GUIA DE MOVILIDAD

Desde que se aprobó la Guía de Movilidad Eficiente han pasado ya unos años en los que nuestro país y la realidad de nuestro municipio han cambiado, afectados principalmente por una crisis económica sin precedentes. Los hábitos y las soluciones a los problemas existentes tienen ahora una nueva perspectiva más social y el desarrollo de nuevas tecnologías como las asociadas al vehículo eléctrico, han hecho que la visión de la movilidad urbana reflejada en la guía de movilidad eficiente, deba ser revisada.

Desde el Ministerio de Fomento, se han elaborado unas directrices de actuación en el medio urbano y metropolitano, cuyo fin es la implantación de planes de movilidad sostenible, en las ciudades de nuestro país.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible persiguen impulsar un conjunto de actuaciones para conseguir desplazamientos más sostenibles (a pie, 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.

Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán como mínimo: un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar, y los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

En este sentido, el antecedente de la Guía de Movilidad Eficiente (GME), nos sirve como base, ya que incluye un extenso diagnóstico, se enumeran una serie de objetivos y medidas. No obstante, se ha creído conveniente hacer algunas incorporaciones al diagnóstico y a las medidas previstas en el plan de actuaciones, mediante la redacción de sendos ANEXOS a la GME, en los que figuran reflexiones en cuanto al diagnóstico, así como un cuadro resumen de las actuaciones y los mecanismos de financiación y programa de inversiones asociados a las medidas contempladas.

Desde la aprobación de la guía de movilidad eficiente, se han llevado a cabo algunas actuaciones, por lo que se incluirán en el plan de acción las que aún no han sido llevadas a cabo, así como otras que en base al documento inicial y a la nueva realidad, se han considerado oportunas por parte del equipo redactor. Como se ha dicho anteriormente, para cada una de las actuaciones se estimará la inversión necesaria para llevarlas a cabo, indicando la fuente de financiación prevista para abordar cada una de las actuaciones.

El documento de la Guía de Movilidad Eficiente, junto con a los ANEXOS I y II, constituirán lo que a partir de ahora se denominará Plan de Movilidad Sostenible de Castro del Río, y orientará sobre las actuaciones en materia de movilidad sostenible, a llevar a cabo por el consistorio de cara a los próximos años, con un horizonte temporal de 5 años.

ANEXO I. ACTUALIZACIÓN DEL DIAGNÓSTICO LA GUÍA DE MOVILIDAD EFICIENTE.

Los puntos recogidos en este Anexo I, complementan a los incluidos en la GME.

6.- DIAGNÓSTICO-CONCLUSIONES

6.5.- VIARIO URBANO Y ACCESIBILIDAD

La estructura urbana de Castro es particularmente propensa al uso de la bicicleta, a excepción del barrio de la villa, cuyo acceso se realiza a través de cuestas con una pendiente considerable. Por ello se cree muy conveniente reforzar el papel de la bicicleta en la localidad, facilitando los trayectos en bicicleta, dando continuidad y coherencia a los itinerarios de las rondas, que pueden servir como canalizadores del tráfico ciclista, mientras que las calles interiores pueden servir como repartidores del flujo de tráfico ciclista.

Falta de seguridad y continuidad en los itinerarios más usados por los ciclistas para los desplazamientos en el casco urbano. Segregación del tránsito de vehículos a motor y bicicletas y peatones, en aquellos tramos en que por seguridad y comodidad para ambos sea aconsejable, tal y como ocurre en las rondas de la localidad.

6.6.- LOCALIZACIÓN POBLACIÓN, EMPLEO Y EQUIPAMIENTO

En zonas de equipamientos se producen a ciertas horas gran intensidad de tráfico, lo cual es incompatible con el tránsito en bicicleta, por lo que se deberían tomar medidas al respecto, desincentivando el tráfico de vehículos a motor o garantizando la segregación de los distintos tipos de tráfico.

6.7.- TRÁFICO Y APARCAMIENTO

Especial atención se debe de prestar a la existencia de una infraestructura de aparcamiento de bicicletas adecuada, repartiéndose ésta por aquellos puntos, edificios y centros de actividad más importantes de la localidad, tal y como pueden ser los centros educativos y edificios de servicios públicos, tales como el centro de salud, el ayuntamiento, la biblioteca municipal, el hogar del pensionista, el parque municipal, el centro de desarrollo económico y social, huertos municipales y en las zonas comerciales.

6.8.- TENDENCIAS

En la actualidad, en Castro del Río, fruto de hábitos y estilos de vida más saludables y respetuosos con el medioambiente, el uso de la bicicleta se está extendiendo, no sólo

para ocio, sino para los movimientos cotidianos dentro del casco urbano. Prueba de ello es que ha surgido un negocio de comercio minorista en la localidad, ya con cierta trayectoria y que ofrece servicios de reparación y venta específicos para usuarios de la bicicleta.

6.9.- OPORTUNIDADES

La alta densidad de población entorno al casco urbano, y las dimensiones del mismo, favorecen el uso a pie y en bicicleta para realizar la mayor parte de los desplazamientos cotidianos.
Recientemente, la incorporación al mercado de nuevos sistemas de transporte mediante vehículos eléctricos presenta una oportunidad de disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, y el ruido asociados a los vehículos a motor, lo cual contribuiría a disminuir la huella de carbono de nuestro municipio.

ANEXO II. MEDIDAS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.

De las propuestas y medidas señaladas en la GME, se han eliminado aquellas que ya han sido ejecutadas, y se añaden otras nuevas que responden a una nueva realidad del municipio.

Por tanto, la mayor parte del contenido de las propuestas sigue las pautas de lo indicado en dicho documento.

En este Anexo II a la GME, sólo se incluyen aspectos referentes al capítulo de movilidad urbana, incluyendo actuaciones y medidas de tipo estructural que permitan cumplir los objetivos generales marcados en la GME. En el caso de que estuvieran incluidos en la GME, los puntos incluidos en este Anexo sustituyen a aquello, y en el caso de que no existieran, los puntos que se incluyen en el presente anexo, complementan a los existentes en la GME.

7. PROPUESTAS

Se recoge antes de su descripción el inventario de medidas propuestas:

MOVILIDAD URBANA

INFRAESTRUCTURA
- Ronda sur
- Funcionalidad acceso A-309
- Intersecciones N-432
- Intersecciones interiores
- Funcionalidad pasarela sobre el Guadajoz
- Red de itinerarios ciclistas

GESTIÓN DEL VIARIO
- Limitación acceso rodado a La Villa
- Viario interior ronda urbana. Zona 30
- Peatonalización de calle Alta
- Calle Ancha y emplazamiento del centro de salud
- Colectores peatonales

APARCAMIENTOS
- Aparcamientos de rotación
- Aparcamientos para residentes
- Zona azul
- Dotación de Infraestructura de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos públicos.

