



# PLAN ESTRATÉGICO

Documento de análisis

## 8. PLANIFICACIÓN





#### **COMISIÓN DE DIRECCIÓN**

Ernesto Alba, Gerente del Plan Estratégico

Juana Sánchez Romero

Manuel Basallote

Lola Caro

José Manuel Calderón

Juan Requejo, coordinador del Plan Estratégico

#### **EQUIPO REDACTOR (compuesto por técnicos de Arenal GC y At Clave)**

Juan Requejo Liberal (coord.)

José Ignacio Macías Vivero

Andrea García Guillén

Virginia del Río Orduña

Ramón Rodríguez Franco, Cactus (*Comunicación*)

Paula Miralles

Ángel Alonso Blanco

Luis Sierra Pindado

*Conil de la Frontera, Diciembre de 2014*



## 8. PLANIFICACIÓN

### ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN PÚBLICA

### El POTa y el Plan de Ordenación del Territorio de La Janda

El marco de ordenación territorial de Andalucía se recoge en su Plan de Ordenación del Territorio (POTA, 2006) que es un instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz. Además es el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones que influyan en la ordenación del territorio, así como para la acción pública en general.

El Plan de Ordenación de ámbito subregional en el que se incluye Conil de la Frontera es el de la comarca de La Janda, junto a los municipios de Alcalá de los Gazules, Barbate, Benalup-Casas Viejas, Medina-Sidonia, Paterna de Rivera y Vejer de la Frontera. El POT de La Janda fue aprobado en 2011 y tiene como finalidad esencial, *“en el marco de los principios del desarrollo sostenible, contribuir a la configuración de un modelo de organización territorial que permita un crecimiento ordenado de las nuevas demandas garantizando la preservación de los recursos patrimoniales más valiosos del ámbito como garantía no sólo de su conservación sino de su contribución al desarrollo de este territorio”*.

A estos efectos son finalidades del POT de La Janda las siguientes:

- a) Asegurar la integración territorial de La Janda en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito.
- b) Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan tanto con las determinaciones establecidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz, como con las que se establezcan para el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar.
- c) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.
- d) Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.
- e) Reforzar la articulación externa e interna del ámbito del Plan y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando en especial el transporte público.
- f) Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el ámbito territorial del Plan e



identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de las actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal.

g) Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial.

h) Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.

De acuerdo con estas finalidades, los objetivos que contempla el Plan son los siguientes:

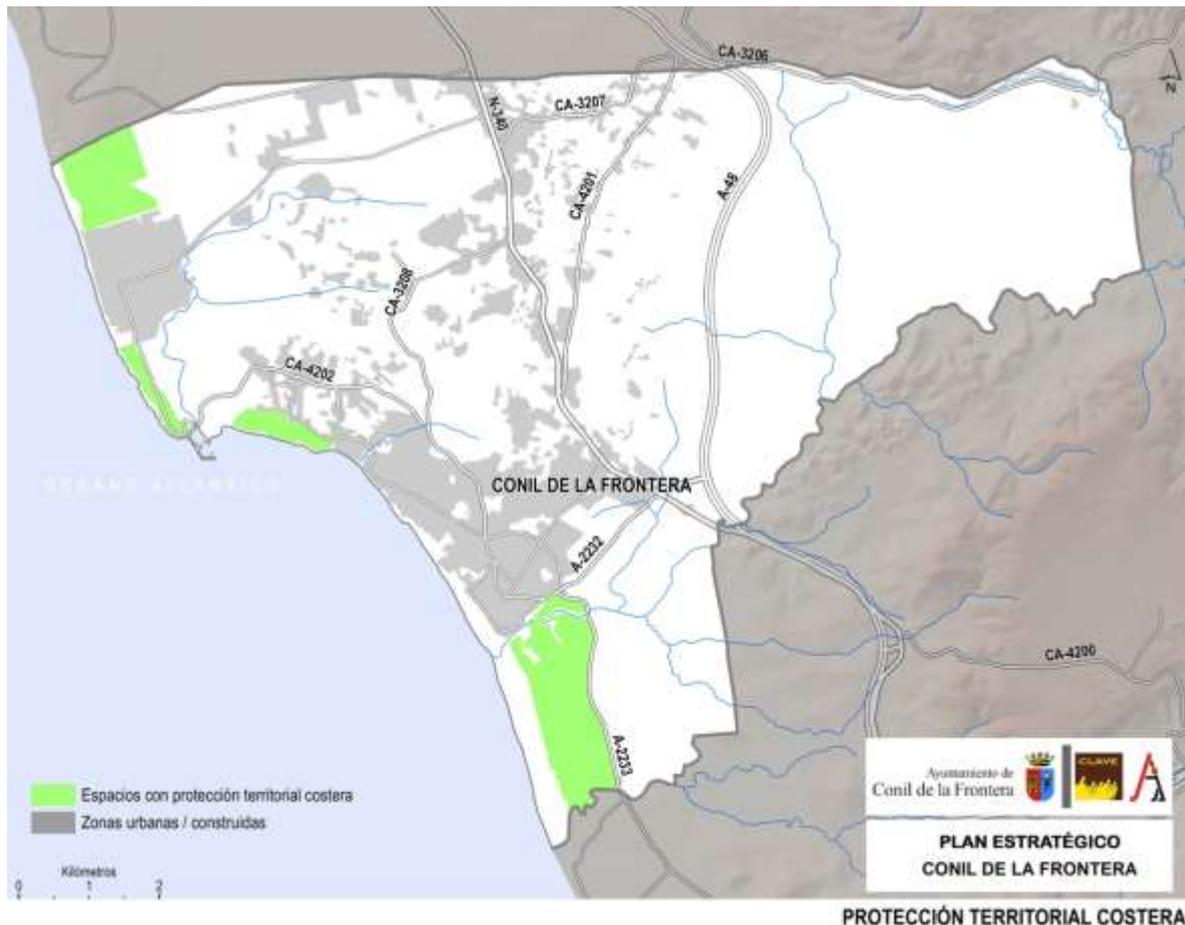
Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de La Janda
1. Poner en valor los recursos territoriales.
2. Contribuir a la conformación del espacio turístico.
3. Adaptar el sistema de asentamientos a las nuevas demandas y mantener las señas de identidad de los núcleos de población.
4. Impulsar el desarrollo de las actividades productivas agrícolas, industriales y logísticas.
5. Potenciar las infraestructuras para el desarrollo territorial.

