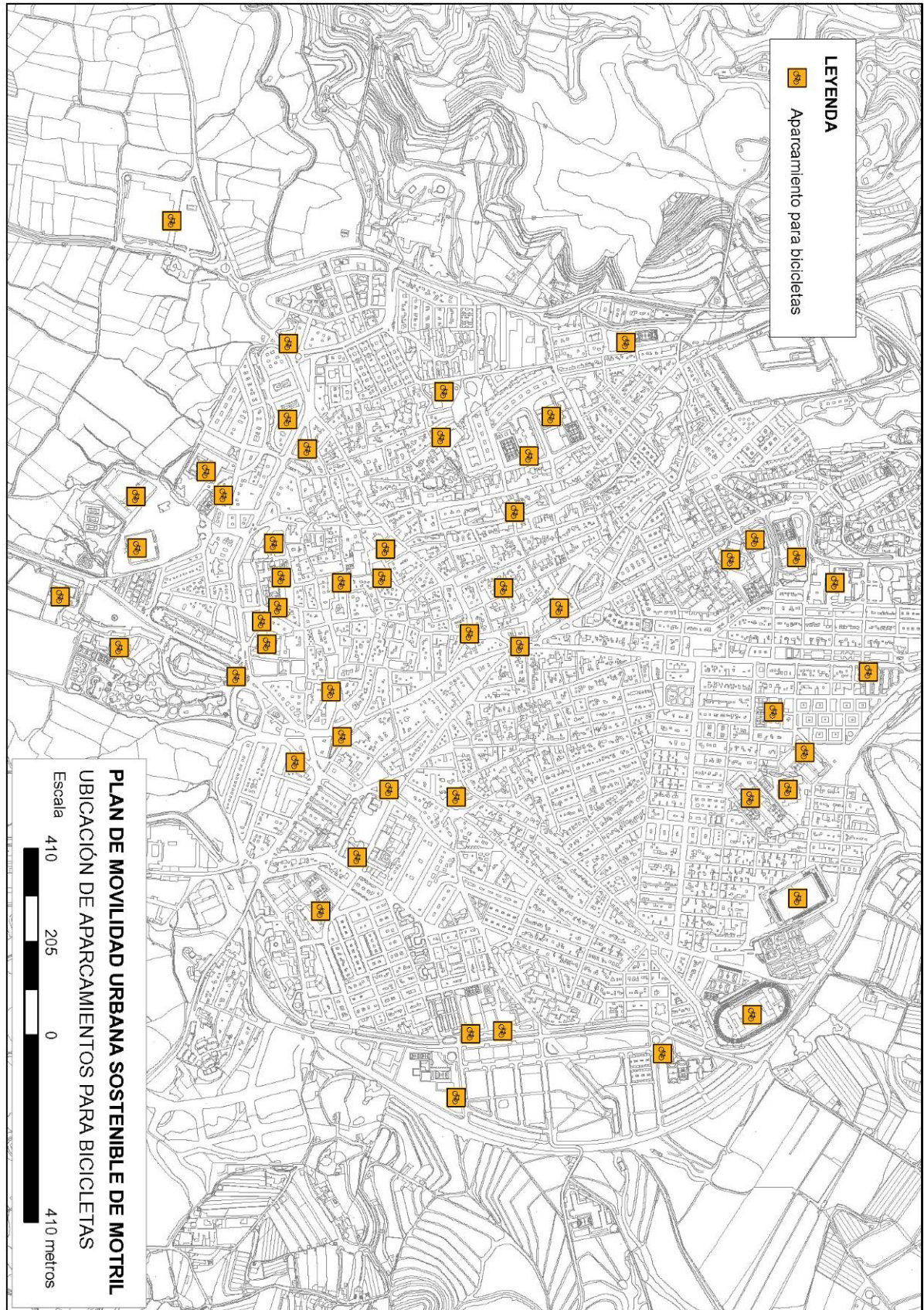


Plano 3 Plano de ubicación de aparcamientos ciclistas



3.5 Difusión publicitaria y fomento de la movilidad ciclista.

Objetivo:	Difundir todas las acciones realizadas en el municipio de Motril de fomento de la movilidad ciclista
Delimitación:	Municipal
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none">• Fomento de la movilidad ciclista• Publicidad con Carteles• Publicidad con Buzoneo
Áreas Implicadas	Movilidad y Prensa