7.2.- MOVILIDAD URBANA

La propuesta sobre el sistema de movilidad urbana en la ciudad de Castro del Río descansa en un modelo basado en estos principios:

• El vehículo privado cumple un importante papel en el funcionamiento de nuestra sociedad.

• Su uso desmesurado y, con frecuencia, irracional, produce efectos perversos de tipo ambiental (emisiones de gases de efecto invernadero) y funcional, sobre el propio sistema de movilidad urbana.

• Es necesario adoptar determinaciones que propicien el uso del modo de transporte más eficiente y sostenible de los viajes atendiendo a su motivo y destino, fundamentalmente.

Plantear estrategias y soluciones que faciliten y hagan más agradable el tránsito a pie y en bicicleta, tales como aumentar las zonas de sombra, y procurar la continuidad y fluidez del tránsito, mediante la eliminación de barreras arquitectónicas que desincentivan al peatón y al ciclista.

• Las políticas de aparcamiento y de gestión del viario constituyen un instrumento clave para la implantación de modelos de movilidad urbana más sostenibles y para la inclusión de nuevas tecnologías tales como puntos de recarga para vehículos eléctricos, y el aprovechamiento para la generación de energía solar fotovoltaica.

En la constatación de que estos principios son válidos para la realidad del núcleo urbano de Castro del Río, se plantea un modelo que tiene estas bases:

• Se diferencian **tres zonas urbanas** por sus características y grado de permisividad que debe asignarse al vehículo privado:
- El recinto histórico de La Villa
- La zona básicamente de ensanches interior a la ronda urbana (incompleta ésta por el sur)
- Los sectores urbanos exteriores a la citada ronda.

• A nivel de viario urbano, como se deduce del apartado anterior, dos piezas son básicas:
- **Anillo histórico**. Se considera en su conjunto pieza a preservar del uso libre del vehículo privado y el estacionamiento. Su disposición diferencial en la trama urbana, sección y función, aconsejan un tratamiento diferenciado por sectores.
- **Ronda urbana**. Está llamada a garantizar fluidez al tráfico de distinta naturaleza, incluyendo el peatonal y el ciclista, con origen/destino en el núcleo urbano y hacia los sectores exteriores a la ronda. También canalizará el tráfico procedente de los accesos territoriales; sobre todo de la futura A-81, evitando tráfico de paso por el interior del núcleo urbano.

• En relación al aparcamiento:

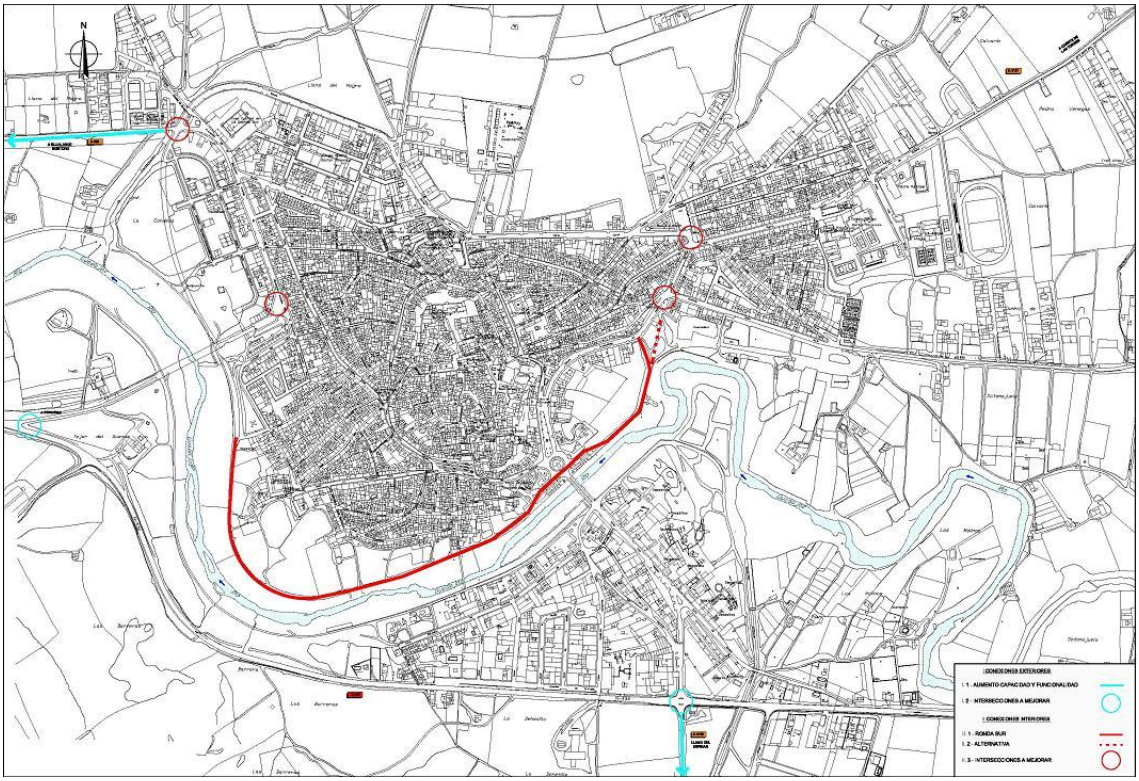
- La escasa distancia desde la ronda urbana a todo su interior, la hace zona idónea para la ubicación de bolsas de aparcamiento, lo cual posibilita la incorporación infraestructura de recarga para vehículos eléctricos.
- La ubicación de Plaza San Fernando sobre uno de los accesos a La Villa, la hace propicia para albergar aparcamientos para residentes en su recinto.

- En La Villa, existe una zona libre, alejada del tránsito turístico, en la Plaza de Castilla del Pino, que actualmente se usa como aparcamiento, sin ningún tipo de regulación. Una ordenación del mismo, permitiría maximizar su capacidad y concentrar los coches que en la actualidad se encuentran dispersos por todo el casco histórico de La Villa.

- La localización de aparcamiento de rotación en el interior de la ronda urbana, se considera un acicate para la entrada de vehículos al citado recinto. La vocación de este aparcamiento es para residentes. No obstante, en tanto no se dispongan de nuevos aparcamientos necesarios sobre la ronda, podría utilizarse como de rotación.

