

MEMORIA

APROBACIÓN PROVISIONAL (2020)

A5. ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

A.5.2. ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE TRÁFICO, APARCAMIENTO Y TRANSPORTE



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA
LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (Cádiz)



ESTUDIO SEGUI
ARQUITECTURA Y PLANEAMIENTO
www.estudiosegui.com



ÍNDICE

A1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

A0 CRITERIOS Y OBJETIVOS

- 1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL
- 2 EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN
- 3 OBJETIVOS GENERALES
- 4 OBJETIVOS AMBIENTALES
- 5 OBJETIVOS DE SALUD
- 6 REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”

A1 MEMORIA INFORMATIVA Y JUSTIFICATIVA

- 1 CONDICIONES GEOGRÁFICAS Y SOCIOECONÓMICAS DEL TERRITORIO
- 2 CONDICIONES DE LAS LEGISLACIONES SECTORIALES
- 3 LA ESTRUCTURA URBANA Y LA EDIFICACIÓN
- 4 ANTECEDENTES DEL PLANEAMIENTO VIGENTE
- 5 ESTUDIO SOBRE LA VIVIENDA
- 6 DOTACIONES ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS
- 7 TRÁFICO Y MOVILIDAD
- 8 INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS
- 9 VALORACIÓN Y DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA URBANA

A2 MEMORIA DE ORDENACIÓN

- 1 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN
- 2 GESTIÓN
- 3 ORDENACIÓN GENERAL DE USOS
- 4 PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN
- 5 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
- 6 JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL
- 7 JUSTIFICACIÓN DE LAS PREVISIONES EN MATERIA DE VIVIENDA

A3 INVENTARIO DE ASENTAMIENTOS URBANÍSTICOS

- 1 MEMORIA JUSTIFICATIVA
- 2 MEMORIA DE ORDENACIÓN
- 3 EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA DE URBANIZACIÓN Y LAS DOTACIONES
- 4 GESTIÓN, PLAN DE ETAPAS Y PROGRAMACIÓN
- 5 NORMATIVA PARTICULAR
- 6 PLANOS

A4 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

A4.1 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

- 1 INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
- 2 ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LA HACIENDA MUNICIPAL
- 3 LA DEUDA MUNICIPAL
- 4 ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN MUNICIPAL
- 5 ANÁLISIS Y PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN NO MUNICIPAL
- 6 ANEXO ESTADÍSTICO

A4.2 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO Y VIABILIDAD ECONÓMICA PARA LAS ACTUACIONES SOBRE EL MEDIO URBANO

- 1 ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO
- 2 VIABILIDAD ECONÓMICA PARA LAS ACTUACIONES SOBRE EL MEDIO URBANO
- 3 ANEXO

A5 ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS

A5.1 ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE POBLACIÓN, VIVIENDA Y SUELO

- 1 LA VIVIENDA EN EL MUNICIPIO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN
- 2 CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LAS ZONAS DE LA CIUDAD
- 3 EL PATIO DE VECINOS. CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS
- 4 DEMOGRAFÍA DEL MUNICIPIO
- 5 EL PARQUE DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS
- 6 ADECUACIÓN DEL CRECIMIENTO A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA
- 7 INFORME ESTADÍSTICO REGISTRO MUNICIPAL DEMANDANTES DE VIVIENDA

A5.2 ESTUDIO COMPLEMENTARIO DE TRÁFICO, APARCAMIENTO Y TRANSPORTE

0. MARCO DE REFERENCIA
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS
2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO
3. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS
4. PROPUESTAS Y EVALUACIÓN
5. EVALUACIÓN ENERGÉTICA, MEDIOAMBIENTAL Y NORMATIVAS
6. ANEXO: PLANOS

A6 MEMORIA DE PARTICIPACIÓN

- 1 CONSIDERACIONES GENERALES
- 2 LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA TRAMITACIÓN DE UN PLAN GENERAL
- 3 PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA REDACCIÓN DEL PGOU



- 4 MEDIDAS ADOPTADAS PARA EL FOMENTO DE LA PARTICIPACIÓN
- 5 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA CONSECUCIÓN DEL NUEVO MODELO
- 6 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL AVANCE
- 7 ACCIONES PARTICIPATIVAS EN LA EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL PGOU
- 8 INFORMES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL, AMBIENTAL Y URBANÍSTICA EN LA APROBACIÓN INICIAL

A7 RESUMEN EJECUTIVO

- 1 JUSTIFICACIÓN DEL CONTENIDO DEL DOCUMENTO DEL PLAN GENERAL
- 2 EL NUEVO PLAN GENERAL: JUSTIFICACIÓN DE SU REDACCIÓN
- 3 OBJETIVOS GENERALES
- 4 OBJETIVOS AMBIENTALES
- 5 OBJETIVOS DE SALUD
- 6 REDACCIÓN Y TRAMITACIÓN DE LA “REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE LA LÍNEA” Y SU “CATÁLOGO DE ELEMENTOS PROTEGIDOS”
- 7 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN
- 8 GESTIÓN
- 9 ORDENACIÓN GENERAL DE USOS
- 10 PROGRAMACIÓN Y EJECUCIÓN
- 11 JUSTIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO
- 12 JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA TERRITORIAL
- 13 JUSTIFICACIÓN DE LAS PREVISIONES EN MATERIA DE VIVIENDA
- 14 PLANOS DE SUSPENSIÓN DE LICENCIAS (RE.SUS.00-RE.SUS.05)

B PLANOS

B1 PLANOS INFORMACIÓN

Situación

- | | |
|-------|----------------|
| IS.01 | Situación |
| IS.02 | Ortofotografía |
| IS.03 | Topografía |

Medio Físico

- | | |
|-------|-------------------------|
| IM.01 | Geología |
| IM.02 | Geomorfología Terrestre |

- | | |
|-------|---------------------------------|
| IM.03 | Geomorfología Litoral |
| IM.04 | Pendientes medias |
| IM.05 | Unidades Ambientales |
| IM.06 | Calidad Ambiental |
| IM.07 | Hidrología Litoral /Red fluvial |
| IM.08 | Hidrogeología |
| IM.09 | Vegetación |
| IM.10 | Zonas Forestales |
| IM.11 | Fauna |
| IM.12 | Usos del suelo |

Riesgos

- | | |
|-------|------------------------------|
| IR.01 | Riesgos Geotécnicos Sísmicos |
| IR.02 | Riesgos de erosión |
| IR.03 | Riesgos de inundación |
| IR.04 | Riesgos de incendios |

Afecciones jurídico administrativas

- | | |
|-------|------------------------------|
| IA.01 | Hábitats Interés comunitario |
| IA.02 | Áreas incendiadas |
| IA.03 | Espacios protegidos |
| IA.04 | Patrimonio cultural |
| IA.05 | Vías Pecuarias |
| IA.06 | Carta arqueológica |
| IA.07 | Bienes PHA |
| IA.08 | Recursos Hídricos |
| IA.09 | Recursos Costas |
| IA.10 | Carreteras Estatales |
| IA.11 | Carreteras Autonómicas |
| IA.12 | SNU EP_PT |
| IA.13 | Ministerio de Defensa |

Plan General vigente

- | | |
|------------|-----------------------------------|
| IU.01.00 | Estructura general del territorio |
| IU.02.00 - | Clasificación |
| IU.03.00 - | Calificación, usos y sistemas |



Infraestructuras

II.01.00 - II.01.23	Red Viaria
II.02.00 - II.02.23	Red Abastecimiento
II.03.00-II.03.23	Red Saneamiento
II.04.00-II.04.23	Red Pluviales
II.05.00-II.05.07	Red Gas
II.06.00-II.06.23	Red Alta y Media Tensión
II.07.00-II.07.23	Red Baja Tensión
II.08.00- II.08.23	Red Telecomunicaciones
II.09.00-II.09.23	Recogida Residuos Urbanos

B2 PLANOS ORDENACIÓN

Ordenación Estructural

OE.SNU.00-OE.SNU.05	Suelo No Urbanizable y Afecciones
OE.CLA.00-OE.CLA.05	Clasificación del suelo
OE.EGT.00-OE.EGT.05	Estructura General del Territorio
OE.UG.00-OE.UG.05	Usos y edificabilidades globales

Ordenación Pormenorizada

OP.CUS.00-OP.CUS.65	Calificación, usos y sistemas
OP.SL.00-OP.SL.05	Sistema local de dotaciones

Infraestructuras

OI.01.00 - OI.01.23	Red Viaria
OI.02.00 - OI.02.23	Red Abastecimiento
OI.03.00-OI.03.23	Red Saneamiento
OI.04.00-OI.04.23	Red Pluviales
OI.05.00-OI.05.07	Red Gas
OI.06.00-OI.06.23	Red Alta y Media Tensión
OI.07.00-OI.07.23	Red Baja Tensión
OI.08.00- OI.08.23	Red Telecomunicaciones
OI.09.00-OI.09.23	Recogida Residuos Urbanos

C NORMAS URBANÍSTICAS

- 1 TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL PLAN GENERAL
- 2 TÍTULO II. RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO Y LAS EDIFICACIONES
- 3 TÍTULO III. INSTRUMENTOS DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA
- 4 TÍTULO IV. RÉGIMEN DE LOS USOS
- 5 TÍTULO V. NORMAS DE URBANIZACIÓN
- 6 TÍTULO VI. NORMAS DE LA EDIFICACIÓN
- 7 TÍTULO VII. INTERVENCIÓN MUNICIPAL EN EL MERCADO DE LA VIVIENDA Y SUELO
- 8 TÍTULO VIII. MEDIDAS DE PROTECCIÓN
- 9 ANEXO. FICHAS DE DETERMINACIONES

D ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

D1 ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO: EAEO PGOU LA LÍNEA

- 0 INTRODUCCIÓN
- 1 DESCRIPCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO
- 2 ESTUDIO Y ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO AFECTADO
- 3 IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS
- 4 ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y CORRECCIÓN AMBIENTAL DEL PLANEAMIENTO
- 5 PLAN DE CONTROL Y SEGUIMIENTO DEL PLANEAMIENTO
- 6 DOCUMENTO DE SÍNTESIS
- 7 EQUIPO REDACTOR

D2 ANEXO I. PLANOS (CARPETA CON 40 PLANOS)

D3 ANEXO II. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO

D4 ANEXO III. RED NATURA

D5 ANEXO IV. HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO

D6 ANEXO V. CAMBIO CLIMÁTICO

E CATÁLOGO DE BIENES PROTEGIDOS

- 1 MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA
- 2 PLANOS
- 3 NORMATIVA
- 4 FICHAS



F ANEXOS

F1 ESTUDIO DE INUNDABILIDAD

- 1 MEMORIA
- 2 CÁLCULOS HIDROLÓGICOS
- 3 CÁLCULOS HIDRÁULICOS
- 4 PLANOS

F2 ESTUDIO ACÚSTICO

- A ZONIFICACIÓN ACÚSTICA
- B INFORME Y ESTUDIO ACÚSTICO DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

F3 ESTUDIO DE IMPACTO DE GÉNERO

F4 ESTUDIO DE VÍAS PECUARIAS

- 1 INTRODUCCIÓN
- 2 CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN
- 3 AFECCIONES PRODUCIDAS POR EL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA VIGENTE
- 4 AFECCIONES PRODUCIDAS POR EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
- 5 PLANOS VÍAS PECUARIAS

F5 VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD

- 1 VALORACIÓN DEL IMPACTO EN LA SALUD: VIS PGOU LA LÍNEA
- 2 PLANOS AMBIENTALES (40 PLANOS)
- 3 PLANOS SALUD (21 PLANOS)



Negociado: MOVILIDAD URBANA
Documento firmado electrónicamente
N Ref°: MCM/Movilidad/PMUS
S Ref°: PGOU
Asunto: INFORME PLAN DE MOVILIDAD
Destino: EQUIPO REDACCIÓN PGOU – LA LÍNEA

En relación a su solicitud al objeto de obtener datos relativos al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea relacionados con el transporte público supramunicipal e infraestructuras viarias supramunicipales, por el Oficial de Policía Local con número profesional 12255 adscrito a la Delegación Municipal de Movilidad Urbana se emite el siguiente:

INFORME

En relación a su solicitud, por nuestra parte no se realizaron informes durante la redacción del PMUS por no afectar las previsiones de dicho Plan a organismos supramunicipales.

Lo que se pone en su conocimiento para los efectos oportunos.

Documento firmado electrónicamente

El Oficial de Policía Local

Adscrito a la Delegación de Transportes y Movilidad Urbana

Código Seguro De Verificación:	PPnaeH9poVd02EOEhICraA==	Fecha	20/10/2020	
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica.			
Firmado Por	Mariano Colorado Mendez			
Url De Verificación	https://firma.lalinea.es/verifirma/code/PPnaeH9poVd02EOEhICraA==	Página	1/1	



Ayuntamiento de La Línea

la línea se mueve

Hasta hace unas décadas nuestras ciudades compactas, con una elevada mixtidad de usos y funciones, eran razonablemente eficientes y con una buena cohesión social. El campo y la ciudad se visualizaban como entidades perfectamente distinguibles y complementarias.

De un tiempo a esta parte, las cosas han sufrido cambios sustanciales en todas las escalas. Los retos que afrontan las sociedades del siglo XXI vienen y son fruto, en buena medida, de los cambios ocurridos en la manera de producir ciudad y también por el desarrollo de la tecnología que nos ha situado a las puertas de una nueva era: la era de la información y el conocimiento.

Los modelos de producir ciudad son hoy muy parecidos en todos los sistemas urbanos de la Tierra, también lo son los sistemas urbanos españoles. Este proceso global de urbanización (en muchas ciudades españolas en tres décadas se ha duplicado y en ocasiones triplicado el suelo ocupado en toda su historia) supone tal consumo de recursos y tan elevado impacto contaminante sobre el conjunto de ecosistemas de la Tierra, que las incertidumbres creadas por ello nos llevan a afirmar que estamos inmersos en un proceso que no nos asegura el futuro y por ello es insostenible. Hoy se puede afirmar que las ciudades son los sistemas que mayor impacto generan en el Planeta y, por esto, sabemos que la batalla de la sostenibilidad la vamos a ganar o la vamos a perder en base a la organización y la gestión urbanas que desarrollemos a partir de ahora.

Rueda, S. EL URBANISMO ECOLÓGICO.

Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual, P. 7.





El presente documento nace del trabajo de un equipo multidisciplinar formado por técnicos de este Ayuntamiento que, en estrecha colaboración con ciudadanos y colectivos, apuestan por un cambio de actitud que suponga un giro hacia un nuevo modelo de ciudad sostenible.

Nuestro agradecimiento a todos los que habéis hecho posible que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción sea hoy una realidad.

DIRECCIÓN Y COORDINACIÓN GENERAL

Mario Helio Fernández Ardanaz

COORDINACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Ceferina Peño Gutiérrez

EQUIPO TÉCNICO DE REDACCIÓN

Manuel Cruz Carrasco, Delegación de Obras e Infraestructuras.

Mariano Colorado Méndez, Delegación de Seguridad Ciudadana. Dpto. de Tráfico y Movilidad.

Daniel Gómez Almansa, Delegación de Subvenciones.

Diego Guerrero Sempere, Dpto. Asesoría Jurídica.

Patricia Paredes Pérez, Delegación de Subvenciones.

Rosa Pérez Villalta, Delegación de Impulso y Desarrollo Urbano.

María Rosa Valdés Guerrero, Delegación de Medio Ambiente.

DEPARTAMENTOS Y DELEGACIONES MUNICIPALES

Asesoría Jurídica, Comunicación y Transparencia, Contratación, Compras y Concesiones,

Impulso y Desarrollo Urbano, Medio Ambiente, Obras e Infraestructuras, Participación

Ciudadana, Proceso de Datos, Seguridad Ciudadana y Subvenciones.

COLABORACIONES

Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar

Laboratorio Urbano de la Bicicleta

Consorcio de Transporte Metropolitano
Campo de Gibraltar



LABORATORIO URBANO
DE LA BICICLETA



ÍNDICE

0. MARCO DE REFERENCIA

pág. 3

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

pág. 6

1.1 La actualidad de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. [pág. 7](#)

1.2 El Desarrollo Sostenible y la Movilidad. [pág. 10](#)

1.3 El concepto "Plan de Movilidad Urbana Sostenible". [pág. 12](#)

1.4 Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para La Línea de la Concepción. [pág. 14](#)

1.5 El Marco político y estratégico de referencia de los PMUS en Europa. [pág. 16](#)

1.6 Modelo de PMUS en La Línea de la Concepción y sus objetivos. [pág. 20](#)

1.7 Metodología a seguir en la elaboración del PMUS. [pág. 25](#)

2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

pág. 28

2.1 Contexto geográfico y demográfico. [pág. 29](#)

2.2 Contexto histórico. [pág. 38](#)

2.3 Contexto socioeconómico. [pág. 42](#)

2.4 Condiciones meteorológicas. [pág. 46](#)

2.5 Límites físicos de la ciudad, accesibilidad y puntos de atracción. [pág. 51](#)

2.6 Urbanismo. [pág. 54](#)

2.7 Red Viaria. [pág. 59](#)

2.8 Tráfico urbano. [pág. 61](#)

2.8.1 Parque móvil.

2.8.2 Movilidad en vehículos a motor.

2.8.3 Siniestralidad.

2.9 Estacionamiento. [pág. 84](#)

2.9.1 Estacionamiento en vía pública.

2.9.2 Estacionamiento en vía pública regulado, "zona azul".

2.9.3 Estacionamiento en parking públicos.

2.9.4 Estacionamiento fuera de la vía pública.

2.9.5 Estacionamientos reservados en la vía pública.

2.9.6 Diagnóstico del estacionamiento.

2.9.7 Acciones del Ayuntamiento relativas al estacionamiento.



- 2.10 Movilidad peatonal y accesibilidad a PMR's. *pág. 96*
 - 2.10.1 Identificación de vías peatonales.
 - 2.10.2 Orografía y distancias máximas.
 - 2.10.3 Diagnóstico de las infraestructuras y barreras arquitectónicas.
 - 2.10.4 Acciones del Ayuntamiento relativas a la accesibilidad peatonal.
- 2.11 Movilidad en transporte público. *pág. 101*
 - 2.11.1 Transporte público urbano.
 - 2.11.2 Transporte público interurbano.
 - 2.11.3 Servicio de taxis.
 - 2.11.4 Diagnóstico del transporte público y sus infraestructuras.
 - 2.11.5 Acciones del Ayuntamiento relativas a la movilidad en transporte público.
- 2.12 Movilidad ciclista *pág. 114*
 - 2.12.1 Identificación de vías ciclistas y su señalización.
 - 2.12.2 Condicionantes físicos y recorridos.
 - 2.12.3 Diagnóstico de las infraestructuras y barreras arquitectónicas.
 - 2.12.3 Acciones del Ayuntamiento relativas a movilidad ciclista.
- 2.13 Otras acciones del Ayuntamiento relativas a la movilidad. *pág. 123*

3. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS *pág. 125*

- 3.1 Encuesta de movilidad. Prediagnóstico y Diagnóstico. *pág. 126*
- 3.2 Talleres divulgativos y de participación ciudadana. *pág. 131*
- 3.3 Conclusiones. *pág. 150*

4. PROPUESTAS Y EVALUACIÓN *pág. 156*

- 4.1 Estrategias de actuación. *pág. 157*
- 4.2 Propuestas de actuación. *pág. 167*
- 4.3 Programación de las propuestas. *pág. 208*
- 4.4 Indicadores de seguimiento. *pág. 211*

5. EVALUACIÓN ENERGÉTICA, MEDIOAMBIENTAL Y NORMATIVAS *pág. 216*

- 5.1 Ahorro energético y medioambiental. *pág. 217*
- 5.2 Normativas y estrategias relativas a la movilidad sostenible. *pág. 230*

6. ANEXO: PLANOS *pág. 233*

0. MARCO DE REFERENCIA

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (2005-2020).

Entre sus directrices y líneas básicas de actuación y en colaboración con el IDAE (Instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía) en el marco del desarrollo de la Estrategia Española de Eficiencia Energética, y en concertación con las restantes Administraciones territoriales implicadas, se desarrolla programas para la movilidad urbana sostenible donde se contemplen medidas innovadoras, tanto de medios motorizados como no motorizados, intermodalidad, mejora en los sistemas de gestión del transporte y actuaciones urbanísticas integradas.

ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2009, estipula una serie de medidas y herramientas para facilitar una movilidad sostenible y de bajo consumo de carbono. En ellas se incluye la elaboración e implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible para impulsar desplazamientos en los modos sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público), que sean compatibles con el crecimiento económico, alcanzando con ello una mejor calidad de vida para los ciudadanos y futuras generaciones.

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 a fin de mejorar la intensidad energética de nuestra economía y reconducir a la sociedad hacia un cambio de convergencia que supongan el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de medio ambiente.

LEY 2/2011 DE 4 DE MARZO

Aprobada por las Cortes Generales, la Ley 2/2011 de 4 de Marzo de Economía Sostenible, define los objetivos de la política de movilidad sostenible basados en la contribución a la mejora del medio ambiente urbano, a la salud y seguridad de los ciudadanos así como a la mejora de la eficiencia, integrando políticas que minimicen los desplazamientos habituales promoviendo una accesibilidad eficaz con un mínimo impacto ambiental, fomentando así los modos de transporte con un coste social, económico, ambiental y energético menor y potenciando también la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y medios de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

1.1 LA ACTUALIDAD DE LOS PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

Durante las últimas décadas los cambios socioeconómicos ocurridos en el mundo han afectado sustancialmente al transporte urbano. La movilidad en las ciudades actuales se caracteriza por unos patrones de movilidad más difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización. Las piedras angulares de esta evolución son las siguientes:

- La expansión urbana incrementa las distancias físicas entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos), favorece las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso y, por tanto, aumenta la fragmentación del territorio y la dependencia del vehículo particular. Se está pasando de un modelo de ciudad denso y compacto, en el que los servicios son atendidos dentro de las áreas urbanas principales, a un modelo disperso de zonificación a ultranza, en el que la distancia entre destinos es muy superior y donde la utilización del vehículo privado es casi imprescindible para satisfacer las necesidades.

- Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la reubicación de las actividades empresariales, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas. Además, los viajes diarios al trabajo se combinan con otra serie de actividades (compras, cuidado de los niños, educación) en ubicaciones muy distantes.

- El individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio. El transporte privado por carretera es, consecuentemente, el modo dominante ya que se percibe como el que mejor satisface las necesidades personales.

- Esto se resume en una migración continua de población y de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad. El desarrollo comercial de las zonas periféricas de las ciudades continúa su expansión y las áreas urbanas y suburbanas compiten por el comercio y por el mayor número de desplazamientos. La congestión del tráfico, que no cesa e incluso aumenta (especialmente en los suburbios), obstaculiza la circulación de personas y bienes en muchas ciudades, al tiempo que disminuye la cuota de personas que usan medios de transporte público, que van a pie o que circulan en bicicleta. La compra y el uso de automóviles aumenta, en algunos países, a un ritmo muy acelerado debido a la expansión económica.

- Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios. El transporte es la causa de una gran parte de las emisiones de



CO, CO₂, NO_x, compuestos orgánicos volátiles no metano (COVNM) y partículas, contribuyendo de esta manera al efecto invernadero, cambio climático, lluvia ácida, ozono troposférico y al deterioro de la calidad del aire urbano (EEA, [24]). Además, el ruido que provoca el tráfico se está convirtiendo en un motivo de creciente preocupación medioambiental en las urbes (OCDE, [50]).

Las tendencias apuntadas anteriormente se ven reforzadas por el progresivo incremento de la inmigración exterior, que está compensando la caída demográfica debida a los bajos índices de natalidad de la sociedad española y que, incluso, está provocando aumentos poblacionales importantes, principalmente en zona de viviendas más asequibles en núcleos del extrarradio urbano, cinturones metropolitanos y ciudades de tamaño medio.

Todos estos factores han provocado un aumento de la movilidad urbana. En concreto, en el período 1990-1999 el transporte urbano de viajeros en España se ha duplicado y el de mercancías ha aumentado un 15% (Secretaría de Estado de Energía, Desarrollo Industrial y de la PYME, [54]), convirtiéndose en una amenaza para la sostenibilidad, especialmente de las áreas urbanas donde, según un informe de las Naciones Unidas, vive y trabaja en la actualidad el 75% de los ciudadanos europeos, cifra que se espera que llegue a un 80% para el año 2030 (EEA, [24]).

En España, la mayoría de la población vive en municipios mayores de 50.000 habitantes, destacando especialmente el incremento en el número de municipios con más de 100.000 habitantes: en la década de los sesenta, un 28% del total de la población española vivía en municipios de más de 100.000 habitantes y un 6,5% en municipios entre 50.000 y 100.000 habitantes. Actualmente, el 41% vive en municipios de más de 100.000 habitantes y un 11,4% lo hace en municipios entre 50.000 y 100.000 habitantes.

Con carácter general se observa que, en los últimos años, se está experimentando un mayor dinamismo de las ciudades medias en detrimento de las grandes ciudades. Se constata que las capitales de provincia siguen protagonizando los mayores crecimientos demográficos y urbanos. En ciudades como Madrid y Barcelona hay que tener en cuenta la influencia que ejercen las ciudades del área metropolitana, ya que cuentan con un volumen de población equiparable a algunas capitales de provincia.

Por otro lado, se constata que en la ciudad de configuración densa el uso del transporte público, y de modos alternativos al coche, es mayor que en la ciudad dispersa. Esta menor dependencia hacia el coche también se traduce en que el número de coches por familia sea mayor en las configuraciones dispersas.

En la actualidad, más del 60% los municipios y ciudades españolas cuentan con Planes de Movilidad Sostenible (PMUS) aprobados o en fase de elaboración, y las



ciudades más importantes han comenzado a dar sus primeros pasos en la adopción de medidas para la introducción de alternativas de futuro de la movilidad urbana.

Uno de los factores más característicos de los PMUS es que en su elaboración se tienen en cuenta de manera integral tanto factores sociales, económicos como medioambientales, y su implantación consigue un impacto positivo contrastado en la disminución de emisiones contaminantes y en ahorro energético. Las previsiones apuntan a una reducción de 160 Kg de CO₂ por habitante gracias a la implantación de estos planes en España, así como un ahorro energético de 23,54 Tep por habitante y año.

Se observa que las principales medidas contenidas en los planes ya redactados, son las relacionadas con la participación ciudadana hacia su concienciación, el fomento del uso del transporte público, la gestión de la red viaria y la gestión de aparcamientos. También hay que mencionar por su relevancia, las que tienen que ver con la movilidad ciclista o la movilidad peatonal; en menor medida, se incluyen actuaciones que incidan sobre la propia gestión de la movilidad, la gestión de la carga y descarga de mercancías y la gestión de flotas.

Respecto a la implantación de las medidas, son la movilidad peatonal y movilidad ciclista las que presentan un grado más avanzado en su ejecución; destacando que es en el transporte público, la gestión de aparcamientos y la concienciación ciudadana, junto a la movilidad ciclista, donde se producen mayores porcentajes de puesta en servicio de las medidas. Sin embargo las medidas menos favorecidas en porcentaje de aplicación son las referentes a la gestión de carga y descarga, de flotas y gestión de la movilidad.

1.2 EL DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA MOVILIDAD.

El término sostenibilidad, o desarrollo sostenible, se empieza a escuchar a partir de la década de los setenta, cuando la Comunidad Europea y otros organismos supranacionales comienzan a mostrar una clara preocupación por los problemas medioambientales, la cohesión económica y social y el desarrollo regional, que ya empezaban a constituir una amenaza para la sociedad. El desarrollo sostenible, según el informe Brundtland [14], se define como “el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades”.

Según el Consejo de Transportes de la UE el transporte sostenible es el que permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente, y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas; resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado; limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutivos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

El desarrollo sostenible consiste en hacer compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente; de esta forma, se garantiza una mejor calidad de vida para la población actual y futura, sin aumentar el uso de recursos naturales más allá de la capacidad de la naturaleza para proporcionarlos indefinidamente. El transporte urbano produce impactos adversos sobre este equilibrio, afectando al medio ambiente, a la salud y a la seguridad de los ciudadanos, a la economía, a la sociedad y, en general, a la calidad de vida de la población que vive y trabaja en las ciudades.

El desarrollo en España de auditorías ambientales y de las Agendas 21 ha puesto de manifiesto que la movilidad es una de las principales causas de insostenibilidad, al provocar una serie de impactos negativos. Esta situación se debe a políticas erróneas adoptadas en el pasado que propiciaban políticas territoriales y desarrollos urbanísticos sin considerar sus impactos en términos de movilidad y medio ambiente.

Los principales impactos del transporte urbano son:

- Incremento del consumo energético.
- Aumento de la contaminación atmosférica.
- Aumento del ruido.
- Disminución de la seguridad viaria.
- Aumento de los costes de congestión.
- Aumento de la exclusión social.
- Efectos negativos sobre la salud.
- Ocupación creciente del espacio.
- Efecto barrera en la ciudad.
- Generación de costes externos.

Por la globalidad y alcance de las actuaciones que contemplan, los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se configuran como instrumentos básicos para reducir los impactos asociados a la movilidad urbana. Por ello, la intención de este documento es proporcionar una herramienta práctica de referencia para el Ayuntamiento de La Línea de la Concepción que informe y ayude a mejorar la movilidad y accesibilidad en la localidad.



Fuente: www.tupuedesvendermas.com

1.3 EL CONCEPTO “PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE”.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía una serie de alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado. Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana. La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

A su vez, los planes de movilidad requieren de un equipo de gestión municipal que garantice la participación de los ciudadanos, así como de organizaciones políticas, sociales y empresariales, que preste apoyo y soporte a las acciones estrictamente técnicas y que prepare la normativa necesaria. Igualmente, debe llevarse a cabo una evaluación periódica en base a indicadores predefinidos de los resultados obtenidos con la implantación de las medidas para verificar el cumplimiento de objetivos o, en su defecto, diseñar y aplicar medidas correctoras. Es importante no confundir los PMUS con los planes de circulación al uso, ya que estos últimos evalúan la red viaria desde una perspectiva estrictamente física; es decir, intensidades de tráfico que puede soportar. Además, en los PMUS se incorporan criterios de calidad medioambiental y calidad de vida. Por tanto, es importante señalar que la necesaria visión integradora que debe caracterizar a los PMUS les identifica como verdaderos planes de desarrollo urbano.

Características principales de los PMUS:

- actúan a nivel local o metropolitano.
- garantizan la accesibilidad y las necesidades de movilidad de los municipios.
- cubren todos los modos de transporte, personas y mercancías.
- están ligados a los planes y estrategias locales, regionales y nacionales.
- deben reducir los impactos negativos del transporte.

- tratan de resolver los crecientes volúmenes de tráfico y congestión.
- pretenden cambiar la distribución modal a favor de modos más limpios y eficientes.
- plantear la planificación urbanística teniendo en cuenta criterios de accesibilidad y de la movilidad generada por los distintos centros y áreas de actividad.

Los planes ya existentes que regulan diferentes aspectos en los municipios españoles, como el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), han de ser tenidos en cuenta a la hora de implementar un PMUS pero, a su vez, el PMUS debe ser tenido en cuenta por los responsables municipales de otros planes que coinciden en el ámbito de aplicación (principalmente aquellos ligados a la planificación del suelo y los programas medioambientales). Además de esta consideración, es necesaria e imprescindible una coordinación entre los diferentes agentes.



Fuente: www.blog.seur.com

1.4 UN PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PARA LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

Las pautas actuales de movilidad urbana y sus consecuencias ponen de relieve la necesidad de actuar inmediatamente para paliar sus efectos negativos y tratar de alcanzar un nivel de ciudad sostenible. La implantación de planes de movilidad sostenible es una herramienta para conseguir este objetivo. En este sentido, la Unión Europea, en "Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano" prevé que las capitales de los Estados miembros, así como las ciudades de más de 100.000 habitantes, elaboren, adopten y lleven a ejecución un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Estos planes han de abarcar la totalidad de las áreas urbanas, intentando reducir el impacto negativo de los transportes, atendiendo a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, y coordinando los planes y estrategias nacionales y regionales; además, han de cubrir todos los modos de transporte y deben plantear como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie. Los planes de movilidad urbana sostenible reportan una serie de beneficios para la ciudad donde se implanta:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables), así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

En el caso concreto de La Línea de la Concepción, la elaboración de este PMUS tiene como fin el dar solución a la problemática que el municipio presenta en aspectos de movilidad y sostenibilidad. Por ello, a lo largo del presente documento se estudiarán dichas carencias y necesidades existentes actualmente en el municipio a fin de ser resueltas y poder lograr una mejor calidad de vida para los linenses. También, se pretende lograr un modelo de movilidad basado en la jerarquización del espacio viario, la interconexión entre barrios y de éstos con el centro urbano; así como en criterios de

intermodalidad y en una concepción de los desplazamientos diarios en distintos medios de transporte. Con el propósito de conseguir una ciudad más habitable, saludable, humana y más respetuosa con el medio ambiente. Tendrán un papel de especial interés el transporte público de viajeros, los itinerarios para peatones y en bicicleta, la calidad ambiental, la seguridad vial, o la eliminación de barreras arquitectónicas, entre otros aspectos.

1.5 EL MARCO POLÍTICO Y ESTRATÉGICO DE REFERENCIA EN LOS PLANES DE MOVILIDAD EN EUROPA.

Desde la Unión Europea se está contribuyendo a disminuir la contaminación y los efectos negativos que origina el transporte. Con los objetivos de reducir sustancialmente las emisiones en los años futuros, mejorar la calidad ambiental y disminuir el ruido, la UE ha desarrollado directivas relativas a la emisión de CO₂, al consumo de energía y otras que promueven las energías renovables y la mejora medioambiental. Además, existen directivas específicas del transporte que regulan la calidad de los combustibles y pretenden incrementar el uso de biocombustibles, o promueven facilitar información a los compradores de vehículos nuevos sobre la eficiencia energética de los mismos.

Entre las principales Directivas europeas relacionadas con los anteriores aspectos destacan las siguientes:

CALIDAD DEL AIRE

- DIRECTIVA 1999/30/CE relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente.
- DIRECTIVA 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente.
- DIRECTIVA 2002/03/CE relativa a los valores límite de ozono.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

- DIRECTIVA 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de GEI en la Comunidad.
- DECISIÓN 2004/280/CE relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kioto.

EVALUACIÓN AMBIENTAL

- DIRECTIVA 1985/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos sobre el medio ambiente. Regula la amplitud con que deben realizarse los estudios de evaluación de impacto ambiental (EIA) de ciertas obras.

- DIRECTIVA 2001/42/CE relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. Pretende que se integren aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas (incluidos los PMUS).

RUIDO

- DIRECTIVA 2001/43/CE relativa a los neumáticos de los vehículos.
- DIRECTIVA 2002/30/CE relativa al ruido en aeropuertos.
- DIRECTIVA 2002/49/CE sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental.

SUMINISTRO Y UTILIZACIÓN DE LA ENERGÍA

- DIRECTIVA 2001/77/CE relativa a la promoción de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables.

TRANSPORTE

- DIRECTIVA 2003/30/CE relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte.
- DIRECTIVA 2003/73/CE relativa al etiquetado de vehículos.

LIBRO VERDE DE LA ENERGÍA: Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético (2001).

Las preocupaciones ambientales por los daños derivados de las emisiones contaminantes han puesto de relieve los puntos débiles de los combustibles fósiles y han convertido la lucha contra el cambio climático en un desafío para la comunidad internacional. Asimismo, el desigual reparto entre modos de transporte aumenta la congestión y repercute negativamente en el medio ambiente y la calidad de vida. Debe potenciarse el uso racional del vehículo particular en los centros urbanos y los transportes urbanos limpios.

LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE: La política de transportes cara al 2010: la hora de la verdad (2002).

Contiene medidas encaminadas al objetivo de la movilidad sostenible en Europa y propugna la integración de todos los modos de transporte buscando un equilibrio. Determina dos ámbitos de actividad principales: – La diversificación del abastecimiento



energético, con un objetivo para el 2020 de sustitución del 20% del consumo de gasóleos y gasolinas por energías alternativas. – La promoción de buenas prácticas, racionalizando el transporte urbano y disminuyendo la dependencia del coche. Otro objetivo nada desdeñable hace referencia a la seguridad vial y consiste en reducir a la mitad las víctimas de accidentes para el 2010.

DESARROLLO SOSTENIBLE EN EUROPA PARA UN MUNDO MEJOR: Estrategia de la Unión Europea para un Desarrollo Sostenible (2001).

Incluye la congestión en el transporte y el calentamiento global como una de las principales amenazas al desarrollo sostenible. Defiende el trasvase del tráfico por carretera hacia el ferrocarril, el transporte navegable y el transporte público de pasajeros en vez del coche.

VI PROGRAMA DE ACCIÓN EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE (2002).

Incluye una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano y establece el transporte urbano sostenible como uno de los asuntos prioritarios. Propone, entre otras medidas, que todas las ciudades de más de 100.000 habitantes deberán implantar y revisar de forma regular PMUS, y que todos los proyectos nuevos de infraestructuras de transporte urbano se evalúen con criterios de sostenibilidad.

AGENDA LOCAL 21

La Agenda Local 21 es un instrumento de gestión, enmarcado dentro de la “Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible”, celebrada en Río de Janeiro en Junio de 1992. Este documento desarrolla un Plan Estratégico Municipal basado en la integración, con criterios sostenibles, de las políticas ambientales, económicas y sociales del municipio, y que surge de la participación y toma de decisiones consensuadas entre los representantes políticos, personal técnico municipal, agentes implicados y ciudadanos del municipio.

Además de las directivas comunitarias anteriormente expuestas hay que destacar los planes, estrategias y los documentos marco en los que se reflejan las líneas directivas de la política comunitaria en materia energética y medioambiental para los próximos años.

Por otro lado, algunos países europeos ya tienen experiencia en el ámbito urbano de desarrollo de planes de movilidad, al igual que ocurre con algunas iniciativas españolas, todas con unos objetivos de movilidad sostenible y bajo un marco legal definido.



OBJETIVOS DE LOS PMUS SEGÚN LA LEY DE ECONOMÍA SOSTENIBLE.

Como indica la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, los objetivos buscados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de La Línea de la Concepción deben ser:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

1.6 MODELO DE PMUS EN LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN Y SUS OBJETIVOS.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea se estructura en un conjunto de objetivos y planificación a corto, medio y largo plazo. Este esquema recoge programas de actuación y propuestas que serán modificadas en el tiempo, a través de una continua revisión y evaluación de las mismas. Podemos afirmar que se trata de un Plan vivo, que evoluciona con el tiempo y que se elabora motivado por la necesidad de redistribuir y reorganizar el servicio de transporte colectivo urbano ante la inminente inauguración del futuro hospital comarcal. Los programas que se incluyen en él están diseñados para su modificación a lo largo del tiempo para adaptarse a las necesidades en proceso de cambio de la movilidad urbana. Por tanto, este documento estará sujeto a ampliaciones y modificaciones.

Una visión a largo plazo permite asumir objetivos más ambiciosos de sostenibilidad, reducción de emisiones, balance energético y reparto modal, y también objetivos de carácter social. Son objetivos imprescindibles para marcar el hilo conductor del trabajo de los programas de movilidad actuales y que tienen que ser concebidos a largo plazo para que sean eficaces.

El PMUS debe abarcar todas las políticas de movilidad urbana a desarrollar por el Ayuntamiento de la ciudad. Así, se trata de un documento de fusión de las distintas acciones encaminadas a modificar e incidir en las pautas de movilidad de la población.

Los indicadores de movilidad deben ser los adecuados para el control del plan. Se hace necesario un Plan de Seguimiento para considerar el alcance de los objetivos que se plantean. Por tanto, este documento agrupa en el PMUS políticas y propuestas de movilidad. Podemos considerarlo como el documento estratégico o de referencia, de forma que:

- Marca la política de movilidad del Ayuntamiento.
- Instaura los objetivos y orientaciones a seguir en cada uno de los programas del plan.
- Reconoce los efectos esperados, tanto en el sistema de transportes como en la calidad ambiental del espacio urbano, la seguridad, el ahorro energético y el impacto de los futuros desarrollos urbanísticos.
- Registra los resultados esperados y el impacto en la calidad de vida de los sectores más desfavorecidos y en especial en las mujeres.
- Determina los criterios de evaluación de los programas y actuaciones, a partir de la consideración de impactos de diversa índole.
- Los puntos precedentes se establecen en el Plan por medio de un proceso de participación que aprueba los objetivos y programas, al tiempo que establece las pautas de seguimiento del mismo.

Es por ello, que a través del punto de arranque que supone el diagnóstico de movilidad, se avanzará con la exposición de las grandes Metas u Objetivos Generales a largo plazo: metas ligadas a los grandes problemas socioeconómicos, ambientales, energéticos, de eficiencia de transporte y crecimiento sostenible. El comienzo para conseguir la consumación de esas metas, será determinar los objetivos específicos procedentes de ellas. La continuación será alcanzar los objetivos específicos escogiendo medidas, que tendrá que ver con la política básica del PMUS.

A continuación se detallan los objetivos generales y específicos a abordar en esta estrategia de movilidad:

OBJETIVOS GENERALES

CONTRIBUIR A AUMENTAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS

Esta meta de carácter social la desarrolla el PMUS poniendo su mira en:

- La mejora de la calidad de vida mediante:
 - Acercamiento del empleo, servicios y equipamiento a los lugares de residencia, reduciendo la necesidad de desplazamientos.
 - Transporte urbano e interurbano más rápido, reduciendo los tiempos de viaje.
 - Menos ruido, contaminación del aire y congestión, reduciendo los impactos sobre el ciudadano.
 - Valoración del ciudadano de a pie con la recuperación de espacio público urbano.
- Motivar al ciudadano hacia una movilidad más responsable y sostenible.
- Buscar la igualdad para que todos los colectivos usuarios del transporte tengan accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos.
- Mejorar la seguridad vial, haciendo disminuir los accidentes urbanos, así como el número de víctimas, tanto de fallecidos como de heridos.

CONTRIBUIR A REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL DEL TRANSPORTE

- Reducir la emisión de CO₂ por el sistema de movilidad.
- Disminuir la emisión de gases contaminantes emanados de la movilidad urbana.
- Reducir el nivel de ruido en la red viaria urbana, llevando a cabo medidas atenuantes para los colectivos que soportan niveles por encima de los admisibles.

- Redistribuir el espacio público favoreciendo al transporte público, al peatón y al ciclista, optimizando el espacio viario actualmente dedicado al automóvil.
- Procurar la eliminación de barreras de infraestructura, haciendo compatible la circulación peatonal y ciclista a través de las mismas.

CONSEGUIR MEJORAR EL BALANCE ENERGÉTICO

- Reducir el consumo energético basado en los combustibles fósiles.
- Insistir en una pauta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus costumbres de movilidad en el horizonte futuro del PMUS.

CONTRIBUIR A PROMOVER UN PLANEAMIENTO URBANÍSTICO SOSTENIBLE

- Impulsar un urbanismo medurado que disuada el uso del automóvil, permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio.
- Promover soluciones urbanísticas que faciliten el uso del transporte público (densidad y continuidad urbana).
- Implantar normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada.
- Respaldar niveles adecuados de accesibilidad y servicio de transporte público en los nuevos desarrollos urbanísticos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

FOMENTAR LOS MODOS NO MOTORIZADOS

Se pretende con los objetivos perseguidos en el PMUS:

- Aumentar o como mínimo mantener el porcentaje de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana.
- Incrementar el interés por el espacio peatonal.
- Realizar una infraestructura de conexión no motorizada de todos los núcleos y barrios entre sí.
- Desarrollar una política integral de la bicicleta.

Se hace necesaria la segregación de esta política de fomento de la movilidad no motorizada en dos vertientes de actuación, por una lado movilidad peatonal, por la importancia del viaje a pie; y por otro, la movilidad ciclista, debido al potencial incremento del uso de la bicicleta.

INCREMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En el reparto modal entre modos motorizados el automóvil privado ocupa el primer puesto frente al transporte público. Aún existiendo sistemas de transporte urbano que, por su calidad o por las políticas tarifarias adoptadas no han disminuido el número de

viajeros son empañados por el continuado aumento de la movilidad en automóvil privado.

El municipio no es una excepción y el aumento de viajes en transporte público siempre está por debajo 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 la promoción del transporte público y la estrategia de ordenación de tráfico.

RACIONALIZAR EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

El espacio público urbano como lugar destinado al uso social de la vida en la ciudades necesita una recuperación que se basa en la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejora de las condiciones ambientales del espacio público. Hasta el momento, ha existido un dominio de la ocupación de espacio viario por el automóvil sobre otros usos de transporte o equipamiento. En consecuencia, objetivos de esta política serán:

- Disminuir 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.
- Aumentar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público.
- Garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.
- Hacer más atractivo el espacio público para los modos no motorizados, ampliando a su favor el reparto de la superficie viaria.
- Recuperar espacio público estancial en determinados barrios y zonas.

Las áreas de intervención de esta política son, principalmente, los programas para la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado (áreas de prioridad peatonal), la estrategia de aparcamiento, y el uso de vehículos limpios.

INCIDIR SOBRE LA COSTUMBRE DE MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS

La denominada "gestión de la movilidad" incide sobre herramientas destinadas a apoyar y fomentar un cambio de actitud y de comportamiento que conduzca a modos de transporte sostenibles. Estas medidas, se basan en el análisis, información, actividades de promoción y prueba de cambios de movilidad en los diferentes colectivos (trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc.). Importante consideración de la gestión de la movilidad está dirigida a grupos con evidentes limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Estos grupos son objeto de acciones específicas dentro de los programas de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras, que se exponen más adelante. Entre los objetivos perseguidos, podemos señalar los siguientes:

- Fomentar un cambio de actitud y comportamiento de la movilidad para dar más
- relevancia a los modos más sostenibles.
- Mejorar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos.
- Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso a los puestos de trabajo y colegios.

De ese modo, toda política que busca modificar los hábitos de los ciudadanos debe fundamentarse en planes de formación, comunicación y divulgación.

Siguiendo estos criterios, las áreas emanadas de esta política son las medidas de gestión de la movilidad sobre colectivos específicos, los planes de formación y educación y la comunicación, divulgación y marketing.

CONTRIBUIR A LA PLANIFICACIÓN SOSTENIBLE DEL DESARROLLO URBANO

En último lugar, esta política está dirigida a establecer mecanismos de desarrollo de los nuevos suelos y de las infraestructuras de transporte que sean sostenibles además de ambiental y energéticamente eficientes.

Urbanismo y movilidad urbana están estrechamente ligados. La tradicional forma de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, ha motivado grandes necesidades de movilidad motorizada que dimanen en la utilización del automóvil cuando los nuevos desarrollos se sitúan en áreas dispersas y tienen baja densidad. No es una política del PMUS sino política urbanística proyectar un tipo de urbanización que facilite la movilidad peatonal, ciclista y cree las condiciones para ser atendida por el transporte público. Considerando los criterios de movilidad, destacaremos la necesidad de:

- Un diseño de urbanización más adecuado al uso peatonal y ciclista.
- Niveles mínimos de accesibilidad y cobertura de los nuevos desarrollos respecto del transporte público.

Esta política se desarrolla en dos materias, por un lado, la política de suelo y por otro, la política de infraestructuras.

1.7 METODOLOGÍA A SEGUIR EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS.

Se presenta a continuación la metodología detallada para la ejecución del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción, Cádiz.

1. PREDIAGNÓSTICO

En esta primera etapa se crea la mesa de trabajo del PMUS, con los representantes de las diferentes áreas Municipales participantes en el proyecto. Se recopila la información necesaria para su posterior estudio y se mantienen entrevistas con los responsables de cada área. Consiste, en definitiva, en la primera toma de contacto con la realidad en materia de movilidad y transporte del municipio.

2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

El objetivo de esta fase, es el estudio de la Movilidad actual según grupos sociales, diferenciando entre hombres, mujeres, ancianos, discapacitados, jóvenes, niños, etc. Analizando los puntos de origen y de destino, modos utilizados, trayectos, motivos del desplazamiento, etc. Y en especial los flujos de tráfico y sus consecuencias, relacionándolos con la dispersión del uso residencial, la localización de servicios centro de enseñanza y centros de trabajo.

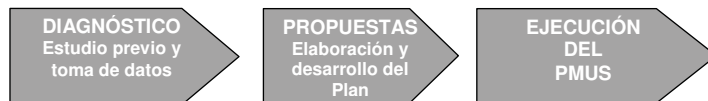
3. ELABORACIÓN Y PROPUESTAS DEL PLAN

En esta Fase, se procederá a la determinación de los objetivos específicos; la selección de medidas que deriven de la toma de datos, análisis y diagnóstico de los mismos, que dependerán de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades detectadas en ellos. La definición de planes de actuación y la selección de los indicadores de seguimiento (indicadores modales, indicadores energéticos, indicadores ambientales e indicadores sociales).

La participación ciudadana es un factor clave en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ya que los vecinos de la localidad son los que conocen mejor que nadie sus necesidades y costumbres en lo que a desplazamientos se refiere, y es necesario conocerlas para satisfacer las primeras e incidir sobre las segundas. La participación se realizará por medio de encuestas tanto a pie de calle como en la página web municipal o redes sociales. Por otro lado, se constituirán mesas de trabajo donde los diferentes colectivos y vecinos de forma individual podrán plantear sus propuestas y sugerencias.

4. EJECUCIÓN DEL PLAN

Una vez finalizado el documento, las propuestas recogidas en éste deberán hacerse efectivas por lo que se planteará un calendario de actuaciones que prevea la puesta en marcha de las medidas contempladas en el Plan. Éstas vendrán organizadas cronológicamente para ser ejecutadas a corto, medio y largo plazo.



2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

2.1 CONTEXTO GEOGRÁFICO Y DEMOGRÁFICO.

La Línea de la Concepción se encuentra a la Comarca del Campo de Gibraltar al sur de la provincia de Cádiz, con un número de habitantes censados en el año 2015 de 63.352 habitantes, junto con una población flotante estimada en más de 10.000 habitantes debido a su cercanía con Gibraltar. La ciudad se asienta en una planicie a escasos metros sobre el nivel del mar sobre el istmo que conecta el Peñón de Gibraltar con la península.

SITUACIÓN DE LA LÍNEA EN ESPAÑA Y ANDALUCÍA



Fuente: Ayuntamiento La Línea de la Concepción.

La Línea presenta una posición estratégica tomada a principios del siglo XVIII para impedir la invasión de más territorio español tras la toma de Gibraltar. Esta condición de ciudad frontera y su limitado perímetro han condicionado su estructura urbana a lo largo de los años.

El municipio se extiende a lo largo del territorio mostrando una superficie alargada en dirección norte-sur de 26 km². Tiene como límite oriental al Mar Mediterráneo, y como límite occidental parte del arco de la Bahía de Algeciras y la localidad de San Roque. Se encuentra conformado por un núcleo principal, otros 2 núcleos urbanos y un importante porcentaje de población que se encuentra diseminada por la extensión del municipio.

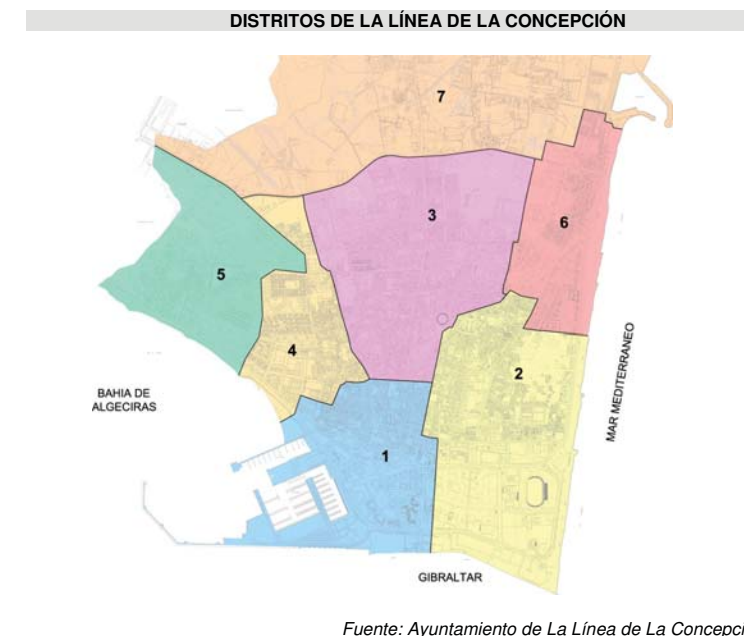
Por otro lado, el municipio de La Línea de la Concepción se caracteriza por poseer una ubicación compleja en el territorio, que ha tenido históricamente resultados desiguales: por un lado, forma parte de la Bahía de Algeciras, pero por otro es nexa físico de unión con dos zonas de fuerte atractivo socioeconómico: la Costa del Sol y Gibraltar.



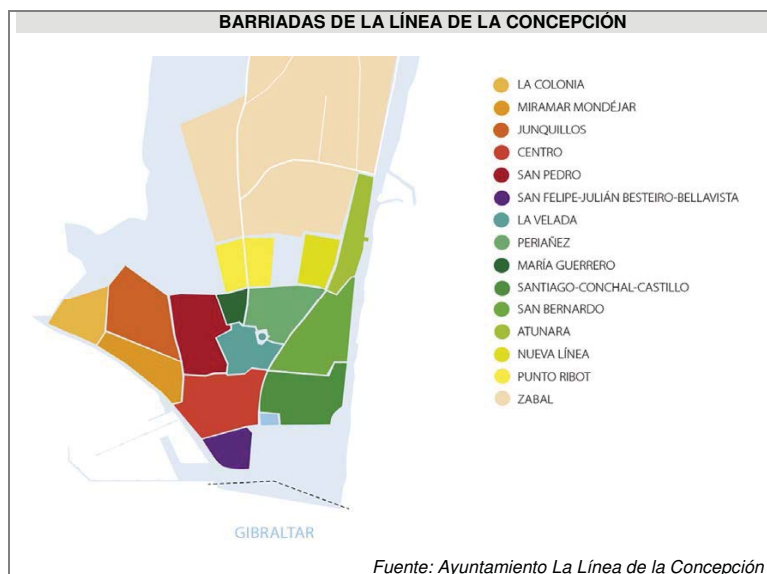
La densidad de población es de 3.271,09 hab. /km² siendo uno de los municipios de mayor densidad de población de la provincia, únicamente superada por la ciudad de Cádiz 9.897,48 hab./km²

La Línea presenta la singularidad de ser frontera Schengen del territorio español y una de las pocas, sino la única, que admite tráfico rodado y peatonal. En los últimos años, y gracias al flujo turístico y comercial de la Colonia británica, nuestra ciudad está creciendo en número de visitantes, y esto se debe al flujo turístico y comercial a Gibraltar, que cuenta con 9.700.000 de visitas al año. Este acercamiento hacia el turismo como fuente de recursos ha propiciado también un cambio en la mentalidad de la ciudad que se ha ido abriendo al mar en los últimos años.