El fomento de la movilidad ciclista intenta cubrir una serie de objetivos definidos a corto y a largo plazo:

En el corto plazo:

- Crear modelos demostrativos sobre la introducción coherente y paulatina de la bicicleta en el conjunto de medios de transporte y en el esquema de generación de necesidades de desplazamiento a partir de modelos de cooperación y participación de las diferentes entidades y colectivos implicados.
- Difundir los beneficios y las potencialidades del uso de la bicicleta y promover su utilización; así como desmontar, si procede, algunos de los tópicos y creencias existentes en torno a la bicicleta y los distintos medios de transporte, sobre todo en aquello que beneficie su percepción y utilización.
- Establecer las estructuras de gestión (para la planificación, normativización, ejecución, explotación y promoción) precisas para desarrollar los planes de promoción de la bicicleta en aras a alcanzar los objetivos últimos.

En el largo plazo:

- Introducir la bicicleta en el sistema de transporte ordinario; en competencia con el vehículo de baja ocupación y como alternativa a los otros medios.

- Elaboración de un plan global para el fomento de la bicicleta, y su posterior aplicación y desarrollo.

Fomentar el uso de la bicicleta no es sólo una cuestión de vías ciclistas, itinerarios y seguridad. Se recomienda que la construcción de carriles-bici y la promoción de los mismos deben ser políticas paralelas. De esta manera al mismo tiempo que se realizan las infraestructuras hemos de diseñar actuaciones tendentes a promocionar entre los ciudadanos la cultura de la bicicleta, considerándola como un elemento cotidiano que ofrece ventajas en aspectos tan distintos como la salud, la seguridad, el medio ambiente e, incluso, el rendimiento laboral.

En consecuencia, las actuaciones de fomento de la bicicleta deben tener un carácter multidimensional y deben implicar a todos los estamentos sociales, educación, sanidad, trabajo, familia. Por tanto se trata de reinventar un papel (cultural y físico) de este medio de locomoción en nuestro sistema de transporte y movilidad.

Medidas que se proponen para el fomento de la movilidad ciclista y campaña de sensibilización:

- Página web: www.movilidadMotril/bicicletas.com. Se trata de crear una página Web viva donde se informe, de manera actualizada, a usuarios y aficionados, sobre la marcha de las distintas actuaciones incluidas en el presente PMUS, así como de otras informaciones relacionadas con el mundo de la movilidad y del uso de la bicicleta provenientes de nuestro entorno o ámbito de influencia.
- Un aspecto importante para el fomento del uso de la bicicleta es el mantenimiento de las vías. En este sentido caben desde los métodos más tradicionales de conservación y mantenimiento hasta por ejemplo lo existente en Odense (Dinamarca) donde existen varios modelos para informar baches en la calle y obstáculos para los ciclistas; por un lado un coche con láser escanea la superficie registrando los baches en un mapa digital, y en la página web del ayuntamiento los usuarios pueden hacer saber al ayuntamiento donde deben mejorar la situación para el ciclista.
- Se establecerán una serie de acciones específicas para congregar en determinados actos públicos al mayor número de personas del municipio interesadas en la promoción del uso de la

bicicleta. Así, podrían celebrarse el Día de la Bicicleta o la Semana de la Bicicleta al trabajo, etc

- Otras acciones posibles son la utilización de determinadas calles de distintas pedanías, en las que se impidiera el paso del tráfico motorizado durante algún día a la semana, promocionando así, un uso exclusivo del ciclista y del peatón.

- Edición de Mapas con los principales itinerarios ciclistas de este PMUS. Consiste en publicar una serie de mapas que incluyan en una primera versión los recursos actuales y las recomendaciones para un mejor aprovechamiento y utilización de la bicicleta. También se podrían incluir en este tipo de recursos las mejoras y beneficios que tenemos a nuestro alcance mediante un adecuado aprovechamiento de las combinaciones bicicleta-transporte colectivo.

- Otras medidas de especial interés, dentro de la labor de sensibilización de las instancias municipales, lo conforman la edición y divulgación de distintos trabajos de su interés. Así, proponemos editar al menos los siguientes trabajos:

- o El Informe final del presente PMUS
- o El diseño de la Red de Itinerarios Ciclistas de Motril.
- o Manual-Guía práctica sobre las directrices de diseño urbano para la implantación del uso de la bicicleta como medio de transporte.
- o Cuaderno sobre la realidad del transporte y uso de la bicicleta en los países de nuestro entorno.
- o Resultados de los distintos programas municipales a medida que se vayan poniendo en marcha, así como del conjunto de actuaciones incluidas en este PMUS.

