

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE LA MANCOMUNIDAD DEL VALLE DEL ALMANZORA

Diagnóstico

Proyecto No05M1001P
Junio 2010

Colin Buchanan Consultores S.A.
C/Núñez de Balboa, 3-2º Izq.
28001 Madrid
CIF A-85269496

T: 91 781 82 93

F: 91 576 12 03

E: consultores@cbuchanan.es

Preparado por:

Aprobado por:

Enrique Huerta / Ana Basanta

Adolfo Majano- Director

Estado: Definitiva

Versión: 2.1

Fecha: 21/06/2010

z:\02 proyectos\2010\05m1001p pmus almanzora\03 trabajos\documentos\02_diagnóstico\05m1001p pms valle almanzora_diagnóstico v01 ehg.doc

(C) Copyright Colin Buchanan Consultores S.A. Todos los derechos reservados.

Este informe está redactado para el uso exclusivo del cliente que figura en la ~~carpeta~~ ~~carpeta~~. Cualquier uso por parte de personas o empresas ajenas a Buchanan Consultores S.A. queda estrictamente prohibido. *Ninguna persona tiene autorización para copiar entera o parcialmente este documento*

Las opiniones y la información contenidas en este documento corresponden al análisis del consultor empleando sus mejores conocimientos y técnicas. En ningún caso ha recurrido a una revisión externa independiente que corrobore su validez. La exactitud de los datos utilizados depende estrictamente de las fuentes de información originales.

Contenido

Pg.

1.	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL VALLE DEL ALMANZORA	1
1.1	OBJETIVO: LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, UN RETO Y UNA NECESIDAD PARA EL VALLE DEL ALMANZORA	1
1.2	ALCANCE	1
2.	FASE 0: PREDIAGNÓSTICO	2
2.1	METODOLOGÍA	2
2.2	RESULTADOS SOBRESALIENTES	2
3.	FASE I: CONTEXTUALIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL	4
3.1	ALCANCE TERRITORIAL	4
3.2	DEMOGRAFÍA	4
3.3	ACTIVIDAD ECONÓMICA	7
3.4	EQUIPAMIENTOS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	8
3.5	MOTORIZACIÓN	12
4.	ESTRUCTURA TERRITORIAL DEL ANÁLISIS	14
4.1	AGRUPACIÓN FUNCIONAL	14
4.2	MACRO-ZONIFICACIÓN GEOGRÁFICA	16
5.	FASE II: LA OFERTA DEL TRANSPORTE EN EL VALLE DEL ALMANZORA	17
5.1	SISTEMA VIARIO	17
5.2	SISTEMA PEATONAL	19
5.3	ESTACIONAMIENTO	20
5.4	MODO TRANSPORTE PÚBLICO	23
5.5	VIARIO CICLISTA	26
6.	FASE III: CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DEL TRANSPORTE	29
6.1	TRABAJO DE CAMPO	29
6.2	ORIGEN-DESTINO	30
6.3	REPARTO MODAL	38
6.4	MOTIVOS	40

6.5	PERFIL HORARIO	44
6.6	MODO VEHÍCULO PRIVADO	46
6.7	MODO PEATONAL	50
6.8	MODO TRANSPORTE PÚBLICO	52
6.9	MODO CICLISTA	57
6.10	ESTACIONAMIENTO	58
6.11	PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD	59
<u>7.</u>	<u>FASE IV: DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD</u>	<u>66</u>
7.1	TRANSPORTE PÚBLICO	66
7.2	VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO	67
7.3	PEATONAL	68
7.4	CICLISTA	68
<u>8.</u>	<u>ANEJOS</u>	<u>70</u>
8.1	FICHAS MUNICIPALES	70

1. Plan de Movilidad Sostenible del Valle del Almanzora

1.1 Objetivo: La movilidad sostenible, un reto y una necesidad para el Valle del Almanzora.

1.1.1 Como otras administraciones de la región, Diputación reconoce la necesidad de adoptar la movilidad sostenible como única vía de mantener los actuales niveles de crecimiento y desarrollo urbano sin perjudicar las opciones de futuras generaciones, de manera que apostado claramente por esta estrategia como demuestra la iniciativa de redacción de este Plan.

1.1.2 Frente a los problemas de congestión, se ha hecho evidente que la única forma de conseguir cambios de comportamiento de un factor más racional de los recursos actuar de forma integral y g c V f Y ' Y ' ' Wc b ^ i b h c ' X Y ' a c X c g ' X Y ' h f U b g d c f h Y ' X] g d c b] transporte ' Ø g fi z Y g h U ' f U g] Y b X c ' f Y Y a d ' U mbvXidad Id'cY f que' cond'Y neá la planificación.

1.1.3 El concepto de movilidad incorpora todas las posibilidades de desplazarse, pero además va más allá de la propia acción de trasladarse, haciendo referencia a otros aspectos: la relación de esos desplazamientos con la economía, con el medio ambiente, con el urbanismo y con el desarrollo territorial. Al integrar los aspectos económicos, sociales, ambientales y energéticos de la movilidad, se incorporan los conceptos de sostenibilidad en su planificación en un intento por consumir recursos sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones.

1.2 Alcance

1.2.1 De forma particular y debido a las condiciones especiales que presenta la Mancomunidad del Valle del Almanzora el Plan de Movilidad Sostenible se apoyará en cuatro pilares básicos

- ◀ Disminuir la participación modal del vehículo privado, racionalizando y equilibrado su uso en el ámbito local. Especial atención al estacionamiento como modo y herramienta de gestión del uso del coche.
- ◀ Disminuir los viajes en modos motorizados en general, aumentando los de los modos pie y bicicleta, mejorando la calidad de vida y recuperando el ámbito urbano para el ciudadano. En los desplazamientos internos de los municipios del Valle del Almanzora el uso del vehículo privado es claramente ineficaz ya que la mayoría están por debajo de los 2 kilómetros, alcance óptimo para los modos peatón o bicicleta.
- ◀ Introducir los servicios de transporte público complementarios como alternativa eficaz para algunos de los desplazamientos intermunicipales más importantes
- ◀ Introducir medidas que cambien la actitud de los ciudadanos hacia sus hábitos de movilidad.

1.2.2 En todas sus fases el Plan de Movilidad Sostenible del Valle del Almanzora se apoyará en la máxima participación ciudadana a través de la Mesa de Movilidad creada a tal efecto y de las estrategias de consulta, difusión y promoción del mismo.

1.2.3 Asimismo, el Plan de Movilidad Sostenible del Valle del Almanzora contará con un modelo de financiación para cada actuación que lo haga social, ambiental, funcional y económicamente viable.

2. Fase 0: Prediagnóstico

2.1 Metodología

2.1.1 Junto con la visita a terreno, la fase de Recopilación de Información es una de las primeras acciones a llevar a cabo dentro de un Plan de Movilidad Sostenible (PMS). Como su nombre indica, consiste en recabar, a través de diferentes fuentes, información ya existente acerca de la movilidad en la Comarca.

2.1.2 A continuación se muestra una relación de fuentes de información consultadas en función de los principales ámbitos de estudio

- ◁ Socioeconómico (demografía, actividad económica, índice de motorización): Instituto Nacional Estadística (INE), Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), página web de Mancomunidad de Municipios del Valle del Almanzora, otros.
- ◁ Cartográfico (mapas cartográficos, de usos del suelo, de viario, de itinerarios ciclistas o peatonales): Instituto de Cartografía de Andalucía, Ministerio de Fomento, Vías Verdes, otros.
- ◁ Movilidad (oferta de transporte público, paradas, itinerarios, frecuencias, ocupación; estaciones de aforo en la red de ACS): concesionaria Transporte Público, Consejería de Transportes, Ministerio de Fomento, otros.
- ◁ Legislativo: Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía otros.

2.1.3 Paralelamente a esta recopilación de información, se realizaron las siguientes actividades:

- ◁ Visita de reconocimiento a todos los municipios de la Mancomunidad
- ◁ Inventario de aparcamiento en los núcleos urbanos de los principales municipios
- ◁ Medición de distancias y tiempos de viaje entre los diferentes municipios de la Mancomunidad.

2.2 Resultados sobresalientes

2.2.1 Se trataba en definitiva de realizar un diagnóstico previo o prediagnóstico, que permitiera identificar a simple vista las principales características de la movilidad de la zona y definir las posibles estrategias a desarrollar, y dar orientación al mismo tiempo al diseño de la Campaña de Toma de Datos complementarios. Fruto de este prediagnóstico se identificó la gran dispersión poblacional y la baja oferta de transporte público en la Comarca lo que resulta en una dependencia generalizada del vehículo privado traducida a problemas de estacionamiento, restricciones a la movilidad de las personas en general y de aquellas con movilidad reducida, en particular. Como resultado, se marcó como línea estratégica del PMS las mejoras de movilidad en los siguientes:

- ◁ Transporte a la demanda como modo de transporte público para zonas de baja densidad demográfica
- ◁ Mejora de la accesibilidad peatonal universal en los diferentes municipios, máxime teniendo en cuenta el nuevo Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía

- ◁ Ordenación del estacionamiento en los municipios.
- ◁ Potenciación de la bicicleta como modo de transporte, aprovechando la vía que, en el futuro, atravesará toda Comarca de este a oeste.

3. Fase I: Contextualización de la situación actual

3.1 Alcance territorial

- 3.1.1 La Mancomunidad del Valle del Almanzora se encuentra situada en la mitad norte de la provincia de Almería y engloba un total de 26 municipios: Albalá, Albox, Alcóntar, Arboleas, Armuña de Almanzora, Bacares, Bayarque, Cantoria, Chercos, Cóbdar, Fines, Laroya, Lijar, Lúcar, Macael, Olula del Río, Oria, Partalóa, Purchena, Serón, Sierro, Somontín, Sufli, Tijola, Urrácal y Zurgena. Acotada en el sur por la Sierra de Filabres, por el norte con la Sierra de las Estancas y por el oeste con Sierra de Baza esta Comarca queda definida por el valle que desde este forma el Río Almanzora.