7.2.1.- INFRAESTRUCTURAS

Viario



7.2.1.1.- Ronda sur

En este sector de la ronda urbana de Castro se pueden distinguir tres tramos:

• Tramo acceso A-309 – acceso N-432 (Córdoba).

Este tramo está ya construido. Dispone de un carril por sentido y aparcamiento en batería.

• Tramo entre los dos accesos de la N-432.

Continuación del anterior, tiene un pequeño tramo construido correspondiente al lateral del Callejón del Lobo. Dispone de aparcamiento en cordón en un lateral.

• Tramo Llano de la Fuente- Inicio camino de Jaén.

Unos 350 metros pendientes del desarrollo urbanístico de esta zona para su construcción. Situación que, asimismo, corresponde al trayecto no construido del tramo anterior.

• Se propone asimismo la prolongación de un ramal desde esta última, al sur del camino de Jaén, conectando con ésta en su encuentro con Travesía de Salud

Esta ronda va a desempeñar con cualquiera de las dos alternativas sometidas a información pública para la A-81 una importante función, pero más con la inicialmente seleccionada sí se conecta con la A-3129. Esta conexión permitiría en el futuro mantener con buena funcionalidad las tres opciones de enlace actuales con el principal eje territorial que pasará a ser la A-81: por A-309 (Cuartel de la Guardia Civil), Puente Nuevo y desde cruce del Paseo.
La ronda por el sur y entre puentes ayudará a canalizar tráficos territoriales, pero es imprescindible para acoger tráficos internos entre barrios que actualmente utilizan el eje central (Plaza - Tercia). La estructura radial del viario de ensanche ya comentada y la falta de continuidad de la ronda entre puentes por el sur, deriva en ausencia de alternativa para el paso por el centro (estrangulamiento en calle Los Frailes). La distancia de la nacional hace que tampoco sea alternativa ni ahora, poco aconsejable además por mezcla de tráficos, ni con la A-81 en servicio.

Con el objetivo de segregar el tráfico de vehículos a motor con el de bicicleta y peatones, sería necesario contemplar un carril bici o carril compartido, peatón bicicleta, que favoreciera una movilidad más sostenible y la consiguiente reducción de emisiones de CO2 asociadas a la movilidad urbana en el municipio.

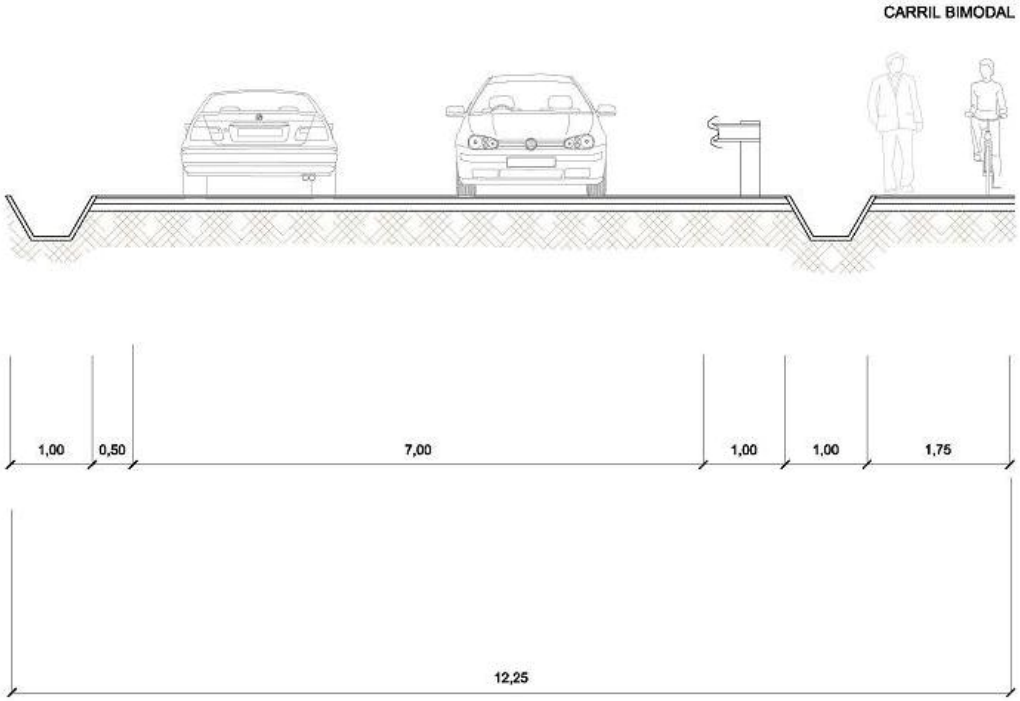
El carril bici debe tener continuidad en los extremos de la ronda para uso más relacionado con los desplazamientos cotidianos, así como con el esparcimiento y el deporte.

Además esta disposición sobre la ciudad le confiere potencialidad para localizar aparcamiento con posible destino a los desarrollos urbanos previstos, (plan parcial 2), pero también para zonas próximas de la ciudad actual. Sobre todo para el barrio de El Carmen, con importante volumen poblacional y con zonas de alto nivel de renta. Debe pues dotarse de aparcamiento bajo rasante, si es viable, o en superficie.
En consecuencia, la definición de esta ronda y reserva de suelo por el planeamiento, se considera de carácter prioritario. En esta definición se entiende debe considerarse el entorno ambiental de este corredor (curso del río, topografía y paisaje del otro lado) previendo espacio para el paseo y el esparcimiento. Todo ello debe considerarse en la reserva de suelo correspondiente, garantizando la adecuada integración río-ciudad en esta parte del pueblo.

7.2.1.2.- Aumento de capacidad y funcionalidad del acceso desde la A-309

Dicho tramo es utilizado, entre otros, para desplazamientos cuyo origen/destino son municipios situados al norte, como Bujalance, o incluso Madrid. Esta conexión debe mejorarse también con el objetivo de reforzar su uso como acceso a la actual nacional y en el futuro a la autovía, como manera de evitar trafico por la ciudad. Actualmente carece de arcén y es de reducida sección.
Se propone espacio para el paseo y continuación carril bici de la ronda pensado para uso deportivo y de esparcimiento. Su ubicación en el lado opuesto sobre la ronda respecto del camino Jaén, le otorga buena oportunidad a este conjunto para establecer un recorrido de mayor distancia y variedad de recorrido pensando en esos otros usos para la red de carril bici.