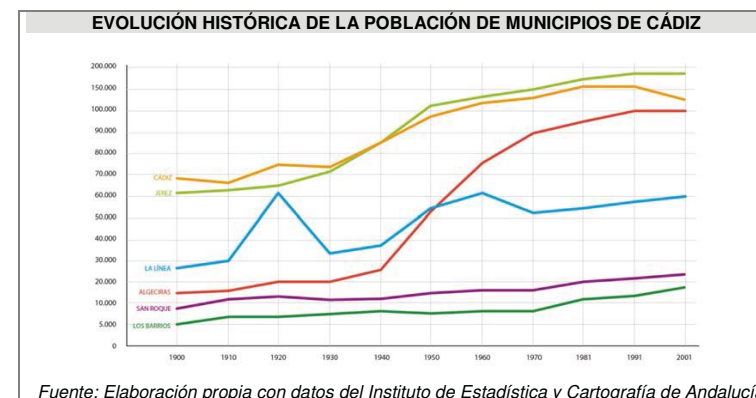
En términos administrativos, la ciudad se divide en siete distritos, mostrándose el 60% de la población concentrado en los distritos 1, 2 y 3, que vienen a coincidir con las zonas centro y sur del municipio.



Estos distritos se dividen a su vez en una serie de barriadas: Centro, el Conchal-Castillo, San Bernardo, La Atunara, El Junquillo, La Colonia, San Felipe-Bella Vista, Huerta Fava, La Velada, San Pedro, Mondéjar, San José, Santa Margarita – Venta Melchor y Alcaidesa.



La Línea cuenta en la actualidad con 63.132 habitantes (según datos del padrón del IAE 2014), 57.831 en el núcleo principal y 5.301 en las barriadas periurbanas de Alcaidesa, Santa Margarita y otras zonas diseminadas. La evolución histórica de la población de La Línea ha presentado una tendencia al alza con algunos altibajos:



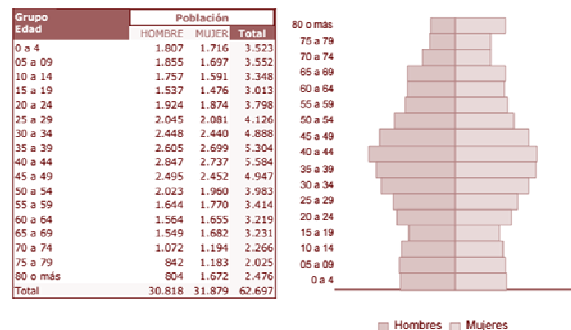
Estos altibajos, están íntimamente ligados a la relación con Gibraltar. En el año 1920 se puede ver una brusca bajada de la población debido a la fluctuación laboral de Gibraltar. Otro descenso brusco de la población se produjo en los años 70 tras el cierre de la frontera.

En el aspecto geográfico hasta el año 2000 la evolución de la población se desarrolló en el casco urbano y en un asentamiento antiguo pesquero, el barrio de la Atunara, plenamente integrado en el casco urbano. Posterior a esta fecha se empiezan a desarrollar núcleos poblacionales externos como Santa Margarita y Alcaidesa.

Es relevante mencionar la población circulante del municipio, ya que a los 63.132 habitantes, hay que considerar el incremento cuantitativo que se produce por la cercanía con Gibraltar, por un lado la población flotante que se estima entre un 5-10% residente en el municipio y por otro lado el flujo de 10.000 personas diarias que acceden a Gibraltar por la ciudad de La Línea. También en el periodo estival, se eleva su población hasta los 87.000, esto es un incremento del 37%. Todo ello hace que los recursos para prestar servicios sean insuficientes para cubrir las necesidades de toda la población.

En cuanto a la distribución de la población por edades, se aprecia la tendencia regresiva y con una mayor esperanza de vida de las mujeres. La población se concentra entre los 30 y 49 años, lo que indica su futura transformación hacia una ciudad de población envejecida si continúa la tendencia demográfica actual.

POBLACIÓN POR GRUPOS DE EDAD Y PIRÁMIDE DE POBLACIÓN



Fuente: Informe Argos para La Línea de la Concepción (2014)

Si se compara con el resto de municipios de más de 20.000 habitantes de la provincia de Cádiz, la población de La Línea está envejecida. Su índice de envejecimiento es de 97,21%, solamente superado por Cádiz capital 169,64%.

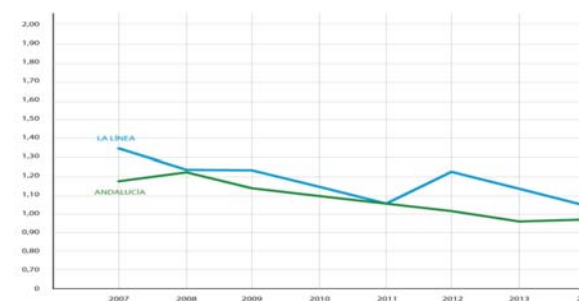
COMPARATIVA DEL ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO ENTRE MUNICIPIOS DE MÁS DE 20.000 HABITANTES EN CÁDIZ

	Índice de envejecimiento	Población
Barrios (Los)	58,93	22.991
Chiclana de la Frontera	61,83	82.298
Puerto Real	67,76	41.486
Puerto de Santa María (El)	72,22	88.700
San Roque	75,92	29.491
Algeciras	78,52	117.974
San Fernando	81,68	96.335
Conil de la Frontera	84,12	22.063
Rota	84,52	29.179
Barbate	97,15	22.861
Línea de la Concepción (La)	97,21	62.697
Cádiz (capital)	169,64	121.739

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

En cuanto al crecimiento natural de La Línea, según la tasa de natalidad y la tasa de mortalidad, podemos concluir que aunque durante el periodo de 2007- 2014 ha sido siempre un valor positivo, es decir, nacen más personas de las que mueren, el índice ha disminuido sustancialmente hasta situarse casi en los mismos niveles que Andalucía.

EVOLUCIÓN DEL CRECIMIENTO NATURAL. COMPARATIVA CON LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

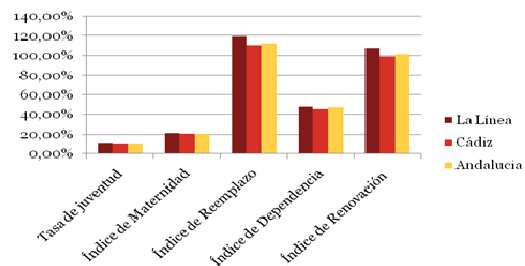


Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

Analizando las principales tasas demográficas (juventud, maternidad, reemplazo generacional y renovación de la población activa), permiten conocer la realidad demográfica de La Línea de la Concepción en profundidad. Llama la atención las siguientes tasas:

- La tasa de reemplazo, que expresa la relación entre la población de 20 a 29 años y la de 55 a 64 años, es de casi 119,81% en La Línea, mucho más alto que el índice provincial 110,73% y nacional 112,92% lo cual es muy positivo para garantizar el reemplazo generacional de la ciudad.
- La tasa de dependencia total, definida como relación entre la población dependiente (menor de 15 años y mayor de 64) y la población productiva (de 16 a 64 años), La Línea tiene una tasa de 48,16% cifra superior a las tasas de Cádiz y Andalucía, de 46,09% y 47,67% respectivamente.
- La tasa de renovación de la población activa es superior en La Línea 107,68%, si se compara con la tasa de Cádiz 99,20% y Andalucía 101,64%.

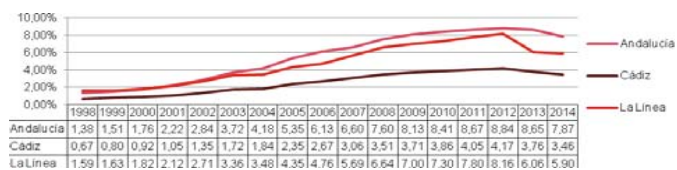
ÍNDICES DEMOGRÁFICOS DE LA LÍNEA, CÁDIZ Y ANDALUCÍA



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

La población extranjera en la Línea es superior a la de Cádiz, habiendo tenido hasta 2012 una evolución creciente.

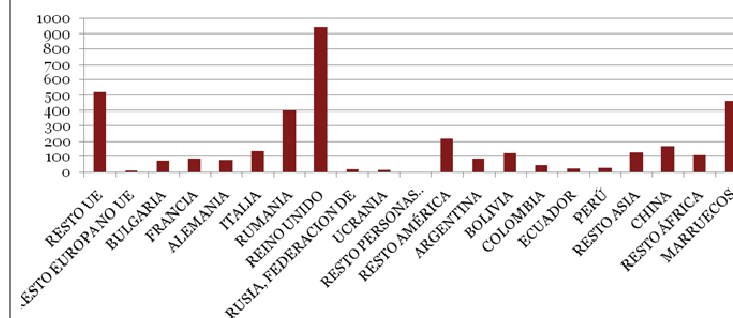
EVOLUCIÓN DEL PORCENTAJE DE POBLACIÓN EXTRANJERA EN LA LÍNEA, CÁDIZ Y ANDALUCÍA



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

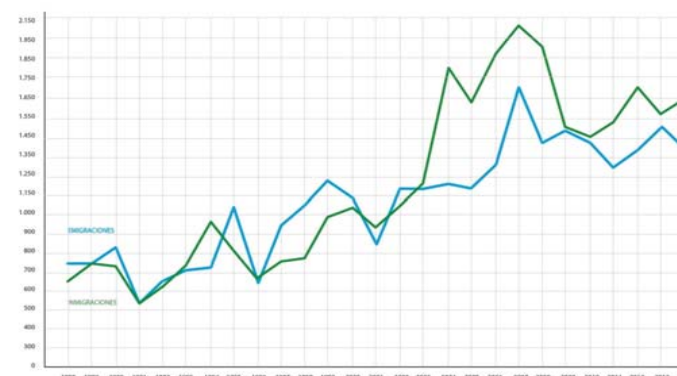
La mayor parte de la población extranjera proviene de Reino Unido, cuestión lógica si se tiene en cuenta que el precio de la vivienda es menor en La Línea que en Gibraltar.

POBLACIÓN EXTRANJERA POR PAÍS DE ORIGEN (2014)



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

EVOLUCIÓN DEL SALDO MIGRATORIO DE LA LÍNEA



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía

2.2 CONTEXTO HISTÓRICO.

La ciudad surge como línea sucesiva de fortificaciones que, de este a oeste, sirvieron para formar un frente defensivo contra el sitio de Gibraltar. En origen, se trató de un campamento militar provisional y un asentamiento civil en esta área que surgió con el único objetivo de abastecer a la población militar que defendía la citada línea defensiva.

El asentamiento fue creciendo por la emigración de personas tras de la pérdida de Gibraltar en 1704. Con el fin de vigilar el istmo y proteger el resto del territorio de una posible invasión, se estableció una guarnición permanente en esta zona, creándose el Gobierno Militar del Campo de Gibraltar y se construyó una plaza fuerte con el nombre de Línea de Contravalación de Gibraltar. En 1713, se firmó el Tratado de Utrecht donde España cedió Gibraltar a Gran Bretaña. Esta línea defensiva estaba formada por los fuertes de Santa Bárbara al este y San Felipe en el oeste, y permaneció intacta hasta el año 1810, cuando fueron demolidos por los ingleses durante la Guerra de la Independencia.

La denominada “Línea de Gibraltar” formó parte del término municipal de San Roque hasta el año 1870, cuando se independizó de éste constituyendo su propio Ayuntamiento bajo el nombre de la Línea de la Concepción. Pero no fue hasta el año 1930 cuando recibió el título de ciudad bajo el reinado de Alfonso XIII. En los años cuarenta, se construyeron las primeras viviendas públicas para trabajadores de Gibraltar, con el objetivo de unir el barrio de la Atunara, barriada de pescadores preexistente, con el casco urbano de La Línea. Será en 1954 cuando se erijan los primeros bloques de viviendas sociales del municipio.

Durante la dictadura franquista, a fin de potenciar la imagen de la ciudad de cara a Gibraltar, se llevaron a cabo dos grandes proyectos de uso dotacional: el Estadio Municipal y el Parque Princesa Sofía, que supusieron junto a otros equipamientos urbanos previos, una concentración de los edificios públicos y servicios en la franja sur de la misma (zona correspondiente a la frontera).

El crecimiento de la ciudad siempre ha estado muy vinculado al de la colonia británica, por ser su fuente principal de suministros y servicios. En 1969, el gobierno español decretó el cierre de la frontera con Gibraltar, hecho que supuso que gran parte de la población linense perdiese su trabajo y se viera obligada a emigrar. Esta fue la etapa más dura de la ciudad, y duró hasta 1982, año en el cual se reabrió la frontera y la ciudad comenzó a recuperarse poco a poco, centrándose en el comercio y el turismo.



*Restos de la línea de Contravalación.
Fuente Ayuntamiento de La Línea de la Concepción*

BREVE RESEÑA HISTÓRICA DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

A continuación se enumeran una serie de acontecimientos históricos que de alguna manera u otra han repercutido en el recorrido histórico de este municipio:

711. Desembarco de Tarik en el istmo de Gibraltar. Inicio de la España Islámica

1.160. Comienzo de la construcción de Medinat-al-Fath, la ciudad de la victoria, la futura Gibraltar. Abandono de las obras. Construcción de una fortaleza en la montaña.

1.243. Toma de Sevilla por Fernando III

1.255. Toma de Jerez por Alfonso X

1.294. Toma de Tarifa por Sancho IV

1.309. Sitio y toma de Algeciras y Gibraltar por Fernando IV

1.333. Rendición de Gibraltar a Ab-El-Malek, rey de Ronda, Gibraltar y Algeciras

1.349. Muerte de Alfonso XI ante las murallas de Gibraltar

1.462. Enrique IV. Toma de Gibraltar por Alfonso de Arcos. Gibraltar castellano

1.704. Conquista de Gibraltar en nombre de Carlos de Austria por una escuadra confederada (ingleses, holandeses y catalanes) durante la guerra de sucesión española.

1.713. Firma del Tratado de Utrecht.



1.727. Sitio de Gibraltar. Refuerzo de las fortificaciones inglesas. Construcción por el Conde Montemar de una línea o banqueta de contravalación para aislamiento y control de Gibraltar por tierra que cruza el istmo de Levante a Poniente y con los fuertes Santa Bárbara y San Felipe en sus extremos.

1.729. Tratado de Sevilla entre Gran Bretaña, Francia y España. Se confirma la posesión de Gibraltar por Inglaterra. Neutralización del istmo entre Gibraltar y la Banqueta.

1.731. Construcción de una fortaleza denominada La Línea de Gibraltar defendida por los fuertes de Santa Bárbara y San Felipe en sus extremos.

1.779. Alianza de Carlos III con Francia. Declaración de guerra a Inglaterra. Guerra de la Independencia de Norteamérica. Intento de reconquista de Gibraltar. Bloqueo de la escuadra de Barceló. Construcción de Campamento en San Roque, en las estribaciones de Sierra Carbonera. Instalación de un parque de artillería en La Atunara y realización de fábrica de bombas y cañones de Jimena.

1.782. Continuación del sitio. Baterías flotantes de Le Michaud d' Arçon. Fracaso total del tercer sitio.

1.783. Tratado de Versalles. Gibraltar en poder de Inglaterra.

1.808. Levantamiento del pueblo de Madrid contra los franceses. Guerra de la Independencia Española.

1.809. Tratado de Londres. Alianza antifrancesa entre Portugal, España e Inglaterra. Ballesteros se protege en Gibraltar.

1.810. Voladura de mutuo acuerdo de los fuertes de Santa Bárbara y San Felipe, hecho que determinará el nacimiento de La Línea. Con el cese de las hostilidades acuden a estos lugares gentes venidas de los pueblos próximos bien a negociar o como aventureros. La verdadera creación de La Línea data pues de los años que siguen a la destrucción de los fuertes. ("Gómez de la Mata", citado por D. José de la Vega en "La Línea de la Concepción. Cien años de historia") Próximo a estas ruinas fue estableciéndose un núcleo de viviendas muy modestas construidas de madera, juncos y cañas y algunas piedras y barro constituyendo el cantón denominado Línea de Gibraltar con una sola y corta calle a la que se denominó Real ("López de Zaragoza" citado por D. José de la Vega en "La Línea de la Concepción. Cien años de historia"). Los habitantes de estas tierras se dedicaban al comercio e industria y en la paz subsiguiente vuelven a hacer de la agricultura y pesca las actividades principales. Favorece el asentamiento las cesiones de terrenos por parte de la autoridad militar a cuyos nuevos propietarios se obliga a cultivarlos. El comercio y abastecimiento de Gibraltar, así como la demanda de



mano de obra para atender el puerto y los trabajos en la ciudad constituyen la nueva fuente de actividad.

1.869. Se solicita la segregación de San Roque, que apoya en Madrid el entonces presidente de la Diputación de Cádiz, D. José González de la Vega.

1.869. El 14 de julio desaparece la prohibición decretada en 1.862 de edificar y reparar los edificios de las poblaciones de La Línea y Campamento permitiéndose edificar detrás del Cuartel de Infantería.

1.870. El 17 de enero se autoriza la segregación de San Roque y el 20 de julio se constituye el primer Ayuntamiento linense.

1.900. La ciudad alcanza la cifra de 31.862 habitantes.

1.920. La población alcanza 63.236 habitantes al finalizar la primera Guerra Mundial.

1.930. La población decrece rápidamente hasta volver a tener 35.371 habitantes. A partir de entonces la población crece progresivamente hasta alcanzar los 60.000 en los años 60.

1.931-1.936. Segunda República Española.

1.936-1.939. Guerra Civil.

1.939-1.975. Dictadura.

1.978. Constitución Española.

1.969. Cierre de la verja de Gibraltar, con el correspondiente corte de las comunicaciones de la península con el Peñón.

1.982. Fin del bloqueo para el tránsito de peatones.

1.985. La Verja fue abierta a la circulación de vehículos por ser esto una de las condiciones para la entrada de España en la Comunidad Europea.

1.986. Ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

2.006. Acuerdo de Córdoba. Apertura del tránsito aéreo.

2.007. Apertura de las telecomunicaciones entre España y Gibraltar.

2.3 CONTEXTO SOCIOECONÓMICO.

ESTRUCTURA DEL TEJIDO PRODUCTIVO Y EL EMPLEO.

La dimensión económica de la Línea de la Concepción guarda una estrecha relación con Gibraltar por la cercanía entre las dos ciudades. Gibraltar se ha consolidado en el nuevo milenio como la capital del sector del juego online, que representa en torno al 20% de su economía. En 2014, esta actividad generó unos beneficios brutos de 30.000 millones de euros lo que supone un aumento del 11 % en comparación con el año anterior, empleando alrededor de 3.000 personas, trabajadores que vienen de todas las partes del mundo por la gran especialización de los trabajos ofertados. Estas cifras contrastan con las de La Línea de la Concepción, donde el desempleo afecta a más de 10.000 personas, más de la mitad mujeres.

La economía de la ciudad está centrada en gran medida en los servicios, prueba de ello está en que casi el 87% de la actividad económica depende de este sector, muy por encima de la media de Andalucía y de la provincia de Cádiz.

ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA LÍNEA COMPARADA CON CÁDIZ Y ANDALUCÍA

Sector	Municipio	% en Municipio	Provincia	% de Provincia	Andalucía	% de Andalucía
CONSTRUCCION	264	9,15%	5.683	8,31%	52.071	9,60%
INDUSTRIA	112	3,88%	4.011	5,87%	38.180	7,04%
SERVICIOS	2.508	86,96%	58.674	85,82%	451.982	83,36%
Total	2.884	100,00%	68.368	100,00%	542.233	100,00%

Fuente: Estudio Argos para La Línea de la Concepción (2014)

La evolución del número de empresas en La Línea ha caído un 15,11%, descenso que supera el nivel de Andalucía y de Cádiz, así como la mayoría de las ciudades analizadas en la provincia:

EVOLUCIÓN ENTRE 2007 Y 2014 DEL NÚMERO DE EMPRESAS

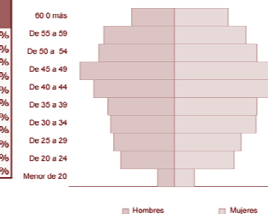
	Evolución de empresas 2007-2014
Andalucía	-6,94%
Cádiz	-9,54%
Algeciras	-14,79%
Cádiz (capital)	-4,52%
Chiclana de la Frontera	-18,66%
Jerez de la Frontera	-7,45%
Línea de la Concepción (La)	-15,11%
Puerto de Santa María (El)	-6,58%
San Fernando	-13,23%
Sanlúcar de Barrameda	-13,96%

Fuente: Elaboración propia con datos del IACE

En diciembre de 2014, se registraron un total de 10.180 parados, de los que el 53,3% fueron mujeres. Si se observa el gráfico de parados por sexo y rango de edad, se aprecia que la mayor concentración de parados se da en personas de 45 a 49 años.

PERSONAS EN PARO POR SEXO Y RANGO DE EDAD (2015)

Grupo Edad	HOMBRE		MUJER		Total	
	Paro	Porcentaje	Paro	Porcentaje	Paro	Porcentaje
Menor de 20	130	2,74%	150	2,76%	280	2,75%
De 20 a 24	405	8,54%	444	8,18%	850	8,35%
De 25 a 29	460	9,68%	500	9,21%	960	9,43%
De 30 a 34	483	10,16%	610	11,24%	1.093	10,74%
De 35 a 39	504	10,60%	618	11,39%	1.122	11,02%
De 40 a 44	614	12,92%	731	13,47%	1.345	13,21%
De 45 a 49	718	15,11%	821	15,13%	1.539	15,12%
De 50 a 54	576	12,12%	619	11,41%	1.195	11,74%
De 55 a 59	533	11,21%	533	9,82%	1.066	10,47%
60 o más	329	6,92%	401	7,39%	730	7,17%
Total	4.753	100,00%	5.427	100,00%	10.180	100,00%

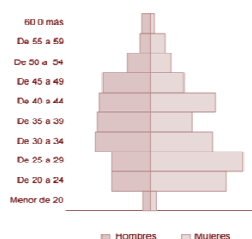


Fuente: Estudio Argos para La Línea de la Concepción (2014)

Si se analiza el número de personas contratadas, se aprecia que la mayor proporción son mujeres de 20 a 29 años, que no coincide con el mayor número de mujeres paradas visto en la anterior gráfica (45-60 o más), por lo que esta franja corre el riesgo de desempleo de larga duración.

PERSONAS CONTRATADAS POR SEXO Y RANGO DE EDAD

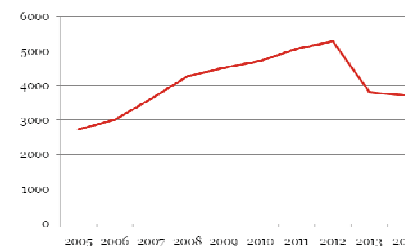
Grupo Edad	HOMBRE		MUJER		Total		60 O más
	Contratos	Porcentaje	Contratos	Porcentaje	Contratos	Porcentaje	
Menor de 20	7	2,23%	6	1,51%	13	1,83%	De 55 a 59
De 20 a 24	36	11,46%	72	18,14%	108	15,19%	De 50 a 54
De 25 a 29	36	11,46%	88	22,17%	124	17,44%	De 45 a 49
De 30 a 34	52	16,56%	59	14,86%	111	15,61%	De 40 a 44
De 35 a 39	50	15,92%	40	10,08%	90	12,66%	De 35 a 39
De 40 a 44	48	15,29%	62	15,62%	110	15,47%	De 30 a 34
De 45 a 49	45	14,33%	32	8,06%	77	10,83%	De 25 a 29
De 50 a 54	22	7,01%	20	5,04%	42	5,91%	De 20 a 24
De 55 a 59	10	3,18%	14	3,53%	24	3,38%	
60 O más	8	2,55%	4	1,01%	12	1,69%	
Total	314	100,00%	397	100,00%	711	100,00%	



Fuente: Estudio Argos para La Línea de la Concepción (2014)

Fuente: cadizturismo.com

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE VISITANTES A LA CIUDAD



Fuente: Oficina Municipal de Turismo

CARACTERIZACIÓN DEL TURISMO.

En origen, la ciudad de La Línea en origen se creó de espaldas al mar y, por tanto, a su potencialidad turística. De hecho, la base económica de la ciudad tradicionalmente la ha formado su tejido comercial ya que tanto el sector primario como el secundario son casi inexistentes: poca extensión territorial, recortes de cuotas pesqueras, etc. De ahí que sean vitales la inversión en atractivos turísticos e infraestructuras que vayan encaminadas a potenciar este sector.

La Línea es una de las ciudades costeras con mayor crecimiento turístico en los últimos años. No obstante, el número de visitantes a la ciudad ha disminuido un 29% desde 2012, lo que implica que se trata de una "ciudad de paso".



2.4 CONDICIONES METEOROLÓGICAS.

TIPOLOGÍA CLIMÁTICA.

La Línea de la Concepción recibe casi 3000 horas de sol al año, atenuadas por la humedad del aire (en torno al 74%) y la influencia del mar con una corriente fría a 3 kilómetros de la costa. Por ello, posee un clima templado, suave en invierno y cálido en verano siendo la temperatura media anual de 17,8° C y las precipitaciones de 731 mm al año.



Fuente: www.mapio.net

Por otro lado, el municipio se asienta sobre una superficie plana con un desnivel mínimo, por lo que se presta a ser recorrida tanto en bicicleta como a pie. Esto, sumado al clima suave que lo caracteriza hace de La Línea una ciudad agradable para el fomento del uso de las zonas verdes y espacios públicos, así como para el fomento del asociacionismo y las actividades en grupo al aire libre.

La tipología climática de la zona de La Línea está condicionada por su localización geográfica, situado muy próximo a la costa del Mar Mediterráneo, por lo que la influencia marítima es acusada y el grado de continentalidad muy bajo. Asimismo, la cercanía al Estrecho de Gibraltar, supone “de facto” la existencia de una evidente influencia atlántica que se traduce en un bioclima termo-mediterráneo con ombroclima subhúmedo. La gran influencia marítima supone la disminución de las precipitaciones y suaviza las temperaturas.

RÉGIMEN ANUAL DE TEMPERATURAS. VALORES TÍPICOS.

El régimen anual de temperaturas se caracteriza por:

- La ausencia de invierno climático, considerándose que éste se presencia en los meses cuyas medidas están por debajo de 6°C. El mes más frío es Enero, que además presenta una mínima de las medias inferior a 8°C.

- Un verano cálido, con temperaturas superiores a los 20°C durante los meses de Mayo a Octubre, aunque la media de las máximas en Julio, Agosto y Septiembre no superan los 29°C.

Por todo lo mencionado hasta ahora se deduce que las estaciones intermedias, primavera y otoño, están bastantes bien caracterizadas. Las temperaturas aumentan desde principios de Abril hasta Agosto, para descender a partir de Octubre.

En general las temperaturas ascienden desde Enero a Agosto para descender de nuevo de forma suave y continua, sin producirse cambios bruscos no en las temperaturas máximas medias, ni en las mínimas medias.

TEMPERATURA MEDIA POR MESES

	T. media	T. máxima	T. mínima
Enero	12,01	15,72	7,9
Febrero	12,46	16,11	8,78
Marzo	13,51	17,46	9,48
Abril	14,63	19,51	10,32
Mayo	17,61	22,74	12,88
Junio	20,64	25,76	15,60
Julio	23,36	29,21	18,54
Agosto	24,6	29,78	19,21
Septiembre	21,71	26,68	17,03
Octubre	18,37	22,64	14,40
Noviembre	14,3	18,97	10,67
Diciembre	12,2	15,79	8,47
Anual	16,28	21,7	12,77

Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, Delegación de Medio Ambiente.

RÉGIMEN ANUAL DE PRECIPITACIONES.

La “Andalucía húmeda” se caracteriza por presentar precipitaciones superiores a 600 mm. Anuales. El área que nos ocupa forma parte de la misma toda vez que las precipitaciones anuales en esta zona son muy irregulares, oscilando en el periodo entren 445,7 mm. y 1383,3 mm, es decir, en una relación de 1/3. El valor medio anual es de 810,6 mm.

Siguiendo a Lautensach y Neuman se considera meses secos los que reciben una precipitación menor de 30 mm. de lluvia. Este período se corresponde con los meses de Junio, Julio, Agosto y Septiembre. La sequía es máxima en Julio y Agosto debido, principalmente, a la proximidad del mar.

La extensión del periodo lluvioso guarda relación lógicamente con el periodo seco, el año medio de ambas estaciones indica un periodo de ocho meses, comprendiendo de Enero a Mayo y de Octubre a Diciembre.

El máximo pluviométrico medio mensual se registra en Enero, con una precipitación de 145,7 mm. Las precipitaciones van aumentando de Septiembre a Enero y el retroceso comienza en Febrero. La distribución media de las precipitaciones es la siguiente:

DISTRIBUCIÓN DE PRECIPITACIONES POR MESES

Enero	145,7 mm.
Febrero	110,39 mm.
Marzo	81,39 mm.
Abril	68,04 mm.
Mayo	41,84 mm.
Junio	15,25 mm.
Julio	2,14 mm.
Agosto	1,22 mm.
Septiembre	20,43 mm.
Octubre	91,52 mm.
Noviembre	103,37 mm.
Diciembre	131,56 mm.
Anual	810,6 mm.

Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, Delegación de Medio Ambiente.

Una característica a tener en cuenta en el estudio de las precipitaciones es el número de días en que éstas se producen. Los índices de intensidad mensuales se encuentran muy alejados de la media anual, existiendo además cuatro o cinco meses cuyos valores están por debajo de la misma (valores de signo negativo). En cuanto a la naturaleza de las precipitaciones, la mayoría tiene lugar en forma líquida.

RÉGIMEN ANUAL DE VIENTOS.

Con carácter general para la comarca en la que se localiza la zona de estudio, los vientos predominantes de la zona son los provenientes del Este (levante) y del Oeste (poniente), seguidos por los provenientes del Suroeste y Noroeste, siendo éstos últimos de carácter frío en la época invernal y presentando carácter de viento cálido terral en el verano.

REGISTRO ANUAL DE VIENTOS

Meses	Velocidad	Dirección
Enero	118 km/h	NE
Febrero	178 KM/h.	E
Marzo	89 km/h,	W
Abril	84 km/h	SW
Mayo	86 km/h.	SW
Junio	73 km/h.	NE
Julio	69 km/h.	W
Agosto	73 km/h.	W
Septiembre	85 km/h.	SW
Octubre	73 km/h.	W
Noviembre	122km/h.	NW
Diciembre	95 km/h.	NW

Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción, Delegación de Medio Ambiente.

Del análisis de todos los datos de viento reseñados se desprende:

- Las velocidades más intensas coinciden con las más frecuentes en direcciones de componentes E – W.
- Las rachas máximas se producen también en direcciones de estas mismas componentes.
- Los valores utilizados para corrección son vientos de velocidades inferiores a 7 km/h. Que corresponden a direcciones N, SE y S, si bien todos ellos tienen frecuencias muy bajas.
- Las direcciones señaladas E y W ofrecen valores medios de velocidad muy altos que exigen la protección, bien topográfica, bien por medio de edificaciones, bien por medio de barreras de arbolado.

OTROS ELEMENTOS CLIMÁTICOS.

La zona aparece libre de heladas durante la totalidad del año, en función de su benignidad climática y su localización geográfica que hace posible la influencia marítima.

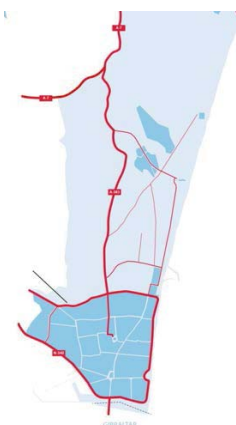
El régimen de nieblas aparecen concentradas en los meses de Octubre y Noviembre con alguna menor intensidad en los meses de Enero a Marzo, presentándose generalmente densas y en función del régimen de vientos y humedad reinantes en el área del Estrecho.

2.5 LÍMITES FÍSICOS DE LA CIUDAD, ACCESIBILIDAD Y PUNTOS DE ATRACCIÓN.

LÍMITES FÍSICOS Y ACCESIBILIDAD.

El municipio de La Línea de la Concepción se asienta sobre un istmo de arena localizado a una altitud media de 5 metros sobre el nivel del mar, y que une Sierra Carbonera con el Peñón de Gibraltar, quedando en su flanco Este la Bahía de Algeciras, y al oeste las Playas de Levante.

Los accesos principales a la ciudad son tres, a los que se debe sumar el existente a través de la vecina localidad de Gibraltar por la zona Sur:



- **ACCESO NOROESTE:** a través de la Carretera de las Industrias desde el Polígono Incosur de Campamento.
- **ACCESO NORTE:** a través de la A-383 (6 Km) que enlazan la ciudad con la A-7 (Autovía del Mediterráneo) y cruza el polígono industrial del Zabal.
- **ACCESO OESTE:** a través de la N-351 (5 km) CA-34 y A-7 (Autovía del Mediterráneo). Cruza la pedanía sanroqueña de Campamento, que linda con barriada linense de la Colonia.
- **ACCESO SUR:** a través de la Frontera con Gibraltar. Es el acceso que recoge el mayor número de entradas y salidas del municipio.

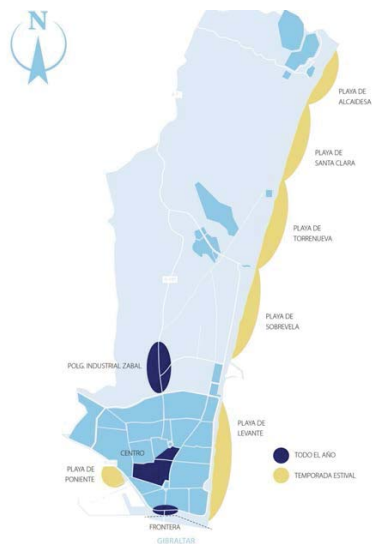
Accesos a la ciudad

Fuente: Elaboración propia

En el municipio se dan confluencia dos redes de transporte que dan salida y entrada a la ciudad, ambas provenientes de la A-7, A-34 y la N-351. Se debe tener en cuenta que todo el tráfico de acceso a Gibraltar pasa de una forma u otra a través de La Línea.

(Ver Plano núm.2 "NODOS E INTERSECCIONES. ESTADO ACTUAL")

PUNTOS DE ATRACCIÓN.



Los puntos de atracción principales de La Línea de la Concepción son el casco histórico (o zona centro), donde se concentran los servicios, edificios administrativos y el comercio; y la Frontera con Gibraltar o el Polígono Industrial ubicado en la zona Norte de la ciudad.

Además, durante la temporada estival, se puede observar como las distintas playas ubicadas en el término municipal pasan a ser centros de atracción de movimiento y registran un alto número de visitantes a diario.

Centros de Atracción Fuente: *Elaboración propia*

(Ver Plano núm.3 "CENTROS DE ATRACCIÓN. ESTADO ACTUAL")

Los patrones de movilidad de La Línea están caracterizados por el flujo de personas hacia los tres grandes centros de atracción que existen en el municipio. De los centros de atracción del municipio, el que tiene mayor flujo de personas es la frontera con Gibraltar, diferenciando cuatro grandes grupos de motivos de desplazamientos:

- Personas residentes en el casco urbano, que su movilidad se caracteriza por ser peatonal, en bicicleta o en ciclomotor.
- Personas que residen a las afueras del casco urbano y de otros municipios, caracterizado por el uso del vehículo privado, colapsando tanto el aparcamiento del municipio como la vía de acceso a la ciudad.
- Vehículos pesados, proveedores de la Colonia de Gibraltar.

- Turistas, en los fines de semanas y festivos se ve incrementado el número de afluencia a Gibraltar con turismo y autobuses.

Otro centro de atracción que concentra los flujos de movilidad de la ciudad es el centro urbano. Se caracteriza por tener la mayor parte del comercio de proximidad. Aunque esta zona dispone de calles peatonales, debido a que existe una gran afluencia de vehículos que se desplazan a esta zona y pocas zonas de aparcamiento, en horas pico se produce un colapso de la circulación.

Hasta el año 2000, con puntuales excepciones, no existían calles peatonales en la ciudad. A partir de esta fecha, con la concienciación de la movilidad sostenible se comenzó a peatonalizar zonas céntricas, como son la calle Real, Plaza de la iglesia, Doctor Villar, calle Hércules, etc., esto contribuyó notablemente al desarrollo del comercio del centro de la ciudad.

2.6 URBANISMO.

La ubicación del término municipal de La Línea de la Concepción localizado en el extremo occidental de la Costa del Sol junto a la frontera de Gibraltar, en la falda de Sierra Carbonera, imprime al municipio de un carácter privilegiado, a caballo entre dos mares y articulando dos comarcas naturales como la Costa del Sol y el Campo de Gibraltar de las que participa por igual.

Haciendo un poco de historia y conforme consta en los archivos municipales, el Plan General que antecede al vigente, es el conocido como Plan Alvear aprobado definitivamente el 25 de septiembre de 1.969, incluido en el Plan Comarcal del Campo de Gibraltar.

El plan de 1.969, acorde con el momento que se redacta, era un trabajo pensado como uno de los instrumentos para la política de asedio y cierre de Gibraltar.

El fracaso de aquella política, así como el cambio de actitud de la Administración Estatal con respecto a Gibraltar fue la oportunidad para abordar la Revisión del Plan General de 1.969, así como la Adaptación del mismo al Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1.975.

También es importante señalar para poder entender en cierta medida el desarrollo de la ciudad, el denominado “Plan de Desarrollo Económico y Social del Campo de Gibraltar” que pretendía el desarrollo de los recursos de la zona. La industrialización del área objetivo principal de este Plan, permitió un importante impulso económico en perjuicio de la economía local, dando lugar en la comarca a una división clara entre los espacios industriales y los centros urbanos.

Será en el acuerdo plenario de 30 de Julio de 1.981 donde se aprueban las medidas cautelares para la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana.

Cabe señalar que, el documento de Avance de este Plan del 85 se somete a información pública en este mismo Pleno (30 de Julio de 1981), sometiéndose a un segundo periodo de información pública por Acuerdo de la Comisión Municipal permanente de fecha 13 de octubre de 1.981.

La estrategia adaptada en el desarrollo territorial se basa en posibilitar la realización de una economía compleja para facilitar el crecimiento urbano y constituir una ciudad de tamaño medio capaz de polarizar junto con Algeciras, la Comarca del Campo de Gibraltar y constituir la puerta de entrada occidental de la Costa del Sol malagueña.

Esta estrategia dio lugar, como consta en los documentos existentes en los archivos municipales, a las siguientes directrices generales en la redacción del planeamiento:

Hacer posible un desarrollo turístico de calidad en las áreas vacantes del término que por su topografía y cualidades naturales son aptas para el desarrollo urbano de media y alta densidad, y no tiene características especiales para los desarrollos agrícolas y forestales.

Potenciación de La Línea como ciudad de Servicios Terciarios recreativos y lo que sería de todo punto conveniente, culturales.

Conservación de los suelos aptos para producciones agrícolas intensivas en cultivos enarenados y bajo invernaderos.

Fomento de la repoblación forestal de los terrenos pendientes escarpados con fines de mejora del medio ambiente y protección de las áreas edificables bajas contra las corrientes producidas por las fuertes lluvias.

Fomento de las implantaciones de industria limpia y almacenes compatibles con usos residenciales y el desarrollo turístico.

Localización de un Polígono Industrial en posición alejada y marginal para actividades que resultan incompatibles con el modelo urbano elegido, que siendo potencialmente peligrosas a la vez que necesarias para el funcionamiento de una ciudad (almacenaje de gases licuados del petróleo, cementerios de automóviles, escombreras, etc).

Con estas directrices se lleva a cabo la redacción del Plan del 85 en un proceso de elaboración y aprobación largo, donde los hitos más relevantes son los siguientes:

- **Proyecto de Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana 1969.**

- Aprobación Inicial del Documento de Revisión del PGOU de 1969 y su Adaptación a la Ley del Suelo, mediante Acuerdo Plenario de fecha 20 de septiembre de 1982.
- Aprobación Provisional del PGOU por Acuerdo Plenario de 18 de abril de 1983.
- Resolución del Consejero de Política Territorial, de fecha 8 de marzo de 1985, sobre la Aprobación Definitiva, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA) nº 30 de 29 de marzo de 1985, aunque con la reserva de

subsancar algunas deficiencias contenidas en las determinaciones del documento de planeamiento general.

- **Cumplimiento de la Resolución de 8 de marzo de 1985.**

- El pleno de la Corporación Municipal, en sesión celebrada el día 16 de mayo de 1986, aprobó el Documento Complementario de la Revisión del PGOU, que incorporaba las modificaciones, correcciones, rectificaciones y subsanaciones de las deficiencias señaladas en los apartados Segundo y Tercero de la Resolución de 8 de marzo de 1985.
- Por Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes de fecha 27 de noviembre de 1987 (BOJA nº 108 de 30 de diciembre de 1987), se aprobó definitivamente el Documento Complementario de la Revisión y Adaptación del PGOU (en cumplimiento de la Resolución de 8 de marzo de 1985), exceptuando determinadas deficiencias que, expresadas en dicha Resolución, habrían de ser corregidas.
- Contra la anterior Resolución se interpone por el Ayuntamiento, en tiempo y forma y según Acuerdo Plenario de fecha 29 de enero de 1988, Recurso de reposición con fecha 30 de enero de 1988.
- El Recurso fue resuelto por Resolución de 21 de diciembre de 1988 que lo estimó parcialmente.

En virtud de las citadas Resoluciones de noviembre de 1987 y diciembre de 1988 se impone al Ayuntamiento la obligación de redactar dos documentos: uno de modificación de elementos para observar los aspectos no cumplimentados de la Resolución de 1985 y el otro de acatamiento de los aspectos y deficiencias señaladas en la propia Resolución de 1987.

- **Cumplimiento de la Resolución de 27 de noviembre de 1987.**

Tras la aprobación inicial y transcurrido el periodo de información pública, en la sesión plenaria celebrada el 14 de abril de 1989 se aprobó provisionalmente el Documento de Modificación de Elementos del Plan General de Ordenación Urbana conteniendo una nueva delimitación del Suelo Urbanizable Programado así como ajustes concretos de la delimitación de Suelo Urbano incluida en el anterior documento del Plan General aprobado definitivamente por Resolución de 8 de marzo de 1985, dando cumplimiento a la Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transporte dictada el 21 de diciembre de 1988.

- Igualmente, y en sesión de 14 de abril de 1989, fue aprobado provisionalmente el Documento de cumplimiento de los términos de la Resolución de 27 de noviembre de 1987.
- Por último, se producen sendas Resoluciones de 4 de agosto de 1989, BOJA nº 75, de 23 de septiembre de 1989, por las que se aprueban definitivamente la Modificación de Elementos y el Documento de Cumplimiento citados.

- **Texto Refundido del PGOU de 1985.**

- En cumplimiento de lo dispuesto por el apartado Quinto de la Resolución de 8 de marzo de 1985 se procede a la elaboración de un texto refundido de los distintos documentos de planeamiento aprobados definitivamente por la Consejería de Obras Públicas y Transporte en el Proceso de Revisión y Adaptación del PGOU. De dicha refundición se da cuenta al Pleno de la Corporación en sesión celebrada el día 2 de abril de 1992, remitiéndose el documento a la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía.
- Finalmente, se produce la Resolución del Consejero de fecha 27 de julio de 1993 (BOJA nº 88 de 12 de agosto de 1993) aprobando definitivamente el Texto Refundido del PGOU.
- La citada Resolución de 1993 ordenaba al Ayuntamiento subsanar las determinaciones que se enumeraba en su apartado segundo añadiendo el citado apartado segundo in fine que una vez subsanadas las determinaciones el Ayuntamiento las remitirá a la Consejería para su debido diligenciado.
- Confeccionado por los Servicios Técnicos Municipales el Documento de Cumplimiento de la Resolución de 27 de julio de 1993 fue aceptado por la Comisión Provincial de Ordenación del territorio y Urbanismo, en sesión celebrada el día 29 de octubre de 2002.

En todo este proceso de tramitación, evoluciona la ciudad de La Línea consolidándose una primera corona alrededor del histórico centro urbano, con sectores que se desarrollan en estos años como "Rosales Gibraltar", "Punto Ribot", "Conchal I" y obras que no se desarrollaron como "San Pedro", "El Conchal II", "Las Pedreras" dando lugar a ciertos vacíos en la trama urbana.

De otro lado, se han consolidado Suelos Turísticos volcados a la playa de Levante en la parte norte del Municipio, reflejo del objetivo que ya mencionamos de crear áreas turísticas de calidad "Santa Margarita", "Venta Melchor", "Alcaidesa Playa" y "Alcaidesa Cortijo".

Además también es relevante el área industrial y terciaria que se ha generado en el acceso a la ciudad por el Puerto del Higuierón.

Volviendo al planeamiento del Municipio, tras la aprobación de la LOUA y a la vista de la obligatoriedad de adaptación de los planeamientos, se redacta la Adaptación Parcial a la Ley 7/2002 de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, al amparo del Decreto 11/2008 de 22 de enero, cuyo documento de Texto Refundido fue aprobado por acuerdo del Pleno de la Corporación en sesión celebrada el día 2 de abril de 2009 (BOP nº 159, 12-08-09).

Este Texto Refundido es el documento de planeamiento general vigente en el municipio.

2.7 RED VIARIA.

En el entorno del municipio de La Línea de la Concepción se encuentran dos ejes principales/primarios de gran capacidad. Estas vías son la estatal CN-351 y por otro lado el vial autonómico A-351. Dichos viales se caracterizan por ser las principales arterias de acceso al municipio.

En primer lugar la CN-351 conecta el municipio de La Línea de la Concepción con San Roque, siendo un ramal de la carretera nacional CN-340, la cual conecta los principales núcleos urbanos de la costa dirección Málaga y Cádiz.

En segundo lugar la A-351, conecta la anterior vía CN-340 con el acceso Norte al municipio a través de la avenida del Burgo y la carretera del Zabal.

Además de estas dos vías principales de entrada al municipio, existe un eje de acceso denominado carretera de las Industrias. Éste conecta el polígono Industrial de Campamento (San Roque) con el cinturón viario de de la ciudad, denominado Ronda Norte.

Desde el ramal CN-351 se tiene acceso al municipio desde distintas salidas. Cada salida se resuelve mediante intersección a nivel tipo glorieta. La primera salida, que da acceso al municipio, se realiza a través de calle Zurbarán que es una de las vías de acceso al barrio de La Colonia.

La segunda salida igualmente se conecta mediante glorieta a la avenida Torres Quevedo, que a su vez conecta con el tercer vial de acceso al municipio.

La tercera salida conecta con la calle Santa Marta que da acceso a una de las vías locales principales denominada avenida Andalucía, que junto con la avenida Virgen del Rosario da acceso y distribuye el tráfico a uno de los núcleos más importantes de la ciudad.

La cuarta salida da acceso al centro comercial y de negocios a través de la avenida España, la cual es una vía distribuidora.

La quinta salida, que como en todos los casos anteriores se resuelve mediante glorieta, enlaza con otra vía de distribución local que discurre en sentido este a oeste denominada avenida del Ejército.

La sexta salida, de las más importantes, tiene una triple función. La primera de ellas dar acceso a la Aduana con Gibraltar. En el segundo caso como vía de penetración a la ciudad y por último dar acceso al puerto deportivo de la Alcadesa.

En relación a las salidas del viario A-383 observamos dos salidas. La primera de ellas comunica con la vía distribuidora avenida de El Burgo que da acceso a los núcleos residenciales de Santa Margarita, Venta Melchor así como acceso a playas.

La segunda salida conectará con el futuro vial de penetración SGCV-8. Este nudo se encuentra resuelto mediante glorieta pero no se encuentra materializado el entronque con la futura vía.

La tercera salida y final del viario da acceso a los polígonos industriales Zabal I y II, y a los núcleos residenciales de los suelos turísticos (Santa Margarita, Venta Melchor y playas) a través de Camino de Estepona.

(Ver Plano núm.1 "JERARQUIZACIÓN VIARIA. ESTADO ACTUAL")

2.8 TRÁFICO URBANO.

2.8.1 PARQUE MÓVIL.

Demografía		
Población a 1/1/2014 (*)		63.132
Hombres		31.001
Mujeres		32.131
(*) Fuente: INE		
Censo de conductores a 31/12/2014		33.639
Hombres		20.255
Mujeres		13.384

Fuente:DGT

Según los datos de población obtenidos del Instituto Nacional de Estadística con fecha de 1 de enero de 2014 se puede apreciar que un 65% de la población masculina linense posee licencia de conducir tipo B, mientras que la cifra en el sector femenino no alcanza el 42%.

Parque de vehículos automóviles		
		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	43.841	9,8
Ciclomotores	6.148 (14%)	10,4
Motocicletas	4.944 (11%)	7,5
Turismos	28.128 (64%)	9,8
Furgonetas	1.791 (4%)	13,4
Camiones	2.440 (6%)	10,6

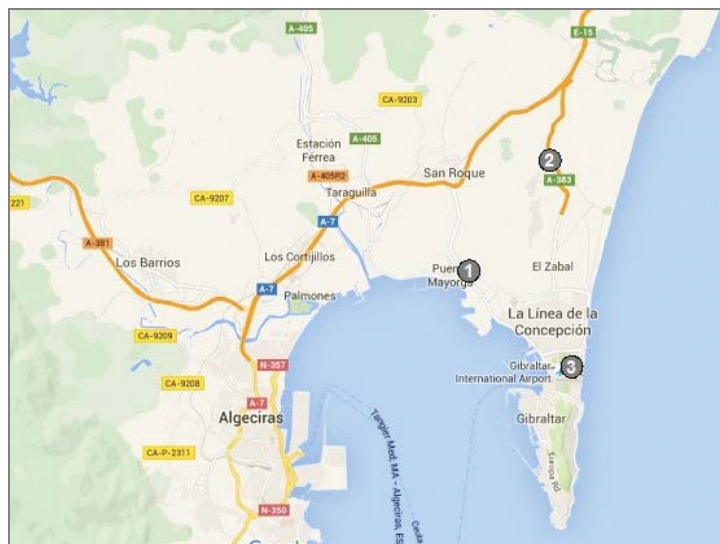
Fuente:DGT

De los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico cabe destacar que la población de La Línea a fecha de 31 de diciembre de 2014 presenta una cantidad total de 43841 vehículos, de los cuales 28128 son turismos.

En el hipotético caso de que cada persona no tuviera más de un vehículo y teniendo en cuenta que el dato poblacional de 63132, se podría concluir que un 69,5% de los linenses tiene vehículo a motor, cifrándose el número de turismos en un 44,5% del total.

2.8.2 MOVILIDAD EN VEHÍCULOS A MOTOR.

NODOS DE ACCESO A LA CIUDAD



Fuente: Imagen Google Maps. Nodos, elaboración propia

Para conocer el funcionamiento de los accesos al municipio objeto de estudio así como el flujo de personas en los mismos se procede a analizar las 3 puertas de entrada a la ciudad. En la siguiente imagen se aprecia la morfología de cada uno de los nodos, cabiendo destacar que el número 1, que se ubica en la pedanía sanroqueña de Campamento, se divide en 2 dando lugar a los accesos por la Avenida España y la carretera de las Industrias, localizados al Este y Noreste respectivamente. La frontera con la colonia británica, pese a estar en pleno casco urbano, se ha considerado nodo por ser punto de entrada y salida de miles de personas al día. Además, supone un gran problema para la movilidad en el municipio de La Línea de la Concepción.



Fuente: Imagen Google Maps. Esquema, elaboración propia

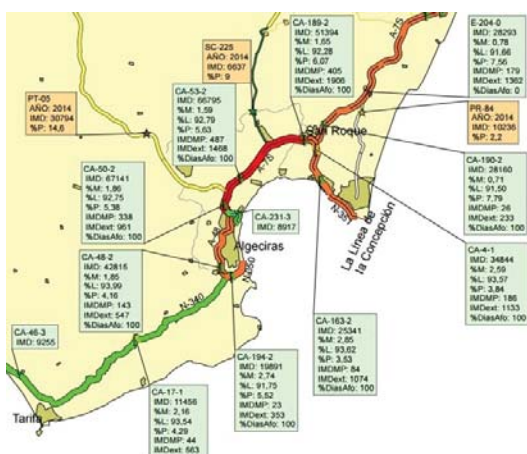
El nodo 1, localizado en la Carretera Nacional 351, por su conexión directa con la frontera con Gibraltar, presenta un flujo de tráfico continuo que aumenta de forma notable entre las 8 y las 9 de la mañana y las 6 y 7 de la tarde, coincidiendo con el horario de entrada y salida de los trabajadores en la Colonia. En la puerta de entrada al municipio por la carretera de las industrias, el tráfico rodado se muestra constante a lo largo del día aunque también se ve afectado en las horas punta. Cabe destacar su proximidad a una gran superficie comercial y a la ronda Norte de la ciudad, anillo periférico de conexión, por lo que el tránsito de vehículos es intenso.

Junto al nodo número 2, acceso a través de la autovía autonómica A-383, se localizan 2 grandes núcleos residenciales de La Línea de la Concepción, la Alcaldesa y Santa Margarita. El creciente número de familias que eligen estas barriadas como lugar de residencia está haciendo que el tráfico aumente en este punto, no obstante se trata de una circulación fluida que actualmente no hace de este nodo un lugar de conflicto. Al igual que en los anteriores, por ser vía de entrada y salida al municipio el flujo de vehículos crece a ciertas horas del día.

En lo referente al nodo 3, cabe mencionar que es el que presenta mayores embotellamientos del tráfico y que, al tratarse de una frontera urbana, acoge a un gran número de pasajeros a pie y en bicicleta.

Con los datos publicados por el Ministerio de Fomento y las cifras estimativas aportadas por la Comisaría local de Policía Nacional se procede a plasmar en una tabla la intensidad media diaria de cada uno de estas puertas de entrada a la ciudad. Para los nodos 1 y 2, accesos Este, Noreste y Norte, se recavan los datos que aparecen en la página web del Ministerio de Fomento para el año 2014. En el caso del nodo número 3, correspondiente con la frontera con Gibraltar, se toman las cifras estimativas emitidas por la Comisaría local de La Línea de la Concepción.

Mapa de tráfico del Campo de Gibraltar en 2014



INFORMACIÓN DE LAS ESTACIONES



Fuente: Ministerio de Fomento

	INTENSIDAD MEDIA DIARIA (VEHÍCULOS / DÍA)		
	vehículos españoles	vehículos extranjeros	TOTAL
NODO 1 Accesos Este y Noreste	24267	1074	25341
NODO 2 Acceso Norte	9743*	493*	10236

- La estación de aforo en el nodo 2 se localiza en una vía titularidad de la Junta de Andalucía, por lo que el Ministerio de Fomento no publica la totalidad de los datos que en el nodo 1. La única cifra objetiva con que se cuenta es el total de vehículos aforados al día, habiéndose hallado de forma estimativa cuántos de estos vehículos son españoles y cuántos extranjeros. Para ello, se han teniendo en cuenta los porcentajes de vehículos españoles y extranjeros de la estación de aforo más próxima, ubicada a 1 kilómetro del nodo objeto de estudio.