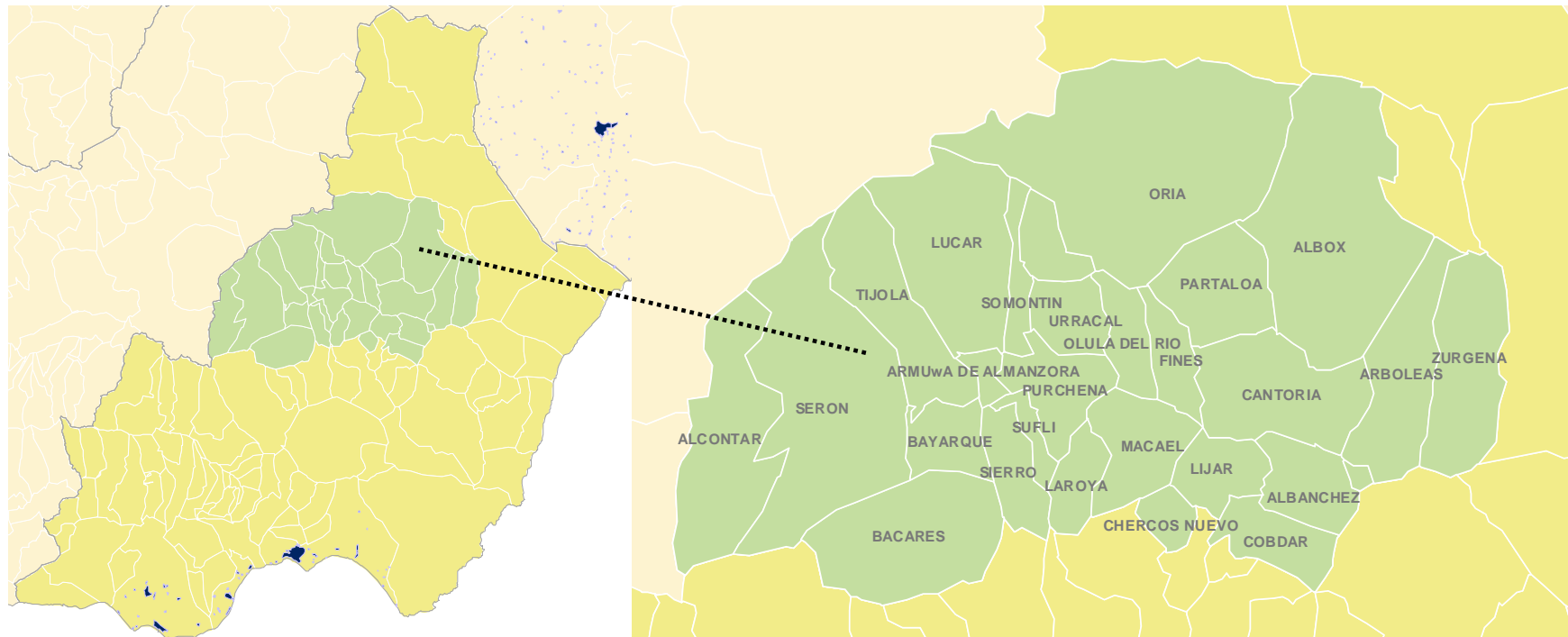


Figura 3.1.1: Mapa de situación de la Mancomunidad del Valle del Almanzora dentro de la provincia de Almería.

3.2 Demografía

- 3.2.1 La Mancomunidad de Valle de Almanzora alcanza una población total de 55.795 habitantes a 1 de Enero de 2009. Según datos del INE distribuidos de manera muy dispersa por todo el territorio.

- 3.2.2 Únicamente el municipio de Albox sobrepasa los 10.000 habitantes, estando la mayoría de los municipios que conforman la Mancomunidad por debajo de los 3.000 habitantes (20 de los 26) más de la mitad por debajo de los 1.000 habitantes (15 de los 26)
- 3.2.3 En su conjunto, la Mancomunidad del Valle de Almanzora representa el 8% del total de la población de la provincia de Almería (68.426 habitantes a 1 de Enero de 2009, según datos del INE).

	1996	2000	2005	2009	TAA 96 09
ALBOX	9.456	9.599	11.271	11.178	1,30%
OLULA DEL RIO	6.165	5.927	6.358	6.699	0,64%
MACAEL	5.956	5.767	6.091	6.168	0,27%
ARBOLEAS	1.550	1.540	2.819	4.527	8,59%
CANTORIA	3.357	3.147	3.565	4.016	1,39%
TIJOLA	3.845	3.757	3.820	3.985	0,28%
ZURGENA	2.123	2.079	2.288	3.066	2,87%
ORIA	2.240	2.129	2.488	2.898	2,00%
SERON	2.742	2.555	2.429	2.385	-1,07%
FINES	1.746	1.741	2.032	2.378	2,40%
PURCHENA	1.696	1.600	1.645	1.736	0,18%
LUCAR	799	767	822	872	0,67%
PARTALOA	394	384	611	872	6,30%
ALBANCHEZ	626	586	681	815	2,05%
ALCONTAR	621	656	647	603	-0,23%
SOMONTIN	508	509	515	529	0,31%
LIJAR	516	509	500	507	-0,14%
SIERRO	510	471	457	451	-0,94%
URRACAL	345	349	353	354	0,20%
ARMUDA DE ALMANZORA	339	322	322	335	-0,09%
CHERCOS NUEVO	289	300	295	295	0,16%
SUFLI	233	256	260	279	1,40%
BACARES	287	291	291	280	-0,19%
BAYARQUE	235	238	250	230	-0,17%
COBDAR	274	227	210	188	-2,86%
LAROYA	108	107	127	149	2,51%
Valle del Almanzora	46.960	45.813	51.147	55.795	1,33%
Provincia de Almería	501.685	518.229	612.315	684.426	2,42%

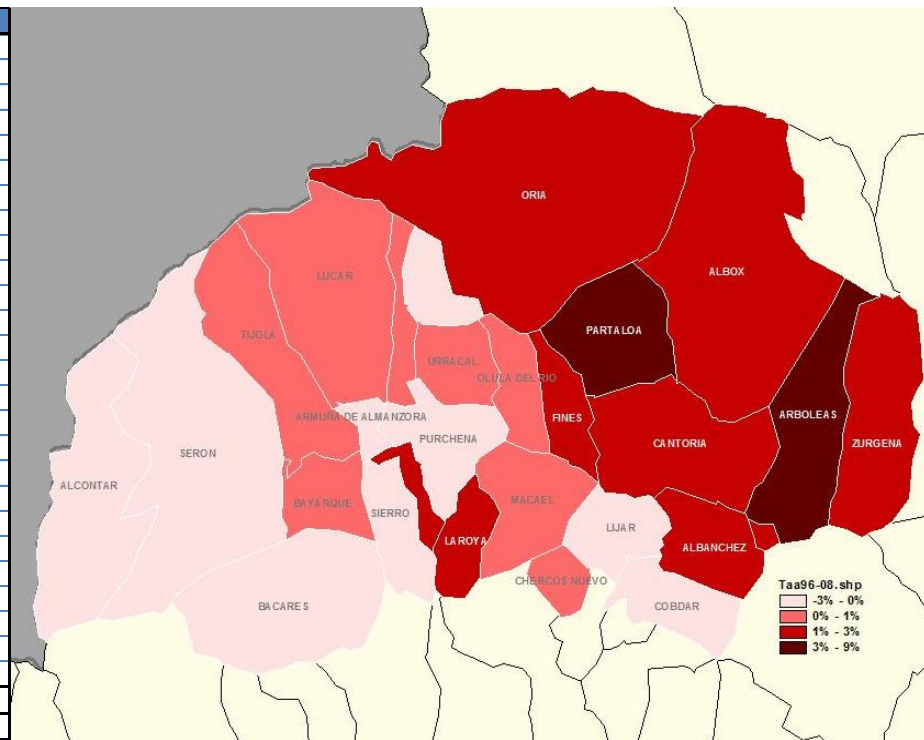


Figura 3.2.1: Población total de los municipios del Valle del Almanzora 1996, 2000, 2005 y 2009, incluyendo la TAA (Tasa Anual Media Acumulada) de crecimiento experimentada de 1996 a 2009 Fuente: INE.

Figura 3.2.2: Representación gráfica de la tasa anual media de crecimiento entre los años 1996 y 2008.

- 3.2.4 La extensión total de la Comarca está próxima a los 1.630 km², lo que supone una densidad media de 35 habitantes/km², que indica una alta dispersión y baja ocupación de la zona.

- 3.2.5 Las poblaciones de mayor tamaño son Albox, Olula del Río y Macael (11.178 hab., 6.699 hab. y 6.168 hab. respectivamente a 1 de Enero de 2009, según datos del INE), representan el 43% del total de la población de la Mancomunidad.
- 3.2.6 En cuanto a las poblaciones de menor tamaño estas son presentadas por Bayarque, Cobar y Laroya (230 hab., 188 hab. y 149 hab. respectivamente a 1 de Enero de 2009, según datos del INE), representan en su conjunto el 1% de la población de la Mancomunidad.

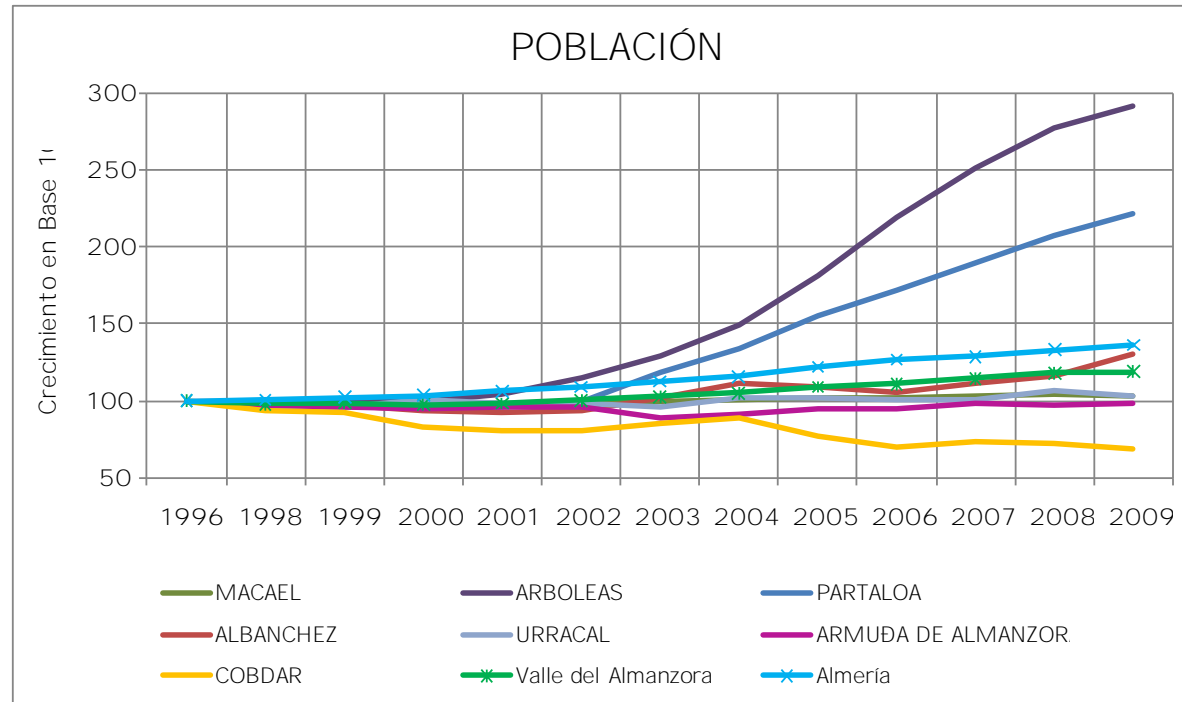


Figura 3.2.3: Evolución histórica del crecimiento poblacional en Base 100. Fuente: INE.

