

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.

APROBACIÓN PROVISIONAL



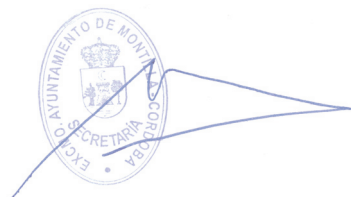
Firmado en Montilla,
El Secretario General.



5. LA MOVILIDAD SOSTENIBLE. HACIA UN NUEVO SISTEMA BASADO EN LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE Y LA ORDENACION URBANISTICA

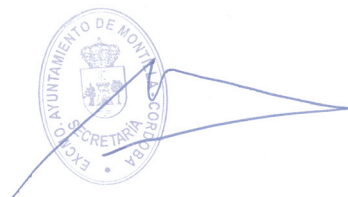
- 5.1. EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y LA LOCALIZACIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES DE MODOS DE TRANSPORTE
- 5.2. EL SISTEMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA
- 5.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO
 - 5.3.1. LA LOCALIZACIÓN DE NUEVOS APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN Y RESIDENTES DENTRO DEL ESQUEMA DE INTERMODALIDAD Y ACCESIBILIDAD.

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

DILIGENCIA. - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

Es ya opinión común que el modelo de movilidad basado en la expansión del tráfico privado de automóviles está llegando a sus límites de viabilidad. La construcción de nuevas infraestructuras como única solución es seriamente cuestionada en toda la Unión Europea. Por el contrario, va abriéndose paso una concepción de la planificación del transporte urbano que ya no considera como su objetivo central y casi único la expansión de la movilidad y del tráfico, sino que pretende la reducción de la movilidad forzada y la creación de proximidad.

Nuestras ciudades no pueden seguir otorgando cotas tan altas de su movilidad al coche privado. La demanda creciente de movilidad, no puede absorberse mediante la utilización preeminente del coche privado. Se invierte más en infraestructuras viarias que en transporte colectivo. Eso es una barbaridad, si tenemos en cuenta que la ciudad no es de goma, y no se puede seguir siempre incrementado la red viaria, porque ni siquiera existe espacio disponible.

La calidad de nuestras ciudades está gravemente comprometida si se insiste en el transporte individual. La causa principal de pérdida de valores urbanos se debe al desajuste entre las geometrías de tráfico y las formas urbanas. Por otro lado, cuando se han intentado grandes operaciones viarias pensando en el coche, se han destruido los tejidos urbanos y al final la movilidad no ha mejorado ostensiblemente.

Necesitamos una política de accesibilidad y movilidad que se base en criterios radicalmente distintos a los mantenidos en la actualidad. La prioridad del transporte público no puede quedar en términos declarativos. La consecución de este modelo pasa por actuar tanto sobre la demanda, desincentivando voluntariamente el transporte en vehículo privado, como sobre la oferta, fomentando el transporte colectivo en un marco de libre elección del ciudadano. Para dar prioridad al transporte público es preciso una política disuasoria del transporte privado, que sólo estará legitimada, sin embargo, si ésta es simultánea con una sustancial mejora de los servicios de transporte colectivo.

Por tanto, el Nuevo Plan General debe dirigir sus esfuerzos hacia el diseño de una movilidad y accesibilidad equilibrada y multimodal que permita reequilibrar la disputa del espacio y la convivencia entre peatones y residentes frente a los vehículos, apostando por la complementariedad de los diferentes modos de transporte. Y es que un sistema de movilidad más sostenible requiere mayores niveles de complejidad. No se trata sólo de construir más infraestructuras de transporte colectivo, sino de superponer todos los sistemas, incluso el viario y los aparcamientos, para crear un sistema único que aprovecha las sinergias de todos.