- No solamente los niños tienen que aprender a andar en bicicleta o a circular en el ámbito urbano, es tan importante incluir los adultos. Existen varias asociaciones que enseñan a los adultos ir en bicicleta y una campaña para fomentar el uso debería dirigirse hacia ellos.

- Se podría instalar un vestuario con duchas en algún de aparcamiento más recurrente y asociado al trabajo.
- Se potenciarán empresas como mensajerías en bicicletas, tiendas de venta y alquiler de bicicletas, de reparaciones... por medio de subvenciones, ayudas a la difusión, contratando sus servicios con carácter preferente por parte de la Administración (mensajerías), etc.
- Se plantearán acciones específicas para las inauguraciones de cada nuevo tramo de infraestructura, programa demostrativo, etc. y en las cuales se podrá dar cierto protagonismo a la participación de personas "famosas" que puedan dotar de notoriedad a la actuación en sí y a su imagen o proyección consiguiente.
- Para los conductores de coches, junto a los impactos e informaciones que se transmitirían a través de los medios de comunicación apuntados, se podría preparar, asimismo, un "mailing" a estos propietarios de coches que permita explicarles cuál debe ser su actitud al conducir para compatibilizar el uso de la vía pública con la bicicleta. También se podrían preparar, de manera específica, anuncios o cuñas de radio en horas muy concretas, como pueden ser los momentos de los atascos.
- Empresas, instituciones o centros comerciales a lo largo de los viales Se realizarán visitas a estos centros explicando algunas de las fórmulas que se pueden utilizar para promocionar el uso de la bicicleta (subvenciones, duchas, parkings...). También se pueden instalar carteles o distribuir folletos entre los trabajadores o clientes, explicando los beneficios del uso de la bicicleta y las infraestructuras próximas existentes para facilitar su uso.
- Población cercana a los viales Se realizarán acciones específicas de conocimiento y promoción del uso de los carriles-bici o de las rutas seguras para el uso de la bicicleta entre la población próxima a dichos trazados. Entre ellas se incluirá la instalación de carteles en los puntos más visitados (comercios, centros deportivos, centros culturales...). También se realizarán buzoneos en los domicilios más cercanos a cada trazado.

- Usuarios de gimnasios, lectores de revistas de salud, usuarios de hospitales y centros de salud...). La principal medida consistirá en la instalación de carteles y folletos en los puntos más visitados de esos lugares o en la inserción de publicidad en las revistas especializadas.
- Población relacionada con el ocio "cultural y saludable" Se distribuirá información especialmente preparada (carteles y folletos) en los principales lugares donde las personas disfrutan de un tipo de ocio "compatible" con el uso de la bicicleta (museos, parques naturales...).
- Acciones en prensa, radio y televisión. Se realizarán artículos y emitirán espacios de radio y televisión dedicados expresamente al uso de la bicicleta. También se podría establecer un concurso para el usuario del mes, en el cual se premiaría a una persona cada mes por utilizar la bicicleta en alguno de los itinerarios ciclistas. La fórmula consistiría en que una vez al mes aparecería la foto de un usuario en el periódico y se le premiaría cuando se identificase.
- Desarrollo de un programa de venta de bicicletas de segunda mano, especialmente para niños, donde los padres pueden llevar la bici que no desean y encontrar otra de tamaño más apropiado par su hijo.
- Intercambio de foros de debate y otras experiencias en el extranjero. En otros países: En Dinamarca la educación vial empieza ya en el colegio. La mayoría de las campañas para los niños son en forma de competiciones. La campaña RIT se dirige a los niños más pequeños y sus padres y consiste en que durante unas semanas los niños reciben un billete de lotería cada vez que van en bicicleta al colegio. Cuanto más billetes consiguen más posibilidades hay de ganar un premio. Para los niños un poco más mayores, 11-13 años, la competición consiste en cuanto una clase puede ir en bicicleta en una semana. El premio para la ganadora es medallas para todos los participantes y un viaje en bicicleta durante tres días.