Para el caso del nodo 3, por tratarse de una frontera y registrar un alto número de visitantes a pie, es preferible plasmar de otro modo la información aportada:

	INTENSIDAD MEDIA DIARIA				
	VEHÍCULOS - Entradas y Salidas (vehículos / día)			*PASAJEROS - Entradas y Salidas (vehículos / día)	
	Turismos	Autobuses	Camiones	Españoles	Extranjeros
NODO 3 Frontera con Gibraltar	14820	35	345	47340	26626
	Total vehículos aforados = 15200			Total pasajeros aforados = 73966	

Total vehículos al día = 7600

Total pasajeros al día = 36983

Cabe aclarar que las cifras aforadas son de "entrada y salida", por tanto, la media de vehículos que atraviesan la frontera cada día es de 7600, la mitad del total de vehículos aforados. Con respecto al número de pasajeros sucede lo mismo, así que dando por supuesto que estos trayectos son siempre de ida y vuelta y contando con que una persona solo cruza la frontera una vez al día, se puede concluir en que el flujo diario medio en la frontera es de 36983 personas. Aunque no se tengan datos concretos debe tenerse en cuenta que existe un alto porcentaje de visitas que cruzan la frontera a pie y en bicicleta. Teniendo en cuenta que La Línea de la Concepción es una ciudad carente de tejido empresarial y que la mayoría de su población se desplaza a diario por motivos laborales a ciudades vecinas, cabe tener en cuenta la siguiente tabla incluida en el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, donde se muestra el número de personas que se mueven diariamente a otras localidades. La cifra de linenses que se desplazan a otros municipios próximos (excluyendo Gibraltar) alcanza según el INE un total de 4658.

Movilidad por motivo laboral										
LUGAR DE TRABAJO / DESTINO										
Municipio	Algeciras	Los Barrios	Castellar F.	Jimena F.	La Línea C.	S. Roque	Tarifa	Jerez	Cádiz	Pr. Málaga
Algeciras	-	2.713	14	56	705	2.072	236	20	8	428
Los Barrios	1.157	-	14	40	246	693	26	0	10	154
Castellar de la F.	48	63	-	6	19	190	0	0	0	54
Jimena de la F.	132	85	19	-	54	341	0	5	16	347
La Línea de la C.	727	915	0	27	-	2.311	19	26	240	393
San Roque	407	599	16	21	718	-	13	5	6	265
Tarifa	475	59	17	0	57	83	-	6	8	45
TOTAL	2.946	4.434	80	150	1.799	5.690	294	62	288	1.686

Fuente: INE. Censos de Población y Viviendas, 2001.

INTERSECCIONES DENTRO DE LA CIUDAD

Tras el estudio de los nodos de acceso a la ciudad, se ha realizado un estudio exhaustivo de las distintas intersecciones de la ciudad, localizando un total de 23 rotondas y 9 semáforos, localizados en las vías que soportan mayor tráfico rodado; y numerosos cruces de caminos regulados mediante señalización vial. De todas estas intersecciones se han tomado las más representativas o conflictivas de la ciudad. En la siguiente tabla se recogen los datos más relevantes de las mismas:

Localizador	Ubicación	Tipo	Intensidad de tráfico
I-1	Calle Torres Quevedo / Avda. de las Industrias / Calle Cartagena / Calle Virgen de Loreto	Glorieta	Constante y fluido
I-2	Calle Cartagena / Calle Cartagena / Calle Gabriel Miró	Glorieta	Moderado. Previsión de aumento en la intensidad
I-3	Calle Cartagena / Carretera de Málaga / Calle Cartagena / Avda. María Guerrero	Glorieta	Constante e intenso
I-4	Calle Cartagena / Camino Torrenueva / Calle Cartagena / Calle Ter	Glorieta	Constante y fluido. En temporada estival aumenta
I-5	Calle Alemania / Calle Calderón de la Barca / Calle Girona / Calle Mateo Inurria / Calle Clavel / Calle Lutgardo López Ramírez	Plaza de Toros (Glorieta)	Flujo constante, más intenso en la dirección calle Clavel – Calderón de la Barca
I-6	Calle Prim / Avenida María Guerrero / Calle Blanca de los Ríos	Intersección	Flujo constante regulada por semáforo
I-7	Calle Estepa / Avenida Menéndez Pelayo / Calle Juan de Garay	Intersección	Flujo constante
I-8	Avenida Príncipe de Asturias	Glorieta	Flujo constante e intenso, agravado en horas punta



(Ver Plano núm.2 "NODOS E INTERSECCIONES. ESTADO ACTUAL")

I-1. Glorieta

Esta rotonda conecta, en sentido horario, las vías Torres Quevedo, Avda. de las Industrias, Cartagena y Virgen de Loreto. Se trata del acceso Norte a la ciudad desde la avenida de las Industrias a calle Cartagena (Ronda Norte). En hora punta de mañana presenta un flujo elevado de entre 400 y 600 vehículos por hora en esta dirección. En horario comercial, el tránsito desde Virgen de Loreto y Cartagena, que suele ser constante pero fluido, aumenta considerablemente en la dirección que va hacia Torres Quevedo, por encontrarse en esta vía el mayor centro comercial de la localidad.

I-2. Glorieta

Esta intersección, que conecta dos vías estructurales de la ciudad como la calle Cartagena y la calle Gabriel Miró, soportan un flujo de tráfico constante que en la actualidad no presenta problemas para el tráfico. Debido a la construcción y próxima apertura de un centro hospitalario en un solar anexo, se prevé un aumento del tráfico en esta intersección. Por ello, se ha considerado una de las intersecciones más significativas del municipio, puesto que el flujo de vehículos en este punto puede llegar a duplicarse o incluso triplicarse, pudiendo ser causante de múltiples embotellamientos o atascos en un futuro próximo.

I-3. Glorieta

En esta intersección confluyen dos vías fundamentales en la articulación del tráfico en La Línea de la Concepción, la calle Cartagena y la Carretera de Málaga, que se introduce en la ciudad a través de la Avda. María Guerrero. Se trata de un eje de acceso al municipio y, por consiguiente, al centro histórico y la frontera, llegando a atravesar el mismo de norte a sur. Este cruce de caminos soporta un tráfico intenso que, en horas punta, supera los 800 vehículos por hora suele causar múltiples embotellamientos y atascos que colapsan el flujo de vehículos en la zona. Esta glorieta da acceso a un polígono industrial en el que se establecen numerosos comercios y empresas y que es destino de un gran número de personas. Además de ello, este eje presenta un ancho insuficiente por lo que debería llevarse a cabo una bifurcación de este camino de manera que dicha intersección se viera descongestionada. De dicho desdoblamiento existe un proyecto de titularidad municipal pendiente de ser ejecutado por la Junta de Andalucía, la SGV-8, consistente en el trazado de una vía de acceso al municipio paralela a la existente y que engancharía directamente con el eje Calderón de la Barca – Clavel a través de la plaza de toros.

I-4. Glorieta

Esta glorieta, la última de la calle Cartagena en dirección oeste, conecta con camino de Torrenueva y calle Ter, dos vías de dirección norte-sur que soportan un tráfico rodado intenso pero fluido. En la temporada estival, por su proximidad a la playa de Sobrevela, el número de vehículos que transitan esta intersección se ve aumentado considerablemente pudiéndose ocasionar atascos a última hora de la tarde, pero sobre todo en fines de semana.

I-5. Glorieta

Se trata de un cruce de caminos que confluyen en la plaza de toros de la ciudad. Ésta, pese a estar enclavada actualmente en un vacío urbano, se ubica en el centro geográfico del municipio por lo que a su alrededor circulan numerosos vehículos a

diario, llegando a actuar como una glorieta de grandes dimensiones. Actualmente, no presenta grandes dificultades de tráfico, aunque debería tenerse en cuenta que en caso de que se llevara a cabo la apertura de la ya citada SGV-8, el flujo en esta intersección aumentaría considerablemente.

I-6. Intersección con semáforo

Esta intersección es una de las pocas controladas con semáforos en el municipio. Conecta el eje Prim, Blanca de los Ríos, Estepa, uno de los vertebrados de la ciudad en dirección este-oeste. Además, se ve atravesado por la Avenida María Guerrero, que soporta un flujo de entre 200 y 400 vehículos por hora. Los tiempos de este semáforo son 30 segundos en rojo y 30 segundos en verde para el tránsito de vehículos alternado para todas las direcciones. En este cruce se producen múltiples embotellamientos en horas punta. Por ello, sería recomendable estudiar los tiempos del semáforo o incluso la viabilidad de la construcción de una glorieta.

I-7. Intersección sin semáforo

Este cruce de caminos también ubicado en el ya mencionado eje Prim- Blanca de los Ríos – Estepa aparece regulado mediante señalización vial y presenta un flujo constante que no presenta grandes variaciones en horas punta. En esta intersección confluye otra de las grandes arterias de la ciudad en dirección norte-sur, la avenida Menéndez Pelayo, donde se ubican importantes edificios de equipamiento como el Hospital Comarcal, el Hospital Municipal, los Juzgados o la Policía Nacional. La futura apertura del nuevo Hospital Comarcal, podrá suponer una descongestión de este punto, que actualmente no presenta grandes problemas de tráfico.

I-8. Glorieta

Esta intersección es una de las más conflictivas de la localidad puesto que se ubica muy próxima a la entrada de Gibraltar. Diariamente pasan por este punto unos 8000 vehículos que acceden a la colonia británica, por lo que la Avenida Príncipe de Asturias sufre atascos a diario. La caravana que se genera puede llegar incluso a impedir el acceso al Puerto Deportivo de la Alcaidesa o al centro de la ciudad.

2.8.3 SINIESTRALIDAD.

Para la elaboración y diagnosis de la siniestralidad estudiada se han utilizado los datos obtenidos de los años 2013 y 2014, puesto que este PMUS se inicia en la segunda mitad del 2015.

Siniestralidad y comparativa autonómica

La siniestralidad en La Línea de la Concepción según los datos recogidos de la DGT así como de la Policía Local en el año 2014 son los siguientes:

Siniestralidad vial 2014						
	Vías Urbanas 2014			Vías Interurbanas 2014		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	1	18	0	0	0
Ciclomotores	0	1	51	0	0	1
Motocicletas	0	7	52	1	0	10
Turismos	0	0	212	0	0	10
Furgonetas	0	1	11	0	0	2
Camiones	0	0	1	0	0	1
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros vehículos	0	0	2	0	0	0
Peatones	1	0	56	1	2	4
Total	1	10	403	2	2	28



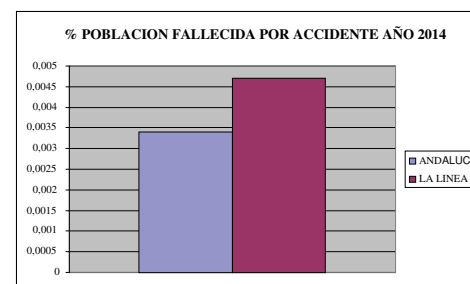
Fecha de actualización: 9 de Septiembre de 2015

Fuente: DGT

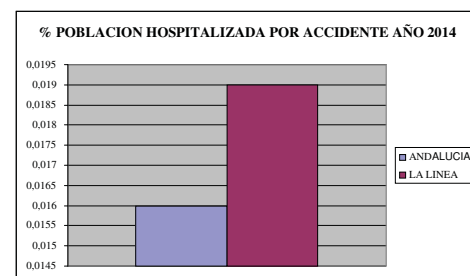
Estos datos reflejan que las personas afectadas por siniestros producidos en el municipio es superior cada año, siendo muy significativo que el número de heridos leves ha sufrido un gran aumento en los años 2013 y 2014 con respecto a años anteriores, los heridos graves tuvo un pico en el año 2013, estando en detrimento en el año 2014, y el número de fallecidos se mantiene.

	Leves	Graves	Muertos
AÑO 2011	248	11	0
AÑO 2012	272	17	1
AÑO 2013	338	25	3
AÑO 2014	431	12	3

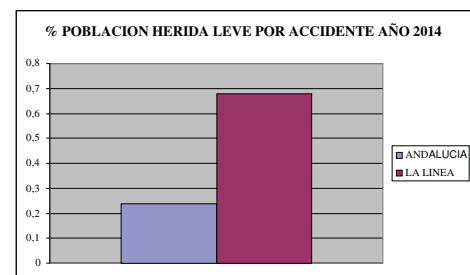
Este gran número de siniestros se pone en evidencia al compararlos con datos de siniestralidad de la comunidad autónoma andaluza.



El porcentaje de población fallecida en La Línea por causas de accidentes es casi un 27% mayor en La Línea de la Concepción que en Andalucía.



La población hospitalizada en La Línea por causas de accidentes es casi un 16% más en La Línea de la Concepción que en Andalucía.



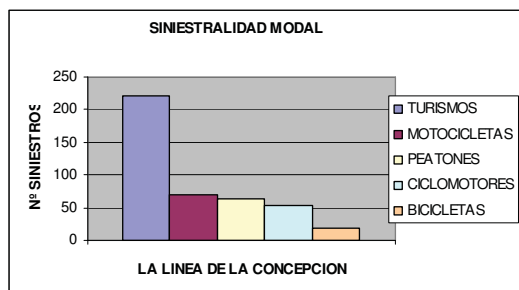
La población herida leve en La Línea por causas de accidentes es casi un 65% más en La Línea de la Concepción que en Andalucía.

Fuente: DGT

Siniestralidad Modal

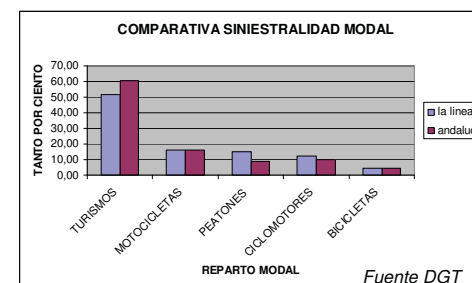
La siniestralidad modal en La Línea de la Concepción en el año 2014 se reparte de la siguiente forma:

- Siniestros de turismos: 222 personas, corresponde a un 51.87% del total de personas vinculadas a siniestros.
- Siniestros de motocicletas: 70 personas, un 16.36% del total.
- Siniestros de peatones: 64 personas, un 14.95% del total.
- Siniestros de ciclomotores: 53 personas, siendo un 12.38% del total de siniestros.
- Siniestros de bicicletas: 19 personas, un 4.44% del total.



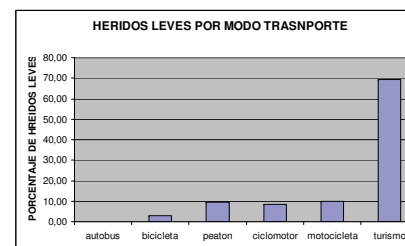
Fuente: DGT

De los datos obtenidos es de resaltar el alto número de peatones vinculados a siniestros, por encima incluso de los vinculados a los ciclomotores. En comparativa con los datos de la comunidad autónoma andaluza se observa diferencias sustanciales en lo que respecta a la siniestralidad de turismos donde en proporcionalidad es mayor en la comunidad andaluza, y la de peatones, siendo mayor esta en la localidad.

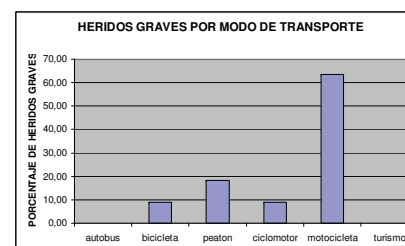


Fuente DGT

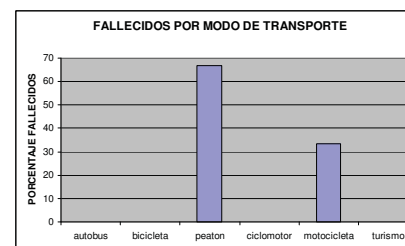
Los diferentes siniestros por tipo de vehículo implicado para el año 2014 se reparten de la siguiente forma:



Heridos leves: de los datos obtenidos en el 2014 se obtiene que casi el 70% del total de heridos corresponden a accidentes con turismos, 10% motocicletas y peatones y 9% ciclomotores.



Heridos graves: el 64% de los heridos graves totales utilizaban la motocicleta como medio de transporte, el 18% corresponden a los peatones.

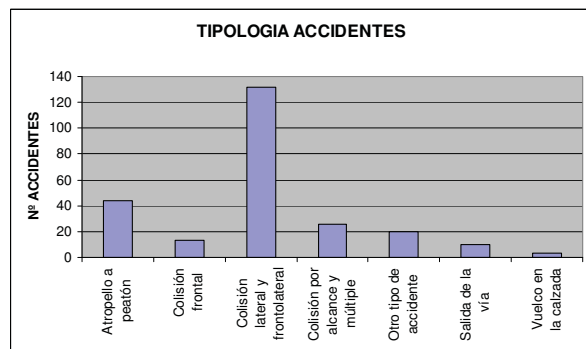


Fallecidos: de los 3 fallecidos 2 de ellos eran peatones y uno se produjo en accidente de motocicleta.

Fuente: DGT

Tipología en la accidentalidad

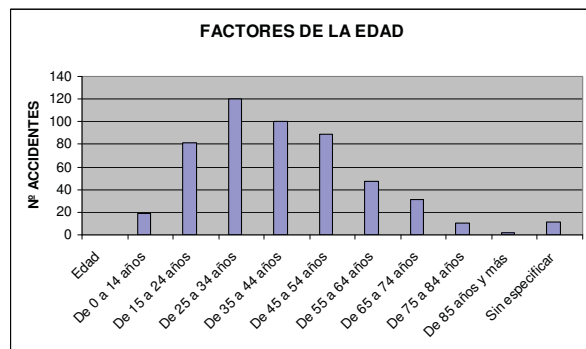
Según los datos de la DGT la accidentabilidad en La Línea es muy variada, resaltando las colisiones laterales y frontolaterales, ocupando mas de un 50% de los accidentes, teniendo de igual modo un número muy significativo los atropellos a peatones, con casi un 18% de los accidentes.



Fuente: DGT

Factor de la edad en la Siniestralidad

Los datos de siniestralidad por tramo de edades recogidos por la DGT en el municipio de La Línea de la Concepción en el año 2013 son:

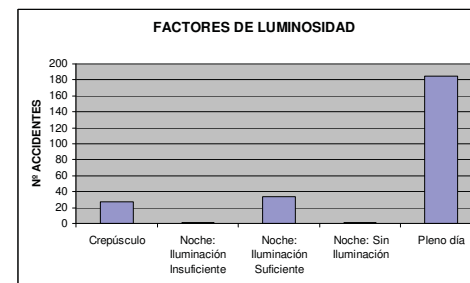


Fuente: DGT

Casi el 25 % de los accidentes producidos en el término municipal corresponden al tramo de edad comprendido entre los 25 a los 34 años, con un total de 120 accidentes, que ocasionaron 77 heridos leves, 5 heridos graves y 1 fallecido.

Factores de luminosidad

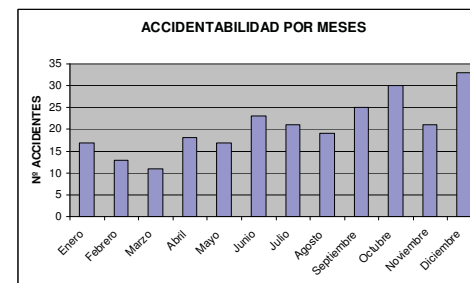
Los datos obtenidos para en el municipio en el 2013 nos hacen ver que los factores de luminosidad no inciden en la accidentabilidad ya que casi el 75% de los accidentes son producidos en pleno día. Con respecto a la siniestralidad si es a destacar que de las 3 víctimas en el año 2013, 2 fallecieron en accidentes durante la noche 1 con baja luminosidad y otro con luminosidad suficiente, la tercera víctima se produjo a pleno día.



Fuente: DGT

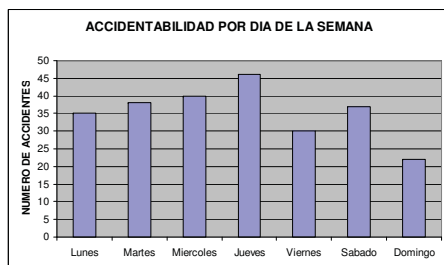
Factores de estacionalidad y temporalidad

Otros factores que en principio pueden influir en la accidentalidad de vehículos son los relacionados con el factor tiempo, tanto por el mes, día de la semana, hora como por los factores atmosféricos. Presumiblemente, debería existir un mayor número de accidentes un fin de semana, en horas de oscuridad, y lloviendo. Los datos recogidos por la DGT en el año 2013 son:



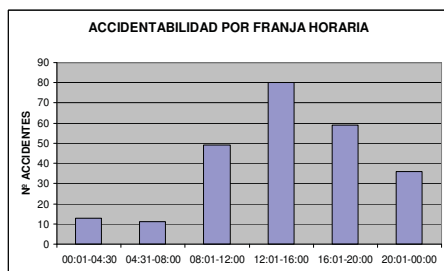
Fuente: DGT

Los meses con más accidentes son el mes de Diciembre, con un 13,3 % de los accidentes, seguido del mes de Octubre con un 12,1 %.



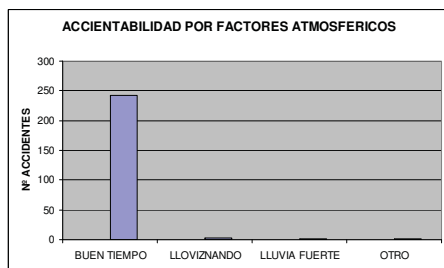
Fuente: DGT

Los días de la semana con mayor número de accidentes son los días laborales, el jueves con un 18,55% de los accidentes y el miércoles con un 16,13%.



Fuente: DGT

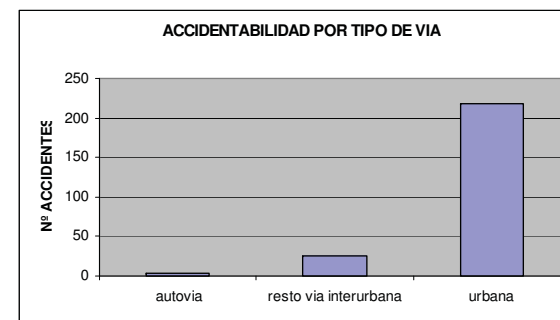
Las franjas horarias con mas accidentabilidad son los tramos de horas punta, tanto al mediodía de 12:00 horas a 16:00 horas con un 32,26% de los accidentes, y la franja de 16:01horas a 20:00 con un 23,79%.



Fuente: DGT

El 97,6 % de los accidentes dados en la ciudad son producidos con unas condiciones atmosféricas favorables.

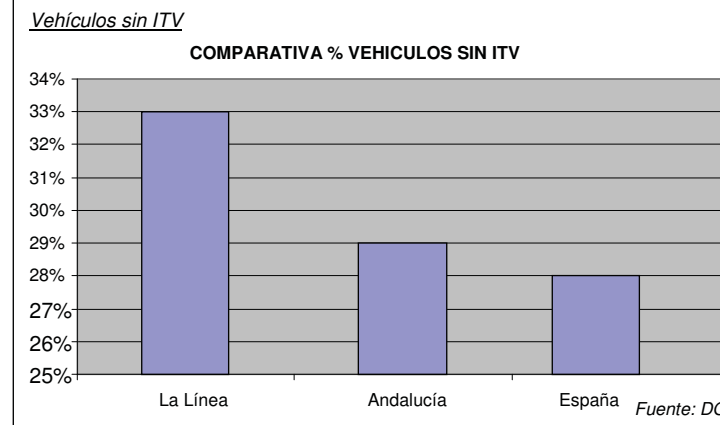
Accidentabilidad por tipo de vía



Fuente: DGT

El 87,91 % de los accidentes del 2013 se producen en vías urbanas, el 10,48% se da en vías interurbanas y el 1,61 en autovías.

Según los datos proporcionados por la Policía Local, las vías urbanas con un mayor porcentaje de accidentes son las calles Gibraltar, Cartagena, López de Ayala, Calderón de la Barca y Pinzones, teniendo un porcentaje aproximado del 20 % de los accidentes registrados en vías urbanas de La Línea.



Fuente: DGT



Es de reseñar que el parque móvil de La Línea tiene un 4 % más de vehículos sin la ITV en vigor que el total de Andalucía, y un 5 % más que el resto de España.

Conclusiones

La siniestralidad en el municipio de La Línea aumenta casi un 20% cada año, siendo este dato mucho más alto que en la comunidad autónoma andaluza. Como en la comunidad autónoma andaluza, el mayor porcentaje de accidentes se producen en turismos 51,87% para la localidad, seguido de las motocicletas con un 16,36 %, sin embargo al contrario que en Andalucía, los accidentes con peatones (14,95%) son mas altos que los accidentes en ciclomotores (12,38%). Los accidentes en bicicleta presentan el mismo porcentaje en el municipio que en la comunidad autónoma, un 4%.

A nivel local, el mayor número de heridos leves se produce por accidentes con turismos, un 70%, seguido de los heridos leves que se producen en accidentes de motocicletas y peatones. Con respecto a los heridos graves, se producen más en accidentes de motocicletas y peatones. Los peatones fallecidos presentan un mayor porcentaje que en resto de vehículos de movilidad.

Por todo ello, se puede decir que los medios de locomoción mas seguro es el transporte público, tendiendo un 0% en heridos leves y graves, así como en fallecidos.

Los turismos presentan un gran índice de accidentabilidad (51,87%), aunque con un porcentaje menor que en Andalucía, produciéndose siempre heridos leves en estos accidentes, la mayor parte de ellos en vías urbanas con un 95,5% del total, y un 4,5% en vías interurbanas.

Las motocicletas se encuentra dentro de los porcentajes de accidentabilidad esperados correlacionándolo con los datos autonómicos, un 16%. De este porcentaje 88,6 % son heridos leves, el 10% heridos graves y un 1,4 % de fallecidos. Los heridos leves son en su mayoría en vías urbanas un 84%, los heridos graves son en su totalidad en vías urbanas, y un fallecido en vía interurbana.

Los ciclomotores presentan un porcentaje por encima de la media andaluza con 12,38%, de estos accidentes el 98% se da en vías urbanas, y el 98% heridos leves.

Las bicicletas se encuentran en un 4% de los accidentes ocurridos en el municipio, dato que corresponde igualmente con los registrados a nivel autonómico, siendo en su totalidad en vías urbanas, y con un porcentaje cerca del 100% de heridos leves.

Los peatones presentan un porcentaje de accidentes a nivel local del 14,95%, superior a la comunidad autónoma. El 89 % de los accidentes con peatones se dan en vías urbanas, todos los peatones heridos graves se dan en vía interurbana, existiendo un fallecido en vía urbana y otro en vía interurbana.



El accidente mas probable que se puede dar en el municipio de La Línea es:

Accidente con herido leve de un joven de entre 25 y 34 años, en un día soleado de un jueves de diciembre, entre las 12 y las 16 horas, con colisión fronto-lateral de su turismo, en una vía urbana.

Objetivo del PMUS en la Siniestralidad

Uno de los objetivos primordiales de este PMUS es frenar la evolución negativa que presentan los números de siniestralidad en el municipio. Estamos por encima de la media andaluza en accidentes y siniestros, haciendo especial mención en los peatones y ciclomotores.

Con la implantación de este Plan de Movilidad Sostenible se pretende incrementar el número de desplazamientos no motorizados, o en su defecto la utilización del transporte urbano colectivo, haciendo que los datos de accidentabilidad en medios motorizados privados sea por consiguiente menores.

Campañas de sensibilización y educación vial

La Policía Local de La Línea de la Concepción lleva a cabo cada año campañas de sensibilización y educación vial en menores de primaria, de los diferentes colegios del municipio, dentro de estas charlas están:

- círculo seguro.

Los objetivos de este programa son:

- Consolidar los hábitos de correcto comportamiento como peatón y viajero adquiridos en el 2º ciclo de primaria.
- Iniciar a los alumnos en el conocimiento de los principios básicos y motrices en el manejo de bicicletas.

Dentro de los contenidos están:

- Ampliación del conocimiento genérico de las señales de tráfico.
- Diferenciación de las distintas vías públicas (calles, carreteras, autovías...) y sus elementos (aceras, calzadas, carril, arcén.)

- aprende a circular.

Los objetivos son:

Identificar y desarrollar hábitos de correcto comportamiento como peatón y viajero.

Con respecto a los contenidos:

- Conocimiento genérico de las señales de tráfico.
- Paso de Peatones.
- Semáforos.
- Utilización de aceras y precaución al cruzar.
- Comportamiento como viajero en los medios de transporte.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

A cursos más avanzados de 3º de la E.S.O. se les imparte un programa diseñado para el uso del ciclomotor

- ciclomotor:

Los Objetivos de este programa educativo son:

- Iniciar a los alumnos en el conocimiento básico para el normal comportamiento en la vía pública como usuarios de ciclomotores.
- Hacer especial referencia a la utilización correcta del casco protector y a los accidentes de tráfico.

Con respecto a los Contenidos:

- Ampliación del conocimiento genérico de las normas de tráfico.
- Conocimiento de las normas básicas y adquisición de hábitos de comportamiento y prudencia como usuarios de ciclomotor.
- Distinción de diferentes vías públicas y sus elementos.

- Charlas en colectivos especiales.

A otros colectivos como a FEGADI (Federación Gaditana de Discapacitados), se les imparte charlas sobre la utilización de la silla de ruedas, ya que existe una dicotomía si a las personas que utilizan estas sillas de rueda se les pueden considerar como peatones o como vehículos, por lo que se centra en mostrar las medidas básicas de sistemas de autoprotección, también en la circulación en vías urbanas y sobre la legislación que les afecta, siendo estas charlas bidireccional ya que este colectivo transmite sus inquietudes a la policía local.



Fuente: FEGADI

- Roadshow.

De igual forma, se han llevado a cabo otro sistema de poner en valor la seguridad y concienciación vial, con el programa llamado " RoadShow " en el cual se muestra y cuenta la experiencia de los profesionales que viven de cerca los accidentes de tráfico y sus consecuencias. Este programa fue impartido a unos 300 jóvenes de diversos institutos y centros de menores, por medio de proyecciones e intervenciones se muestran las consecuencias de los accidentes de tráfico y sus dramáticos desenlaces sin vuelta atrás, siendo una bofetada de realidad para los asistentes, con testimonios muy duros e impactantes. Esta iniciativa de la Junta cuenta con dos actividades principales.

Por un lado, la campaña "Te puede pasar", una acción formativa e informativa que se desarrolla en las aulas con la participación de una persona con lesión medular y un profesional de emergencias sanitarias. Estas charlas se centran en destacar aspectos preventivos y en educar en valores para una movilidad segura y responsable.

La segunda de estas actuaciones es el "RoadShow", que está protagonizado por las personas que intervienen habitualmente en accidentes de tráfico, como son los cuerpos y fuerzas de seguridad o los profesionales de emergencias sanitarias, bomberos y hasta incluso un joven que se divierte en la noche. Todos los testimonios ofrecidos son reales.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

En otros centros como los de reinserción de jóvenes, se hacen charlas de educación vial, donde se habla de la importancia de las medidas seguridad, efectos del alcohol y drogas en la conducción, y educarlos en civismo.

Dentro de las Propuestas que oferta la Policía Local de La Línea están los cursos de reciclaje a personas mayores, para recordar lo ya aprendido y actualización y crear hábitos seguros respecto a la educación vial. Esto es trasladable a asociaciones de vecinos, amas de casa, etc.

- Visitas y circuitos cerrados.

Se hacen a colectivos como escolares en general (desde primaria a bachillerato), ASANSULL, campamentos urbanos, etc., donde se cumple 2 vertientes:

- de forma más práctica enseñar hábitos y comportamiento seguros a la hora de utilizar vehículos ya sea bicis, utilización de vehículos a motor (ponerse cinturón, bajarse por la puerta adecuada, brazos por la ventana, etc.)

- romper la distancia que existe entre la policía local y el ciudadano en aras de tener mas confianza en la labor de seguridad que ejerce la policía local en seguridad vial, provocando menor siniestralidad.

Consiste en llevar los coches, motos y boggies policiales, se crea un circuito donde el alumnado ejerce como usuario. Se les enseñan como subirse en el coche, partes de la moto, objetos peligrosos en vehículos, etc.



Fuente: Junta de Andalucía

2.9 ESTACIONAMIENTO.

El déficit en el transporte público unido a la pésima accesibilidad peatonal y la concentración de los servicios en las zonas centro y sur del municipio, han provocado que los vecinos de La Línea de la Concepción recurran al vehículo utilitario para cualquier tipo de trayecto por corto que sea. Esto genera grandes problemas de fluidez en el tráfico además de una gran demanda de bolsas de aparcamiento en el centro histórico de la ciudad. Sin embargo, los distintos barrios no adolecen de esta escasez de plazas para el estacionamiento puesto que no cuentan con tejido comercial ni servicios competitivos como para ser foco de atracción de vecinos de otras barriadas. Además, un alto porcentaje de los barrios residenciales que se localizan circundantes al casco histórico cuentan con una o dos plazas de aparcamiento individuales por vivienda.

2.8.1 ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA.

Esta tipología comprende básicamente las plazas de aparcamiento de libre disposición existentes en vía pública dentro de la red viaria del municipio, cuyas características están en función de la anchura de vía y elementos que la constituyen (aceras, nº de carriles, etc.), siendo las disposiciones más habituales las correspondientes a aparcamiento en cordón y aparcamiento en batería. En las imágenes adjuntas se muestran ejemplos que recogen la mayoría de casos existentes en el municipio:



Calle Gibraltar. Aparcamiento en Vía pública en batería. Fuente: Google



Calle Sol. Aparcamiento en Vía pública en cordón. Fuente: Google

Aunque no constan datos concretos del número de plazas de aparcamiento existentes en la vía pública, cabe destacar que el parque móvil de La Línea de la Concepción ronda los 45 mil vehículos, de los cuales más de 28 mil son turismos. Teniendo en cuenta la alta densidad de población en el casco urbano y la reducida extensión de la ciudad, se deduce que existe un déficit de espacios para aparcamiento, que se agudiza en el centro histórico de la ciudad, donde se aglutinan los servicios y el comercio. La coexistencia en la vía pública de plazas de aparcamiento reguladas con carácter rotatorio (ORA), los vados permanentes y otros reservados, e incluso los pasos de peatones y los contenedores de residuos, suponen una disminución en el cómputo de espacios gratuitos para el estacionamiento en la vía pública.

2.9.2 ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA REGULADO, “ZONA AZUL”.

La ordenación y regulación de aparcamiento es un servicio público local, que viene implantándose en muchos municipios españoles desde hace unos años y que pretende la regulación de los espacios de aparcamiento en superficie disponibles en la ciudad, fijando los tiempos máximos de permanencia para lograr una rotación de vehículos que permita optimizar el uso de un bien escaso cual es el de Dominio Público dedicado a tal fin.

El ayuntamiento de La Línea de la Concepción cuenta con dicho servicio desde 2004 y, tras nuevo contrato suscrito en marzo de 2015, se compromete a mantener el control de estacionamiento en zona azul (ORA) durante 10 años más. En el vigente contrato se establece una zona general de rotación, con un horario máximo de estacionamiento de 2 horas; y una zona frontera, ideada para visitantes a la colonia británica donde el límite horario es de una jornada completa.

A día de hoy, el municipio cuenta con un total de 1536 plazas de estacionamiento que se ubican en un área enmarcada que va desde el centro de la ciudad hasta la frontera. En la Ordenanza Municipal de Circulación constan más datos sobre dicho servicio.

(Ver Plano núm.6 “ÁREAS DE APARCAMIENTO VIGILADO. ESTADO ACTUAL”)



Calle Gibraltar y Avda. del Ejército.. Aparcamiento regulado (ORA). Fuente: Google



2.9.3 ESTACIONAMIENTO EN PARKING PÚBLICOS.

En los últimos años, fruto de la crisis financiera, las empresas encargadas de gestionar los parking públicos han sufrido importantes pérdidas en su recaudación, llegando en algunos casos a provocar su cierre. Aquellas que han corrido mejor suerte son las que se ubican en el sector localizado entre el centro histórico y la frontera con Gibraltar. En la actualidad, la cifra de plazas en parking públicos (subterráneos y en superficie) ronda las 2500 unidades.

(Ver Plano núm.6 "ÁREAS DE APARCAMIENTO VIGILADO. ESTADO ACTUAL")

Parking Constitución - Frontera y Centro – Conservatorio

En 2002 el Ayuntamiento concesiona por 50 años suelos municipales a la empresa Isolux Corsán para la explotación de parking subterráneos en el centro de la ciudad. Estos espacios de estacionamiento bajo suelo se dividen en dos: el parking Constitución – Frontera, que cuenta con un total de 699 plazas, y el parking centro – conservatorio, ubicado bajo el Consistorio y cuyo aforo máximo es de 170 espacios de aparcamiento.



Parking Centro – Conservatorio y Parking Constitución - Frontera Fuente: Google

Parking Trino Cruz

Se trata de una pequeña bolsa de aparcamientos construida en superficie y de titularidad privada. El aparcamiento público Trino Cruz se ubica en pleno corazón de la localidad junto al mercado y cuenta con un total de 80 plazas de estacionamiento.



Parking Trino Cruz, Fuente: Google

Parking Fo-cona

Esta bolsa de aparcamiento subterránea es la más antigua de la ciudad. Su localización es privilegiada ya que se encuentra entre el centro y la frontera con Gibraltar. Cuenta con un aforo máximo de 450 plazas de estacionamiento.



Parking Fo-cona, Fuente: Google

Parking Alcaidesa Marina

Esta área se encuentra dentro del puerto deportivo Marina Alcaidesa, localizado a menos de 5 minutos andando de la Verja. Se trata de un aparcamiento en superficie que cuenta con unas 300 plazas de aparcamiento aproximadamente.



Parking Alcaidesa Marina, Fuente: Google

Parking Santa Bárbara

Inaugurado recientemente, el parking Santa Bárbara, se asienta en suelo propiedad de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras y se localiza junto al anterior, lindando con la frontera con Gibraltar. Se trata de una gran extensión de aparcamientos que cuenta con alrededor de 680 plazas.



Parking Sta. Bárbara, Fuente: Google

2.9.4 ESTACIONAMIENTO FUERA DE LA VÍA PÚBLICA.

Entre los aparcamientos ubicados fuera de vía la pública conviene distinguir entre aquellos situados en solares o manzanas destinadas a tal uso, generalmente de titularidad municipal, regulados y gratuitos, que actualmente son inexistentes en este municipio; los correspondientes a los garajes privados, ya sea en los bajos de unifamiliares y bloques de viviendas o en sus sótanos; y los aparcamientos destinados a los clientes de las zonas comerciales, que con carácter general, en la zona analizada resultan en su mayoría de uso gratuito y no exclusivo. En el caso concreto de La Línea de la Concepción, las áreas comerciales que disponen de espacios de aparcamiento son los grandes supermercados y centros comerciales que se localizan en los extrarradios del casco urbano.



Parking Supermercado Aldi



Parking Centro Comercial Gran Sur

Fuente: Google

2.9.5 ESTACIONAMIENTOS RESERVADOS EN LA VÍA PÚBLICA.

Las personas con movilidad reducida y las empresas comerciales y de servicio, necesitan, en mayor o menor medida, de espacios reservados para el estacionamiento (en el caso primero) y zonas de carga y descarga para desarrollar su actividad en un espacio urbano y económico donde la accesibilidad y la movilidad de personas y mercancías sea la adecuada.

La ordenación y mejora de los procesos de carga, descarga, transporte y reparto, adecuados para distribuir las mercancías y abastecer al importante conjunto de negocios de la ciudad, es un aspecto que atañe a todos los sectores del transporte, el comercio y los servicios. Las zonas habilitadas para realizar las operaciones de carga y descarga, se rigen habitualmente según la señalización particular de la zona, siendo esto prácticamente constante en todas las ciudades españolas, con tiempos de permanencia generalmente inferiores a 30 minutos.

En el caso de las personas con movilidad reducida, el ayuntamiento de La Línea de la Concepción dispone de un inventario de plazas de aparcamiento para dichas personas existiendo un total de 298 plazas habilitadas. El inventario recoge todos los espacios disponibles en las calles del entramado urbano.



Reservados en la vía pública: Personas con movilidad reducida (Izq.) Carga y descarga (Dcha.)

Además de todos los espacios reservados o habilitados ya mencionados, que disminuyen el número total de estacionamientos en la vía pública, existen otras licencias como los vados permanentes de salida y entrada a garajes o incluso la ocupación de vía pública que supone el pintado de pasos de peatones y contenedores de residuos que, en definitiva, ocasionan también pérdidas en el aforo de total de huecos de aparcamiento.

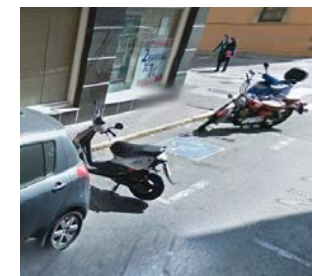
Pese a no contar con el número concreto de espacios de aparcamiento existentes en la ciudad, en la siguiente tabla se computa el número de plazas que se ven afectadas por zona azul, vados permanentes, contenedores de residuos y otras zonas reservadas:

Nº Carga y Descarga	Nº Movilidad Reducida	Nº Zona azul	Nº Otros reservados	Nº Vados	Nº equivalente a contenedores
147	298	1536	80	3087	*719
Total plazas afectadas = 5167					

* En el caso de los contenedores, se han usado los datos aportados por ARCGISA (empresa de Aguas y Residuos del Campo de Gibraltar S.A) y se han tenido en cuenta las cantidades y dimensiones de los distintos tipos de contenedores y dividido el total entre 5'5, que es el hueco estándar (en metros) de una plaza de aparcamiento en vía pública.

2.9.6 DIAGNÓSTICO DEL ESTACIONAMIENTO.

La poca concienciación sobre movilidad sostenible, unida a la mala accesibilidad peatonal y a un servicio de transporte público insuficiente genera en el ciudadano de La Línea de la Concepción una gran dependencia del vehículo utilitario, que culmina en actitudes incívicas a la hora del estacionamiento. Entre estas acciones caben destacar el estacionamiento en doble fila; no respetar las líneas amarillas; utilizar los reservados para personas con movilidad reducida o de carga y descarga; aparcarse encima de las aceras obstaculizando al peatón; no respetar los vados permanentes o invadir los pasos de peatones. En la siguiente imagen se puede apreciar como dos ciclomotores invaden un espacio reservado para persona con movilidad reducida:



Reservado para PMR en calle San José .Fuente: Google

2.9.7 ACCIONES DEL AYUNTAMIENTO RELATIVAS AL ESTACIONAMIENTO.

Ante la incapacidad económica del Consistorio de llevar a cabo la construcción de un espacio de aparcamiento gratuito, en los últimos años se han tomado distintas medidas relativas a mejorar el estacionamiento en el centro de la ciudad, la zona con mayor afección a este respecto. Éstas son las siguientes:

- En la calle Gibraltar se optó por cambiar plazas de aparcamiento en cordón por plazas en batería. De este modo se consiguió pasar de 9-10 plazas a unas 15.



Aparcamiento en batería, Calle Gibraltar. Fuente: Google

- En el paseo marítimo de Levante, en el tramo correspondiente a la Avenida Príncipe de Asturias se procedió a regenerar el litoral y se reordenó el estacionamiento. Se procedió a eliminar el aparcamiento en cordón y sustituirlo por plazas en batería a ambos lados. Se consiguió aumentar el aforo en un 50% aproximadamente.



Aparcamiento en batería, Avda. Príncipe de Asturias. Fuente: Google

- En las inmediaciones de la estación de autobuses, existían una serie de plazas de autorizados que, tras una revisión de los reservados municipales, se han liberado y añadido al inventario de espacios de aparcamiento gratuito en la vía pública.



Reservados municipales liberados, Avda. Príncipe de Asturias. Fuente: Google

- Actualmente se está llevando a cabo una revisión de las líneas amarillas pintadas en el suelo y los vados permanentes ya que algunas no se encuentran en funcionamiento y suponen espacios de estacionamiento perdidos.

Por otro lado, también se han tomado decisiones que han provocado una reducción en el número de plazas de aparcamiento:

- Para poner en valor los Jardines Saccone, un bien protegido y de interés cultural, se opta por prohibir el aparcamiento en las traseras de dichos jardines que lindan con otro solar municipal. Este cierre produce una pérdida de unas 50 plazas de aparcamiento.



Jardines Saccone, Avda. del Mar. Fuente: Google

- Como apuesta por la movilidad sostenible y los hábitos saludables se procede al cierre del tráfico rodado dentro del Parque Princesa Sofía en fines de semana una vez terminado el horario de vigencia de la zona azul. Esto provoca que desde el sábado a medio día hasta el lunes por la mañana, las dos calles que cruzan este pulmón de la ciudad, queden impedidas para el aparcamiento.



Parque Princesa Sofía. Fuente: Ayto. de La Línea de la Concepción.

- A lo largo de toda la ciudad surgen de manera espontánea en solares particulares una serie de aparcamientos que se procede a cerrar por no acogerse a la legalidad y provocar un agravio comparativo con los empresarios que gestionan parkings de forma regulada.

2.10 MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD A PMR'S.

El municipio de La Línea de la Concepción, a pesar de su idoneidad para ser recorrido a pie, presenta múltiples carencias y barreras arquitectónicas en relación con la accesibilidad de peatones y de personas con movilidad reducida. En este apartado se estudian los flujos más importantes de movilidad peatonal en una serie de itinerarios dentro de la ciudad, asociados a criterios de tipología de espacios y uso de los mismos.

Éstos, que proporcionan conectividad entre las barriadas y los centros de atracción de viajes, también deben ser accesibles a paradas de autobús y puntos de intercambio de transporte urbano e interurbano.

2.10.1 IDENTIFICACIÓN DE VÍAS PEATONALES.

Actualmente, La Línea de la Concepción cuenta con un escaso inventario de calles peatonales, que se localizan en las inmediaciones de la conocida como Plaza de la Iglesia, centro neurálgico de la ciudad. Hace varias décadas se iniciaron los procesos de peatonalización de ciertas calles entre las que, por su actividad comercial y el flujo de personas que discurren por ellas, destacan la calle Real, Doctor Villar, Cadalso, Alfonso X el Sabio, Hércules, Alba, y tramos de Carteya, las Flores y del Ángel entre otras, sumando una extensión de 1150 metros lineales de vías peatonales. En los últimos años, se han eliminado barreras arquitectónicas para una futura semipeatonalización en la calle Sol y cortado al tráfico la calle Carboneros, dejando acceso a los garajes. Considerando ambas como vías semipeatonales, suponen una longitud total aproximada de 300 metros. De todas las anteriores, la calle Real es la vía peatonal por excelencia en la ciudad, ya que además de ser la de mayor extensión y anchura, soporta el grosor de la actividad comercial del centro de la localidad.



Calle del Alba, calle Sol y Calle Real. Fuente: Google

(Ver Plano núm.5 "CIRCUITOS SALUDABLES. ESTADO ACTUAL")

2.10.2 OROGRAFÍA Y DISTANCIAS MÁXIMAS.

El casco urbano de La Línea de la Concepción se asienta sobre una planicie prácticamente perfecta que posibilita la efectividad del funcionamiento de los modos de transporte no motorizados (peatón, bicicleta, etc.). Es en las barriadas periféricas de Santa Margarita y Alcaldesa, que se ubican en el extremo norte de la ciudad, donde la orografía se hace más abrupta y aparecen ciertos desniveles. Por este mismo motivo y por su localización disgregada con respecto al casco urbano, resulta más difícil la interconexión de las mismas con el resto del municipio. El casco urbano, sin embargo, se desarrolla de forma compacta no llegando a alcanzar su extensión máxima los 3 kilómetros en ninguna de las direcciones, hecho que garantiza que de cualquier lugar a otro de la ciudad, el recorrido caminando no supere más de 30 minutos.

En el gráfico siguiente se plasman dos rutas, Norte-Sur y Este-Oeste, donde se evidencian las distancias máximas de una punta a otra del casco urbano y el tiempo estimado para transitarlas a pie:



Recorridos máximos Norte-Sur y Este-Oeste. Fuente: Guía Repsol

(Ver Plano núm.4 "ACCESIBILIDAD PEATONAL. ESTADO ACTUAL")

2.10.3 DIAGNOSTICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y BARRERAS ARQUITECTONICAS.

Analizando las infraestructuras en el término municipal de La Línea de la Concepción, se concluye que estas han sido ideadas para priorizar a los vehículos motorizados frente al peatón, por lo que existen una serie de deficiencias que hacen de ésta una ciudad con poca accesibilidad peatonal. A continuación se procede a un estudio genérico de diagnóstico de las infraestructuras en lo relativo a la accesibilidad peatonal.

En cuanto al alumbrado público, es destacable el hecho de que las vías con mayor tráfico de vehículos cuentan con lámparas enfocadas hacia la calzada y nunca hacia el acerado, lo que provoca que las zonas peatonales no estén lo suficientemente iluminadas. Por otro lado, a lo largo de toda la localidad aparecen una serie de postes de madera que fueron instalados de forma provisional durante la ejecución de obras de inmuebles particulares y que no han vuelto a ser sustituidos por las luminarias correspondientes. Esto, además de afectar a la estética de la vía pública supone, en la mayoría de casos, un obstáculo a salvar por peatones y personas con movilidad reducida.

En el caso del mobiliario urbano (papeleras, bancos, paneles publicitarios, bolardos...) y las señales verticales de tráfico, tan necesarios para el buen funcionamiento del tráfico rodado y peatonal, es digno de mención que estos deben ir ubicados estratégicamente para ser útiles y funcionales pero también debe tenerse en cuenta que respeten las distancias mínimas establecidas en las normativas sobre barreras arquitectónicas y no generen problemas de accesibilidad.

El acerado, además de hallarse muy deteriorado y presentar anchos insuficientes en la mayoría de las calles, presenta múltiples anomalías como bordillos elevados; socavones y desniveles; rampas de acceso a garajes con pendientes que obligan al viandante a invadir la calzada; discontinuidades en los itinerarios con desaparición de acerado; baldosas que incumplen las normativas con respecto a la resbaladizidad y seguridad antideslizamiento del suelo; falta de uniformidad en los materiales y baja adaptación de los mismos a discapacitados visuales.

Los pasos de peatones en las intersecciones se hallan localizados correctamente por lo que no suponen, en términos generales, problema alguno para la accesibilidad. No obstante, se está estudiando la posibilidad de sustituir algunos de ellos puesto que la pintura usada provoca resbalones y deslizamientos en días de lluvia. Por otro lado, a fin de aminorar las velocidades de los vehículos a motor, aparecen una serie de badenes o recrecidos de la calzada que también pueden considerarse una barrera para personas con movilidad reducida.



Deficiencias de infraestructuras detectadas. Fuente: Ayto. de La Línea de la Concepción.

2.10.4 ACCIONES DEL AYUNTAMIENTO RELATIVAS A LA ACCESIBILIDAD PEATONAL.

Entre 2009 y 2011 gracias al Plan E y Plan Proteja se ejecutan obras para la mejora de las infraestructuras y la accesibilidad peatonal, destacando las siguientes:

- Reurbanización de la calle Cartagena entre la Ctra. De las Industrias y calle Gabriel Miró.
- Mejora de la pavimentación en barriadas Junquillo, Colonia, San Pedro, Velada, San Bernardo, San José, Atunara, Paseo Marítimo, Santa Margarita, camino de Torrenueva y centro.
- Mejoras en seguridad vial.
- Supresión de barreras arquitectónicas en edificios municipales.
- Mejoras del alumbrado público en calle Miramar, Mondéjar, Colonia, Junquillos, Manuel de Falla, Punto Robot, la Atunara, avenida del Ejército, San Felipe, Conchal, plaza de toros, Huerta Fava, Velada y San Bernardo.
- Desde 2011 ante la situación de crisis económica del Ayuntamiento y la inexistencia de subvenciones destinadas a la mejora de las infraestructuras, sólo se han podido realizar pequeñas reparaciones de la pavimentación además de algunas actuaciones puntuales relacionadas con la accesibilidad. No obstante, se ha procedido a priorizar al peatón con respecto al vehículo motorizado con el corte al tráfico rodado de la calle Carboneros y del parque Princesa Sofía, entre otros.



Acciones relativas a la accesibilidad peatonal. Fuente: Ayto. de La Línea de la Concepción.

2.11 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

2.11.1 TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

Desde 2014 la empresa Los Amarillos S.L. es la encargada de prestar el servicio de transporte público urbano en La Línea de la Concepción. Actualmente, el municipio cuenta con 3 líneas que inician sus trayectos en la estación de autobuses municipal, ubicada próxima a la frontera con Gibraltar, y terminan en las barriadas periféricas. A excepción del núcleo urbano de la Alcaidesa, todos los barrios que conforman los límites de la ciudad, están conectados.

AUTOBUSES URBANOS LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN			
Nº línea	Recorrido	Inicio / Fin	Nº vehículos
1 Atunara	Recorre la zona Este uniendo el centro de la ciudad con el hospital y las barriadas de la Atunara y San Bernardo	6:30 – 23:00	2
2 Junquillo	Recorre la zona Oeste, uniendo el centro de la ciudad con las barriadas de Junquillo, la Colonia, y el centro comercial Gran Sur	6:45 – 22:15	2
3 Zabal	Coincide en recorrido con la línea número 1 y continúa a través de la carretera de Málaga hasta la barriada de Santa Margarita	7:30 – 20:00	1

(Ver Plano núm.7 “TRANSPORTE URBANO. ESTADO ACTUAL”)

A efectos de conocer la situación y el funcionamiento del transporte urbano colectivo en la comarca, el Consorcio de Transportes Metropolitano del Campo de Gibraltar realiza un estudio en las distintas localidades consorciadas.

Para el caso de La Línea de la Concepción los trabajos de campo se realizaron los días 2, 3, 9 y 10 de marzo de 2016, correspondiendo a los días de la semana miércoles y jueves, con objeto de estudiar el funcionamiento de las líneas en día laborable. El estudio se realizó de la siguiente forma:

1. Conteos de viajeros (sube-baja): se analizó un día para cada una de las líneas objeto de estudio.
2. Realización de encuestas de movilidad: se planteó la consulta a al menos 790 personas para el total de las líneas objeto de estudio, distribuidas proporcionalmente en función del volumen de viajeros y manteniendo un nivel mínimo de 30 encuestas por línea.

