

## RESUMEN EJECUTIVO

**PMUS CABRA**

*PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CABRA*

**ÍNDICE**

- 1. INTRODUCCIÓN..... 5
- 2. FASE DE INFORMACIÓN..... 5
  - 2.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES ..... 5
  - 2.2. TRANSPORTE PÚBLICO ..... 5
  - 2.3. TRÁFICO PRIVADO ..... 5
  - 2.4. MOVILIDAD URBANA..... 5
  - 2.5. APARCAMIENTO..... 5
  - 2.6. USOS DEL SUELO ..... 6
  - 2.7. VIARIO ..... 6
  - 2.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES ..... 6
  - 2.9. SEGURIDAD VIAL ..... 6
  - 2.10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA ..... 6
    - 2.10.1. ENCUESTA DE MOVILIDAD A PIE DE CALLE ..... 6
    - 2.10.2. ENCUESTA DE MOVILIDAD ONLINE..... 6
    - 2.10.3. APORTE DE SUGERENCIAS ..... 6
    - 2.10.4. COMUNICACIÓN..... 6
    - 2.10.5. PUBLICIDAD..... 6
- 3. FASE DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO ..... 7
  - 3.1. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO POR ÁREAS..... 7
    - 3.1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES..... 7
    - 3.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO ..... 7
    - 3.1.3. TRÁFICO PRIVADO ..... 7
    - 3.1.4. MOVILIDAD URBANA ..... 7
    - 3.1.5. APARCAMIENTO..... 7
    - 3.1.6. USOS DEL SUELO ..... 7
    - 3.1.7. VIARIO..... 8
    - 3.1.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES ..... 8
    - 3.1.9. SEGURIDAD VIAL ..... 8
  - 3.2. MATRIZ DAFO..... 8
    - 3.2.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES..... 8
    - 3.2.2. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS..... 9
- 4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE..... 9
  - 4.1. OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PMUS..... 9
    - 4.1.1. HORIZONTE TEMPORAL Y PLAZOS ..... 10
    - 4.1.2. MÉTRICAS..... 10
    - 4.1.3. PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS ..... 10
  - 4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y MEDIDAS PROPUESTAS ..... 11
- 5. PRESUPUESTO DEL PMUS..... 14



## 1. INTRODUCCIÓN

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, se estructuran en tres fases principales:

- **FASE 1: Recopilación, análisis y diagnóstico**
  - Recopilación de información
  - Análisis y diagnóstico
- **FASE 2: Elaboración del Plan de Movilidad**
  - Objetivos específicos
  - Selección de medidas
- **FASE 3: Informe final**
  - Introducción y metodología
  - Diagnóstico del municipio
  - Plan de movilidad sostenible (descripción y planos)
  - Presupuesto del plan (presupuesto y planificación)
  - Anexos

En la metodología se ha seguido principalmente la recomendada por la "Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" editada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

En la fase de Información se ha recopilado toda aquella información que se ha creído relevante para la redacción del PMUS, y en algunos casos aquella que por su relación con la movilidad se espera obtener de este como fuente Secundaria.

En la fase de Análisis y Diagnóstico, se ha estudiado y puesto en relación el conjunto de datos e información procedente de la fase anterior, organizándola de manera que sirva tanto para la propuesta de acciones como para la toma de decisiones.

Para la fase Información se ha recogido información procedente de Fuentes Primarias y Fuentes Secundarias. Siempre que ha sido posible se ha procurado la obtención de Fuentes Primarias, ya que recogen con una mejor aproximación los datos específicos del municipio y las variables en cuestión. No obstante, cuando dicha obtención no ha sido posible o ha dependido de terceros que no la han facilitado en tiempo y forma, se ha acudido a las mencionadas Fuentes Secundarias, elaboradas por fuentes fiables, normalmente oficiales y con carácter estadístico.

En cada uno de los apartados a estudio se han incluido conclusiones que resalten los aspectos fundamentales, así como las Fortalezas y Debilidades, y las Oportunidades y Amenazas.

Se finaliza con una indicación de las acciones a llevar a cabo. El conjunto de todas ellas dan lugar a una matriz DAFO que las pone en relación y origina los objetivos específicos y medidas a llevar a cabo para su consecución.

De esta forma se ha dividido en 9 campos de estudio y análisis y un décimo que por su relevancia se ha diferenciado que es el de la participación ciudadana, clave en el éxito de un PMUS.



## 2. FASE DE INFORMACIÓN

Los datos recabados para cada área, así como las fuentes de información utilizadas, de forma resumida son:

### 2.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES

- Estructura y evolución de la población (Fuentes Secundarias).
- Nivel de motorización (Fuentes Primarias - encuesta de población y datos del padrón de vehículos municipales - y utilización de Fuentes Secundarias).
- Localización de usos (Fuentes Primarias - trabajo de campo, mediante visita a todas las calles de la localidad - y Fuentes Secundarias).

### 2.2. TRANSPORTE PÚBLICO

- Inventario de la oferta y demanda de transporte público (Fuentes Primarias - encuestas a las compañías adjudicatarias de servicios de transporte y licencias de taxis, así como encuestas de población).
- Itinerarios y paradas de las líneas de transporte público, incluido el escolar (Fuentes Primarias - encuestas a las compañías adjudicatarias de servicios de transporte).
- Características de accesibilidad de las paradas de transporte público para personas de movilidad reducida, así como su ubicación (Fuentes Primarias - trabajo de campo, mediante visitas).