4 PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Objetivo:	Optimizar líneas urbanas, potenciación de la intermodalidad y mejorar la accesibilidad
Delimitación:	Municipal
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> • Optimización trazados urbanos • Mejora de frecuencias • Nueva ubicación Estación de Autobuses • Mejora accesibilidad a paradas
Áreas Implicadas	Gerencia autobuses urbanos de Motril Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

4.1 Resumen-Síntesis del diagnóstico

Como se observó en el punto 7.3.3 del diagnóstico, prácticamente el 100% de la población se encuentra a menos de 300 metros de distancia de algún punto de la red de autobuses urbanos en Motril. En un entorno urbano del tipo de una gran ciudad, 300 metros es la distancia comúnmente aceptada como máxima para el desplazamiento de acceso a pie a las paradas de las líneas de autobuses urbanos.

Sin embargo, en municipios de dimensiones reducidas con densidades poblacionales inferiores a las de una gran ciudad y distancias a pie entre puntos atractores también inferiores, el radio de influencia de la red de transporte público es significativamente inferior. En el caso de Motril, se consideró los 150 metros como radio de influencia máximo a pie de las paradas de autobuses urbanos.

Con el radio de influencia de las paradas de autobús urbano a 150 metros en el diagnóstico se indicaba una cobertura del 33,7% de la población del casco de Motril. Esto supone un total de 16.105 habitantes como usuarios potenciales del autobús frente a los más de cuarenta y siete mil habitantes del municipio.

Además de la cobertura meramente espacial a la red de transporte público urbano o a sus paradas existen otras características significativas desde el punto de vista del usuario como es el caso de la frecuencia real de paso (la cual determina en muchos casos el tiempo total de viaje). En este caso y debido a la baja demanda en

transporte público, la frecuencia del servicio en el caso urbano de Motril es francamente baja con tiempos de paso cercanos a los 60 minutos en numerosos puntos.

También es importante tener en cuenta las características propias de los usuarios del transporte público, en gran medida cautivos del mismo (personas mayores, estudiantes y jóvenes, minusválidos) y la necesidad y obligación de la gerencia del servicio público de proporcionarles acceso a las dotaciones y servicios básicos necesarios. Aquí hay que indicar, que las líneas actuales están organizadas siguiendo estos criterios de tal manera que en la actualidad la cobertura dotacional es prácticamente del 100%. Tanto las dotaciones sanitarias como educativas se encuentran a distancias relativamente bajas de alguna parada de autobús. Por otro lado, la concentración de los servicios en el entorno de la calle Salobreña y la Avenida de Andalucía en el centro histórico de Motril facilita esta alta cobertura.

Parece evidente que desde el punto de vista de la accesibilidad a la red de autobuses urbanos, el itinerario de las líneas alcanza grados máximos de cobertura en el global del casco urbano de Motril. Sin embargo, y a pesar de la bonanza de estas coberturas de accesibilidad teórica a las paradas, en el diagnóstico se detectaron una serie de problemas o carencias que se resumen a continuación:

- Inexistencia o falta de señalización de paradas como es el caso de la calle Ricardo Molina o la avenida de Enrique Martín Cuevas por las que pasan en su caso la línea 2 o las líneas 1 y 3.
- Muy baja frecuencia media de las tres líneas existentes de autobuses urbanos. En algunos puntos en los que solo hay oferta de una línea la frecuencia llega los 60 minutos de paso, tiempo más que suficiente para alcanzar cualquier punto del caso urbano a pie y motivo de la alta participación del vehículo privado en el reparto modal.
- Problemas de congestión por estrechez del viario en la calle Cruces por la cual se ve dificultado el tránsito de la línea 2 de autobuses urbanos, agravado además por la localización de la estación de autobuses en la calle Camino de San Antonio que obliga a atravesar el casco urbano a los autobuses interurbanos con parada en Motril.
- Itinerarios poco óptimos de cara al usuario de las líneas 2 y 3 conformando bucles con tramos de un único sentido. Esto obliga al usuario a realizar un viaje más largo del debido para poder

alcanzar el destino de su viaje. Si a esto añadimos la baja frecuencia, la percepción del usuario con respecto al transporte público se agrava. Por otro lado, la existencia de itinerarios en bucle se explica por la baja demanda y la necesidad por tanto de reducir kilómetros de recorrido y dotación para abaratar costes. Con un mejor servicio y un aumento de la demanda esto no sería necesario.