- 3.2.7 Si se observa las poblaciones de mayor crecimiento poblacional experimentado en los últimos años obtenemos que tanto Arboleas como Partaloa han tenido un crecimiento (8,59% y 6,30% respectivamente) muy por encima del crecimiento poblacional asociado al conjunto de la Mancomunidad (1,90%) e incluso del crecimiento experimentado por la provincia de Almería (2,42%). importante mencionar que el espectacular crecimiento poblacional experimentado en estos dos municipios se debe a la inmigración de extranjeros, principalmente ingleses, dándose el caso de que en ambos municipios se han alcanzado del 50% o más en relación con la población local.
- 3.2.8 La población que destaca por ser la que más ha decrecido en estos últimos años es Cobar (-2,86%).

3.2.9 En relación a la población distribuida por edades y por sexo dentro de la Mancomunidad se observa una relación equitativa entre el peso de las mujeres y hombres en la estructura poblacional. Además la mayor parte de la población se concentra entre los grupos de edad de 20 a 40 años, lo que nos refleja el elevado porcentaje de población en edad activa existente en la zona muy relacionado con la industrialización de la misma.

	POBLACIÓN 2009	
	H	M
0-4	1.148	1.041
05-09	1.261	1.230
10-14	1.235	1.242
15-19	1.557	1.435
20-24	1.836	1.634
25-29	2.112	1.891
30-34	2.293	1.902
35-39	2.215	1.887
40-44	2.197	1.949
45-49	1.945	1.787
50-54	1.829	1.685
55-59	1.872	1.877
60-64	1.986	1.997
65-69	1.582	1.460
70-74	1.279	1.387
75-79	1.069	1.222
80-84	704	870
85 y más	423	756

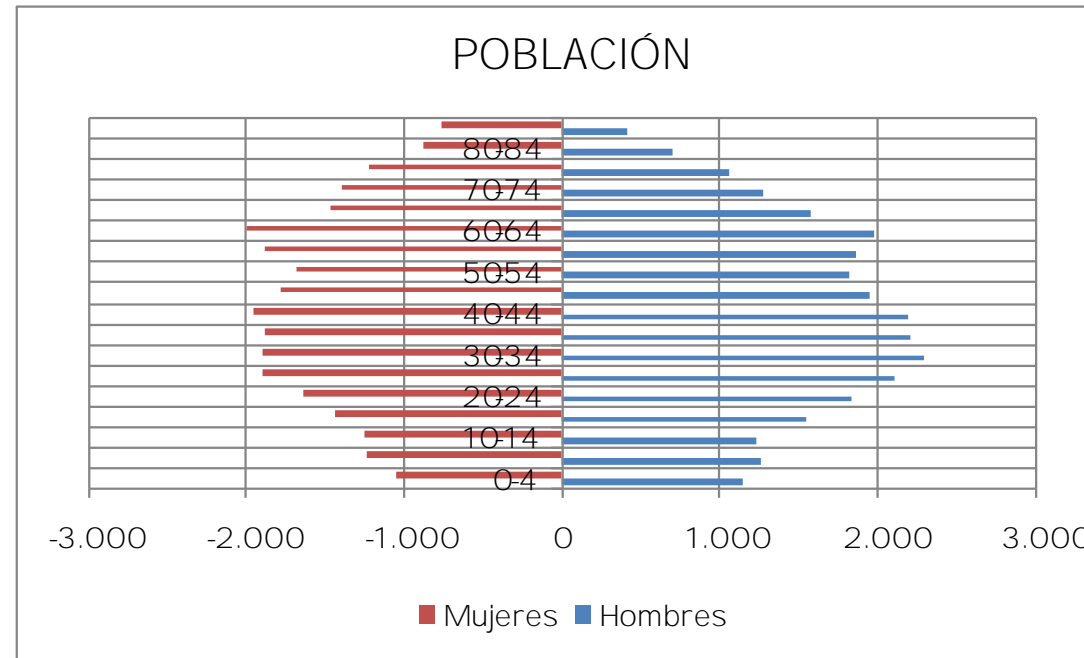


Figura 3.2.4: Distribución poblacional por edades y sexo. 2009. Fuente: INE.

3.2.10 Adicionalmente cabe destacar, que entre la franja de edad de 60 años hay un repunte de población llegando a alcanzar los 4.000 habitantes entre ambos sexos.

3.3 Actividad Económica

! Industria

3.3.1 El Valle del Almanzora es una de las principales zonas de producción de mármol, no sólo de España sino también a nivel internacional. En este sentido, la industria asociada a las actividades de extracción del mármol, su transporte y su posterior tratamiento así como su empresa auxiliar representa la actividad económica principal de la Comarca concentrándose principalmente en la zona de Macael en menor medida en Còbdar y Albánchez

3.3.2 La industria del mármol ha sido responsable del continuado crecimiento económico de la zona, si bien es cierto que en la actualidad y debido a la crisis económica que tanto ha afectado al sector inmobiliario, esta actividad se ha visto algo debilitada. Precisamente, la actividad del mármol genera en algunas partes de la Comarca unos flujos considerables de vehículos pesados, lo que incide directamente en las condiciones de movilidad de la zona.

! Turismo

3.3.3 A fin de potenciar la actividad turística en la zona, la Mancomunidad ha ideado el Plan Turístico del Valle del Almanzora. Apoyándose en los proyectos Agua, Aire, Tiempo, Fuego y Tierra el Plan Turístico pretende potenciar los espacios naturales que ofrecen las sierras de los Filabres y las Estancias, así como la arquitectura y cultural de los pueblos del propio Valle.

3.3.4 En este sentido el turismo rural ha ido ganando importancia en los últimos años aprovechando el alojamiento que ofrecen los cortijos.

! Comercio

3.3.5 La mayor actividad comercial se centra en los municipios de mayor población, Almería y Olula del Río, así como en los situados cerca del corredor de la Autovía del Almanzora A-334, y aparece como resultado del desarrollo impulsado por la industria del mármol en la zona.

! Construcción

3.3.6 El sector de la construcción ha sido uno de los que más ha crecido en los últimos años debido en parte al turismo residencial de extranjeros, principalmente ingleses, como ocurre en las localidades de Aboleas y Partaloa, donde más de la mitad de la población es británica. En este sentido las actuaciones de movilidad sostenible que se propongan en estos municipios tendrán previsiblemente una buena acogida debido al conocimiento previo entre este colectivo sobre los beneficios que comporta este tipo de medidas.

3.4 Equipamientos y Ordenación del Territorio

3.4.1 Debido a la alta dispersión geográfica y poblacional en el Valle del Almanzora, los servicios ofrecidos a la ciudadanía se encuentran concentrados en zonas concretas del corredor principal A334 a excepción de los centros de salud que se encuentran repartidos por toda la Mancomunidad. En este sentido los hospitales de la Inmaculada en Huércal Overa, y el General Básico de Baza ambos situados respectivamente al este y al oeste del Valle del Almanzora, se encargan de vertebrar el servicio de salud a los habitantes de la Comarca.

3.4.2 Como se ha comentado en el apartado anterior, la actividad comercial se centra principalmente en la parte orientada en los municipios de mayor población.

3.4.3 Respecto a los centros educativos, los municipios de mayor tamaño principal del valle son los que están dotados con escuelas y centros de formación. En las poblaciones más alejadas del valle, la educación de los niños se imparte en escuelas rurales servidas por transporte escolar.