### 2.3. TRÁFICO PRIVADO

- Información relativa al aumento de vehículos en periodo de campañas estacionales (Fuentes Primarias - entrevistas con las principales industrias agrarias).
- Información relativa a los accesos a caminos rurales agrícolas y aprovechamiento de caminos forestales (Fuentes Secundarias).
- Tráfico exterior del casco (Fuentes Secundarias).
- Información relativa a la carga y descarga (Fuentes Primarias - trabajo de campo mediante visitas y toma de datos, así como entrevistas con agentes implicados).
- Funcionamiento de la red urbana principal (Fuentes Primarias - estudio de aforamiento en troncos e intersecciones de la misma).

### 2.4. MOVILIDAD URBANA

- Reparto modal de residentes y visitantes (Fuentes Primarias - encuesta personal).

### 2.5. APARCAMIENTO

- Ubicación de aparcamientos (residenciales, de disuasión y de atracción), áreas de carga y descarga, zona azul, aparcamientos de motos y bicicletas y aparcamientos reservados para discapacitados (Fuentes Primarias - trabajos de campo, visitas de inspección a todas las calles de la localidad).

- Aparcamiento existente en garajes privados (Fuentes Primarias - número de licencias de garajes por calle y número de vehículos autorizados).
- Estimación de la demanda de aparcamiento (Fuentes Primarias - mediante la obtención de un padrón por calle, que se cruzarán con los datos de motorización).
- Definición del aparcamiento ilegal (Fuentes Primarias - observación in situ y listado de sanciones de la Policía Local).
- Potencialidad de aparcamientos de borde (Fuentes Primarias - visitas de campo - y Fuentes Secundarias).

## 2.6. USOS DEL SUELO

- Usos urbanos y los centros de atracción de la movilidad (Fuentes Secundarias).
- Desarrollo del PGOU llevado a cabo (Fuentes Primarias - información Ayto. - y Fuentes Secundarias).

## 2.7. VIARIO

- Características de la red viaria (Fuentes Primarias - trabajo de campo con investigación y toma de datos in situ).

## 2.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

- Contaminación atmosférica (Fuentes Primarias - elaboración de modelo de emisión de gases contaminantes - y Fuentes Secundarias).
- Contaminación acústica (Fuentes Primarias - mediciones de ruido en la vía pública).

## 2.9. SEGURIDAD VIAL

- Seguridad vial (Fuentes Primarias - estudios de campo propios, sugerencias aportadas en la participación ciudadana e informe de la Policía Local).

## 2.10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La Participación Ciudadana se ha estructurado de la siguiente forma:

### 2.10.1. ENCUESTA DE MOVILIDAD A PIE DE CALLE

Para resultar lo más representativo posible de la población objetivo, se ha elegido un muestreo aleatorio estratificado, con afijación proporcional, tanto por sexo como por edades, de manera que los 384 individuos representan lo más fielmente posible a la población objetivo. Esta encuesta ha permitido:

- Obtener de datos estadísticos relativos a la movilidad de las personas del ámbito del PMUS.
- Conocer la opinión de los ciudadanos respecto a la situación actual y prioridades de las actuaciones en materia de movilidad.

### 2.10.2. ENCUESTA DE MOVILIDAD ONLINE

La encuesta online se ha desarrollado de manera análoga a la anterior, salvo que su interés más que estadístico es de difusión e incitación a la participación ciudadana. Se ha llevado a cabo "on line", con libre acceso mediante un enlace que se ha comunicado y publicitado.

### 2.10.3. APOORTE DE SUGERENCIAS

El aporte de sugerencias se ha realizado mediante un modelo al efecto, con identificación del sugerente.

### 2.10.4. COMUNICACIÓN

La comunicación se ha realizado por los siguientes medios:

- Presentación a los medios de comunicación y agentes sociales en un acto público.
- Presentación mediante carta y distribución mediante correo electrónico a los agentes sociales y a agentes con especial relevancia en la movilidad.
- Alta de perfil del PMUS de Cabra en redes sociales.

Como herramientas de comunicación, se ha diseñado un logotipo del PMUS para que sea fácilmente identificable y cuente con entidad propia, así como video explicativo.

### 2.10.5. PUBLICIDAD

Para los eventos de mayor relevancia se ha realizado publicidad de difusión en redes sociales.

### 3. FASE DE ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

Del análisis de la información recabada podemos extraer las siguientes conclusiones que, aunque se muestren por apartado, todas responden a la problemática de la Movilidad Sostenible, por lo que están íntimamente relacionadas. Estas conclusiones permiten definir un diagnóstico que sirve de base sobre la que definir los objetivos del Plan de Movilidad, y en consecuencia de las propuestas que lo desarrollan.

#### 3.1. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO POR ÁREAS

##### 3.1.1. CARACTERÍSTICAS SOCIO-ECONÓMICAS Y TERRITORIALES

- Población, empleo y actividad económica.
  - a) Ralentización en el crecimiento de la población.
  - b) Baja densidad de población que permitiría un crecimiento planificado y sostenible.
  - c) Oferta formativa no adecuada a las necesidades del mercado de trabajo, actividad excesivamente dependiente del sector primario que además presenta estacionalidad muy acusada.
- Sectores productivos.
  - d) Escasa diversificación de los diferentes sectores.
  - e) Sector industrial muy atomizado y poco dinámico.
  - f) Sector turístico con mucho potencial.
- Aspectos territoriales y ambientales.
  - g) Rentabilizar la posición central de Cabra en el sistema viario territorial.
  - h) Fomentar la función de Cabra como centro de actividad productiva, de turismo, servicios y referente en uso residencial de calidad.
  - i) Fomentar la localización de equipamiento dotacional y de servicios de carácter supramunicipal.
  - j) Rentabilizar el patrimonio cultural, artístico, paisajístico y ecológico.