- Ausencia de información de transporte, ni en marquesinas, ni en oficinas específicas, a nivel de horarios, frecuencias, paradas, líneas que pasan, etc

Para intentar solventar estas cuestiones, e incrementar la accesibilidad de la población al transporte público, así como aumentar la frecuencia, se proponen las siguientes líneas directrices.

1. **Reordenación del trazado de las tres líneas existentes fusionándolas en 2 líneas** de tipo circular que atiendan el caso urbano de Motril en su actual configuración y aumentando así la cobertura y la población que accede a una parada en el casco urbano en un entorno de 150m. Todo esto con la consecuente reordenación de las paradas con adecuación a los nuevos trazados.
2. **Introducción de una tercera línea circular** de mayor recorrido que atienda los futuros desarrollos urbanos del noreste del casco urbano, línea que en combinación con las dos líneas circulares internas completaría el sistema de autobuses urbanos de Motril.
3. Introducción de **nuevo material móvil** con menores dimensiones (microbuses) más aptos en itinerarios por viarios de difícil acceso, sobretodo con autobuses convencionales de 9 metros.
4. **Cambio de localización de la Estación de Autobuses hacia un punto más periférico con mejores accesos** viarios que la actual pero que al mismo tiempo cuente con una fácil conexión peatonal y en transporte público urbano con el centro. Esto permitiría una mejor gestión de los autobuses interurbanos y fomentaría la intermodalidad entre movilidad urbana e interurbana.

4.2 Reordenación de los itinerarios

En primer lugar se llevaría a cabo una reordenación de las tres líneas actuales y fusión de las mismas en dos líneas circulares (las denominaremos circular 1 y circular 2) eliminando solapes de oferta y bucles de itinerarios innecesarios y manteniendo e incluso aumentando la cobertura de oferta actual.

Esta reordenación intenta ofrecer mayor cobertura teórica al casco urbano así como marcar una pauta a seguir en los futuros nuevos desarrollos, tanto por modificación de las paradas, que se verá en el punto siguiente, como por modificación de itinerario. La descripción de los trazados de las nuevas líneas propuestas es la siguiente:

4.2.1 Propuesta Línea Circular 1

Mantiene en gran parte de su recorrido el itinerario actual de la línea 1 salvo por: cambio de trazado de la calle camino de las cañas a las calles Rambla de Capuchino (sentido norte) y Calle Nueva (sentido sur).

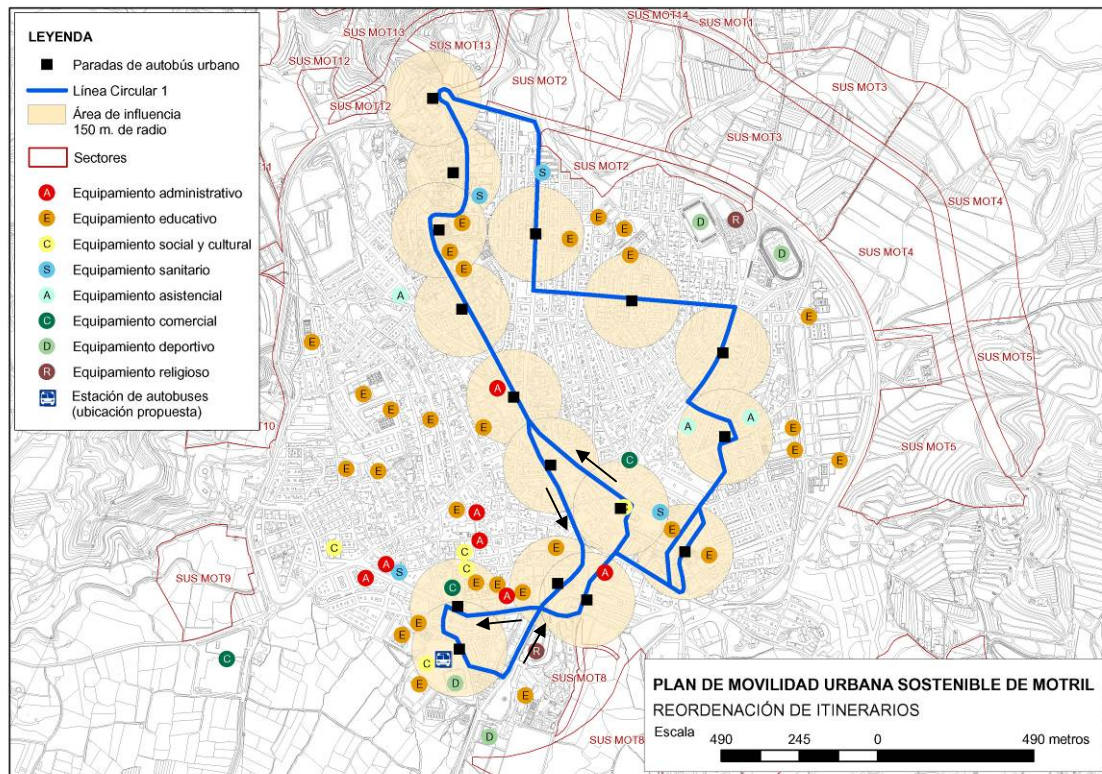
Desde estas accede a la avenida de Salobreña por la avenida de Andalucía (sentido sur) y a las calles Avenida de la Constitución, Notario Gómez Acebo y la calle Obispo (sentido norte).