PROPUESTA DE SECCION
PARA ACCESO A CARRETERA DE BUJALANCE
Y TRAMO INICIAL DE CAMINO JAEN



7.2.1.3.- Seguridad vial y funcionalidad de intersecciones de la N-432

Una vez entre en servicio la nueva autovía Córdoba - Granada deben de acometerse las obras correspondientes para la adaptación de la actual nacional para tráficos más locales, pues los de largo recorrido deben canalizase hacia la autovía.

Entre estas adaptaciones se incluye la mejora de las intersecciones remodelándolas de manera que tengan una configuración tipo glorieta. Se mejoraría así su funcionamiento y se debería resolver su uso para tráficos en todos los sentidos, que actualmente no permite el cruce que antecede a Puente Nuevo.

Se plantea, pues, para el futuro ordenar mediante glorietas las tres intersecciones sobre la N-432, la del Paseo, la que está en la entrada hacia Puente Nuevo y la que se sitúa sobre conexión con la carretera de Bujalance, próximo al Plasma. Estas remodelaciones facilitaran su uso como distribuidor de tráficos urbanos dependiendo de los desarrollos urbanísticos que se vayan produciendo.

7.2.1.4.- Mejora de intersecciones interiores

Se propone estudiar la remodelación de las siguientes intersecciones con objeto de mejorar tanto la seguridad vial de las mismas como su funcionalidad.

- Ronda de Circunvalación – Avda. de la Diputación (Proximidades Cuartel de la Guardia civil). Confluyen aquí la Ronda Urbana, con entrada y salida, acceso desde la carretera de Bujalance, Avda. de Diputación y vía que da servicio al polígono industrial de las proximidades.
- Calle Nueva Salud-Pozo y Ronda.(Cruce próximo a plaza Blas Infante)
- Entronque del Acceso por Puente Nuevo de la N-432 y Avda. de la Diputación. El estudio de esta remodelación se asocia a propuesta de parada del autobús en sus inmediaciones.

• Encuentro camino Jaén con Ronda de Granadillos y nueva conexión ronda del plan parcial 3. Mejora la conectividad de la red, pero precisa analizar a escala de proyecto la viabilidad de encaminar a este punto la nueva ronda.

7.2.1.5.- Mejora y funcionalidad de la pasarela Dehesillas - Barrio Bajo

Se propone la mejora y adaptación para un uso seguro y compartido por la bicicleta y el peatón de esta pasarela peatonal entre los puentes de acceso desde la actual N-432. Se pretende incrementar la permeabilización de la barrera que actualmente constituye el río Guadajoz e incrementar la accesibilidad del barrio de Dehesillas.

Esta nueva funcionalidad de la pasarela mejora asimismo el acceso a la zona industrial situada en el borde de la nacional. Es necesario el estudio de la mejora de la conexión de la pasarela en ambos extremos. Se plantea asimismo el calado de la manzana sobre la que desemboca en Dehesillas para permitir el acceso directo a la calle principal y más centrado sobre el barrio.

Los desarrollos industriales previstos en el Avance del PGOU, incrementarían también la función de esta pasarela y la justificación de su mejora de funcionalidad. La propuesta de paso directo a Dehesilla de Tejares da continuidad a toda la zona trasera y acceso a posibles nuevos desarrollos propuestos a través de calle Amapola.

7.2.1.6. – Red de carril bici

Se propone la ordenación del tráfico ciclista y la creación de unos itinerarios de carril exclusivo para bicicletas, carriles compartidos para bicicletas y peatones y calles compartidas.
Esta nueva infraestructura consistirá en un anillo, coincidiendo con la ronda y otros itinerarios radiales, que conectan con puntos de interés y de concentración de actividades. A su vez, se propone una red de ciclocalles, en las que los vehículos co

7.2.2.- GESTIÓN DEL VIARIO

7.2.2.1.- Limitación del acceso rodado a la Villa

Se propone que el acceso libre rodado a este barrio histórico y singular de la ciudad solo se permita a residentes, garantizando en todo caso el acceso a carga y descarga, servicios públicos, urgencias etc. A medio largo plazo se aboga por una ordenación libre de estacionamientos en el eje que enlaza los dos accesos enfrentados, Agujero y Llano de San Rafael, incluidas las dos plazas del
Llano de la Iglesia.
La gestión de la limitación del acceso rodado puede implementarse mediante
Sistema de pilonas con lector de matrículas o cámaras. Alternativamente puede optarse por la conveniente señalización acompañada de un registro de vehículos de residentes y la oportuna labor de policía para el cumplimiento de esta limitación.
Para cubrir las necesidades de aparcamientos de residentes, se plantea la disponibilidad de plazas para ese destino en aparcamiento en el entorno del Llano de la Fuente y el estudio de viabilidad de uno específico para residentes en Plaza de San Fernando.
Ya hace tiempo que la Villa no concentra el espacio más vital de la ciudad y sus usos comerciales se limitan a la escala de barrio.

En este escenario se debe tratar de resolver las necesidades de estacionamiento de los residentes de manera compatible con la recuperación de sus espacios públicos de mayor entidad y calidad urbana. La plaza situada sobre el lateral sur de la Iglesia, por sus características debería liberarse de estacionamiento en cuanto se dispusiera de

otras alternativas para aparcamiento. Es aconsejable el impulso de actividad terciaria en la Villa en general, y en este espacio, en particular.

7.2.2.2.- Zona 30 en viario interior ronda urbana.