Montilla debe incorporar un sistema de movilidad basado en la sostenibilidad, la calidad ambiental y el mínimo consumo energético. Avanzar en el concepto de Montilla como ciudad humanizada, donde la escala del peatón predomine sobre las demás lógicas que intervienen en los usos asignados a vía pública, es la apuesta del nuevo Plan General en materia de movilidad sostenible, en coherencia con los manifiestos de la Cumbre de Medio Ambiente de Rio de Janeiro de 1992 y de Estambul en 1996, y el Tratado de Constitución de la Unión Europea, donde se establece que el medioambiente debe constituir objetivo prioritario en el carácter de las medidas y propuestas de transporte en las ciudades, debiéndose procurar la disminución de la presencia del vehículo privado en las calles. Las propuestas del nuevo Plan General asumen completamente dichos postulados.

Así mismo, el presente Plan General asume los criterios establecidos en el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Montilla promovido por la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de Andalucía y que de igual modo a lo anteriormente expuesto, pretende fomentar el transporte público así como medios de transportes no motorizados (itinerarios peatonales y bicicleta) y racionalizar el transporte individual motorizado incidiendo en la conducta de movilidad urbana.

La filosofía a aplicar será conseguir más con menos, es decir, mas calidad en el conjunto de los desplazamientos dentro de la escena urbana con menos costes energéticos, ambientales, etc. Se pretende con esta estrategia conseguir unas determinadas condiciones de calidad de accesibilidad, que aseguren los desplazamientos entre orígenes y destinos con una alta adaptabilidad al medio, valorando las condiciones ambientales y recualificadoras del medio urbano allí donde se realizan. De esta manera, en la solución a los conflictos y en las decisiones que afecten a las características y parámetros de la vía pública, se tendrán en cuenta las siguientes prioridades: en primer lugar el carácter peatonal, a continuación el criterio de favorecer el uso de la bicicleta, el transporte público y por último el transporte privado. Frente a los planteamientos que favorecen la movilidad del vehículo privado, se propone recuperar una ciudad a la medida de los ciudadanos en toda su dimensión y en todos los espacios y circunstancias.

Básicamente, el nuevo modelo de movilidad en Montilla está basado en la consideración de los diferentes ámbitos urbanos formados por los elementos siguientes:

- A. Ámbito central, compuesto por el tejido del casco histórico, caracterizado por el transporte colectivo y la prioridad de acceso

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.

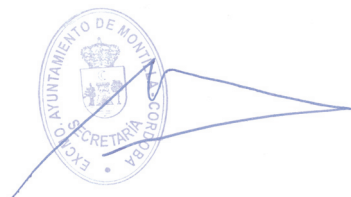
Firmado en Montilla,
El Secretario General.

para los residentes. Se trata de un área de alta centralidad, en el que conviven elementos atractores de carácter patrimonial, comercial y dotacional

- B. Ámbito de caracterización residencial constituido por la extensión del casco, el ensanche y los nuevos crecimientos propuestos, donde el criterio de la propuesta será la de garantizar la habitabilidad interior y establecer los dispositivos necesarios para servir al área central.
- C. Ámbitos destinados a actividades económicas, localizados en posiciones periféricas en relación con el núcleo principal y vinculados a los principales ejes de acceso al municipio de Montilla, conformado verdaderos polos de atracción.

En el Nuevo Plan se plantean tres sistemas modales, consecuencia de un intento en armonizar las dos visiones clásicas de los modos de transporte, la que enfrenta transporte motorizado contra el no motorizado y la que enfrenta los modos de transporte públicos frente a los modos privados. Son los siguientes: El sistema integral de Transporte Público Colectivo, el sistema de Movilidad No Motorizada y el sistema de Transporte Motorizado Privado. Es decir, estamos hablando de la intermodalidad como medio hacia la sostenibilidad del sistema de transportes. El sistema intermodal de transporte colectivo constituirá uno de los factores básicos para conseguir que la ciudad de Montilla ofrezca a sus habitantes una adecuada calidad de vida para sus desplazamientos, en competencia con la utilización del vehículo privado. Este sistema está formado por las infraestructuras y servicios dedicados al transporte público, superpuestos al sistema viario soporte del vehículo privado, juntamente con el sistema de calles y espacios públicos para los desplazamientos peatonales. Y ello porque no puede pretenderse que un único medio de transporte, el público, resuelva los problemas de circulación de Montilla. No es apoyándose en un único modo de transporte como deben solventarse los problemas de movilidad y accesibilidad en Montilla. La intervención debe ser integral y basada en los principios de la intermodalidad, de manera que cada modo de transporte desarrolle la función que mejor se adapta a sus características estructurales y funcionales. Los modos de transporte - incluido el vehículo privado- forman parte de un sistema, el de transportes, que hay que planificar, gestionar y modernizar.