Las siguientes tablas expresan los datos obtenidos:

LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN: VIAJEROS TOTALES SUBIDOS POR LÍNEA, TRAYECTO Y TRAMO HORARIO					
LÍNEA	VIAJEROS SUBIDOS	TRAYECTO	VIAJEROS SUBIDOS	TRAMO HORARIO	VIAJEROS SUBIDOS
LÍNEA 1. LA ATUNARA	420	Línea 1. Frontera-La Atunara	236	mañana (hasta las 14:00)	142
				mediodía (a partir de las 14:00)	94
		Línea 1. La Atunara-Frontera	184	mañana (hasta las 14:00)	146
				mediodía (a partir de las 14:00)	38
LÍNEA 2. EL JUNQUILLO	402	Línea 2. Frontera-El Junquillo	199	mañana (hasta las 14:00)	104
				mediodía (a partir de las 14:00)	95
		Línea 2. El Junquillo-Frontera	203	mañana (hasta las 14:00)	159
				mediodía (a partir de las 14:00)	44
LÍNEA 3. EL ZABAL	242	Línea 3. Frontera-El Zabal	112	mañana (hasta las 14:00)	72
				mediodía (a partir de las 14:00)	40
		Línea 3. El Zabal-Frontera	130	mañana (hasta las 14:00)	109
				mediodía (a partir de las 14:00)	21

LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN: OCUPACIÓN MEDIA POR LÍNEA, TRAYECTO Y TRAMO HORARIO					
LÍNEA	OCUPACIÓN MEDIA	TRAYECTO	OCUPACIÓN MEDIA	TRAMO HORARIO	OCUPACIÓN MEDIA
LÍNEA 1. LA ATUNARA	6,3	Línea 1. Frontera-La Atunara	6,9	mañana (hasta las 14:00)	7,5
				mediodía (a partir de las 14:00)	6,3
		Línea 1. La Atunara-Frontera	5,6	mañana (hasta las 14:00)	8,6
				mediodía (a partir de las 14:00)	2,4
LÍNEA 2. EL JUNQUILLO	5,7	Línea 2. Frontera-El Junquillo	5,7	mañana (hasta las 14:00)	5,2
				mediodía (a partir de las 14:00)	6,3
		Línea 2. El Junquillo-Frontera	5,8	mañana (hasta las 14:00)	8,4
				mediodía (a partir de las 14:00)	2,8
LÍNEA 3. EL ZABAL	15,1	Línea 3. Frontera-El Zabal	14,0	mañana (hasta las 14:00)	14,4
				mediodía (a partir de las 14:00)	13,3
		Línea 3. El Zabal-Frontera	16,3	mañana (hasta las 14:00)	27,3
				mediodía (a partir de las 14:00)	5,3

Fuente: Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar

Se puede deducir que las líneas 1 y 2 soportan mayor volumen de subidas y bajadas que la línea 3, donde los viajeros permanecen más tiempo en el autobús. La ocupación media es bastante baja presentando sus horas punta en la franja horaria que va hasta las 2 de la tarde.

También se comprueba que los autobuses no están en buenas condiciones y carecen de la tecnología suficiente para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida. Por otro lado, las paradas no se efectúan en los horarios establecidos.

En las siguientes tablas se puede observar qué paradas son las que soportan un mayor número de subidas y bajadas, dato de vital relevancia a la hora de replantearse el mover marquesinas de un lugar a otro o cambiar los recorridos de alguna de las líneas.

Línea 1 – La Atunara

Fecha: 20/05/2018		VIAJEROS TOTALES: IDA		BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 1. LA ATUNARA)		
Nº parada	Realiza la parada	PARADA	HORARIO	Nº SUBIDOS	Nº BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Frontera		0	0	
2		Avda. Europa / Estación		63	24	
3		Plaza Constitución		145	0	
4		Mercado Mayorista		2	0	
5		Jugueteros		3	0	
6		Huerta Fava		2	1	
7		San Bernardo		1	15	
8		Hospital		5	42	
9		Residencia Sanitaria		0	1	
10		El Poni		2	26	
11		Tomallero		1	6	
12		Casa del Mar		0	4	
13		Bar Salas		5	36	
14		Centro de Salud		4	12	
15		Calle Tor		0	16	
16		Urb. Gravena		3	4	
17		Nueva Línea		0	16	

Fecha: 14/05/2019	VIAJEROS TOTALES: VUELTA		BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 1. LA ATUNARA)			
N° parada	Realiza la parada	PARADA	HORARIO	N° SUBIDOS	N° BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Nueva Línea		18	0	
2		El Barronal		0	1	
3		Calle Tor		18	1	
4		Bar Salas		47	1	
5		Casa del Mar		1	1	
6		Tomallero		8	0	
7		El Poni		16	0	
8		Residencia Sanitaria		25	4	
9		Hospital		42	8	
10		San Bernardo		6	2	
11		Huerta Fava		1	9	
12		Jugueteros		0	23	
13		Mercado Mayorista		0	8	
14		Plaza Constitución		2	122	
15		Frontera		0	54	

Fuente: Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar

Línea 2 – El Junquillo

2.2. LÍNEA 2. EL JUNQUILLO

Fecha:
03/05/2014

VIAJEROS TOTALES: IDA

BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 2. EL JUNQUILLO)

Nº parada	Realiza la parada	PARADA	HORARIO	Nº SUBIDOS	Nº BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Frontera		0	0	
2		Avda. Europa / Estación		53	10	
3		Plaza Constitución		103	42	
4		Ayuntamiento		24	0	
5		Avda. España		0	0	
6		Chico		1	0	
7		ASCTEG		1	7	
8		Centro de Salud		2	24	
9		Monolige		4	7	
10		Virgen de la Palma		0	17	
11		L. Sagrado Corazón		0	44	
12		Kiosco Chiquete		0	16	
13		Avda. España		5	11	
14		Rocamar		3	11	
15		Príncipe		2	10	
16		Avda. España		1	3	
17		Carrefour		0	40	

Fecha: 04/05/2016	VIAJEROS TOTALES: VUELTA		BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 2. EL JUNQUILLO)			
N° parada	Realiza la parada	PARADA	HORARIO	N° SUBIDOS	N° BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Carrefour		28	0	
2		Límite Tennis Club		10	1	
3		Kiosco Chiquete		36	0	
4		L. Sagrado Corazón		29	0	
5		Virgen del Rosa		29	0	
6		Bar Tono		4	0	
7		Virgen de la Palma		20	1	
8		Monolige		7	0	
9		Centro de Salud		29	3	
10		ASCTEG		6	1	
11		Monseñor		5	3	
12		Avda. España		0	9	
13		Chino		0	7	
14		Ayuntamiento		0	75	
15		Farmacia Santa		0	11	
16		Frontera		0	49	

Fuente: Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar

Línea 3– Zabai

2.3 LÍNEA 3. EL ZABAL						
Fecha:	VIAJEROS TOTALES: IDA		BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 3. EL ZABAL)			
Nº parada	Realiza parada	PARADA	HORARIO	Nº SUBIDOS	Nº BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Frontera		1	0	
2		Arda, de Europa		21	0	
3		Plaza Constitución		73	0	
4		Marcado Mayorista		1	0	
5		Juguetes		2	0	
6		Nuestra Señora		1	0	
7		San Bernardo		0	4	
8		Hospital		2	16	
9		Residencia Sanitaria		0	0	
10		El Pinar		0	4	
11		Tonillero		0	1	
12		Casa del Mar		0	0	
13		Bar Sales		1	11	
14		Calle Tar		0	1	
15		El Barrocal		0	3	
16		Las Chucas		1	3	
17		Farmacia Orosco		0	3	
18		Super Lidl		3	2	
19		Super Lidl		0	0	
20		Bar Lara		4	9	
21		Venta Papi		0	1	
22		Camisero		0	4	
23		Super Ols		0	3	
24		Venta Salvador		0	0	
25		Ka5		0	1	
26		Margarita Canter		0	10	
27		Arda, del Estrecho		0	6	
28		Arda		0	3	
29		Arda, del Burgo		0	5	
30		Via Melchor		0	20	

Fecha:	VIAJEROS TOTALES: VUELTA		BUS URBANO LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN (LÍNEA 3. EL ZABAL)			
Nº parada	Realiza parada	PARADA	HORARIO	Nº SUBIDOS	Nº BAJADOS	CAUSA RETRASO PRODUCIDO O NO REALIZACIÓN DE PARADA
1		Via Melchor		22	0	
2		Arda, del Burgo		1	0	
3		Arda		3	0	
4		Arda, del Estrecho		5	0	
5		Margarita Canter		16	0	
6		Ka5		0	0	
7		Venta Salvador		2	0	
8		Super Ols		0	0	
9		Camisero		4	0	
10		Venta Papi		1	0	
11		Bar Lara		3	0	
12		Super Lidl		1	3	
13		Super Lidl		1	0	
14		Farmacia Orosco		0	0	
15		Las Chucas		0	1	
16		El Barrocal		0	0	
17		Calle Tar		4	0	
18		Bar Sales		20	3	
19		Casa del Mar		0	0	
20		Tonillero		0	0	
21		El Pinar		0	1	
22		Residencia Sanitaria		4	4	
23		Hospital		13	3	
24		San Bernardo		3	0	
25		Nuestra Señora		1	3	
26		Juguetes		0	17	
27		Marcado Mayorista		0	8	
28		Plaza Constitución		0	60	
29		Frontera		0	24	

Fuente: Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar

En resumen, en la línea 1, las paradas donde se observa mayor flujo de viajeros son Plaza de la Constitución, Frontera, Hospital y Estación de Autobuses; en la línea 2, Frontera, Ayuntamiento, Estación y Plaza de la Constitución; y en la línea 3, Plaza de la Constitución y Venta Melchor.

En cuanto a las tarifas, el precio del billete sencillo es de 0,90 euro y actualmente se está trabajando en la implantación de diferentes tipos de bonos de viaje así como la integración tarifaria a través del Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar.

2.11.2 TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO.

Este apartado se centra en el transporte en autobús, que es el medio más usual para conexiones interurbanas de cortas distancias. No obstante, cabe mencionar que por su ubicación privilegiada, la comarca del Campo de Gibraltar presenta varias estaciones de tren que conectan con diversos puntos de la geografía andaluza y Madrid. Una de ellas es la denominada estación San Roque – La Línea, que se ubica en el término municipal de la localidad vecina de San Roque. Además, Algeciras y Tarifa poseen puerto marítimo de pasajeros con destinos como Ceuta o Tánger. Por último, señalar la proximidad de aeropuertos como el de Jerez de la Frontera o Málaga, que se encuentran a tan sólo una hora de La Línea de la Concepción o incluso el de Gibraltar, que se localiza a menos de 15 minutos andando del centro de nuestro municipio y, que en origen, estaba destinado al uso conjunto entre La Línea de la Concepción y la colonia Británica.

En los últimos años, debido al fomento del uso del vehículo utilitario y a la tendencia a la centralización de los servicios, el transporte interurbano ha ido perdiendo fuerza y la estación de autobuses de La Línea de la Concepción ha quedado relegada con respecto a otras de mayor flujo de movimientos como la de Algeciras, por lo que son pocos los trayectos que desde ella se realizan. En la actualidad, existen 3 empresas que operan en el municipio; transportes Comes que cubre los recorridos hacia la zona de Cádiz capital; Portillo que parte desde La Línea hasta la costa malagueña; y CTM responsable de los trayectos dentro del área metropolitana del Campo de Gibraltar. Las siguientes tablas muestran los horarios e itinerarios de cada una de ellas:

Transportes Generales COMES

Rutas y Horarios

TRANSPORTES GENERALES COMES



CÁDIZ - ALGECIRAS - LA LÍNEA

	07,00	09,00	10,15	11,45	14,00	15,30	16,30	20,15	CÁDIZ
07,20	09,25	10,40	12,10	14,25	15,55	16,55	20,40		S. FERNANDO
07,30		10,55		14,40		17,10			CHICLANA
07,55		11,10		14,55		17,25			C. CONIL
08,05		11,20		15,05		17,35			B. VEJER
08,20		11,30		15,20		17,50			C. TAHIVILLA
08,35		11,40		15,25		17,55			C. FACINAS
08,45	10,30(*)	12,00	13,00	15,45		18,15	21,45		TARIFA
09,30	10,45	12,30	13,30	16,15		18,45	22,15		SAL. ALGECIRAS
		12,50				19,05			CR. SAN ROQUE
		13,00				19,15			LA LINEA
MÁLAGA	CORUÑA - ALGECIRAS	LA LINEA	ALGECIRAS	MÁLAGA	MÁLAGA	LA LINEA	MÁLAGA	DESTINO	
0904	0902	0902	0902	0903	0903	0902	0903	CODIGO DE LINEA	

LA LÍNEA - ALGECIRAS - CÁDIZ

LA LINEA	MÁLAGA	ALGECIRAS	MÁLAGA	MÁLAGA	ALGECIRAS	LA LINEA	MÁLAGA	PROCEDENCIA
07,00						20,00		LA LINEA
07,10						20,10		CR. SAN ROQUE
07,30	11,00	14,00	15,30	17,30	19,15(*)	20,30	22,00	ALGECIRAS
08,00	11,30	14,30	16,00		19,45	21,00		TARIFA
08,15	-					21,15		C. FACINAS
08,20	-					21,20		C. TAHIVILLA
	12,05					21,35		B. VEJER
	12,15					21,45		C. CONIL
	12,30					22,00		CHICLANA
09,05	12,40	15,35		19,05	20,50	22,10	23,35	S. FERNANDO
09,30	13,15	16,00	17,30	19,30	21,15	22,45	24,00	CÁDIZ
0902	0904	0902	0903	0903	0902	0902	0903	CODIGO DE LINEA

BUS PORTILLO
BUS COMES
BUS DAINCO
CALENDARIO DIARIO

Fuente: www.tgcomes.es

CTM Grupo Ruiz

Consorcio de Transporte. Campo de Gibraltar



Horarios de la línea M-120 - Algeciras-La Línea

De ida: 14.00.00 h a 15.00 h y 24.00.00 h

Algeciras	Palmón	Guadamarque	San Roque	Campanario	La Línea	Procedencia	Observaciones
Algeciras	Cr. Carabou	Cr. Tarquillo	Cr. San Roque	Campanario	La Línea		
07:30	07:17	07:25	07:30	07:35	07:45	L-4	
07:39	07:27	07:35	07:40	07:45	07:55	L-4	
07:45	07:32	07:40	07:45	07:50	08:00	S	
08:30	08:17	08:25	08:30	08:35	08:45	L-4	
08:39	08:27	08:35	08:40	08:45	08:55	D	
08:45	08:32	08:40	08:45	08:50	09:00	L-4	
08:50	08:37	08:45	08:50	08:55	09:05	D	
09:15	09:02	09:10	09:15	09:20	09:30	S	
09:30	09:17	09:25	09:30	09:35	09:45	L-4	
09:39	09:27	09:35	09:40	09:45	09:55	D	
09:45	09:32	09:40	09:45	09:50	10:00	S	
10:30	10:17	10:25	10:30	10:35	10:45	L-4	
10:39	10:27	10:35	10:40	10:45	10:55	D	
10:45	10:32	10:40	10:45	10:50	11:00	S	
10:50	10:37	10:45	10:50	10:55	11:05	L-4	
11:15	11:02	11:10	11:15	11:20	11:30	S	
11:30	11:17	11:25	11:30	11:35	11:45	L-4	
11:39	11:27	11:35	11:40	11:45	11:55	D	
11:45	11:32	11:40	11:45	11:50	12:00	L-4	
11:50	11:37	11:45	11:50	11:55	12:05	D	
12:30	12:17	12:25	12:30	12:35	12:45	L-4	
12:39	12:27	12:35	12:40	12:45	12:55	S	

Algeciras	Palmón	Guadamarque	San Roque	Campanario	La Línea	Procedencia	Observaciones
Algeciras	Cr. Carabou	Cr. Tarquillo	Cr. San Roque	Campanario	La Línea		
12:30	12:17	12:25	12:30	12:35	12:45	D	
12:39	12:27	12:35	12:40	12:45	12:55	L-4	
12:45	12:32	12:40	12:45	12:50	13:00	S	
12:50	12:37	12:45	12:50	12:55	13:05	L-4	
13:15	13:02	13:10	13:15	13:20	13:30	D	
13:30	13:17	13:25	13:30	13:35	13:45	L-4	
13:39	13:27	13:35	13:40	13:45	13:55	D	
13:45	13:32	13:40	13:45	13:50	14:00	S	
13:50	13:37	13:45	13:50	13:55	14:05	L-4	
14:15	14:02	14:10	14:15	14:20	14:30	D	
14:30	14:17	14:25	14:30	14:35	14:45	L-4	
14:39	14:27	14:35	14:40	14:45	14:55	D	
14:45	14:32	14:40	14:45	14:50	15:00	S	
14:50	14:37	14:45	14:50	14:55	15:05	L-4	
15:15	15:02	15:10	15:15	15:20	15:30	D	
15:30	15:17	15:25	15:30	15:35	15:45	L-4	
15:39	15:27	15:35	15:40	15:45	15:55	S	
15:45	15:32	15:40	15:45	15:50	16:00	L-4	
16:15	16:02	16:10	16:15	16:20	16:30	D	
16:30	16:17	16:25	16:30	16:35	16:45	L-4	
16:39	16:27	16:35	16:40	16:45	16:55	D	
16:45	16:32	16:40	16:45	16:50	17:00	S	
16:50	16:37	16:45	16:50	16:55	17:05	L-4	
17:15	17:02	17:10	17:15	17:20	17:30	D	
17:30	17:17	17:25	17:30	17:35	17:45	L-4	
17:39	17:27	17:35	17:40	17:45	17:55	D	
17:45	17:32	17:40	17:45	17:50	18:00	S	
17:50	17:37	17:45	17:50	17:55	18:05	L-4	
18:15	18:02	18:10	18:15	18:20	18:30	D	
18:30	18:17	18:25	18:30	18:35	18:45	L-4	
18:39	18:27	18:35	18:40	18:45	18:55	S	
18:45	18:32	18:40	18:45	18:50	19:00	D	
18:50	18:37	18:45	18:50	18:55	19:05	L-4	
19:15	19:02	19:10	19:15	19:20	19:30	D	
19:30	19:17	19:25	19:30	19:35	19:45	L-4	
19:39	19:27	19:35	19:40	19:45	19:55	S	
19:45	19:32	19:40	19:45	19:50	20:00	D	

Algeciras	Palmón	Guadamarque	San Roque	Campanario	La Línea/Geopla		
Algeciras	Cr. Carabou	Cr. Tarquillo	Cr. San Roque	Campanario	La Línea	Procedencia	Observaciones
20:30	20:17	20:25	20:30	20:35	20:45	L-4	
20:45	20:32	20:40	20:45	20:50	20:58	S	
20:50	20:37	20:45	20:50	20:55	21:05	D	
20:55	20:42	20:50	20:55	21:00	21:10	L-4	
20:59	20:47	20:55	21:00	21:05	21:15	L-8	
20:45	21:02	21:10	21:15	21:20	21:30	D	
21:00	21:17	21:25	21:30	21:35	21:45	L-4	
21:15	21:32	21:40	21:45	21:50	22:00	S	
21:30	21:47	21:55	22:00	22:05	22:15	D	
21:39	21:47	21:55	22:00	22:05	22:15	L-4	
22:30	22:47	22:55	23:00	23:05	23:15	L-8	

Itinerario/Origen	Componente	San Roque		Palmira	Algeciras	Frecuencia	Observaciones
La Línea	Componente	Or. San Roque	Or. Tarapita	Or. Gernika	Algeciras		
07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	L-D	
07:45	07:45	08:00	08:05	08:10	08:15	L-D	
08:15	08:15	08:30	08:35	08:40	08:45	L-D	
08:30	08:30	08:45	08:50	08:55	09:00	L-D	
08:45	08:45	09:00	09:05	09:10	09:15	D	
08:45	08:45	09:00	09:05	09:10	09:15	L-D	
09:15	09:15	09:30	09:35	09:40	09:45	L-D	
09:30	09:30	09:45	09:50	09:55	10:00	D	
09:45	09:45	10:00	10:05	10:10	10:15	L-D	
10:00	10:00	10:15	10:20	10:25	10:30	L-D	
10:15	10:15	10:30	10:35	10:40	10:45	D	
10:15	10:15	10:30	10:35	10:40	10:45	L-D	
10:40	10:40	11:00	11:05	11:10	11:15	L-D	
11:00	11:00	11:15	11:20	11:25	11:30	D	
11:15	11:15	11:30	11:35	11:40	11:45	L-D	
11:30	11:30	11:45	11:50	11:55	12:00	L-D	
11:45	11:45	12:00	12:05	12:10	12:15	D	
11:45	11:45	12:00	12:05	12:10	12:15	L-D	
12:15	12:15	12:30	12:35	12:40	12:45	L-D	
12:30	12:30	12:45	12:50	12:55	13:00	D	
12:45	12:45	13:00	13:05	13:10	13:15	L-D	
13:00	13:00	13:15	13:20	13:25	13:30	L-D	
13:15	13:15	13:30	13:35	13:40	13:45	D	
13:15	13:15	13:30	13:35	13:40	13:45	L-D	
13:40	13:40	14:00	14:05	14:10	14:15	L-D	
14:00	14:00	14:15	14:20	14:25	14:30	D	
14:15	14:15	14:30	14:35	14:40	14:45	L-D	
14:30	14:30	14:45	14:50	14:55	15:00	L-D	
14:45	14:45	15:00	15:05	15:10	15:15	D	
14:45	14:45	15:00	15:05	15:10	15:15	L-D	

Itinerario/Origen	Componente	San Roque		Palmira	Algeciras	Frecuencia	Observaciones
La Línea	Componente	Or. San Roque	Or. Tarapita	Or. Gernika	Algeciras		
16:45	16:45	16:00	16:05	16:10	16:15	L-D	
16:15	16:15	16:30	16:35	16:40	16:45	L-D	
16:30	16:30	16:45	16:50	16:55	17:00	D	
16:45	16:45	16:00	16:05	16:10	16:15	L-D	
16:30	16:30	16:45	16:50	16:55	17:00	D	
16:15	16:15	16:30	16:35	16:40	16:45	L-D	
16:45	16:45	17:00	17:05	17:10	17:15	L-D	
17:00	17:00	17:15	17:20	17:25	17:30	D	
17:15	17:15	17:30	17:35	17:40	17:45	L-D	
17:30	17:30	17:45	17:50	17:55	18:00	L-D	
17:45	17:45	18:00	18:05	18:10	18:15	D	
17:45	17:45	18:00	18:05	18:10	18:15	L-D	
18:15	18:15	18:30	18:35	18:40	18:45	L-D	
18:30	18:30	18:45	18:50	18:55	19:00	D	
18:45	18:45	19:00	19:05	19:10	19:15	L-D	
19:00	19:00	19:15	19:20	19:25	19:30	L-D	
19:15	19:15	19:30	19:35	19:40	19:45	D	
19:15	19:15	19:30	19:35	19:40	19:45	L-D	
19:45	19:45	20:00	20:05	20:10	20:15	L-D	
20:00	20:00	20:15	20:20	20:25	20:30	D	
20:15	20:15	20:30	20:35	20:40	20:45	L-D	
20:30	20:30	20:45	20:50	20:55	21:00	L-D	
20:45	20:45	21:00	21:05	21:10	21:15	D	
20:45	20:45	21:00	21:05	21:10	21:15	L-D	
21:15	21:15	21:30	21:35	21:40	21:45	L-D	
21:30	21:30	21:45	21:50	21:55	22:00	D	
21:45	21:45	22:00	22:05	22:10	22:15	L-D	

Itinerario/Origen	Componente	San Roque		Palmira	Algeciras	Frecuencia	Observaciones
La Línea	Componente	Or. San Roque	Or. Tarapita	Or. Gernika	Algeciras		
22:30	22:30	22:15	22:20	22:25	22:30	L	
22:15	22:15	22:30	22:35	22:40	22:45	D	
22:15	22:15	22:30	22:35	22:40	22:45	L-D	
22:15	22:15	22:30	22:35	22:40	22:45	L-D	

Algeciras-La Línea

1	En parada en la zona
2	Domingos y festivos, excepto
3	En parada en la zona
4	En parada en la zona
5	En parada en la zona
6	En parada en la zona
7	En parada en la zona
8	En parada en la zona
9	En parada en la zona
10	En parada en la zona
11	En parada en la zona
12	En parada en la zona
13	En parada en la zona
14	En parada en la zona
15	En parada en la zona
16	En parada en la zona
17	En parada en la zona
18	En parada en la zona
19	En parada en la zona
20	En parada en la zona
21	En parada en la zona
22	En parada en la zona
23	En parada en la zona
24	En parada en la zona
25	En parada en la zona
26	En parada en la zona
27	En parada en la zona
28	En parada en la zona
29	En parada en la zona
30	En parada en la zona

Fuente: Consorcio de Transportes Campo de Gibraltar

Transportes Portillo

DESTINOS	BENALMÁDENA COSTA CÓRDOBA ESTEPONA	FUENGIROLA MÁLAGA MÁLAGA	SAN PEDRO SAN ROQUE TORREBOMBILLOS
LA LÍNEA-BENALMÁDENA COSTA			
Duración del trayecto: 2h 30m			
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 19:00		
Salida desde B. Costa	7:30 14:30 17:00		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 19:00 20:45		
Salida desde B. Costa	7:30 14:30 17:00 19:45		
LA LÍNEA-CÓRDOBA			
Duración del trayecto: 5h 15m			
Lunes a Domingo / Monday to Sunday			
Salida desde La Línea	16:30A		
Salida desde Córdoba	8:30A		
A- AUTOBÚS DE ALSA			
LA LÍNEA-ESTEPONA			
Duración del trayecto: 1h 30m			
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	6:45 8:30 8:50 10:00 12:15 14:30 16:30 18:30 19:00 20:00		
Salida desde Estepona	6:45 8:30 8:55 10:00 12:15 13:30A 14:30 15:55 16:30 18:25 18:30 20:00		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	6:45 8:30 8:50 10:00 12:15 14:30 16:30 18:30 19:00 20:00 20:45		
Salida desde Estepona	6:45 8:30 8:55 10:00 12:15 13:30A 14:30 15:55 16:30 18:25 18:30 20:00 20:45 21:10		
A- AUTOBÚS DE ALSA			
LA LÍNEA-FUENGIROLA			
Duración del trayecto: 2h			
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00		
Salida desde Fuengirola	8:00 12:30A 15:00 17:20		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00 20:45		
Salida desde Fuengirola	8:00 12:30A 15:00 17:20 20:15		
A- AUTOBÚS DE ALSA			
LA LÍNEA-MÁLAGA			
Duración del trayecto: 3h			
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00		
Salida desde Málaga	7:00 11:30A 14:00 16:30		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00 20:45		
Salida desde Málaga	7:00 11:30A 14:00 16:30 19:15		
A- AUTOBÚS DE ALSA			

Autobús Directo / Non stop bus
 Hacia parada en Sotogrande, Montaña y Sabnines / The bus stops at Sotogrande, Montaña and Sabnines
 Solo domingos, no festivos / Only Sundays, not on holidays

LA LÍNEA-MARBELLA		Duración del trayecto:	1h 30m
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00		
Salida desde Marbella	8:30 13:00A 15:30 17:50		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00 20:45		
Salida desde Marbella	8:30 13:00A 15:30 17:50 20:45		
A-AUTOBÚS DE ALSA			
LA LÍNEA-SAN PEDRO		Duración del trayecto:	1h 20m
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00		
Salida desde San Pedro	8:40 13:15A 15:40 18:10		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00 20:45		
Salida desde San Pedro	8:40 13:15A 15:40 18:10 20:55		
A-AUTOBÚS DE ALSA			
LA LÍNEA-SAN ROQUE		Duración del trayecto:	30 m
Laborables / Workdays			
Salida desde La Línea	7:00 7:30 8:00 8:30 9:00 9:45 10:15 10:45 11:15 11:45 12:15 12:45 13:15 13:45		
Salida desde San Roque	14:15 14:45 15:15 15:45 16:15 16:45 17:15 17:45 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00 20:30 21:00 21:30 22:00		
Sábados / Saturdays			
Salida desde La Línea	7:00 8:00 9:00 10:15 11:15 12:15 13:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:30 20:30		
Salida desde San Roque	7:30 8:30 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:00 20:00 21:00		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	7:00 8:00 9:00 10:15 11:15 12:15 13:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:30 20:30		
Salida desde San Roque	7:30 8:30 9:45 10:45 11:45 12:45 13:45 14:45 15:45 16:45 17:45 18:00 20:00 21:00		
LA LÍNEA-TORREMOLINOS		Duración del trayecto:	2h 40m
Lunes a Sábado / Monday to Saturday			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00		
Salida desde Torremolinos	7:20 11:50A 14:20 16:50		
Domingos y Festivos / Sundays and Holidays			
Salida desde La Línea	8:50 10:30 16:30A 19:00 20:45		
Salida desde Torremolinos	7:20 11:50A 14:20 16:50 19:35		
A-AUTOBÚS DE ALSA			

Solo domingos, no festivos / Only Sundays, not on holidays
Reserva parada en Sobrante, Montilla y Sabiñillas / The bus stops at Sobrante, Montilla and Sabiñillas

Fuente: www.portillo.avanzabus.com

2.11.3 SERVICIO DE TAXIS.

El servicio de taxi en La Línea de la Concepción es prestado por la Sociedad Cooperativa Andaluza Linense de radio Taxis, asociación de profesionales del sector del taxi con más de 25 años de experiencia en el transporte de viajeros.

Según los datos aportados por la Delegación Municipal de Seguridad Ciudadana, La Línea de la Concepción cuenta con un total de 87 licencias adjudicadas, es decir, una flota de 87 vehículos, entre los cuales se dispone de eurotaxis, aquellos que están adaptados para personas con movilidad reducida y que se desplazan en silla de ruedas. Existen 8 paradas que se localizan en las siguientes vías:

Paradas	Ubicación
Constitución	Plaza de la Constitución
Plaza de la Iglesia	Plaza de la Iglesia
Hospital	Avenida Menéndez Pelayo
Centro de Salud Poniente	Calle del Rocío
Centro de Salud Levante	Avenida del Puerto
Frontera	Avenida Príncipe de Asturias
Centro Comercial Carrefour	Calle Torres Quevedo
Estación de autobuses	Avenida de Europa

(Ver Plano núm.7 "TRANSPORTE URBANO. ESTADO ACTUAL")



Parada de Taxi Plaza de la Constitución. Fuente: Google

2.11.4 DIAGNÓSTICO DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS INFRAESTRUCTURAS

Respecto de las infraestructuras para el transporte público cabe destacar que la estación de autobuses de La Línea de la Concepción cuyo mantenimiento depende de la empresa concesionaria, presenta un cierto grado de deterioro debido a las grandes dimensiones de sus dimensiones y al poco mantenimiento que ha tenido a lo largo de los años. Por sus proporciones resulta prácticamente imposible devolverla a un estado óptimo, aunque la empresa está trabajando en ciertas mejoras de saneamiento y reparaciones varias. La ubicación de la misma es ideal por su cercanía tanto al centro histórico de la ciudad como a la propia frontera con Gibraltar.

En cuanto a las paradas de taxi, se consideran acertadas sus ubicaciones pero no la estética y funcionamiento de las mismas puesto que, por lo general, funcionan como cobertizo para los propios taxis pero no contemplan la opción de guarecer a los usuarios ante las inclemencias del tiempo. Además, estéticamente no guardan armonía unas con otras y tampoco con el entorno en el que se ubican.



Estación de autobuses de La Línea. Fuente: Google

2.11.5 ACCIONES DEL AYUNTAMIENTO RELATIVAS A LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

Puesto que los servicios de transporte público no dependen directamente del Ayuntamiento, éste sólo puede hacer un seguimiento del cumplimiento contractual de la concesión administrativa sobre el servicio de autobuses urbanos y facilitar o agilizar a la empresa, en la medida de lo posible, los trámites administrativos pertinentes.

En cuanto al servicio de transporte interurbano y comarcal el Ayuntamiento es miembro del Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar, desde donde se vela por el buen funcionamiento del servicio de autobuses entre las distintas localidades de la comarca.

2.12 MOVILIDAD CICLISTA.

2.12.1 IDENTIFICACIÓN DE VÍAS CICLISTAS Y SEÑALIZACIÓN.

En el anexo I del Real Decreto Legislativo 339/1990 por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, viene la definición de vía para ciclistas y tipos de vías por las que pueden circular los conductores de bicicletas. Las vías ciclistas son aquellas específicamente acondicionadas para el tráfico de ciclos (vehículos de 2 ruedas como mínimo), con la señalización horizontal y vertical correspondiente, cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. Paralelamente pueden entenderse como la parte de la infraestructura pública u otra área destinada de forma exclusiva o compartida a la circulación de bicicletas. Los 4 tipos de vías destinadas para el uso de la bicicleta son los siguientes:

- **Carril bici.** Es la vía ciclista más conocida, que discurre adosada a la calzada y puede tener uno o doble sentido de circulación. Los carriles bici protegidos son aquellos que están separados de la calzada físicamente con elementos de protección. En el momento de la construcción de un carril bici se necesita utilizar parte del arcén o acerado y, a veces, uno de los carriles de la calzada.



Carril bici tipo. Fuente: www.elperiodico.com

- **Acera bici.** Como su nombre indica, utiliza la acera o parte de ella para la circulación de los ciclistas. El inconveniente de la acera bici es que disminuye el ancho de acera destinado al peatón y puede crear serios conflictos entre viandantes y ciclistas en caso de que estos no reconozcan qué parte es la habilitada para los ciclos.



Acera bici tipo. Fuente: www.elperiodico.com

- **Pista bici.** Es una vía ciclista que aparece segregada del tráfico motorizado con un trazado independiente al de las carreteras. Suele estar protegida para que los vehículos motorizados no invadan este espacio habilitado para ciclistas. Normalmente se diseñan y construyen de forma conjunta con la vía a la que se adosa.



Pista bici tipo. Fuente: www.eldiariomontanes.es

- **Senda ciclable.** Es una vía dedicada exclusivamente a peatones y ciclos, que aparece segregada del tráfico motorizado y que suele discurrir por espacios abiertos como senderos, parques, jardines o bosques. El mayor inconveniente de este tipo es que no define qué zonas son las habilitadas para el peatón y qué zonas están destinadas a los ciclos.



Senda ciclable tipo. Fuente: www.globedia.com

Señalización vinculada a las vías ciclistas.



Fuente: www.circulaseguro.com

La Línea de la Concepción cuenta con 3 tramos de vía ciclista que suponen un total de unos 4 km de longitud. Estos carriles bordean la ciudad y se adosan a los paseos marítimos. A continuación se analiza cada uno de ellos:

- **Tramo playa Sobrevela.** Conecta la residencia de Tiempo Libre de la Junta de Andalucía "el Burgo" con el puerto pesquero de la Atunara a través del paseo marítimo de Sobrevela. Cuenta con una extensión de 1,5 Km y un ancho medio de 2,1 metros.



Fuente: Google

- **Tramo Avenida de España.** Atraviesa el paseo marítimo de poniente, entrada a la ciudad desde San Roque y Algeciras. Posee una extensión de 1,5 km y anchura de 1,80 metros.



Fuente: Google

- **Tramo Avenida Príncipe de Asturias.** Continúa el tramo anterior hasta la altura de la frontera con Gibraltar. Consta de una longitud aproximada de 1 km y un ancho de 2,20 metros.



Fuente: Google

Además de estos 3 tramos de carril bici, desde 2008 el municipio cuenta con una Puerta Verde, un proyecto ejecutado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía consistente en una vía que conecta el medio rural con el medio urbano a fin de posibilitar a la población el transporte no motorizado, el esparcimiento y la educación ambiental, disminuyendo el aislamiento de las poblaciones urbanas.

De este modo se establece una nueva relación campo-ciudad, realizándose una mejora paisajística de los entornos urbanos y periurbanos, que a su vez, ayuda a la reducción de CO2 e incrementa la calidad de vida del ciudadano.

El objeto de la Puerta Verde de La Línea de la Concepción no es otro que el acondicionamiento para uso público no motorizado de parte de las vías pecuarias “Cordel de La Línea al Puerto del Higuerón” y “Cordel del Zabal Alto y Puerto del Higuerón”. Se trata de dos vías pecuarias cercanas al núcleo urbano y que servirán de conexión entre el ámbito urbano y el entorno natural. Esta ruta discurre de forma casi paralela al acceso Norte al municipio por la carretera de Málaga y consta de una extensión aproximada de 4,5 km.



Puerta Verde La Línea de la Concepción. Fuente: www.dipucadiz.es & Europasur

(Ver Plano núm.5 “CIRCUITOS SALUDABLES. ESTADO ACTUAL”)

2.12.2 CONDICIONANTES FÍSICOS Y RECORRIDOS.

Como se ha cita en apartados anteriores, salvo las barriadas periurbanas de Santa Margarita y Alcaidesa, el resto del municipio se localiza en una explanada llana ideal para el fomento de los medios de transporte no motorizados. Por ello, debe considerarse, al menos, la opción de conexión directa mediante vías ciclistas de las distintas barriadas que conforman el casco urbano ya que, como se puede observar en el plano num. , los 3 tramos de carril bici existentes en la actualidad se adosan a la línea litoral sin participar de la movilidad interna de la ciudad, por lo que su funcionalidad está más encaminada a pasear que a ser utilizados como modo de transporte útil y práctico de conexión entre distintos puntos de la ciudad.

Por otro lado, cabe decir que se trata de tres tramos de vías independientes sin conexión alguna entre ellas, por lo que los ciclistas que pretenden recorrer una distancia de más de 2 kilómetros deben abandonar dicho camino e incorporarse a la

calzada y compartir el vial con los vehículos a motor, con el consiguiente riesgo que puede suponer para su integridad física. Es de destacar que el recorrido correspondiente al anillo circundante al casco urbano de la ciudad (Calle Cartagena – Paseo del Mediterráneo – Avenida Príncipe de Asturias – Avenida de España – Calle Torres Quevedo) no supera los 8,5 km, distancia asumible con un paseo en bicicleta en 30 minutos aproximadamente.

Existe un proyecto municipal de carril bici de 3 km de longitud y presupuestado en 426.000 euros, consistente en “coser” los paseos marítimos de Poniente y Levante a través de una vía ciclista a lo largo de la Avenida del Ejército. Este tramo se ramificaría a distintos puntos con alta afluencia de público como son 5 centros de enseñanza, la ciudad deportiva, la frontera de Gibraltar, el puerto deportivo de Poniente y la zona aeroportuaria. Paralelamente, se pretendió instalar puntos de alquiler de bicicletas junto a los parking públicos de la ciudad, a fin de fomentar la entrada a Gibraltar en bicicleta.

Recientemente, los integrantes del colectivo LUB han propuesto al Consistorio un proyecto similar al anterior y a bajo coste. Su viabilidad está siendo estudiada por parte de los técnicos municipales.

2.12.3 DIAGNÓSTICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y BARRERAS ARQUITECTÓNICAS.

Las infraestructuras de este municipio para los ciclistas, al igual que ocurre con las destinadas a los peatones, son deficientes e insuficientes. Por ello, se procede a un diagnóstico general de las infraestructuras existentes.

En cuanto a los recorridos de las vías ciclistas de La Línea de la Concepción, además de presentar discontinuidad y desconexión entre tramos, se contempla la poca utilidad de los mismos al no funcionar como ejes de conexión de los principales centros atractores de la ciudad.



Fuente: Google y Ayuntamiento de La Línea de la Concepción

Como se puede observar en la imagen superior, las vías cicladas existentes nacen y mueren en la propia calzada, no van asociados a ningún edificio o centro atractor e incluso llegan a desembocar en tramos de acerado que culminan de bordillos insalvables.

Con respecto al mobiliario urbano vinculado a las vías ciclistas es de mencionar que el municipio cuenta con un escaso número de “aparcabicis” que no da cobertura a más de 50 bicicletas en todo la localidad. De los colocados por el Ayuntamiento destacan los de la entrada principal del Consistorio, la Plaza de la Constitución, el Centro de Salud de los Junquillos o el Paseo Marítimo de Poniente. Por otro lado, ciertos comercios o colectivos sensibilizados con el medio ambiente y la movilidad sostenible como el Laboratorio Urbano de la Bicicleta (LUB) han ubicado otros por iniciativa propia en lugares como el parque Princesa Sofía o Venta Melchor.



“Aparcabicis” en la entrada del Consistorio. Fuente: Ayto. de La Línea de la Concepción.

El estado actual de los carriles bici es aceptable, aunque presentan un déficit en el mantenimiento de los mismos, necesitando un repintado de las señales horizontales de suelo, así como una implementación de la señalización vertical. De este modo, se lograría potenciar la figura del ciclista con respecto al vehículo a motor.

Por otro lado, cabe contemplar las intersecciones donde el carril bici se cruce con el tráfico rodado para dar prioridad al ciclista con respecto al usuario de los modos de transporte motorizados.

Finalmente, de cara a favorecer la intermodalidad (clave del éxito de la bicicleta) se detecta que la ciudad adolece de adecuación para que ésta sea práctica, ya que no existe coordinación entre los diferentes modos de transporte ni existen infraestructuras adaptadas al intercambio modal.

2.12.4 ACCIONES DEL AYUNTAMIENTO RELATIVAS A LA MOVILIDAD CICLISTA.

En lo concerniente al fomento de la movilidad ciclista, el ayuntamiento de La Línea ha ejecutado escasas acciones a título individual salvo la colocación de algunos “aparcabici” o tareas de mantenimiento de los carriles bici. No obstante, ha colaborado numerosas veces con colectivos implicados en directa o indirectamente en la puesta en valor de los modos de transporte no motorizados como el Laboratorio Urbano de la Bicicleta, el C.D. M.T.B. los “Enmonaos”, el C.D. Sierra Carbonera o el colectivo Los locos del Parque, entre otros. . A continuación se enumeran algunos de los eventos o acciones más representativos en los que el Consistorio ha colaborado:

- 2014. Exposición de bicicletas antiguas en el Museo del Istmo, colaborando con LUB.
- Días de la bici 2014 y 2015, con LUB, locos del parque, Scouts San José C.D. Sierra Carbonera y Club los Enmonaos.
- 2015. Convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y LUB para promover y divulgar todo tipo de actividades que potencien el uso de la bicicleta.
- 2016. Cicloturista solidaria “un juguete una sonrisa”, en colaboración con el C.D. los Enmonaos.
- 2016. Talleres de oferta educativa municipal para el fomento del uso de la bicicleta y los modos de transporte sostenibles, impartidos por integrantes de LUB.
- 2016. “Ciclovía”, evento organizado y promovido por LUB en colaboración con otros colectivos, consistente en el cierre del parque Princesa Sofía durante un fin de semana para la realización de actividades y talleres que potencien los hábitos de vida saludables y la sostenibilidad.



Día de la Bici y Cicloturista Solidaria. Fuente: Ayto. La Línea de la Concepción.



Cartel y fotografía de la Ciclovía. Fuente: Laboratorio Urbano de la Bicicleta.

2.13 OTRAS ACCIONES DEL AYUNTAMIENTO RELATIVAS A LA MOVILIDAD.

Además de las ya mencionadas acciones por parte del Ayuntamiento, recientemente se han tomado otras medidas que afectan de forma directa a la movilidad. Las más destacadas son las siguientes:

- **Cierre del Parque Princesa Sofía los fines de semana.** Como apuesta por la movilidad sostenible y los hábitos saludables se procede al cierre del tráfico rodado dentro del Parque Princesa Sofía en fines de semana una vez terminado el horario de vigencia de la zona azul. Esto provoca que desde el sábado a medio día hasta el lunes por la mañana, las dos calles que cruzan este pulmón de la ciudad, queden impedidas para el aparcamiento.



Parque Princesa Sofía. Fuente: Ayto. de La Línea de la Concepción.

- **Obras de asfaltado.** En abril de 2016 se firma un contrato para la ejecución de obras de mejora de la pavimentación en diferentes calles de la ciudad, consistente tanto en fresado como asfaltado. El presupuesto del proyecto es de 131.245 euros más IVA. El ámbito de las obras afecta a diferentes vías públicas como Ángel, Torrenueva, Mateo Inurria (tramo Plaza de Toros-Gibraltar), Teatro (tramo Velada-Sagunto), Velada (tramo Clavel-teatro), e Ifach. La ejecución de las obras está fijada en un plazo máximo de tres meses.

3. PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS

3.1 PARTICIPACIÓN PÚBLICA EN LA ELABORACIÓN DEL PMUS DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

Tanto en elaboración Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción como en la elaboración de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de la Línea de la Concepción, se ha tenido en cuenta las ORIENTACIONES PARA LA DEFINICIÓN DE ESTRATEGIAS INTEGRADAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE EN EL PERIODO 2014-2020, publicada el 27 de noviembre de 2014 por el Grupo de Trabajo sobre Estrategias Integradas en actuaciones de desarrollo urbano sostenible de la red de iniciativas urbanas (RIU).

En estas orientaciones, se hace hincapié en que uno de los aspectos clave en el desarrollo de la estrategia integrada y sobre los que desde la Comisión Europea se insiste de manera reiterada es la necesidad de garantizar la participación ciudadana en su elaboración, estableciendo mecanismos efectivos de información y consulta a los ciudadanos y a los principales agentes sociales, económicos e institucionales.

Para ello, es importante crear y consolidar espacios de diálogo a través de los que el conjunto de prioridades de actuación establecidas pueda ser sometido a la consideración de los ciudadanos y colectivos afectados, en un amplio proceso participativo en el que se puedan recoger y, en su caso, integrar, las aportaciones, con objeto de asegurar que las prioridades de actuación sirvan para hacer frente a los principales problemas que afectan a los entornos urbanos.

PREDIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD URBANA DE LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN

Esta etapa permite por un lado, orientar y limitar el alcance del plan a desarrollar ya que, a partir de los resultados en ella obtenidos, se empiezan a definir los objetivos generales a perseguir. Por otro lado, se trata de un trabajo de concertación y coordinación entre los grupos de trabajo creados, y constituye la primera fase en la que se concreta la colaboración entre los diferentes actores que intervienen en un PMUS.



Además, también corresponde la recopilación y el análisis de toda la información municipal que se encuentre disponible en las diferentes concejalías para poder proporcionar una visión integral y objetiva de la problemática de la movilidad en el municipio.

Elementos metodológicos:

- Recoger las preocupaciones iniciales que han llevado a la necesidad de desarrollar un PMUS.
- Conocer los proyectos en curso en el ámbito municipal.
- Censar los estudios existentes.
- Hacer un análisis del sistema de transportes y de la movilidad del municipio.
- Redactar el prediagnóstico.

En el caso concreto del municipio de La Línea de la Concepción, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible se motiva por la necesidad de contar en nuestro Ayuntamiento con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, de ámbito municipal tal y como establece el art. 101.1 y 2 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Así como el artículo 16.4 de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera que establece que las entidades locales podrán aprobar planes y programas para el cumplimiento y mejora de los objetivos de calidad del aire, en el marco de la legislación sobre seguridad vial y de la planificación autonómica.

Para ello, por un lado, se crea el 19 de noviembre de 2015 una **comisión técnica** formada por funcionarios municipales para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio, y por otro se recopila y analiza la información municipal. En este sentido, la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado de La Línea de la Concepción, nos aporta las primeras aproximaciones en materia de movilidad y que son objeto de estudio más profundo en el Plan de Movilidad Sostenible de la Línea de la Concepción, considerando estos datos como un prediagnóstico del mismo que se amplía en este estudio. Información que puede consultarse en "**La Línea: Una estrategia de cosido urbano para la transformación integrada de una ciudad fronteriza**" aprobada en Pleno el día 12 de enero de 2016.

En la elaboración de la Estrategia, se han utilizado distintas técnicas y herramientas participativas, concretamente para el ámbito que nos ocupa, a través de la **encuesta on-line** y mediante el **TALLER SECTORIAL: MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE**.

Las principales conclusiones que se han obtenido en la **encuesta on-line** a la que contestaron un total de 609 personas y que reflejan la opinión de los ciudadanos son:



1. La **visión de la ciudad** debería orientarse hacia ser referente turístico, de ocio y comercio, seguido por una ciudad generadora de empleo.
2. El **principal activo de la ciudad** es su cercanía a Gibraltar, seguido de turismo, comercio y hostelería.
3. El **principal problema de la ciudad** es la falta de oportunidades laborales, la falta de oferta turística de la ciudad y barrios o zonas con personas en riesgo de exclusión, muy seguido de falta de zonas verdes y falta de emprendimiento e innovación.
4. El **principal problema de su barrio o zona** es el espacio público deteriorado, la falta de zonas verdes y paseos y el mal funcionamiento del transporte público
5. Las **actuaciones más relevantes para realizar en materia económica** son el Impulso a la creación del empleo, seguido del fomento del turismo, fomento de iniciativas empresariales y fomento del comercio.
6. Las **actuaciones más relevantes para realizar en materia medioambiental y de regeneración urbana** son la regeneración de las playas, la renovación de la iluminación, la regeneración de zonas verdes y potenciar los desplazamientos alternativos (peatones y bicicletas) y mejorar el transporte público.
7. Las **actuaciones más relevantes para realizar en materia social** son mejorar la percepción de seguridad ciudadana, el fomento de empleo entre colectivos especialmente vulnerables y mejorar la calidad de vida de personas mayores.

Las conclusiones que se detectan **TALLER SECTORIAL: MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE**, son las siguientes:

Como conclusión del análisis realizado en dicha Estrategia queda patente la **necesidad urgente de elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para el municipio de La Línea de la Concepción.**

Aspecto	Problemas	Priorización de actuaciones
Accesibilidad	Barreras Físicas en el acerado (poste de luz, farolas, pivotes para evitar el aparcamiento), sobrecarga de mesas y sillas de comercios hosteleros en vías peatonales. Así como desniveles del piso sin señalización, acerado estrecho.	Peatonalización de calles que eviten barreras físicas así como el acerado estrecho.
	Mala accesibilidad a las infraestructuras públicas	Sin actuación relevante.
Movilidad	Escaso y deficitario transporte público, con escasa o nula accesibilidad.	Mejorar el servicio de autobuses, haciendo que sean más accesibles a la ciudadanía.
	Falta de carril bici y fomento de la bicicleta.	Creación de más carriles bici que conecten a la ciudad.
	No se prioriza la movilidad sostenible.	
	Mal estado del pavimento de las calles.	Sin actuación relevante
	Falta de aparcamiento público.	Sin actuación relevante
	No existe una buena normativa de tráfico.	Sin actuación relevante
	Falta de aparcamiento público.	Sin actuación relevante

El análisis de la Estrategia de Desarrollo Urbano de la Línea de la Concepción en materia de movilidad urbana diagnostica dos aspectos relacionados:

Movilidad:

La Línea es un caso singular por ser la frontera con Gibraltar, donde cada día pasan 35.000 personas, 12.000 turistas, 4.000 vehículos a dos ruedas y 300 camiones. La poca concienciación hacia los desplazamientos alternativos unido a la falta de infraestructura peatonal y ciclista y a las malas condiciones del transporte público, hacen de la movilidad urbana una dimensión con grandes oportunidades de mejora

Accesibilidad

En La Línea de La Concepción existen barreras físicas que limita el carácter inclusivo de la ciudad. Se presentan problemas como aceras muy estrechas y estropeadas, ausencia de rampas, suelos deslizantes, escaso uso del mobiliario urbano, falta de señales de información y de indicaciones para orientarse, etc

DIAGNOSTICO DE LA MOVILIDAD URBANA DE LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN

El Ayuntamiento, consciente de la importancia de la participación y cooperación ciudadana en el proceso de redacción del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, ha habilitado diversos medios para garantizarlas, ya sea mediante actividades periódicas divulgativas de tipo presencial o bien a través de las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías.

En el proceso, se han utilizado distintas técnicas y herramientas participativas, de comunicación y difusión:

- **Entrevistas personalizadas** con los responsables de área y otros actores involucrados del Ayuntamiento de La Línea en materia de movilidad.
- **Mesa de diagnóstico** con funcionarios municipales.
- **Taller de Movilidad**, con grupos de interés de distintos sectores para la identificación de problemas y propuestas de actuación.
- **Encuestas on-line** que permitirá dirigir encuestas de opinión a toda la ciudadanía y agentes clave. La encuesta se envió por nuevos canales/herramientas de comunicación, como redes sociales y WhatsApp.
- **Reuniones del Comité de Alto Nivel** para la toma de decisiones integrado por los responsables del Ayuntamiento.
- **Portales de difusión**, a través de la página Web del Ayuntamiento y de redes sociales, donde además se habilitaron accesos directos a los diferentes procesos de participación que se pusieron en marcha.

ENCUESTA DE MOVILIDAD

- Conocer la movilidad urbana e interurbana de transporte de viajeros de la población.
- Conocer el reparto modal motorizado/no motorizado y dentro de los viajes motorizados y el reparto transporte público/transporte privado.
- Posibilitar la realización de análisis socioeconómicos sobre las características de la movilidad en función de la edad, sexo, tamaño familiar, actividad, grado de motorización, disponibilidad de vehículo privado, disponibilidad de bicicleta, etc.
- Conocer la opinión de los usuarios sobre el estado actual de los diferentes modos de transporte y sus infraestructuras, permitiendo de esta forma complementar los análisis de demanda modal
- Evaluar la opinión de los encuestados sobre diversas propuestas y medidas generales de movilidad potencialmente desarrollables en el PMUS.

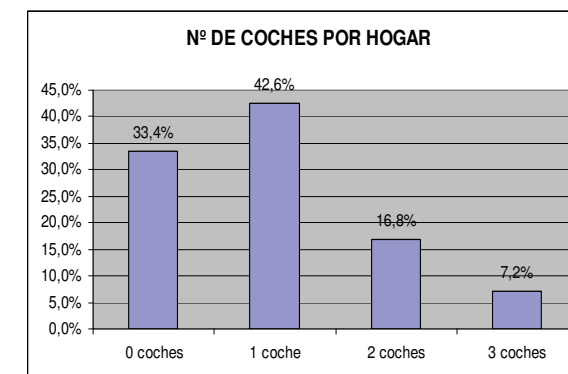
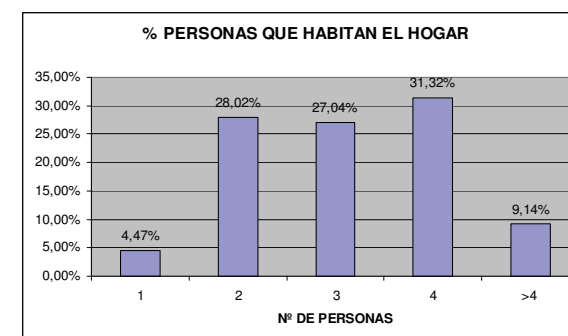
Para ello se ha seleccionado una muestra representativa de 515 personas, mediante muestreo aleatorio simple con un nivel de confianza del 95% y un Intervalo de confianza de 4.3

[illegible]

A continuación se recopilan los principales resultados obtenidos a partir de las respuestas de los participantes en la Encuesta de Movilidad.