##### 3.1.2. TRANSPORTE PÚBLICO

- El transporte interurbano es muy completo con respecto a Córdoba y la comarca cercana, pero respecto al resto de capitales andaluzas es muy deficiente.
- La información ofrecida para los trayectos interurbanos es deficitaria, o nula en algunos casos.
- El uso del transporte urbano es bajo en volumen y minoritario respecto a los ciudadanos.
- El transporte urbano no conecta con zonas periféricas y otros puntos de atracción de zonas de ensanche.
- Los horarios, tiempos e itinerarios no están adaptados a la demanda ni favorece su aumento.
- La mayor parte de las paradas son deficientes en instalaciones, señalización y mobiliario.
- El uso del taxi es bajo debido al uso anormal del transporte interurbano, por lo que carece de un servicio continuo en la parada de autobuses.
- El transporte escolar no cuenta con espacios de parada señalizados ni acondicionado.

##### 3.1.3. TRÁFICO PRIVADO

- La intensidad de tráfico en Cabra es muy alta en toda la red básica y se mantiene durante casi todo el día.
- Parte de la red básica no cuenta con las características dimensionales suficientes para albergar tráfico con seguridad suficiente.
- Las principales intersecciones tienen una intensidad de tráfico muy elevada.
- Cabra tiene una importante interrelación comarcal y con la capital, lo cual incide sobre los altos flujos de tráfico interurbano.
- Los desplazamientos de carga y descarga son conflictivos por la escasa capacidad de la red y los escasos puntos acondicionados para aparcamiento con este fin.

##### 3.1.4. MOVILIDAD URBANA

- La movilidad no mecanizada en Cabra representa las 2/3 partes del total de desplazamientos.
- En los desplazamientos mecanizados, el transporte público es meramente testimonial.
- El coche predomina en los desplazamientos "varias veces en semana", "sólo en fin de semana" y "ocasionalmente".
- El motivo fundamental en los modos a pie y en bici es el ocio.
- La matriz de desplazamientos está muy polarizada entre Centro y Barriada Virgen de la Sierra.
- Gran parte de la movilidad mecanizada hacia los centros atractores puede ser sustituida, pero éstos precisan de las plazas de aparcamiento que asegure la viabilidad económica de su actividad.

##### 3.1.5. APARCAMIENTO

- Cabra tiene zonas con un importante déficit de plazas de residentes.
- Los centros de atracción no cuentan con plazas suficientes para atender la demanda actual ni la deseada.
- No existen aparcamientos de disuasión efectivos que ayuden a modificar los hábitos en movilidad.
- El aparcamiento de carga y descarga es insuficiente.
- El aparcamiento de bicicletas es suficiente pero está infrautilizado.
- Los aparcamientos para minusválidos son suficientes en número pero su utilización no es libre.

##### 3.1.6. USOS DEL SUELO

- Cabra tiene una clara zonificación residencial e industrial, mientras que la terciaria no existe como zona.
- La zonificación industrial no implica grandes desplazamientos por distancias, ya que está vinculada al núcleo urbano y sería fácilmente accesible al transporte urbano.
- El desarrollo del PGOU actual es mínimo.
- Las nuevas áreas de desarrollo residencial no sólo no suponen inconvenientes, sino que ofrecen continuidad y sobre todo una estructura viaria alternativa a la existente y por tanto descongestionante.
- Las nuevas áreas de desarrollo industrial tienen continuidad con las existentes, están bien comunicadas y ofrecen completar la estructura viaria de acceso a la ciudad.

- La gestión planteada por el PGOU no contempla Sistemas Generales Viarios, quedando incluidos en las distintas áreas y supeditadas a su desarrollo.
- El PGOU no define en sección los viales estructurales, que sin ser Sistemas Generales Viarios sí vienen contemplados, por lo que su desarrollo en sucesivas fases tienen una difícil gestión.

### 3.1.7. VIARIO

- En cabra existe un porcentaje muy alto de calles de sentido único que provocan circulaciones largas y mucho tráfico en viales secundarios para evitar estas circulaciones.
- Los nudos ubicados en los viarios principales provocan excesivos cruces, congestión y ralentización del tráfico, además las calles con ejes desplazados complican la ordenación existente del tráfico.
- Existe gran número de calles con acerados de dimensiones insuficientes que ponen en riesgo la seguridad del peatón.
- La presencia de vegetación en la vía pública es mejorable pero se empiezan a vislumbrar actuaciones que pretenden fomentar la presencia de arbolados en las calles. Habrá que prestar especial atención al cumplimiento de la normativa de accesibilidad para no provocar incompatibilidades al implantar estas medidas.
- El trazado de carril bici es incipiente y sería necesaria la creación de una infraestructura bien distribuida para crear demanda de uso, disminuir el uso del coche y fomentar hábitos sostenibles de movilidad.
- EL estado de conservación de pavimentos y la señalización horizontal y vertical deberán ser objeto de un plan de mantenimiento que garantice su correcto funcionamiento.
- Cabra cuenta con una buena infraestructura para entrelazar plazas, parques y zonas peatonales, pero en la actualidad no están bien señalizados y se precisa de determinadas actuaciones para completar la red peatonal.