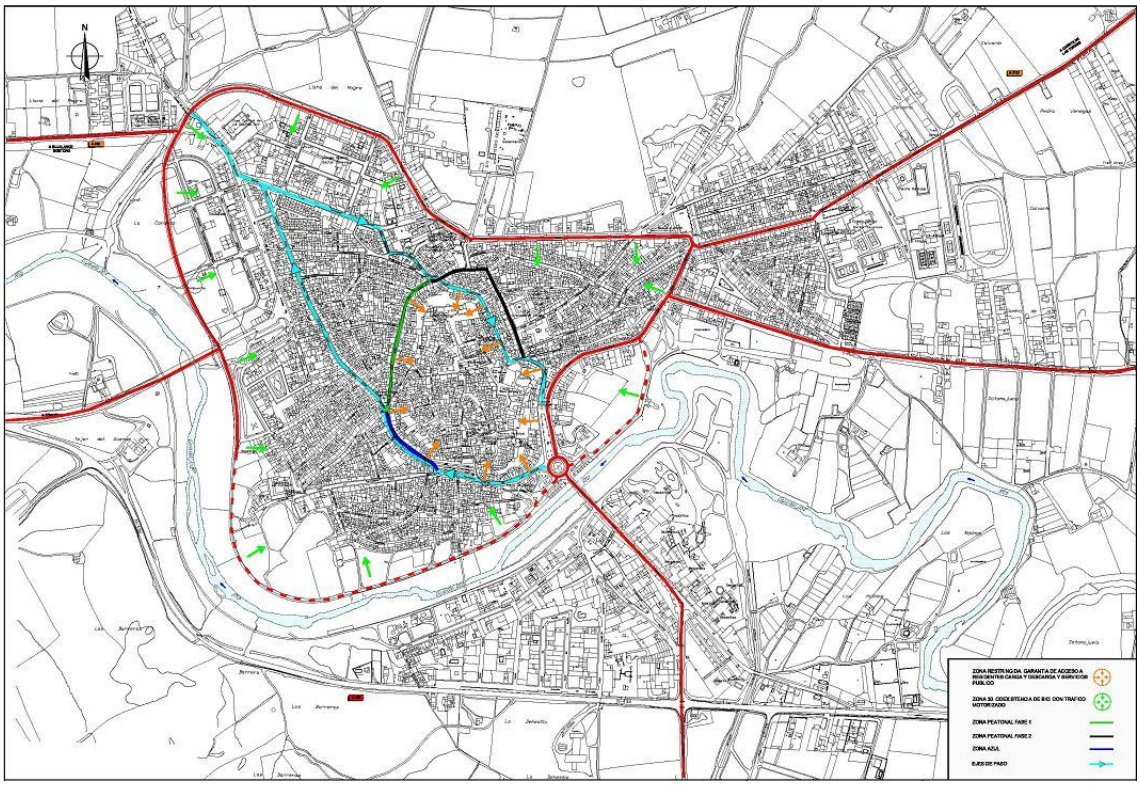
Todo el viario interior a la Ronda Urbana vería limitada su velocidad de circulación a 30 Km. /h. Se trata con esta medida de mejorar en este extenso viario la coexistencia del tráfico rodado y del peatonal y ciclista que pudiera acoger. Son estos los modos que la presente guía pretende impulsar. Las condiciones de seguridad se incrementan y el riesgo de accidentalidad se disminuye.

7.2.2.4.- Calle Ancha y emplazamiento centro de salud

Debido tanto a la dificultad de acceso rodado, incluidos vehículos del servicio sanitario, como al posterior aparcamiento en la zona del Centro de Salud ubicado en C/ Mariano Fuentes, se propone la reubicación de dicho centro en un lugar más accesible al tráfico rodado. El nuevo emplazamiento debe disponer también de buen nivel de accesibilidad peatonal. Zonas apoyadas sobre la ronda urbana y conectada con algún colector peatonal, reunirían condiciones óptimas.

Asociado al traslado del Centro de Salud se plantea a medio-largo plazo la conveniencia de mayor uso para el peatón también en calle Ancha. Ya se ha señalado la actividad terciaria y de equipamiento que localiza actualmente esta calle. También se ha comentado su ubicación respecto a los desarrollos urbanos hacia el oeste del pueblo y equilibrio que junto a calle Alta confiere al conjunto urbano de Castro.

Gestión del tráfico.



En este contexto se propone en una imagen a mayor plazo, o segunda fase, la peatonalización de calle Ancha. La implementación de esta medida posiblemente puede resolverse mediante una gestión del tráfico similar a la propuesta en calle Alta.

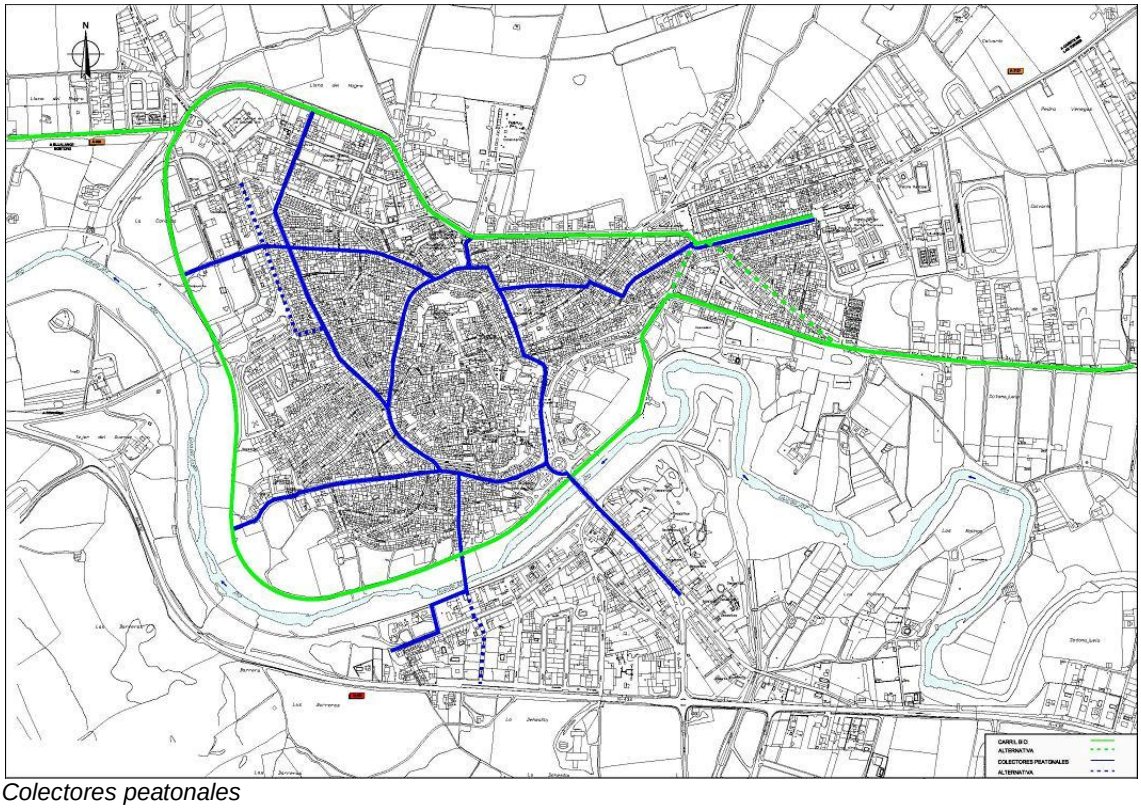
Entrada del tráfico por ambos extremos y obligatoriedad de abandono de la calle a mitad de esta. Posiblemente por calle Juan Fuentes. El papel que se asigna para el

tráfico de paso a calle Córdoba en la propuesta de peatonalización de calle Alta, correspondería en este caso a Trastorres.
A este mayor horizonte temporal, la imagen del tramo del anillo histórico comprendido desde Madre de Dios hasta cuesta Martos se liberaría de tráfico rodado de paso y se plantearía para uso preferente del peatón. El tráfico rodado aún en el escenario de ronda urbana completa, dispondría de dos ejes de paso, uno por sentido.
El primero Cuesta Mesones, Plaza, Tercia, Córdoba; el otro ronda de Carbonell, para, a partir de Plaza Madre Isabel continuar por Trastorres y desembocar en la ronda a través de El Coso.
En el planteamiento de este documento de peatonalización tolerante y coexistencia del tráfico rodado en el interior de la ronda, debe encajarse la necesaria intromisión de tráfico en algún paso sobre este semicírculo peatonal, así como la moderación de los tráficos que utilicen los dos pasillos indicados para tráfico de paso.