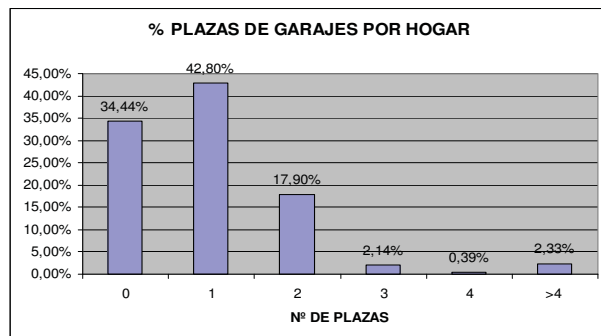
A. - DATOS DEL HOGAR

Entre los hogares de los encuestados predominan los formados por 4 personas (con un 31,32 % sobre el total), seguidos de los compuestos por 2 personas (28,02) y 3 personas (27,04%), siendo los menos comunes aquéllos con 1 habitantes.

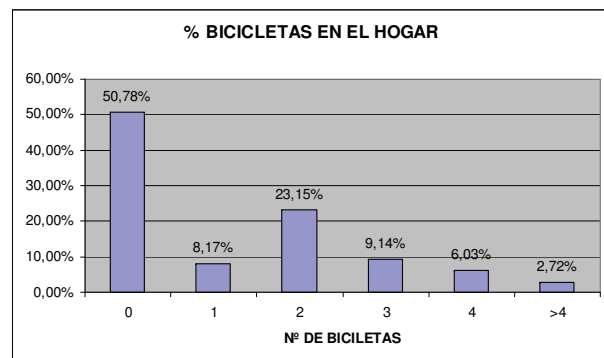


La mayoría de los hogares disponen de 1 coche en el hogar el 42,6 % aunque existe un tramo importante de hogares (33,4%) que no disponen de ninguno. Situación que se ha incrementado por la crisis económica que ha provocado un alto

índice de desempleo en la población, que difícilmente puede mantener los costes de un vehículo. Esta situación ha propiciado otros modos de transportes más económicos y sostenibles.



Analizando la disponibilidad de plazas de garaje, se observa que el 42,60% de los encuestados disponen de una plaza, seguidos de un 17,90% con dos plazas frente a un 34,44% que no disponen de ninguna. Dato que viene a corroborar las dificultades de aparcamiento que dispone la ciudad, sobretodo llama la atención que hay hogares que disponen de más de 4 plazas con un 2,44%.

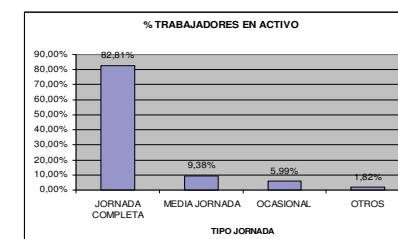
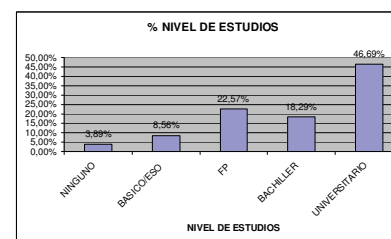
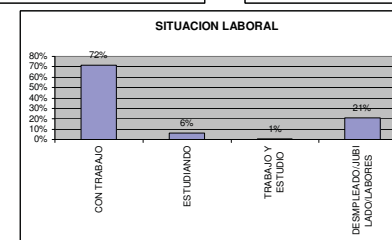
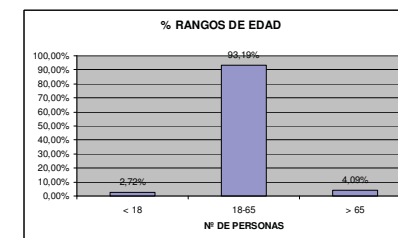
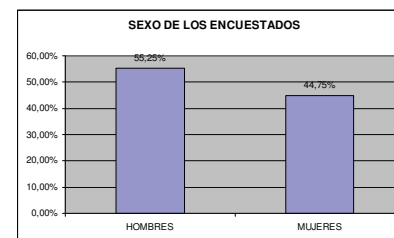


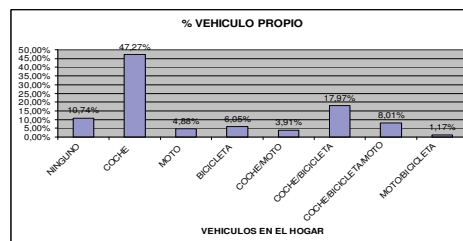
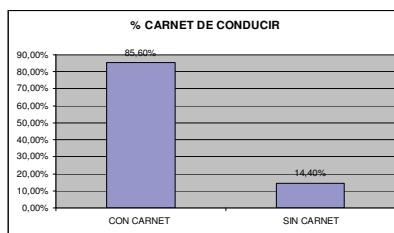
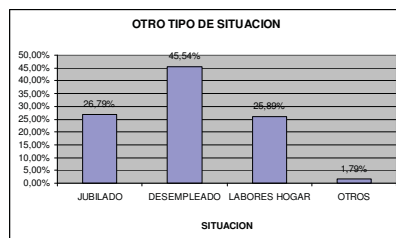
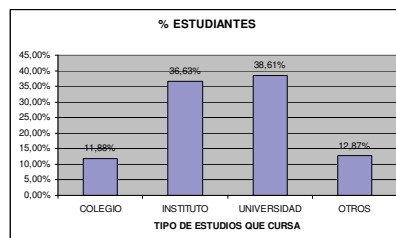
De entre los resultados que se derivan de las encuestas realizadas, uno de los más significativos es que el 50,79 % de hogares no disponen de ninguna bicicleta frente al 23,15% que disponen de dos. Una de las posibles causas atribuibles a este hecho puede hallarse en la deficiente oferta de infraestructura ciclista existente en el

entorno y la falta de información y concienciación hacia modos de transportes más sostenibles. Datos que se confirman a través del taller de movilidad y el DAFO.

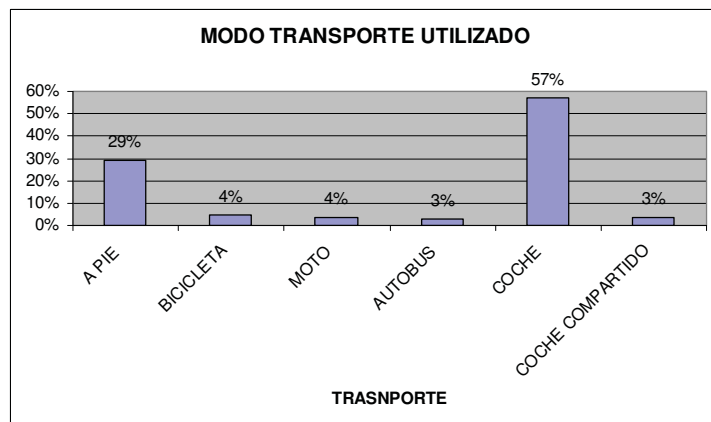
B.- DATOS DEL ENCUESTADO

Entre la población encuestada existe un ligero predominio de los hombres frente a las mujeres en torno a un 10%. La gran mayoría se encuentra en edad laboral (entre 18 y 65 años) correspondiendo un 72% a trabajadores en activo, un 21% a desempleados, jubilados, labores del hogar etc. El nivel de formación de la población encuestada puede considerarse medio-alto, con un significativo porcentaje de 46,69 % personas con formación universitaria. En cuanto a la variable carnet de conducir, la mayoría de los encuestados, un 85,60 %, tienen carnet de conducir, disponiendo la mayoría de coche con un 47, 27% seguido de los que disponen a la vez de coche y bicicleta con un 17, 97%.





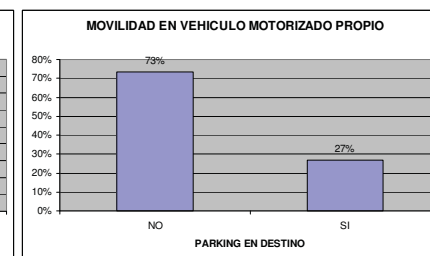
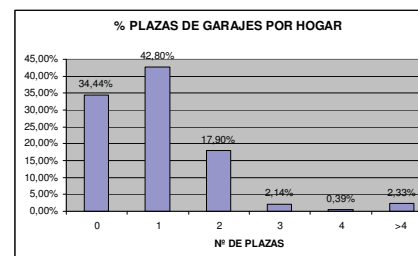
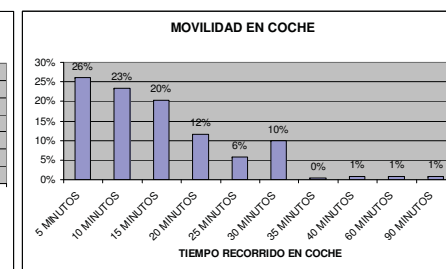
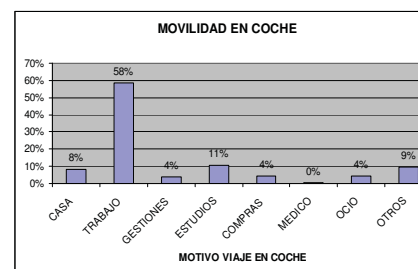
C.- MOVILIDAD

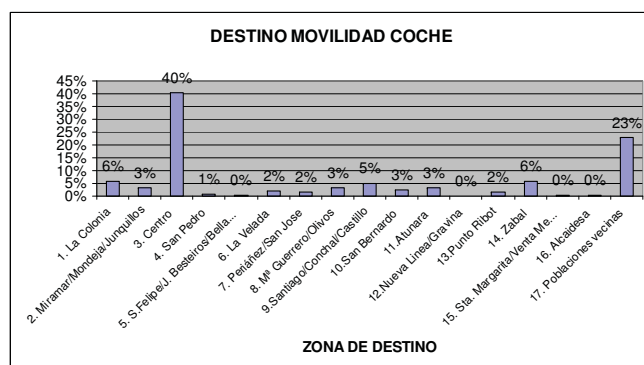
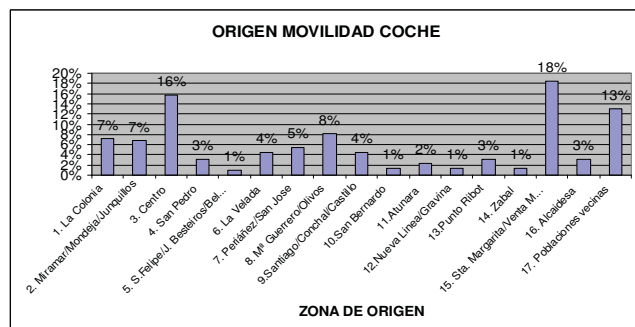


Al analizar el reparto modal, destacan por encima del resto la movilidad en coche con un porcentaje del 57% del total, seguido con un 29% a pie, siendo otros modos de transportes prácticamente inexistentes entre un 3 y un 4 %. Destacando la poca participación del transporte público (3%), hecho que, aun teniendo en cuenta el posible error muestral, debe tenerse en cuenta en el diseño de las estrategias y medidas de mejora de la movilidad.

Ahora analizaremos más exhaustivamente los distintos modos de transportes utilizados, empezando por los de mayor puntuación.

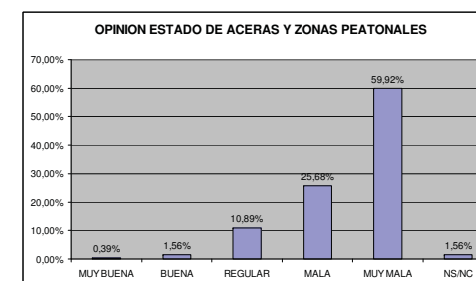
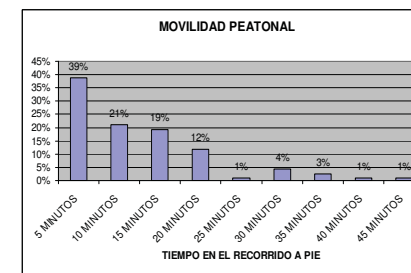
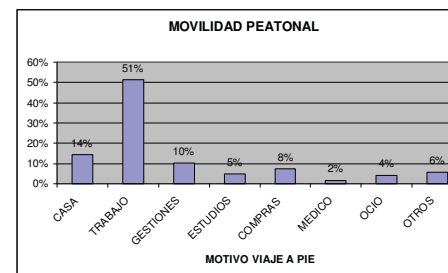
MOVILIDAD EN COCHE





Los patrones de movilidad en coche están caracterizados por el flujo de personas hacia los tres grandes centros de atracción que existen en el municipio. De los centros de atracción del municipio, el que tiene mayor flujo de personas es Centro Urbano, Santa Margarita y poblaciones vecinas (incluido Gibraltar), realizados sobretudo por motivos de trabajo y, siendo el tiempo estimado en la mayoría de los casos ente cinco y diez minutos

MOVILIDAD A PIE



La movilidad a pie es el segundo modo de transporte más utilizado en la Ciudad con un 29%, debido a la orografía, el clima y sobretudo a las distancias cortas que presenta la ciudad por ser un municipio con una superficie 26 km², siendo los desplazamientos más frecuentes entre 5 y 10 minutos.

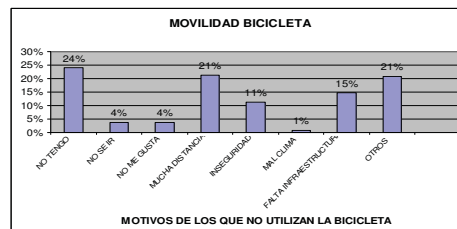
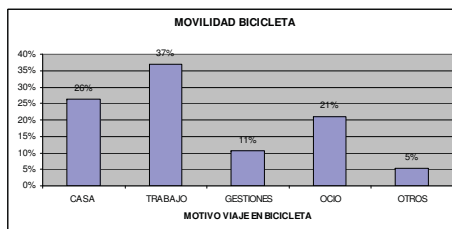
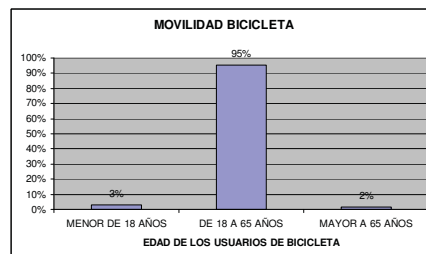
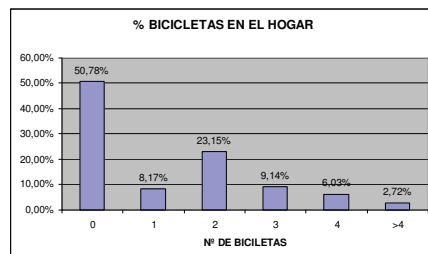
Un foco de atracción de la movilidad a pie por motivos de trabajo es el centro urbano. También se caracteriza por tener la mayor parte del comercio de proximidad. Aunque esta zona dispone de calles peatonales, debido a que existe una gran afluencia de vehículos que se desplazan a esta zona y pocas zonas de aparcamiento, en horas punta se produce un colapso de la circulación.

Hasta el año 2000, con puntuales excepciones, no existían calles peatonales en la ciudad. A partir de esta fecha, con la concienciación de la movilidad sostenible se comenzó a peatonalizar zonas céntricas, como son la calle Real, Plaza de la iglesia, Doctor Villar, calle Hércules, etc., esto contribuyó notablemente al desarrollo del comercio del centro de la ciudad. No obstante, por falta de recursos del municipio, la peatonalización de las calles se ha quedado paralizada desde el año 2009.

Las condiciones climáticas y orográficas de La Línea de la Concepción favorecen el desarrollo de la movilidad peatonal, constituyendo esta circunstancia un activo que debe conservarse y potenciarse como pilar fundamental sobre el que desarrollar una movilidad sostenible.

Sin embargo, ese potencial atractivo se encuentra actualmente no desarrollado suficientemente. En este sentido, se ha detectado la necesidad de mejorar las características peatonales de determinadas calles y avenidas en las que se concentra la actividad comercial del municipio, así como la conveniencia de potenciar la conexión peatonal del núcleo urbano con las zonas costeras de la ciudad. Datos que se repiten tanto en los resultados obtenidos en el DAFO y taller de movilidad y medioambiente de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado como en los obtenidos en el DAFO y Taller de movilidad realizados en la elaboración del PMUS de la ciudad, así como en la encuesta de opinión que califica con un 59,9% el estado de las aceras y zonas peatonales como *Muy Malo*.

MOVILIDAD EN BICICLETA



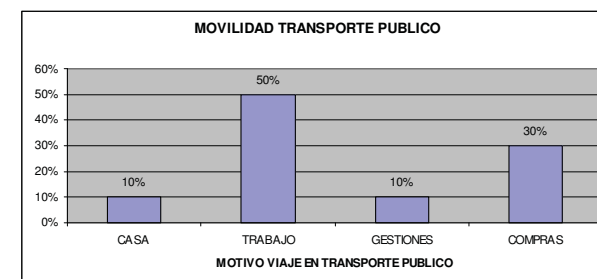
Aunque el municipio tiene una orografía del territorio plana y un clima benigno, llama la atención el bajo número de desplazamientos en bicicleta realizados (4 %).

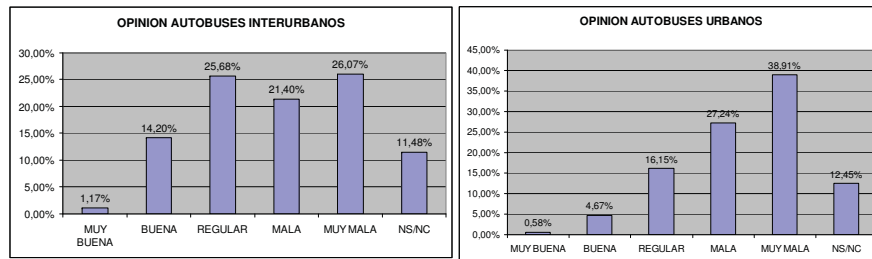
Uno de los factores que pueden explicar este comportamiento, y que también se ha observado sobre el terreno, puede venir asociado a la falta de infraestructura (existencia de una red mallada de carriles bici y viarios de uso compartido debidamente señalizados, etc.).

Adicionalmente, los resultados que se derivan de las encuestas de participación pública realizadas denotan que, del total de viajes caracterizados, sólo en un 34,78% de los casos el usuario estaría dispuesto a cambiar de modo de transporte para utilizar la bicicleta. Los factores que según los resultados obtenidos, pueden estar limitando el empleo de este medio destaca el hecho de no tener bicicleta (24%), también a la percepción de distancia entre origen y destino (21%), a la inexistencia de infraestructura suficiente (15%) o a la inseguridad (11%), factor éste último parcialmente ligado al anterior. Aunque resulta interesante que a pesar de las deficiencias en infraestructuras para la bicicleta, el principal problema es no tener bicicleta, dato que refuerza aun más la necesidad de concienciación ciudadana hacia modos de transporte más sostenibles porque aunque realmente existen deficiencias notorias en infraestructura, la orografía plana y el clima son dos factores que amortiguan estas deficiencias.

Las consideraciones anteriores resultan coherentes con la opinión de la población encuestada sobre el estado actual de la red de carriles bici y otros itinerarios ciclistas, al que hasta un 48'54% lo califica como *Muy Malo*.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO



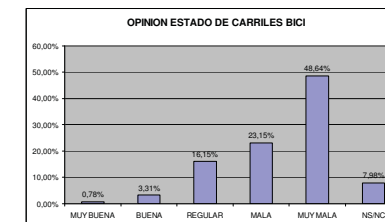
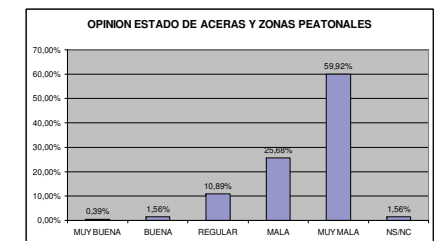
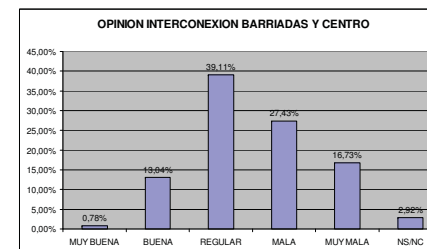
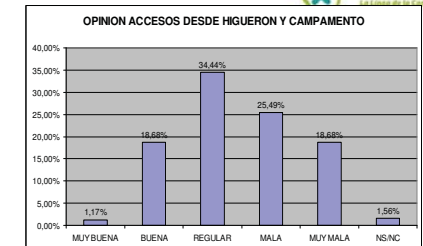
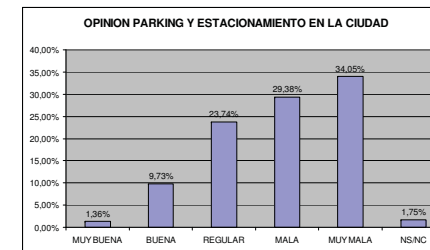
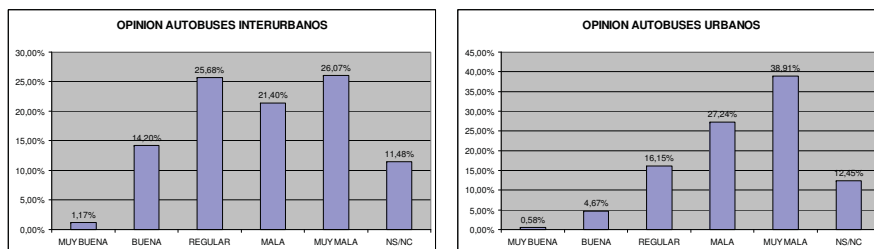


El estado actual del servicio de transporte público según la opinión ciudadana es muy deficitario, sobre todo en el transporte urbano, siendo ligeramente percibido mejor el interurbano, debido fundamentalmente al precario estado de los autobuses urbanos, a que las líneas de autobuses son consideradas ineficientes e ineficaces en lo que se refiere a frecuencias, intervalos de paso, cobertura de las líneas etc, provocando incluso situaciones de absentismo escolar por este motivo.

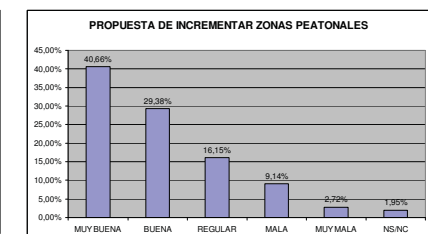
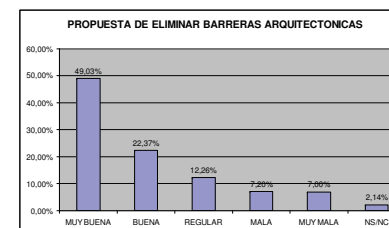
Por otro lado, la falta de accesibilidad según la normativa vigente, hace que se incumplan los criterios de universalidad que garanticen el acceso a personas con movilidad reducida.

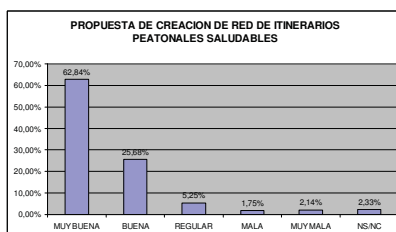
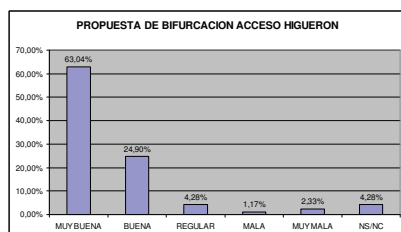
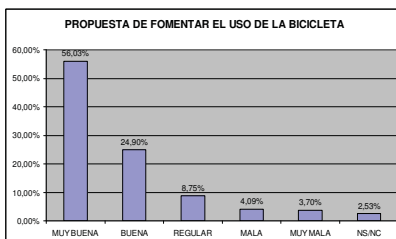
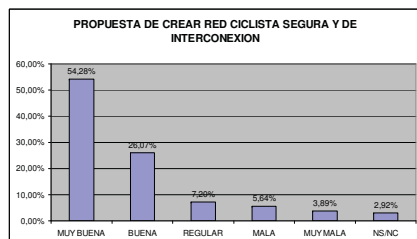
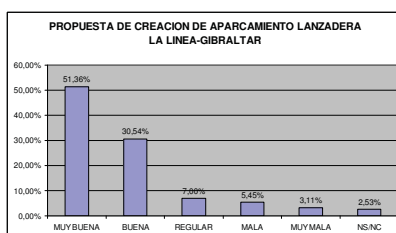
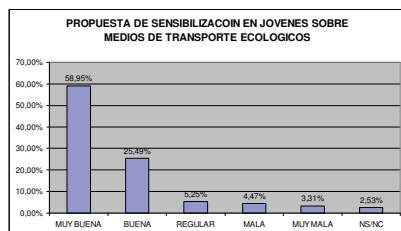
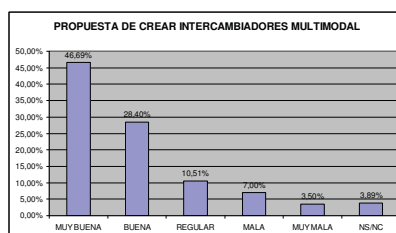
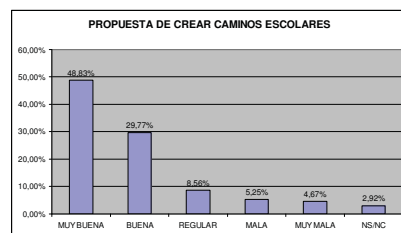
De los resultados de las encuestas se deduce la opinión de los encuestados con respecto a los servicios prestados por los autobuses urbanos es Muy Mala para el 38,9% siendo el modo de transporte menos utilizado junto al coche compartido con un 3% de la población total.

D.- OPINION SOBRE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD.



E.- OPINIONES SOBRE PROPUESTAS





TALLERES DE PARTICIPACIÓN

MESA DE DIAGNÓSTICO. Se realizó una mesa de debate diagnóstico de la movilidad para determinar el DAFO de movilidad de La Línea de la Concepción. Anexo I



DEBILIDADES

- Geografía en forma de embudo con los servicios públicos concentrados en el sur geográfico.
- Trama urbana del casco urbano no dimensionada para el volumen de vehículos.
- Localización de la frontera con Gibraltar y el acceso a Gibraltar, a través de la ciudad.
- Nivel freático y suelo arenoso.
- Desarrollo urbano a espalda al mar.
- Falta de infraestructura para modos de transporte no motorizados.
- Población flotante estimada en 10.000 personas debido a la cercanía con Gibraltar.
- Ciudad de paso.
- Hospital Comarcal ubicado en el casco urbano.
- Precariedad del sistema de transporte Urbano.
- Ordenanza de circulación con conceptos no actualizados

AMENAZAS

- Inexistencias de planes que faciliten la conexión ferroviaria.
- Malos accesos a la ciudad que dependen de otras Administraciones.
- Influencia política sobre la frontera provocando retenciones de vehículos por horas con la consecuente contaminación.
- Gestión exclusiva del Aeropuerto por Gibraltar.
- Todavía se encuentra en fase de redacción el Plan de Movilidad de la Aglomeración Urbana del Campo de Gibraltar por la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

FORTALEZAS

- Clima benigno y orografía del territorio plana.
- Vientos de poniente y levante que contribuyen a la reducción de la contaminación.
- Excelentes playas y paseos marítimos.
- Conexión geográfica con la Costa del Sol y Costa de la Luz.
- Cercanía a Gibraltar.
- 17 hectáreas de parque en el casco urbano.
- Ciudad Deportiva

OPORTUNIDADES

- Cercanía con el Aeropuerto de Gibraltar.
- Terminal de Megayates y Cruceros.
- Creación de un tranvía metropolitano.
- Implementación en la provincia de Cádiz de una nueva estrategia para el reparto de fondos europeos en el nuevo marco financiero 2014-2020, INVERSION TERRITORIAL INTEGRADA, ITI CÁDIZ.
- Participación en la convocatoria de ESTRATEGIAS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO, (Fondos DUSI).
- Subvención de Transporte Colectivo Urbano 2016 del Ministerio de Hacienda y administración Pública

TALLER DE MOVILIDAD. Se organizó un taller específico de Movilidad invitando a la población en general para evitar sesgo de opinión, dinamizando el debate mediante técnica Nominal de grupo. Anexo II



ASPECTOS POSITIVOS

- Existencia de vías ciclistas.
- Gran circunvalación entre dos mares.
- El clima, la orografía plana y las playas.
- Tamaño de la ciudad medio, perfecta para desplazamientos a pie y en bicicleta

ASPECTOS NEGATIVOS

- Badenes y rampas no reglamentarias.
- Barreras arquitectónicas en acerados y calles. No Accesibilidad
- Deterioro de las calles. Aceras estrechas
- Falta de zonas de aparcamientos.
- Ausencia de estacionamiento para bicis y ciclomotores
- Zonas verdes
- Entrada a la ciudad por el Higuero
- Ausencia concienciación ciudadana/ Educación Vial
- Problemas con el Transporte Público Urbano. (Incumplimiento horario)
- Alto nivel freático y mala estructura de saneamiento urbano

PROPUESTAS DE CAMBIO

- Incremento de tramos de Carril Bici.
- Horario de autobús adecuado al horario escolar y hospitalario.
- Ampliación de las líneas de autobús a la Alcaidesa y santa Margarita
- Nueva reordenación del tráfico.
- Mejor señalización pasos de cebras con elementos sonoros y acústicos.
- Mantenimiento semáforos
- Mejora del transporte público. (Horarios, itinerarios y estado de los autobuses)
- Autobuses más pequeños y con más líneas de recorrido.
- Más inspecciones por parte del Ayuntamiento en materia de accesibilidad.
- Aplicar /Modificar las normativas urbanísticas
- Mantenimiento de señalética vertical y horizontal
- Eliminación de zona azul

NUEVAS PROPUESTAS

- Eliminación de barreras arquitectónicas en los centros Educativos
- Guarda bicicletas colegios
- Rutas escolares seguras a colegios y zonas deportivas.
- Elaboración de mapa de accesibilidad- rutas accesibles.
- Mapas urbanos informativos aplicación informática.
- Teléfono de asistencia.
- Autobús específico circular con destino al hospital para ancianos y discapacitados.
- Parque cerrado para perros.
- Crear zonas peatonales en zona centro y barriadas
- Desdoblamiento del Higuierón
- Campañas formativas sobre movilidad

3.3- CONCLUSIONES.

Una vez concluido el proceso de participación ciudadana se deduce que el modelo actual de movilidad en La Línea de la Concepción no es sostenible. Tras el análisis realizado al reparto modal actual, se aprecia un bajo número de desplazamientos a pie, en bicicleta y en autobús. El objetivo que se plantea es conseguir un modelo de movilidad en el que estos desplazamientos sean los principales medios de movilidad urbana, avanzando hacia el objetivo de lograr una reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero del 10% en el año 2020 con respecto a valores del 2005.

Con los datos obtenidos de los talleres y encuestas y el estudio pormenorizado de cada una de las áreas municipales implicadas en la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea y, se concluye lo siguiente:

MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA.

Por sus dimensiones y orografía, la ciudad se considera perfecta para ser recorrida tanto a pie como en otros modos no motorizados. No obstante, se detecta un déficit de movilidad peatonal fundado en las deficiencias de las infraestructuras (poca iluminación, mal estado del pavimento, anchos insuficientes en el acerado, barreras arquitectónicas infranqueables, mobiliario urbano mal ubicado o que actúa como barrera...), la inseguridad de la ciudad, el poco atractivo de sus calles para ser paseadas a pie, etc.

Por otro lado, el mal funcionamiento del servicio de transportes urbano y la poca cobertura de sus paradas, potencia el uso del vehículo a motor en detrimento de la movilidad peatonal. Para permitir la accesibilidad a las personas con movilidad reducida y a aquellas con discapacidad visual se debería estudiar la adaptación de la señalización tanto horizontal como vertical y eliminar barreras arquitectónicas que faciliten la movilidad de estos colectivos.

La ciudadanía considera que debería aumentarse el número de vías peatonales sobre todo en aquellas zonas más céntricas, donde se concentra el comercio y la hostelería. Como resumen a los problemas de movilidad peatonal se deben destacar los siguientes:

- **Accesibilidad.** Barreras arquitectónicas tanto en edificios públicos como en la vía pública; falta de continuidad en los recorridos peatonales; paradas de autobús poco accesibles.
- **Infraestructuras y mobiliario urbano.** Aceras con anchos insuficientes, pavimentos inadecuados y resbaladizos y pendientes insalvables que



- incumplen la normativa; obstáculos permanentes como papeleras, alcorques, bancos, postes de luz, farolas, etc.; obstáculos transitorios como mesas y sillas de bares o vehículos mal estacionados; déficit de espacios de estancia y bancos para sentarse; carencias en la señalización y poca iluminación.
- **Seguridad.** Incumplimiento de las normas de seguridad vial y prioridad de los vehículos a motor sobre los peatones.
- **Sanidad y salud.** Contaminación y ruido.

Se debe destacar que los problemas de accesibilidad peatonal se ven agravados en los colectivos más vulnerables como son niños, ancianos y personas con movilidad reducida. En las intervenciones a efectuar en el municipio deben tenerse en cuenta guías físicas y funcionales adecuadas para estos grupos de personas, en los que se incluyan también a aquellos que acompañan a menores, andando o con carritos de bebé o portan equipaje que dificultan la movilidad peatonal.

MOVILIDAD CICLISTA

Con respecto a las vías ciclistas una vez analizadas y contrastadas con la participación ciudadana, se detecta que el municipio presenta unos condicionantes físicos idóneos para el uso de la bicicleta, no obstante, no existen vías cicladas suficientes y las existentes resultan poco prácticas al no ser continuas en su recorrido y no participar de los trayectos de mayor reclamo entre los ciudadanos. Por ello, los carriles bici existente ejercen una función más de paseo que de transporte en sí.

Por otro lado, se deben contemplar diversas cuestiones relacionadas con mobiliario e infraestructuras como la poca existencia de espacios "aparcabici", la prioridad existente del coche con respecto a la bicicleta, las barreras arquitectónicas existentes entre tramo y tramo de carril bici, la falta de civismo y respeto por parte de los usuarios de vehículos a motor y la inseguridad.

El estado de los carriles bici no supone riesgo o problema alguno para los usuarios aunque sí debería reforzarse en cuestiones de señalización tanto horizontal como vertical. Por otro lado, a fin de hacer de la bicicleta un modo más competitivo, debería potenciarse el uso de la misma dándole prioridad con respecto al vehículo a motor en cruces o intersecciones; implementando el número de espacios "aparcabici" en lugares de pública concurrencia; creando tramos de acera-bici o favoreciendo en algunas vías la simultaneidad de los ciclos con los automóviles.



Otra consideración a tener en cuenta es la regulación de las ordenanzas municipales con respecto a la bicicleta, de cara a que ésta se contemple como un modo de transporte más y se tenga en cuenta con las mismas consideraciones que el resto de modos.

Finalmente, se detecta nuevamente una inexistencia de la intermodalidad. Las paradas de autobús no son accesibles en bicicleta, éstas no pueden subirse a los autobuses, en la estación no hay suficientes espacios para aparcar las bicis, por lo que a día de hoy no resulta práctico el uso de la bicicleta.

MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

Tras el análisis de los medios de transporte y las observaciones aportadas por los vecinos en las encuestas y las mesas de trabajo se detectan serias deficiencias en los distintos modos debiéndose destacar el servicio de autobús urbano. La falta de información en las marquesinas sobre horarios y recorridos, la impuntualidad de las distintas líneas, el poco favorecimiento de conexión entre distintos medios de transporte o intermodalidad, la ausencia de cobertura de algunos barrios o la poca accesibilidad al autobús de personas con movilidad reducida son algunos de los problemas detectados.

En cuanto al transporte interurbano, se considera que el municipio no está bien conectado con otros núcleos cercanos ya que existe la tendencia a la centralización de los viajes desde Algeciras. Por otro lado, la conexión con Algeciras y el resto de municipios de la Comarca, pese a cumplir con los horarios establecidos, presenta unos recorridos de larga duración debido al número de paradas que realiza el servicio. Por ello, se sugiere disponer de autobuses o microbuses directos a Algeciras en ciertas franjas horarias. En cuanto a la multimodalidad en el transporte interurbano se deben estudiar las conexiones directas o indirectas (desde el municipio o haciendo transbordo en Algeciras) con los aeropuertos más cercanos, así como favorecer el intercambio entre bicicleta, autobús urbano y autobús interurbano o tren.

Respecto de las infraestructuras las mayores quejas y sugerencias vienen suscitadas por el estado de mantenimiento en el que se encuentra tanto la propia estación de autobuses como la flota de autobuses en funcionamiento.

Teniendo en cuenta la próxima apertura del nuevo Hospital Comarcal de La Línea de la Concepción se debe aprovechar la ocasión para replantear los recorridos del autobús urbano, la ubicación de las marquesinas y paradas y la frecuencia horaria de las distintas líneas. A este respecto, también se deberá añadir una parada de taxi próxima al nuevo edificio.

RED VIARIA Y TRÁFICO URBANO

El municipio de La Línea de la Concepción presenta una red viaria interurbana, de conexión con otras localidades vecinas, y otra urbana, de distribución interna en la ciudad.

Por tratarse de una ciudad de servicios y carente de industria, registra un alto número de entradas y salidas a diario que, tal y como se detallaba en el análisis del tráfico y la red viaria, a determinadas horas del día produce un colapso de las principales arterias de acceso como son la Avenida de España y la Carretera de Málaga (A-383). El nodo 1, en su conexión a través de la Avenida de las Industrias, no presenta problemas para la incorporación de los usuarios a la ronda Norte y tampoco cuando se trata de abandonar el municipio. En cambio, por tratarse de una entrada directa vinculada a la frontera con Gibraltar y al centro histórico de la ciudad, se observa que el acceso por la Avenida de España, presenta graves problemas de fluidez en el tráfico que se ven agravados en las horas punta del día.

Por ello, sería recomendable redirigir el tráfico en los accesos Norte y Este de la ciudad, ya que supondría una agilización y descongestión de las principales arterias de entrada al municipio. En el nodo 2 esto se llevaría a cabo con la ejecución de vial denominado SGV-8. En el nodo 1, la solución sería más compleja por lo que sería recomendable realizar un estudio pormenorizado en el que se plasmaran soluciones reales que contribuyeran a disminuir los embotellamientos que se generan a diario en este punto de la ciudad con respecto al nodo 3, el acceso a Gibraltar, se deben buscar soluciones que palién la masificación de vehículos a motor en horas punta en la zona de la frontera.

En cuanto a la jerarquización interna del viario, se observa que La Línea de la Concepción presenta serias carencias en relación al estado de las infraestructuras y también respecto a la ordenación viaria. Por tratarse de una ciudad de desarrollo rápido y crecimiento orgánico manifiesta un déficit de ordenación de los viales que genera axialidades confusas y que son causantes de la mayoría de los problemas de tráfico. En cuanto a los ejes de dirección Norte-Sur cabe destacar que pese a ser escasos, funcionan. No obstante, se deberían reforzar otros ejes en este mismo sentido para que no se produzcan embotellamientos en la arteria de Carretera de Málaga - Avenida María Guerrero – Calle Ángel. En el caso de los ejes de dirección Este-Oeste se detecta la existencia de 2 ejes claros (la Calle Cartagena y la Avenida de Cartagena), por lo que sería necesaria la creación de al menos un vial intermedio que cortara a la ciudad a la altura de la plaza de toros.

ESTACIONAMIENTO

El municipio cuenta con un parque móvil de vehículos a motor elevado en proporción a su población, hecho que genera una necesidad de espacio de aparcamiento superior a otras localidades españolas. Además, el flujo de desplazamientos se concentra en un reduto de la zona sur, lo que genera una mayor demanda de aparcamiento. En lo que respecta a las barriadas periurbanas, el estacionamiento no supone problema alguno, pero sí las conexiones de estas áreas con el centro urbano, al que la mayoría acceden en coche, sumándose a la demanda de espacios de estacionamiento ya citada.

La población reclama bolsas de aparcamiento gratuitas ya que considera que entre la zona azul, las líneas amarillas, las cargas y descargas, los contenedores de residuos y otros reservados, existe un déficit de espacios de estacionamiento gratuito importante.

En cuanto a los parking públicos, ubicados estratégicamente en las zonas de mayor flujo de movimiento de personas, se detecta que el municipio cuenta con un mayor número de plazas disponibles de las que la población reclama, puesto que se trata de una localidad donde existe costumbre de pagar por estacionar.

Los aparcamientos ubicados fuera de la vía pública (Carrefour, Aldi, etc.) disponen de espacio suficiente para la demanda que generan estos centros.

Se debería contemplar la opción de reordenar los espacios de aparcamiento, realizar un recuento exhaustivo junto con la revisión de todos los espacios reservados en la ciudad y plantear la opción de redistribuir o concentrar los contenedores de residuos, puesto que también suponen una pérdida de espacios de aparcamiento.

En cuanto a la actitud de los ciudadanos se deberían realizar campañas de concienciación así como de educación vial que evitasen ciertas conductas incívicas relacionadas con el estacionamiento y el uso del vehículo a motor.

4. PROPUESTAS Y EVALUACIÓN.

4.1 ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe establecer una serie de líneas estratégicas y objetivos de actuación que sirvan de base para el desarrollo de las medidas y propuestas encaminadas a satisfacer las necesidades de movilidad y accesibilidad del municipio de La Línea de la Concepción desde una perspectiva más sostenible y menos contaminante que el tradicional y dominante uso del vehículo privado.

Los diferentes programas y propuestas que se establecen en este documento deben contribuir necesariamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, compatibilizando el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente. Dichas propuestas se enmarcan en una pretensión global de mejorar las comunicaciones en modos sostenibles de los principales núcleos residenciales y comerciales que componen el entramado urbano de La Línea de la Concepción, así como de éstos con los espacios naturales incluidos en el municipio.

De acuerdo con las premisas anteriores, las líneas estratégicas generales de actuación se distribuyen de la siguiente forma:

LE1- MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD A PMR'S.

Los itinerarios peatonales están constituidos fundamentalmente por aceras, plazas y áreas totalmente peatonalizadas o con distintos sistemas de coexistencia peatón-vehículo. La estrategia pasa por tratar de subsanar los principales problemas que suelen afectar a dichos itinerarios, como la falta de conexión entre diferentes áreas, tramos incómodos, accesibilidad deficiente o falta de seguridad, así como potenciar otros nuevos.

El presente PMUS ha tratado de prestar especial atención al conjunto de propuestas que desarrollan las líneas estratégicas correspondientes a la movilidad peatonal, pues los peatones no han gozado siempre del papel protagonista que les corresponde dentro del sistema de movilidad de los núcleos urbanos. La forma de lograr el pretendido aumento de los recorridos a pie consiste en diseñar espacios de forma que los desplazamientos no motorizados resulten practicables a la vez que atractivos para la mayoría de los viajes y motivos que realizan los ciudadanos.

Conseguir un incremento de la proporción de viajes que se realiza a pie disminuye las emisiones de gases y ruidos, disminuye la dependencia del vehículo privado,

mejorando las oportunidades de desplazamiento de quien no quiere o no puede tener un vehículo propio, amplía las posibilidades de relación social y puede constituir también un acicate para la actividad comercial y de servicios que se desarrollan en su entorno próximo.



Fuente: www.vivirsinbarreras.es

LE1.1. Potenciación de itinerarios peatonales.

Para que los recorridos peatonales resulten atractivos debe dotarse al municipio de una red capaz y suficientemente entrelazada que articule las conexiones entre los principales orígenes y destinos susceptibles de atraer y/o generar movilidad a pie. Por consiguiente, las propuestas enmarcadas dentro de esta estrategia deberán ir encaminadas a estructurar una red peatonal cuyas prestaciones la hagan atractiva frente a otros modos de transporte, permitiendo así aprovechar las bondades intrínsecas al territorio analizado desde el punto de vista de la movilidad peatonal (orografía plana, climatología, proximidad de núcleos de atracción y generación de viajes, etc.).

LE1.2. Permeabilización peatonal del territorio.

En La Línea de la Concepción, la presencia de viales de primer orden anexos a la línea de playa, como el eje Avda. de España – Avda. Príncipe de Asturias o el de Paseo del Mediterráneo, suponen una barrera significativa para la inserción del litoral en lo urbano que, a su vez, dificulta la movilidad peatonal hacia las playas.

Por otro lado, las condiciones de las infraestructuras existentes dificultan la permeabilización peatonal desde los barrios al centro histórico. Por tanto, entre las propuestas de actuación del presente PMUS se incluyen medidas con diferentes horizontes temporales de desarrollo, encaminadas a disminuir el efecto barrera que las infraestructuras generan sobre los desplazamientos peatonales.

LE1.3. Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Entre las estrategias de actuación relacionadas con la movilidad a pie, el presente PMUS incluye también un conjunto de medidas y propuestas encaminadas a garantizar un nivel de accesibilidad adecuado también para las personas con movilidad reducida.

La estrategia de actuación, que también afecta de manera igualmente positiva a los ancianos, usuarios de carritos de bebé, etc., pasa por extender en el municipio la ejecución de determinadas actuaciones puntuales que el Ayuntamiento de La Línea de la Concepción ha venido desarrollando en los últimos años, consistentes básicamente en el rebaje de aceras en los pasos peatonales, la supresión de barreras arquitectónicas o la reordenación del equipamiento y mobiliario urbano. La localización de las nuevas medidas de accesibilidad peatonal propuestas se orienta hacia la creación de itinerarios con continuidad entre los orígenes y destinos con mayor potencial de atracción/generación de viajes a pie, complementando y cohesionando las diferentes actuaciones puntuales ya ejecutadas y en servicio.

LE2 - MOVILIDAD CICLISTA.

Estrictamente, la circulación de bicicletas no precisa de infraestructuras específicas, ya que puede desarrollarse en la calzada junto al tráfico rodado, sin embargo, las características especiales de velocidad y vulnerabilidad y el aumento creciente de la movilidad ciclista hace que en muchos casos resulte difícil de integrar en la calzada por el alto riesgo que ello supone, lo que a su vez desincentiva el uso de la bicicleta como medio habitual de desplazamiento.

Al igual que la mejora de la movilidad peatonal, la utilización de la bicicleta reduce la contaminación atmosférica y acústica, el consumo de espacio para el tránsito y estacionamiento de vehículos, mejora la salud de los usuarios cotidianos de este modo de transporte y amplía la cohesión social al tratarse de un medio de transporte económico y más accesible. Por otro lado, su mayor radio de acción frente al desplazamiento peatonal para los mismos tiempos de recorrido, mejoran asimismo sus posibilidades para conectar diferentes centros importantes de atracción y generación de viajes, así como para su uso en actividades lúdico-deportivas en itinerarios de mayor longitud, haciendo accesibles áreas de interés medioambiental y/o cultural en medio de desplazamiento sostenible.



Fuente: www.unionguanajuato.mx

LE2.1 Creación de una infraestructura ciclista adecuada.

La red de itinerarios ciclistas del municipio no funciona como conexión entre los principales centros de atracción de La Línea de la Concepción por lo que los carriles bici existentes más como espacios de esparcimiento y paseo que como vías de comunicación. Por ello, la demanda de este tipo de movilidad tampoco resulta significativa a la vista de los resultados de las encuestas de movilidad llevadas a cabo con motivo de la redacción del presente PMUS.

La irregular estructura urbana y la ausencia de infraestructura específica son motivos determinantes en las limitaciones que presenta este medio en la actualidad. La falta de pistas, aceras o carriles-bici especialmente concebidos para este tipo de usuarios es muy notoria en la estructura viaria actual, siendo difícil encontrar secciones viarias con configuración compatible con este tipo de infraestructura. En este caso, se hace evidente que la bicicleta no ha constituido un elemento importante en la planificación urbana en tiempos históricos, lo que debe corregirse en la concepción de los nuevos desarrollos urbanos, pero siempre dotando a la red ciclista de la necesaria continuidad y conectividad para que pueda ponerse realmente al alcance de los ciudadanos, en caso contrario, puede hacer inútil el esfuerzo llevado a cabo en áreas aisladas.

Por tanto, a pesar de las limitaciones que presenta la red viaria actual, resulta necesario implementar medidas progresivas encaminadas a la creación de una infraestructura ciclista adecuada que permitan disponer a corto-medio plazo, de una red de itinerarios ciclistas ajustada a esa demanda creciente, complementándose y viéndose complementada por la red peatonal. Las previsiones de nuevos viarios contempladas en los instrumentos urbanísticos, deberán contar con estas nuevas necesidades de espacio destinadas a carriles, aceras o pistas-bici. Las infraestructuras podrán ser de uso exclusivo o compartido con otros modos de transporte, pero siempre tratando de garantizar la seguridad de todos ellos en los puntos de conflicto, pues sólo así podrá potenciarse su empleo frente a modos menos sostenibles. El

objetivo es que la red que se vaya desarrollando responda a una planificación que tenga en la continuidad de itinerarios ciclistas y en la unión de los principales centros de generación y atracción de viajes su principal objetivo.

En ocasiones, en entornos urbanos ya consolidados como es el caso de gran parte del territorio analizado, la infraestructura viaria existente puede imposibilitar la creación de carriles bici de uso exclusivo para ciclistas, así como el uso compartido con el peatón por no disponer de aceras con suficiente anchura. En dichos casos, la única opción viable puede ser la implantación de ciclo-calles, en la que vehículos a motor y ciclos comparten la calzada señalizando de forma adecuada dicha circunstancia para dotar de prioridad y seguridad al ciclista pero sin impedir la accesibilidad rodada.

LE2.2 Potenciación del uso de la bicicleta.

Potenciar el uso de la bicicleta no consiste únicamente en contar con una infraestructura ciclista adecuada y con una red de itinerarios ciclistas adaptada a la demanda, sino que dichas acciones deben venir complementadas con otras medidas de gestión encaminadas, por ejemplo, a disminuir el riesgo de robos de bicicletas en la vía pública, a disponer de zonas de aparcamientos específicas, a facilitar la intermodalidad con otros modos de transporte o a disponer de itinerarios con orígenes, destinos e incluso tiempos de viajes debidamente señalizados. El día de la bicicleta o las iniciativas relacionadas con la movilidad ciclista lideradas desde las instituciones con itinerarios previamente publicitados y dados a conocer, se muestran también efectivas en el fomento de su uso y en la concienciación ciudadana general, contribuyendo a avanzar en la demanda del espacio que le corresponde como modo de transporte normalizado y habitual.

LE2.3 Permeabilización ciclista del territorio.

Para fomentar la permeabilidad de la bicicleta a lo largo de la trama urbana de la ciudad de La Línea de la Concepción cabe cambiar la actitud de la ciudadanía y empezar a considerar la bicicleta como un medio de transporte más a considerar en las distintas ordenanzas y normativas municipales de cara a hacer a los ciclistas partícipes del flujo de movimientos que tienen lugar a lo largo del municipio. A fin de potenciar la bicicleta como modo de transporte se hace necesario dar prioridad a ésta con respecto a los vehículos a motor. Para ello, será de vital importancia la concienciación a la ciudadanía y la puesta en funcionamiento de señalización viaria destinada a los ciclos.

LE3 - MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

Para el éxito de un PMUS resulta de vital importancia el buen funcionamiento del transporte público así como su compatibilidad con otros modos de transporte sostenibles.



Fuente: www.observatransporte.org

LE3.1 Potenciación de la intermodalidad.

La intermodalidad o multimodalidad, combinación e integración de diversos medios de desplazamiento para llegar a un destino, en un sistema de transporte público proporciona al mismo un incremento notorio en su capacidad para atraer nuevos clientes y mantener a los que ya lo son, por lo que entre las líneas estratégicas del presente PMUS se encuentra la de potenciar ese carácter intermodal entre los diferentes modos de transporte público. El desarrollo de las propuestas que se establezcan en este sentido deberá abordarse de forma coordinada con la empresa encargada de la gestión del transporte público urbano en La Línea de la Concepción y con el Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar, que regula el transporte a nivel interurbano.

LE3.2 Adaptación de la oferta de transporte público a la demanda.

De la información obtenida a partir de las encuestas de movilidad llevadas a cabo en el marco de la redacción del presente PMUS se ha detectado una cierta discordancia entre la oferta y la demanda de los sistemas de transporte público. Además, con motivo de la próxima puesta en funcionamiento del nuevo Hospital comarcal, la demanda de transporte se verá alterada, por consiguiente, el PMUS deberá incluir entre sus propuestas y actuaciones la de tratar de adaptar la oferta a la demanda de movilidad existente y readaptar todas las líneas de autobús urbano y su planificación horaria.

LE4 - MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO.

Las líneas estratégicas ligadas a la movilidad en vehículo privado pasan por racionalizar el uso del mismo, fomentando un uso más lógico, eficiente y seguro, evitando su empleo indiscriminado en desplazamientos que por distancia o tipología pueden quedar resueltos mucho más eficazmente por la bicicleta, caminando o incluso por transporte público.

Asimismo, es conveniente establecer una jerarquía de redes de modo que los desplazamientos en vehículo se concentren en determinados viarios y accesos principales conectados con otras redes de mayor entidad que permitan la comunicación intermunicipal y comarcal y que a su vez, con áreas de estacionamiento adecuadas y estratégicamente distribuidas, lo que contribuye a liberar al resto de viales de movimientos de agitación, pudiendo ser recuperados para otros usos.

LE4.1 Optimización de las zonas de aparcamiento.

El principal problema al que se enfrentan los usuarios del vehículo privado en los núcleos urbanos suele venir asociado a las dificultades de aparcamiento en destino. En el municipio de La Línea de la Concepción, consciente de ello, se han venido habilitando en los últimos años una serie de parking públicos localizados próximos a los centros de atracción de la ciudad.

El ulterior desarrollo de las propuestas estratégicas recogidas en el presente PMUS deberá tomar como criterio básico el de tratar de minimizar la eliminación de plazas de aparcamiento existentes, criterio éste que ya ha sido tenido en consideración de la definición de dichas propuestas y programas.

Varias de las propuestas en cuestión tienen como objetivo el reducir el número de vehículos motorizados que circulan por las calles de las zonas más céntricas del municipio, con sus efectos sobre la población residente.

A ello puede contribuir la implantación de sistemas de información de plazas libres en determinadas zonas de aparcamiento o la señalización adecuada de su localización en las principales vías, contribuyendo a reducir el tráfico de agitación que se produce como consecuencia de la búsqueda de aparcamiento.

LE4.2 Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad.

Como consecuencia del enfoque tradicionalmente adoptado en el diseño de las secciones viarias urbanas, resulta habitual que éste se encuentre focalizado en el vehículo privado, disponiendo de amplias plataformas destinadas a la circulación y al estacionamiento de los mismos, y al mismo tiempo infravalore las necesidades peatonales o ciclistas.

Actualmente, los estándares y las demandas de movilidad están cambiando, y puede requerirse de la remodelación de determinados viales para mejorar la integración en ellos de otros modos de transporte más sostenibles. Esta remodelación pasa por recuperar parte del espacio destinado al vehículo privado, ya sea en circulación o estacionamiento para destinarlo al peatón o a la bicicleta. Cuando esto no es posible, las actuaciones deben ir encaminadas a un uso compartido con medidas de calmado del tráfico, ciclo-calles con prioridad en la circulación ciclista o peatonalizaciones con acceso restringido a residentes.

LE4.3 Calmado del tráfico.