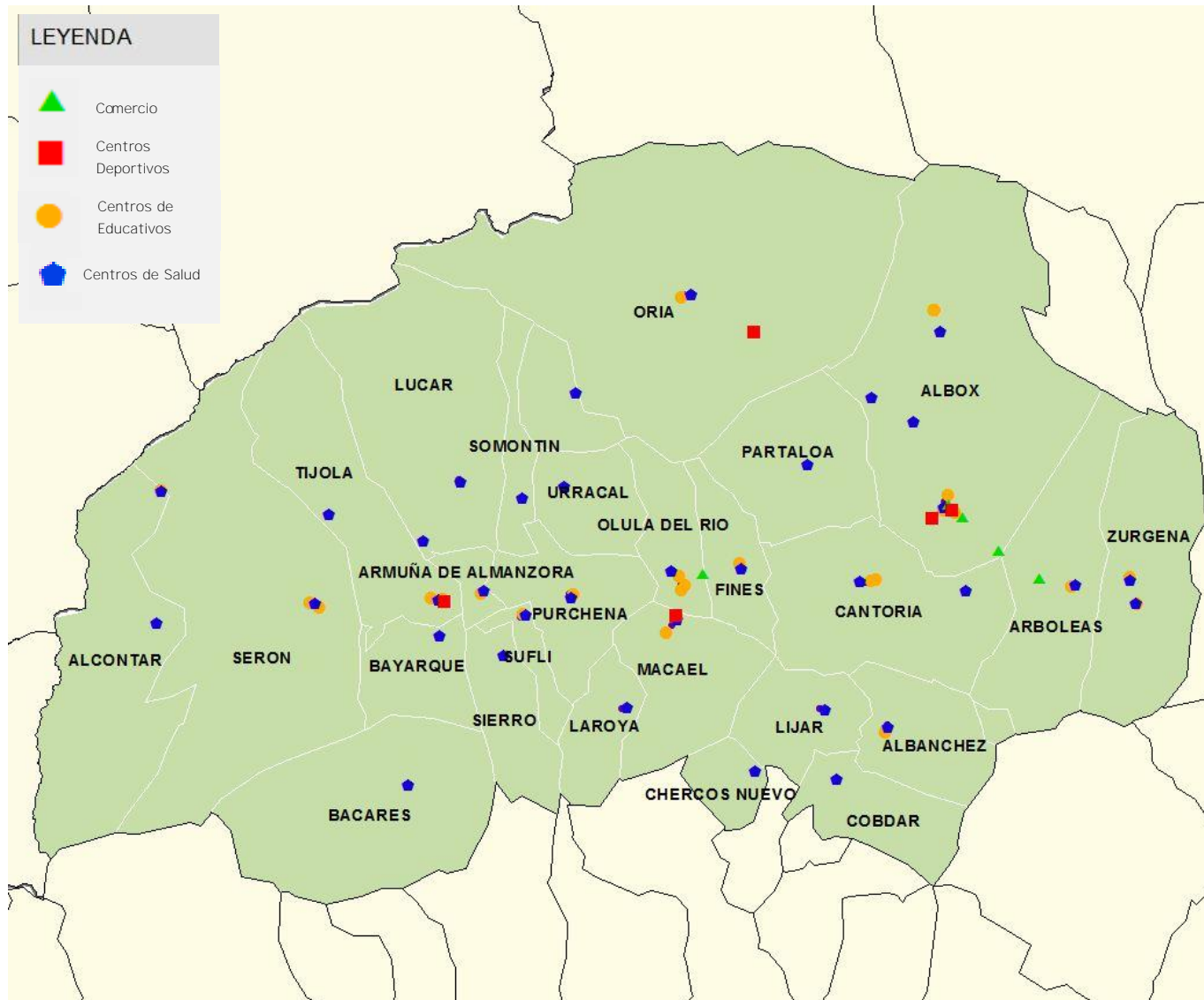


Figura 3.4.1: Mapa del Valle del Almanzora con la ubicación de los equipamientos. Fuente:DEA100.

- 3.4.4 Respecto a la distribución de usos del suelo en la Comarca en estos momentos la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía se encuentra redactando el Plan de Ordenación de Territorio de la Comarca. Este hecho brinda una oportunidad excelente de integrar la ordenación del territorio con la movilidad, lo cual será objeto de un plan concreto al respecto.
- 3.4.5 El siguiente mapa muestra los principales usos del suelo actuales, identificados para la Comarca según los datos más recientes publicados por la Junta de Andalucía (DEA100).

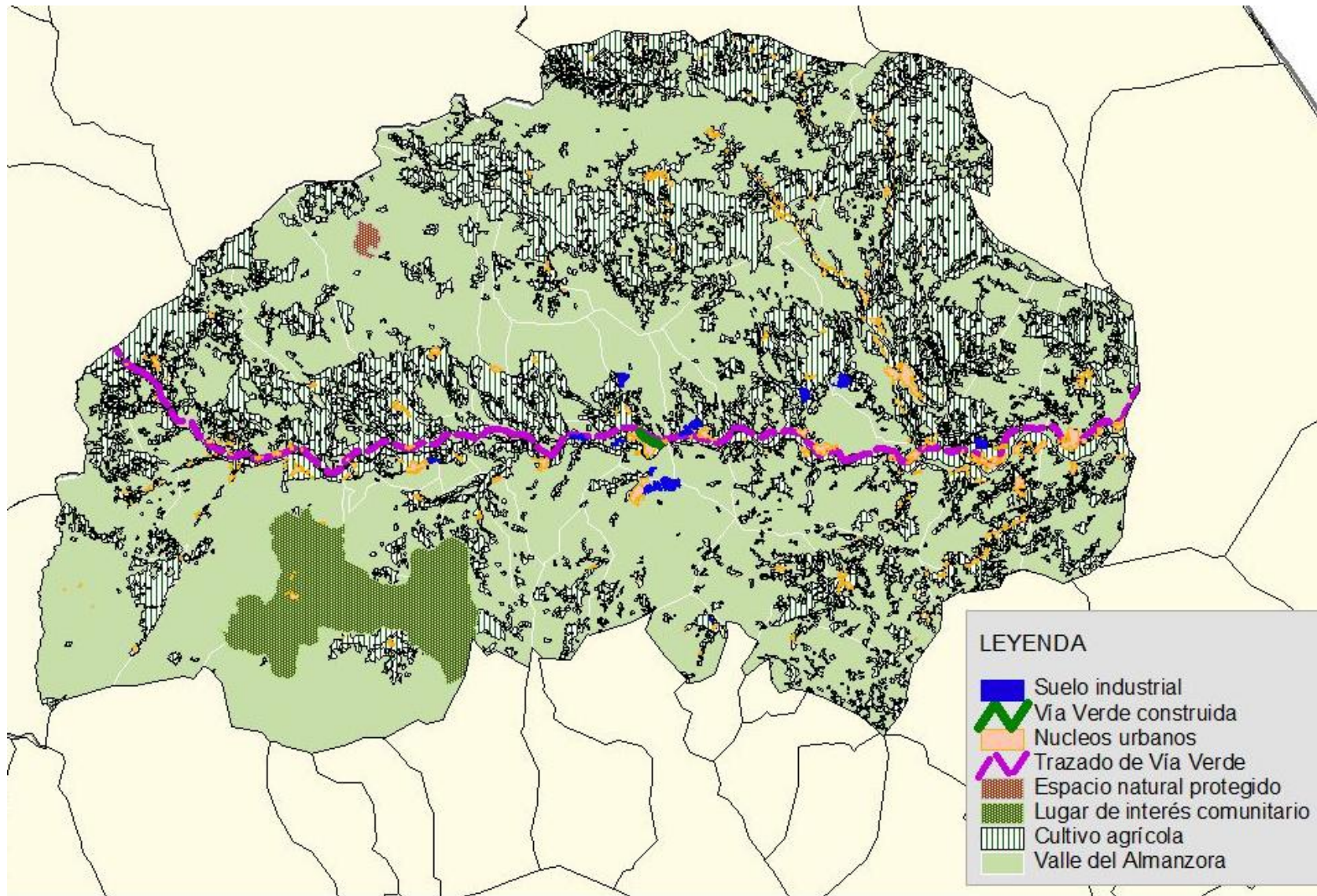


Figura 3.4.2: Mapa de principales usos del suelo en la Comarca

- 3.4.6 Cabe destacar la localización del suelo industrial (incluye la industria del mármol y su procesamiento) en la mitad oriental del valle en las zonas de mayor concentración de población y suelo urbano.
- 3.4.7 Desde el punto de vista de la movilidad estas zonas de actividad industrial y concentración poblacional son las que más desplazamientos por trabajo generarán en la Comarca principalmente en vehículo privado o en vehículos pesados. Por otro lado, el crecimiento económico de la zona en los últimos años unido al boom de la construcción, ha influido en la expansión urbana horizontal (viviendas unifamiliares) de los municipios de esta zona, creando una mayor dependencia en el vehículo privado.
- 3.4.8 Cabe destacar también la zona de espacio natural protegido en el suroeste de la Comarca, entra en el punto de acceso a Sierra de los Filabres, y por tanto de interés turístico, con los consecuentes desplazamientos por turismo.
- 3.4.9 Así mismo, se muestra el trazado del antiguo ferrocarril, ahora aprovechado por el programa de Vías Verdes, para su adaptación de peatones y ciclistas.
- 3.5 Motorización
- 3.5.1 El Valle del Almanzora tiene a 1 de Enero de 2008 un Índice de Motorización (IM en adelante) de 454 vehículos por cada mil habitantes, un crecimiento acumulado desde el año 1998 de un 41%.

	IM			
	1998	2000	2005	2008
Albox	373	403	431	504
Arboleas	319	360	335	364
Cantoria	305	349	392	426
Fines	352	370	413	463
Macael	290	325	412	467
Olula del Rio	333	368	426	466
Oria	364	390	419	418
Purchena	288	313	378	447
Serón	249	274	386	455
Tijola	276	303	372	425
Zurgena	331	370	446	448
Valle del Almanzora	323	355	408	454

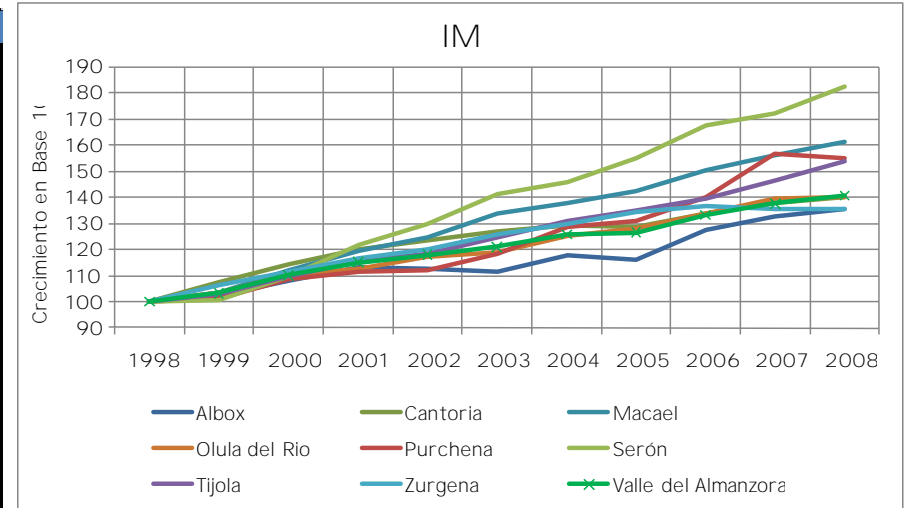


Figura 3.5.1: IM para los municipios de más de 1.000 habitantes. Fuente: La Caixa.

- 3.5.2 Albox es el municipio de más de 1.000 habitantes que tiene un IM mayor seguido por Macael y Olula del Río (504, 467 y 466 por cada 1.000 habitantes respectivamente).
- 3.5.3 Observando aquellos municipios que su IM más ha crecido en los últimos años, en Sorón, Macael y Tijola (82%, 61% y 55% respectivamente). Esta mayor dependencia del automóvil está ligada al crecimiento económico de la zona además de un aumento de la inmigración y dispersión de los nuevos desarrollos residenciales.
- 3.5.4 Al contrario los municipios con menor IM para el año 2008 son Arboleas y Oria (364 y 418 vehículos por cada 1.000 habitantes) diferenciándose con aquellos municipios donde en los últimos años su IM más ha crecido aunque ha sido igualmente positivo y superado con un 10%. Esto se debe a la importante población extranjera de tercera edad que reside en la zona y no utiliza mucho el vehículo privado o a que emplean el público (por ejemplo en un país extranjero) y que por tanto no entra en los registros locales, no pudiéndose computar adecuadamente.