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

5.1. EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y LA LOCALIZACIÓN DE LOS INTERCAMBIADORES DE MODOS DE TRANSPORTE

El transporte público puede y debe contribuir a conseguir una ciudad más habitable para todos, y absorber una cuota elevada de las demandas de movilidad, superior a los ratios actuales, y convertir a este modo de transporte en elemento fundamental en los desplazamientos urbanos interiores, metropolitanos y de larga distancia.

De acuerdo a los principios antes expuestos y en base al sistema viario propuesto, se busca una organización del transporte público colectivo que permita la máxima conectividad entre el sistema de intercambiadores propuesto, y que más tarde se desarrollan, y desde cada uno de ellos hacia la zona central de la ciudad.

La red de transporte colectivo tiene sus nodos de actividad en los intercambiadores, que constituyen la máxima expresión de su eficacia y funcionalidad, de manera que las conexiones entre las diferentes redes y modos que en ellos confluyen sean competitivas y atractivas para el usuario, frente a la utilización del vehículo privado. Sobre la base de la ordenación urbanística del nuevo Plan General, junto con la propia configuración morfológica y estructural de la ciudad de Montilla, y de acuerdo con el análisis, criterios y objetivos expuestos anteriormente, la definición de la intermodalidad debe surgir del reconocimiento de la posición estructural de los principales intercambiadores, como elementos de centralidad funcional del municipio, y de referencia para la implantación de actividades productivas y servicios urbanos avanzados.

Los intercambiadores como elementos atractores y generadores de desplazamientos hacia las zonas de concentración de actividades productivas y comerciales de la ciudad, así como en relación con el sistema de equipamientos de nivel ciudad y de barrio, serán fundamentales para contribuir a la creación de centralidad, además de constituir los elementos representativos del modelo de accesibilidad de Montilla como ciudad sostenible, cohesionada y ambientalmente amable y humanizada, que apuesta por unas condiciones de movilidad respetuosa con el medioambiente y donde las condiciones de accesibilidad en transporte público se encuentren en equilibrio con la utilización del automóvil.

Aumentar la accesibilidad entre las diferentes centralidades de la ciudad es objetivo estructural del nuevo Plan General, y tiene su máxima expresión en la localización de los intercambiadores. Su funcionalidad se asocia a los objetivos de cohesión urbana y sostenibilidad asociados a la intermodalidad. Sobre cada uno de ellos se realizan propuestas de nuevas centralidades de ciudad, mediante actuaciones urbanísticas y sectoriales desde las infraestructuras de

transporte para reforzar dichos puntos como hitos de dinamización urbana e interurbana asociados al transporte.

En el ámbito de extensión del casco, su funcionalidad se vincula a elementos que contribuyen a la dinamización urbana y revitalización funcional de los sectores urbanos donde se integran. Por ello, será fundamental en la configuración de su diseño, establecer cómodos accesos hacia la red preferentemente peatonal del entorno, facilitar un aparcamiento seguro a la bicicleta, y habilitar plazas de aparcamiento al automóvil en sus proximidades, con alta interconexión para con el resto de ámbitos.

La propuesta consiste en poner de relevancia las posibilidades de establecer un sistema intermodal de transportes en Montilla, a partir de la definición de las condiciones de intercambiabilidad entre los modos siguientes: bus interurbano, transporte urbano, aparcamientos subterráneos de rotación y residentes, ejes preferentemente peatonales principales de barrio y red de itinerarios para los carriles-bicicleta. La jerarquía, diseño e integración funcional de los intercambiadores de transporte de viajeros dependerá del número de modos de transporte que en él coincidan.

