



Agencia Andaluza de la Energía  
**CONSEJERÍA DE INNOVACIÓN,  
CIENCIA Y EMPRESA**



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE MOTRIL (GRANADA)



**EQUIPO DE TÉCNICOS EN  
TRANSPORTE Y TERRITORIO S.A.**  
C/ EXPLANADA, 8 28040 MADRID  
TELÉFONO 91 534 08 57 FAX 91 533 56 05  
web: www.ett.es e-mail: ett@ett.es

Mayo 2007



**INDICE:**

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>PROGRAMA RECUPERACIÓN ESPACIO PÚBLICO PEATONAL .....</b>	<b>7</b>
2.1	Resumen-síntesis de diagnóstico .....	7
2.2	Aumento peatonalización del centro .....	7
2.3	Potenciación de itinerarios peatonales .....	12
<b>3</b>	<b>PROGRAMA FOMENTO MOVILIDAD CICLISTA.....</b>	<b>18</b>
3.1	Resumen-Síntesis de diagnóstico .....	18
3.2	Sistema de bicicletas del ayuntamiento.....	18
3.3	Infraestructuras ciclistas.....	22
3.4	Plan de aparcamientos ciclistas.....	31
3.5	Difusión publicitaria y fomento de la movilidad ciclista. ....	33
<b>4</b>	<b>PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO .....</b>	<b>38</b>
4.1	Resumen-Síntesis del diagnóstico .....	38
4.2	Reordenación de los itinerarios .....	41
4.3	Introducción nueva línea de oferta a los nuevos desarrollos urbanos. ....	43
4.4	Aumento de la cobertura poblacional de la red de autobuses urbanos propuesta. ....	45
4.5	Aumento de la frecuencia en la red. Estimación dotación de autobuses necesarios en situación objetivo.....	49
4.6	Nueva Estación de autobuses .....	52
4.7	Mejora información y accesibilidad a las paradas.....	54
4.8	Publicidad de los cambios y de las líneas de bus.....	56
<b>5</b>	<b>PROGRAMA DE REORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN .....</b>	<b>57</b>
5.1	Resumen-Síntesis de diagnóstico .....	57
5.2	Nueva Jerarquía Viaria .....	58
5.3	Ordenación del Viario .....	64
<b>6</b>	<b>PROGRAMA DE ESTACIONAMIENTOS .....</b>	<b>73</b>

6.1	Resumen-síntesis de diagnóstico .....	73
6.2	Reordenación zona ORA .....	74
6.3	Reserva plazas de aparcamiento adaptadas.....	80
6.4	Sistema de aparcamientos subterráneos.....	81
6.5	Directrices Gestión de la carga y descarga .....	85
<b>7</b>	<b>GESTIÓN DE LA MOVILIDAD .....</b>	<b>86</b>
7.1	Coche compartido.....	87
7.2	Coche multiusuario .....	88
7.3	Lanzaderas casco urbano-polígono.....	88
7.4	Teletrabajo y gestión de horarios.....	89
<b>8</b>	<b>PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO .....</b>	<b>91</b>
8.1	Turismos ecológicos y técnicas de conducción eficientes privadas .....	91
8.2	Dotación progresiva de vehículos no contaminantes en flotas de transporte 92	
8.3	Programas conducción eficiente y manejo rampas flotas públicas .....	93
<b>9</b>	<b>EVALUACIÓN MEDIOAMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO DEL MODELO DE MOVILIDAD .....</b>	<b>94</b>
9.1	Prognosis de la movilidad .....	94
9.2	Proyección Evolución tras puesta en marcha PMUS.....	100
9.3	Ahorro energético y medioambiental .....	101
<b>10</b>	<b>22 INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PMUS .....</b>	<b>103</b>
<b>11</b>	<b>PUBLICIDAD Y FOMENTO DEL PMUS GLOBAL.....</b>	<b>106</b>