El templado del tráfico es una medida encaminada a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos que circulan por una zona para conseguir una utilización peatonal confortable y segura del espacio público. Este tipo de medidas resulta asimismo especialmente indicado cuando por motivos de diversa índole, se pretende hacer discurrir al tráfico ciclista por la calzada destinada al tráfico motorizado.

Tiene por objeto la mejora de la calidad de vida en áreas residenciales, y comprende actuaciones tales como señalización horizontal y vertical, cambios de alineación, badenes, elevaciones de la calzada, obstáculos que impidan determinados movimientos o cambios de material y de color en la pavimentación. Ejemplos de este tipo de estrategias son las conocidas como Zonas 30, que es la denominación empleada habitualmente para el conjunto de calles en las que se establece un templado de tráfico, imponiendo limitación de velocidad a 30 km/h, muchas veces reforzado mediante actuaciones sobre la calzada (badenes y estrechamientos de calzada).



Fuente: www.pedaleandoalma.com

LE5 - MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Para la elaboración de un PMUS real y vivo donde la puesta en valor del medio ambiente y el fomento del uso de los modos de transporte sostenibles sea efectiva es primordial contar con la participación ciudadana y contemplar un mejor uso de los espacios naturales.

LE5.1 Potenciación del disfrute sostenible del medioambiente.

La estructura territorial del municipio de La Línea de la Concepción y la configuración de las redes de comunicaciones que discurren sobre su término han dificultado su apertura hacia los dos litorales que bordean la ciudad e incluso el disfrute de la riqueza medioambiental característica de la zona agreste de Sierra Carbonera, Santa Margarita o Alcaidesa, donde se ubica la Puerta Verde, e incluso del propio Parque Princesa Sofía.

Por consiguiente, el presente Plan de Movilidad constituye una oportunidad única para tratar de cambiar esta situación e incluir diversas medidas encaminadas a facilitar la accesibilidad y las comunicaciones con dichos espacios naturales. El incremento de accesibilidad debe ir enfocado exclusivamente a los modos sostenibles (movilidad en bicicleta o a pie), cuyo uso no merme la calidad ambiental de un entorno de gran valor ecológico. De esta forma, se apostará por su puesta en valor y el fomento de su conocimiento y disfrute como mejora garantía de su conservación futura.

LE5.2 Planificación territorial coordinada con la movilidad.

Las líneas estratégicas y las políticas de movilidad deben coordinarse con la planificación territorial y urbanística, y no sólo a nivel local sino también a nivel comarcal y metropolitano.

Asimismo, las actuaciones municipales en materia de urbanismo e infraestructuras constituyen oportunidades para la materialización de algunas de las propuestas de actuación recogidas en el presente PMUS.

LE5.3 Comunicación y promoción de la movilidad sostenible.

La puesta en marcha de las propuestas de actuación previstas en el PMUS debe ir acompañada de su exposición y comunicación pública, contribuyendo así a la concienciación de la población y al fomento en ella de hábitos sostenibles para sus desplazamientos.

LE5.4 Introducción de nuevas tecnologías de la información.

La introducción de las nuevas tecnologías para la mejora del servicio son también medidas a tener en cuenta, destacando por ejemplo los sistemas de información del servicio en tiempo real que suelen ir asociados a la incorporación de un sistema de ayuda a la explotación al sistema de transporte público más o menos sofisticado, y que al eliminar la incertidumbre en el tiempo de espera mejoran la calidad del servicio ofrecido.

Otro ejemplo de aplicación de las nuevas tecnologías lo constituye el desarrollo de sistemas de señalización variable, que puede adaptarse a las condiciones del tráfico en cada momento del día (información de tráfico en tiempo real, información sobre localización, plazas libres y ocupación de los aparcamientos, etc.).



Fuente: www.google.com

4.2 PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

El desarrollo de las líneas estratégicas descritas en el apartado anterior desemboca en la definición de una serie de propuestas de actuación encaminadas a mejorar la movilidad sostenible de la población en los diferentes horizontes temporales considerados (corto, medio y largo plazo). No obstante, estas propuestas deben siempre contextualizarse al momento de redacción del presente documento y deben ir siendo revisadas y adaptadas a las circunstancias cambiantes sociales y del entorno. Sin embargo, constituyen la guía sobre la que comenzar un camino decidido hacia un cambio en la movilidad progresivo y duradero.

Con el objetivo de conseguir una mayor claridad expositiva y facilitar su difusión como parte fundamental de todo plan de movilidad urbana sostenible, la definición de las propuestas se lleva a cabo en correspondencia con las líneas estratégicas definidas y agrupándose del siguiente modo:

LÍNEA ESTRATÉGICA		PROPUESTAS Y PROGRAMAS DE ACTUACIÓN
LE-1	MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD A PMR'S	<i>Propuestas y programas relativos al fomento de la movilidad peatonal y accesibilidad a personas con movilidad reducida. (Apartado 4.2.1)</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Potenciación de itinerarios peatonales. • Permeabilización peatonal del territorio.
		<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de barreras arquitectónicas y accesibilidad a PMR's.
LE-2	MOVILIDAD CICLISTA	<i>Propuestas y programas relativos al fomento de la movilidad ciclista. (Apartado 4.2.2)</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Creación de una infraestructura ciclista adecuada. • Potenciación del uso de la bicicleta.
		<ul style="list-style-type: none"> • Permeabilización ciclista del territorio.
LE-3	MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	<i>Propuestas y programas relativos al fomento del transporte público. (Apartado 4.2.3)</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Potenciación de la intermodalidad.
		<ul style="list-style-type: none"> • Adaptación de la oferta de transporte público a la

		demanda.
LE-4	MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO	<i>Propuestas y programas relativos al uso del vehículo privado y el estacionamiento. (Apartado 4.2.4)</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Optimización de las zonas de aparcamiento • Adaptación de la infraestructura viaria a la demanda de movilidad.
		<ul style="list-style-type: none"> • Calmado del tráfico.
LE-5	MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<i>Otras propuestas y programas relativos a la movilidad sostenible. (Apartado 4.2.5)</i>
		<ul style="list-style-type: none"> • Potenciación del disfrute sostenible del medio ambiente.
		<ul style="list-style-type: none"> • Planificación territorial coordinada con la movilidad.
		<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación y promoción de la movilidad sostenible. • Introducción de nuevas tecnologías de la información.

4.2.1 MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD A PMR'S.

• POTENCIACIÓN DE ITINERARIOS PEATONALES.

PROPUESTA 1. Peatonalización de calles y creación de itinerarios peatonales.

Tal y como viene contemplado en la estrategia DUSI para La Línea de la Concepción, el Ayuntamiento pretende la potenciación del comercio mediante la creación de un centro comercial abierto que requiere de espacios peatonales y accesibles que hagan de éste un lugar más atractivo.

Teniendo en cuenta antecedentes como la presencia de garajes, de zonas de carga y descarga y los problemas de tráfico que podría suponer el corte de ciertas calles al tráfico rodado, se han estudiado con detenimiento las distintas opciones y se va a optar por una semipeatonalización o creación de calles de prioridad invertida en las que el peatón y la bicicleta sean los protagonistas pero que no suponga un corte radical del vehículo a motor. Para cada tramo de calle afectado se establecerán distintas condiciones en función de los antecedentes antes fijados. A continuación se detallan las condiciones de cada una de las vías que se van a adaptar para conformar esta red peatonal preferencial:

Calle - Vía	Tramo		Tipo de actuación
	Vía de Inicio	Vía de Fin	
Carboneros	Salvador Dalí	Rafael de León	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Carboneros	Rafael de León	San Pablo	<ul style="list-style-type: none"> Peatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido excepto residentes. Reducción de velocidad a 30 km/h.
Carboneros	San Pablo	Plaza de la Constitución	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
San Pablo	España	Oviedo	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en

			horario comercial. <ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Sol	López de Ayala	Clavel	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido excepto carga y descarga y residentes. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Isabel la Católica	López de Ayala	Álvarez Quintero	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Isabel la Católica	Álvarez Quintero	San Pablo	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial mercado. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Flores	Sol	Isabel la Católica	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Flores	Aurora	Granada	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial mercado. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Aurora	Carteya	San Pablo	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial mercado.

Reducción de velocidad a 30

			Km/h.
Jardines	Flores	San Pablo	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Jardines	San Pablo	Teatro	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Álvarez Quintero	Isabel la Católica	Aurora	<ul style="list-style-type: none"> Semipeatonal con videovigilancia. Tráfico rodado restringido en horario comercial mercado. Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Méndez Núñez	López de Ayala	Plaza Iglesia	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Pasaje Torres Vico	Carboneros	Plaza Iglesia	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h.
Rafael de León	Carboneros	España	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h
Duque de Tetuán	López de Ayala	Padre Rodríguez Cantizano	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h
Padre Rodríguez Cantizano	Duque de Tetuán	Aurora	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h
Lutgardo López Muñoz	España	Carboneros	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de velocidad a 30 Km/h

(Ver Plano núm.8 "PEATONALIZACIÓN CENTRO URBANO. ESTADO PROPUESTO")

PROPUESTA 2. Colocación de paneles de información y guiados.



Fuente: www.wirelessgalicia.com

En esta propuesta se contempla la colocación de paneles de información y guiado al peatón desde puntos de intercambio de la ciudad (estación y paradas de autobús, paradas de taxi, parking públicos...) hasta los destinos más solicitados por los usuarios (ayuntamiento, hospital, mercado...). La información se plasmaría en un panel al que se adosaría un callejero de la ciudad que recogería lo siguiente:

- Ubicación del punto de información ("Usted está aquí")
- Localización de los principales destinos y caminos peatonales aconsejables.

- Posibilidad de descarga de información (ubicaciones, recorridos, turismo, etc.) mediante smartphones u otros dispositivos (a través de lectura de código QR o aplicaciones móviles).

- Redirección mediante código QR a la página web. municipal para descarga de información precisa sobre algún tema.

Estos paneles deberán ubicarse en todos los focos de atracción de la ciudad y no sólo en el centro urbano. Esta propuesta, previsiblemente, deberá ejecutarse a corto-medio plazo.

• PERMEABILIZACIÓN PEATONAL DEL TERRITORIO.

PROPUESTA 3. Creación de caminos escolares seguros.

En los últimos años, el número de niños y niñas que se trasladan a pie para asistir al colegio se ha visto drásticamente reducido, puesto que cada vez son más los padres y madres que hacen uso del vehículo utilitario para llevar a sus hijos a clase. Esto genera una serie de problemas en las zonas aledañas a los centros escolares, tales como:

- Inseguridad para los estudiantes que acceden a pie a los centros.
- Aumento de la circulación y embotellamientos coincidentes con las horas de inicio y fin de las clases.
- Conductas incívicas de falta de respeto a los peatones que se traducen en aparcamiento en doble fila, paradas en pasos de peatones, invasión del acerado para aparcar, etc.
- Falta de normativa y señalización viaria que regule estas circunstancias.



Mediante los caminos escolares seguros se pretende fomentar desde la infancia el uso de los modos de transporte sostenibles; ayudar a que los más pequeños aprendan a desenvolverse de forma independiente y ser autónomos y convivir con las normas de seguridad vial; y disminuir el consumo de energía al reducirse el uso del vehículo a motor.

En el caso particular de La Línea de la Concepción, existen una serie de centros escolares (guarderías, colegios e institutos) que por encontrarse próximos entre ellos, ubicarse en vías de gran flujo de vehículos o incluso con

pocas opciones de aparcamiento, sufren serios problemas a primera y última hora de la mañana. Por ello, se propone la creación de un grupo multidisciplinar formado por las AMPAS, profesores, asociaciones vinculadas al transporte en bicicleta y miembros del Ayuntamiento donde se analice y diagnostique en el caso concreto de cada centro cuales son los problemas concretos detectados, así como los caminos mas solicitados por el público infantil para acudir a clase y desarrollar un proyecto que fomente la autonomía infantil en el momento de acudir al centro de estudios.



Fuente: www.zaragoza.es

La creación de los caminos escolares seguros irá vinculada a una serie de medidas que supondrán una garantía para la seguridad de los niños y niñas. Entre estas, habrá que implementar la señalización vial tanto vertical como horizontal y disminuir las velocidades máximas permitidas para el tráfico rodado en las zonas próximas a los distintos colegios. Este proyecto deberá ponerse en funcionamiento a medio-largo plazo.



Fuente: www.villanoticias.blogspot.com

PROPUESTA 4. Creación de circuitos saludables.



Se propone la creación de circuitos saludables dedicados a la práctica deportiva a pie, tanto para pasear como correr. En estas rutas deben aparecer señales de información donde se defina la extensión del recorrido en metros y unas tablas de calorías perdidas en función del tiempo transcurrido durante la

realización del trayecto. Dichos circuitos, también suelen ir vinculados a estaciones saludables, pequeños espacios al aire libre donde a modo de gimnasio abierto, se pueden realizar distintos ejercicios.

En La Línea de la Concepción no existen a día de hoy circuitos saludables como tal pero sí existen extensiones peatonales, como los distintos paseos marítimos, o la Puerta Verde donde los vecinos realizan sus caminatas o carreras. Por tanto, se propone contabilizar dichos metros de recorridos y establecer una conexión entre estos de cara a conseguir una larga extensión de camino saludable que se iniciaría en la avenida de España y bordearía todo el litoral pasando por la frontera, playa de Levante hasta la Atunara, Sobrevela, Santa Margarita, Puerta Verde y Torre del Sabah. Para esta propuesta se establece un período de ejecución a medio-largo plazo, puesto que el proyecto de apertura del tramo Tonelero (incluido en la estrategia DUSI), potencial conexión entre la Iglesia del Carmen y el Puerto pesquero, debería estar ejecutado para dar continuidad al circuito propuesto.

(Ver Plano núm.10 "CARRILES BICI Y CAMINO VERDE. ESTADO PROPUESTO")

PROPUESTA 5. Priorización del peatón sobre el vehículo a motor.

Tras el análisis realizado se detecta que en su mayoría, los pasos de peatones del municipio se encuentran bien localizados y funcionan. No obstante, para dar prioridad al mismo con respecto al vehículo a motor se debe proceder a implementar el número de éstos de cara a que los recorridos peatonales no se vean interrumpidos. Por otro lado, se han hallado una serie de pasos de peatones cuya pintura resulta deslizante en días de lluvia por lo que se debe proceder al repintado de los mismos sustituyéndolos por un material que no haga resbalar a los viandantes.

Además de lo anterior, para que la prioridad del peatón (y el ciclista) sea máxima, se debe modificar la ordenanza municipal de tráfico a fin de tener más en cuenta los modos de transporte sostenibles y hacer de éstos que sean competentes frente al vehículo utilitario. Este proyecto, al no ser de gran envergadura y estar realizándose continuamente labores de mantenimiento tanto de la señalización viaria como de los propios pasos de peatones, se puede ver ejecutado en un corto período de tiempo.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

PROPUESTA 6. Creación de vías con preferencia para los modos sostenibles: peatón, bicicleta, transporte público.

Tal y como se diagnosticó en la estrategia DUSI y se reitera en el presente documento La Línea de la Concepción presenta un problema basado en su estructuración viaria por el que sufre una desconexión de los litorales de levante y poniente entre sí y con el propio casco urbano. Como se puede apreciar en el [plano núm. 1 Jerarquización viaria. Estado actual](#), existe una trama de ejes que van en dirección norte-sur que pese a ciertas carencias, favorece las conexiones en este sentido. Sin embargo, el viario de la ciudad adolece de axialidades que faciliten las comunicaciones desde el este al oeste, lo que conduce a una desconexión de las barriadas entre sí y a un ineficaz funcionamiento del transporte en vehículo a motor, tanto colectivo como particular. En el siguiente esquema se señalan en naranja las principales conexiones existentes, pudiéndose observar que, salvo la Ronda Norte y la Avenida del Ejército, no existen vías claras de conexión en dirección este-oeste.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

Por ello, acorde a lo expuesto en la estrategia DUSI se considera oportuno realizar una operación de cosido urbano a modo de espina de pez que sirva para reforzar los ejes que van de norte a sur y potenciar, siendo conscientes de los condicionantes urbanísticos existentes, caminos con preferencia peatonal y ciclista en la dirección este-oeste.

A lo largo de estos ejes se procederá a actuar de distintas formas dependiendo de los anchos de vía, el flujo de movimiento de personas que soporte y otras características. En el plano num. Se puede apreciar como en dichas vías se posibilita la multimodalidad ya que confluyen el peatón, la bicicleta y, en los tramos donde el ancho de calle lo admita, el transporte público. El vehículo a motor también podrá circular por estas pero se verá perjudicado por las reducciones de velocidad aplicadas a las mismas, ya que lo que se pretende es dar prioridad a los modos de transporte sostenibles.

Esta propuesta, por tratarse de una intervención urbana de gran envergadura tendrá su fin a largo plazo.

PROPUESTA 7. Control de ocupación de la vía pública por terrazas de establecimientos.

La colocación de mesas y sillas de los distintos establecimientos comerciales de la ciudad ocupando parte de la vía pública genera, en algunos casos, problemas de accesibilidad peatonal, puesto que algunas de estos establecimientos no cumplen los anchos mínimos establecidos en la "Ordenanza Municipal Reguladora de la ocupación de terrenos de uso público con mesas, sillas, sombrillas y otras instalaciones análogas con finalidad lucrativa", aprobada en diciembre de 2012. Por ello, se pretende controlar que la distancia mínima de 1,5 metros de paso libre contemplada en dicha ordenanza sea respetada a fin de impedir, como ocurre en ocasiones excepcionales, que los viandantes tengan que redirigir su trayectoria por encontrarse con mesas y sillas que suponen un obstáculo para los peatones. Esta medida, por su facilidad en la ejecución y coste nulo, deberá ponerse en funcionamiento a corto plazo.



Fuente: www.Lalineadigital.es

- **ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y ACCESIBILIDAD A PMR'S.**

PROPUESTA 8. Eliminación de obstáculos a la movilidad peatonal y de personas con movilidad reducida.

Para facilitar el acceso y la mayor autonomía de las personas con movilidad reducida así como de ancianos, personas portando carritos de bebé, carritos de la compra u otros, se propone crear un catálogo o inventario que recoja las barreras arquitectónicas y obstáculos localizados en la vía pública a fin de buscar soluciones a los mismos que agilicen la movilidad de dichos colectivos. Por otro lado, se propone la colocación de señales visuales y acústicas en las intersecciones reguladas por semáforo que aún carecen de este sistema. El pavimento del acerado de las intersecciones que soportan mayor flujo de tráfico deberá sustituirse, en los casos que aún no se haya hecho, por pavimento táctil que agilice la integración y autonomía de las personas con deficiencias visuales. Esta propuesta, cuya ejecución es constante, se verá intensificada a corto-medio plazo a fin de conseguir una más ciudad accesible en el menor tiempo posible.



Fuente: www.diarioresponsable.com

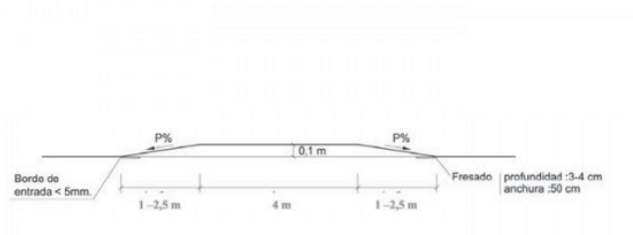
Propuesta 9. Plan de accesibilidad y red de itinerarios accesibles.

La accesibilidad universal es aquella condición que deben cumplir todos los espacios para que sean practicables por las personas en las condiciones de seguridad y confort suficientes que permitan que éstas puedan desenvolverse de la manera más autónoma y natural posible.

Aunque el Plan de Movilidad Urbana Sostenible contempla tanto en su análisis y diagnóstico como en sus propuestas una serie de medidas a ejecutar relacionadas con la accesibilidad y la movilidad de personas reducidas, la redacción de un Plan de Accesibilidad de la ciudad sería de vital interés, ya que se trataría de forma más específica la problemática de estos colectivos.

La redacción de dicho Plan de Accesibilidad deberá adaptarse a la normativa vigente sobre accesibilidad en Andalucía, mediante la Orden VIV/561/2010 de 1 de febrero. Entre las medidas que deberá recoger destacan las siguientes:

- Revisión de los pasos de peatones y aumento en número de los mismos.
- Creación de recorridos peatonales directos evitando que los viandantes se vean obligados a dar rodeos para cruzar de un tramo a otro. En aquellos tramos de acerado elevados sobre la calzada, a veces será conveniente dotar a los pasos de peatones de resaltes o lomos que faciliten el acceso a los mismos. Las pendientes de estos badenes deberán ir regulados según normativa vigente.



Fuente: www.autonoción.com

- Eliminación de obstáculos y barreras arquitectónicas. A lo largo de la vía pública aparecen una serie de elementos que dificultan el acceso de personas, especialmente de aquellas con limitaciones y movilidad reducida. Por ello, se deberá situar el mobiliario urbano, así como otros elementos ubicados en las distintas calles del municipio, de manera que permita ser usado por todos los ciudadanos y, a su vez, dejen libre las trayectorias de los peatones.
- Reducción del ancho de calzada a atravesar mediante ampliaciones de acera en las esquinas o refugios peatonales. Se deberá tener en cuenta que la longitud de calzada a cruzar no sea mayor de 12 metros.
- Ampliación del tiempo verde peatonal de los semáforos. Con esta medida se garantizará la comodidad y seguridad de los peatones y se conseguirá que un mayor número de personas atraviesen la vía en cada vez que el semáforo se ilumine en verde para los peatones. Por otro lado, la fase intermitente de los semáforos crea incertidumbre en el peatón y asumidas por los conductores de vehículos a motor como derecho de paso, por lo que deberán ser suprimidas.
- Las marquesinas de autobús deberán ser accesibles a aquellas personas con movilidad reducida. Además, deberán contar con un espacio de refugio para éstos de cara a protegerse de las inclemencias del tiempo.

Esta propuesta, por tratarse de la redacción de un proyecto y su puesta en funcionamiento, deberá llevarse a cabo a medio-largo plazo.



Fuente: www.elperiodistadigital-cultura.blogspot.com

4.2.2 MOVILIDAD CICLISTA.

• CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA CICLISTA ADECUADA.

Propuesta 10. Ampliación de la red de itinerarios ciclistas.

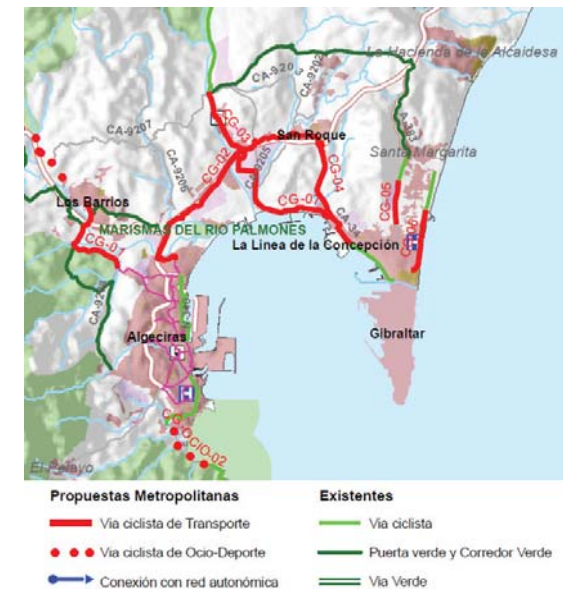
En el diagnóstico realizado a través de las encuestas y las distintas mesas de participación ciudadana organizadas se detecta que en el municipio, en términos generales, la bicicleta no es un modo de transporte usado para desplazamientos a centros de trabajo o estudio, sino que se emplea con fines lúdicos y deportivos. Por otro lado, de la encuesta se obtiene que el 50,8% de encuestados no cuenta con una bicicleta en su posesión y además, el 48,6% considera ineficaz la red ciclista existente. En cambio, un 54% de los encuestados ve como muy buena la idea de la creación de una red ciclista segura y de interconexión de la ciudad.

Por ello, de cara a fomentar el uso de la bicicleta, además de las numerosas campañas de concienciación para la utilización de la bicicleta como modo de transporte sostenible y la organización de actividades y eventos que potencien esta práctica, se debe dotar a la ciudad con una infraestructura práctica, eficaz y segura capaz de conectar los distintos centros de atracción de la ciudad de manera que compita con el vehículo a motor.



Fuente: Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

De acuerdo con el Plan Andaluz la Bicicleta 2014-2020, donde se recoge la creación de una red de vías ciclistas en el Campo de Gibraltar, se propone dar continuidad a los tramos de dichas vías existentes de cara a cerrar un anillo perimetral que circunde el casco urbano de la ciudad. Además, desde la playa de Levante con la operación de apertura de la zona conocida como "El Tonelero" (proyecto recogido en la Estrategia DUSI para la ciudad) se podría establecer una conexión que iría desde el paseo del Mediterráneo, atravesando el Puerto Pesquero de la Atunara y Sobrevela y engancharía a través de la barriada de Santa Margarita con la Puerta Verde, y ésta a su vez, con la red metropolitana planteada por la Consejería de Fomento y Vivienda.



Fuente: Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

obras de infraestructuras ni creaciones de carriles bici al uso. Dependiendo de las necesidades y las características de las infraestructuras existentes se podrán crear aceras-bici, sendas ciclables, pistas-bici o incluso se podrán reducir las velocidades máximas a 30 km por hora de cara a compatibilizar varios modos de transporte, creando ciclocalles, vías donde coexiste el tráfico motorizado con el no motorizado con preferencia de éste último. (ver plano propuestas)

Señalización vertical y horizontal.

Las mejoras en la red de itinerarios ciclistas deben venir acompañada de una adecuada señalización de los mismos. Dicha señalización tiene como objetivos, entre otros, los siguientes:

En itinerarios compartidos, la señalización vertical y horizontal debe garantizar la convivencia segura de los modos de transporte, advirtiendo a los vehículos motorizados de la posible presencia de ciclistas. Para ello se propone recurrir a dispositivos de señalización y marcas viales habitualmente utilizados en este tipo de vías, adjuntándose debajo algunos ejemplos representativos.

La señalización debe además orientar al ciclista e informarle de posibles destinos a través de los carriles-bici e itinerarios habilitados (señalización informativa).

Puesto que se trata de una intervención a gran escala donde además del Ayuntamiento intervienen otras administraciones, la finalización de este proyecto está prevista para ser finalizada a largo plazo.



Fuente: www.labicikleta.com

(Ver Plano núm.10 "CARRILES BICI Y CAMINO VERDE. ESTADO PROPUESTO")

POTENCIACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA.

Propuesta 11. Implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas.

Una vez obtenido el dato de que el 50,8% de los encuestados no cuenta con una bicicleta en posesión pero que sí se posicionan a favor del fomento del uso de la misma, se considera interesante la implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas.

Este sistema cuenta con una serie de ventajas como son la mejora de la calidad de vida asociada a la reducción de la polución y el ruido, la reducción de la congestión en el tráfico rodado, mejoras de salud y bienestar físico de las personas que practiquen dicha práctica, etc.

El servicio de préstamo se llevaría a cabo mediante concesión administrativa del servicio a una empresa que podría contar con una subvención o colaboración por parte del Ayuntamiento. En primer lugar, se trataría de implantar varios puntos de préstamo (en los lugares de mayor afluencia de personas) donde se encargarían de tramitar las inscripciones de los usuarios interesados y se les informaría de las condiciones del arrendamiento. En una segunda etapa, se podría ampliar tanto el número de puntos de alquiler como la flota de bicicletas.

La puesta en funcionamiento de este proyecto deberá ir vinculada a una serie de mejoras en las infraestructuras destinadas a tal uso, por ello, sería conveniente que se llevase a cabo a medio plazo.



Fuente: www.laverdad.es

• PERMEABILIZACIÓN CICLISTA DEL TERRITORIO.

Propuesta 12. Instalación de aparcamientos para bicicletas.

Para el fomento del uso de la bicicleta resulta de vital importancia la habilitación de espacios seguros y cómodos, donde se eviten robos y actos vandálicos, para guardar o aparcas las bicicletas tanto en los orígenes como en los destinos de los trayectos. Según el manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), los aparcamientos se pueden dividir por tipo de soporte o por duración del estacionamiento:



Fuente: fotografías extraídas del Manual de aparcamiento de bicicletas del IDAE

Los aparcamientos según soporte (tipo U invertida y sus variantes) suelen hacer las veces de estacionamiento de corta duración. Los tipos de aparcamiento de larga duración, no muy comunes en España, son los siguientes:

APARCABICIS DE LARGA DURACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO



Fuente: fotografías extraídas del Manual de aparcamiento de bicicletas del IDAE

Teniendo en cuenta que en España el uso de la bicicleta es algo que se está poniendo en valor desde hace relativamente poco, no existe una normativa específica y detallada que contemple ciertos aspectos como el número de aparcamientos de bicicletas que deben tener los edificios de pública concurrencia y la ubicación de estos. Por ello, sería recomendable tal y como hacen en ciudades como Málaga, elaborar un Plan Director de la Bicicleta incluido en el propio Plan General de Ordenación Urbana, donde se tenga en consideración la bicicleta como modo de transporte y se regulen los espacios de aparcamiento para dicho vehículo.

En Cataluña se ha puesto en vigor un Decreto que prevé que las nuevas actuaciones urbanísticas que superen una determinada generación de movilidad no se podrán aprobar sin haber tenido en cuenta la creación de itinerarios ciclistas y aparcamientos de bicicletas. En la siguiente tabla, se exponen las reservas de plazas para bicicletas para 11 tipos de funciones a los que está destinada la nueva construcción:

Tabla 3: Plazas mínimas de aparcamientos de bicicletas según el Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya [DOGC, 2006]

Función	Reserva de plazas de aparcamiento de bicicletas
Uso residencial	Máximo de 2 plazas por vivienda o 2 plazas/ 100 m ² del techo o fracción
Uso comercial	1 plaza/ 100 m ² techo o fracción
Uso de oficinas	1 plaza/ 100 m ² techo o fracción
Uso industrial	1 plaza/ 100 m ² techo o fracción
Equipamientos docentes	5 plazas/ 100 m ² techo o fracción
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas/ 100 plazas del aforo del equipamiento
Estaciones de ferrocarril	1 plaza/ 30 plazas ofertadas de circulación
Estaciones de autobuses interurbanos	0,5 plazas/ 30 plazas ofertadas de circulación
Otros equipamientos públicos	1 plaza/ 100 m ² techo o fracción
Zonas verdes	1 plaza/ 100 m ² suelo
Franja costera	1 plaza/ 10 m lineales de playa

En el caso concreto de La Línea de la Concepción, se consultarán estas referencias de cara a la adecuación o colocación de nuevos aparcamientos de bicicleta. Por otro lado, hay que partir de la base de que un aparcabici que no sea cómodo, seguro y esté situado próximo al punto de destino, no será utilizado. El ciclista aparcará su bicicleta en cualquier sitio, debidamente amarrada, o renunciará a utilizarla para acceder a ese destino.

Para no perder una de las mayores ventajas de utilizar la bicicleta, el desplazamiento puerta a puerta, el aparcamiento se debe construir en un radio máximo de 50 m (30 segundos andando) alrededor de los puntos de interés. En caso contrario los usuarios recurren al aparcamiento espontáneo, atando las bicicletas a los árboles, papeleras, mobiliario urbano o señales de tráfico que se encuentren en las inmediaciones del lugar de destino.

Se propone el aumento de plazas de aparcamiento para bicicletas en los siguientes destinos dentro de la ciudad:

- Centros escolares
- Edificios sanitarios y asistenciales
- Edificios administrativos
- Cementerio
- Mercado
- Puerto deportivo
- Puerto pesquero
- Paseos marítimos
- Estación de autobuses
- Ciudad deportiva – pabellón polideportivo
- Ciudad deportiva – estadio municipal
- Ciudad deportiva – piscina
- Frontera
- Plaza de la Constitución
- Palacio de Congresos
- Teatro la Velada
- Casa de la Cultura
- Casa de la Juventud
- Biblioteca Municipal
- Escuela Universitaria de Magisterio
- Plaza de la Iglesia
- Plaza de toros
- Juzgados
- Centros comerciales y grandes supermercados
- Puntos de mayor tránsito de cada barriada

Esta actuación deberá tener su inicio en un corto período de tiempo pero la previsión de finalización de la misma tendrá lugar a medio plazo. Entre los tipos de aparcabicis a implementar se recomienda un aparcabicis en forma de U invertida, ya que permite amarrar 2 bicicletas a la vez y cada una de ellas atadas en más de un punto a la barra de acero, por lo que resulta más seguro el aparcamiento. Además, este modelo dispone de un espacio para colocación de publicidad, por lo que la colocación de aparcabicis podría tener un beneficio económico para el propio Ayuntamiento.



Fuente: www.bikespain.es

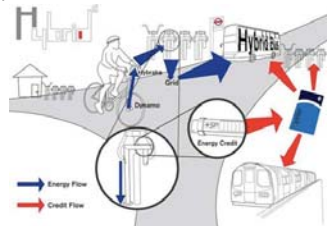
4.2.3 MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO.

- POTENCIACIÓN DE LA INTERMODALIDAD.**

Propuesta 13. Implantación de sistemas de billete único y señalización de conexiones intermodales.

La efectividad de la intermodalidad supone el éxito de transporte sostenible. Por ello, se propone la unificación del sistema tarifario dentro del Área Metropolitana del Campo de Gibraltar, de manera que éste sea percibido y utilizado como unitario por parte de los usuarios de la red de transporte colectivo. En el caso de La Línea de la Concepción, esta propuesta permitiría disponer de un sistema de precios unificado que permitiría hacer uso del autobús urbano, y el autobús interurbano de conexión entre los municipios de la comarca. Desde el consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar se está trabajando por la puesta en funcionamiento de esta medida por lo que se prevé que este sistema entre en vigor en un corto período de tiempo. A pesar de la complejidad administrativa que puede conllevar este tipo de medidas, su puesta en práctica multiplicaría las ventajas que el uso del transporte público proporciona actualmente a la población. Para que esta intermodalidad o multimodalidad sea más efectiva debería considerarse el hecho de poder subir las bicicletas a los propios autobuses. Además, se deberán localizar espacios aparcabici y paradas de taxi en las proximidades de las marquesinas de autobús que registran mayor número de subidas y bajadas de pasajeros.

Para una mayor efectividad de la multimodalidad se hace necesaria una adecuada señalización de las conexiones intermodales existentes o futuras. Para ello se propone instalar en las paradas de autobús y taxi, estación de autobuses y espacios de aparcamiento para bicicletas o puntos de alquiler de bicicletas, paneles indicativos que representen sobre un callejero municipal la ubicación de todos estos elementos, así como los principales puntos de interés municipal, facilitando así guiar al usuario en sus posibles desplazamientos. Dichos paneles pueden instalarse en las propias marquesinas de las paradas de autobús y en la propia estación.



Fuente: www.laciudadviva.org

Propuesta 14. Implementación de paradas de taxi y otras mejoras.

El crecimiento progresivo de la ciudad y la futura apertura del nuevo Hospital Comarcal hacen necesario replantear el número de paradas de taxi y la ubicación de las mismas. Por ello, tras el estudio de diagnóstico realizado se propone mantener las paradas existentes y añadir otras nuevas en algunos puntos del municipio en los que existe gran flujo de movimientos. Estas nuevas marquesinas se ubicarían en el entorno de la plaza de toros, por su localización estratégica en el centro geográfico de la ciudad y su proximidad a los juzgados, centro de salud, teatro, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Colegio Velada, entre otros; entre las barriadas de Santa margarita y Venta Melchor, que también cubriría los servicios en la zona del Zabal y Alcadesa; y el nuevo Hospital.

Para fomentar el uso de los vehículos con combustibles limpios se podría estudiar la posibilidad de asociar las paradas de taxi con los puntos de recarga de vehículos eléctricos potenciándolos como puntos de recarga para taxis. Además podrían llevarse a cabo ciertas mejoras relacionadas con las TIC como aplicaciones móvil que permitan desde solicitar un taxi hasta especificar el tipo de vehículo concreto que se requiere o incluso poner en contacto a usuarios que vayan al mismo destino y poder compartir el viaje. En definitiva, todas estas medidas no son más que una apuesta por una mejor prestación de servicios que además iría unida a un menor impacto sobre el medio ambiente.

Para la puesta en funcionamiento de este proyecto se deberá contar con el colectivo de taxistas, ya que no son medidas que dependan sólo del gobierno municipal. Por ello, se prevé su entrada en vigor en un período de tiempo medio-largo.

(Ver Plano núm.11 "TRANSPORTE URBANO. ESTADO PROPUESTO")



Fuente: www.youtube.com

Propuesta 15. Reorganización líneas de autobús urbano.

Una vez estudiadas las líneas de autobús urbano existentes y comparados los datos obtenidos de las encuestas realizadas tanto por el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar como por el propio Ayuntamiento, se concluye en que el servicio es deficitario e insuficiente, además de apreciarse que las 3 líneas actuales no cubren la totalidad del municipio. Ante la inminente puesta en servicio del nuevo Hospital Comarcal, resulta indispensable reordenar los recorridos de los autobuses urbanos para que todas los itinerarios hagan una parada en las inmediaciones del mismo. Como se puede apreciar en el plano num. Se propone la creación de 4 líneas, 2 circulares (una que bordea la ciudad en su perímetro y otra interior a esta que cubre los servicios a una escala menor) y 2 líneas longitudinales, una que da servicio a Zabal, Santa Margarita y Alcaidesa (barriada que no se cubre actualmente con el servicio de autobuses urbanos), y otra que cubren los trayectos hacia la Atunara (barrio con gran demanda). Cabe destacar que para el trazado de los nuevos recorridos se ha tenido en cuenta la búsqueda de la intermodalidad, por lo que la ubicación de las marquesinas de autobuses irá vinculada a espacios de aparcamiento de bicicletas, paradas de taxi, etc.

La reorganización de las líneas de autobús y el replanteo de todas las marquesinas en el municipio irán vinculados a la inauguración del centro hospitalario, por lo que se estipula que este proyecto esté ejecutado a medio plazo.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

(Ver Plano núm.11 "TRANSPORTE URBANO. ESTADO PROPUESTO")

Propuesta 16. Renovación de la flota de autobuses urbanos.

La flota de autobuses de La Línea de la Concepción se encuentra obsoleta y en mal estado de conservación. Además, con los conteos realizados por el Consorcio de Transportes del Campo de Gibraltar, se demuestra que los autobuses nunca van llenos por lo que se podría reducir el gasto en combustible, con su consiguiente repercusión medioambiental, si se sustituyeran dichos vehículos por minibuses. Además, con el fin de reducir las emisiones de CO2 y el ruido ocasionado por los vehículos convencionales, se propone adquirir y renovar toda la flota sustituyendo éstos por minibuses eléctricos, que serviría para dar ejemplo a la ciudadanía sobre lo beneficioso del uso de vehículos ecológicos. En las líneas con mayor número de viajeros se podrán aumentar el número de vehículos para hacer del transporte público urbano un modo más atractivo para los usuarios.

El vehículo eléctrico propuesto deberá contar con motores que se alimentan de energía eléctrica en lugar de combustibles derivados del petróleo siendo su nivel de contaminación ambiental bastante menor que en los vehículos con motor de gasoil o gasolina.

En cuanto a los puntos de recarga, se propone la adecuación de la propia estación de autobuses así como aquellas paradas de taxi que confluyan con los recorridos del transporte público urbano. De este modo las recargas serán más eficientes puesto que el autobús no tendrá que salirse de su recorrido habitual.

Este proyecto viene recogido en la estrategia DUSI para La Línea de la Concepción, lo que significaría que si se obtuviera la subvención europea se podría implantar este sistema en los próximos años.



Fuente: www.parlahoy.es

4.2.4 MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO.

• OPTIMIZACIÓN DE LAS ZONAS DE APARCAMIENTO.

Propuesta 17. Señalización de zonas de aparcamiento disuasorio.

Tal y como refleja la encuesta, el mayor flujo de movimientos en el municipio tiene como destino el centro histórico, lugar de mayor demanda de plazas de aparcamiento y, por consiguiente, mayor tráfico de vehículos rodados en busca de aparcamiento. Por ello, aprovechando las nuevas tecnologías de la información se propone la instalación de paneles informativos en las vías principales de la ciudad donde se recoja la localización de los aparcamientos más próximos y el número de plazas libres existentes en cada uno de ellos. Estos paneles podrán incluir tanto las plazas de aparcamiento en parking públicos como en zona azul u otras bolsas de estacionamiento de la ciudad.

Con ello, se pretende reducir el tráfico de agitación asociado a la búsqueda de aparcamiento, que afecta negativamente a la circulación e incrementa además las emisiones contaminantes en un entorno sensible como el del núcleo urbano. Inicialmente se propone ubicar este tipo de paneles en las principales vías de conexión directa con el centro del municipio, como podrían ser avenida de España, calle Gibraltar, avenida del Ejército o avenida María Guerrero – calle del Ángel. Con posterioridad, se podrán aumentar el número de paneles a otros lugares de la ciudad.

Esta medida se podría incluir en una de las líneas de financiación de la estrategia DUSI, la relacionada con las “smartcity” y las TIC, por lo que se llevaría a cabo en un espacio de tiempo medio.



Fuente: www.aesys.com

• ADAPTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA A LA DEMANDA DE MOVILIDAD.

Propuesta 18. Habilitación de aparcamiento disuasorio, “park & walk”.

La alternativa “park & walk” o aparca y anda, es un concepto de aparcamiento disuasorio mediante el cual se pretende descongestionar el tráfico en los cascos históricos y fomentar cortos recorridos a pie. Esta medida supone ventajas a corto plazo en la disminución del tráfico motorizado presente en las calles así como de estacionamientos indebidos, no obstante, la extensión a nuevas áreas de aparcamiento de esta iniciativa debe tomarse con precaución puesto que favorecer en exceso el estacionamiento, tiende a producir también un mayor uso del vehículo privado incluso para pequeños desplazamientos. Asimismo la habilitación de nuevas bolsas de aparcamiento deberá incluirse en la futura revisión del PGOU de La Línea de la Concepción.

En consonancia con lo plasmado en la estrategia DUSI de La Línea de la Concepción, se plantea descongestionar el centro histórico de la ciudad y ampliar su radio de actuación llevándolo hasta la plaza de toros, centro geográfico real y punto de confluencia de importantes vías rodadas. Por ello, se plantea como solución la habilitación de un aparcamiento disuasorio “park & walk” en las inmediaciones de este hito, que funcionaría como centro de intercambio modal donde confluirían autobús, taxi, peatón, bicicleta y vehículo utilitario. Desde esta ubicación se potenciaría la movilidad peatonal hacia el centro histórico a través del paseo de la Velada por calle San Pablo hasta las vías semipeatonales planteadas en la Propuesta número 1 de este Plan. Como se puede comprobar en el [plano núm. 4. “ACCESIBILIDAD PEATONAL. ESTADO ACTUAL”](#) dicho recorrido peatonal al centro histórico no tendrá una duración mayor a 5 minutos.

Por otro lado, debe tenerse en cuenta que la ejecución de esta propuesta va relacionada con la obtención de la subvención europea, la rehabilitación del entorno de la plaza de toros y una posible modificación en el PGOU.

De este modo se promueve la creación de un lugar de intercambio modal además de favorecer la interconexión entre las barriadas y el centro, uno de los grandes problemas detectados en las encuestas realizadas.

Por ello, la instalación de este aparcamiento disuasorio pretender ser ejecutada a largo plazo.



Propuesta 19. Habilitación de aparcamiento disuasorio, “park & ride”.

La alternativa “park & ride” o aparca y conduce (una bicicleta), es un concepto de aparcamiento disuasorio mediante el cual se pretende descongestionar el tráfico en los cascos históricos y fomentar la intermodalidad coche-bici o coche-peatón (con recorridos mayores que en el caso del “park & walk”). Esta medida, ideal para acabar con los atascos y potenciar el uso de la bicicleta, podría ser la solución a los problemas de tráfico que se ocasionan a diario en la entrada a La Línea de la Concepción como consecuencia de la proximidad de la frontera con Gibraltar.

La propuesta consistiría en la habilitación de un aparcamiento disuasorio en un lugar próximo al acceso a la ciudad por la avenida de España, en el cual se facilitaría estacionamiento a las miles de personas que cruzan la Verja cada día. Desde este enclave se potenciaría la multimodalidad ya que los visitantes a la Colonia que aquí aparcasen podrían continuar su camino a la frontera en bicicleta o a pie desde el paseo marítimo de Poniente. Con posterioridad, desde esta misma bolsa de aparcamientos se podría poner en servicio un autobús lanzadera con paradas en el casco histórico de La Línea de la Concepción, la Frontera e incluso el centro urbano de Gibraltar, si se consiguiera un acuerdo entre ambas ciudades.

Puesto que los terrenos donde se ubicaría el posible aparcamiento disuasorio se ubican en el límite con el municipio vecino de San Roque y su titularidad corresponde a la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, resulta difícil la ejecución de esta actuación, por lo que su implementación se ejecutará a largo plazo.



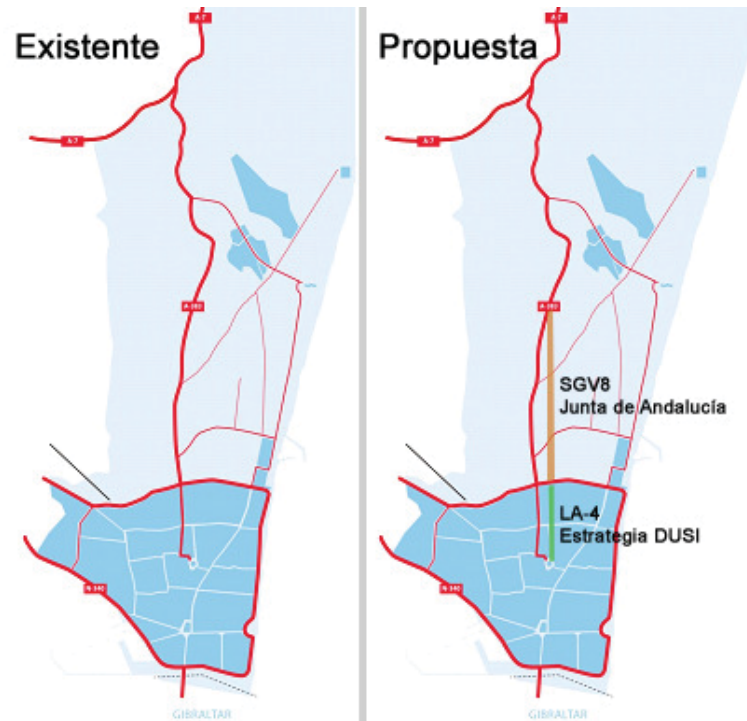
Propuesta 20. Desdoblamiento del Higuero (SGV-8)

Como ya se diagnosticó en la estrategia DUSI y se confirma en las encuestas realizadas para la redacción del PMUS, el municipio presenta serios problemas en cuanto a su estructura viaria. Como se explicaba en apartados anteriores, La Línea de la Concepción carece de ejes en dirección este-oeste que articulen el tráfico e introduzcan los litorales en la trama urbana de la ciudad. Respecto a los ejes de dirección norte-sur se contempla la existencia de una serie de vías que nacen paralelas al hilo vertebrado de la ya citada "espina de pescado", vía que atraviesa el municipio desde el acceso a La Línea de la Concepción por la carretera A-383 en su tramo conocido como El Higuero hasta la propia frontera con Gibraltar.

Actualmente, este eje es incapaz de soportar todo el tráfico que le llega y se llegan a producir grandes embotellamientos que terminan por colapsar el tramo coincidente con el polígono industrial del Zabal. Por ello, existe un proyecto de desdoblamiento del mismo de forma paralela en dirección oeste, que supondría una conexión desde el nodo de acceso a la ciudad pasando por detrás del cementerio y el tanatorio de Servisa que conectaría en la plaza de toros (centro geográfico de la ciudad), desde donde surgirían múltiples caminos que culminarían en la frontera.

Del citado proyecto, existe un tramo que va desde la calle Calderón de la Barca hasta la avenida Punto Robot de cuya ejecución debe encargarse el Ayuntamiento y que se pretende financiar a través de línea de actuación LA-4 de la Estrategia DUSI. El desdoblamiento del vial que conecta la avenida de Cartagena con la carretera A-383, es de competencia autonómica, por lo que será la propia Junta de Andalucía quien se haga cargo de la construcción del mismo.

Por tratarse de una operación en la que intervienen una serie de factores como la consecución de la subvención europea y el entendimiento de las distintas administraciones implicadas, la finalización de este proyecto se estima para largo plazo.



- **CALMADO DEL TRÁFICO.**

Propuesta 21. Implantación de zonas 30 o ciclo-calles.

Como se adelantaba en la propuesta número 10, por la dificultad de creación de carriles bicis en ciertas calles, se optará por la implantación del sistema de las ciclocalles, donde conviven ciclistas, peatones y el resto de vehículos a motor. Estas son también conocidas como zonas 30 puesto que la que no se permite circular a más de 30 km por hora, velocidad que garantiza la seguridad del peatón y el ciclista. Las ciclocalles deben ir bien señalizadas para advertir a los vehículos a motor que a partir de un cierto punto se debe respetar la velocidad máxima permitida y avisar de que desde ese momento la prioridad es del peatón y el ciclista.

En el caso de La Línea de la Concepción, se pretenden promover como ciclocalles aquellas vías que por su anchura insuficiente o recorrido orgánico y sinuoso, son poco prácticas para la circulación de vehículos a motor. Este es el caso de las ciudades axialidades este-oeste que aparecen dibujadas en el plano de jerarquización viaria a modo de "espina de pescado". Por otro lado, se deben proponer vías de dirección norte-sur que serán responsables de articular los recorridos en dicha dirección y funcionen como conexiones internas dentro del anillo o cinturón de la ciudad. Además, en el centro histórico se implantará la zona 30 en las vías semipeatonales de la propuesta número 1 en aquellas calles que rodeen a estas. La puesta en funcionamiento de las ciclo calles se prevé con una previsión a corto – medio plazo.

(Ver Plano núm.9 "ZONA 30 Y CICLOVÍA. ESTADO PROPUESTO")



Fuente: www.plan30oviedo.org

4.2.5 MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

- POTENCIACIÓN DEL DISFRUTE SOSTENIBLE DEL MEDIO AMBIENTE.

Propuesta 22. Señalización y divulgación de rutas de senderismo, rutas cicloturistas y otras actividades relacionadas con la movilidad sostenible.

En relación a la propuesta número 4, sobre la creación de circuitos saludables, se propone la colocación de una señalización adecuada a lo largo del recorrido de dicha ruta que incorpore paneles informativos y que, a su vez, sirva para divulgar dichos caminos. Este proyecto debe ser iniciado a corto plazo y mantener su continuidad por un largo período de tiempo.



Fuente: www.casaviduedo.com

- PLANIFICACIÓN TERRITORIAL COORDINADA CON LA MOVILIDAD.

Propuesta 23. Revisión del PGOU acorde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

El municipio de La Línea de la Concepción cuenta con un Plan General de Ordenación Urbana de 1985, que requiere de una revisión. Por ello, el desarrollo de algunas de las propuestas planteadas, se han hecho corresponder con horizontes temporales a largo plazo, puesto que para su ejecución puede que se requiera de dicha revisión.

Por otro lado, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible debe ir enlazado con el Plan General de Ordenación Urbana de una ciudad, por lo que se propone se tengan en cuenta el análisis y propuestas planteados en el presente documento de cara a la futura redacción del PGOU.

Considerando que la ejecución de un PGOU requiere de un cierto tiempo, se plantea esta propuesta con una previsión de ejecución a medio-largo plazo.



Fuente: www.lasgabias.es

• COMUNICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Propuesta 24. Talleres de movilidad y otros instrumentos de promoción del PMUS.

Con el fin de dar continuidad a la comunicación establecida con la ciudadanía en la elaboración del PMUS, se pretenden organizar una serie de talleres y campañas de promoción que sirvan para la difusión del Plan y la implicación en el mismo de los propios vecinos del municipio y sus visitantes.

Se realizará una mesa de movilidad de convocatoria anual donde los técnicos de la comisión de seguimiento del PMUS informarán a los ciudadanos sobre las propuestas que se han ido poniendo en funcionamiento a lo largo de ese año. Asimismo, informarán de las actuaciones previstas para los sucesivos horizontes temporales, relacionando todo ello con la programación de medidas recogidas en el presente documento y sus posteriores revisiones.

También se organizarán campañas relacionadas con seguridad vial, conducción eficiente, promoción del uso de la bicicleta y el transporte público, etc. Cabe destacar las siguientes acciones:

- Implicación real en la Semana de la Movilidad con un presupuesto para acciones de promoción, actuaciones que se presenten y perduren en el tiempo y dando ejemplo como la promoción de la bicicleta como modo de transporte para asistir al centro de trabajo.
- Campañas de fomento y promoción de los modos no motorizados y del transporte público constante en el tiempo entre los actores sociales del municipio.
- Motivación de los trabajadores municipales para que se desplacen en pie, bicicleta o transporte público a su centro de trabajo. También se valorará que se desplacen compartiendo coche con otros compañeros.
- Programa de formación para la conducción eficiente. Independiente del tipo de vehículo que se conduce, es posible ahorrar combustible y disminuir las emisiones de CO₂ y partículas por medio de una manera eficiente de conducir. Se recomienda que la empresa de transporte urbano fomente estos principios entre sus conductores, introduciéndolos dentro de su política de calidad empresarial. El Ayuntamiento en colaboración con las Autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de cursos de conducción eficiente. En estos cursos los conductores aprenderán de forma práctica como pueden circular, tanto por ciudad como por carretera, de una manera eficiente, es decir, menos contaminante y ahorrando combustible. De

forma teórica, algunos de los consejos que se ofrecen en estos cursos son: arrancar el motor sin pisar el acelerador y circular siempre que sea posible en marchas largas y a bajas revoluciones. Mantener una velocidad constante, evitando frenazos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios ayuda a la disminución del gasto, así como detener el coche sin reducir previamente la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan y frenar de forma suave reduciendo de marcha lo más tarde posible. Siguiendo estos consejos en la conducción, se consigue un ahorro de carburante de entre el 10% y el 15%.

Todas estas tareas de comunicación y divulgación serán gestionadas por una comisión multidisciplinar que trabajará en coordinación con una futura oficina de movilidad municipal.

La ejecución de esta propuesta se iniciará poco después de la entrada en vigor del presente PMUS y tendrá continuidad a lo largo del tiempo.



Fuente: www.heraldo.es

• INTRODUCCIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN.

Propuesta 25. Uso compartido del automóvil o “car pooling”

El “car pooling” o uso de automóvil compartido, es la práctica consistente en compartir automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales. el objetivo de esta práctica es optimizar los viajes realizados en vehículo privado, aumentando el grado de ocupación vehicular, y disminuyendo el número de viajes totales.