4. Estructura Territorial del Análisis

4.1 Agrupación funcional

4.1.1 Para estructurar el análisis de una forma ordenada, en base a unos patrones de urbanismo y movilidad comunes en los municipios integrantes de la Mancomunidad se han establecido tres grupos territorialmente claramente diferenciados: Grupos A, B y C.

4.1.2 Esta división en tres grupos se ha llevado a cabo teniendo en cuenta a la población y a la accesibilidad respecto al corredor vertebral A34 o a los principales distribuidores A349 y A399. A continuación se muestra la composición de estos tres Grupos A, B y C:

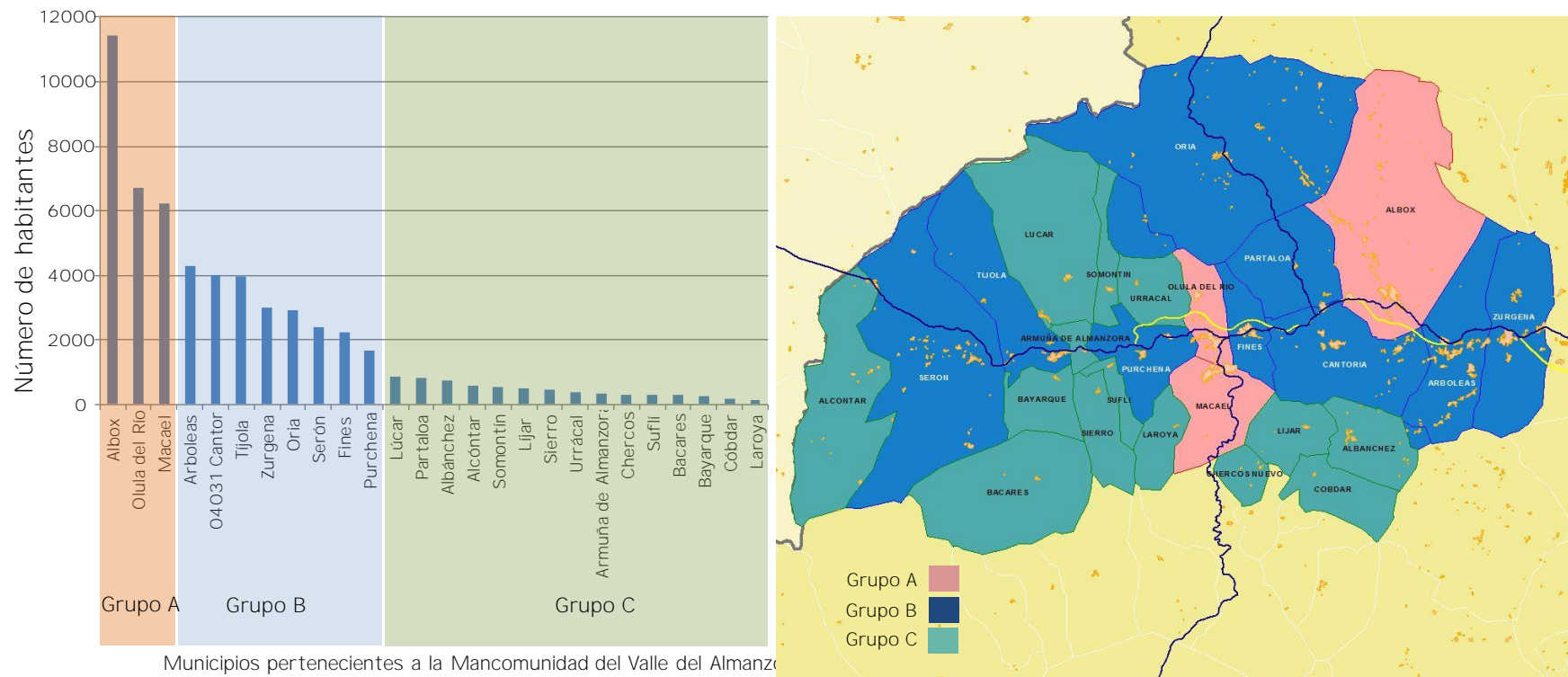


Figura 4.1.1: Estructura de la Comarca por población y accesibilidad a los corredores principales de la Comarca.

- 4.1.3 El Grupo A está compuesto por los municipios de A. Olula del Río y Macael y se caracteriza por tener los municipios de mayor población de la Comarca todos con más 5.000 habitantes individualmente. En su totalidad representa a 24.045 habitantes (según datos del INE 2009) y se corresponde con el 43% población de la Comarca.
- 4.1.4 Si observamos la población a nivel desagregado por edad, se comprueba que en este grupo la mayor parte de la población se concentra entre las edades de 20 años. Además observando la representación poblacional se ve que la tasa de natalidad es mayor que la de la vejez, dado que en la actualidad existen más de 1.000 habitantes menores a 5 años y sin embargo la población mayor de 80 años no llega a los 1.000 habitantes.
- 4.1.5 A nivel de equipamientos, el grupo en general y su grupo de municipios en particular representan la mayor oferta a todos los niveles: educacional, comercial, cultural, ocio, etc. Esto es debido sobre todo al elevado porcentaje de población que representan pero también a causa de su situación geográfica estratégica.
- 4.1.6 La particularidad de ser el grupo con mayor oferta de equipamientos lo llevará también a ser un fuerte punto atractivo por parte de los otros dos grupos. Lo que llevará asociado unas repercusiones económicas para la zona pero a su vez un aumento en la movilidad urbana.

! Grupo B

- 4.1.7 El grupo B está compuesto por los municipios de Arboleas, Cantoria, Tijola, Zurgena, Oria, Serón, Fines y Purchena, y se caracteriza por tener municipios menores de 5.000 habitantes pero mayores de 1.000 habitantes además de estar accesibles bien a través del corredor principal B o de los dos secundarios A 349 o B 99.
- 4.1.8 En su totalidad representa 24.991 habitantes (según datos del INE 2009) y se corresponde con el 45% de la población de la Comarca.
- 4.1.9 Si observamos la población a nivel desagregado por edad, se comprueba que en este grupo la mayor parte de la población se concentra entre las edades de 50 años, llegando a suponer entorno a un 30% de la población del grupo.
- 4.1.10 A nivel de equipamientos, el grupo depende de algunos municipios de otros para ciertos servicios concretos como por ejemplo, institutos de bachillerato o academias de formación profesional.
- 4.1.11 La particularidad de ser un grupo con cierto nivel de servicios, generará un elevado número de viajes dentro del propio grupo su vez también con el Grupo A.
- 4.1.12 El hecho de que la mayor actividad comercial de la Mancomunidad y de que la industria del mármol se encuentre en el entorno de Macael, acentuará el hecho de que el Grupo B sea generador de viajes hacia el Grupo A.

! Grupo C

4.1.13 Finalmente, el grupo C está compuesto por los municipios de Lúcar, Partaloa, Alcazar, Alcóntar, Somontín, Lijar, Sierrro, Urrácal, Armuña de Almanzora, Chercos, Sufli, Bacaes, Bayarque, Cóbdar y Laroya. El grupo C se caracteriza por tener los municipios de menor población. En la comarca todos ellos municipios menores de 1.000 habitantes.

4.1.14 En su totalidad representa a 6.759 habitantes (según datos del INE 2009) y se corresponde con el 10% de la población de la comarca.

4.1.15 Si observamos la población a nivel desagregado por edad, se comprueba que hay un porcentaje de población en edad avanzada considerable. Siendo el porcentaje de población mayor de 35 años el 65% de la población del grupo.

4.1.16 Los equipamientos de los que dispone el conjunto de municipios del grupo C son reducidos. Dotados la mayoría de centros de salud sin apenas otros tipos de servicios la mayoría de ellos dependen de otros municipios para poder desarrollar sus actividades cotidianas.

4.2 Macrozonificación geográfica

4.2.1 Paralelamente, y a fin de poder definir de una forma más clara las relaciones de movilidad entre las diferentes macro-zonas geográficas de la Comarca. Así, e independientemente de su nivel de población, se ha dividido la Comarca en siete macrozonas como se muestra a continuación

- ! Macrozona 1 | Integrada por los municipios de Albox, Arboleas, Cantoria, Zurgena y Partaloa
- ! Macrozona 2 | Integrada por el municipio de Oria
- ! Macrozona 3 | Integrada por los municipios de Olula del Río, Macael, Fines, Purchena y Laroya
- ! Macrozona 4 | Integrada por los municipios de Albánchez, Lijar, Chercos y Cóbdar
- ! Macrozona 5 | Integrada por los municipios de Sierrro, Sufli, Bacaes y Bayarque
- ! Macrozona 6 | Integrada por los municipios de Lúcar, Somontín, Urrácal y Armuña de Almanzora
- ! Macrozona 7 | Integrada por los municipios de Tijola, Serón y Alcóntar

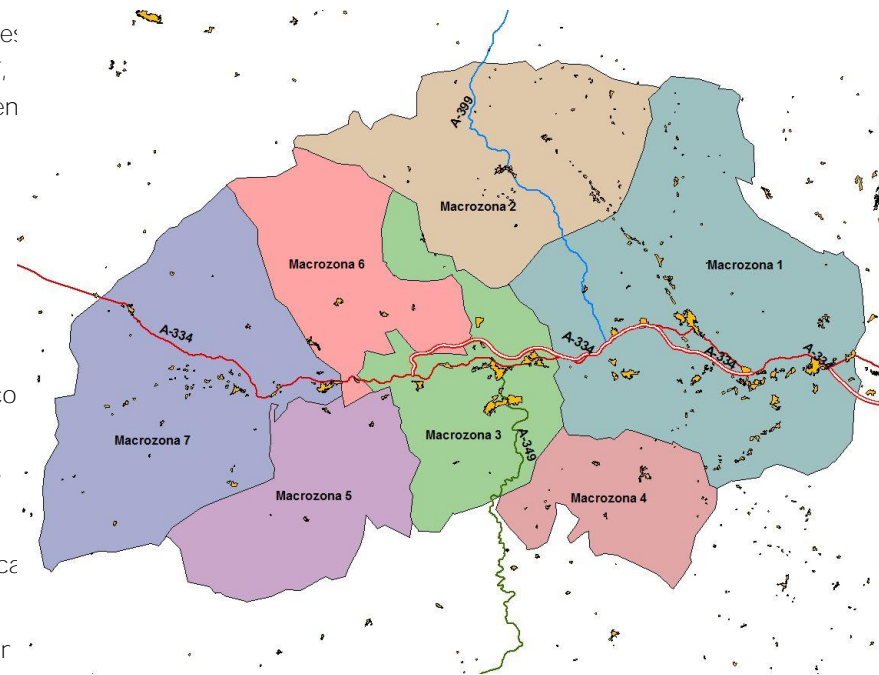


Figura 4.2.1: Mapa Macrozonificación

5. FASE II: La oferta del Transporte en el Valle del Almanzora

5.1 Sistema Vial

! Nivel Comarcal

5.1.1 El sistema viario de la zona se vertebra en torno a las Carreteras Autonómicas A-334 que recorren el valle de Oeste a Este, en paralelo al Río Almanzora. En estos momentos se está trabajando en el desdoble de toda la carretera A-334 para convertirla en la Autovía del Almanzora que servirá como conector entre la A-92N (Baza) y la Autovía A-7 del Mediterráneo (Huércal-Overa).