## Índice de Planos

Plano 1 Plano de calles peatonales, coexistencia, y puntos de control de acceso ..	11
Plano 2 Plano de itinerarios ciclistas en casco urbano.....	30
Plano 3 Plano de ubicación de aparcamientos ciclistas.....	32
Plano 4 Línea Circular 1 propuesta .....	42
Plano 5 Línea Circular 2 propuesta .....	43
Plano 6 Línea Circular 3 propuesta .....	44
<b>Plano 7 Nuevas líneas de autobuses urbanos.....</b>	<b>46</b>
Plano 8 Ubicación de la nueva estación de autobuses.....	52
Plano 9 Jerarquía Viaria propuesta .....	61
Plano 10 Ubicación Parkings Subterráneos Actual y Propuestos .....	84
Plano 11 Viajes Generados y atraídos sectorización nuevos desarrollos.....	97

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 Aumento % negocio tras creación de zonas peatonales.....	8
Gráfico 2 Incremento cobertura poblacional transporte público urbano en el casco	48
Gráfico 3 Esquema autobús convencional de 9,5 metros .....	50
Gráfico 4 Niveles de Servicio en el Punto de Aforo 4. ....	71
Gráfico 5 Diseño de Plaza Adaptada en superficie.....	81
Gráfico 6 Reparto Modal Tendencial Año 2025 .....	98
Gráfico 7 Evolución del gasto en litros combustible tendencial.....	99
Gráfico 8 Evolución TCO2 tendencial .....	99
Gráfico 9 Reparto Modal con PMUS 2025.....	100
Gráfico 10 Impacto sobre la evolución % Vehículo Privado del PMUS.....	101
<b>Gráfico 11 Ahorro ambiental PMUS. Tco2/Día .....</b>	<b>102</b>
<b>Gráfico 12 Ahorro energético PMUS. Tep/día .....</b>	<b>102</b>

## 1 INTRODUCCIÓN

En la fase I de proyecto se analizó la imagen del sistema de movilidad de Motril en situación actual, realizando un inventario temático de problemas detectados.

Esta Fase II de proyecto perteneciente al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Motril, tiene como objetivo principal, dar respuesta a los principales problemas detectados en la fase I, siempre de acuerdo con los objetivos generales de sostenibilidad del mismo definidos como:

- Mejorar la accesibilidad del centro de la ciudad.
- Mejorar la accesibilidad de los polígonos industriales.
- Mejorar la accesibilidad al transporte público.
- Mejorar la seguridad vial en Motril.
- Mejorar la calidad de vida en Motril.

Para ello definiremos una serie de programas de actuación y medidas a tomar como:

- Disminución del tráfico total, y principalmente en el centro del casco urbano de Motril.
- Aumento de la coordinación entre diferentes modos de transportes, especialmente los públicos y los no motorizados
- Aumento de la eficiencia de cada modo de transporte, e incremento de la participación de los medios más eficientes del transporte, en detrimento de la utilización del uso del vehículo privado de baja ocupación y fomentar el uso de modos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta.
- Aumento de la mejora de las técnicas de conducción de los vehículos y combustibles ecológicos.
- Evaluación energética y ambiental comparativa año horizonte

Es muy importante incidir en que las medidas y los programas de actuación que a continuación se van a proceder a definir y proponer, **no deben tomarse como un conjunto individual de programas independientes sino como un paquete de medidas**, absolutamente interrelacionadas para conseguir los objetivos en lo que se refiere a oferta y demanda, con respecto al coche, transporte público, los modos no motorizados y la gestión de la movilidad.

Las medidas de demanda sólo funcionan en relación con las medidas de oferta, mientras que estas últimas son más eficaces cuando van acompañadas de medidas de demanda. Medidas de oferta (por ejemplo construcción de infraestructura -con inclusión de aparcamiento-, mejora de los modos de transporte sostenibles, control y ordenación de tráfico) son más eficaces en combinación con medidas de demanda, porque las medidas de demanda (por ejemplo fomento del uso de la red peatonal y ciclista, fomento del teletrabajo y de los horarios de trabajo flexibles, determinación de itinerarios para el movimiento y flujo de mercancía, incluyendo carga y descarga) influyen en el uso de las opciones mejoradas por las medidas de oferta.

Por eso es sumamente importante el avanzar que **la introducción del conjunto de las medidas propuestas en su globalidad tiene más efectividad que la introducción de una selección de las medidas**, cuyo efecto por separado puede incluso ser contrario al plan.