Fuente: Plan de Ordenación de La Janda (Memoria de Ordenación). CVOT, 2011

Entre las materias objeto de ordenación de este Plan, destaca el establecimiento de un sistema de espacios bajo protección territorial mediante la identificación de distintas zonas que han de ser preservadas de la edificación. Así, el Plan identifica los espacios naturales protegidos, los espacios de interés territorial, los recursos culturales, etnológicos e históricos y el paisaje de La Janda como un patrimonio territorial de primer orden que se debe valorizar, ya que constituyen el principal “reclamo” de La Janda. Por ello promueve su protección pero a la vez su uso ordenado, para que sirvan como ingrediente básico en el que sustentar la imagen de la comarca y apoyar el desarrollo territorial.

El POT incorpora todos estos elementos como componentes esenciales de la comarca en los que basar su estrategia territorial, y entre ellos figura de manera destacada la franja litoral mejor conservada, y muy particularmente el frente costero de Conil, que incorpora como espacios que se han de preservar del desarrollo urbanístico y han de ser destinados a actividades de ocio, recreativas, turísticas y culturales.

Como puede observarse en el esquema adjunto, la mayor parte del espacio costero de Conil se encuentra adscrito a alguna de las figuras de protección territorial, destacando como *Zonas Litorales de Interés Territorial* las áreas del entorno de Roche, Calas de Conil y la playa de Castilnovo. En torno a los cursos de los ríos Roche y Salado, el POT propone a su vez la creación de sendos *Parques Comarcales* para potenciar su uso público recreativo. Para cada una de las citadas zonas se proponen las siguientes actuaciones específicas:



PROTECCIÓN TERRITORIAL COSTERA

- a) Roche. La mejora del entorno de la torre del Puerco, la reforestación de la zona, la ordenación de los caminos manteniendo su carácter rural, la realización de un itinerario recreativo peatonal y cicloturístico de unión entre Torre del Puerco y Cabo Roche que conecte con el viario urbano de Novo Sancti Petri, la ordenación del camino de acceso al litoral manteniendo su carácter rural y la localización de un aparcamiento con acceso ordenado a la playa.
- b) Calas de Conil. La inclusión de miradores en el itinerario recreativo peatonal y cicloturístico de borde del acantilado, la reordenación de caminos, la reforestación de la zona, la localización de aparcamiento y la realización de accesos a las calas con mayor capacidad de acogida.
- c) En el parque río Salado-Castilnovo se efectuará la ordenación de los accesos a la playa desde el eje viario A-2233 y la localización de aparcamientos, la rehabilitación de la torre de Castilnovo y la mejora de su entorno, la restauración y forestación de las márgenes del río Salado y arroyo Conilete y de sus zonas inundables, la instalación de un albergue juvenil y la realización de un centro de formación deportiva de vela ligera y otros usos recreativos. El techo edificable en Castilnovo no será superior a los 2.000 m<sup>2</sup>.



La ordenación y adecuación de los parques se efectuará de acuerdo con lo siguiente:

- Se respetarán y potenciarán los valores naturales y paisajísticos. Sólo se permitirán los usos y actividades didácticas, de ocio y disfrute del espacio rural y de la naturaleza y los destinados a servicios de restauración.
- Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido, garantizando, en su caso, la compatibilidad con los terrenos y actividades agrícolas circundantes.
- En las márgenes y riberas no se permitirán instalaciones o construcciones fijas que puedan perjudicar la capacidad de evacuación del cauce.
- La ordenación y adecuación de los parques fluviales fomentará su potencialidad como corredores ecológicos entre el litoral y el interior.
- Se adoptarán medidas de protección, reducción de impactos y de vertidos sobre los lechos, restauración, forestación y acondicionamiento de márgenes y riberas.
- Se adecuarán caminos de acceso y de recorrido lineal y se acondicionarán zonas y miradores para el uso recreativo, deportivo y de ocio.