La medida consiste en realizar el desplazamiento diario al trabajo o centro de estudios principalmente y de regreso al domicilio conjuntamente con otros compañeros de la empresa o del centro de actividad que residan en un lugar cercano al propio o en el recorrido que efectúa el coche que se va a compartir. En la mayoría de las ocasiones las personas se conocen de antemano, y al darse cuenta de que realizan desplazamientos similares, deciden viajar juntas. Sin embargo, este hecho no siempre se produce de forma espontánea y requiere de unos pasos iniciales impulsados por el Ayuntamiento o los trabajadores que animen a compartir el coche para ir a trabajar.

La puesta en marcha de un sistema de coche compartido en el ámbito municipal abre las posibilidades de emparejamiento, al confluir los trabajadores y estudiantes con diversidad de horarios. Para ello se puede poner en marcha un Club de Coche Compartido a través de la página web del Ayuntamiento.

A través de medidas de este tipo se logra disminuir los consumos energéticos y la contaminación procedente de estos viajes, al tiempo que supone una rebaja significativa en los gastos destinados al transporte. Se ha demostrado cómo compartir el coche en el desplazamiento hasta el centro de trabajo y/o estudios, representa un importante ahorro para sus pasajeros, en el uso del propio vehículo (amortización, gastos de combustible, lubricantes, mantenimiento y desgaste), en el coste destinado al aparcamiento, en la salud (disminución del estrés, aumento de las horas de sueño, etc.) así como en la mejora de las condiciones ambientales al reducir los volúmenes de tráfico general y al mismo tiempo las consecuencias negativas provocadas por el mismo.



Fuente: www.midiariourbano.blogspot.com

4.3 PROGRAMACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

En el presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se plantea la programación temporal de las distintas propuestas con la finalidad de ordenarlas y clasificarlas en los escenarios de movilidad previamente definidos e identificados como Corto Plazo, Medio Plazo y Largo Plazo.

Siguiendo las indicaciones de la “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” publicada por el IDAE, el horizonte temporal de planificación considerado para el presente Plan es de 8 años, desde 2016 hasta 2024. Para una mayor eficiencia en el seguimiento de la puesta en marcha de las distintas propuestas contenidas en el documento, se definen los 3 escenarios previamente identificados como Corto Plazo (2018), Medio Plazo (2020) y Largo Plazo (2022).

La programación de las propuestas obedece a criterios de priorización basados en las demandas municipales de movilidad y en las líneas estratégicas de actuación definidas a lo largo del documento actual, que condiciona las disponibilidades presupuestarias de las Administraciones Públicas.

En la figura adjunta se detalla la programación prevista para cada una de las propuestas desarrolladas en el apartado anterior:

PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES					
Propuestas y Programas de Actuación		Corto Plazo (hasta 2018)	Medio Plazo (hasta 2020)	Largo Plazo (hasta 2024)	Fuente de Financiación / Agentes Implicados
Movilidad Peatonal y Accesibilidad a Personas con Movilidad Reducida					
Prop.1	Peatonalización de calles y creación de itinerarios peatonales				DUSI LA-2
Prop.2	Colocación de paneles de información y guiado				DUSI LA-2
Prop.3	Creación de caminos escolares seguros				DUSI LA-2
Prop.4	Creación de circuitos saludables				DUSI LA-2 y LA5
Prop.5	Priorización del peatón sobre el vehículo a motor				Ayuntamiento
Prop.6	Creación de vías con preferencia para los modos sostenibles: peatón, bicicleta y transporte público.				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Prop.7	Control de ocupación de vía pública por				Ayuntamiento

	terrazas y establecimientos				
Prop.8	Eliminación de obstáculos a la movilidad peatonal y de personas con movilidad reducida				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Prop.9	Plan de accesibilidad y red de itinerarios accesibles				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Movilidad Ciclista					
Prop.10	Ampliación de la red de itinerarios ciclistas				DUSI LA-2, Ayuntamiento y Junta de Andalucía
Prop.11	Implantación de un sistema de alquiler de bicicletas públicas				Ayuntamiento y Empresa concesionaria
Prop.12	Instalación de aparcamientos para bicicletas				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Movilidad en Transporte Público					
Prop.13	Implantación de sistema de billete único y señalización de conexiones intermodales				Consortio de Transportes, empresa concesionaria y Ayuntamiento
Prop.14	Implementación de paradas de taxi y otras mejoras				Colectivo de taxistas y Subvención del Estado
Prop.15	Reorganización de líneas de autobús urbano				Ayuntamiento, Consortio de Transportes y empresas concesionarias
Prop.16	Renovación de la flota de autobuses urbanos				DUSI LA-2 y LA-3 y Subvención del Estado
Movilidad en Vehículo Privado y Estacionamiento					
Prop.17	Señalización de zonas de aparcamiento disuasorio				DUSI LA-1 y LA-2 y subvención Smartcity
Prop.18	Habilitación de aparcamiento disuasorio "park & walk"				DUSI LA-5
Prop.19	Habilitación de aparcamiento disuasorio "park & ride"				DUSI LA-2 y LA-3, Ayuntamiento y APBA
Prop. 20	Desdoblamiento del Higerón (SGV-8)				DUSI LA-5 y Junta de Andalucía
Prop. 21	Implantación de zonas 30 o ciclo-calles				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Movilidad Sostenible y Participación Ciudadana					
Prop.22	Señalización y divulgación de rutas de senderismo, rutas cicloturistas y otras actividades relacionadas con la movilidad sostenible				DUSI LA-2, Ayuntamiento y Junta de Andalucía

Prop.23	Revisión del PGOU acorde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible				Ayuntamiento
Prop.24	Talleres de movilidad y otros instrumentos de promoción del PMUS				DUSI LA-2 y Ayuntamiento
Prop. 25	Uso compartido del automóvil o "car pooling"				Ayuntamiento

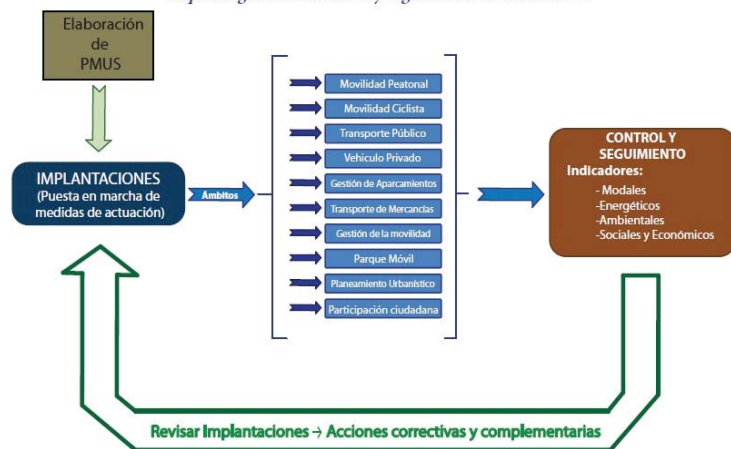
La tabla anterior establece una estimación de los plazos de ejecución de los diversos proyectos, ya que al tratarse de propuestas cuya puesta en marcha no depende exclusivamente del Consistorio, sino que intervienen otros agentes y administraciones y cuyas líneas de financiación van ligadas en algunos casos, a obtención de ayudas y subvenciones, no se puede garantizar la realización de todos ellos. Por tanto, es recomendable realizar bianualmente una revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que analice los cambios que se han producido en el municipio en ese período y el seguimiento y alcance de los distintos proyectos a poner en funcionamiento.

4.4 INDICADORES DE SEGUIMIENTO.

Para llevar a cabo un seguimiento de las propuestas anteriormente descritas, será necesario establecer una serie de objetivos claros que permitan verificar y cuantificar el logro de los mismos.

Por ello, se definirán una serie de indicadores de control y seguimiento que representarán la realidad de la situación que pretendan medir, de manera que sean sensibles a los distintos escenarios posibles permitiendo su evaluación de manera rápida, sencilla y objetiva.

Esquema general de control y seguimiento de actuaciones



Fuente: Implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible FEMP / Red Española de Ciudades por el Clima / Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

La siguiente tabla recoge para cada uno de los programas de intervenciones, los indicadores más representativos que servirán como guía para la evaluación del éxito de las propuestas recogidas en el presente documento. También se indicarán las fuentes de información correspondientes a cada indicador. Igualmente, la información recavada por los indicadores propuestos en la actualidad u otros que se incorporen en un futuro, se deberá complementar con los datos obtenidos de la repetición periódica de encuestas de movilidad similares a la que se ha abordado para la elaboración del presente documento.

INDICADORES DE SEGUIMIENTO DEL PLAN	FUENTE
PROPUESTAS RELACIONADAS CON MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD A PMR'S	
Km de itinerarios peatonales principales	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Km de calles con prioridad peatonal y ciclista (zonas 30)	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de pasos de peatones adaptados para PMR's	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de obstáculos y barreras arquitectónicas eliminados de la vía pública	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Promedio de pasos de peatones por cada 100 m de vial	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de superficie viaria destinada al peatón	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de viajes a pie por habitante y día	Campaña de toma de datos
Nº de desplazamientos a pie respecto del total de desplazamientos	Campaña de toma de datos
Nº de peatones heridos y fallecidos por atropello al año	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Porcentaje de accidentes con implicación de peatones	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad peatonal	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de alumnos que realiza desplazamiento a pie o en bicicleta	Campaña de toma de datos
PROPUESTAS RELACIONADAS CON MOVILIDAD CICLISTA	
Km de red ciclista, distinguiendo entre las distintas tipologías	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de población con red ciclista a menos de 250 metros	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de aparcabicis implantados	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de estaciones de alquiler de bicicletas públicas	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de viajes en bicicleta por habitante y día	Campaña de toma de datos
Nº de ciclistas heridos y fallecidos por atropello	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de accidentes con implicación de ciclistas al año	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Intensidades de tráfico ciclista en itinerarios ciclistas compartidos y exclusivos	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Distancia media de los desplazamientos en bicicleta	Campaña de toma de datos

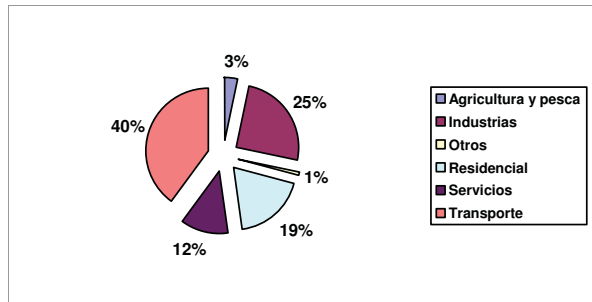
Nº de bicicletas por hogar	Campaña de toma de datos
Inversión económica en actuaciones relacionadas con movilidad la ciclista	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Número de puntos acondicionadas para la intermodalidad	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
PROPUESTAS RELACIONADAS CON MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	
% de población con parada de bus a menos de 250 m	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Km de red con servicios de transporte público	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de servicios diarios de autobús urbano	Empresa concesionaria
Nº de servicios diarios de autobús metropolitano	Consorcio de Transportes
Frecuencia media en minutos de servicios de autobús urbano	Empresa concesionaria
% de flota de autobuses urbanos accesibles para PMR's	Empresa concesionaria
% de flota de autobuses metropolitanos accesibles para PMR's	Consorcio de Transportes
% de flota de autobuses urbanos por tipo de combustible	Empresa concesionaria
% de flota de autobuses metropolitanos por tipo de combustible	Consorcio de Transportes
Nº anual de viajes en transporte público urbano	Empresa concesionaria
Nº anual de viajes en transporte público metropolitano	Consorcio de Transportes
Relación tiempo de viaje en transporte público frente a tiempo de viaje en vehículo privado	Campaña de toma de datos
% de accidentes con implicación de vehículos de transporte público	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en transporte público	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de transbordos a transporte público urbano	Campaña de toma de datos
Nº de plazas de aparcamiento de taxi implementadas	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de taxis por tipo de combustible	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
PROPUESTAS RELACIONADAS CON MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO	
Km de red viaria principal y secundaria	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de red viaria con prioridad peatonal	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de red viaria con prioridad ciclista	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de plazas de aparcamiento vigilado (parking público y zona O.R.A)	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de plazas de aparcamiento de disuasión (park & ride ó park & walk)	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de plazas reservadas en la vía pública	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Parque de vehículos	Ayuntamiento de La Línea de la

	Concepción
Intensidad de tráfico en los principales nodos de acceso a la ciudad	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de población sin vehículo privado	Campaña de toma de datos
Nº de accidentes con heridos y fallecidos al año	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en vehículo privado	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
% de ocupación de parking públicos y zona O.R.A. en día laborable	Empresas concesionarias
PROPUESTAS RELACIONADAS CON MOVILIDAD SOSTENIBLE Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
Nº de talleres de movilidad celebrados	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de eventos de movilidad celebrados	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de ciudadanos que han hecho uso de los servicios de la Oficina de Movilidad municipal	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de sistemas de información de plazas libres instalados	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Nº de usuarios que se acogen a los servicios de coche compartido	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Inversión económica en propuestas relacionadas con movilidad sostenible y participación ciudadana	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción
Inversión económica en actuaciones relacionadas con la movilidad en vehículo privado	Ayuntamiento de La Línea de la Concepción

5. EVALUACIÓN ENERGÉTICA, MEDIOAMBIENTAL Y NORMATIVAS.

5.1 AHORRO ENERGÉTICO Y MEDIOAMBIENTAL.

El sector transporte ocupa la primera posición en el gasto de energía total en España con un 40% seguido del sector industrial.



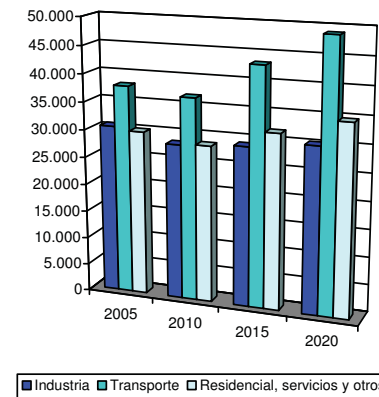
Fuente: IDAE

En cuanto a lo previsto para los próximos años existen cambios significativos, manteniéndose el transporte el primero.

ESCENARIO DE REFERENCIA: SECTORIZACIÓN DEL CONSUMO DE ENERGÍA FINAL.

ktep	2005	2010	2015	2020
Industria	30.558	28.208	28.956	30.178
Transporte	37.956	36.743	43.204	48.919
Residencial, servicios y otros	29.945	28.470	31.748	34.651
Total usos energéticos	98.458	93.421	103.908	113.748
Usos no energéticos	7.842	6.416	6.865	6.865
Total usos finales	106.300	99.838	110.773	120.613

Fuente: IDAE



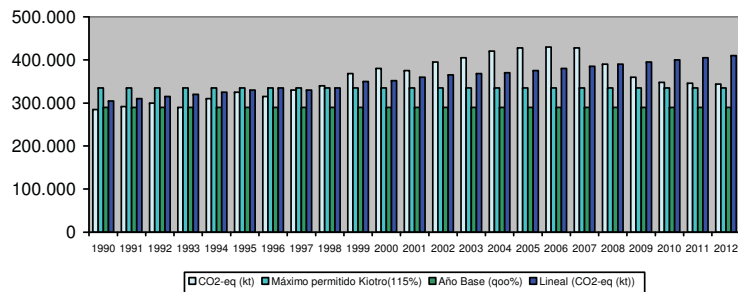
Fuente: IDAE

En el Protocolo de Kioto en el que se establecían unas limitaciones a las emisiones de los gases, o familias de gases, de efecto invernadero (CO₂, CH₄, N₂O, PFC's, NCFC's y SF₆).

En España entre los años 2008 y 2012 se sobrepasó en un 15% lo establecido en el Protocolo de Kioto.

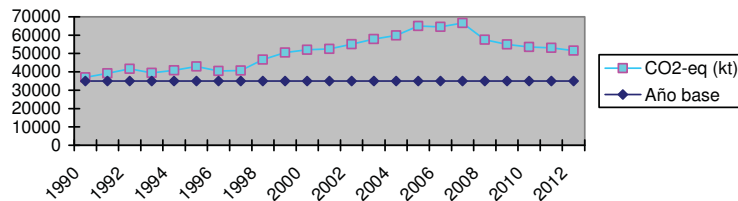
En concreto en lo que al transporte se refiere las emisiones crecieron un 43,7% entre 1990 y 2012, lo que supone el 21,7% del total. En el transporte por carretera las emisiones fueron desmesuradas hasta 2007, pero la crisis económica las detuvo fulgurantemente desde 2008.

Las emisiones de CO₂ en España están ligadas al desarrollo económico, para afianzar la tendencia de descenso de emisiones con la recuperación económica es imprescindible cambiar la política energética para fomentar un modelo sostenible, eficiente y renovable, implicando a todas las administraciones y agentes económicos y sociales.



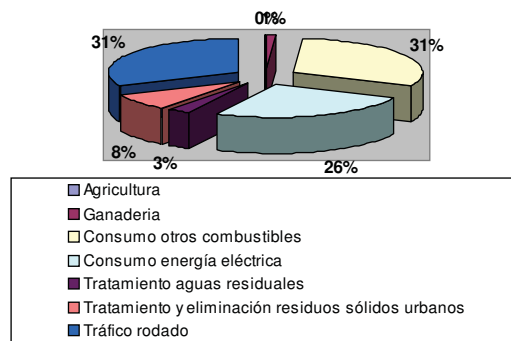
Fuente: Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

EMISIONES DE CO2-EQ (KT) EN ANDALUCÍA



Fuente: Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente

En lo que a La Línea de la Concepción se refiere, el tráfico ocupa un 32% del total, distribuyéndose el resto de la siguiente forma:



Fuente: Junta de Andalucía (Herramienta Huella de Carbono)

RECOMENDACIONES PARA CUMPLIR OBJETIVOS, REFERENTES AL TRANSPORTE:

Uno de los objetivos perseguidos por el Plan de Movilidad de La Línea de la Concepción es reducir el impacto medioambiental del transporte. El tráfico a Gibraltar ha sido y es el principal problema de La Línea de la Concepción, de hecho a pesar de la favorable situación geográfica y climatológica, con fuertes vientos de Levante y Poniente en la Ciudad más contaminada de España.

Anualmente pasan por la frontera de Gibraltar más de 4.000.000 de vehículos según datos de la Dirección de la Guardia Civil. Estos vehículos no solo atraviesan el municipio por la única vía de entrada desde Algeciras, sino que forman una cola que colapsa esta entrada en la que están a veces durante horas con la consiguiente contaminación.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción

NUMERO DE VEHICULOS CENSADOS EN EL MUNICIPIO

CAMIONES Y FURGONETAS	
GASOLINA	583 UNIDADES
GASOIL	3.768 UNIDADES
OTROS	0 UNIDADES
AUTOBUSES	
GASOLINA	0 UNIDADES
GASOIL	5 UNIDADES
OTROS	0 UNIDADES
TURISMO	
GASOLINA	15.340 UNIDADES
GASOIL	13.043 UNIDADES
OTROS	1 UNIDAD
MOTOCICLETAS	
GASOLINA	4.629 UNIDADES
GASOIL	0 UNIDADES
OTROS	0 UNIDADES
CICLOMOTORES	
GASOLINA	6.510 UNIDADES
TRACTORES INDUSTRIALES	
GASOLINA	1 UNIDAD
GASOIL	31 UNIDADES
OTROS	0 UNIDADES

Fuente: Junta de Andalucía (Herramienta Huella de Carbono...año 2012)

Si tenemos en cuenta los 4.000.000 de vehículos que pasan hacia Gibraltar, esto supone 11.000 vehículos más a diario, más aún si tenemos en cuenta que no solo pasan, sino que están horas en cola, colapsando y contaminando. De hecho, también es considerada la ciudad más ruidosa de España.

Para esto se considera fundamental buscar una solución a este problema. Además se proponen una serie de medidas que disminuirían la contaminación debida al tráfico y son las siguientes:

- Planificar la movilidad y el tránsito en la ciudad, con la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).
- El PMUS debe priorizar al peatón y ciclista junto al transporte Público Urbano, los cuales tienen poco protagonismo en las normas actuales.
- El PMUS debe redefinir el espacio público dedicado a peatón, ciclista, transporte público urbano y de Transporte Urbano de Mercancías de última milla por encima del vehículo privado.

- Plan especial de Movilidad de Centro Urbano que defina una red de calles que quedan al margen de la circulación de vehículo privado en horario comercial de días laborables.
- Implicación real en la Semana de la Movilidad con un presupuesto para acciones de promoción, actuaciones que se presenten y perduren en el tiempo y dando ejemplo con campañas como "en bici al trabajo"
- Estudio y Creación de una red de Caminos Escolares Seguros a pie y en Bicicleta, con señalización Informativa y un proyecto de promoción específico.
- Redefinición de la red de aparcamientos y tarificación en centro Urbano y zonas aledañas.
- Campañas de Fomento y Promoción de los Modos No Motorizados y Transporte Público constante en el tiempo entre los actores sociales del municipio. Se debe dar ejemplo desde el propio Ayuntamiento.
- Plan de Movilidad del propio Ayuntamiento, como Centro Generador de Movilidad, incentivando los trabajadores que se registren para ir a pie, bicicleta y Transporte Público.
- Revisión y redefinición de la Normativa – Ordenanza Municipal de Tráfico, a favor del peatón y Ciclista.
- Revisión y redefinición de los lugares de estancia y paso de peatones y aparcamiento y paso de bicicletas en calles comerciales (No todo es la terraza del bar).
- Crear la Mesa Local de Peatón y Bicicleta. Pacto por la Bicicleta.
- Colocación de aparca bicis en la puerta de institutos, polideportivos y centros con gran afluencia de población y edificios públicos.
- Programa de formación para la conducción eficiente. Independiente del tipo de vehículo que se conduce, es posible ahorrar combustible y disminuir las emisiones de CO2 y partículas por medio de una manera eficiente de conducir. Se recomienda que la empresa de transporte urbano fomente estos principios entre sus conductores, introduciéndolos dentro de su política de calidad empresarial.
- Fomentar una mayor ocupación de los vehículos, tanto en el transporte privado ('carsharing', 'carpooling', gestión inteligente de flotas), como en el transporte público (planes de oferta integral mas competitivos, combinación de redes ferroviarias con redes de autobuses y 'park&ride', etc.). En el caso del transporte privado el objetivo es optimizar los viajes realizados en vehículo

privado, aumentando el grado de ocupación vehicular, y disminuyendo el número de viajes totales

POLÍTICAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Recomendaciones para la urbanización sostenible de los Nuevos Desarrollos:

El objetivo es establecer unas recomendaciones técnicas básicas para realizar los estudios de accesibilidad y demanda de transporte (público y privado) a los nuevos desarrollos contemplados en el planeamiento urbanístico. Establecer unas condiciones básicas para permitir la movilidad peatonal y ciclista. Para ello se elaborarán una serie de condiciones técnicas para aplicar en los nuevos planes parciales municipales.

Plan de accesibilidad en los nuevos desarrollos. Se trata de crear un Plan Accesibilidad en los nuevos desarrollos urbanos. Las medidas establecidas en el Plan de Accesibilidad para la ciudad actual se deben ampliar bajo los mismos conceptos y políticas a los nuevos desarrollos.

Plan de Accesibilidad en transporte público a los nuevos desarrollos. Se tendrán que establecer ratios mínimos de cobertura. Accesibilidad a paradas y servicios de transporte público en los nuevos desarrollos urbanísticos.

Establecer como obligatorio que los nuevos desarrollos incluyan un plan de transporte público con evaluación de cobertura a la población y con paradas suficientes para asegurar la posibilidad de utilizar transporte público en las nuevas urbanizaciones.

LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN Y EL MEDIO AMBIENTE

AGENDA LOCAL 21

La Agenda Local 21 nace a raíz de la Conferencia Mundial de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible (Río de Janeiro 1992), consiste en el análisis de los diferentes factores que condicionan el Desarrollo Sostenible en el municipio para posteriormente definir una estrategia global de mejora, en la que el consenso con los agentes de participación social, económica y medioambiental del territorio es el principal factor de referencia.

El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción su adhesión a la Carta de Alborg en el año 2002, en el año 2004 se inician los trabajos de Diagnostico Ambiental y Participación Ciudadana y finalmente en el año 2009 se realiza el Plan de Acción Municipal.

Diagnóstico Ambiental Municipal

El Diagnóstico de la situación medioambiental del municipio es un estudio para conocer la problemática y desafíos ambientales en el momento actual y en el futuro. Se realiza una revisión de los problemas que afectan a los ciudadanos, de las carencias y potencialidades con los que cuenta la ciudad. El objetivo es conocer las áreas donde es necesario mayor esfuerzo, ayudando a establecer las prioridades de actuación en el ámbito municipal.



Participación ciudadana

Con la participación se alcanza el objetivo de atender a los problemas reales de la colectividad pero también se fomenta la corresponsabilidad en las decisiones que afectan a la colectividad, así como las actitudes de civismo y tolerancia. Así pues, la Participación Ciudadana activa, forja un vínculo entre la Administración Local y la ciudadanía activa, y permite a la Corporación conocer los problemas e intereses que tiene la población.

Plan de Acción y Plan de Seguimiento

Este documento se apoya en los resultados obtenidos en la fase anterior de Diagnóstico Ambiental. El documento debe constar de las propuestas de planificación dentro de cada área temática, que debe incluir líneas estratégicas, programas y proyectos, además de establecer una serie de indicadores para el seguimiento de cada acción.

Una vez implantada la Agenda 21 de La Línea de la Concepción, se debe controlar e informar de la evolución de la calidad de los factores ambientales, socioeconómicos y organizativos y las actuaciones que se están llevando a cabo para la mejora del medio ambiente, mediante el Plan de Seguimiento. En lo que se refiere a las líneas estratégicas propuestas que afectan al tráfico se establecieron las siguientes:

LINEA ESTRATÉGICA 1.

Mejora en la gestión del medio ambiente urbano.

Programa de actuación. Mejora de la calidad del aire.

Proyecto. Establecimiento de convenios con Municipios cercanos para el control de la contaminación atmosférica.

- Justificación y Objetivos:

Entre los problemas y retos ambientales más acuciantes que actualmente debe afrontar la sociedad se encuentra la contaminación del medio ambiente atmosférico con sus procesos parejos de cambio climático y efecto invernadero a escala planetaria. Y más a escala local, la contaminación atmosférica derivada de determinadas actividades industriales y urbanas.

El objetivo a conseguir es:

- Mejorar la calidad del aire de la zona.

- Descripción:

La contaminación atmosférica se define como la presencia en el aire de materias o formas de energía que impliquen riesgo, daño o molestia grave para las personas y bienes de cualquier naturaleza. Si bien existen otras definiciones, el denominador común en todas ellas, es el de apuntar los perjuicios sobre los humanos o sus pertenencias, por lo que la mera presencia de sustancias extrañas a la composición atmosférica no se considera contaminación.

Es por todo lo anterior que se hace imprescindible la toma de medidas tanto preventivas, de control, seguimiento y correctivas para el mantenimiento y buen estado de la calidad del aire.

LINEA ESTRATÉGICA 2.

Mejora en la gestión del medio ambiente urbano.

Programa de actuación. Mejora de la calidad del aire.

Proyecto. Elaboración de ordenanza de emisiones atmosféricas.

- Justificación y Objetivos:

Uno de los principales problemas que se detectó durante el proceso de participación fue la contaminación por emisiones atmosféricas. Fruto de este resultado se propone la creación de una ordenanza municipal cuya aplicación permita garantizar unos niveles de calidad de vida satisfactorios para el conjunto de la ciudadanía de La Línea de la Concepción, a través del control de

la contaminación atmosférica generada por el tráfico rodado y actividades dentro del casco urbano y regular la actuación municipal para la protección del medio ambiente contra las perturbaciones por ruidos y vibraciones, en el marco de la legislación estatal.

- Descripción:

El Ayuntamiento de La Línea de la Concepción en su compromiso por la mejora de la calidad de vida en el municipio y su desarrollo sostenible deberá desarrollar la ordenanza municipal de protección contra la contaminación atmosférica. En coordinación con la Administración autonómica competente, velará por el cumplimiento de lo establecido en la ordenanza, a través de las facultades de inspección, control y sanción conforme a la legislación vigente aplicable en la materia.

LINEA ESTRATÉGICA 3.

Mejora en la gestión del medio ambiente urbano

Programa de actuación. Eficiencia de la gestión energética.

Proyecto. Acuerdo Municipal con CTM para instalar autobuses ecológicos.

- Justificación y Objetivos:

Otra de las deficiencias detectadas tras la realización de las mesas de participación es el inadecuado servicio de transporte público que incide en el incremento de la dependencia del coche. Por lo tanto, con el desarrollo de esta acción se persigue:

- Favorecer los desplazamientos interurbanos.
- Disponer de un medio de transporte público competitivo con el vehículo privado para desplazamientos interurbanos, y además respetuosos con el medio ambiente por la utilización de biodiesel como combustible (autobuses ecológicos).

- Descripción:

Para que un sistema de transporte público sea eficaz, y se presente como una alternativa real al transporte mediante vehículo privado, debe cubrir buena parte de las necesidades de movilidad de los habitantes. La Línea de la Concepción y sus diferentes zonas urbanas, aunque posee servicio de autobús, la frecuencia y los horarios establecidos resultan claramente insuficientes e inadecuados.

Desde las distintas entidades públicas (locales, provinciales, autonómicas....) pueden establecerse distintas medidas para favorecer el incremento de este servicio, bien mediante aportaciones económicas directas (subvenciones de la Junta de Andalucía, etc.) bien mediante reportaciones indirectas (publicidad gratuita en los medios locales, etc.).

Por otro lado, y ya para contribuir a la protección y sostenibilidad del medio ambiente, es importante mencionar el hecho de que el hidrógeno o el



gas natural se afianzan como alternativas al gasoil o gasolina en el transporte colectivo por ciudad, aunque su coste es aún muy elevado.

Un gesto tan sencillo como utilizar el transporte público en vez del vehículo privado contribuye a disminuir la contaminación de las ciudades. No obstante, los autobuses, al consumir combustibles fósiles, también emiten gases nocivos para el medio ambiente. Por ello, es importante introducir en la flota de vehículos los autobuses ecológicos, provistos de fuentes de energía limpias como el aceite de cocina reciclado, el hidrógeno, empiezan a ser más vistos.

PACTO DE ALCALDES

En 2009 La Línea de la Concepción se suscribe al Pacto de Alcaldes.

El Pacto de los Alcaldes es el principal movimiento europeo en el que participan las autoridades locales y regionales que han asumido el compromiso voluntario de mejorar la eficiencia energética y utilizar fuentes de energía renovable en sus territorios. Con su compromiso, los firmantes del Pacto se han propuesto superar el objetivo de la Unión Europea de reducir en un 20% las emisiones CO₂ antes de 2020.

Tras adoptar el paquete de medidas de la UE sobre cambio climático y energía en 2008, la Comisión Europea presentó la iniciativa del Pacto de los Alcaldes con el fin de respaldar y apoyar el esfuerzo de las autoridades locales en la aplicación de políticas de energía sostenible.

Todas las autoridades locales europeas, independientemente de su tamaño (desde pueblos pequeños hasta capitales y áreas metropolitanas importantes) pueden registrarse como firmantes del Pacto de los Alcaldes.

El alcance del Pacto de los Alcaldes va más allá de una simple declaración de intenciones. De hecho, para cumplir los ambiciosos objetivos de reducción de CO₂ que ellos mismo han establecido, los firmantes se comprometen a seguir una serie de pasos, a presentar informes y a ser objeto de seguimientos periódicos relativos a sus actuaciones. Dentro de unos plazos preestablecidos, se comprometen formalmente a cumplir lo siguiente:

Desarrollar estructuras administrativas adecuadas, incluyendo la asignación de recursos humanos suficientes para emprender las acciones necesarias.

- Elaborar un **Inventario de Emisiones de Referencia**;
- Presentar un **Plan de Acción para la Energía Sostenible** en el plazo de un año a partir de la fecha oficial de adhesión al Pacto de los Alcaldes en el que tendrán que exponer las medidas concretas que van a adoptar a fin de reducir las emisiones de CO₂ en un 20 % como mínimo antes del año 2020.



- Presentar un **informe de seguimiento al menos cada dos años a partir de la presentación del Plan de Acción para la Energía Sostenible** a efectos de evaluación, seguimiento y verificación.

Para satisfacer la imperiosa necesidad de movilizar a las partes interesadas a nivel local en el desarrollo de los Planes de Acción para la Energía Sostenible, los firmantes también se comprometen a:

Compartir experiencias y conocimientos especializados con otras autoridades locales:

- **Organizar Días de la Energía Locales** para sensibilizar a la ciudadanía en materia de desarrollo sostenible y eficiencia energética.
- Asistir o contribuir a la ceremonia anual del Pacto de los Alcaldes y a los talleres temáticos y reuniones de los grupos de discusión;
- Difundir el mensaje del Pacto en foros apropiados y, en particular, instar a otros alcaldes a que se adhieran al Pacto.

LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA UNIÓN EUROPEA

LIBRO VERDE: PARA UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA

Inicia el debate sobre los problemas que afectan al transporte urbano para descubrir soluciones aplicables a escala europea. Este Libro Verde es el resultado de una amplia consulta pública.

El público al que se dirige este proceso de consulta es muy amplio: habitantes de las ciudades, usuarios del transporte, empresarios y trabajadores de las empresas de transporte, industriales, autoridades públicas y asociaciones interesadas.

Una idea central de la estrategia futura es la necesidad de integrar en un mismo enfoque las distintas políticas de movilidad urbana. El valor añadido europeo podría ser el siguiente:

- Fomentar el intercambio de buenas prácticas a todos los niveles: local, regional, nacional y europeo.
- Complementar la definición de normas comunes y la armonización.
- Prestar apoyo financiero.
- Favorecer la investigación cuyas aplicaciones permitan una mejora de la movilidad.
- Simplificar la legislación, si procede.



La Comisión propone fomentar el nacimiento de una verdadera “cultura de la movilidad urbana”, que abarque el desarrollo económico, la accesibilidad, la mejora de la calidad de vida y el medio ambiente. Para ello, el Libro Verde pone de relieve cinco desafíos:

- Mejorar la fluidez en las ciudades.
- Reducir la contaminación
- Un transporte urbano inteligente
- Un transporte urbano más accesible
- Seguridad y protección.



5.2 NORMATIVAS Y ESTRATEGIAS RELATIVAS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos.

La directiva establece unos límites de emisión para los siguientes contaminantes amoniaco (NH₃; óxidos de nitrógeno (NO_x); compuestos orgánicos volátiles (COV); dióxido de azufre (SO₂).

Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2008 relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa

La presente directiva establece un sistema para evaluar la calidad del aire ambiente con relación al dióxido de azufre, el dióxido de nitrógeno y los óxidos de nitrógeno, las partículas PM₁₀ y PM_{2,5}, el plomo, el benceno y el monóxido de carbono, así como el ozono.

Directiva 2006/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos y por la que se deroga la Directiva 93/76/CEE del Consejo.

Los Estados miembros deben fijar y cumplir un objetivo de ahorro de energía de un 9% hasta 2016, en el contexto de un Plan Nacional de Acción para la Eficiencia Energética (PNAEE)

Los Estados miembros deben velar por que el sector público adopte medidas para mejorar la eficiencia energética, informar a los ciudadanos y a las empresas sobre las medidas aplicadas y fomentar el intercambio de buenas prácticas.

Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carreteras limpias y energéticamente eficientes.

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Ley de Economía Sostenible, Ley 2/2011, de 4 de marzo

Es un ambicioso y exigente programa de reformas, que profundiza en la dirección de algunas de las opciones estratégicas adoptadas desde la anterior

Legislatura, como la prioridad otorgada al incremento en la inversión en investigación, desarrollo e innovación, o al fomento de las actividades relacionadas con las energía limpias y el ahorro energético.

Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS)

Esta estrategia surge como marco de referencia nacional que integra los principios y herramientas de coordinación para orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales que facilitan una movilidad sostenible y baja en carbono.

Contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad.

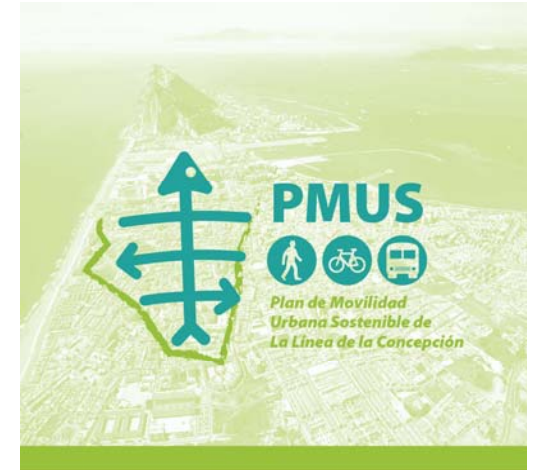
Plan Nacional de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera 2013-2016: Plan AIRE, con fecha de 12 de abril de 2013 el Consejo de Ministros acordó la aprobación.



Fuente: Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.



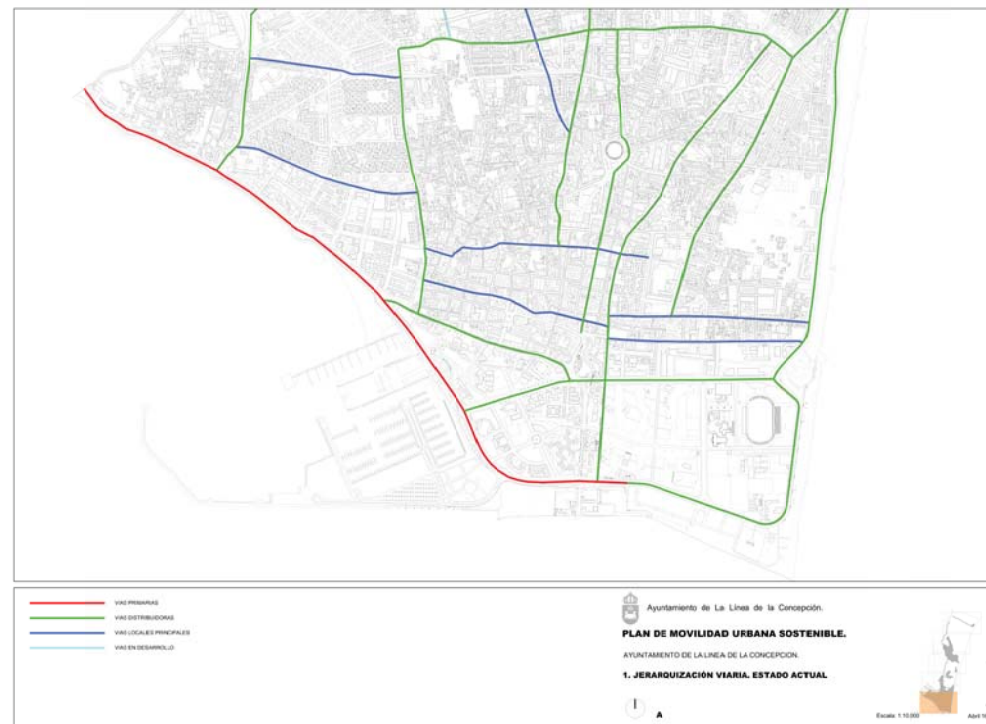
6. ANEXO: ÍNDICE DE PLANOS.

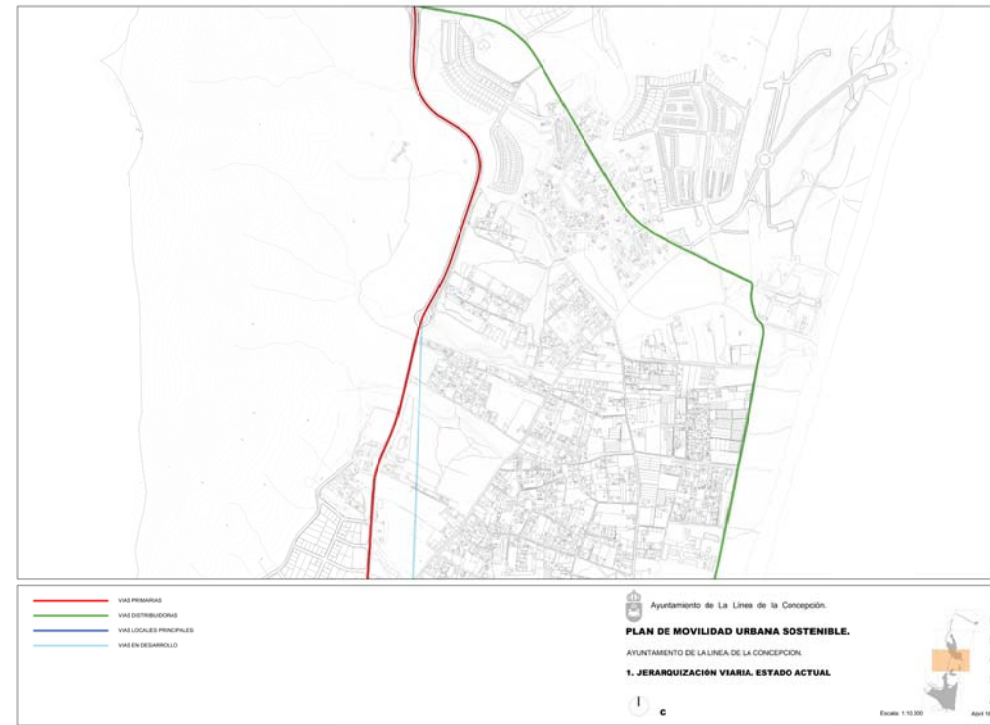
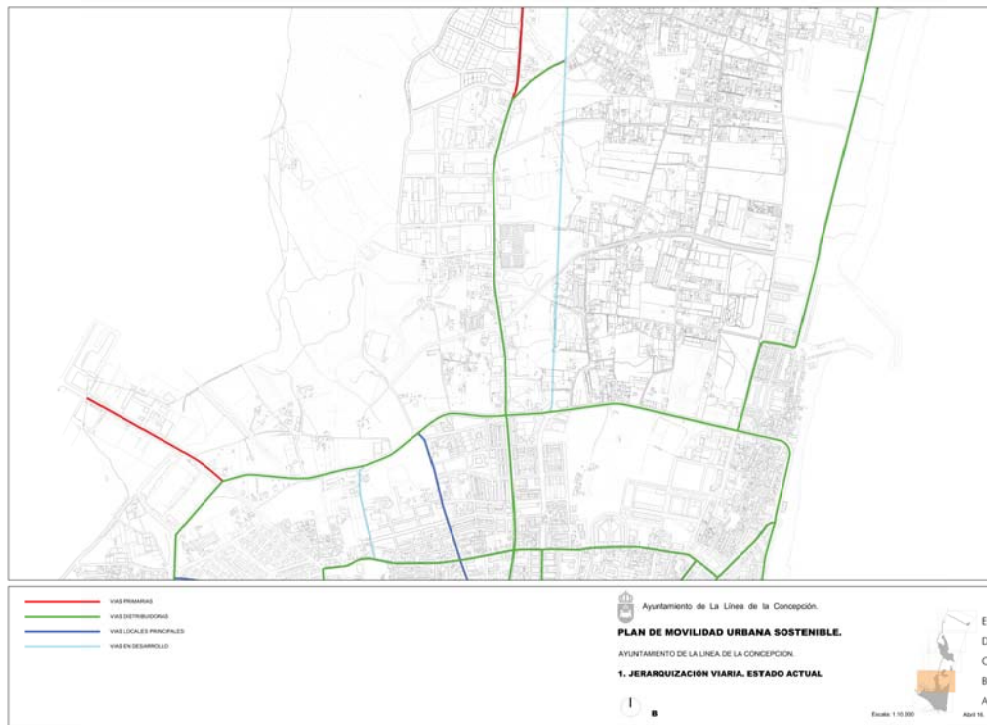


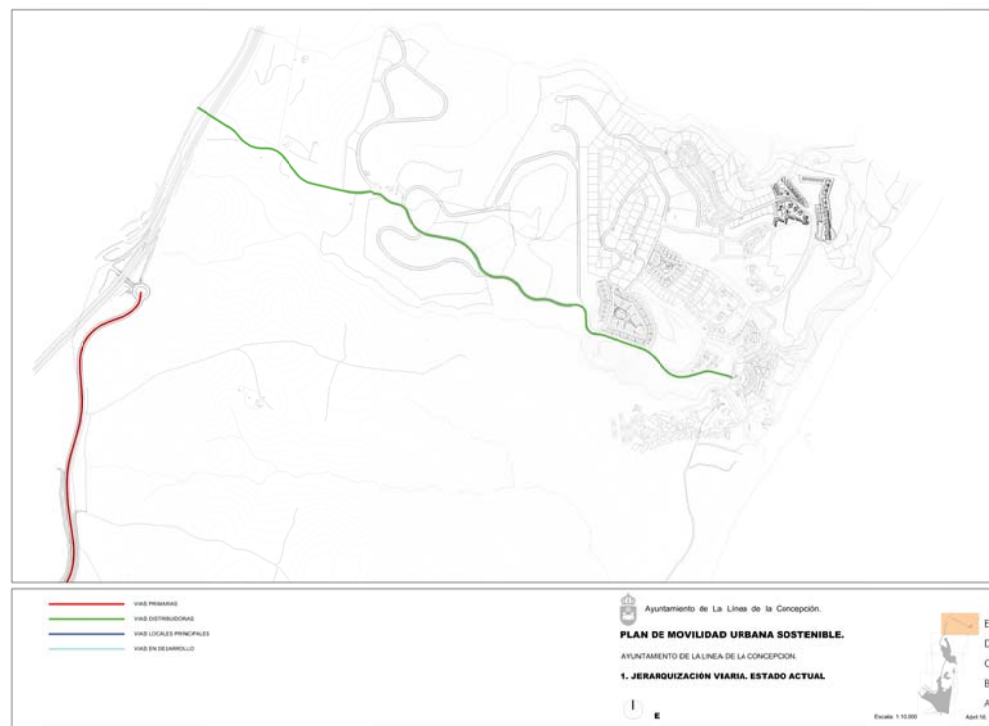
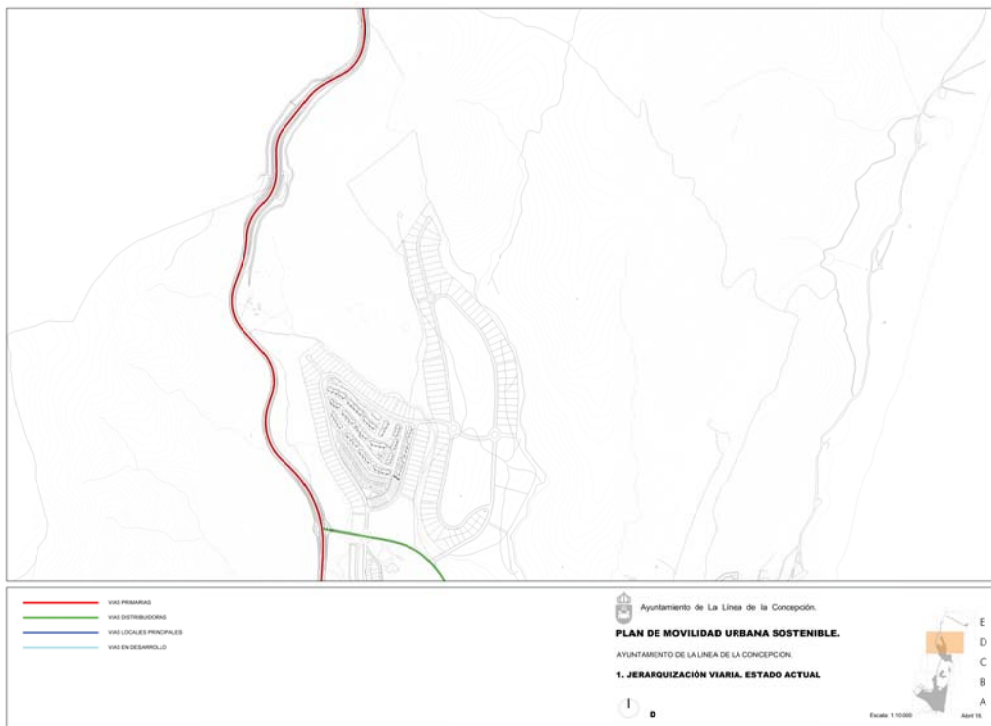
la línea se mueve

ÍNDICE DE PLANOS

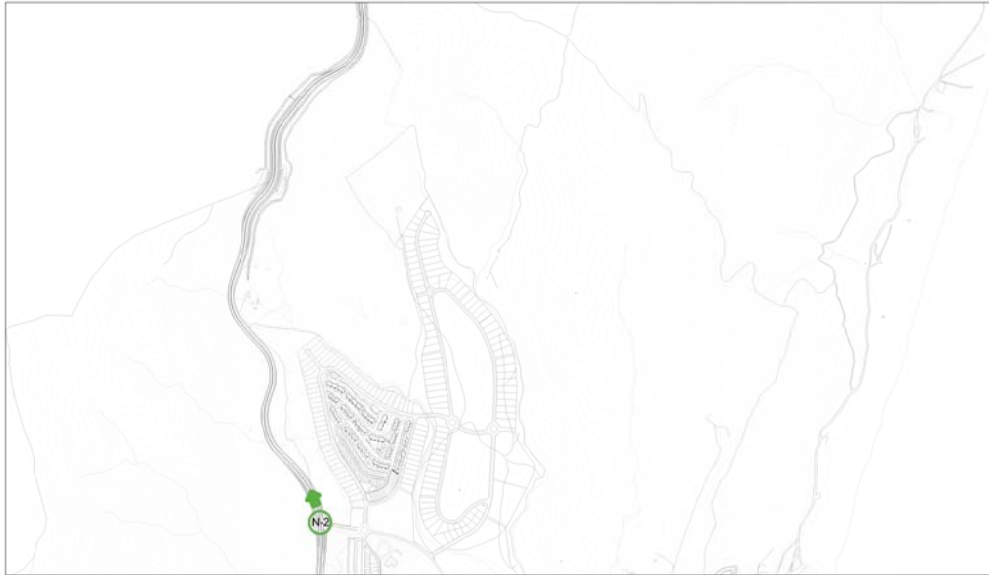
1. Jerarquización viaria. Estado actual.
2. Nodos de acceso a la ciudad e intersecciones. Estado actual.
3. Centros de atracción. Estado actual.
4. Accesibilidad peatonal. Estado actual.
5. Circuitos saludables. Estado actual.
6. Áreas de aparcamiento vigilado. Estado actual.
7. Transporte urbano. Estado actual.
8. Peatonalización del centro urbano. Estado propuesto.
9. Zonas 30 y ciclovías. Estado propuesto.
10. Carriles bici y caminos verdes. Estado propuesto.
11. Transporte público. Estado propuesto.











Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

2. NODOS E INTERSECCIONES. ESTADO ACTUAL



D

Escala: 1:10.000

E
D
C
B
A



Abril 16.



PUERTO DEPORTIVO
INDUSTRIAL
ZONA VERDE Y ESPACIO PÚBLICO
EDUCATIVO
ADMINISTRATIVO

COMERCIAL
SANITARIO
CULTURAL
SERVICIOS



Ayuntamiento de La Línea de la Concepción.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN.