Desde la avenida Salobreña accede a las inmediaciones del polideportivo en la calle Aguas del Hospital (localización de la estación de autobuses interurbanos propuesta en este Plan y de la que se habla más adelante) para salir a la avenida de Nuestra Señora de la Cabeza a través de la calle Miguel Hernández.

En estos dos puntos, el acceso desde la avenida Salobreña y la entrada a la avenida de Nuestra Señora de la Cabeza se propone en el punto en el Programa de Reordenación de Tráfico la introducción de semáforos además de otras medidas que faciliten y den prioridad al autobús en los cambios de vía.

El resto del itinerario es prácticamente el mismo de la línea 1 actual. La línea en su conjunto es de doble sentido en la práctica totalidad de su recorrido.

Plano 4 Línea Circular 1 propuesta



4.2.2 Propuesta Línea Circular 2

La funcionalidad de la línea Circular 1 intenta cubrir el servicio prestado por la red actual de autobuses urbanos en todo el ámbito central del casco urbano, permitiendo el acceso rápido al centro histórico (más cercano a la avenida de Salobreña) desde los barrios situados al norte del casco.

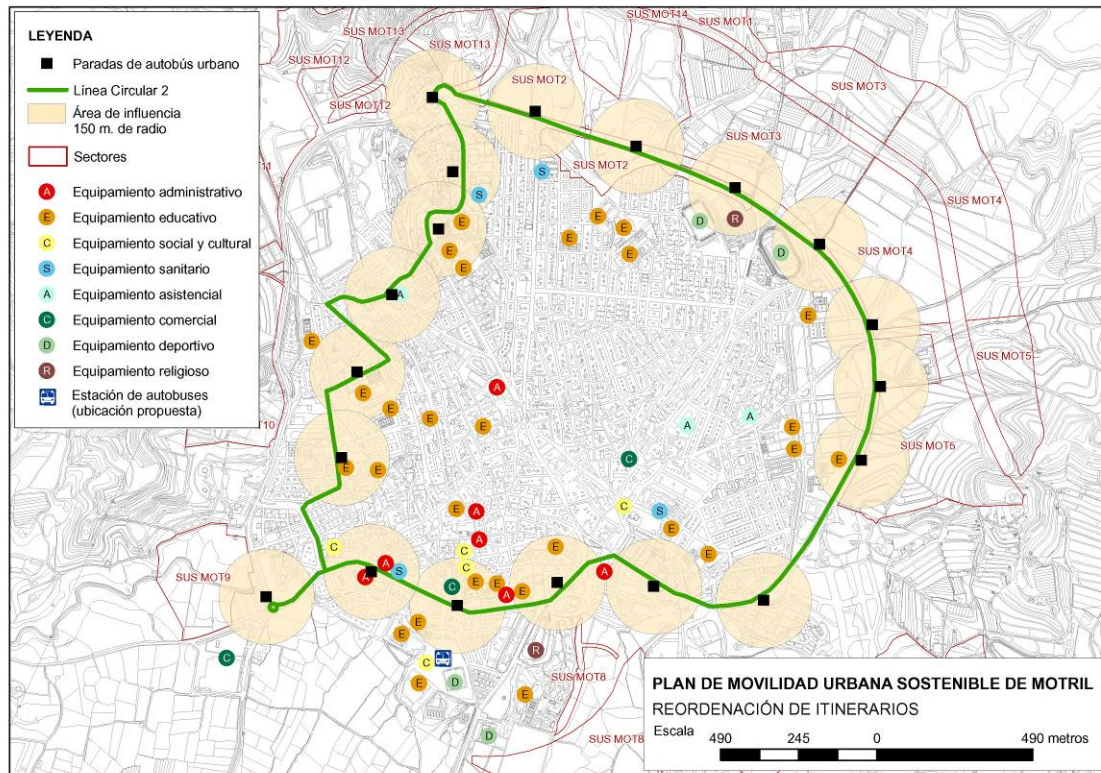
Por su parte, la línea Circular 2 propuesta sería el complemento de esta, manteniendo la cobertura actual en los barrios situados al oeste del casco urbano de Motril al mismo tiempo que con un itinerario que discurre por el entorno de la Ronda de Levante aumenta la accesibilidad desde los barrios del este y norte del casco.