Otras propuestas que el POT de La Janda incluye en el ámbito de la definición del Sistema de Espacios Libres en el municipio de Conil, en relación con este objetivo de puesta en valor del territorio, son las siguientes:

- Adecuación de nuevo viario paisajístico sobre la carretera de la costa (que enlaza hacia el interior con Vejer de la Frontera y Medina-Sidonia).
- Se recomienda la localización de un equipamiento cultural *Museo del Mar*

En relación a otras materias, son destacables las siguientes propuestas o recomendaciones del POT de La Janda en relación a la activación del desarrollo territorial en Conil:

- Se recomienda la incorporación de Conil al Consorcio de Transporte Bahía de Cádiz y propone la instalación de una nueva estación de autobuses para el transporte público de viajeros que favorezca la intermodalidad.
- Incluir el tratamiento terciario en la depuradora de Conil de la Frontera.
- Se propone el Área de Oportunidad Residencial Dehesa de la Villa, junto al núcleo histórico.
- Se incluye, finalmente, un Área de Oportunidad de carácter productivo en el polígono industrial La Zorrera.

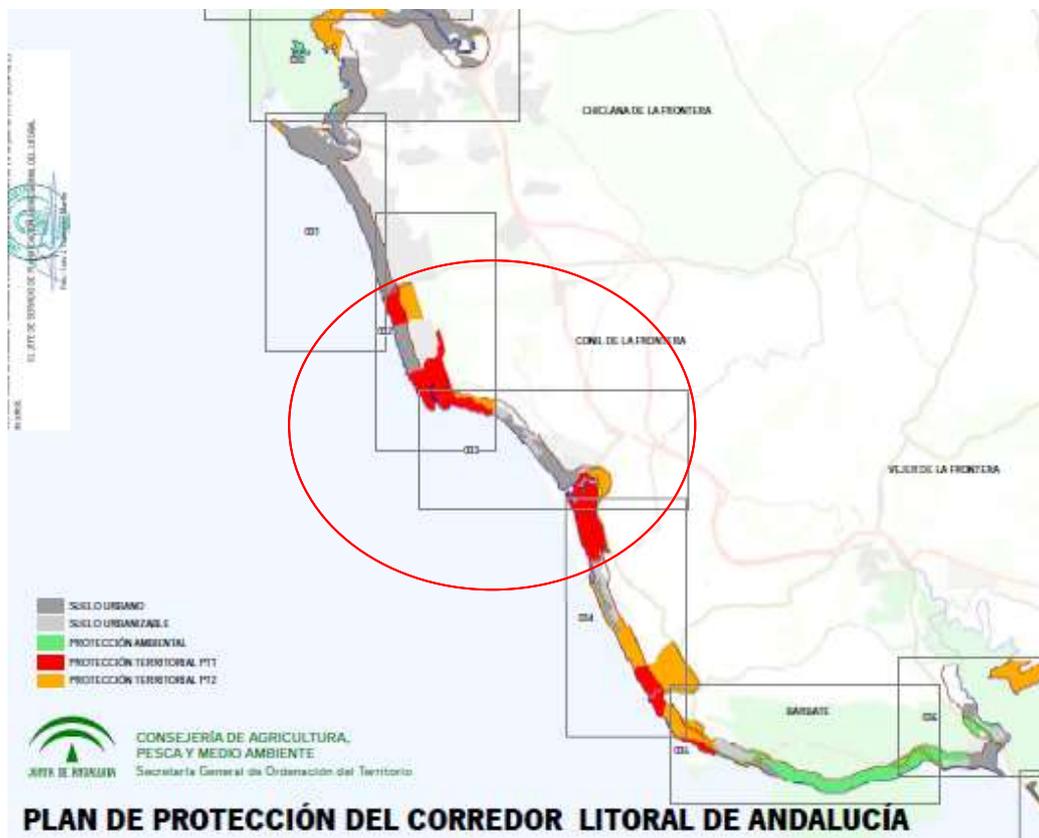


## El Plan de Protección del Litoral de Andalucía

El Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía (PPCLA) es un instrumento de planificación territorial previsto en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía, incorporado por el Decreto-Ley 5/2012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía. Tiene por objeto establecer objetivos, criterios y determinaciones para la protección, conservación y puesta en valor de las zonas costeras de Andalucía, en el marco de lo establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía para el dominio litoral.

El ámbito del Plan incluye al menos los primeros 500 metros de la Zona de Influencia del Litoral, y aquellas otras zonas necesarias para alcanzar los objetivos de protección y accesibilidad del sistema costero. El PPCLA está en proceso de tramitación, habiéndose finalizado la fase de información pública.

Como puede observarse en las figuras adjuntas, el citado Plan reconoce los elevados valores ambientales y paisajísticos de la costa conileña y propone la práctica totalidad de su frente marítimo como zonas de Protección Territorial del mayor nivel (PT1, en rojo en el esquema adjunto), incluyendo dos sectores clasificados como Suelos Urbanizables en el entorno de la desembocadura del río Roche-Puerto de Conil (*Rosam 1 y 2*).