7.2.2.6.- Colectores peatonales

Se propone una red de vías especialmente acondicionadas para canalizar en condiciones óptimas el tránsito peatonal. Estos itinerarios se han seleccionado teniendo en cuenta la localización de la población y zonas atractoras de viajes, criterios de cobertura espacial, continuidad de la red y conexión al denominado anillo histórico. Lógicamente hay tramos que no reúnen todas esas condiciones al menos en grado óptimo. Todos los colectores finalizan en el anillo histórico, garantizándose así el efecto red de la propuesta. En el otro extremo, finalizan o conectan con la ronda urbana. Todo el tramo de ésta se propone incluya en su sección espacio destinado para el peatón y para la bicicleta.

Esta red de itinerarios peatonales se concibe compatible con sus actuales funciones para el tráfico rodado. La identificación de estos itinerarios debe definirse mediante un diseño específico: pavimento, vegetación y mobiliario urbano.
El acerado de estos colectores debe tener totalmente libre una anchura de al menos 1,5 metros en una de sus aceras o laterales (El decreto 2/92 de 5 de Mayo establece un mínimo de 1`2 metros de acera en nuevos desarrollos y planes de reforma)
En calles de reducida sección, como San José, se recomienda el mismo tratamiento apuntado para tramos similares de calle Alta: sección transversal al mismo nivel y continuidad de anchura de acerado rebajado en detrimento del pasillo pavimentado para tráfico rodado.



Colectores peatonales

La implantación de esta red se propone por operatividad de manera progresiva.
Además no es necesaria una gran extensión inicial de la misma para que tenga sentido su habilitación y muchos tramos reúnen ya la anchura mínima indicada, solo precisarían de su correspondiente adaptación. Se entiende que la remodelación del sector del anillo histórico comprendido entre Cuestas de Santo Cristo y de Martos, constituiría ya una importante actuación en favor del tránsito peatonal. El volumen de equipamiento localizado sobre el anillo o en el interior de La Villa es muy elevado.
Justifica también esta actuación la elevada densidad de población de la franja próxima a este tramo del anillo histórico: el comprendido desde Cuesta Santo Cristo, hasta Cuesta de Martos pasando por el centro.

En un segundo lugar en orden de prioridad de implantación, citamos los dos ejes de mayor cobertura espacial y función colectora en la estructura urbana, el eje de calle Córdoba, que ya ha sido ejecutado, y el que también partiendo desde el otro lado del anillo histórico da cobertura al barrio de la Salud. Sumando a estos dos el que enlaza con El Paseo, se tendría una red conformada por el anillo básico y los tres ejes que enlazan con zonas externas a este y que localizan equipamientos importantes.
Sobre el colector de la Salud y partiendo desde este barrio, una vez alcanzado el entronque con el denominado “Parque Piojo”, caben varias opciones hasta calle Ancha. Se opta por el itinerario que sigue calle Baño y la calle donde se localiza el Centro de Salud por dar servicio a este a corto plazo y, además, por sección y topografía.

Entre los otros tres colectores se encuentra el que mediante la mejora funcional de la pasarela sobre el Guadajoz, trata de mejorar la conexión del casco urbano con la barriada de Dehesillas. Cabe plantearse la posibilidad de calar la manzana con la que se topa al pasar el río. Ello permitirá una conexión más directa con la calle principal de este barrio y de forma más centrada en él. Al otro lado, en el acceso al barrio Bajo es de resaltar la pendiente final para enlazar con La Plaza, tramo que ya está adaptado para mejorar el tránsito peatonal por la misma.

El colector de Corredera, en ejecución en la actualidad, se justifica por canalizar también parte del tránsito del Barrio Bajo y para, en el futuro, servir a la zona del plan parcial de las Ventanas. Se trata además de mejorar la fisonomía de una de las calles simbólicas del pueblo especialmente afectada por la gestión del tráfico y aparcamiento en la actualidad. Se propone recuperar parte de la calle para el peatón y disponer de una sola línea de aparcamiento en cordón. El acerado reúne en general, la anchura mínima propuesta.
Podría aprovecharse en el futuro alguna coyuntura favorable, como necesidad de arreglo de pavimento, para ampliar aceras y realizar adaptación al diseño que se aprobara: vegetación, mobiliario, etc.
Finalmente, el colector que parte desde La Condesa sirve también a una amplia zona urbana situada entre calle Córdoba y Ronda norte. Presenta especial dificultad el paso de Avda. Diputación y sección de calle Caldereros. La anchura del acerado actual es reducido y es una calle que debe mejorarse para compatibilizar este uso con mayor tráfico de paso una vez peatonalizada calle Alta. En definitiva, se trata de concretar el diseño de este viario e ir adaptándolo con el tiempo de manera que reúnan unas condiciones mínimas.
Es también importante la inclusión de elementos que den continuidad a los itinerarios en el paso entre acerados. Pueden establecerse pasos a nivel del acerado que además facilite el calmado del tráfico rodado. También la ampliación de acerado en las esquinas para evitar estacionamientos y garantizar esa continuidad. (Orejeras).

7.2.3.- APARCAMIENTOS
La política de aparcamiento se ha señalado como instrumento determinante para el cumplimiento de objetivos de la GME. Se concreta a continuación actuaciones enmarcadas en el modelo de movilidad sostenible aceptando el papel que debe asignarse al vehículo privado y esquema básico ya expuesto.