5.1.2 Actualmente en la Comarca sólo está operativo el tramo II (Fines-Albox). Además de esto:

- < Los tramos III (Variante de Albox) y IV (Variante de Albox-intersección El Cucador), se encuentran en ejecución.
- < Por su parte, el tramo V (Purchena-Fines), (subdividido en dos tramos: Purchena-Parque empresarial de Fines y Parque empresarial de Fines) y el tramo VI (El Cucador-Intersección Autovía del Mediterráneo), se encuentran en proyecto.

5.1.3 Transversalmente a la A-334 aparecen vías secundarias de titularidad autonómica que completan el esquema viario fundamental. La A-399 que enlaza con la zona al norte de la A-334 y la A-349 que cubre el ámbito meridional de la zona.

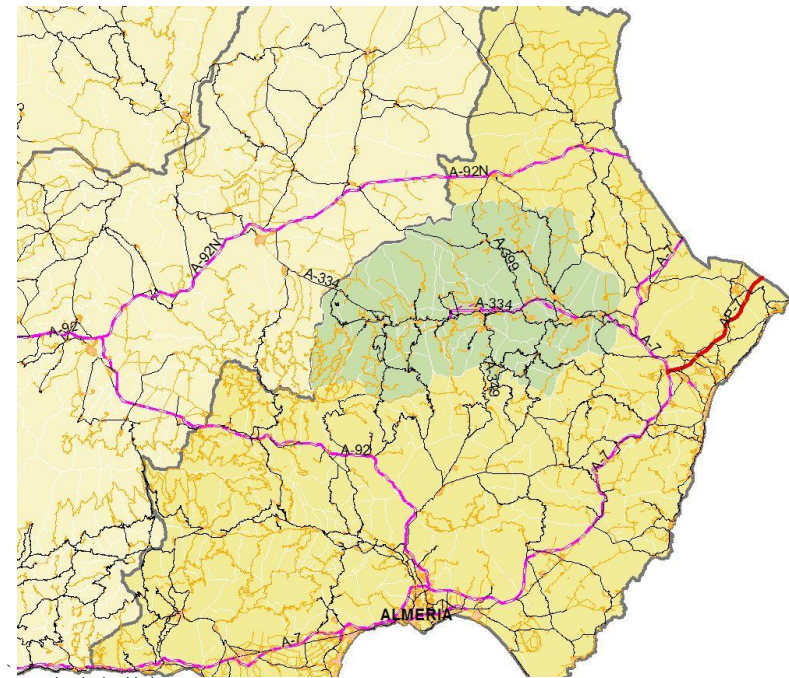


Figura 5.1.1: Mapa sistema viario en la Comarca y Provincia Almería

5.1.4 El resto de vías son de carácter provincial y municipal (camino secundarios)

! Grupo A

5.1.5 El viario a los municipios del Grupo A viene determinado por su proximidad al corredor principal, la carretera de la Red Autonómica A-334

5.1.6 A nivel urbano y debido a la mayor concentración de población en estos municipios con respecto al resto de la Comarca el viario interno de estos municipios se estructura en:

- ◀ Una red principal formada por calles de acceso que soportan la mayor parte de los tráfico internos del municipio. En algunos casos, esta red principal se solapa con algunos ejes urbanos que travesando la población para acceder a otros núcleos menores del mismo municipio o incluso a otros municipios exteriores. Tal es el caso de Albox, donde las carreteras provinciales 7100, la AL-7101 y la AL8101 dan permeabilidad al núcleo urbano principal tiempo que conectan con otros núcleos al norte.
- ◀ Las calles de la red principal tienen una mayor anchura que permita la circulación en doble sentido. Asimismo, este es el viario urbano que soporta el mayor flujo de vehículos pesados y las velocidades más altas.
- ◀ Un viario secundario o de distribución de los tráfico desde la red principal al resto de la red. En las calles que conforman este viario el comercio local es importante y ejerce una atracción de viajes internos.
- ◀ Un viario de barrio, caracterizado por calles estrechas de único sentido donde los movimientos de tráfico que se registran son casi exclusivamente de los propios residentes ya que la prácticamente nula actividad comercial las convierte en zonas puramente generadoras de desplazamientos.
- ◀ Un viario de zona residencial, propio de nuevos desarrollos residenciales periféricos, con calles de mayor anchura que las del centro urbano.
- ◀ El control de la prioridad de paso en las intersecciones en estos municipios es por preferencia de paso común aunque existen raras veces semáforos en algunos puntos del viario principal.



! Grupo B

- 5.1.7 El acceso a los municipios del Grupo B se realiza a través del eje principal A-334 de los otros dos ejes vertebradores A-349 y el A-399 mediante enlaces con tramos cortos de carreteras provinciales o comarcales, como es el caso del núcleo urbano de Purchena, al que se accede desde la A339 a través de carreteras secundarias de titularidad local.
- 5.1.8 Debido a la orografía del terreno en el que se asientan los municipios y a su típica planificación medieval de calles estrechas y en pendiente, el vehículo motorizado tiene un difícil acceso al centro. No obstante, muchas de estas poblaciones han desarrollado nuevos asentamientos urbanos en terrenos de más fácil acceso.
- 5.1.9 Las calles que conforman el viario interno del núcleo urbano suelen ser del tipo barrio que se ha descrito anteriormente, mientras que en los nuevos desarrollos urbanísticos a las afueras también se da el caso de viario de zona residencial.

! Grupo C

- 5.1.10 Dado su alejamiento con respecto a los ejes vertebradores, los municipios del Grupo C, sólo son accesibles a través de carreteras provinciales y/o secundarias. Algunos de estos municipios sólo cuentan con una única carretera de acceso que los atraviesa que hace las veces de calle principal por lo que la estructura interna es muy básica y no se diferencia una red de carreteras interna.
- 5.1.11 Al contrario que la mayoría de municipios del Grupo B, los municipios del Grupo C no han aumentado su población con nuevas viviendas más aptas para el automóvil y su población se ha mantenido estática o ha decrecido en muchos casos a consecuencia de la población extranjera.
- 5.1.12 El control de la prioridad de paso en las intersecciones en estos municipios es exclusivamente por la preferencia de paso común salvo algunas excepciones.

5.2 Sistema peatonal

! A nivel Comarcal

- 5.2.1 En la Mancomunidad del Valle del Almanzora se aprecian ciertas actuaciones acometidas pensadas para el peatón, como es el caso de las calles adoquinadas en municipios como Olula del Río, Albanchez o Bacares. Aún así, lo más destacable respecto al peatón es su falta de espacio en la superficie dedicada al vehículo motorizado, bien en calzada o en espacio de aparcamiento en detrimento del suyo propio.
- 5.2.2 Así, una característica común a los municipios de toda la comarca es el ancho subestandar que impide su uso correcto por los peatones, bordillos no bajados, pasos de peatones en lugares inapropiados que afectan a la accesibilidad y la seguridad del peatón.
- 5.2.3 No obstante, ciertos municipios de la Comarca han acometido peatonalizaciones totales o parciales de algunas de sus calles céntricas.



Figura 5.2.1: Fotos ejemplo de movilidad peatonal en municipios del Valle del Almanzora.

! Grupo A

- 5.2.4 A nivel peatonal en el Grupo A destaca la diferencia acusada entre las zonas más céntricas de los municipios con respecto a las zonas periféricas o de acceso. Así, en las zonas céntricas las aceras tienen un tamaño insuficiente para el paso del peatón ya sea por su escasa anchura o por estar articuladas por el mobiliario urbano.
- 5.2.5 Por el contrario las aceras del viario urbano de acceso junto a los nuevos desarrollos residenciales suelen ser de mayor anchura y estar acondicionadas adecuadamente y permiten una mayor permeabilidad peatonal con el aprovisionamiento de cruces peatonales.

! Grupo B

- 5.2.6 En la mayoría de los municipios se observa un diseño de las calles donde no se ha pensado en los peatones: aceras tan estrechas que los peatones circular por ellas.
- 5.2.7 Por la orografía de la zona, hay muchos municipios donde las casas quedan a desnivel de las calles, y las aceras o las peatonalizaciones parciales llevadas a cabo para facilitar la movilidad de los peatones no lo tienen en cuenta e implican un obstáculo a la hora de poder acceder a ellas.

! Grupo C

- 5.2.8 El trazado urbano de los municipios del Grupo C, con sus calles estrechas y pendientes pronunciadas dificulta de forma generalizada el acceso del vehículo privado. Por tanto, la mayor parte del grupo C se caracteriza por las pendientes pronunciadas,
- 5.2.9 La mayoría de los municipios pertenecientes al grupo se localizan en zonas montañosas donde las calles son cuestas con dificultad para los llamados "pequeños" que les obliga a restringir las salidas de las personas mayores a la vía pública.
- 5.2.10 En algunos municipios se ven ciertos intentos de mejorar la accesibilidad peatonal al haber acometido peatonalizaciones parciales en algunas calles cercanas a los Ayuntamientos pero aún así queda mucho camino por recorrer.

5.3 Estacionamiento

! A nivel Comarcal

- 5.3.1 Según las observaciones en los municipios de la Comarca, el estacionamiento se produce principalmente en la vía pública. En consecuencia, se ha estimado la oferta de las plazas de aparcamiento en función de la extensión del viario de los diferentes núcleos de población.