### 3.1.8. ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

- La contaminación atmosférica está directamente relacionada con la intensidad del tráfico y se localiza en momentos puntuales de intensidad de tráfico.
- Los niveles de emisión de gases contaminantes está muy por debajo de los umbrales inferiores de evaluación, por lo que no suponen riesgo para la salud de los egabrenses.
- Los niveles de presión sonora instantáneos son muy elevados.
- En Cabra no está arraigado el uso de vehículos poco contaminantes.

### 3.1.9. SEGURIDAD VIAL

- La siniestralidad de Cabra no es alta, pero crece en los últimos años a mayor velocidad
- Esta siniestralidad está relacionada con la saturación de las redes básicas
- La seguridad vial para peatones y ciclistas es baja y además se percibe como tal, debido a la saturación del tráfico y la falta de semaforización de los pasos peatonales en la red básica

## 3.2. MATRIZ DAFO

Los diversos aspectos que forman parte de la realidad analizada constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos de movilidad, en cuyo caso los denominamos FORTALEZAS, o barreras que dificultan la consecución de dichos objetivos, en cuyo caso los denominamos DEBILIDADES.

Los diversos aspectos que conforman el entorno que influye en la movilidad de Cabra constituyen elementos favorecedores de las posibles estrategias de consecución de los objetivos de movilidad, en cuyo caso los denominamos OPORTUNIDADES, o barreras que dificultan la consecución de dichos objetivos, en cuyo caso los denominamos AMENAZAS. Con unos y otros se ha establecido una matriz DAFO. Recogemos a continuación el conjunto de ellos.

### 3.2.1. FORTALEZAS Y DEBILIDADES

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las distancias entre origen y destino internos son pequeñas.</li> <li>• Muchos de los barrios no tienen problemas de aparcamiento en la vía pública.</li> <li>• Cabra cuenta con varios centros de atracción comarcal que generan desplazamientos externos.</li> <li>• Cabra cuenta con una red peatonal importante ligada al comercio y el ocio.</li> <li>• El grado de accesibilidad de la mayor parte de vía pública es bueno.</li> <li>• Cabra goza de oportunidades para el planeamiento gracias a vacíos urbanos, que están identificadas en el PGOU.</li> <li>• Cabra es una ciudad con bajo endeudamiento y buena estabilidad financiera.</li> <li>• La calidad urbana de Cabra es apreciada en la ciudad y su comarca.</li> <li>• La contaminación ambiental queda reducida a puntos muy concretos y horas punta.</li> <li>• Se han implementado con éxito políticas de comunicación y ahorro energético, la Línea Verde y la Agenda 21.</li> <li>• Se ha conseguido el reconocimiento público/oficial (Ciudad amigable, ciudad amiga de los niños, ponle freno,...)</li> <li>• Las asociaciones y movimientos ciudadanos tienen gran arraigo e importancia en la ciudad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La actual ordenación del tráfico provoca sobrecarga de la red básica y atascos.</li> <li>• No existe una red para ciclistas y las redes peatonales no tienen un tratamiento claro.</li> <li>• Apenas se usa la bicicleta y el transporte colectivo en los desplazamientos.</li> <li>• El desplazamiento en coche para pequeñas distancias está muy arraigado en el ciudadano.</li> <li>• Existe una importante interrelación comarcal para el trabajo que obliga a muchos desplazamientos externos.</li> <li>• Los itinerarios, horarios e infraestructuras del transporte colectivo son insatisfactorios a nivel urbano e interurbano.</li> <li>• Existen zonas con un claro déficit de aparcamiento tanto en la vía pública como en garaje.</li> <li>• Los centros de atracción no cuentan con aparcamiento próximo o comunicación con aparcamiento de disuasión.</li> <li>• La gestión prevista por el PGOU dificulta la gestión pública del mismo, de la que además no hay mucha tradición.</li> <li>• No se ha desarrollado el PGOU, en especial las vías estructurales que descongestionen la red básica.</li> <li>• La política de movilidad está muy repartida y difusa y apenas existe gestión ni control sobre la misma.</li> <li>• No hay suficiente control, vigilancia y sanción en lo que respecta a movilidad y calidad ambiental.</li> </ul>

## 4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

### 3.2.2. OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>La sostenibilidad cada vez es más valorada por el ciudadano.</li> <li>La debilidad económica fomenta el ahorro y la economía en el transporte.</li> <li>Se van imponiendo los modos de vida sanos como hábito y ocio.</li> <li>En Andalucía, la climatología juega a favor de los modos de transporte a pie y bicicleta.</li> <li>Existencia de subvenciones para implementar medidas de movilidad.</li> <li>Pertenencia a la Red de Ciudades Medias en su funcionamiento supramunicipal.</li> <li>La globalización y el trabajo telemático ofrece opciones de trabajo sin desplazamientos.</li> <li>Autovía Cabra-Lucena y tramo previsto a Martos.</li> <li>El elevado precio del combustible.</li> <li>Estándares obligatorios de la normativa urbanística y de accesibilidad.</li> <li>Posibilidades que ofrece la tecnología en la movilidad sostenible.</li> <li>Éxito de las políticas sancionadoras en la modificación de hábitos.</li> <li>Desarrollo de experiencias turísticas en ciudad vinculadas a modos sostenibles.</li> <li>Políticas local, autonómica y nacional impulsoras de la movilidad sostenible.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En los ciclos económicos bajos la sostenibilidad pasa a un segundo plano.</li> <li>Las inclemencias meteorológicas aumentan la densidad de tráfico en horas punta.</li> <li>Limitaciones en las políticas presupuestarias.</li> <li>Hábitos de compra y ocio de la población, ligados a desplazamientos en coche.</li> <li>Utilización del vehículo privado como objeto de consumo aspiracional.</li> <li>Dependencia del desarrollo de la sostenibilidad de las subvenciones.</li> <li>Las políticas de sostenibilidad en la movilidad no son muy populares y existe resistencia al cambio.</li> <li>Tendencia de concentración de las actividades empresariales en grandes ciudades.</li> <li>Disociación entre las ideas de tener un coche y un aparcamiento privado.</li> <li>Falta de compromiso y continuidad de la política local con respecto a ciclos anteriores y ausencia de estrategias.</li> <li>Imposición de los criterios económicos en el diseño de concesiones de transporte colectivo.</li> <li>Falta de amortización de modelos sostenibles en entornos de baja población.</li> <li>Tendencia de aumento de los desplazamientos de reparto por reducción de los stocks y compras online.</li> <li>Falta de penetración e interconexión del ferrocarril en muchas comarcas.</li> </ul>

