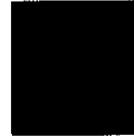


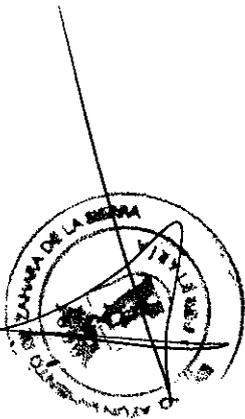


EXCMO. AYTO. DE ZAHARA DE LA SIERRA
Plaza del Rey, 1 - 11688 - Cádiz
Tel. 956 12 30 04 - Fax. 956 12 31 50
C.I.F. P-1104200-I



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ZAHARA DE LA SIERRA

DOCUMENTO
DE APROBACIÓN DEFINITIVA



TÉRMINO MUNICIPAL DE
ZAHARA DE LA SIERRA (CÁDIZ)

AUTOR DEL PLAN:
JOSÉ LUIS SÁNCHEZ GONZÁLEZ. ARQUITECTO TÉCNICO

Zahara de la Sierra, diciembre de 2016



DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ZAHARA DE LA SIERRA

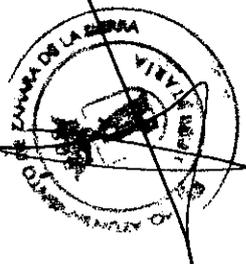
**DOCUMENTO
DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

**TÉRMINO MUNICIPAL DE
ZAHARA DE LA SIERRA (CÁDIZ)**

**AUTOR DEL PLAN:
JOSÉ LUIS SÁNCHEZ GONZÁLEZ, ARQUITECTO TÉCNICO**

Zahara de la Sierra, diciembre de 2016

DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.



INDICE ■

MEMORIA

INTRODUCCIÓN

- Objeto del PMUS. 1
- Marco de referencia. 2

PREDIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS

- Justificación de la necesidad de desarrollar el PMUS. 1
- Proyectos en curso en el ámbito municipal. 2
- Censó de estudios existentes. 3
- Análisis DAFO de la movilidad. 4
- Objetivos generales y específicos. 5

ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

- Aspectos socio-económicos, territoriales y urbanísticos. 1
- Características generales de la demanda de movilidad. 2
 - Red viaria. 3
 - Transporte público. 4
 - Estacionamiento de vehículos. 5
 - Movilidad peatonal y en bicicleta. 6
 - Transporte de mercancías. 7
- Aspectos medioambientales y energéticos. 8
 - Movilidad reducida. 9

PLAN DE ACCIÓN

- Red viaria. 1
- Transporte público. 2
- Estacionamiento de vehículos. 3
- Movilidad peatonal. 4
- Movilidad en bicicleta. 5
- Transporte de mercancías. 6
- Gestión de la movilidad. 7
- Planeamiento urbanístico. 8
- Participación ciudadana. 9
- Inversión del PMUS. 10
- Medidas de control y seguimiento del PMUS. 11

ANEXOS

DIAGNOSTICO I



**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE ZAHARA DE LA SIERRA (CADIZ)**

EXCMO. AYTO. DE ZAHARA DE LA SIERRA (CADIZ)
SERVICIOS TÉCNICOS
JOSE LUIS SANCHEZ GONZALEZ. ARQUITECTO TÉCNICO

DIAGNOSTICO II

DIAGNOSTICO III

PLAN DE ACCIÓN. RED VIARIA I

PLAN DE ACCIÓN. RED VIARIA II

PLAN DE ACCIÓN. TRANSPORTE PÚBLICO

PLAN DE ACCIÓN. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS I

PLAN DE ACCIÓN. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS II

PLAN DE ACCIÓN. MOVILIDAD PEATONAL

DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.



INTRODUCCIÓN

1. OBJETO DEL PMUS.

Se redacta el presente PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS), de ZAHARA DE LA SIERRA (CÁDIZ),

El presente PMUS tiene por objeto;

- Habilitar los recursos necesarios, ...
- implantar las medidas oportunas, ...
- y cambiar la tendencia de los hábitos de movilidad de sus habitantes, ante la creciente dependencia del vehículo privado para la realización de sus tareas cotidianas en el ámbito del casco urbano.

Para tal fin el PMUS propone desarrollar una serie de actuaciones que proporcionen a la población una alternativa al vehículo privado así como una concienciación del uso del mismo de manera más sostenible, asegurando un equilibrio entre las necesidades actuales de movilidad y accesibilidad, la protección al medio ambiente, la cohesión social, y el desarrollo económico del municipio.

2. MARCO DE REFERENCIA.

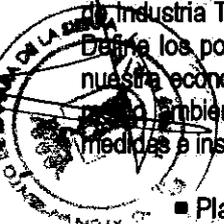
El marco estratégico se encuentra actualmente configurado por las siguientes acciones:

■ Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España, E4 (2004-2012), aprobada por el Ministerio de Industria Turismo y Comercio, y gestionada por el IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía). Define los potenciales de ahorro y medidas a llevar a cabo al objeto de mejorar la intensidad energética de nuestra economía e inducir un cambio de convergencia hacia los compromisos internacionales en materia de medio ambiente. Sobre esta Estrategia se concretó el Plan de Acción E4 para el periodo 2005-2012, con medidas e instrumentos a activar en dicho periodo.

■ Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (2005-2020). Incluye entre sus directrices y líneas básicas de actuación un conjunto de medidas destinadas a promover una movilidad urbana sostenible y define las propuestas de actuaciones del Ministerio de Fomento en las áreas urbanas de manera integrada, coordinadas con las demás administraciones.

■ Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2009. Establece una serie de medidas y herramientas para facilitar una movilidad sostenible y de bajo consumo de carbono, entre las que se incluye la elaboración e implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (medidas 6.1.12 y 6.1.17) para impulsar desplazamientos más sostenibles, que sean compatibles con el crecimiento económico alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

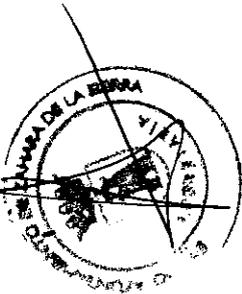
El marco legal se encuentra actualmente configurado por las siguientes normas:



- Ley 11/1999, de 21 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.