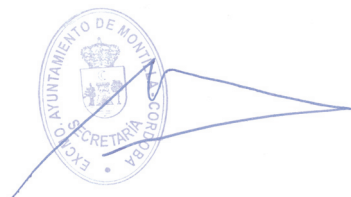
Pues bien, el presente Plan establece una jerarquía funcional dentro del sistema de intercambiadores en función del papel que deben desempeñar dentro de la estructura de la ciudad, distinguiendo entre los intercambiadores primarios, secundarios, y otros elementos de centralidad urbana, según su importancia en el desarrollo de la intermodalidad, y atendiendo a su funcionalidad e importancia en la centralidad urbana y al intercambio automóvil-transporte colectivo con la red no motorizada. La relación correspondiente resulta la siguiente:

Intercambiadores primarios:

Son aquellos que concentran la mayor parte de los desplazamientos urbanos y metropolitanos de la ciudad. Están asociados a estrategias de centralidad urbana en relación con la estructura de las líneas de transporte urbano e interurbano y a estrategias de concentrar los desplazamientos del área central de la ciudad, como espacio representativo, funcional y comercial de la ciudad. En ellos la construcción de aparcamientos de rotación y de residentes en su entorno aumentara las posibilidades de intermodalidad y centralidad urbana. Son los siguientes:

- **Intercambiador Estación de Autobuses**, en esta área se concentran los servicios de la estación de autobuses de nivel interurbano, y los nodos del servicio de autobuses de

DILIGENCIA. - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

línea del sistema local urbano. Este ámbito se completará con aparcamientos para rotación, conformando una nueva centralidad urbana y espacio de oportunidad, los accesos se producen desde la Avenida de Málaga y la Avenida de Andalucía.

- **Intercambiador Estación de RENFE**, situado en la Avenida del Marqués de La Vega de Armijo que garantiza la accesibilidad al mismo, en se integra la estación de ferrocarril y un nuevo aparcamiento de rotación.

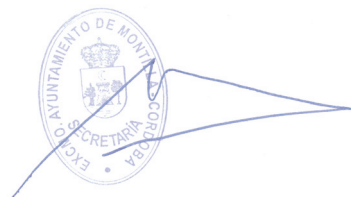
Intercambiadores secundarios:

Son aquellos que tienen una función de centralidad secundaria respecto a las anteriores, pero participan del carácter de nuevas centralidades urbanas asociadas al transporte, y a la intermodalidad automóvil, transporte público y red peatonal. En todos ellos, además de su función de centralidad urbana en su entorno constituyen las nuevas referencias de la ciudad policéntrica del nuevo modelo urbanístico de la ciudad. Como intercambiadores secundarios más relevantes se consideran los siguientes:

- Intercambiador Tierno Galván, nodo de centralidad de carácter dotacional, en el que se localizará aparcamientos de rotación en su ámbito que servirá de complemento al propuesto en el entorno vinculado al recinto ferial.
- Intercambiador del Hospital Comarcal, nodo de centralidad como consecuencia de la presencia de un equipamiento de rango supramunicipal, dotado de gran accesibilidad como consecuencia de su vinculación a uno de las principales vías de comunicación.

El sistema se completo con los nuevos intercambiadores propuestos identificados en el plano de movilidad y accesibilidad, que definen los umbrales para la nueva zonificación de áreas de tráfico calmado o de cualidades estanciales, que en este caso, a la vista de las dimensiones del núcleo urbano son relativamente reducidas y se pueden concentrar en un radio de 500 metros, lo que para recorridos peatonales de complemento es una distancia ideal. En todo caso, la necesidad de definir un primer umbral como área de calidad estancial y comercial donde el coche pase a un segundo plano no puede ser mas reducida de los 500 metros de radio. Por consiguiente, esta cobertura espacial es considerada ideal para recorridos post-transporte motorizados.