### 4.1. OBJETIVOS PRINCIPALES DEL PMUS

El objetivo genérico del PMUS es:

PROPONER UN CONJUNTO DE ACTUACIONES DENTRO DEL TÉRMINO MUNICIPAL QUE PRIORICEN LA REDUCCIÓN DEL TRANSPORTE INDIVIDUAL (MOTORIZADO PRIVADO) EN BENEFICIO DE FORMAS DE DESPLAZAMIENTO NO MOTORIZADAS (PEATÓN Y BICICLETA) Y FACILITANDO CUANDO SEA POSIBLE EL EMPLEO DE LOS MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVOS. TODO ELLO COMPATIBILIZANDO CRECIMIENTO ECONÓMICO, COHESIÓN SOCIAL, SEGURIDAD VIAL Y DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE.

Los objetivos principales pues se refieren a los índices de movilidad que se pretenden alcanzar con el desarrollo del mismo y partiendo de los actuales. Serían los siguientes, estando todos ellos relacionados entre sí:

- REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD MECANIZADA
- REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD EN COCHE
- AUMENTO DE LA MOVILIDAD EN BUS
- AUMENTO DE LA MOVILIDAD NO MECANIZADA
- AUMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICI
- AUMENTO DE LA MOVILIDAD A PIE
- REDUCCIÓN DE LA MOV. MECAN. UNIT.
- AUMENTO DE LA MOV. NO MECAN. UNIT.
- REDUCCIÓN DE EMISIÓN DE CO2

El objetivo a largo se fija en la reducción de los desplazamientos urbanos en coche, que son los que se pueden considerar prescindibles. Estos desplazamientos actualmente suponen algo más del 50% del total en coche. Dicho objetivo no es alcanzable dentro del horizonte temporal del PMUS, pero nos sirve para fijar los objetivos a corto plazo y a medio plazo, que se indican a continuación.

### OBJETIVOS DE MOVILIDAD

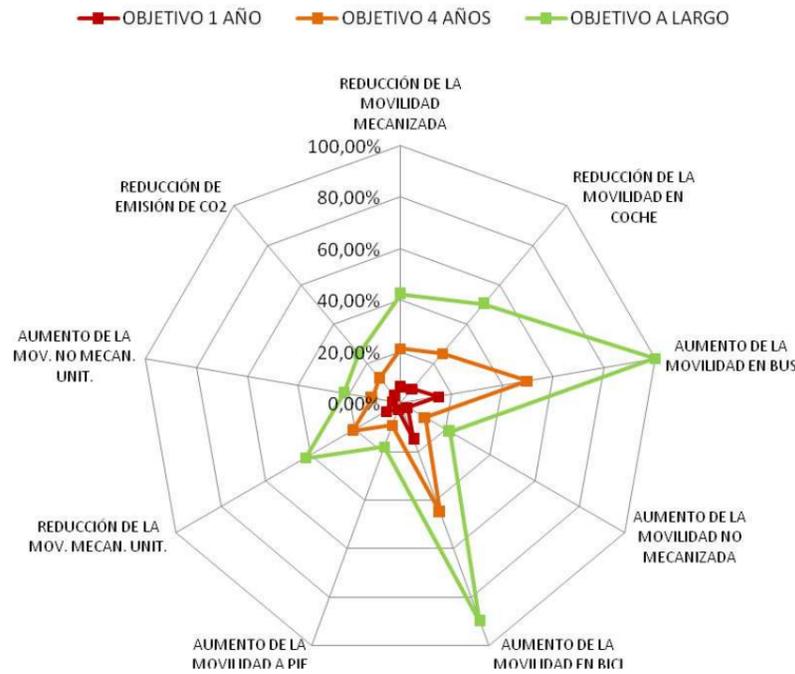
	ACTUAL	CORTO PLAZO	MEDIO PLAZO	LARGO PLAZO
Habitantes	21.001	21.001	21.001	21.001
Población objetivo	19.100	19.100	19.100	19.100
Familias	6.502	6.502	6.502	6.502
Parque vehículos	14.997	14.997	14.997	14.997
Movilidad total (viajes a diario)	54.763	54.763	54.763	54.763
Movilidad mecanizados	18.792	17.635	14.813	10.835
Movilidad no mecanizados	35.972	37.128	39.950	43.928
Movilidad en coche	17.797	16.491	13.320	8.845
Movilidad en bus	995	1.144	1.493	1.990
Movilidad en bici	2.059	2.368	2.986	3.912
Movilidad a pie	33.912	34.760	36.964	40.016
Movilidad unitaria (viajes día/hab.)	2,61	2,61	2,61	2,61
Movilidad Familiar (viajes día/familia)	8,42	8,42	8,42	8,42
Mov. Mecan. unit. (v. día/hab.)	0,89	0,84	0,71	0,52
Mov. No Mecan. unit. (v. día/hab)	1,71	1,77	1,90	2,09