PREDIAGNÓSTICO Y OBJETIVOS

1. JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD DE DESARROLLAR EL PMUS.

Los motivos que justifican el desarrollo del presente PMUS son los siguientes:

- Ausencia de un espacio accesible, libre de coches, destinado al esparcimiento de la población, especialmente en el Casco Antiguo.
- Escaso nº de plazas de aparcamientos, especialmente durante la celebración de determinados eventos deportivos y de fiestas de ámbito provincial.
- Elevado nº de vehículos, tanto en movimiento como estacionados en el viario,

2. PROYECTOS EN CURSO EN EL ÁMBITO MUNICIPAL.

Desde la administración local, se viene realizando diferentes actuaciones relacionadas con la movilidad urbana, focalizadas principalmente en el viario, mediante la instalación de barandillas, la mejora de la pavimentación, la creación y reforma de Acerados, la ejecución de pasos de cebra, etc., todo ello en el ámbito del Plan Municipal Integral de Accesibilidad con el que cuenta en la actualidad.

3. CENSO DE ESTUDIOS EXISTENTES.

Actualmente el municipio cuenta con un PLAN MUNICIPAL INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD (PMIA), formulado en febrero de 2006, estableciendo un plan de etapas de 5 años y una inversión total en el viario de unos 735.059,96 Euros.

El objetivo principal de dicho plan es el estudio de las barreras y obstáculos que dificultan o impiden la movilidad de las personas y de sus posibles soluciones, tanto en el viario como en las edificaciones municipales.

Las actuaciones previstas en el mismo en relación con la movilidad urbana, que se centran en el viario, son las siguientes:

- Ejecución de pasos de cebra.
- Creación de aceras.
- Instalación de franjas señalizadoras.
- Señalización accesible.
- Mejora de la pavimentación.
- Adaptación del mobiliario urbano.



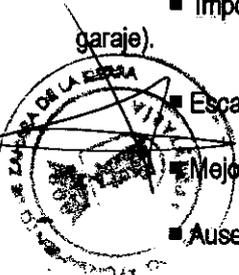
- Adecuación de plazas de aparcamiento para discapacitados.
- Construcción de vados peatonales.
- Instalación de semáforos con dispositivo acústico.
- Instalación de barandillas.
- Protección de alcorques.
- Ensanchamientos de acerado.
- Construcción de plataforma única.

4. ANÁLISIS DAFO DE LA MOVILIDAD.

4.1. DEBILIDADES.

Entre las debilidades más destacables de la movilidad urbana del municipio se han detectado las siguientes:

- El vehículo privado manifiesta total preponderancia y primacía en los desplazamientos hacia y desde el término municipal.
 - Reducido marco municipal, a la vez que estrangulado por la orografía que limitan su crecimiento.
 - Elevadísimo índice de motorización municipal.
 - Elevada la rentabilidad del uso del vehículo privado para los desplazamientos cotidianos.
- Importante presencia de ámbitos residenciales y económicos ajenos a la estructura urbana tradicional, lo que incrementa la necesidad de movilidad privada para necesidades cotidianas.
- Gran dependencia funcional con la ciudad de Algodonales y Ronda.
 - Ingente peso de la zona centro del Casco Antiguo (Plaza del Rey, Cl. El Fuerte, Cl. San Juan, Cl. Alta, Cl. Camino Nazari) en la jerarquía de la movilidad urbana municipal.
 - Importantísimo uso de la vía pública como zona de estacionamiento del vehículo privado (calle-garaje).
 - Escaso estacionamiento público reglado y ausencia de regulación horaria del mismo en calle.
 - Mejorable número de plazas de estacionamiento para motocicletas.
 - Ausencia de zonas de estacionamiento disuasorio en el entorno del casco urbano consolidado.
 - Escasa adecuación de la vía pública para su uso peatonal.

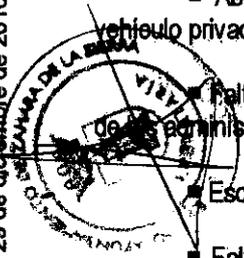


- Deficientes conexiones peatonales con la zona polideportiva.
- Obsolescencia general en la señalización.
- Las infraestructuras internas de la ciudad no disponen de un potencial de actuación muy amplio para limitar el uso del vehículo privado y fomentar el uso del transporte público, siendo necesarias costosas intervenciones para ello.
- Importante imposibilidad de desarrollo de la red de carriles bici a nivel municipal.
- Entorno urbano muy desfavorable a la promoción de modos de transporte no motorizados (pendientes, características climáticas y lejanía relativa entre los centros generadores de desplazamientos).
- Elevada dependencia de un único sector económico de actividad.

4.2. AMENAZAS.

Entre las amenazas más destacables de la movilidad urbana del municipio se han detectado las siguientes:

- Contexto económico actual recesivo y elevados niveles de desempleo.
- Escasa relación metropolitana de los documentos de planeamiento de los municipios colindantes.
- Inexistencia de Planes Comarcales de Movilidad Sostenible.
- Potencial incremento de la "ciudad-difusa", con nuevas acciones urbanizadoras fuera del casco urbano consolidado.
- Abuso del espacio público para dar cobertura a la creciente necesidad de estacionamiento del vehículo privado en el centro urbano y zonas económicas.
- Falta de inversión pública en acciones de movilidad sostenible por la escasez de recursos financieros de las administraciones locales.
- Escaso compromiso privado (activo) con políticas y acciones de promoción de la movilidad sostenible.
- Falta de renovación del parque de vehículos por merma en la financiación y recursos económicos; pervivencia de vehículos más contaminantes.
- Menor mantenimiento del vehículo privado por falta de recursos económicos, incrementando los niveles de contaminación y la sonoridad del tráfico rodado.
- Creciente aumento en las demandas de desplazamientos y movilidad general para todo tipo de usos y quehaceres cotidianos.
- Nueva coyuntura socio-económica que diversifica el transporte de mercancías hasta llevarlo a un estado de "puerta a puerta".
- Falta de rentabilidad económica en líneas de transporte público.