Aquí no hay que olvidar que actualmente la Ronda de Levante delimita el entramado urbano por el este estando previsto que en su margen derecha se levanten una serie de desarrollos urbanísticos que podrían albergar en un futuro cercano a más de quince mil habitantes.

Por estos motivos y dado que en la actualidad no hay habitantes al este de la Ronda la cobertura de esta línea no sería óptima y se podría reemplazar por un itinerario temporal más centrado en el casco como apoyo de la línea Circular 1 en esta área.

La atención a los nuevos desarrollos así como la paulatina reordenación de la línea al itinerario final podría llevarse a cabo mediante medidas de transporte a la demanda siempre teniendo en cuenta su conveniencia en función del coste final.

Plano 5 Línea Circular 2 propuesta



Comparando la línea Circular 2 propuesta con la red actual decir que mantiene en gran parte la funcionalidad de las líneas 2 y 3 actuales en el ámbito oeste del casco urbano de Motril permitiendo el acceso a centros atractores importantes como es el Hipermercado Alcampo de la avenida de Salobreña.

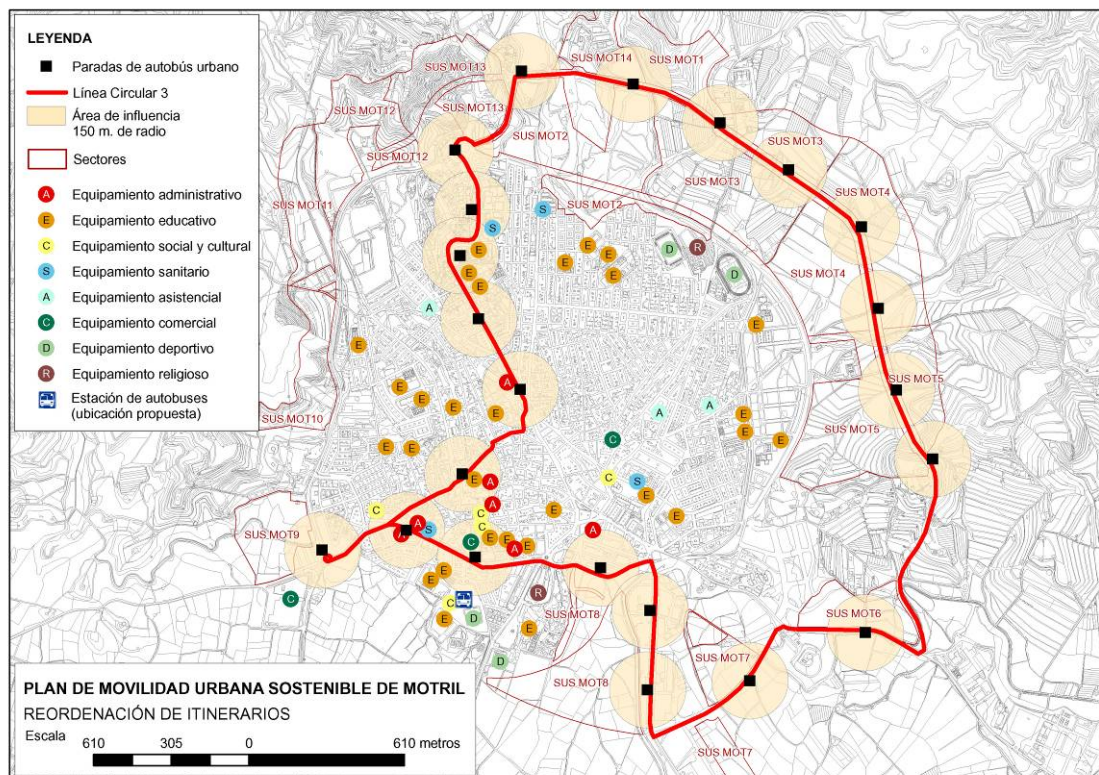
4.3 Introducción nueva línea de oferta a los nuevos desarrollos urbanos.