## 2 PROGRAMA RECUPERACIÓN ESPACIO PÚBLICO PEATONAL

### 2.1 Resumen-síntesis de diagnóstico

Los **viajes peatonales**, significan por tanto el 28% sobre el total, aumentando en el caso de discriminar los viajes internos a Motril de los externos, por lo que parece claro que existe un uso peatonal de sus calles, especialmente en los desplazamientos a nivel de barrio y entre algunos sectores de la ciudad como el todo los barrios Centro Comercial y Casco Antiguo, y las calles Nueva, Enrique Martín, Cuevas, Cruces, y Avenida de Salobreña.

Los nuevos barrios urbanizados del este y del norte, se encuentran localizados a mayor distancia, aunque los mayores problemas se detectan a nivel de accesibilidad y barreras, lo que dificulta en cierta medida las relaciones a pie con el centro tradicional de Motril. Se trata de viajes principalmente al trabajo, gestiones, compras u ocio, durando cada desplazamiento entre 5 y 20 minutos.

En cuanto a **infraestructuras peatonales**, primeramente comentar que la urbanización de Motril se encuentra concentrada en el centro del municipio, y en segundo lugar que existen un buen número de calles peatonales y de coexistencia aglutinadas en el centro urbano.

Los **principales problemas detectados** en los itinerarios peatonales más utilizados han sido: aceras estrechas, pasos de peatones mal ubicados y sin rebaje, semáforos con fase en verde peatonal escasa, obstáculos en las aceras bien por estacionamiento ilegal bien por mobiliario urbano, ausencia de rebajes en bordillos, discontinuidad en los itinerarios, etc

### 2.2 Aumento peatonalización del centro

Objetivo:	Aumentar el número de metros y calles peatonales en el centro del casco urbano de Motril
Delimitación:	Centro Comercial Abierto y casco urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"><li>Acondicionamiento para uso de coexistencia peatones-acceso residentes-carga y descarga de viarios, actualmente de uso para vehículo privado.</li></ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico



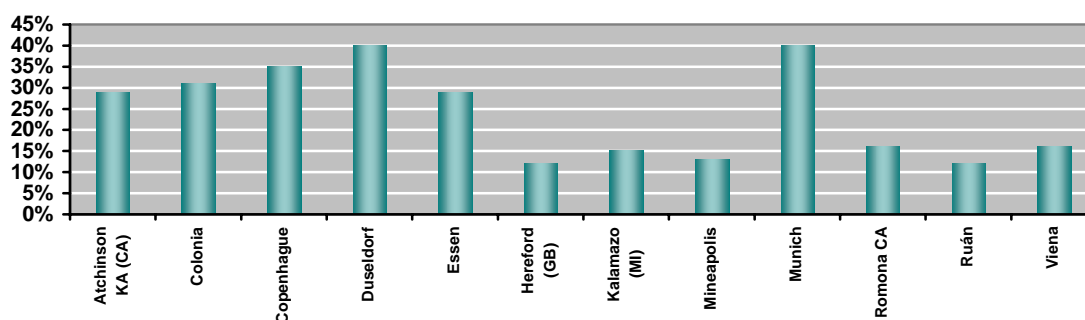
El centro del casco urbano de Motril es ideal para el acondicionamiento para uso exclusivo de peatones de plazas o tramos completos de calles, esta peatonalización debe incluir la prohibición general de acceso a los vehículos a motor, sin perjuicio de que, deba siempre preverse el paso de vehículos de emergencia y pueda admitirse el acceso excepcional, durante ciertas horas, de vehículos particulares (reparto, residentes, etc.) lo que llevaría a denominar la calzada como de coexistencia. Por lo tanto se proponen la introducción de dos tipologías de peatonalizaciones:

- Peatonales puras. Uso exclusivo de peatones.
- Peatonales de coexistencia. Uso mixto, peatones, y acceso de carga y descarga así como residentes a cocheras.

Las áreas peatonales en general llevan una pavimentación unitaria, sin separación ni señalización de bandas de circulación. Es por tanto la medida más rotunda para facilitar el tránsito peatonal, al eliminar la peligrosidad, las secciones de acera mínimas, la contaminación y el ruido de los automóviles, esto es, la mayoría de las externalidades producidas por el uso del vehículo privado en cascos urbanos. La peatonalización de áreas centrales o significadas permite a muchos ciudadanos disfrutar las ventajas de la ausencia de automóviles (seguridad, tranquilidad, calidad ambiental) y, en consecuencia, comprender la necesidad de recuperarla en muchas otras zonas de la ciudad, extendiendo la experiencia.