Movilidad total (viajes a diario)	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Movilidad mecanizados	34,32%	32,20%	27,05%	19,79%
Movilidad no mecanizados	65,68%	67,80%	72,95%	80,21%
Movilidad en coche	32,50%	30,11%	24,32%	16,15%
Movilidad en bus	1,82%	2,09%	2,73%	3,63%
Movilidad en bici	3,76%	4,32%	5,45%	7,14%
Movilidad a pie	61,93%	63,47%	67,50%	73,07%
Emisión de CO2 (Tn)	15.563	15.004	13.613	11.662

Por tanto, la consecución de los objetivos a corto plazo conllevará un ahorro de 559 Tn de CO2, mientras que el ahorro después de cuatro años alcanzaría casi las 2.000 Tn de CO2.

A modo de Cuadro de Mandos Principal, se incluye un resumen con los porcentajes esperables para cada horizonte de tiempo.

**Cuadro de objetivos principales del PMUS**



**4.1.1. HORIZONTE TEMPORAL Y PLAZOS**

El PMUS tiene un horizonte temporal de cuatro años, aunque debe ser revisado al menos de forma anual. Cada medida contará con un desglose en plazos atendiendo a estos criterios:

- CORTO PLAZO: correspondiente al primer año del PMUS
- MEDIO PLAZO: correspondiente al segundo, tercer y cuarto año del PMUS
- LARGO PLAZO: a partir del quinto año inclusive hasta el décimo año

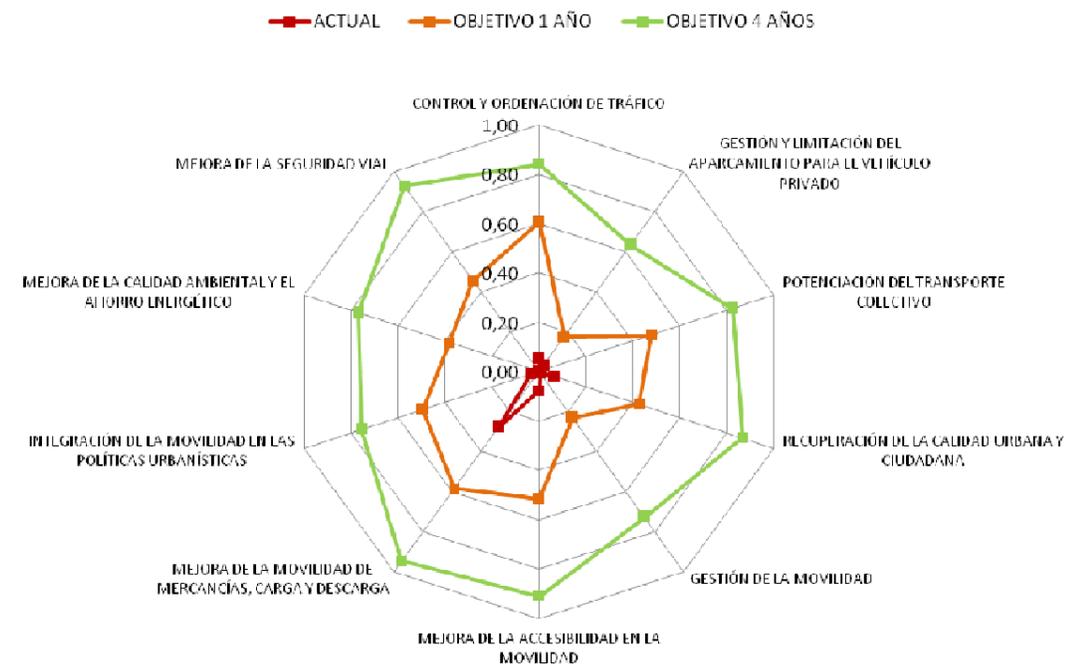
**4.1.2. MÉTRICAS**

Existe un indicador específico para cada medida. Al tiempo existe un valor del indicador para el momento actual, el valor mínimo, el valor objetivo a corto plazo, el objetivo a medio plazo y un objetivo final, identificable con el largo plazo o máximo esperable. Esto permite generar un Cuadro de Mando Integrado, que representa las áreas de gestión con un valor actual, un valor a corto y uno a medio. De esta manera se podrá evaluar en todo momento el estado de ejecución del PMUS, calcular las desviaciones y tomar medidas correctoras.

**4.1.3. PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS**

ANÁLISIS DEL PERFIL DE MOVILIDAD POR GRUPOS DE MEDIDAS	ACTUAL	OBJETIVO 1 AÑO	OBJETIVO 4 AÑOS
CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO	0,05	0,61	0,84
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO	0,03	0,17	0,63
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	0,00	0,48	0,83
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA	0,07	0,43	0,87
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	0,01	0,23	0,73
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD	0,08	0,51	0,91
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA	0,28	0,58	0,95
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	0,04	0,50	0,76
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO	0,00	0,38	0,77
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	0,00	0,45	0,93