4.3. FORTALEZAS.

Entre las fortalezas más destacables de la movilidad urbana del municipio se han detectado las siguientes:

- Conocimiento y reconocimiento social de los problemas asociados al modelo actual de desplazamientos.
- Entorno político muy favorable a la promoción de nuevas pautas de movilidad urbana sostenible.
- Escasísimo crecimiento del parque de vehículos totales en los últimos 10 años.
- Reducida siniestralidad por el tráfico rodado a nivel municipal.
- Escasos niveles de contaminación atmosférica en general.

4.4. OPORTUNIDADES.

Entre las oportunidades más destacables de la movilidad urbana del municipio se han detectado las siguientes:

- Ubicación en pleno Parque Natural Sierra de Grazalema.
- Gran concienciación política y pública sobre la importancia de la movilidad sostenible en el medio municipal.
- Aprovechamiento de la coyuntura económica recesiva actual como marco idóneo para la promoción de pautas de movilidad sostenible menos contaminantes y, a la vez, ahorradoras económicamente (menos gasto en combustible, mantenimiento de los vehículos, etc.).
- Disposición hacia la creación de un nuevo sistema de estacionamiento del vehículo privado fundamentado en los aparcamientos disuasorios y en la inter-modalidad de los desplazamientos.
- Existencia de vehículos ecológicos cuya adquisición puede ser primada para: concesionarios de las administraciones públicas, administraciones públicas y empresas de transporte.
- Desarrollo a corto, medio y largo plazo de las actuaciones del presente PMUS como nuevo marco para la movilidad sostenible en el municipio.
- Niveles locales de emisiones y concentración de contaminantes aceptables.
- Se reconocen, pública y privadamente, los problemas ambientales, energéticos y de ocupación del espacio público asociados al actual modelo de movilidad existente.

5. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS.

5.1. OBJETIVOS GENERALES.

Entre los objetivos generales del PMUS se establecen los siguientes:

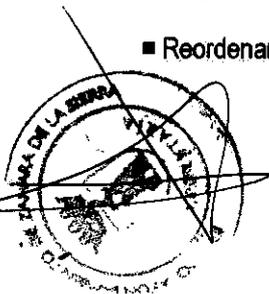


- Optimizar los desplazamientos.
- Promover el uso racional del vehículo privado.
- Priorizar y mejorar los modos no motorizados (peatonal y en bicicleta).
- Priorizar y mejorar el transporte público urbano e interurbano.
- Disminuir el consumo energético.
- Disminuir el impacto ambiental.
- Aumentar la seguridad vial.

5.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

Entre los objetivos específicos del PMUS se establecen los siguientes:

- Establecer una identificación de la estructura actual de la movilidad en el municipio y estimar los aspectos estratégicos y críticos para cada uno de los modos de transporte en la núcleo urbano y su entorno.
- Caracterizar la influencia entre las distintas zonas del municipio, así como con el entorno, considerando los distintos modos de transporte, de manera que en fases posteriores se puedan plantear actuaciones concretas, que puedan producir variaciones en el reparto modal según origen y destino de viaje.
- Determinar la jerarquización y estructura de la red viaria actual, analizando las características y la función de las principales vías de conexión urbana e interurbana, determinando las consecuencias sobre el tráfico de esta estructura de red viaria.
- Analizar la movilidad en el transporte público urbano.
- Estudiar la estrategia de intercambio modal para alcanzar los objetivos de sostenibilidad en la movilidad del municipio.
- Analizar la situación del estacionamiento, según tipología, tanto de residentes como de rotación y disuasorios.
- Analizar los problemas de accesibilidad y movilidad de peatones y tráfico no motorizados en las zonas y dotaciones de interés del núcleo urbano. El cambio hacia una mejora de la movilidad peatonal, es uno de los aspectos fundamentales en la recuperación y la mejora de la calidad del espacio público.
- Diagnóstico de la evolución del tráfico motorizado en la ciudad
- Reordenar y regular la distribución urbana de mercancías.



ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

1. ASPECTOS SOCIO-ECONÓMICOS, TERRITORIALES Y URBANÍSTICOS.

1.1. INTRODUCCIÓN.

Zahara es un municipio de unos 1.436 habitantes cuya economía se basó fundamentalmente en el sector servicios. Enclavado en la Ruta de los Pueblos Blancos y dentro del Parque Natural Sierra de Grazalema es uno de los referentes turísticos, visitados diariamente, especialmente su Casco Antiguo.

1.2. DATOS ESTADÍSTICOS DE LA POBLACIÓN.

POBLACION CLASIFICACION POR SEXO		
Sexo	Nº de habitantes	Porcentaje
Hombres	735	51%
Mujeres	701	49%
TOTAL	1.436	100 %

POBLACION CLASIFICACION POR EDAD		
Edad	Nº de habitantes	Porcentaje
<16 años	200	14%
16-64 años	910	63%
>65 años	326	23%
TOTAL	1.436	100 %

1.3. DATOS ESTADÍSTICOS DEL PARQUE DE VEHÍCULOS.

PARQUE DE VEHICULOS	
Tipo	Nº de vehiculos
Sin especificar	1.056
TOTAL	1.056

1.3. DATOS DE LOS SITIOS DE INTERÉS GENERAL LOCALIZADOS EN EL SUELO URBANO.

SITIOS DE INTERÉS GENERAL		
Sector	Sitios	Zona
Turístico	Villa Medieval	Casco Antiguo
	Iglesia Ntra. Sra. de la Mesa	Casco Antiguo
	Capilla de San Juan de Letrán	Casco Antiguo
	Torre del Reloj	Casco Antiguo



Comercial	Alojamientos (17)	Casco Antiguo (10) Peñón de la Horca (2) Otros (5)
	Bares y Restaurantes (17)	Casco Antiguo (13) Otros (4)
Servicios	Comercios (12)	Casco Antiguo
	Ayuntamiento	Casco Antiguo
	Biblioteca	Casco Antiguo
	Policia Local	Casco Antiguo
	Guardia Civil	Casco Antiguo
	Centro de Salud	Casco Antiguo
	Oficina de Farmacia	Casco Antiguo
	Oficina de Correos	Casco Antiguo
	Centro de Día	Casco Antiguo
	Residencia para Mayores	Casco Antiguo
	Taxis	Casco Antiguo
	Oficina de Información Turística	Casco Antiguo
	Estanco	Casco Antiguo
Sucursales bancarias (2)	Casco Antiguo	

2. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD.