Pueden encontrar resistencia entre los residentes y, en particular, los comerciantes instaurados en la zona. Generalmente los comerciantes piensan que un aparcamiento frente a sus comercios resulta esencial para la venta, sin embargo la experiencia de numerosas ciudades nos muestra que la transformación de calles en zona peatonal, con buena accesibilidad a los transportes públicos y una regulación de las cargas y descargas, permite aumentar el volumen de negocio.

**Gráfico 1 Aumento % negocio tras creación de zonas peatonales.**



Fuente IUTP 2001. Asociación Internacional del transporte público.

Tal cual se muestra en el gráfico anterior, la amplia experiencia internacional muestra que las zonas peatonales con un atractivo servicio de transporte público y un acceso regulado del reparto de mercancías hacen aumentar el volumen de negocio de los comercios de la zona, como demuestra un estudio de UITP en 2001, donde en todos los casos el volumen de negocio aumentó sensiblemente, con un aumento mínimo del 10% y lográndose en algunos casos aumentos de hasta el 40%. En cualquier caso para una mejor acogida se puede proceder a las peatonalizaciones por fases, de manera que una vez mostradas sus ventajas, disminuyan las resistencias de los ciudadanos a las mismas.

Se recomienda la realización previa de estudios de accesibilidad muy detallados, tanto para resolver las necesidades de los residentes y negocios del ámbito, como para facilitar el acceso de visitantes. Además, debe asegurarse un fácil acceso en transporte público y, en su caso, aparcamientos en sus proximidades o de disuasión de entrada al casco.

Por tanto las directrices infraestructurales seguirían dos líneas de actuación, por un lado, en el centro comercial abierto, se propone entero peatonal y de coexistencia como área 30, en el resto del casco urbano se propone aumentar el número de vías peatonales.

### Área peatonal de coexistencia: Centro Comercial Abierto

En el centro comercial abierto se propone la creación de un área de coexistencia, tal cual están proliferando en otras ciudad de España y de Europa, donde sólo puedan acceder vehículos de residentes, carga y descarga o servicios, mediante bolardos móviles tras la presentación de tarjeta de visor magnético.