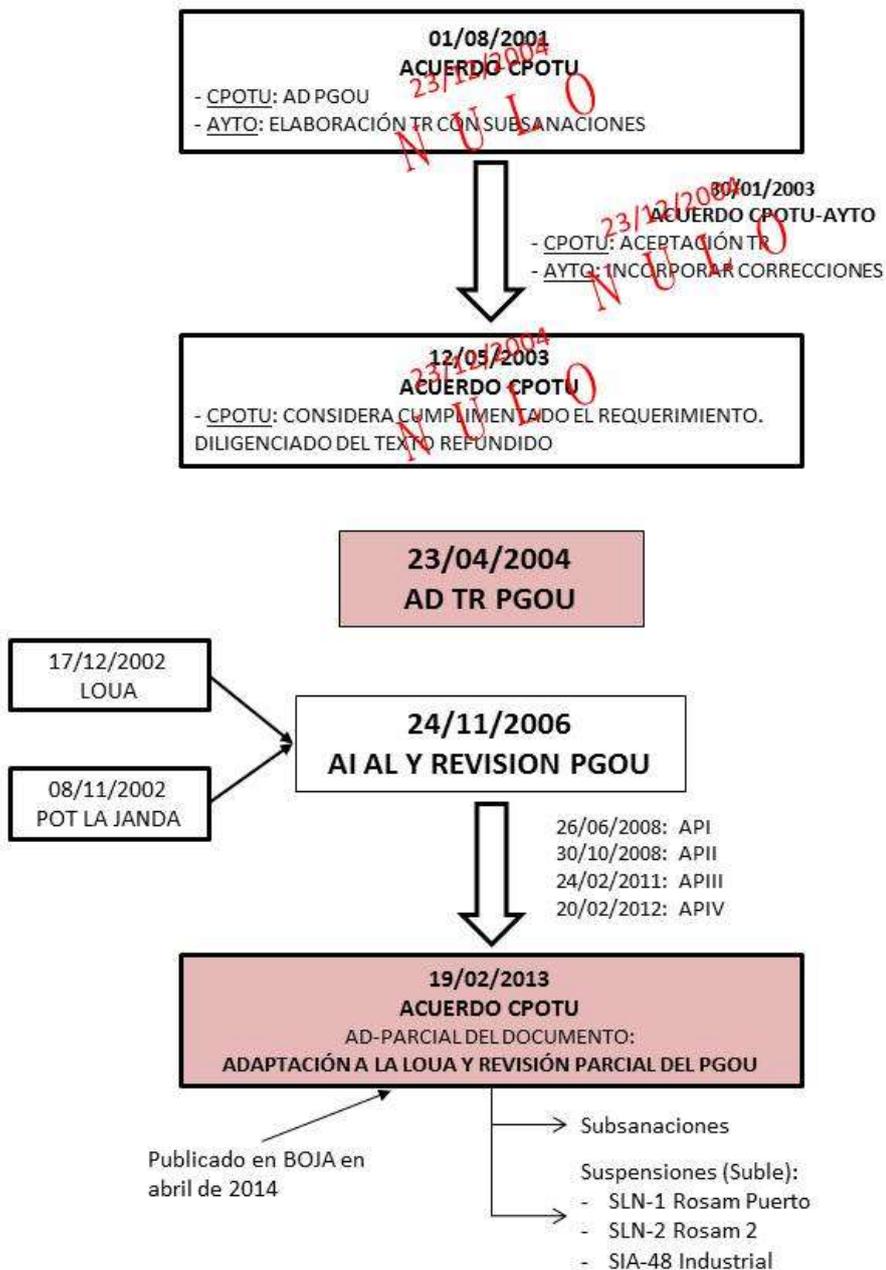


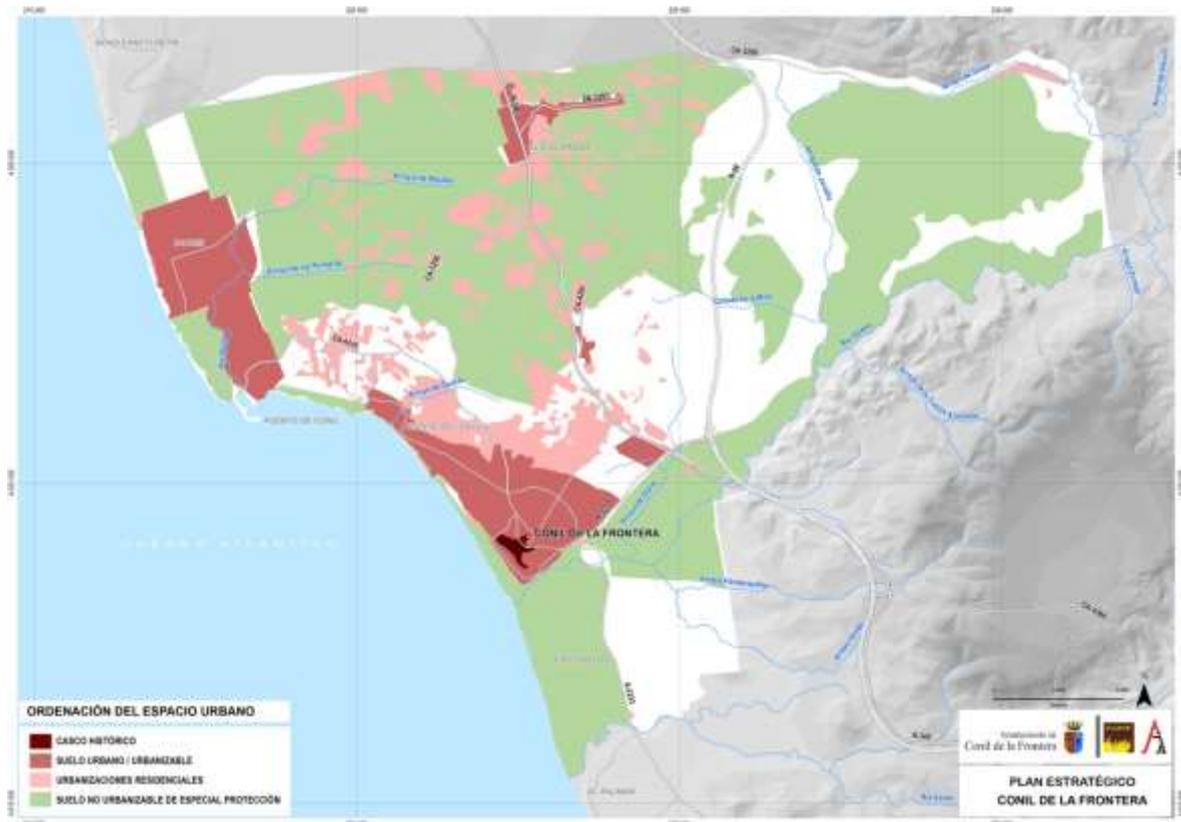


# El Plan General de Ordenación Urbana de Conil

El Plan General de Ordenación Urbana vigente en Conil fue aprobado en 2004, si bien su revisión y adaptación a la