Las principales características de la demanda de movilidad son las siguientes:

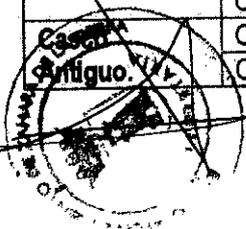
- Necesidad de ampliar los espacios destinados al estacionamiento de vehículos.
- Necesidad de adecuar un espacio acotado para el ocio y el esparcimiento en condiciones de seguridad y comodidad de calidad.
- Necesidad de convertir los principales itinerarios peatonales en seguros y cómodos.

3. RED VIARIA.

3.1. ANALISIS.

A. Via pública.

RED VIARIA VIAPUBLICA					
Zona	Vialidad	Orden	Dimensiones ¹	Pendientes ²	Observaciones ³
Casco Antiguo. Centro	Plaza del Rey	Principal	32x36	Nula	(M) Sin acerado
	Cl. El Fuerte	Principal	4,5x110	Fuerte	(M) Sin acerado
	Cl. San Juan	Principal	6,7x80	Nula	(M) Sin acerado
	Cl. Alta	Secundario	3,5x150	Leve	(M) Sin acerado
	Cl. Camino Nazarí	Principal	8,8x120	Nula	(M) Sin acerado
Casco Antiguo.	Cl. Ronda	Principal	6,8x160	Fuerte	(M) Sin acerado
	Cl. Barrero	Secundario	7,5x170	Fuerte	(M)



**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE ZAHARA DE LA SIERRA (CADIZ)**

EXCMO. AYTO. DE ZAHARA DE LA SIERRA (CADIZ)
SERVICIOS TÉCNICOS
JOSE LUIS SANCHEZ GONZALEZ ARQUITECTO TÉCNICO

Ci. Barrero y su entorno	Ci. Tras Barrero	Secundario	6,5x260	Fuerte	(M)
	Ci. Calvario	Secundario	3,2x8	Fuerte	(M)
	Alameda de Lepanto	Principal	23,6x20	Nula	(P)
	Ci. Agua	Secundario	3x30	Nula	(P) Sin acerado
	Ci. Altillo	Secundario	4x100	Leve	(M) Sin acerado
	Ci. Nueva	Principal	5,9x185	Moderada	(M) Sin acerado
	Ci. Tras Nueva	Secundario	4x190	Moderada	(P)
	Ci. Lagunetas	Principal	6x80	Fuerte	(M)
	Cjon. de la Gaspara	Secundario	2,5x50	Nula	(M) En fondo de saco
	Ci. Patinete	Secundario	5x40	Fuerte	(M)
	Alameda de Don Rodrigo Ponce de León	Principal	20x40	Leve	(M)
	Ci. Fernando Hue	Secundario	6,5x75	Fuerte	(M) Sin acerado
	Alameda de la Constitución	Secundario	45x10	Moderada	(P)
	Ci. Paseo de la Fuente	Secundario	6,6x50	Moderada	(M) Sin acerado
Casco Antiguo. Ci. Olvera y su entorno	Ci. Olvera	Principal	4,7x245	Fuerte	(M)
	Ci. Pereira	Secundario	4,2x20	Moderada	(M)
	Trasera Ci. Olvera	Secundario	2,5x165	Moderada	(P)
	Ci. Niña Rosa	Secundario	2,7x50	Leve	(M) En fondo de saco
	Ci. José María Pemán	Principal	4,5x115	Leve	(M) Sin acerado
	Ci. Lastigi	Principal	4,4x80	Fuerte	(M) Sin acerado
	Plaza del V Centenario	Principal	40x17	Nula	(P)
	Ci. Guadalete	Secundario	4,7x140	Leve	(M)
	Avda. de la Piscina	Secundario	6,2x90	Leve	(M) Sin acerado
	Ci. Modesto Flores	Secundario	6x55	Nula	(M) En fondo de saco
	Ci. Félix Rodríguez de la Fuente	Secundario	6x150	Leve	(M) Sin acerado
	Ci. Infanta Cristina	Secundario	4,4x80	Leve	(M) En fondo de saco
	Ci. Infanta Elena	Secundario	3x50	Leve	(M) En fondo de saco
	Ci. Príncipe Felipe	Secundario	5,1x80	Fuerte	(M)
	Ci. Peñas	Secundario	4,2x125	Fuerte	(M)
	Ci. Manchega	Secundario	4,7x210	Fuerte	(M)
	Casco Antiguo. Acceso	Avda. de Andalucía	Principal	12x600	Fuerte
Ci. Boquete San Juan		Principal	6,3x170	Fuerte	(M)
Casco Antiguo. Periferia	Ci. Las Loberas	Secundario	7,8x75	Fuerte	(M)
Peñón de la Horca	Ci. Pilar		9,2x155	Fuerte	(M) Sin acerado
	Ci. Camino de Algodonales	Principal	16,8x420	Fuerte	(M)
	Plaza del Peñón de la Horca	Secundario	32x40	Nula	(P)

Ci. Peñón	Secundario	6x70	Nula	(M) Sin acerado
Ci. Corpus Christi	Secundario	6,1x65	Leve	(M) Sin acerado
Ci. Albahaca	Secundario	7,2x30	Nula	(M)
Ci. Pintor Juan Jiménez	Secundario	7,3x75	Leve	(M)
Ci. Azahar	Secundario	7,9x65	Leve	(M)
Ci. Jara	Secundario	7,8x18	Leve	(P)
Ci. Almendra	Secundario	6,8x55	Leve	(M)
Ci. Tomillo	Secundario	9,8x35	Leve	(M)
Ci. Poniente	Secundario	7,2x42	Leve	(M)
Ci. Las Películas	Secundario	7,4x55	Leve	(M)
Ci. Los Vientos	Secundario	7,4x130	Moderada	(M)
Ci. Aulaga	Secundario	8,1x115	Fuerte	(M)

1. Las dimensiones están referidas en m.

2. Las pendientes se han clasificado atendiendo a su porcentaje de inclinación conforme al siguiente criterio: Nula (0%), Leve (0-5%), Moderada (5-10%), Fuerte (>20%).