Casco histórico Segovia



Casco histórico Amsterdam



**Bolardo Móvil**



**Esquema general acceso**

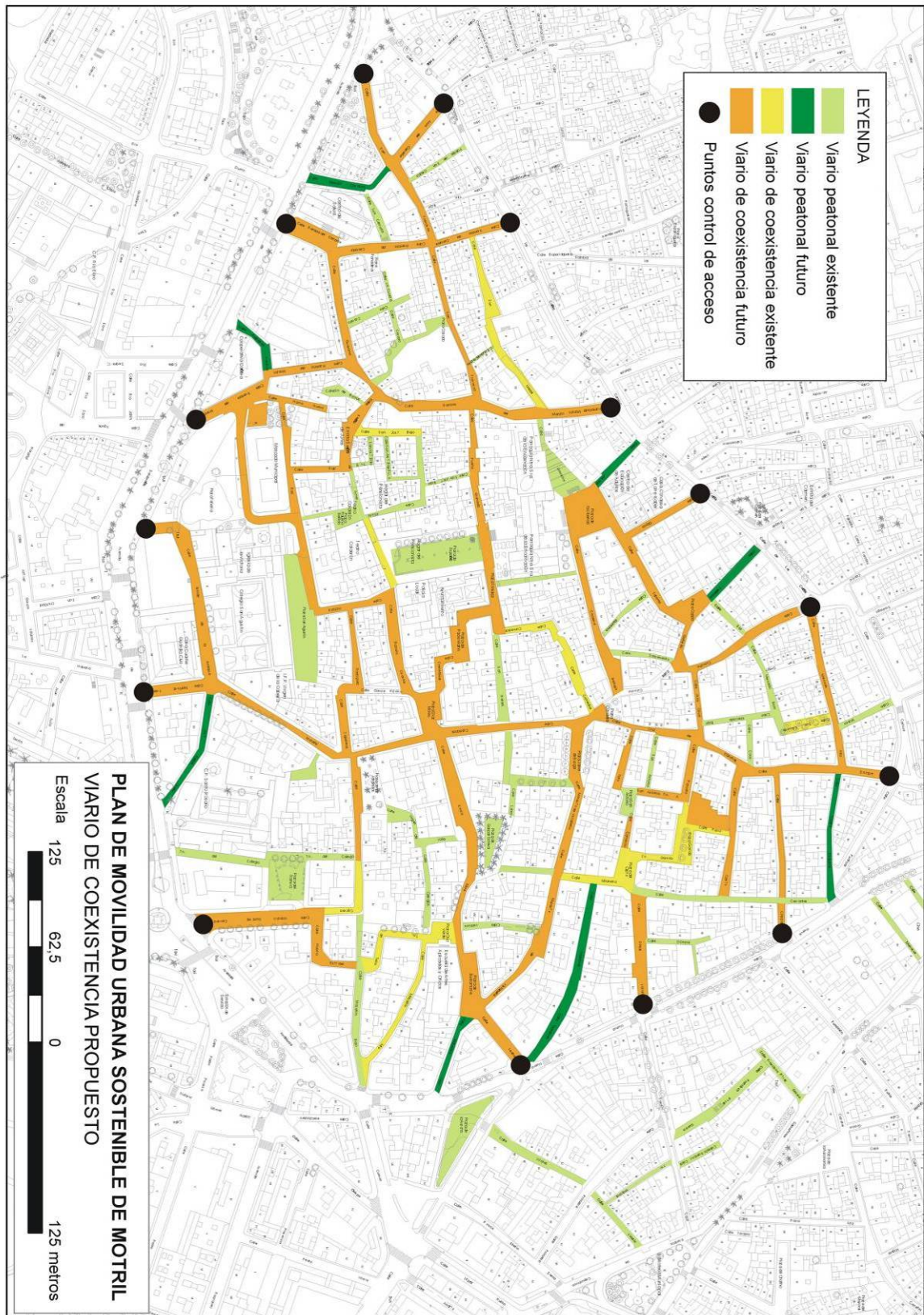


Como se observa en las fotos presentadas, correspondientes a ciudades españolas y europeas, el sistema tal cual se presenta en el esquema anterior, funciona a través de bolardos móviles retráctiles y semáforos. Con el carnet de residente o visitante autorizado, el bolardo se esconde, y se enciende el semáforo verde pudiendo acceder al centro.

Es conveniente el uso de diferentes pavimentos, una vez que se traspasa el bolardo o "puerta", para indicar de esa manera la penetración dentro de un área con preferencia peatonal.

En el plano número 1 se indican las calles que conformarían este centro comercial abierto de preferencia peatonal, junto con los puntos de control de acceso.

Plano 1 Plano de calles peatonales, coexistencia, y puntos de control de acceso



### 2.3 Potenciación de itinerarios peatonales

Objetivo:	Delimitación y potenciación de una red de itinerarios peatonales principales en Motril
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Señalización</li> <li>• Seguridad</li> <li>• Iluminación</li> <li>• Accesibilidad</li> <li>• Transporte vertical</li> </ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

Se propone fomentar y mejorar la movilidad peatonal, mediante la creación de una red de itinerarios peatonales principales, articulado en torno a viales de alta capacidad y confortabilidad peatonal, y que conecten entre sí las áreas generadoras y atractoras de movilidad, principalmente los barrios periféricos con el centro del casco urbano comercial.

Estos itinerarios pueden estar constituidos por elementos muy diversos: calles o sendas exclusivamente peatonales, aceras, bulevares, etc. Constituye la medida infraestructural más completa para facilitar los desplazamientos peatonales en un municipio o ámbito. Dicha Red de Itinerarios Pevtonales Principales deberá cumplir las siguientes directrices:

- *Funcional*, es decir, que resuelva de la forma más directa posible los grandes flujos de peatones, conectando las áreas generadoras entre sí y con el centro urbano, incluidas las periféricas y las aisladas, canalizando los desplazamientos obligados (trabajo, escuela, compras), pero sirviendo también a las necesidades de ocio y paseo de los ciudadanos.
- *Segura*, frente a vehículos y frente a comportamientos delictivo.
- *Confortable*, por geometría (pendientes, pavimentos, etc.), protección frente a inclemencias del tiempo o frente al ruido y la contaminación.