**Perfil de Movilidad de Cabra**



4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y MEDIDAS PROPUESTAS

GRUPO DE GESTIÓN	OBJETIVO ESPECÍFICO	CÓD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	DIFICULTAD INTRÍNSECA	DIFICULTAD DAFO
CONTROL Y ORDENACIÓN DE TRÁFICO	Reducir el impacto del uso del vehículo particular				
		CT01	Creación/manten. de zonas de prioridad peatonal y sólo residentes	BAJA	MEDIA
		CT02	Creación/mantenimiento de zonas 10 y 30	BAJA	BAJA
		CT03	Implementación de medidas de templado de tráfico en red básica	BAJA	BAJA
	Mejorar la conexión urbana				
		CT04	Elaboración/actualización de Plan Viario	MEDIA	ALTA
		CT05	Ejecución anual del Plan Viario	MEDIA	ALTA
Mejorar la fluidez del tráfico					
		CT06	Elaboración/actualiz. de plan de reordenación del tráfico local	MEDIA	ALTA
		CT07	Ejecución de medidas del plan de reordenación del tráfico local	MEDIA	ALTA
GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO PARA EL VEHÍCULO PRIVADO	Mejorar el aparcamiento residencial				
		AP01	Creación/manten. de red de aparcamientos residenciales públicos	ALTA	ALTA
		AP02	Fomento de la creación de aparcamientos privados residenciales	BAJA	MEDIA
		AP03	Reducción del aparcamiento ilegal	MEDIA	MEDIA
		AP04	Limitación de aparcamiento en vías estrechas de casco histórico	BAJA	MEDIA
	Mejorar el aparcam. de disuasión/atracción				
		AP05	Mejora del servicio de zona azul	BAJA	BAJA
	AP06	Creación/mantenimiento de aparcamientos de disuasión	ALTA	BAJA	
	AP07	Creación/manten. de aparcam. vinculados a centros de atracción	ALTA	MEDIA	
POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	Incrementar el uso del transporte colectivo				
		TC01	Fomento del uso del transporte colectivo	BAJA	ALTA
		TC02	Mejora de la información de autobuses urbanos e interurbanos	BAJA	MEDIA
		TC03	Transporte colectivo bajo demanda a asentamientos periurbanos	MEDIA	MEDIA
	Mejorar el transporte urbano				
		TC04	Diseño/actualización del servicio de transporte público local	MEDIA	MEDIA
		TC05	Adjudicación del servicio, seguimiento y cumplimiento de pliego	MEDIA	ALTA
	TC06	Mejora y acondicionamiento de las paradas de bus urbano	BAJA	BAJA	
	TC07	Medidas de mejora del servicio interurbano y de intercambio modal	MEDIA	ALTA	
RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA	Incrementar el modo a pie en los desplazamientos				
		CU01	Diseño y planificación/actualiz. del plan de itinerarios peatonales	MEDIA	BAJA
		CU02	Ejecución anual del plan de itinerarios peatonales	MEDIA	BAJA
		CU03	Mejora y acondicionamiento de acerado	BAJA	BAJA
	Incrementar el uso de la bicicleta				
		CU04	Fomento del uso de la bicicleta como hábito y ocio	BAJA	MEDIA
		CU05	Diseño y planificación/actualización de red de carril bici	MEDIA	BAJA
	CU06	Ejecución anual de la red de carril bici	MEDIA	MEDIA	
	CU07	Medidas de acceso a la bicicleta	MEDIA	BAJA	

GRUPO DE GESTIÓN	OBJETIVO ESPECÍFICO	CÓD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	DIFICULTAD INTRÍNSECA	DIFICULTAD DAFO
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	<b>Mejorar la movilidad peatonal</b>				
		GM01	Ejecución/mantenimiento de los caminos escolares seguros	MEDIA	MEDIA
		GM02	Fomento de la autonomía de niños y jóvenes en acceso a centros	BAJA	BAJA
		GM03	Fomento de la movilidad peatonal como hábito y salud	BAJA	BAJA
	<b>Mejorar movilidad a centros de atracción/disuasión</b>				
		GM04	Señalización/mantenimiento de los centros de atracción	BAJA	BAJA
		GM05	Señalización/mantenimiento de aparcamientos	BAJA	BAJA
		GM06	Reducción del impacto de accesos a centros de atracción	BAJA	ALTA
	GM07	Redacción de planes de movilidad de centros de atracción públicos	MEDIA	ALTA	
	GM08	Fomento de planes de movilidad de centros de atracción privados	BAJA	MEDIA	
MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN LA MOVILIDAD	<b>Mejorar la accesibilidad viaria y pública</b>				
		AM01	Redacción del plan de eliminación de barreras arquitectónicas	MEDIA	BAJA
		AM02	Ejecución anual del plan de eliminación de barreras arquitectónicas	BAJA	BAJA
		AM03	Control previo de las nuevas actuaciones viarias	BAJA	MEDIA
		AM04	Fomento de vehículos públicos adaptados	MEDIA	MEDIA
		AM05	Gestión de aparcamientos públicos y privados para minusválidos	BAJA	BAJA
	AM06	Actuaciones urgentes de accesibilidad	MEDIA	MEDIA	
MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA	<b>Mejora de las operaciones de carga y descarga</b>				
		CD01	Acondicionamiento de la red de puntos de carga y descarga	BAJA	BAJA
		CD02	Limitación de horarios de carga y descarga	BAJA	ALTA
		CD03	Control y sanción del uso irregular de la carga y descarga	BAJA	ALTA
		CD04	Fomento de modos de reparto compatibles con zonas peatonales	BAJA	MEDIA
	CD05	Ordenación del tráfico pesado y agrícola	MEDIA	ALTA	
INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	<b>Mejorar las políticas de movilidad</b>				
		IU01	Definición de la concejalía de movilidad con carácter integrador	MEDIA	MEDIA
		IU02	Fomento y consecución/renovación de reconocimientos oficiales	MEDIA	BAJA
		IU03	Inclusión diferenciada de la movilidad sostenible en la Agenda 21	BAJA	BAJA
		IU04	Divulgación del PMUS	BAJA	BAJA
		IU05	Dotación de un presupuesto específico para movilidad	MEDIA	MEDIA
		IU06	Medidas de fomento de la igualdad de género en movilidad	BAJA	BAJA
	<b>Mejorar la gestión de la movilidad</b>				
		IU07	Creación/mantenimiento de la oficina de gestión de la movilidad	MEDIA	ALTA
		IU08	Creación/manten. de web 2.0 y perfiles sociales para la movilidad	BAJA	BAJA
		IU09	Fomento del uso de la Línea Verde	BAJA	BAJA
		IU10	Modificación del PGOU en los aspectos de movilidad y gestión	MEDIA	ALTA
<b>Integrar los nuevos crecimientos urbanos</b>					
	IU11	Gestión y ejecución anticipadas de los viales estructurales	ALTA	ALTA	
	IU12	Control del cumplimiento de accesibilidad y movilidad en obras	MEDIA	ALTA	