LOUA, así como la integración de las determinaciones del POT de La Janda es más reciente (Febrero de 2013), según se refleja en el cuadro adjunto.

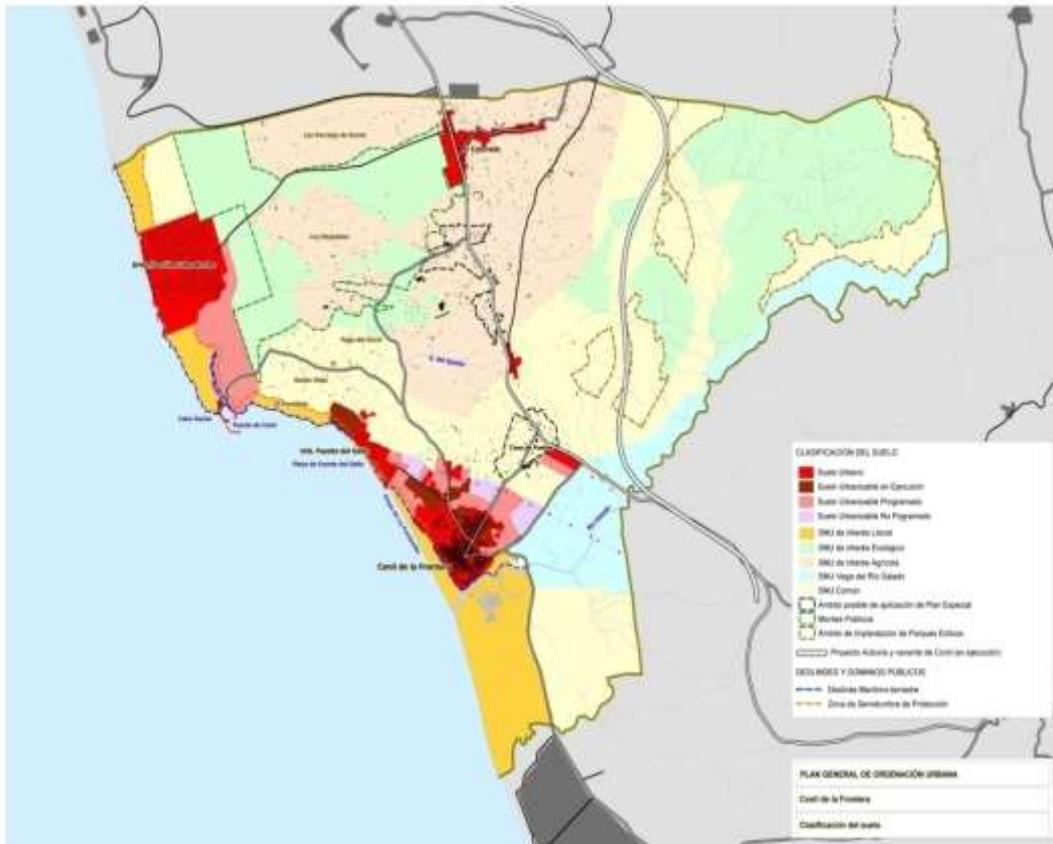
## ANÁLISIS PLANEAMIENTO URBANÍSTICO CONIL DE LA FRA.