7.2.3.1.- Aparcamientos de rotación
Incluyendo plazas privadas, las zonas de ensanches son deficitarias en aparcamiento. Además se producen necesidades de aparcamiento diurno por localización de actividad terciaria. Sobre todo en Tercia y en el entorno de determinados equipamientos. La solución a esta necesidad pasa fundamentalmente por la dotación de plazas públicas, pues en viviendas no puede esperarse un incremento significativo. Para no congestionar la zona más céntrica y dadas las distancias respecto de la ronda urbana, nivel de accesibilidad rodada desde ésta y distancias a la residencia, la directriz principal sobre plazas de rotación es localizarlas apoyadas en dicha ronda.
Los lugares para aparcamientos nuevos de rotación propuestos se localizan en el entorno de Llano de la Fuente, Ronda de Jesús y zona del Plan Parcial de la zona de Las Ventanas. Estos últimos precisan sus correspondientes estudios, el primero está ya en marcha.
En estos aparcamientos pueden destinarse plazas para residentes de zonas deficitarias de los ensanches y de La Villa. En este caso no tanto pensando en déficits actuales, sino compensatorios de eliminación de plazas en procesos de recuperación de espacios públicos.

7.2.3.2 Dotación de Infraestructura de recarga para vehículos eléctricos en aparcamientos públicos
Se propone la ordenación de los aparcamientos en la zona del complejo deportivo en la Virgen de la Salud, en las inmediaciones del Llano de la Fuente, así como en la zona adyacente a la A-309 junto al edificio de protección civil y el Centro de Desarrollo, dotándolos de puntos de recarga para vehículos eléctricos.
Además de las zonas indicadas anteriormente que se consideran óptimas en función de sus ubicaciones, se contemplan otras en el entorno de la ronda que cumplan también las mismas funciones.

7.2.4.- INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN DE LA BICICLETA

El gran auge que está experimentando el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo en los desplazamientos cotidianos hace necesaria la creación de este tipo de infraestructuras. Una inversión económicamente ventajosa ya que facilita un medio de transporte económico, saludable para el usuario y para la ciudadanía en su conjunto debido al descenso de la contaminación, lo cual a su vez repercute en menos costes sanitarios y una mejor calidad de vida.

No sólo se pretende cubrir las necesidades actuales, sino también incentivar el uso de este saludable y ecológico medio de transporte entre la población. Para lograr tal objetivo se plantea que, como complemento a la ejecución del presente proyecto, se lleve a cabo una campaña de concienciación, difusión y promoción del uso de la bicicleta por parte del Ayuntamiento de Castro del Río.

Se empleará carril-bici y acera-bici en aquellas vías con mayor intensidad y velocidad de tráfico, siempre que la geometría lo permita, obteniendo de esta forma una vía segregada en la que los ciclistas puedan circular de un modo seguro.

En vías con una intensidad de tráfico menor, o bien cuando no sea posible la construcción de una vía segregada por falta de espacio se recurrirá al uso de vías compartidas (ciclocalles). Vías en las que ciclista y tráfico motorizado comparten el mismo espacio, la calzada. Para compatibilizar las velocidades de ambos usuarios se limitará a una velocidad de los vehículos motorizados a 30 km/h y tendrán preferencia las bicicletas y peatones en todo caso.

Con esto se consigue un doble efecto, integrar el tráfico motorizado y el ciclista y pacificar el tráfico, resultando la vía mucho más agradable y menos ruidosa para todos los usuarios.

Finalmente, se hará uso de una zona de espacio compartido peatón-ciclista en el ya existente Paseo de Ribera, respetando siempre la prioridad del peatón en este tramo y fijándose una

Haciendo uso de estas distintas tipologías se creará una densa red de vías adecuadas a la circulación de bicicletas de más de 9 km de longitud que posibilite su uso cotidiano como medio de transporte.

Red de vías ciclistas proyectadas.

Adicionalmente, como actuación complementaria e incentivadora, se establecerán aparcamientos para bicicletas debidamente señalizados y equipados. En total se contará con 214 plazas de aparcamientos repartidas estratégicamente en el municipio en los puntos de mayor interés (detallados en el mapa adjunto) como son:

- Centros administrativos.
- Dependencias municipales.
- Centros culturales.
- Centros Sanitarios y asistenciales.
- Equipamientos y zonas deportivas.
- Estación de autobús

Puntos para el estacionamiento de bicicletas.

7.3.- CRITERIOS DE PRIORIDAD

Entre las prioridades de la Unión Europea está la reducción de emisiones de CO2, de forma que se ha marcado como objetivo reducir en un 20% las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2020. Por ello, dicho criterio ha tenido un peso considerable a la hora de priorizar las actuaciones, de forma que las medidas relacionadas con el fomento del transporte peatonal y/o en bicicleta así como el uso de vehículos eléctricos y la creación de infraestructuras de carga asociados a energías limpias, serán prioritarias.

La construcción de un aparcamientos en los alrededores de la ronda urbana, y en zonas de especial incidencia como el barrio de la villa y el complejo deportivo, posibilitará mejores condiciones para la adopción de algunas de las medidas indicadas anteriormente. Es una actuación que debe impulsarse y darle la celeridad que sea posible.

La Ronda Urbana entre los dos puentes es asimismo una actuación de máxima prioridad. Es necesaria para la disposición de una segunda parada del autobús en la zona próxima a su encuentro con el conector hacia la N-432 por Puente Nuevo. Esta opción no presenta sino ventajas comparativas con la situación actual. No es imprescindible para la implantación de otras medidas, pero disminuirá el tráfico en el eje más céntrico y puede aprovecharse para localizar aparcamiento subterráneo y/o sobre bordillo. Se plantea el uso de las posibilidades que brinda la actual normativa urbanística para la obtención de esos suelos si los propietarios o la demanda actual de nuevas viviendas no contribuyen a impulsar el plan parcial correspondiente.

En la red de colectores peatonales y ciclocalles hay que precisar en primer lugar la adecuada adaptación del sector del denominado anillo histórico situado entre los dos accesos rodados por el centro. Las diferencias de sus respectivos tramos en cuanto a entorno y sección, requiere un diseño que le dé atractivo y continuidad a las acciones llevadas ya a cabo en este sentido desde la aprobación de la GME, como la peatonalización de la calle Alta, el aparcamiento en la Plaza y el tramo de zona azul en Tercia.
Las restricciones al acceso y al estacionamiento en La Villa y la mejora del ordenamiento interno de los aparcamientos en esta zona, se considera asimismo de carácter prioritario por sus propios efectos.

La mejora de las intersecciones próximas a Blas Infante y al Cuartel de la Guardia Civil son independientes de otras actuaciones. La de la zona de Cuatro Vientos está asociada a nueva parada del autobús, a su vez dependiente de la ampliación de la ronda urbana entre puentes por el sur.