- *Atractiva*, que atraviese áreas de interés, contenga puntos de vista, etc. Particularmente, las calles con mejor configuración, que contienen los ejes visuales más largos, el mayor número de conexiones con otros ejes y tienen una situación más central respecto a la trama urbana que atraviesan, parecen ser las más atractivas.

### 2.3.1 Itinerario 1: San Antonio-Avda. Salobreña

Este itinerario conecta la parte norte del municipio de Motril con la zona Oste, bordeando la zona comercial y del casco antiguo por el sur. Discurre de norte a sur por la calle Cruces, continuando por la calle nueva, hasta llegar a la Avenida de Andalucía, donde toma rumbo Oeste, a lo largo de la Avenida de Salobreña. Según se extrae del diagnóstico los problemas que se detectaron fueron anchura de aceras insuficiente, mobiliario urbano mal ubicado obstaculizando el tránsito, falta sistemática de rebaje en intersecciones y ausencia de rebaje en los lomos de los pasos de cebra.

### 2.3.2 Itinerario 2: Monjas-Cañas

El itinerario 2 conecta la parte noroeste con zona centro del municipio de Motril, a través de la calle Monjas se acerca a los límites de la zona centro, bordeando la zona comercial por el norte de la misma. Este itinerario conecta en su extremo más occidental con el itinerario 1, a la altura de la Avenida de Salobreña, con lo que se asegura la conectividad de los mismos. Según se extrae del diagnóstico los problemas detectados fueron deficiencias en las aceras, acera estrecha e insuficiente y en algunos casos ausencia de las mismas, ilegalidad de aparcamiento obstaculizando la movilidad.

### 2.3.3 Itinerario 3: Ancha-Los Álamos

El recorrido 3 discurre por la zona nordeste de Motril, conectando la zona central con la zona exterior situada más al este del municipio, ofreciendo así conectividad con la futura circunvalación y la Rambla de los Álamos. Según se extrae del diagnóstico los problemas detectados fueron principalmente en la calle Santísimo anchura insuficiente en las aceras, falta de rebaje en las esquinas, y la presencia de graves problemas de accesibilidad para todos los grupos de personas.

### 2.3.4 Itinerario 4: Centro Comercial Abierto

*(Ver punto 2.2. Creación de área peatonal de coexistencia)*

### 2.3.5 Itinerario 5: Rambla Capuchinos-Santísimo

El itinerario peatonal 5 se conforma alrededor de dos ejes perpendiculares de conexión norte-sur y este-oeste de Motril.

Por un lado la Rambla de Capuchinos, nace en su intersección con la calle Cruces y Cuevas, y desemboca en la parte este del casco de Motril, posibilitando la conexión con la Avenida Rambla de los Álamos a través de la Avenida de Pío XII y Calle El Quijote.

Por otro lado la calle Santísimo realiza las funciones de conexión norte-sur en paralelo al otro itinerario analizado, Cruces-Nueva, bordeando el barrio Ancha-San Antonio, y posibilitando la movilidad entre la calle Ancha y la Rambla de Capuchinos.

Según se extrae del diagnóstico los problemas detectados fueron problemas de ausencia de rebaje en los lomos de los pasos de cebra y en el tramo correspondiente a la calle Santísimo inexistencia de aceras o de anchura insuficiente.

### 2.3.6 Propuesta y directrices de actuación en los itinerarios peatonales

Partiendo como guión de los itinerarios analizados en el diagnóstico correspondiente a la fase I de este documento, se propone en cada uno de los itinerarios principales, las siguientes directrices de actuación:

En estos itinerarios por tanto se propone la adecuación de las intersecciones, los lomos, la reubicación del mobiliario, la urbanización con ancho superior de las aceras, y la correcta señalización de los mismos identificándolos como itinerarios peatonales.

En **primer lugar** la creación en todos los **lomos de los pasos de cebra**, un canal cementado, tal cual se muestra en la foto obtenida en Pamplona, de forma y manera que la acera quede a nivel respecto de la parte superior del lomo, sin que por ello se obstaculice la canalización de las bajadas de aguas, formando balsas.