En este marco, el Plan de 2004 establecía una propuesta de ordenación que alteraba sustancialmente el modelo previsto por las Normas Subsidiarias de 1984 a las que venía a sustituir. De este modo, efectúa una contención del uso residencial destinado a vivienda vacacional, desclasificando suelo y reduciéndolo a menos de una tercera parte del establecido en el anterior documento de planeamiento, modifica la relación de plazas residenciales vacacionales/plazas de alojamiento hotelero a favor de estas últimas y salvaguarda una buena parte de la franja litoral mediante su especial protección.

El Plan plantea, por tanto, una propuesta de contención, salvaguarda una gran parte del litoral del proceso urbanizador y opta por propiciar el desarrollo turístico con propuestas, en algunas áreas, de uso exclusivo hotelero. Respecto al suelo destinado a actividades industriales y logísticas, el Plan atendía exclusivamente a las demandas locales, a pesar de la buena localización estratégica de los Polígonos de La Zorrera y La Lobita en el eje de la N-340.



La revisión posterior del Plan aprobada en 2013 incide en este planteamiento de “comprensión e integración del hecho turístico” en el plan urbanístico: una consideración de estándares más apropiados a las necesidades de la demanda, unas propuestas de suelo destinadas al desarrollo de equipamientos y servicios complementarios dirigidos al ocio y unos planteamientos de proporcionalidad entre viviendas/alojamientos reglados que tratan de conformar espacios productivos realmente turísticos, así como una consideración amplia de este espacio, que integra como ingrediente del mismo no sólo el marco construido sino el entorno físico-natural.

## Otros instrumentos de planificación de ámbito local

### Plan Especial de Protección y de Reforma del Interior del Conjunto Histórico Artístico de Conil, PEPRICHA

Si bien no se llegó a aprobar, este Plan de desarrollo del planeamiento urbanístico general elaboró unos trabajos previos de análisis y diagnóstico, así como un Avance que incluía como proyectos destacados los siguientes, que jerarquizaba como proyectos estructurales (3) y relevantes (7):



PRINCIPALES PROYECTOS DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y DE REFORMA DEL INTERIOR DEL CONJUNTO HISTÓRICO ARTÍSTICO DE CONIL (PEPRICHA)	
PROYECTOS ESTRUCTURALES	PROYECTOS RELEVANTES
A. Ordenación de la red viaria y peatonalización del Centro Histórico (recinto amurallado) y recuperación del espacio público	1. Aparcamiento La Misericordia
B. Ordenación de usos y dotaciones (mediante adquisición de inmuebles y complementos constructivos para equipamientos y aparcamientos)	2. Rehabilitación del espacio público Plaza de la Constitución 3. Rehabilitación del espacio público Puerta de Cádiz
C. Pre-catálogo (incluye 165 elementos) con niveles de protección y la intervención / usos permitidos	4. Proyecto San José (125 aparcamientos + deportivo + 30 viviendas y comerciales) 5. Proyecto La Bodega (180 aparcamientos + equipamiento social + 12 viviendas)
<i>Acciones culturales complementarias. Proyecto de identidad cultural de la ciudad (concurso de patios, Conil blanco...)</i>	6. Rehabilitación del lugar de interés etnológico La Chanca. 7. Plan Especial unidades v7 y v8

Algunos de estos proyectos (como el aparcamiento en La Misericordia) no tuvieron buena acogida entre distintos grupos de población, por lo que se descartaron total o parcialmente. Actualmente se ha llevado a cabo una revisión del tema de los aparcamientos y sus correspondientes propuestas mediante el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, que se cita posteriormente. Otros de los proyectos relevantes, como el de la rehabilitación de La Chanca, se han llevado a cabo exitosamente.

## El proceso de regularización de edificaciones en suelo rústico

Dada la problemática generalizada en Andalucía acerca de las edificaciones irregulares en suelos no urbanizables, el Decreto 2/2012 que aprueba la Junta de Andalucía intenta dar solución a las edificaciones existentes en suelo no urbanizable de Andalucía, contra las que ya no se pueden adoptar medidas de protección de la legalidad urbanística.

El reconocimiento de la *edificación en situación de Asimilado al régimen de Fuera de Ordenación (AFO) en Suelo No Urbanizable* consiste en la regularización administrativa y jurídica de las construcciones edificadas de forma ilegal en suelo rústico que se encuentren administrativa y legalmente prescritas. Es la resolución administrativa que identifica la edificación, acredita la fecha de su terminación así como la aptitud para el uso al que se destina y se indica el régimen jurídico aplicable a las edificaciones, reflejando las condiciones a las que quedarán sujetas. Si concurren los requisitos que establece el citado decreto, una vez se pagan las tasas administrativas pertinentes y tras la necesaria comprobación por parte del Ayuntamiento, las edificaciones en situación de AFO tienen derecho a:



- A contratar servicios (agua, luz, ....)
- Acceder al registro de la propiedad.
- Declarar el inmueble apto para el uso al que se destina.
- Permitir que sobre el mismo puedan llevarse a cabo determinadas obras de consolidación y mejora.
- Garantizar su reconocimiento y que no podrá ser objeto de una demolición.
- Se reconoce como regularizada y consolidada.