3. CENTROS DE ATRACCIÓN. ESTADO ACTUAL.



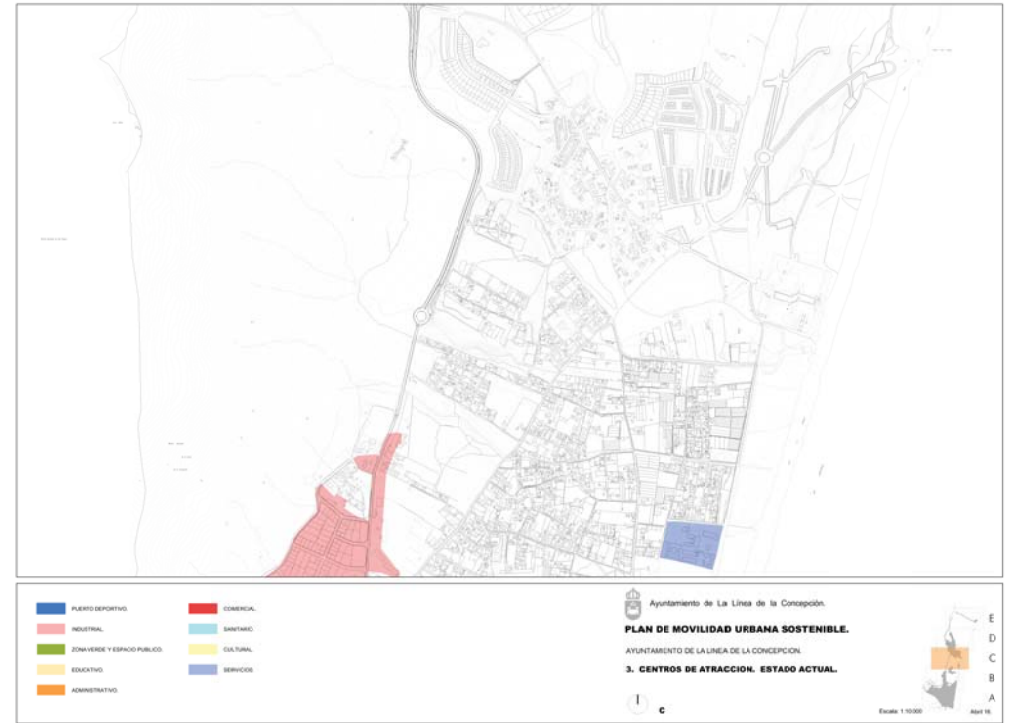
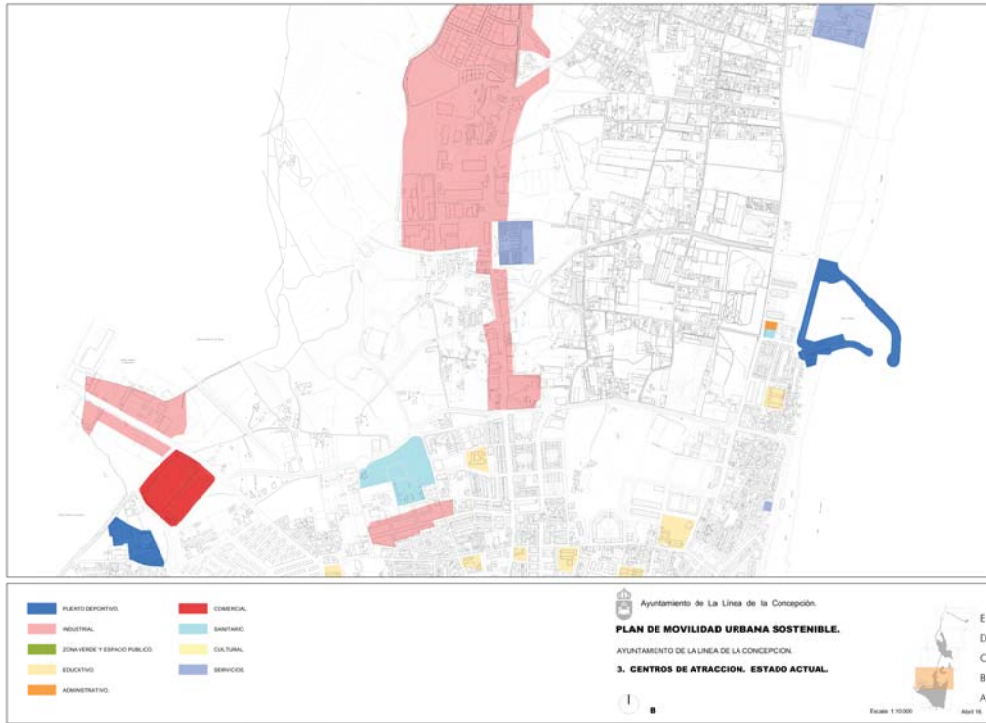
A

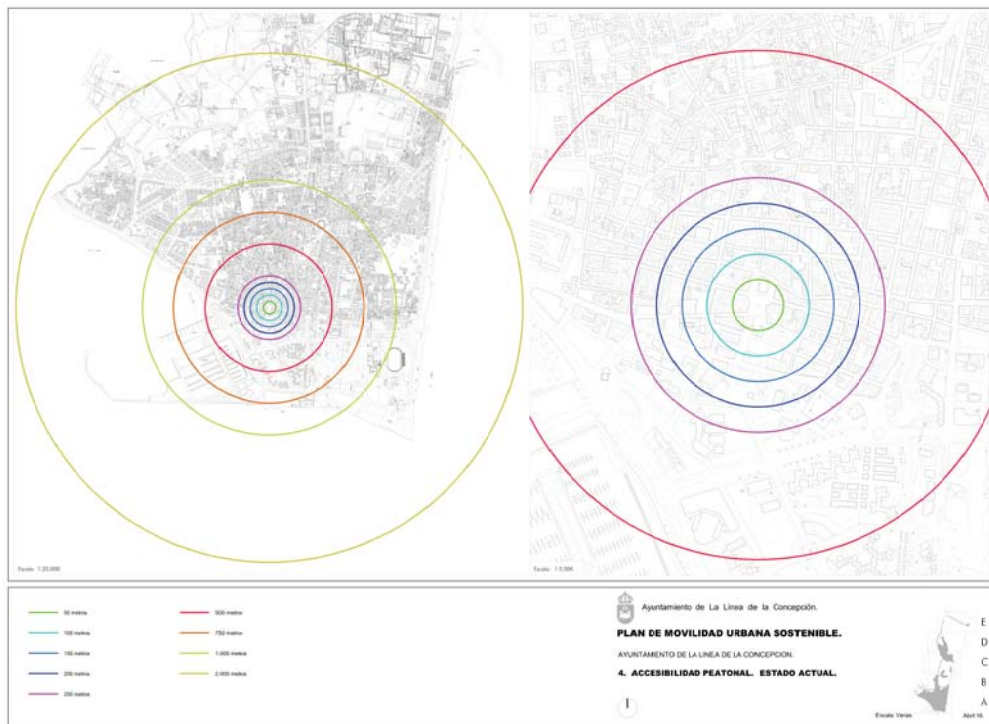
Escala: 1:10.000

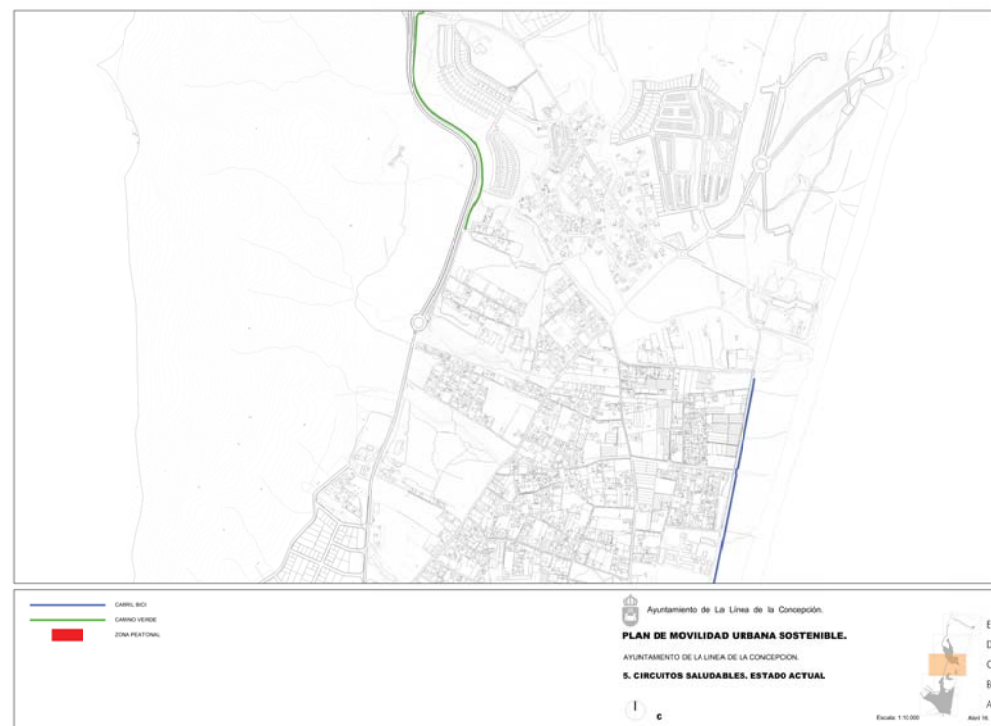
E
D
C
B
A



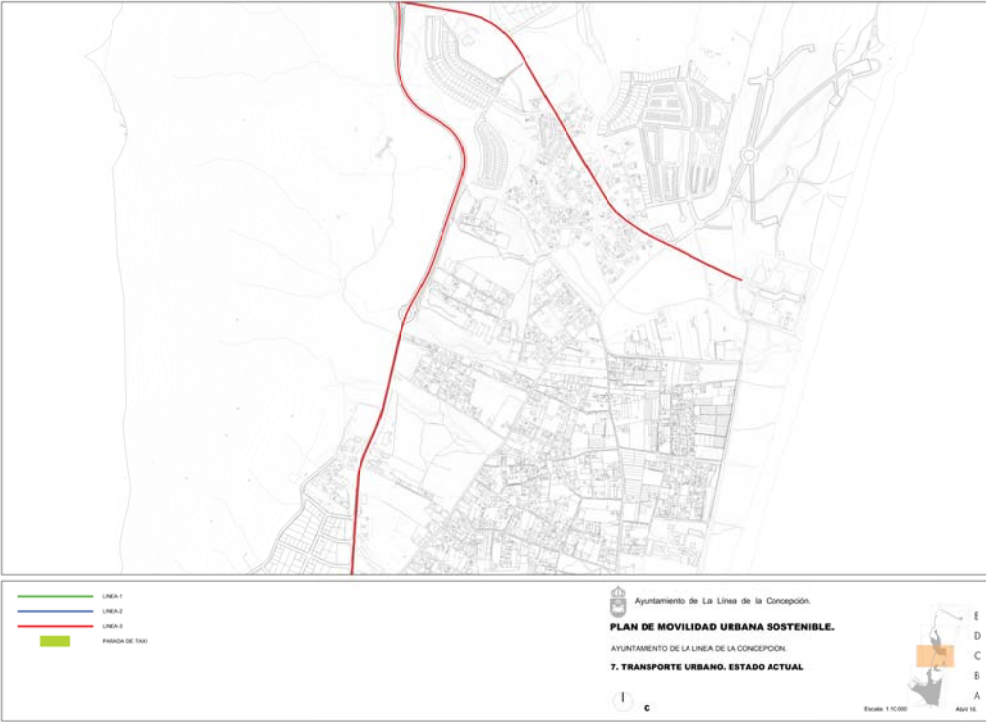
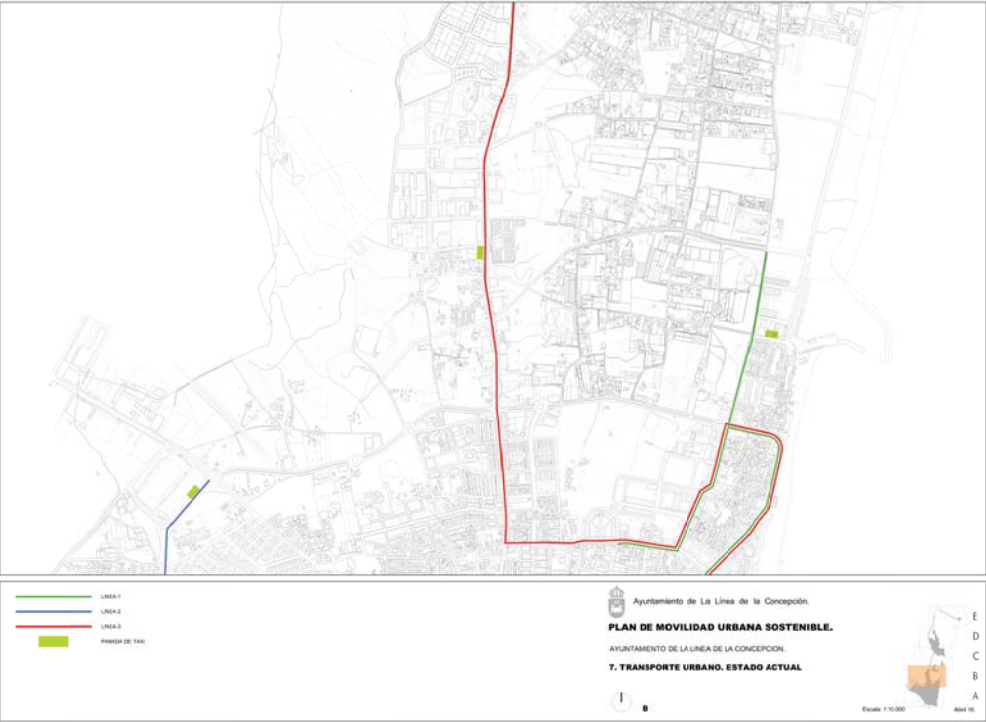
Abril 16.

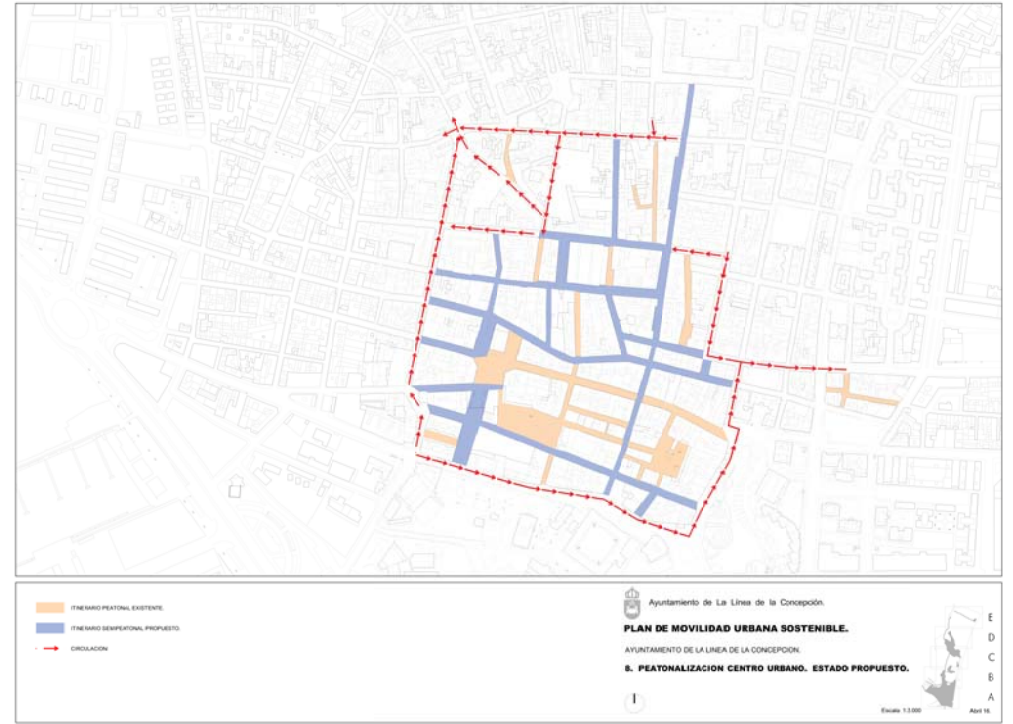
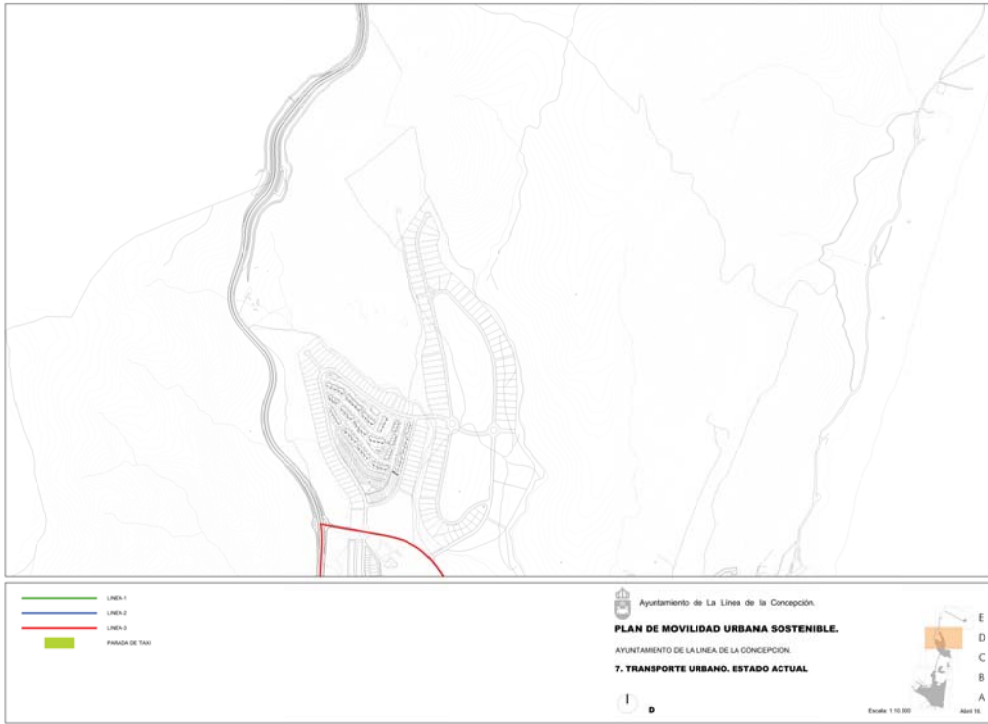




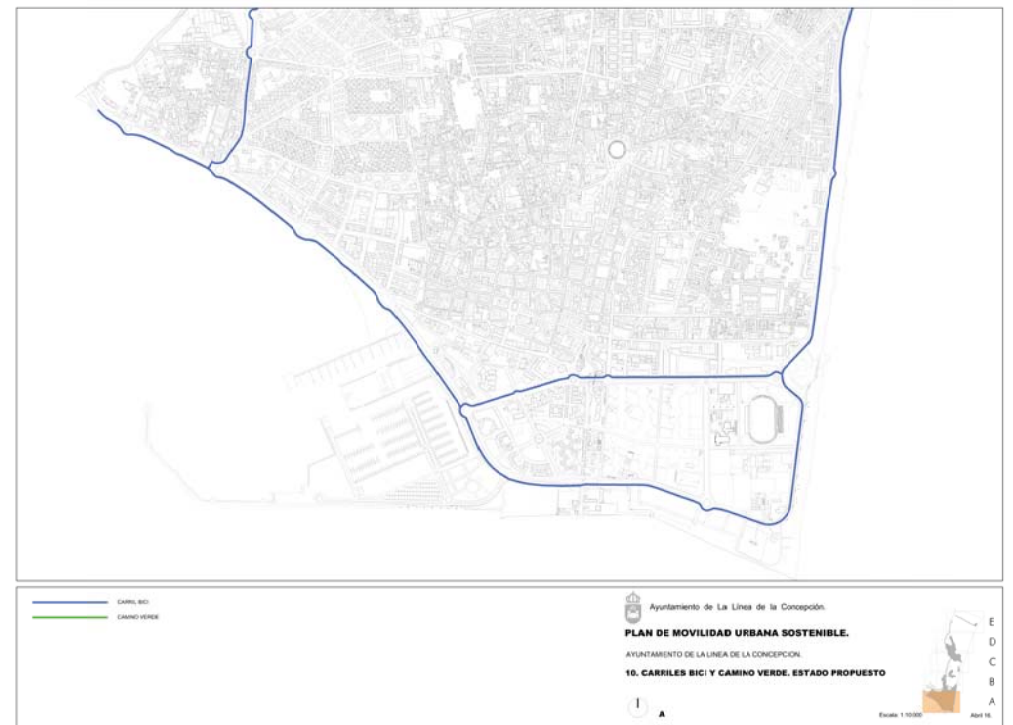


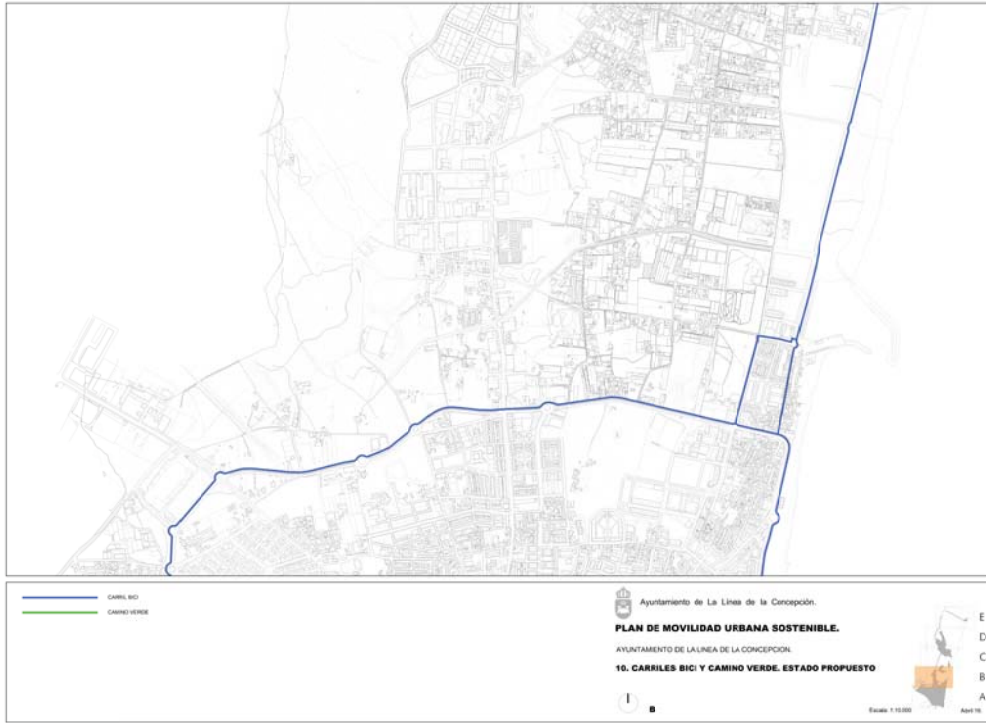




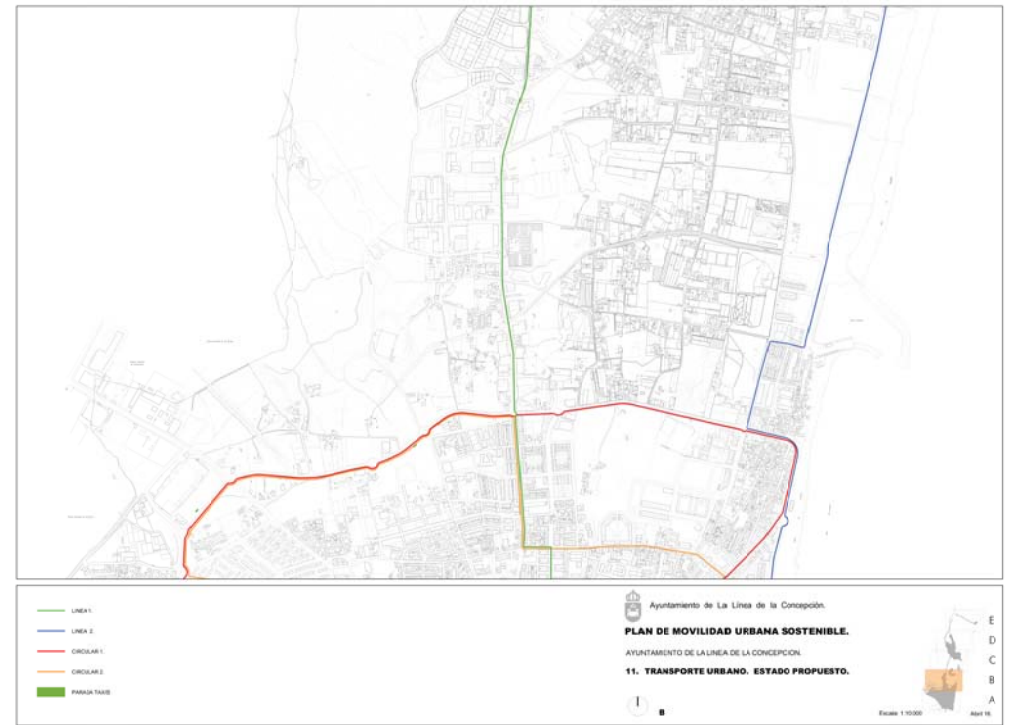




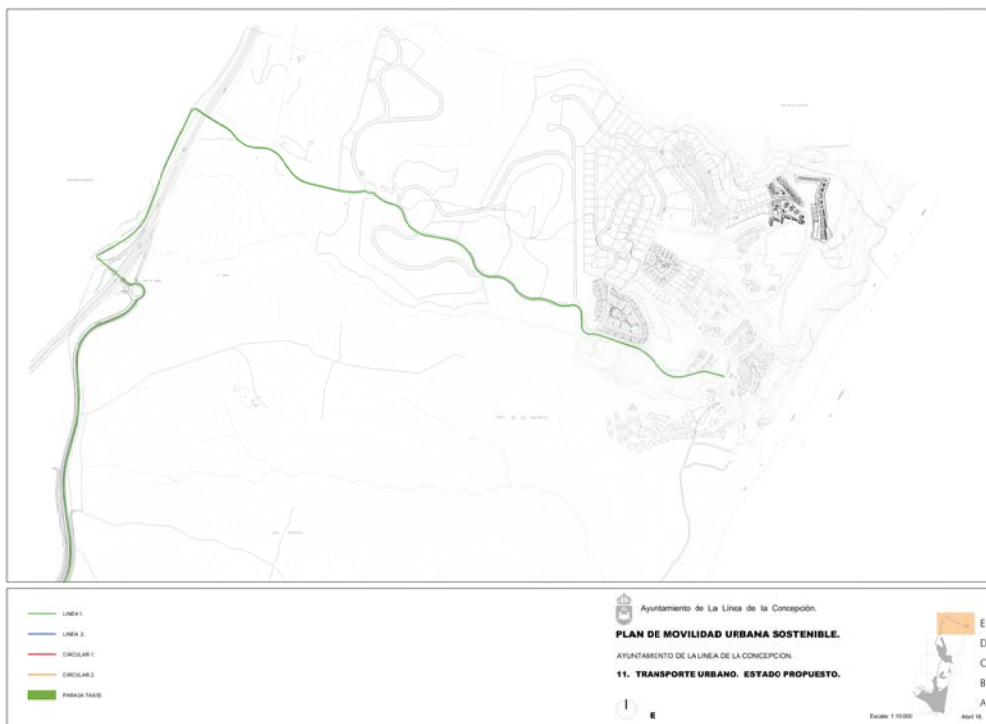














Excmo. Ayuntamiento de
La Línea de la Concepción



Oficina: Secretaria General.

Entregada copia a Don

Adjunto le remito expediente: "RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE" en el que se incorpora certificación del acuerdo adoptado por el Pleno de esta Corporación Municipal, en la sesión extraordinaria urgente, celebrada el día 28 de Junio actual, a los efectos de que continúe con su tramitación, practicándose las notificaciones del acuerdo que resulten oportunas.

Ruego a Vd. firme el RECIBI para constancia.

La Línea de la Concepción, a 28 de Junio de 2016.

EL SECRETARIO GENERAL,



D. César Escobar Pizarro

SR. DON DIEGO GUERRERO SEMPERE.
LETRADO MUNICIPAL.





**Excmo. Ayuntamiento de
La Línea de la Concepción**

**DON CESAR ESCOBAR PIZARRO, SECRETARIO GENERAL DEL EXCMO.
AYUNTAMIENTO DE LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN.-**

C E R T I F I C O: Que en sesión extraordinaria urgente, celebrada por el Pleno de esta Excmo. Corporación Municipal, el día **veintiocho de junio de dos mil dieciséis**, tras haberse ratificado su inclusión en el orden del día por unanimidad de los presentes, conforme a lo dispuesto en el art. 82.3 del ROF, se adoptó por unanimidad, el siguiente acuerdo, con los votos a favor de la Sra. Concejala no adscrita y de todos los Sres. Capitulares presentes de los Grupos Municipales Popular, Socialista y La Línea 100x100, del tenor literal siguiente:

“Vistas las alegaciones presentadas por Don José Luis López Carmona, Lucia Borrego Chicón, Inmaculada Chicón Carrillo, José María Pérez Jiménez, Eduardo García Guirado, Francisco Pérez Castiñeira y Juan C. García Reinaldo todos a nombre particular, registradas el 22 junio del presente y contra el acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de La Línea de la Concepción, adoptado en sesión plenaria celebrada el día 6 de mayo del presente y sometido a exposición pública en el B.O.P a fecha de 18 de mayo de 2016, y visto el informe emitido por el responsable técnico municipal, considerando que el PMUS presentado se ajusta a la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía sostenible, con un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos, se propone al Pleno de esta Corporación Municipal la adopción del siguiente acuerdo:-----

PRIMERO: Teniendo en cuenta que las siete alegaciones presentadas al PMUS en su contenido y propuestas son exactamente iguales, es por lo que la resolución de las mismas es consideradas en un informe único.-----

SEGUNDO: Desestimar las alegaciones presentadas por Don José Luis López Carmona, Lucia Borrego Chicón, Inmaculada Chicón Carrillo, José María Pérez Jiménez, Eduardo García Guirado, Francisco Pérez Castiñeira y Juan C. García Reinaldo, al considerar:-----

-Que la petición de determinar los puntos críticos del municipio en los que existe alta siniestralidad y adoptar medidas correctoras de las mismas, debemos considerar que según las referencias descritas en la página número 37 de la Guía Práctica para la elaboración de un PMUS, publicada por el IDAE, donde se contempla el número de accidentes en zona urbana a modo estadístico y generalizado dentro del apartado “Análisis y Diagnóstico”, sin estar sujeto a un estudio pormenorizado de siniestralidad, siendo éste competencia de los Planes de Seguridad Vial Urbana. No obstante, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea, se ha dedicado a la siniestralidad un apartado que va desde la página -----

70 a la 83, incorporando los datos aportados por la Dirección General de Tráfico y la Jefatura de la Policía Local de La Línea de la Concepción, destacando los datos relativos a los siniestros registrados en los años 2013 y 2014, así como campañas de sensibilización y educación vial. Por otro lado, las propuestas recogidas en el PMUS La Línea, cuyo fin principal es repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar la señalización, pacificar el tráfico y fomentar los medios de transportes más sostenibles, aumentar la protección de los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad, entre otras, van paralelamente encaminadas a la reducción del número de siniestros.

-Respecto a la solicitud de reordenación del servicio de autobuses urbano y su puesta en vigor a corto plazo, cabe decir que en la propuesta número 15 del documento en cuestión se considera la puesta en funcionamiento de una línea de autobuses de conexión con la Alcaidesa. Puesto que la implantación de ésta depende de la obtención de fondos o subvenciones independientes al Ayuntamiento, se tiene a bien marcar una periodicidad a medio plazo, no obstante, estos plazos son meras referencias temporales.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que la implementación de la citada línea de autobuses de conexión con Alcaidesa no va vinculada a la apertura del nuevo Hospital Comarcal sino que esta inauguración supondrá obligatoriamente la reestructuración de los recorridos de las distintas líneas y, por tanto, se podrá replantear todo el sistema de autobuses urbanos.

Tal y como se contempla en el anexo de planos del Plan de Movilidad Urbana de La Línea de la Concepción, la propuesta contemplada para la reordenación de las líneas de autobús urbano se centra en dos líneas circulares que abarcan el perímetro del anillo de la ciudad y otras dos líneas de conexión directa con las barriadas periféricas, teniendo todas ellas como origen y destino la propia frontera con Gibraltar o la Estación de autobuses.

TERCERO: Una vez transcurrido el plazo de exposición pública y resueltas todas las alegaciones presentadas elevar a definitiva la aprobación inicial el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción.

CUARTO: Notificar la presente resolución a los interesados conforme a lo estipulado por la vigente Ley de Procedimiento Administrativo Común, advirtiéndole que contra la misma podrá interponer recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses contado desde el día siguiente a la notificación de la presente comunicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativo; así como procédase a preceptiva publicación en el Boletín Oficial de la Provincia del PMUS definitivamente aprobado.

Y para que surta los debidos efectos, expido la presente certificación con la salvedad prevista en el art. 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, de orden y visada por la Alcaldía-Presidencia, en La Línea de la Concepción, a veintiocho de junio de dos mil dieciséis.

Vo Bo
LA ALCALDÍA-PRESIDENCIA,

D. José Juan Franco Rodríguez


D. César Escobar Pizarro



RESOLUCION ALEGACIONES AL "PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA LINEA DE LA CONCEPCION" Y APROBACION DEFINITIVA

PROPUESTA DE ACUERDO A ELEVAR AL PLENO DE LA CORPORACION POR LA COMISION MUNICIPAL

""Vistas las alegaciones presentadas por Don José Luis López Carmona, Lucia Borrego Chicón, Inmaculada Chicón Carrillo, José María Pérez Jiménez, Eduardo García Guirado, Francisco Pérez Castiñeira y Juan C. García Reinaldo todos a nombre particular, registradas el 22 junio del presente y contra el acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de La Línea de la Concepción, adoptado en sesión plenaria celebrada el día 6 de mayo del presente y sometido a exposición pública en el B.O.P a fecha de 18 de mayo de 2016, y visto el informe emitido por el responsable técnico municipal, considerando que el PMUS presentado se ajusta a la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía sostenible, con un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos, se propone al Pleno de esta Corporación Municipal la adopción del siguiente acuerdo:

PRIMERO: Teniendo en cuenta que las siete alegaciones presentadas al PMUS en su contenido y propuestas son exactamente iguales, es por lo que la resolución de las misma es consideradas en un informe único.

SEGUNDO: Desestimar las alegaciones presentadas por Don José Luis López Carmona, Lucia Borrego Chicón, Inmaculada Chicón Carrillo, José María Pérez Jiménez, Eduardo García Guirado, Francisco Pérez Castiñeira y Juan C. García Reinaldo, al considerar:

-Que la petición de determinar los puntos críticos del municipio en los que existe alta siniestralidad y adoptar medidas correctoras de las mismas, debemos considerar que según las referencias descritas en la página número 37 de la Guía Práctica para la elaboración de un PMUS, publicada por el IDAE, dónde se contempla el número de accidentes en zona urbana a modo estadístico y generalizado dentro del apartado "Análisis y Diagnóstico", sin estar sujeto a un estudio pormenorizado de siniestralidad, siendo éste competencia de los Planes de Seguridad Vial Urbana. No obstante, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Línea, se ha dedicado a la siniestralidad un apartado que va desde la pagina 70 a la 83, incorporando los datos aportados por la Dirección General de Tráfico y la Jefatura de la Policía Local de La Línea de la Concepción, destacando los datos relativos a los siniestros registrados en los años 2013 y 2014, así como campañas de sensibilización y educación vial. Por otro lado, las propuestas recogidas en el PMUS La Línea, cuyo fin principal es repartir de forma más equitativa el espacio



Ayuntamiento de La Concepción

vial y mejorar la señalización, pacificar el tráfico y fomentar los medios de transportes más sostenibles, aumentar la protección de los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad, entre otras, van paralelamente encaminadas a la reducción del número de siniestros.

-Respecto a la solicitud de reordenación del servicio de autobuses urbano y su puesta en vigor a corto plazo, cabe decir que en la propuesta número 15 del documento en cuestión se considera la puesta en funcionamiento de una línea de autobuses de conexión con la Alcaidesa. Puesto que la implantación de ésta depende de la obtención de fondos o subvenciones independientes al Ayuntamiento, se tiene a bien marcar una periodicidad a medio plazo, no obstante, estos plazos son meras referencias temporales.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que la implementación de la citada línea de autobuses de conexión con Alcaidesa no va vinculada a la apertura del nuevo Hospital Comarcal sino que esta inauguración supondrá obligatoriamente la reestructuración de los recorridos de las distintas líneas y, por tanto, se podrá replantear todo el sistema de autobuses urbanos.

Tal y como se contempla en el anexo de planos del Plan de Movilidad Urbana de La Línea de la Concepción, la propuesta contemplada para la reordenación de las líneas de autobús urbano se centra en dos líneas circulares que abarcan el perímetro del anillo de la ciudad y otras dos líneas de conexión directa con las barriadas periféricas, teniendo todas ellas como origen y destino la propia frontera con Gibraltar o la Estación de autobuses.

TERCERO: Una vez transcurrido el plazo de exposición pública y resueltas todas las alegaciones presentadas elevar a definitiva la aprobación inicial el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción.

CUARTO: Notificar la presente resolución a los interesados conforme a lo estipulado por la vigente Ley de Procedimiento Administrativo Común, advirtiéndole que contra la misma podrá interponer recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses contado desde el día siguiente a la notificación de la presente comunicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativo; así como procédase a preceptiva publicación en el Boletín Oficial de la Provincia del PMUS definitivamente aprobado.

La Línea de la Concepción 27 de junio de 2.016


EL ALCALDE
Don José Juan Franco Rodríguez




Ayuntamiento de La Línea

Asunto: INFORME TÉCNICO REFERENTE A LAS ALEGACIONES PRESENTADAS AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA DE LA LINEA DE LA CONCEPCIÓN.

Vistas las alegaciones presentadas por Don José Luis López Carmona, Lucía Borrego Chicón, Inmaculada Chicón Carrillo, José María Pérez Jiménez, Eduardo García Guirado, Francisco Pérez Castiñeira y Juan C. García Reinaldo todos a nombre particular, registradas el 22 de junio de 2016 y contra el acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción, se emite el siguiente informe:

Visto el Marco Normativo que regulan los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (2005-2020) Entre sus directrices y líneas básicas de actuación, incluye 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.

La 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

La **Estrategia Española de Movilidad Sostenible** que se aprobó por parte del 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.

La **Ley 2/2011 de 4 de Marzo**. En 2011 se aprueba por las Cortes Generales la Ley 2/2011 de 4 de Marzo, de Economía Sostenible, y que define los objetivos de la política de movilidad sostenible basados en la contribución a la mejora del medio ambiente urbano, a la salud y seguridad de los ciudadanos así como a la mejora de la eficiencia, integrando políticas que minimicen los desplazamientos habituales promoviendo una accesibilidad eficaz con un mínimo impacto ambiental, fomentando así los modos de transporte con un coste social, económico, ambiental y energético menor y fomentado también la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.



Ayuntamiento de La Línea

El **"PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible"**. IDAE Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. El presente manual debe **ser utilizado como una guía de referencia** y no tomarlo de modo preceptivo. Cada área urbana es libre de desarrollar su propio esquema de trabajo o de adaptarlo según las circunstancias particulares de cada caso.

Visto el Marco Normativo que regula el Plan de Seguridad Vial Urbano

EL **"PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANO"**, como guía de apoyo para la actuación local. Planes autonómicos de seguridad vial. Planes específicos de seguridad vial. Planes de seguridad vial de empresa, de la DIRECCIÓN GENERAL DE TRAFICO. El objetivo principal del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbano es el de fomentar la elaboración, en el ámbito local, de Planes Urbanos de Seguridad Vial, principalmente en aquellos municipios cuya población supere los 40.000 habitantes.

Considerando que los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son calificados, a nivel estatal y europeo, como una de las herramientas de gestión más importantes, al objeto de dar cumplimiento a los compromisos de Kioto para luchar contra el Cambio Climático.

En este contexto, las principales metas ambientales son:

Conseguir lograr un equilibrio territorial y avanzar hacia una movilidad más sostenible, así como limitar la influencia en el Cambio Climático.

La reducción de las necesidades de movilidad, no favoreciendo las actividades y usos urbanísticos que supongan un incremento de la demanda de transporte motorizados.

El fomento de los medios de transporte colectivo, reduciendo las emisiones de CO₂.

Potenciar la intermodalidad tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías al objeto de conseguir una mayor eficacia energética y ambiental.

Considerando que la **Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible**, los define como:

Los PMUS deben asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad, al tiempo que favorecen la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico (principios de la movilidad sostenible).

Esto significa proporcionar a la ciudadanía **alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables**, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso



Ayuntamiento de La Línea

más eficiente del vehículo privado. Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana.

Considerando que **el Decálogo de ámbitos de actuación y objetivos que propone el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana** y que debería constituir el marco conceptual y estratégico para la elaboración de un Plan Municipal de Seguridad Vial es el siguiente:

Considerando que existe la posibilidad de que las Entidades Locales interesada se puedan adherir un Convenio Bilateral, podrá hacerlo mediante la suscripción de un convenio entre la Entidad Local y la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con el modelo de Convenio Básico Bilateral que aprobó la Comisión Mixta de Seguridad Vial, en cuyas cláusulas se definen de forma pormenorizada los derechos y obligaciones que deberán asumir cada una de las partes firmantes.

Los Convenios Bilaterales suponen un avance importante en la normalización de las relaciones de colaboración y cooperación, en materia de seguridad vial, entre la JCT y las Entidades Locales, fundamentalmente en lo que se refiere al acceso de los Ayuntamientos a los registros y archivos de vehículos y conductores de la DGT, así como al envío de datos de accidentes y de sanciones que puedan llevar aparejada pérdida de puntos, por parte del Ayuntamiento a la DGT.

Según las referencias descritas en la **página número 37 de la Guía Práctica para la elaboración de un PMUS, publicada por el IDAE**, dónde se contempla el número de accidentes en zona urbana a modo estadístico y generalizado dentro del apartado "Análisis y Diagnóstico", sin estar sujeto a un estudio pormenorizado de siniestralidad, siendo éste competencia de los Planes de Seguridad Vial Urbana. No obstante, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Línea, se ha dedicado a la siniestralidad un apartado que va desde la página 70 a la 83, incorporando los datos aportados por la Dirección General de Tráfico y la Jefatura de la Policía Local de La Línea de la Concepción, destacando los datos relativos a los siniestros registrados en los años 2013 y 2014, así como campañas de sensibilización y educación vial. Por otro lado, las propuestas recogidas en el PMUS La Línea, cuyo fin principal es repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar la señalización, pacificar el tráfico y fomentar los medios de transportes más sostenibles, aumentar la protección de los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida, introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad, entre otras, van paralelamente encaminadas a la reducción del número de siniestros.

Respecto a la solicitud de reordenación del servicio de autobuses urbano y su puesta en vigor a corto plazo, cabe decir que en la propuesta número 15 del documento en cuestión se considera la puesta en funcionamiento de una línea de autobuses de



Ayuntamiento de La Línea

conexión con la Alcaidesa. Puesto que la implantación de ésta depende de la obtención de fondos o subvenciones independientes al Ayuntamiento, se tiene a bien marcar una periodicidad a medio plazo, no obstante, estos plazos son meras referencias temporales.

Por otro lado, se debe tener en cuenta que la implementación de la citada línea de autobuses de conexión con Alcaidesa no va vinculada a la apertura del nuevo Hospital Comarcal sino que esta inauguración supondrá obligatoriamente la reestructuración de los recorridos de las distintas líneas y, por tanto, se podrá replantear todo el sistema de autobuses urbanos.

Tal y como se contempla en el anexo de planos del Plan de Movilidad Urbana de La Línea de la Concepción, la propuesta contemplada para la reordenación de las líneas de autobús urbano se centra en dos líneas circulares que abarcan el perímetro del anillo de la ciudad y otras dos líneas de conexión directa con las barriadas periféricas, teniendo todas ellas como origen y destino la propia frontera con Gibraltar o la Estación de autobuses.

Finalmente, concluir con que en la redacción de este documento se ha contado con la participación ciudadana, siendo las propuestas de actuación contempladas en el mismo, fruto de las aportaciones recogidas a través de encuestas online y a pie de calle, y de las diferentes mesas de trabajo y Consejos de Participación Ciudadana convocados.

En La Línea de la Concepción, a 27 de junio de 2016.



Fdo. Ana Patricia Pérez Paredes

Es copia

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN
22 JUN 2016
REGISTRO GENERAL DE ENTRADA
NÚM. 10471

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

José Luis López Carmona, DNI 50300813C, con domicilio en la urbanización Loma del Rey 78, 11316 – Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la "abrupta"

orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico -e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción- con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que "a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte ", no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el "medio plazo", vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital, cuando

ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se prioridad a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto

La Línea de la Concepción, 15 junio 2016.

Fdo.: José Luis López Garmona

Miércoles, 15 de junio de 2016

EuropaSur

PORTADA **CAMPO DE GIBRALTAR**

ALGECIRAS

LA LÍNEA

GIBRALTAR

DEPORTES

ANDALUÍA

ACTUALIDAD

TECNO

CULTURA

TV

SALUD

OPINIÓN

SEMANA SANTA

GRÁFICOS

GALERÍAS GRÁFICAS

CANALES

BLOGS

PARTICIPACIÓN

HEMEROTECA

ESPECIALES

REGÍSTRATE | INICIAR SESIÓN

MAPA WEB

LA LÍNEA

EuropaSur. Diario de Campo de Gibraltar. Noticias de Campo de Gibraltar

La Línea

El SAS adquirirá material para la UCI del nuevo hospital por 400.000 euros

El SAS adquirirá material para la UCI del nuevo hospital por 400.000 euros

El consejero de Salud asegura que el centro "empezará su apertura" en el mes de octubre si el Ayuntamiento linense tiene listas las obras de urbanización. Reitera que el edificio está terminado

R. MÁQUEZ LA LÍNEA | ACTUALIZADO 14.06.2016 - 01:00

1 comentario

3 votos

7 A A

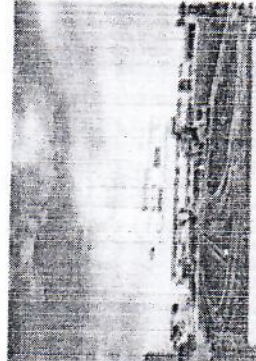
70

COMPARTIR

El Servicio Andaluz de Salud (SAS) publicó ayer la licitación del suministro de equipamiento para la Unidad de Cuidados Intensivos del nuevo hospital de La Línea por un importe total de 433.906 euros. El consejero de Salud, Aquilino Alonso, anunció ayer esta inversión y confirmó que si en octubre están listas las obras de urbanización del centro hospitalario, que las acometerá el Ayuntamiento de La Línea y la Mancomunidad, "empezará su apertura" con el traslado del antiguo al nuevo edificio.

El equipamiento con el que contará la UCI del nuevo hospital son aparatos de ayuda cardiaca, un sistema de monitorización de los pacientes, respiradores para uso médico y aparatos para radiología. Del importe total que costará el equipamiento, un 80% será cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (Feder) y el 20% por la Junta de Andalucía.

El consejero de Salud mantuvo ayer un encuentro con profesionales sanitarios de La Línea y con representantes de asociaciones como la Plataforma del hospital, Apron, Asansull u Hogar Betania.



Estado actual del nuevo hospital de La Línea.

POR EL PRECIO
DE UN TERCEROS
**EL SEGURO CON
TODO**

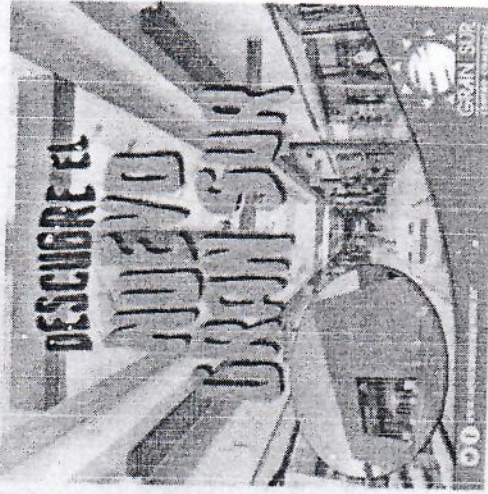
a los que explicó el estado en el que se encuentran las obras del hospital y la postura de la Junta en asuntos de sanidad y políticas sociales. "El hospital es una realidad. Por fuera está listo y lo que queda se refiere a los temas de saneamiento y las obras exteriores, pero por dentro el edificio está totalmente terminado. Sin ir más lejos hoy se ha publicado en el perfil del contratante equipamientos para el hospital, con lo que será una realidad nada más que se termine lo que tiene que ver con el saneamiento y la electricidad, que también está contratada", afirmó Aquilino Alonso.

El consejero confía en que los trabajos para dotar al nuevo hospital de las acometidas de agua y electricidad, responsabilidad del Ayuntamiento, estén listas en octubre. "Si de verdad las obras finalizan en el plazo previsto nosotros estaríamos en condiciones de empezar la apertura del hospital porque ponerlo en marcha es algo más que cambiarse de casa. Nosotros estaríamos en condiciones de efectuar el traslado antes de que termine el año. Simplemente espero que esté finalizada toda la parte exterior en octubre, y a partir de ahí nosotros empezaremos a trabajar para la puesta en marcha. Si lo tuviésemos listo en octubre antes de final de año comenzaríamos el traslado", explicó el responsable de la sanidad andaluza.

En materia de personal, el consejero indicó que el nuevo hospital debería contar con más trabajadores que el antiguo. "Ya quisieran muchas comunidades estar preocupadas por tener un hospital mayor. El equipamiento se refuerza y también mejoraremos en comodidad, con un gran número de habitaciones individuales, más quirófanos... Y en algunas especialidades y en alguna categoría hará falta algo más de personal. Pero ojalá todo el problema sea tener un hospital grande con un equipamiento moderno".

A pesar de que el convenio firmado en 2005 cuando Juan Carlos Juárez era alcalde, por el que el Ayuntamiento se comprometía a pagar una parte del equipamiento, Alonso indicó: "Una parte será pagada con fondos europeos y otra la asume la Junta de Andalucía. Queremos que el Ayuntamiento haga las cosas que se ha comprometido y ya veremos cómo se puede compensar o actuar. No queremos que ninguna actuación bloquee la apertura del hospital. Esos son temas menores", reconoció el consejero de Salud.

Últimos vídeos de Andalucía : PSOE-A 'Nadie va a retrotraer la consti



Interactivo: El nuevo Ayuntamiento de La Línea

La composición del Consistorio partido a partido y concejal a concejal, así como de las principales ciudades andaluzas.



AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

Dña. Lucía Borrego Chicón, DNI 77.207.536D con domicilio en la Camino del Romero, 3 – Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

“abrupta” orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción-con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que “a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte “, no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el “medio plazo”, vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

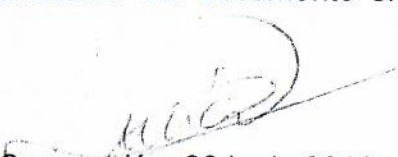
A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto


La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

D. Josma Cabal Cruz Gortázar, DNI : 32019875-B con domicilio en C/ Alcaidesa - 9 - Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

“abrupta” orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción-con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que “a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte “, no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el “medio plazo”, vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto

La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.



AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

D. JOSÉ HÉDEREZ RINCÓN, DNI: 148236174 con domicilio en C/ LAS CAÑUELAS N.º 6 - Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

"abrupta" orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción-con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que "a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte ", no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el "medio plazo", vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto



La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de
Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

D. Edmundo García Jurado, DNI : 45260775H con
domicilio en San Rómulo 6 - Alcaidesa (La Línea),
habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de
Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en
adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles
desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016,
presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se
considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo
urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la
normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el
Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde
entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200
viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en
sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios
de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no
se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se
localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte
en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona
con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la
planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a
esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento
son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte
de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

"abrupta" orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción-con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que "a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte ", no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el "medio plazo", vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

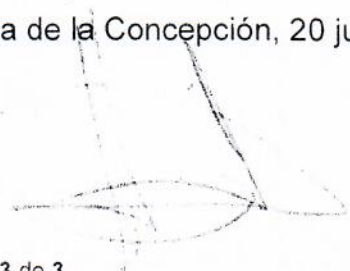
- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto

La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.



22 JUN 2016

REGISTRO GRAL. ENTRADA
NÚM. 10505

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de
Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción

D. Francisco José Pérez Asenjo DNI : 312283041 con domicilio en Alcaidesa 7 - Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

“abrupta” orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros ,pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción-con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que “a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte “, no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el “medio plazo”, vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto

La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.

AYUNTAMIENTO DE LA LÍNEA DE LA CONCEPCIÓN

Att. Sr. Alcalde - Presidente

**Escrito de alegaciones al acuerdo de aprobación inicial del Plan de
Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción**

D. JUAN C. GARCÍA REINALDO, DNI : 32.017.973-H con domicilio en CANIVÓ LAUREL P.º 1 – Alcaidesa (La Línea), habiendo tenido conocimiento de la aprobación inicial del nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de La Línea de la Concepción (de ahora en adelante PMUS de La Línea) y, existiendo un plazo de treinta días hábiles desde la publicación en el BOP de Cádiz nº 93 de fecha 19 mayo 2016, presenta el siguiente escrito de alegaciones.

Con carácter previo a la motivación de las alegaciones presentadas, se considera conveniente señalar que la urbanización Alcaidesa es un núcleo urbano que inicia su desarrollo en 1990, siempre de manera acorde con la normativa urbanística aprobada por el Ayuntamiento de La Línea (el Ayuntamiento concedió las primeras licencias de ocupación en 1992) y desde entonces desde entonces se han construido hasta la fecha más de 1200 viviendas.

Una vez reflejado lo anterior, señalar que el PMUS de La Línea tanto en sus valoraciones generales, como en cuestiones relacionadas con los servicios de movilidad en Alcaidesa, recoge lo siguiente:

- Un análisis siniestralidad (punto 2.8.3) de carácter general en el que no se señalan los puntos críticos del término municipal en los que se localizan la mayor parte de los accidentes.
- Que aunque refleja que no existe ningún servicio público de transporte en Alcaidesa, achaca esta situación al carácter disgregado de la zona con respecto al casco urbano, pero no hace ninguna aclaración a si la planificación urbanística realizada por el Ayuntamiento ha conducido a esta situación y si los servicios de movilidad que ofrece el Ayuntamiento son acordes al planeamiento realizado.
- Que justifica la falta de un servicio público de transporte en la zona norte de la ciudad (en la que se ubica Alcaidesa) por la dificultad de la

"abrupta" orografía existente en la zona, ignorando que el desnivel entre una gran parte de sector urbanístico de Alcaidesa y el casco urbano principal es de 0 (cero) metros, pues ambos espacios se encuentran al nivel del mar.

A la vista de lo anterior el firmante de esta alegación considera

- Que el documento realiza un análisis de siniestralidad genérico e incompleto que no ofrece información suficiente para proponer medidas concretas que reducir los accidentes que se producen en el término municipal, ni tampoco permite fijar la prioridad de las actuaciones que deben llevarse a cabo.
- En particular, en relación con lo señalado anteriormente, no se hace referencia alguna a la alta siniestralidad que se registra en el único vía de acceso a Alcaidesa -vial nº 10 del Sistema General Viario del término municipal de La Línea de la Concepción- con una media de 23 accidentes de tráfico anuales, ni tampoco menciona que se han presentado numerosas denuncias por los vecinos que deben utilizar este único vial de comunicación con Alcaidesa, tanto en la Jefatura de la Policía Local, como el departamento de Urbanismo del Ayuntamiento, y que existe un informe realizado en el año 2014 por el departamento de Seguridad Vial de la Policía Local de La Línea, en el que se señalan las deficiencias existentes en este punto sin que hasta el momento se haya llevado a cabo ninguna medida para corregir esta situación.
- Que la propuesta de actuación nº 15 recogida en el documento, relativa a la reordenación de las línea de autobús urbanos medios de transporte, aunque reconoce expresamente que "a esta barriada (Alcaidesa) no llega ningún servicio de transporte", no propone ninguna medida de carácter inmediato o a corto plazo para corregir esta situación. El documento propone que la medida se ejecute en el "medio plazo", vinculando la puesta en marcha de un servicio de transporte a la inauguración de un nuevo centro hospitalario ¿?, algo ciertamente llamativo si tenemos en cuenta que la puesta en funcionamiento del nuevo hospital está previsto que se inicie el próximo mes de octubre (se adjunta noticia aparecida en medios de comunicación).

Por otra parte, aunque las resoluciones administrativas deben ser motivadas, tampoco explica el documento los criterios seguidos para tomar la anterior decisión y condicionar la solución del aislamiento que sufre esta barriada (Alcaidesa) a la apertura de un nuevo hospital,

cuando ya existe un hospital en funcionamiento, si es que la razón fuera la de facilitar el acceso a un punto de servicio sanitario.

A lo ya expuesto cabe añadir

- Que una parte de los residentes de la urbanización Alcaidesa son personas que desarrollan su trabajo en Gibraltar y se desplazan diariamente a la frontera ubicada en La Línea, sin embargo el PMUS de La Línea no valora el interés que un servicio de transporte con este trayecto podría tener.
- Que el PMUS de La Línea, ni siquiera menciona que la falta de un servicio de transporte público en Alcaidesa supone una clara discriminación de los residentes de esta barriada con respecto a los residentes en el resto del término municipal, ni tampoco menciona las dificultades que esta situación ocasiona, ni que los residentes para acceder a servicios públicos esenciales (centros sanitarios, colegios, mercados, dependencias administrativas...) necesitan un vehículo a motor.

Es por lo antes expuesto que se SOLICITA:

- Que antes proceder a la aprobación definitiva del PMUS de La Línea, los responsables de su confección recaben información suficiente para determinar los puntos críticos del municipio en los que existe una alta siniestralidad, e incorporen al documento actual dicha información de modo que la misma permita adoptar medidas correctoras concretas que disminuyan los accidentes en el término municipal.
- Que a fin de dar solución al problema de aislamiento que sufren los residentes de Alcaidesa, y evitar que éstos deban disponer de vehículo a motor propio para efectuar todos sus desplazamientos, el PMUS de La Línea incluya una propuesta en la que se priorice a la reordenación del servicio de autobuses urbanos incluyendo en sus trayectos a Alcaidesa.

Es por lo anterior que se ruega de modificación del documento en el sentido propuesto

La Línea de la Concepción, 20 junio 2016.