3. El tipo de viario atendiendo al tipo de uso se ha clasificado de la siguiente manera: (M) Mixto, (R) Rodado, (P) Peatonal.

3.2. DIAGNÓSTICO.

- Viario en la zona del Casco Antiguo con ausencia generalizada de acerados, de elevada pendiente y escasa anchura que dificultan la movilidad peatonal y rodada.
- Intersecciones del viario con la actual Crtra. CA-9104 con problemas de visibilidad.
- Tráfico denso en la zona Centro del Casco Antiguo en determinadas horas.

4 TRANSPORTE PÚBLICO

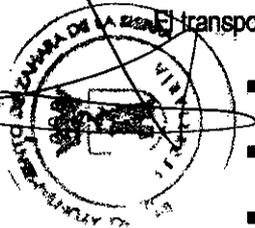
4.1. ANÁLISIS.

El transporte público existente en el municipio presenta las siguientes características:

- Existe servicio de transporte colectivo de tipo escolar e interurbano.
- Existe un servicio de taxi (Una licencia).
- No existe transporte urbano.

4.2. DIAGNÓSTICO.

- Ausencia de plaza de aparcamiento específica para los vehículos de transporte escolar.
- Parada de autobús interurbano con dificultad de maniobra.



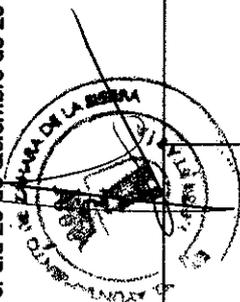
- Ausencia de autobús urbano.

5 ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

5.1. ANALISIS.

A. Vía pública.

ESTACIONAMIENTOS DE VEHÍCULOS VÍA PÚBLICA			
Zona	Viarío	Plazas	Tipología
Casco Antiguo. Centro	Plaza del Rey	18	En paralelo
	Cl. El Fuerte	-	-
	Cl. San Juan	5	En línea
	Cl. Alta	-	-
	Cl. Camino Nazarí	20	En paralelo (17) En línea (3)
Casco Antiguo. Cl. Barrero y su entorno	Cl. Barrero	35	En línea
	Cl. Tras Barrero	15	En línea
	Cl. Calvario	3	En línea
	Cl. Agua	-	-
	Cl. Altillo	-	-
	Cl. Nueva	15	En línea
	Cl. Tras Nueva	2	En línea
	Cl. Lagunetas	5	En línea
	Cjon. de la Gaspara	-	-
	Cl. Patinete	2	En paralelo
	Alameda de Don Rodrigo Ponce de León	25	En paralelo
	Cl. Fernando Hue	10	En línea
	Alameda de la Constitución	11	En paralelo
	Cl. Paseo de la Fuente	8	En línea
Casco Antiguo. Cl. Olvera y su entorno	Cl. Olvera	20	En paralelo (10) En línea (10)
	Cl. Pereira	-	-
	Trasera Cl. Olvera	-	-
	Cl. Niña Rosa	-	-
	Cl. José María Pemán	7	En línea
	Cl. Lastigi	5	En línea
	Plaza del V Centenario	-	-
	Cl. Guadalete	15	-
	Avda. de la Piscina	2	En línea
	Cl. Modesto Flores	2	En línea
	Cl. Félix Rodríguez de la Fuente	15	En línea
	Cl. Infanta Cristina	8	En línea
	Cl. Infanta Elena	-	-
	Cl. Príncipe Felipe	3	En línea



	Ci. Peñas	5	En paralelo
	Ci. Manchega	9	En paralelo (6) En línea (3)
Casco Antiguo. Acceso	Avda. de Andalucía	64	En paralelo (37) En línea (27)
	Ci. Boquete San Juan	20	
Casco Antiguo. Periferia	Ci. Las Loberas	9	En línea
	Margen dcho. CA-9104	35	En paralelo
Peñón de la Horca	Ci. Pilar	2	En línea
	Ci. Camino de Algodonales	65	En línea
	Plaza del Peñón de la Horca	-	-
	Ci. Peñón	5	En línea
	Ci. Corpus Christi	11	En línea
	Ci. Albahaca	9	En línea
	Ci. Pintor Juan Jiménez	17	En paralelo (5) En línea (12)
	Ci. Azahar	8	En línea
	Ci. Jara	-	-
	Ci. Almendra	8	En línea
	Ci. Tomillo	6	En línea
	Ci. Poniente	7	En línea
	Ci. Las Películas	10	En línea
	Ci. Los Vientos	12	En línea
	Ci. Aulaga	20	En línea

B. Subterráneo/estructura.

ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS. SUBTERRANEOS/ESTRUCTURA			
Zona	Viarlo	Plazas	Tipología
Casco Antiguo. Ci. Barrero y su entorno	Alameda de Lepanto. Nivel -1	30	En paralelo

C. Transporte público (Estaciones de tren/Estaciones de Metro/Parada de Autobuses/Parada de Taxis).

Actualmente no existen aparcamientos específicos vinculados a los servicios de transporte público interurbano. En el caso del transporte escolar el estacionamiento se realiza directamente en la vía pública de manera aleatoria. En el caso del servicio de taxi existe una parada señalizada en la Plaza del Rey, junto al Ayuntamiento.

D. Centros de atracción.

Actualmente no existen aparcamientos vinculados a ningún centro de atracción de especial relevancia, salvo el del Hotel Arco de la Villa situado en la Ci. Camino Nazari con una dotación de 15 plazas.



E. Discapacitados.

Actualmente existe sólo 1 plaza de aparcamiento señalizado para su uso por personas discapacitadas en la Plaza del Rey, junto al Ayuntamiento.