7.4.- CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN

En cambio, el modelo de movilidad urbana propuesto para la ciudad de Castro del Río precisa para su óptimo funcionamiento, además del esfuerzo inversor y de gestión, de la aceptación de la ciudadanía, que no esta garantizado.
Se ha pretendido definir un modelo que propicie una mayor participación de los modos más eficientes, como el tránsito peatonal y en bicicleta, garantizando al mismo tiempo la accesibilidad racional en vehículo privado que nuestra sociedad precisa. Así, junto con medidas restrictivas al vehículo privado (peatonalización, limitaciones de acceso o ampliación de acerado), se plantean otras garantes de lo segundo (acceso en todo caso a residentes, servicios, etc., dotación de aparcamientos, mejora de intersecciones o nuevo viario).

La zona azul se considera no restrictiva al vehículo privado, sino precisamente una medida para garantizar en general el acceso al área central por atracción de usos terciarios. Se trata de racionalizar el uso de aparcamiento en la zona más crítica de la ciudad.

En este documento se entiende que la complejidad del núcleo de Castro y la intensidad de tráfico que soporta, puede permitir compatibilizar medidas restrictivas junto con la garantía de accesibilidad para corta duración en la parte urbana más céntrica. Facilitar la rotación mediante aparcamiento en superficie es, por otro lado, una medida fácilmente reversible si fuera necesario en el futuro. En cualquier caso, el presente documento pretende superar el modelo actual y habitual que se fundamenta en facilitar el acceso en automóvil y política de gestión directa donde se localizan los problemas. El modelo propuesto responde más a la planificación integral que a la actuación puntual y directa sobre el problema detectado. Es un cambio cualitativo y para sectores importantes de la población puede ser un choque cambiar hábitos muy asumidos, como que lo normal es favorecer la accesibilidad del automóvil con carácter prioritario y trasladar el foco de atención a la movilidad en bicicleta y a pie.
La práctica totalidad de la población realiza viajes a pie y, seguramente, en Castro estos son mayoritarios respecto de los mecanizados. Pero ello nos es óbice para que este modelo provoque rechazo en algunos sectores sociales. Puede afirmarse sin mucho riesgo a error, que un aparcamiento de rotación en Plaza San Fernando hubiera contado con el apoyo mayoritario de la población [16]. En cambio, en Llano de la Fuente puede suscitar dudas. En la filosofía de esta guía, la búsqueda de ampliación de aparcamiento iniciado por el Ayuntamiento precisamente en este último lugar, se entiende muy acertada.

Se desprende de lo anterior que este nuevo Plan de movilidad urbana Sostenible para el núcleo de Castro del Río necesita un proceso de difusión muy amplio. Además debe contar con un proceso de divulgación de las medidas que en su caso se adopten y también la realización de campañas de concienciación de la bondad del modelo, en colaboración con centros educativos y con asociaciones de empresarios y de otra índole. Entre éstas sus efectos ambientales, disminución de emisiones de CO2, ruidos, efectos sobre la salud de las personas y sobre criterios de equidad social. En definitiva, concienciar a la ciudadanía de la bondad de disponer de una ciudad más habitable y solidaria.

Más habitable en general para toda la población de Castro del Río. Ésta debe recuperar espacios invadidos por el vehículo privado, algunos de especial valor en la Villa. Más solidaria con los viajeros a pie. Unos optan entre otras por esta forma de desplazarse, otros no disponen de vehículo privado. También más solidaria con objetivos ambientales, como la reducción de CO_2 y su incidencia en el cambio climático. La repercusión de que la movilidad de la población de Castro descanse en un modelo u otro es muy reducida, de ello no cabe duda. Pero cada vez son más las ciudades y pueblos que optan por modelos de movilidad más eficientes y, por pequeños que sean sus efectos, todos ellos suman en favor de la sostenibilidad.

CUADRO RESUMEN DE LAS ACTUACIONES: ESTIMACIÓN DE COSTE Y PRIORIDAD

ACTUACIONES PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 2017-2022			
Actuación	Coste Total	Prioridad	Fuente de Financiación
Ronda Sur	2.500.000,00€	1	Diputación de Córdoba, LEADER, Fondos Propios
Acceso desde A-309	40.000,00€	3	LEADER, Financiacion Propia
Seguridad vial y mejora intersecciones N-432	15.000,00€	2	LEADER, Financiacion Propia
Mejora intersecciones interiores	50.000,00€	3	LEADER, Financiacion Propia
Intersección Ronda de Circunvalación – Avda. de la Diputación	20.000,00€	3	LEADER, Financiacion Propia
Intersección Calle Nueva Salud-Pozo y Ronda	15.000,00€	3	LEADER, Financiacion Propia
Intersección Camino Jaén con Ronda de Granadillos	10.000,00€	3	LEADER, Financiacion Propia
Mejora y funcionalidad de la pasarela Dehesillas - Barrio Bajo	3.000,00€	2	LEADER, Financiacion Propia
Red de carril bici, ciclocalles y aparcamientos	329.300,00€	1	FEDER, Financiación Propia
Limitación del acceso rodado a la Villa	15.000,00€	1	Junta de Andalucía (Feder), Financiación Propia
Zona 30 en viario interior ronda urbana.	9.000,00€	2	LEADER, Financiacion Propia
Peatonalización Calle Ancha	80.000,00€	3	PROFEA, Financiación Propia
Remodelación del sector entre Cuestas de Santo Cristo y de Martos	50.000,00€	2	Junta de Andalucía (Feder), Financiación Propia
Remodelación Calle de los Molinos (Eje Paseo-Llano de la Fuente)	200.000,00€	1	PROFEA, Financiación Propia
Remodelación Calle Pozo-Baño-Mariano Fuentes	60.000,00€	2	PROFEA, Financiación Propia
Remodelación Condesa-Calle Caldereros	60.000,00€	2	PROFEA, Financiación Propia
Remodelación Calle Córdoba-Ronda Norte	15.000,00€	2	PROFEA, Financiación Propia

Aparcamientos Plaza Carlos Castilla del Pino	60.000,00€	1	Junta de Andalucía (Feder), Financiación Propia
Aparcamientos Ronda de Jesús	30.000,00€	2	PROFEA, Financiación Propia
Aparcamientos Plan Parcial Calle Ventanas	50.000,00€	1	PROFEA, Financiación Propia
Aparcamientos Pabellón Polideportivo	20.000,00€	1	FEDER, Financiación Propia
Aparcamientos Centro de Desarrollo	12.000,00€	1	FEDER, Financiación Propia
Aparcamientos Llano de la Fuente	20.000,00€	1	FEDER, Financiación Propia
Campañas de Fomento y Difusión del Transporte Sostenible	9.000,00€	1	FEDER, Financiación Propia