- 5.3.2 La extensión del viario en los núcleos se ha obtenido mediante la consideración de la longitud del perímetro de las manzanas, que componen cada núcleo de población, estimándose dicho valor en 470 km para el conjunto de la comarca. Esta distancia tiene en cuenta los dos sentidos de las diferentes vías. A partir de dicha medición se ha estimado que la oferta potencial de aparcamientos (teniendo en cuenta la longitud de un único sentido de aparcamiento y la existencia de badenes y otros obstáculos) es de 10 m de calle por plaza de aparcamiento. Este cálculo se justifica en un ratio de 5 metros por plaza de aparcamiento útil y, dada la anchura media del viario se ha considerado un solo sentido de aparcamiento.
- 5.3.3 Con este ratio, la oferta de plazas de aparcamiento resulta de 47.007 plazas en la comarca lo que podría significar un ratio de 0,58 vehículos turismos por plaza. Este indicador, teniendo en cuenta el movimiento de los propios turismos dentro y fuera de su lugar de residencia, implica un ratio elevado de cobertura únicamente para los residentes, dejando tan sólo el 42% de las plazas disponibles para usos de no residentes.
- ! Grupo A
- 5.3.4 El estacionamiento en los municipios de la comarca es principalmente de superficie. El aparcamiento no sólo se realiza en el viario urbano, ya que también existen otras zonas habilitadas para ello de forma temporal. Tal es el caso de Albox, que como se muestra en la imagen, utiliza el cauce de la Rambla a modo de aparcamiento improvisado o el de Sierro, donde se usa una instalación deportiva al mismo efecto.



Figura 5.3.1: Fotos ejemplo de estacionamiento en municipios de los grupos A (Albox), B (Fines) y C (Sierro)

- 5.3.5 El número de plazas estimadas en los municipios del grupo A ascendería a 16.165 plazas, lo que implica que existirían en la actualidad 177 turismos de residentes por plaza de aparcamiento. En comparación con la comarca esta magnitud representa una alta presión de aparcamiento en la zona, máxime cuando los aparcamientos de estos municipios son los que sufren mayor presión, ya que son las principales atracciones de vehículos en la comarca. La longitud de las vías se ha calculado en 162 km, de los cuales Albox representa el 50%. Esta longitud significa que existirían 3,36 metros de viario por habitante.
- ! Grupo B
- 5.3.6 En estos términos relativos el número de plazas estimadas en los municipios del grupo B asciende a 23.193 plazas, lo que implica que existe 0,53 turismos de residentes por plaza de aparcamiento. Estos valores están próximos a la media comarcal, estimando problemas puntuales de capacidad en las zonas centrales, que presenta una mayor concentración de vehículos en dichos municipios. La extensión del viario en estos municipios se estima en 232 km, lo que

representa 4,5 metros disponibles por habitante. Comparado con los municipios del grupo A se aprecia que hay más de disponible por habitante en los municipios de este grupo funcional.

! Grupo C

- 5.3.7 El número de plazas estimadas en los municipios del grupo C asciende a 7.649 plazas, lo que implicaría que existe 0,36 turismos de residentes por plaza de aparcamiento. En comparación con Comarca esta magnitud representa una baja presión de aparcamiento en la zona, aunque si consideramos que en estos municipios el número de plazas por metro de vía es significativamente menor debido a la menor anchura de las vías, cuya estrechez legal usosa impedir el tránsito de vehículos en las mismas. Por tanto y aunque una menor atracción que representan estos municipios en comparación con el resto de Comarca haría suponer que no existen problemas de aparcamiento, la realidad observada nos muestra que la escasez de aparcamiento facilita los municipios del Grupo C.

5.4 Modo transporte público

! A nivel Comarcal

- 5.4.1 La comunicación entre los municipios por transporte público regular está a cargo de la empresa concesionaria ALSA sirviendo 19 municipios de los tres corredores vertebrados: Albalánchez, Albox, Alcontar (parada en Hijate) Arboleas, Armuña de Almanzora, Cantoria, Chercos, Còbdar, Fines, Lijar, Macael, Olula del Río, Oria, Partalao, Ptxchena, Serón, Sufli, Tijola y Zurgena

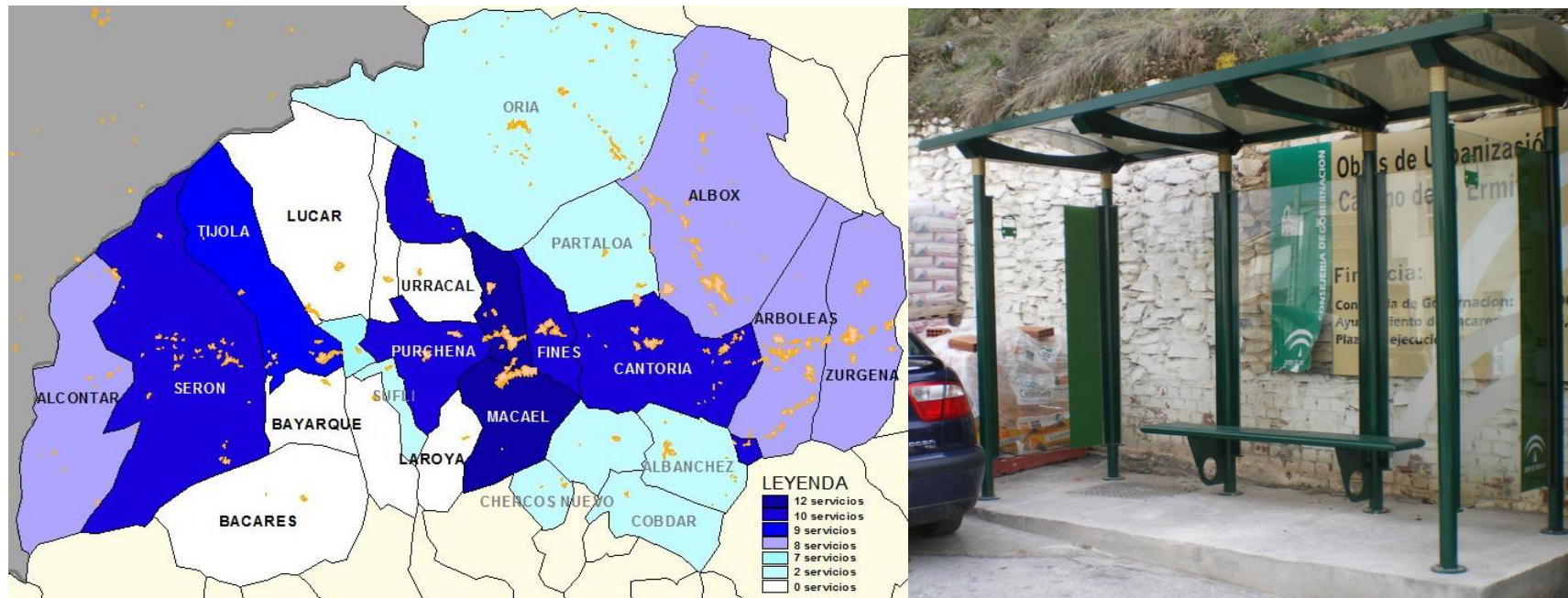


Figura 5.4.1: Mapa de municipios de la Comarca servidos por transporte público regular.

- 5.4.2 La frecuencia de los servicios oscila entre los servicios diarios hasta 12 servicios en los municipios mejor comunicados por transporte público
- 5.4.3 La línea que más servicios presta en los municipios de la comarca es la de Granada a Mojácar, con un total de 3 servicios por municipio y sentido de media en días laborables y 2 servicios por municipio y sentido en Domingos y festivos.
- 5.4.4 También existe en la Comarca un servicio de autobús discrecional a modo de transporte escolar que da cobertura a municipios más alejados y que es aprovechado por los vecinos de los zona

5.4.5 No hay servicio de transporte público urbano en ningún municipio de la Comarca tanto la única infraestructura de transporte pública existente, son las marquesinas acondicionadas por la Junta de Andalucía junto a las paradas de autobús.

Línea	Municipios Cubiertos	Servicios Día laborable medio	Servicios Día Festivo Medio
ALMERIA-LIJAR-CHIRIVEL	6	1	0
CHIRIVEL-LIJAR-ALMERIA	6	1	0
GRANADA-MOJACAR	12	3	2
MOJACAR-GRANADA	12	3	2
MURCIA-BAZA	11	1	1
BAZA-MURCIA	11	1	1
COBDAR-ALMERIA	4	1	0
ALMERIA-COBDAR	4	1	0
ALMERIA-MACAEL-SERON	6	0	0
SERON(DIRECTO)-MACAEL	4	0	1

Figura 5.4.2: Líneas de transporte público regular.

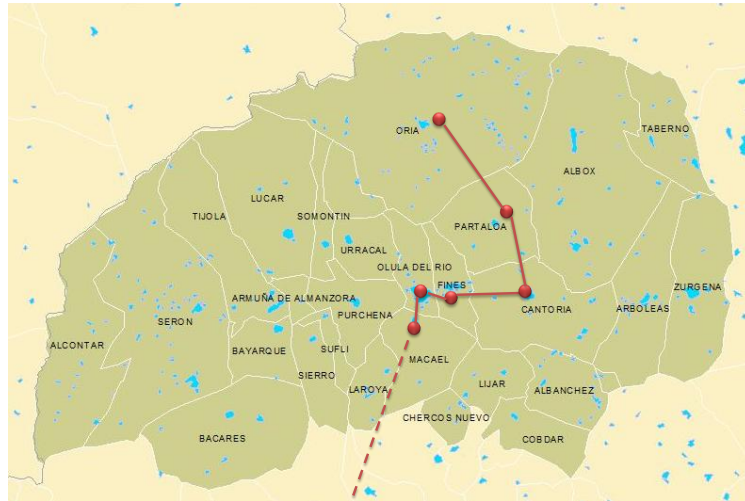
Línea	Olula del Río	Macael	Cantoria	Serón	Fines	Purchena	Tíjola	Albox	Arboleas	Zurgena	Alcontar	Armunia del Almanzor	Oria	Partalao	Albánchez	Lijar	Chercos	Cobdar	Sufli	Lucar	Somontin	Sierro	Urracal	Bacares	Bayarque	Laroya
ALMERIA-LIJAR-CHIRIVEL																										
CHIRIVEL-LIJAR-ALMERIA																										
GRANADA-MOJACAR																										
MOJACAR-GRANADA																										
MURCIA-BAZA																										
BAZA-MURCIA																										
COBDAR-ALMERIA																										
ALMERIA-COBDAR																										
ALMERIA-MACAEL-SERON																										
SERON(DIRECTO)-MACAEL																										
Servicios al día	12	12	10	10	10	10	9	8	8	8	8	7	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0
Población	6.699	6.168	4.016	2.388	2.378	1.736	3.985	11.178	4.527	3.066	603	335	2.898	872	815	507	295	188	279	872	529	451	354	280	230	149
% Población cubierta	95%																			5%						
Nº Servicios cada 1.000 hab	1,79	1,94	2,49	4,19	4,20	5,76	2,25	0,715	1,76	2,60	13,2	20,9	0,69	2,29	2,45	3,94	6,78	10,64	71,68	0	0	0	0	0	0	0

Figura 5.4.3: Servicios al día de transporte público regular por línea y municipio.