Con esto se consigue de una parte no crear balsas de agua como consecuencia de los lomos instalados como medida de calmado del tráfico, y de otro lado, y el más importante en lo que respecta a los peatones y a la movilidad peatonal, ofrecer unos itinerarios continuos, sin barreras, y con posibilidad de acceder a ellos a las personas con movilidad reducida. Esta propuesta habrá que adoptarla en la práctica totalidad del casco urbano.



En **segundo lugar**, a lo largo del Camino de San Antonio, se propone adecuar todas las **intersecciones**, con un rebaje adecuado para facilitar la movilidad a todas las personas, incluidas aquellas con ésta reducida. Los rebajes en sus aceras deberán ser con una inclinación máxima del 10 por 100, evitando los bordillos en rampa o ángulo, que son peligrosos para el acceso de minusválidos



Adicionalmente, y en relación a las intersecciones, se ha detectado problemática a la hora de atravesar en fase verde peatonal algunos semáforos. Sin querer ahondar en términos de tráfico, se propone que a lo largo de la Avenida de Salobreña y sus calles anexas, sobre todo, Nuestra señora de la Cabeza, se

instalen refugios en los semáforos para mejor protección del paso peatonal. Los refugios se sitúan en el centro de la calzada. Sirven para disminuir el riesgo de los usuarios de la vía. Suelen estar señalados mediante un marmolillo e iluminación.

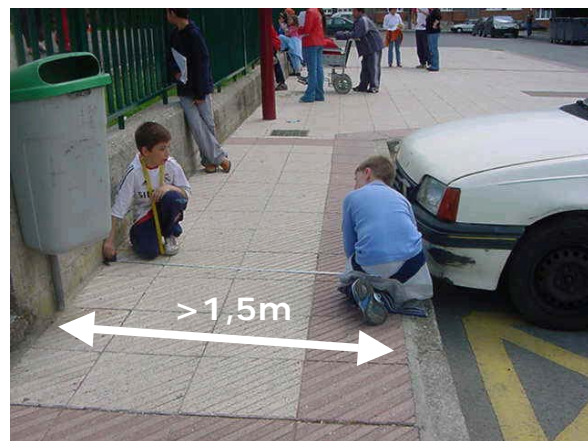


Además y para mejorar los semáforos en relación al movimiento peatonal, se propone la adecuación de los mismos, o por lo menos los que conciernen a los movimientos más significativos peatonalmente, es decir, los de las calles Avenida de Salobreña, calle Nueva, Avenida de Andalucía y Rambla de Capuchinos, habilitando en los mismos unos contadores en segundos de las fases semafóricas, tal cual se ofrece en las fotos siguientes, aumentando considerablemente la seguridad en los cruces regulados.



En *tercer lugar* y en relación con la **anchura de acera y la ubicación del mobiliario urbano**, se propone que se sigan las siguientes directrices en todo el itinerario, y sobre todo en la zona deficiente de la calle Cruces:

- Respeto de ancho de acera de 1,5m mínimo en un lado de la calzada. Para cumplir esto, habría que aumentar la acera actual de 0.5m, en un metro, disminuyendo la anchura reservada para el tráfico o bien la fila reservada para aparcamiento.



- Siempre que se incluya cualquier tipo de mobiliario urbano, papelera, farola, árbol decorativo, etc, siempre respetar la anchura libre de acera de 1,5m. Por tanto si se incluye una farola con un ancho de radio de

0.5m, se debe incluir en aceras de más de 2 metros o bien utilizar alguna otra alternativa de iluminación que no ocupe acera.

- Fundamental reformar la accesibilidad por la calle Aguas, todo el barrio del Hospital, camino de San Antonio, y en todo el Puerto de Motril.



En **cuarto lugar**, la **señalización de los itinerarios**, identificándolo como itinerario peatonal, y señalizando, tal cual se presenta en la foto, los principales sitios atractivos y de interés, tanto turístico como administrativo que conectan con su recorrido.

Sería muy interesante identificar todos los centros dotacionales (educativos, sanitarios, deportivos), los administrativos (ayuntamiento, correos, etc), la oficina de turismo, los principales barrios (centro, comercial, ancha, etc), etc.