F. Otros estacionamientos.

Existen varias bolsas de aparcamientos de carácter provisional que se acondicionan a tal efecto de manera excepcional durante la celebración de eventos deportivos y festivos de ámbito provincial, así como una zona pendiente de desarrollo urbanístico aunque consolidada, las cuales presentan las siguientes características:

ESTACIONAMIENTOS DE VEHICULOS OTROS ESTACIONAMIENTOS			
Zona	Viaro	Plazas	Tipología
Casco Antiguo. Periferia	Explanada junto a la Cl. Las Loberas	100	En paralelo
	Explanada junto a la Avda. de Andalucía	75	En paralelo
	Prolongación Cl. Paseo de la Fuente	20	En línea
	Margen CA-9104	40	En paralelo

5.2. DIAGNÓSTICO.

- Importante déficit en el nº de plazas disponibles en la zona del Casco Antiguo debido a la configuración del espacio público y la concentración de la mayor parte de los sitios de interés turístico, comercial y de servicios que ofrece el municipio.
- Colapso de la zona, que es habitual especialmente los días festivos y época estival debido al aumento de la población habitual por la presencia de visitantes.
- Bolsas de aparcamientos en situación de provisionalidad.

6. MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

6.1. ANALISIS.

A. Itinerarios peatonales.

Los principales itinerarios peatonales se localizan en la zona centro del Casco Antiguo debido principalmente a la concentración de los principales sitios de interés turísticos, comerciales y de servicio, situados en el ámbito de la Cl. San Juan, Cl. El Fuerte, Cl. Ronda, Alameda de Lepanto y Plaza del Rey.

La Cl. San Juan y Plaza del Rey presentan pendientes nulas aunque sin acerado, compartiendo el espacio con el automóvil. En cuanto a la Cl. El Fuerte presenta una fuerte pendiente, no tiene acerado y

DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.



comparte el espacio con el automóvil, además es estrecha y su orientación en la cara norte del Peñón Rodado crea situaciones de difícil accesibilidad especialmente en invierno.

B. Itinerarios de bicicletas.

Debido a la importante barrera física que supone la orografía donde se encuentra enclavado el municipio no existen itinerarios de bicicletas por lo que la demanda real y potencial es prácticamente nula.

6.2. DIAGNÓSTICO.

- Itinerarios peatonales con importantes barreras urbanísticas provocando la concentración de los mismos en los únicos espacios llanos de la zona Centro del Casco Antiguo.
- Itinerarios de bicicletas con importantes barreras urbanísticas por las fuertes pendientes.

7. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.1. ANALISIS.

Existen varias zonas de carga y descarga señalizadas, localizadas en la Plaza del Rey y la Cl. Peñas y eventualmente alguna que otra en sitios dispersos pero de poca significancia.

7.2. DIAGNÓSTICO.

- Ausencia de ordenanza reguladora de la carga y descarga de mercancías, en la vía pública.

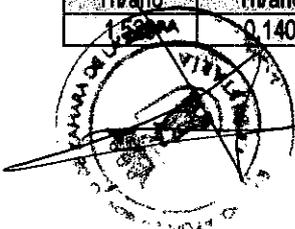
8. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES Y ENERGÉTICOS

8.1. ANALISIS.

8.1. Contaminación atmosférica.

Los valores de contaminación atmosférica emitidos por el parque automovilístico del municipio presentan los valores reflejados en la siguiente tabla.

CONTAMINANTES ATMOSFÉRICOS								
CO	COVNM	NO _x	MP	N ₂ O	NH ₃	SO ₂	CH ₄	CO ₂
Monóxido de carbono	Compuestos orgánicos volátiles no metánicos	Oxidos de nitrógeno	Partículas en suspensión	Oxido de nitrógeno	Amoniaco	Dioxido de azufre	Metano	Dioxido de carbono
Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año	Tn/año
	0,140	0,217	0,002	0,003	0,039	0,001	0,021	162,82



8.2. Contaminación acústica.

En cuanto a los niveles sonoros se consideran aceptables en mayoría del núcleo urbano, con valores en el entorno de los 45 a los 55 dBA, por lo que no hay grandes problemas por contaminación por ruido.

8.2. DIAGNÓSTICO.

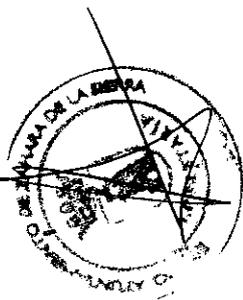
- Bajos niveles de contaminación atmosférica y acústica.

9. MOVILIDAD REDUCIDA

9.1. ANALISIS Y DIAGNÓSTICO.

Actualmente se comprueba la existencia en la pirámide poblacional de un gran nº de personas mayores (>65 años), mientras que la incidencia numérica de personas con discapacidad es relativamente baja.

Las limitaciones que suponen las condiciones orográficas del emplazamiento del municipio condicionan la movilidad de este colectivo.



PLAN DE ACCIÓN

1 RED VIARIA

1.1. MEJORA DEL VIARIO DE ACCESO A ZAHARA POR SU LADO SURESTE PARA SU CONEXIÓN CON EL FUTURO APARCAMIENTO SITUADO JUNTO A LA CRTRA. CA-9104, Y PERMITIR EL DOBLE SENTIDO DE ACCESO Y SALIDA AL CONJUNTO HISTÓRICO ASÍ COMO AL RECINTO DE LA VILLA MEDIEVAL, EL CEMENTERIO MUNICIPAL, EL HOTEL "ARCO DE LA VILLA" Y LA OFICINA DE TURISMO.

Se propone la conexión rodada del aparcamiento propuesto en la medida 3.1 con la Crtra. CA-9104 así como el acceso tanto peatonal como rodado con la Ci. Camino Nazarí, uno de los principales nudos de acceso al Conjunto Histórico por su lado Sureste donde se localizan principalmente los siguientes equipamientos: Recinto de la Villa Medieval, Hotel "Arco de la Villa" y Oficina de Turismo.