Por otra parte, la incorporación de los *Asentamiento Urbanísticos* no es un acto discrecional del Ayuntamiento, estos deben identificarse y delimitarse como tal, necesariamente si cumplen los requisitos establecidos en el Decreto 2/2012 y su orden de desarrollo de 1 de marzo de 2013 y se dan las circunstancias de planeamiento local, subregional y autonómico que los respectivos planes y modelos de crecimiento territorial determinan en cada municipio. Los Asentamientos Urbanísticos deben tener estructura urbana o aptitudes para tenerla, esto es, para que se puedan ejecutar y asumir de forma sostenible por los propietarios, las obras de urbanización conforme a las previsiones de planeamiento urbanístico que lo reclasifique, ha de ser algo más que una simple agrupación de edificaciones con cierta proximidad entre sí. Los Asentamientos Urbanísticos identificados por el Ayuntamiento de Conil en el marco de este proceso son:

- Dehesa de la Villa
- Casa de Postas
- Las Berenjenas
- El Colorado

INFORMACIÓN GENERAL		SISTEMA DE LA PLATA	
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	444-404	308
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	6.72	728
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	SI	SI
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	SI	SI
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	SI	SI
PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	PROYECTO: URBANIZACIÓN DEL ASENTAMIENTO URBANÍSTICO DE LA VILLA DE DEHESA DE LA VILLA	SI	SI

PARCELAS URBANÍSTICAS AFECTADAS			
Parcela	Superficie (m <sup>2</sup> )	Superficie (m <sup>2</sup> )	Superficie (m <sup>2</sup> )
01	1.117,240	2.200,000	3.317,240
02	1.117,240	2.200,000	3.317,240
03	1.117,240	2.200,000	3.317,240
04	1.117,240	2.200,000	3.317,240
05	1.117,240	2.200,000	3.317,240
06	1.117,240	2.200,000	3.317,240
07	1.117,240	2.200,000	3.317,240
08	1.117,240	2.200,000	3.317,240
09	1.117,240	2.200,000	3.317,240
10	1.117,240	2.200,000	3.317,240
11	1.117,240	2.200,000	3.317,240
12	1.117,240	2.200,000	3.317,240
13	1.117,240	2.200,000	3.317,240
14	1.117,240	2.200,000	3.317,240
15	1.117,240	2.200,000	3.317,240
16	1.117,240	2.200,000	3.317,240
17	1.117,240	2.200,000	3.317,240
18	1.117,240	2.200,000	3.317,240
19	1.117,240	2.200,000	3.317,240
20	1.117,240	2.200,000	3.317,240

Ficha descriptiva Asentamiento urbanístico Dehesa de la Villa



Sólo se han identificado 5 Parcelaciones Urbanísticas, que no cumplen con los criterios anteriormente citados para poder ser reconocidos como asentamiento urbanístico. Son: Carril de Chana, Carril de Flor, Pinar Carril de Verón, Hijuela de La Mirla y Carril Canarias-La Lobita.

En definitiva, para el municipio de Conil, acogerse al Decreto 2/2012 de 10 de enero, por el que se regula el régimen de las edificaciones y asentamientos existentes en suelo no urbanizable permite considerar en la categoría de edificaciones aisladas, a unas 5.000 edificaciones, casi el 90% del diseminado de Conil y por ende poder tramitar su reconocimiento AFO desde el momento que se apruebe, estimándose, que después de la desprotección especial agrícola recogida actualmente en el Plan General de Ordenación Urbana, en torno al 85-90% de éstas podrán cumplir los requisitos del mismo, porque a ese porcentaje casi asciende el conjunto de edificaciones para los que habrá transcurrido el plazo de adopción de medidas de restauración de la legalidad urbanística del artículo 185.1 de la LOUA.

## El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Conil de la Frontera se concibe como un “marco” de objetivos y planificación a corto, medio y largo plazo que engloba programas de actuación y propuestas que serán modificadas en el tiempo, a través de una continua revisión y evaluación de las mismas. La inclusión de un horizonte a largo plazo permite asumir objetivos ambiciosos de sostenibilidad, reducción de emisiones, balance energético y reparto modal, así como objetivos de índole social. Son, éstos, objetivos que no pueden ser conseguidos a corto plazo pero imprescindibles para marcar la línea de trabajo de los programas de movilidad actuales.

El PMUS debe englobar todas las políticas de movilidad urbana a desarrollar por el Ayuntamiento, tratándose de un documento integrador de las distintas acciones encaminadas a modificar e incidir en las pautas de movilidad de la población de Conil, que debe ser evaluado a través de indicadores de movilidad adecuados.