### 2.3.7 Publicidad y difusión programa peatonal

Para la correcta difusión de todas las actuaciones peatonales propuestas en este PMUS se recomiendan las siguientes acciones a realizar por el Ayuntamiento:

- Señalización en vertical y horizontal de todos los trayectos catalogados como itinerarios peatonales, con principales destinos y centros atractores de conexión.
- Creación de días de descubrimiento de los itinerarios.
- Creación de una guía que se ofrezca en la oficina de turismo donde vengan georeferenciados los itinerarios peatonales, y los centros que conectan en sus rutas.
- Página web: [www.movilidadMotril/peatones.com](http://www.movilidadMotril/peatones.com). Se trata de crear una página Web viva donde se informe, sobre los recorridos y trazados de los itinerarios peatonales y sobre la marcha de las distintas actuaciones incluidas en el presente PMUS.

### 3 PROGRAMA FOMENTO MOVILIDAD CICLISTA

#### 3.1 Resumen-Síntesis de diagnóstico

La **movilidad ciclista** por su parte no llega al 1% sobre la movilidad global. De esta manera existen menos de ochocientos desplazamientos diarios realizados en este modo en día laborable medio.

Adicionalmente y quizás como causante del reparto modal anterior, citar que en Motril no existe ningún tipo de infraestructura de fomento de la bicicleta, como aparcamientos en centros atractores o vías ciclistas segregadas del tráfico rodado.

#### 3.2 Sistema de bicicletas del ayuntamiento

Objetivo:	Implantar un sistema de alquiler de bicicletas en Motril
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Implantar un carnet ciclista de Motril</li><li>• Instalar bases de devolución y recogida</li><li>• Campaña de publicidad y fomento</li></ul>
Áreas Implicadas	Infraestructuras y Tráfico

##### 3.2.1 Definición

Esta medida consiste en poner a disposición del público bicicletas en aparcamientos especiales, situadas en distintos lugares de la zona a cubrir, que pueden desbloquearse para su uso con una tarjeta, específica o de crédito, y que tras su uso deben ser aparcadas en cualquiera de las instalaciones, aunque no sea la misma en la que se tomó, volviendo a bloquear en este caso con la misma tarjeta de usuario.

Este tipo de sistemas tiene como ventaja que facilita la utilización de bicicletas para desplazamientos dentro del casco urbano, aumentando la disponibilidad de bicicleta/habitante, al poder ser usadas por distintas personas durante un mismo día.

En particular pueden resultar un importante complemento para quienes acceden al centro urbano en transporte público y necesitan desplazarse en su interior, por lo tanto, además del fomento de la movilidad ciclista de manera directa, también

fomentaría el transporte público y la intermodalidad motorizada-no motorizada, de manera indirecta.

Como condicionantes de la puesta en marcha, cabe destacar:

- Publicidad inicial de la puesta en marcha, mediante carteles y buzoneo, indicando, la manera de solicitar la tarjeta de usuario, instrucciones de uso, y los puntos de recogida existente.
- Instalaciones de aparcamiento con métodos sofisticados de bloqueo-desbloqueo de la bicicleta, mediante lector de tarjeta.
- Ofrecer buena cobertura de servicio, y por lo menos a la totalidad del ámbito potencial.
- Especial atención en el diseño de los aparcamientos y las bicicletas para evitar robos y vandalismo.
- Marcaje mediante matrícula grabada de la matrícula de las bicicletas.

Matrícula Grabada



### 3.2.2 El caso de Motril y propuesta

Motril es un centro urbano denso compacto, de tamaño pequeño, y una topografía llana, por tanto se configura como la ciudad ideal para la implantación de estos sistemas. El objetivo de la implantación de estas bicicletas de alquiler en Motril es aumentar el número de ciclistas de tipo cotidiano de movilidad obligada y recurrente, es decir cuyo motivo principal de desplazamiento es al trabajo o estudios, y secundariamente compras o en gestiones personales.

Se proponen cuatro aparcamientos de bicicleta o bases para la recogida y devolución de bicicletas alquiladas-prestadas, todos combinados con nodos de transportes o centros atractores.