1.2. APERTURA DE UN VIARIO PEATONAL PARA LA CONEXIÓN DEL FUTURO APARCAMIENTO JUNTO AL TAJO DE PEÑÓN RODADO CON LA PLAZA DE D. RODRIGO PONCE DE LEÓN.

Se propone la conexión peatonal del aparcamiento propuesto en la medida 3.1 con la Plaza de D. Rodrigo Ponce de León, el único nudo de acceso al Casco Antiguo por su lado Sur.

1.3. REFORMA DE LA INTERSECCIÓN DE LA CL. MANCHEGA CON CL. LA PEREIRA.

Se propone la adecuación de las rasantes del viario con el objeto de permitir el giro en la intersección de la Cl. Manchega con la Cl. Pereira tras la implantación de la medida 1.5 de reordenación del tráfico en la zona del Casco Antiguo.

1.4. APERTURA DE NUEVOS VIARIOS (ACTUACIONES PUNTALES PREVISTAS EN EL PGOU).

Se propone la incorporación al PMUS de las actuaciones previstas en el PGOU (Plan general de Ordenación Urbana) relativas a la apertura de nuevos viarios.

1.5. REORDENACIÓN DEL TRÁFICO EN LA ZONA DEL CASCO ANTIGUO.

Se propone la reordenación del tráfico en la zona del Casco tras la implantación de la medida 4.1 de peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo.

1.6. MINIMIZACIÓN DE LAS BARRERAS URBANÍSTICAS.

Se propone la minimización de las barreras urbanísticas como consecuencia de las importantes pendientes existentes en el viario, previstas en el PMIA (Plan Municipal Integral de Accesibilidad).

1.7. MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN URBANA Y TURÍSTICA.

Se propone la mejora de la señalización urbana y turística tras la implantación de la medida 1.5 de reordenación del tráfico en la zona del casco antiguo.



2. TRANSPORTE PÚBLICO.

2.1. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EFICIENTE (MICROBÚS URBANO ELÉCTRICO).

Se propone la implantación de un sistema de transporte público eficiente mediante la dotación de un microbús urbano eléctrico, cuyas características principales son las siguientes:

Nº TOTAL DE PARADAS	10
LONGITUD TOTAL	3.925 m
TIEMPO TOTAL ESTIMADO POR PARADA	20 min (2 min/parada)
TIEMPO TOTAL ESTIMADO EN MOVIMIENTO	10 min
TIEMPO TOTAL ESTIMADO	30 min
LONGITUD TOTAL TRAMOS EN LLANO	370 m
LONGITUD TOTAL TRAMOS EN SUBIDA	2.230 m
LONGITUD TOTAL TRAMOS EN BAJADA	1.325 m
LONGITUD TOTAL TRAMOS	3.925 m

3. ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS

3.1. CONSTRUCCIÓN DE UN APARCAMIENTO JUNTO AL TAJO DEL PEÑÓN RODADO.

Se propone la construcción de un aparcamiento para 120 plazas, junto al tajo del Peñón Rodado tras la implantación de la medida 4.1 de peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo.

3.2. CONSTRUCCIÓN DE UN APARCAMIENTO EN EL SECTOR R1 DEL PGOU.

Se propone la construcción de un aparcamiento para 100 plazas, en el sector R1 del PGOU tras la implantación de la medida 4.1 de peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo y posterior desarrollo del sector.

3.3. CONSTRUCCIÓN DE UN APARCAMIENTO EN EL SECTOR R2 DEL PGOU.

Se propone la construcción de un aparcamiento para 150 plazas, en el sector R2 del PGOU tras la implantación de la medida 4.1 de peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo y posterior desarrollo del sector.

3.4. CONSTRUCCIÓN DE UN APARCAMIENTO EN LA AP-29 (ANTIGUO VERTEDERO).

Se propone la construcción de un aparcamiento de 150 plazas el sector R2 del PGOU tras la implantación de la medida 4.1 de peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo.

3.5. IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE TARIFICACIÓN EN EL APARCAMIENTO DE LA ALAMEDA DE LEPANTO Y ALEDAÑOS.

Se propone la implantación de un sistema de tarificación en el aparcamiento de la Alameda de Lepanto y Aledaños en el ámbito de la Cl. Ronda y Cl. Nueva, que afecta a unas 40 plazas.



4. MOVILIDAD PEATONAL

4.1. PEATONALIZACIÓN DE LA ZONA CENTRO DEL CASCO ANTIGUO (CL. ALTA, CL. SAN JUAN, PLAZA DEL REY, CL. EL FUERTE Y CL. CAMINO NAZARÍ).

Se propone la peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo en el ámbito de la Cl. alta, Cl. San Juan, Plaza del Rey, Cl. El Fuerte y Cl. Camino Nazarí.

5. MOVILIDAD EN BICICLETA

Se descarta cualquier actuación en materia de movilidad en bicicleta, por las limitaciones que presenta el viario, de pendientes excesivas de hasta el 20% y escasa anchura, que desaconsejan la utilización de la bicicleta como medio de desplazamiento cómodo y seguro.

6. TRANSPORTE DE MERCANCIAS

6.1. CREACIÓN DE VARIAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS.

Se propone la creación de varias zonas de carga y descarga de mercancías.

6.2. CREACIÓN DE UNA ORDENANZA DE CARGA Y DESCARGA DE MERCANCIAS.

Se propone la creación de una ordenanza de carga y descarga de mercancías.

7. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

7.1. DIVULGACIÓN DEL PMUS A TRAVÉS DEL PORTAL WEB MUNICIPAL.

Se propone la divulgación del PMUS a través del portal web municipal.

8. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

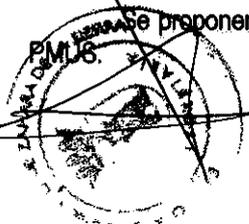
8.1. ADECUACION DEL PGOU AL PMUS.

Se proponen tanto las modificaciones del P.G.O.U. como la adecuación de los Planes Parciales actualmente en redacción para su ajuste con el presente PMUS.