### Objetivos Generales

#### 1. Contribuir a una mayor calidad de vida de los ciudadanos

El Plan desarrolla esta meta de carácter social persiguiendo:

- a. La mejora de la calidad de vida mediante:
  - Reducción de la necesidad de desplazarse por una mayor cercanía del empleo, servicios y equipamiento a la residencia.
  - Reducción de los tiempos de viaje en el sistema de transporte urbano y metropolitano.
  - Reducción generalizada de los impactos directos sobre el ciudadano (ruido, contaminación del aire y congestión).
  - La recuperación de espacio público urbano para el ciudadano de a pie.
- b. Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible.



- c. Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte.
- d. Alcanzar una mayor seguridad vial, reduciendo los accidentes urbanos, así como el número de fallecidos y heridos.

## METAS DEL PMUS CONIL DE LA FRONTERA



### 2. Contribuir a una reducción del impacto ambiental del transporte

- a. Alcanzar una reducción en la emisión de CO<sub>2</sub> por el sistema de movilidad.
- b. Disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana.
- c. Reducir el nivel de ruido en el viario urbano, acometiendo medidas paliativas para los colectivos que sufren niveles por encima de los admisibles.
- d. Redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al automóvil.
- e. Promover la eliminación de las barreras que suponen las infraestructuras viarias haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de las mismas.



### 3. Conseguir un mejor balance energético

- a. Conseguir una reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles.
- b. Incidir en una conducta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus hábitos de movilidad en el horizonte del Plan.

### 4. Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible

- a. Promover un urbanismo equilibrado que no estimule el uso del automóvil, alejándose de la especialización de usos y permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio.
- b. Promover soluciones urbanísticas que faciliten el uso del transporte público (densidad y continuidad urbana)
- c. Establecer normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada
- d. Garantizar niveles adecuados de accesibilidad y servicio de transporte público en los nuevos desarrollos.

## Políticas Básicas. Objetivos Específicos

### 1. Fomento de los modos no motorizados

Los objetivos perseguidos con el presente Plan de Movilidad pretenden:

- Incrementar o al menos mantener la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana.
- Aumentar el atractivo del espacio peatonal.
- Desarrollar una infraestructura de conexión no motorizada de todos los núcleos y barrios entre sí.
- Mayor peso del transporte público en el reparto modal

La tendencia de reparto modal entre modos motorizados, automóvil privado y transporte público, ha sido siempre favorable al primero. Los grandes éxitos de algunos sistemas de transporte urbano que, por su calidad o por las políticas tarifarias adoptadas no han perdido viajeros son empañados por el incesante aumento de la movilidad en automóvil privado.

El municipio no es una excepción y el aumento de viajes en transporte público siempre es inferior al de la movilidad en automóvil privado. Por ello, resulta imprescindible modificar la tendencia en el reparto modal, aumentando el peso del transporte público en la movilidad global motorizada.

Las áreas de intervención que siguen esta política son: a) promoción del transporte público; y b) estrategia de ordenación de tráfico.

### 2. Uso más racional y ambientalmente óptimo del espacio público

El espacio público urbano es escaso y susceptible de un mayor disfrute por los ciudadanos. Tradicionalmente, la ocupación de espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros



usos de transporte o equipamiento. La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejorar las condiciones ambientales del espacio público. En consecuencia, objetivos de esta política serán:

- Reducir el ruido y la contaminación en el espacio público.
- Reducir el riesgo y el peligro en el espacio público.
- Reducir la presencia de automóviles en el espacio público.
- Ampliar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
- Aumentar el atractivo del espacio público para los modos no motorizados
- Recuperar espacio público estancial en determinados barrios y zonas.
- Garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Las áreas de intervención de esta política son, principalmente, dos: a) Programas para la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado (áreas de prioridad peatonal); b) Estrategia de aparcamiento; y c) adopción de vehículos limpios.

### 3. *Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos*

La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, que vienen siendo aplicadas de manera sistemática en otros países europeos, se basan en el análisis, información, comunicación-participación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc,...

Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de los programas de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras, que se exponen en los capítulos siguientes.

Entre los objetivos perseguidos, podemos apuntar los siguientes:

1. Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar la movilidad con otras necesidades sociales.
2. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos.
3. Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso al trabajo y la escuela

Asimismo, toda política que busca modificar los hábitos de los ciudadanos debe basarse en planes de formación, comunicación y divulgación. Siguiendo estos criterios, las áreas derivadas de esta política son: a) Medidas de gestión de la movilidad sobre colectivos específicos; b) Planes de formación y educación; y c) Comunicación, divulgación y marketing.



#### 4. *Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano*

Por último, esta política se dirige a establecer mecanismos de desarrollo de los nuevos suelos y de las infraestructuras de transporte que sean sostenibles y ambiental y energéticamente eficientes.

Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha generado fuertes necesidades de movilidad motorizada que se convierten en necesidad de utilizar el automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad.

En ese sentido, no es política del Plan pero si política urbanística buscar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser servida en transporte público, mediante: un diseño de urbanización más adecuado al uso peatonal y el establecimiento de unos niveles mínimos de accesibilidad y cobertura de los nuevos desarrollos respecto al transporte público.