

|   |  |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
|---|--|---|---|-------|---|---|------|---|---|----|
| <b>LÍNEA DE ACTUACIÓN</b>                     | <h2 style="text-align: center;">LA3 - FOMENTO DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE</h2>   |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
| <b>EJE ESTRATÉGICO</b>                        | DESARROLLO URBANO Y MEDIO AMBIENTE   |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
| <h3>JUSTIFICACIÓN</h3>                        |  |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
| <b>COHERENCIA CON EL ANÁLISIS</b>             | <p><u>Análisis Energético</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El servicio de transporte público de Maracena, ha pasado de 7.000 viajeros en 2009, a más de 44.000 en 2014.</li> <li>- Maracena tiene una infra dotación de paradas de taxi, ya que solamente cuenta con una en toda la ciudad.</li> </ul> <p><u>Análisis Físico</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La bolsa de aparcamientos de Maracena es baja, siendo uno de los tradicionales problemas del municipio.</li> </ul> |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
| <b>CORRELACIÓN CON EL DAFO</b>                | DEBILIDADES Y AMENAZAS A MEJORAR   |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
|   | D9, D10, D11, D13, D17<br>A11, A12, A13, A14, A15, A16, A19  |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
|   | FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES A DESARROLLAR<br>F1, F2, F6, F7, F10, F11, F12, F13, F17<br>O1, O6, O7, O8, O9, O11, O13  |   |   |       |   |   |      |   |   |    |
| <b>IMPORTANCIA OTORGADA POR LA CIUDADANÍA</b> | 1  | 2 | 3 | 4     | 5 | 6 | 7    | 8 | 9 | 10 |
| <b>PRIORIDAD OTORGADO POR LA CIUDADANÍA</b>   | BAJA   |   |   | MEDIA |   |   | ALTA |   |   |    |
|   |  |   |   |       |   |   | X    |   |   |    |

## DESCRIPCIÓN

En el marco del OT4 EBC, tiene un peso relevante la línea de actuación que se ocupa de la MUS, por el peso específico que desempeña para reducir la emisión de gases contaminantes a la atmósfera y mejorar la calidad del aire de las ciudades.

En sus rutinas de movilidad, las personas (especialmente varones) continúa optando mayoritariamente por el uso del vehículo privado.

El Ayuntamiento de Maracena tiene el objetivo de potenciar las líneas de transporte público, mediante la aplicación de diferentes medidas que favorezcan la ampliación de líneas urbanas ya existentes, hacia nuevos barrios o zonas mal comunicadas (como los polígonos industriales), o incorporando nuevas rutas y horarios, y frecuencias de paso.



*Próxima línea de Metro.*

Otro factor importante para conseguir una movilidad urbana sostenible, es el uso de autobuses de tecnología eléctrica, híbrida o poco contaminante. Especialmente interesante en ciudades que cuentan con vehículos de transporte público no eficaces medioambientalmente, como ocurre con Maracena. De esta forma, la incorporación de un sistema de transporte novedoso y cuidadoso con el medio ambiente, permitiría reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera.

Además, las ciudades integradas en áreas urbanas metropolitanas, como la de Granada en la cual se incluye la ciudad de Maracena, deben tener una visión "más allá" de su término municipal, para trabajar y favorecer la integración con otros municipios y medios de transporte, la intermodalidad, y el uso de transportes alternativos y no contaminantes como la bicicleta, favorecido éste último por la buena climatología de Andalucía.

## OBJETIVOS Y RESULTADOS ESPERADOS

- Mejorar el medio ambiente y la calidad de la atmósfera de Maracena.
- Reducir los niveles de ruido y de CO<sub>2</sub>.
- Introducir medidas de reducción del uso del vehículo privado, favoreciendo la mejora medioambiental urbana.
- Mejorar la movilidad y la accesibilidad de las personas con dificultades de desplazamiento, facilitando el acceso a los servicios públicos.
- Fomentar el uso del transporte público en la ciudad, generando buenas dinámicas de uso colectivo del transporte.

|  |   |      |      |
|--|---|------|------|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral.</li> <li>- Reducir el uso del vehículo privado.</li> </ul>  |      |      |
| <b>TIPOLOGÍA DE OPERACIONES</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Maracena</li> <li>- Renovación de la flota de vehículos municipales de transporte público, a vehículos de tecnología amable con el medio ambiente.</li> <li>- Instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos e híbridos.</li> <li>- Fomento de la Movilidad Urbana Sostenible.</li> <li>- Promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte.</li> <li>- Fomento de los desplazamientos a pie mediante medidas de mejora de la movilidad urbana.</li> <li>- Instalación de medios de control y optimización del tráfico rodado.</li> <li>- Campañas de sensibilización.</li> </ul> |      |      |
| <b>TIPOLOGÍA DE BENEFICIARIOS</b>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Personas usuarias del transporte público.</li> <li>- Población de la zona de actuación.</li> <li>- Personas usuarias de transportes no contaminantes, como la bicicleta.</li> <li>- Personas con movilidad reducida.</li> </ul>  |      |      |
| <b>INDICADORES DE PRODUCTIVIDAD</b>                |   |      |      |
| <b>Indicador 1</b>                                 | C034 - REDUCCIÓN ANUAL ESTIMADA DE GASES DE EFECTO INVERNADERO (GEI) TEQ CO <sub>2</sub> /AÑO   |      |      |
| <b>Objetivo indicador 1</b>                        | 2016  | 2019 | 2022 |
|  | 0   | 5    | 12   |
| <b>Base / Metodología de cálculo del indicador</b> | <p>Indicar el método de cálculo:<br/> Base. 0,003 Kg de CO<sub>2</sub> x persona x Km (Fuente: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia)<br/> Metodología: Reducción de Km de vehículos particulares, nº de viajeros y desplazamientos al año.</p>  |      |      |
| <b>Indicador específico 1</b>                      | EU01 - Nº DE PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LOS QUE SURGEN ACTUACIONES COFINANCIADAS CON EL FEDER DE ESTRATEGIAS URBANAS INTEGRADAS<br><i>(Catálogo de Indicadores de Productividad FEDER 2014 – 2020 del Ministerio de Hacienda)</i>   |      |      |
| <b>Objetivo indicador específico 1</b>             | 2016  | 2019 | 2022 |
|  | 0   | 1    | 1    |
| <b>Base / Metodología de cálculo del indicador</b> | Nº planes. Está prevista la realización del PMUS al inicio de la ejecución del proyecto.  |      |      |