9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

9.1. IMPLANTACIÓN DE UN PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA.

Se proponen la implantación de un plan de participación ciudadana para el desarrollo y promoción del

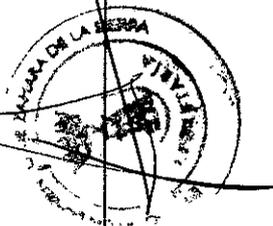


10. INVERSIÓN DEL PMUS.

La implantación del PMUS supone una inversión que asciende a la cantidad de 1.177.000,00 Euros en un horizonte temporal de 8 años.

El desglose de la inversión presentan los valores reflejados en la siguiente tabla.

INVERSIÓN			
Materia	Medidas	Coste	Horizonte Temporal
Red viaria	1.1. Mejora del viario de acceso a Zahara por su lado sureste para su conexión con el futuro aparcamiento situado junto a la Crtra. CA-9104, y permitir el doble sentido de acceso y salida al Conjunto Histórico así como al recinto de la Villa Medieval, el Cementerio Municipal, el Hotel "Arco de la Villa" y la Oficina de Turismo.	150.000 €	2-4 años
	1.2. Apertura de viario peatonal para la conexión del futuro aparcamiento junto al tajo de Peñón Rodado con la Plaza de D. Rodrigo Ponce de León.	100.000 €	2-4 años
	1.3. Reforma de la intersección de la Cl. Manchega con la Cl. Pereira.	50.000 €	0-2 años
	1.4. Apertura de nuevos viarios (Actuaciones Puntalés previstas en el PGOU).	70.000 €	2-4 años
	1.5. Reordenación del tráfico en la zona del Casco Antiguo.	1.000 €	0-2 años
	1.6. Minimización de las barreras urbanísticas.	50.000 €	0-2 años
	1.7. Mejora de la señalización urbana y turística.	5.000 €	0-2 años
Transporte público	2.1. Implantación de un sistema de transporte público eficiente (microbús urbano eléctrico).	100.000 €	0-2 años
Estacionamiento de vehículos	3.1. Construcción de un aparcamiento junto al tajo del Peñón Rodado.	300.000 €	2-4 años
	3.2. Construcción de un aparcamiento en el sector R1 del PGOU.	200.000 €	4-8 años
	3.3. Construcción de un aparcamiento en el sector R2 del PGOU.	50.000 €	2-4 años
	3.4. Construcción de un aparcamiento en la AP-29 (antiguo vertedero).	50.000 €	2-4 años
	3.5. Implantación de un sistema de tarificación en el aparcamiento de la Alameda de Lepanto y aledaños.	20.000 €	0-2 años
Movilidad peatonal	4.1. Peatonalización de la zona centro del Casco Antiguo (Cl. Alta, Cl. San Juan, Plaza del Rey, Cl. El Fuerte y Cl. Camino Nazari).	10.000 €	0-2 años
Transporte de mercancías	6.1. Creación de varias zonas de carga y descarga de mercancías.	2.000 €	0-2 años
	6.2. Creación de una ordenanza de carga y descarga de mercancías.	1.000 €	0-2 años



Gestión de la movilidad	7.1. Divulgación del PMUS a través del portal web municipal.	3.000 €	0-2 años
Planeamientos urbanísticos	8.1. Adecuación del PGOU al PMUS.	7.000 €	0-2 años
Participación ciudadana	9.1. Implantación de un plan de concienciación ciudadana.	8.000 €	0-2 años

11 MEDIDAS DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PMUS.

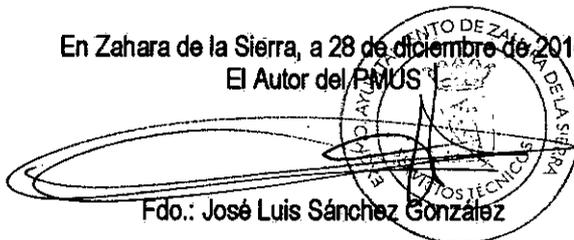
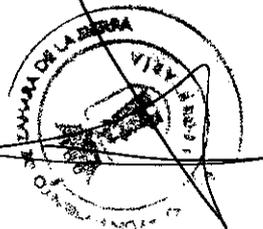
Con el objeto de garantizar vigilar el desarrollo general del PMUS y proceder a una revisión del mismo en su caso se realizarán informes anuales sobre el desarrollo del mismo, para validar las acciones emprendidas y proporcionar las bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.

Para ello se establecerán medidas de control y seguimiento del PMUS a través de los siguientes indicadores:

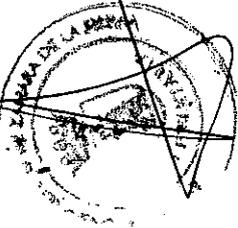
INDICADORES			
Materia	Indicador	Tipo	Objetivo
Red viaria	Uso del vehículo privado	Modal	Reducir el índice de motorización
	Intensidad de tráfico en los accesos	Social	Reducir la intensidad de tráfico en los accesos
	Intensidad de tráfico interno	Social	Reducir la intensidad de tráfico interno
Transporte público	Uso del transporte público	Modal	Aumentar el nº de usuarios
Estacionamiento de vehículos	Índice de saturación de los aparcamientos	Social	Disminuir el porcentaje de ocupación
Movilidad peatonal	Infraestructuras peatonales	Social	Aumentar las superficies destinadas al uso exclusivo de los peatones
Transporte de mercancías	Zonas destinadas a la carga y descarga de mercancías	Social	Aumentar las zonas destinadas a la carga y descarga de mercancías
Gestión de la movilidad	Consulta del PMUS a través del portal web municipal.	Social	Aumentar los usuarios del portal web municipal.
Planeamiento urbanístico	Inversión en propuestas el PMUS	Económico	Aumentar las inversiones en mejoras de movilidad
Participación ciudadana	Foro de participación en a través del portal web municipal.	Social	Aumentar la participación de los usuarios del portal web municipal.

En Zahara de la Sierra, a 28 de diciembre de 2016
El Autor del PMUS

Fdo.: José Luis Sánchez González



DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.



DIAGNÓSTICO I

DILIGENCIA.- Documento aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Zahara en sesión ordinaria celebrada el día 29 de diciembre de 2016.