GRUPO DE GESTIÓN	OBJETIVO ESPECÍFICO	CÓD	MEDIDAS Y PROGRAMAS	DIFICULTAD INTRÍNSECA	DIFICULTAD DAFO
MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO	Consecución de ahorro energético activo				
		CA01	Instalación de puntos de recarga energética	MEDIA	BAJA
		CA02	Exigencias de ahorro energético en parque móvil municipal y sspp	BAJA	MEDIA
		CA03	Otras medidas de ahorro energético	MEDIA	MEDIA
	Fomento del ahorro energético				
		CA04	Fomento del uso compartido de vehículos privados	BAJA	MEDIA
		CA05	Fomento de cursos de conducción eficiente	BAJA	BAJA
	Mejorar la calidad ambiental				
	CA06	Control de ruidos y trocaje de motores	MEDIA	ALTA	
	CA07	Elaboración/actualización del Mapa de Ruidos	MEDIA	ALTA	
	CA08	Mejora urbana de la red básica	MEDIA	MEDIA	
MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL	Mejorar la seguridad vial				
		SV01	Elaboración/actualización de Plan de Seguridad Vial	MEDIA	MEDIA
		SV02	Ejecución anual del Plan de Seguridad Vial	BAJA	MEDIA
		SV03	Elaboración/actualización de Plan de Mantenimiento Señalético	MEDIA	BAJA
		SV04	Ejecución anual del Plan de Mantenimiento Señalético	BAJA	BAJA
		SV05	Aumento de la vigilancia y sanción de infracciones	MEDIA	ALTA
		SV06	Identificación y eliminación de los puntos negros	MEDIA	ALTA
	SV07	Medidas urgentes de seguridad vial	MEDIA	MEDIA	

## 5. PRESUPUESTO DEL PMUS

Como complemento al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Cabra, se ha incluido un capítulo de Presupuesto que pretende cifrar el alcance total previsto para el corto y medio plazo, esto es, los años 2016 a 2019 inclusivos.

Este presupuesto se ha desglosado de acuerdo a las medidas propuestas, pero dado que el PMUS no es un documento ejecutivo en sí mismo, no deja de ser una aproximación, aunque sumamente útil a la hora de programar las medidas. Es por ello que partiendo de este PMUS, se habrán de elaborar los proyectos de cada una de las medidas, que contarán con su propio presupuesto detallado.

Así, este documento incluye:

- Un resumen de presupuesto de todas las medidas. En él se han desglosado los resultados por medidas y por años, con sus respectivos totales y subtotales.
- Plan de financiación de las líneas, que incluye:
  - Las fichas técnicas de las ayudas que se han considerado son de interés para completar la financiación de las medidas.
  - Las fichas técnicas de otras líneas que también podrían aplicarse a dicha financiación.
  - Una programación presupuestaria, que incluye los costes de las medidas, las líneas de financiación disponibles según los puntos anteriores, la financiación alternativa que podría aplicarse y las necesidades de fondos propios del ayuntamiento.
  - una gráfica que resume tanto la aplicación del presupuesto, como de las medidas de financiación de los puntos anteriores y que podríamos llamar de tesorería o necesidad de fondos propios.
  - y por último una planificación de las acciones a llevar a cabo para la obtención, ejecución, justificación y pago de las subvenciones consideradas.
- Desglose del presupuesto de las medidas. Si bien cada medida incluye un resumen de presupuesto, éste responde al desglose que se incluye en este apartado y que completa el alcance y definición de cada medida.

Como resumen, se han programado cuatro anualidades con los siguientes presupuestos:

- 2016: 4.413.162,36 €
- 2017: 5.354.668,07 €
- 2018: 3.721.112,73 €
- 2019: 2.881.104,01 €

Hace un total de 16.370.057,17 €. Evidentemente, aun cuando se trata de medidas específicas y en algunos casos novedosas, no se trata de una ampliación real de presupuesto, ya que muchas partidas existen y se están llevando a cabo bajo distintas áreas y fines. El caso más importante es el de las obras de reforma de viales, para el que existe un importante presupuesto anual.

No obstante, la dotación de un presupuesto es la primera piedra hacia la consecución de una movilidad urbana basada en los principios de la sostenibilidad, ya que por un lado posibilita la ejecución de medidas que por otro están perfectamente alineadas con los objetivos principales y específicos para alcanzar dicha meta.