En una segunda fase se introduce **una nueva línea (circular 3)** que ofrezca servicio a los desarrollos urbanos del noreste y complete la oferta ofrecida por las líneas circulares 1 y 2 en los ámbitos noreste y sur del casco urbano.

Esta propuesta de línea es en gran parte producto de la necesidad de dotar de un servicio de transporte público a los nuevos desarrollos propuestos en el último Plan General de Ordenación Urbana y que previsiblemente se llevarán a cabo en breve. La situación de los principales desarrollos se localizan al este del casco urbano de Motril, sobre la Ronda Este y aportarán un incremento estimado de población

situado en más de quince mil habitantes. La movilidad generada por este nuevo aporte poblacional presionará en gran medida el tráfico ya existente en el casco urbano por lo que es necesario dotar de un sistema alternativo de transporte de acceso al centro de la ciudad.

Plano 6 Línea Circular 3 propuesta



La línea propuesta en sí tiene un recorrido transversal por el eje central de los nuevos desarrollos entre el SUS-MOT13 y el SUS-MOT7 con una cobertura total que alcanza los 15 mil habitantes (eso sí, compartidos en parte con la línea Circular 2 en su recorrido por la Ronda Este).

El horizonte de implantación de dicha línea se supedita al desarrollo de los nuevos continuos urbanos al este. Además de su funcionalidad vertebradora de los nuevos desarrollos del este, la línea propuesta permitiría un acceso al polígono industrial de “El Vadillo” a su entrada por la carretera de Almería en el caso urbano de Motril más consolidado. Respecto a la oferta ofrecida por esta propuesta de línea en el casco urbano actual decir que su recorrido se centra en la Avenida de Salobreña, Camino de las Cañas y la avenida Enrique Martín Cuevas.

Los principales cambios detallados para cada una de las líneas, es una mejora de la accesibilidad en transporte público, tal cual se citó como objetivo de este PMUS, ofreciendo mejor servicio a los usuarios, mejora de la conectividad entre barrios del

casco, mejora de la conectividad entre casco urbano y la estación de autobuses interurbanos, propuesta de integración de los nuevos desarrollos urbanos en la red de transporte público, y mejora de la conectividad del casco urbano de Motril con el polígono industrial El Vadillo.

4.4 Aumento de la cobertura poblacional de la red de autobuses urbanos propuesta.

La red de autobuses actual ofrece una cobertura del 33,66% de la población del casco urbano de Motril con un radio de 150 metros. Con la nueva red propuesta, la cobertura en el casco urbano de Motril sin tener en cuenta los nuevos desarrollos y haciendo referencia a la población actual de la ciudad alcanzaría al 57,42% de la población. Esto supone un total de 27.468 habitantes, usuarios por tanto potenciales del transporte público.

Cobertura de la red propuesta por sección censal

Sección	Población Sección	Población 150m	%
1814004012	1.774	1.252	70,59%
1814004011	2.064	1.322	64,04%
1814004009	1.701	1.077	63,29%
1814004005	1.390	445	31,98%
1814004004	2.382	1.797	75,44%
1814004003	1.911	446	23,33%
1814004002	1.431	989	69,13%
1814004001	1.944	841	43,27%
1814003004	1.675	1.295	77,30%
1814003002	1.289	1.273	98,77%
1814003001	917	622	67,79%
1814002005	1.469	1.112	75,71%
1814002003	1.462	978	66,87%
1814001001	1.936	1.058	54,67%
1814001002	1.176	878	74,62%
1814002001	1.808	1.245	68,84%
1814004010	1.996	982	49,18%
1814004008	2.267	917	40,43%
1814004007	2.465	1.917	77,78%
1814002006	1.424	840	58,99%
1814002002	1.610	487	30,25%
1814002004	2.162	818	37,82%
1814001004	1.983	847	42,69%
1814001003	2.418	1.501	62,09%
1814003003	2.159	1.073	49,72%
1814004006	3.024	1.458	48,23%
TOTAL	47.837	27.468	57,42%