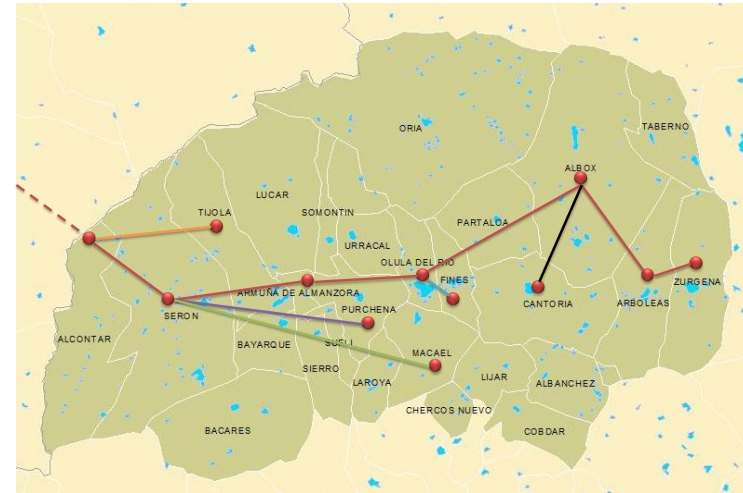
5.4.6 A continuación se representa el itinerario de cada línea dentro de la Comarca.

Itinerarios de las líneas de transporte público.

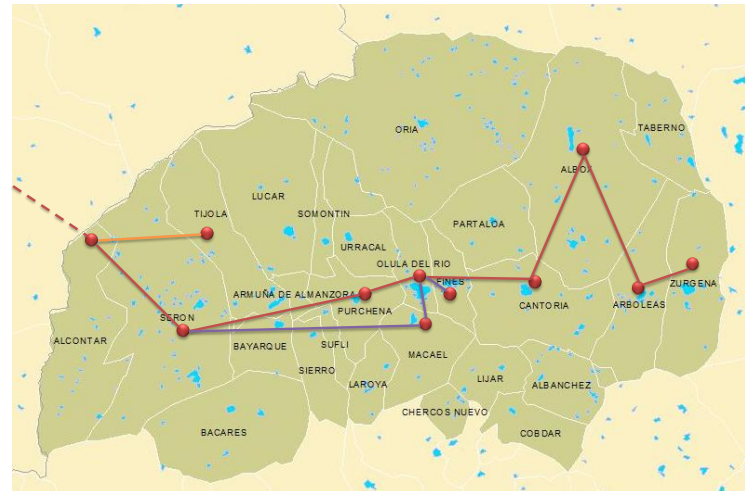
Almería-Lijar -Chirivel



Granada-Mojácar



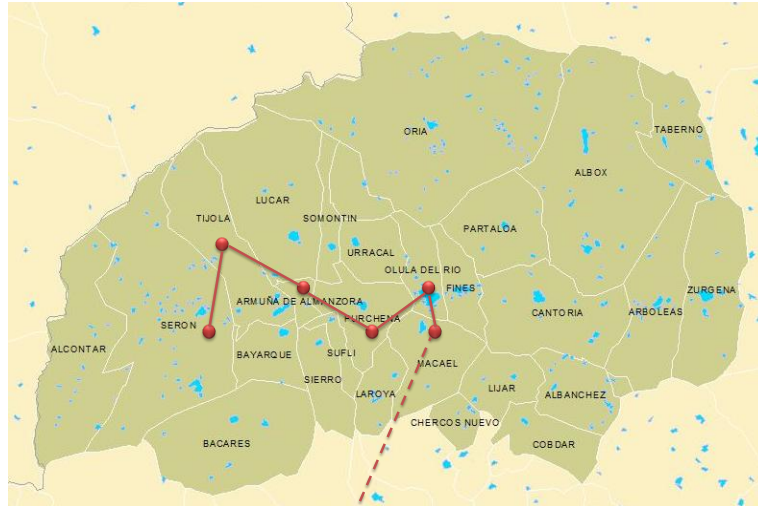
MurciaBaza



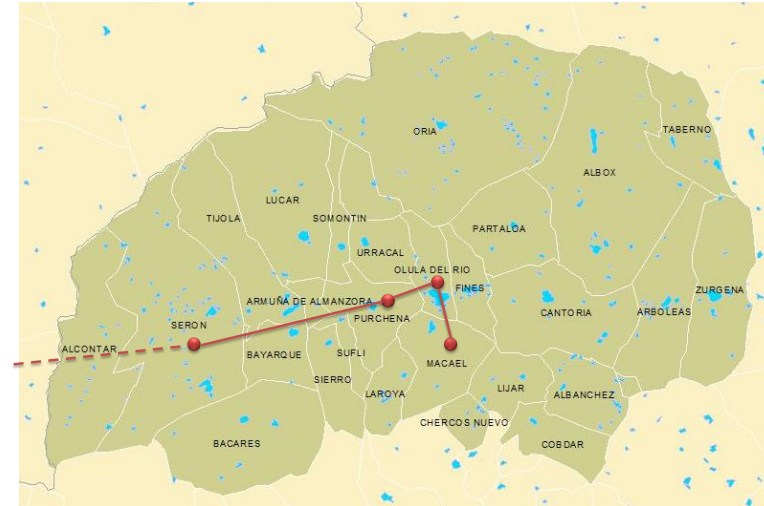
Almería-Cóbdar



Almería-MacaelSerón



Serón (diécto)-Macael



- 5.4.8 Además, existe un servicio de taxi a la demanda en la Comarca operado por vehículos privados con licencias.
- 5.5 Viario ciclista
! A nivel Comarcal
- 5.5.1 El llamado por los almerienses *Ferrocarril del Almanzora* es parte integrante de la gran línea que tradicionalmente ha unido Granada con Murcia y el levante peninsular. La autorización para la construcción del Ferrocarril Granada - Murcia data de 1870 y las obras se adjudicaron a la Compañía inglesa *Mayt*.
- 5.5.2 La explotación de la línea del Almanzora se ha basado tradicionalmente en las correspondencias de pasajeros de toda la zona de Granada a Murcia con el Levante. Mención especial merece el transporte de mineral de hierro desde las minas de la comarca de Bacares en la zona del Almanzora hasta las estaciones de Serón, Los Canos y Tujola, y de allí al embarcadero de Águilas (hasta 1989). La explotación también se basó en el transporte del mármol de las canteras de Macael en el alto medio Almanzora hasta las estaciones de Purchena, Fines, Cantoria y Zurgena, y de allí a distintos puertos mediterráneos, especialmente de la Región Valenciana. El Ferrocarril del Almanzora fue finalmente cerrado al tráfico el 1 de enero de 1985.
- 5.5.3 El Proyecto de la Vía Verde del Almanzora se enmarca dentro de los Programas Caminos Naturales y de Vías Verdes, destinados a la recuperación ambiental de infraestructuras lineales en desuso. El Programa de Caminos Naturales propone la recuperación y acondicionamiento de las infraestructuras lineales en desuso, tales como antiguos trazados ferroviarios, caminos de servicio de canales, vías pecuarias, etc., con sus equipamientos y susceptibles de ser

integrados dentro del patrimonio urbano y ambiental por su especial interés paisajístico, histórico-cultural o deportivo para un nuevo uso como vial ciclista y senderista. El Programa de Vías Verdes hace propio exclusivamente sobre trazados ferroviarios en desuso.

5.5.4 La longitud total del tramo es de 67.418 m, si bien en este proyecto se contempla el acondicionamiento de 52.088 m, dado que se excluyen los 11.710 m ya acondicionados en Serón y los 3.620 m en el término municipal de Fines. Los municipios a través de los que se desarrolla son los de Caniles, Alcóntar, Serón (parcialmente, dado que parte del trazado ya ha sido acondicionado como Tramo del Hierro de esta Vía Verde), Tijola, Armuña de Almanzora, Purc Olula del Río, Cantoria, Arboleas, Zurgena y Huércalovera (parcialmente, solo hasta la antigua estación de Almajalejo), todo en la provincia de Almería excepto el corto tramo inicial de 300m en Caniles, Granada. (Fuente: Memoria Vía Verde Valle del Almanzora)

5.5.5



Figura 5.5.1: Fotos ejemplo de la antigua infraestructura ferroviaria en desuso en Tijola, objeto de aprovechamiento para Vías Verdes.

! Grupo A

5.5.6 El municipio de Olula del Río cuenta en la actualidad con un tramo de Vía Verde de 1,3 km perfectamente acondicionado para el uso ciclista con firme adecuado (*slurry*) e iluminación. Sin embargo, la Vía Verde no presenta continuidad en este término de municipios de la Comarca por lo que sólo es utilizada por los vecinos de Olula del Río.



Figura 5.5.2: Foto del trazado actual de la Vía Verde en Olula del Río, Grupo A.

! Grupos B y C

- 5.5.7 Dentro de los municipios del grupo B, sólo Serón cuenta con tramo de Vía Verde. En total el tramo de grava y tierra compactada tiene una longitud de 11,8 km y discurre entre el Cargadero de los Canos y el puente metálico sobre la rambla del Ramil (límite municipal con Serón). Aunque el trazado del antiguo Ferrocarril del Almarzora discurre por algunos municipios del Grupo C, en la actualidad ninguno de ellos cuenta con infraestructura ciclista propia de Vías Verdes.

Figura 5.5.3: Fotos del trazado actual de Vías Verdes en Serón, Grupo B.