DILIGENCIA. - Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

5.2. EL SISTEMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA

En un segundo plano, la implicación del desplazamiento peatonal y ciclista como una cuota que debe ser planificada y gestionada en la cadena de transporte supone, igual que en el caso de transporte colectivo, el reconocimiento de un sistema que debe ser implementado con carácter continuo cómodo y eficaz, como nueva oferta. Son casi inexistentes, se reducen a tramos aislados en la malla viaria motorizada, o en el mejor de los casos, células cerradas sin continuidad entre sí.

El sistema no motorizado es esencial desde cuatro perspectivas, y debe ser incluido como parte fundamental de la propuesta por las cuestiones siguientes:

- Forma parte del sistema no motorizado privado y puede ayudar a establecer una jerarquía real donde coexistan diferentes modos, al incluir tramos post-automóvil, en zonas comerciales y recreativas. Se establecen radios de 5-7 minutos peatonales como pauta aceptable por cualquier usuario de complemento peatonal al viaje en coche. Esto supone un recorrido de 500 metros en condiciones topográficas y climáticas normales, desde el borde de áreas de accesibilidad peatonal, lo que se traduce en la posibilidad de crear zonas en coexistencia de 1000 metros de trama.
- Forma parte del sistema de transporte público colectivo y puede componer las zonificaciones reales de afección del transporte público colectivo y su umbral real de influencia, que en medio urbano oscila entre los 300 metros en función de la densidad y en medio no urbano sobre los 500 metros. Naturalmente estas cifras son válidas sobre un sistema real peatonal, nunca sobre un sistema clásico penalizado con prioridad al automóvil privado.
- Determina a escala local un sistema propio con capacidad de autonomía hasta radios de 1.500 metros para cualquier tipo de usuario, o sea 20 minutos de desplazamiento a pie. Esta dimensión es válida para absorber una gran parte de desplazamientos que hoy se realizan en modo motorizado, simplemente por la inexistencia de un sistema continuo y seguro para el peatón.
- Debe asumir a escala territorial un principio de jerarquía donde se incluyan colectores internúcleos en trazados superiores a los 5 kilómetros. Naturalmente, estos elementos no asumen desplazamientos recurrentes diarios en todo su trazado, pero colaboran de un modo eficaz en los microdesplazamientos apoyados en él, además de ser muy utilizados para

desplazamiento recreativos, de ocio y, sobre todo, son un fuerte atractivo de carácter turístico.

El sistema de movilidad no motorizada propuesto por el Plan se compone de la red básica para peatones y la red de bicarriles. Y la estrategia se basa asignar un reparto de espacio diferente en el viario en función de la demanda existente para cada modo de transporte y, sobre todo, teniendo en cuenta la demanda que se pretende inducir.

• La Red de Carácter Preferentemente Peatonal

La red básica preferentemente peatonal, es decir, en los que el peatón tendrá siempre la prioridad y la circulación de vehículos podrá restringirse a determinadas horas del día, se concentrará en el ámbito del área central, vinculada a las áreas comerciales y patrimoniales. Los itinerarios preferentemente peatonales identificados en el plano de movilidad del presente Plan General son:

- Eje urbano conformado por las calles de la Puerta de Aguilar y de La Corredera.
- Eje urbano conformado por las calles Santa Ana y Fuente Álamo
- Calle Zarzuela Alta
- Calle Don Gonzalo
- Calle San Fernando
- Entorno del Castillo-Calle de La Iglesia.
- Eje urbano conformado por las calles Enfermería, Benedicto XIII y Beato Juan de Ávila
- Entorno Plaza y Parroquia San Agustín

• La Red de Bicarriles

En cuanto al sistema carril-bici, asumirá una relación con el territorio como modo de transporte que encuentra su dimensión ideal en el ámbito urbano. Los umbrales de efectividad de la bicicleta como modo exclusivo de transporte, entre 4 y 6 km, lo que casi triplica la demanda que pudiera establecerse en Montilla, donde las distancias radiales al borde urbano nunca

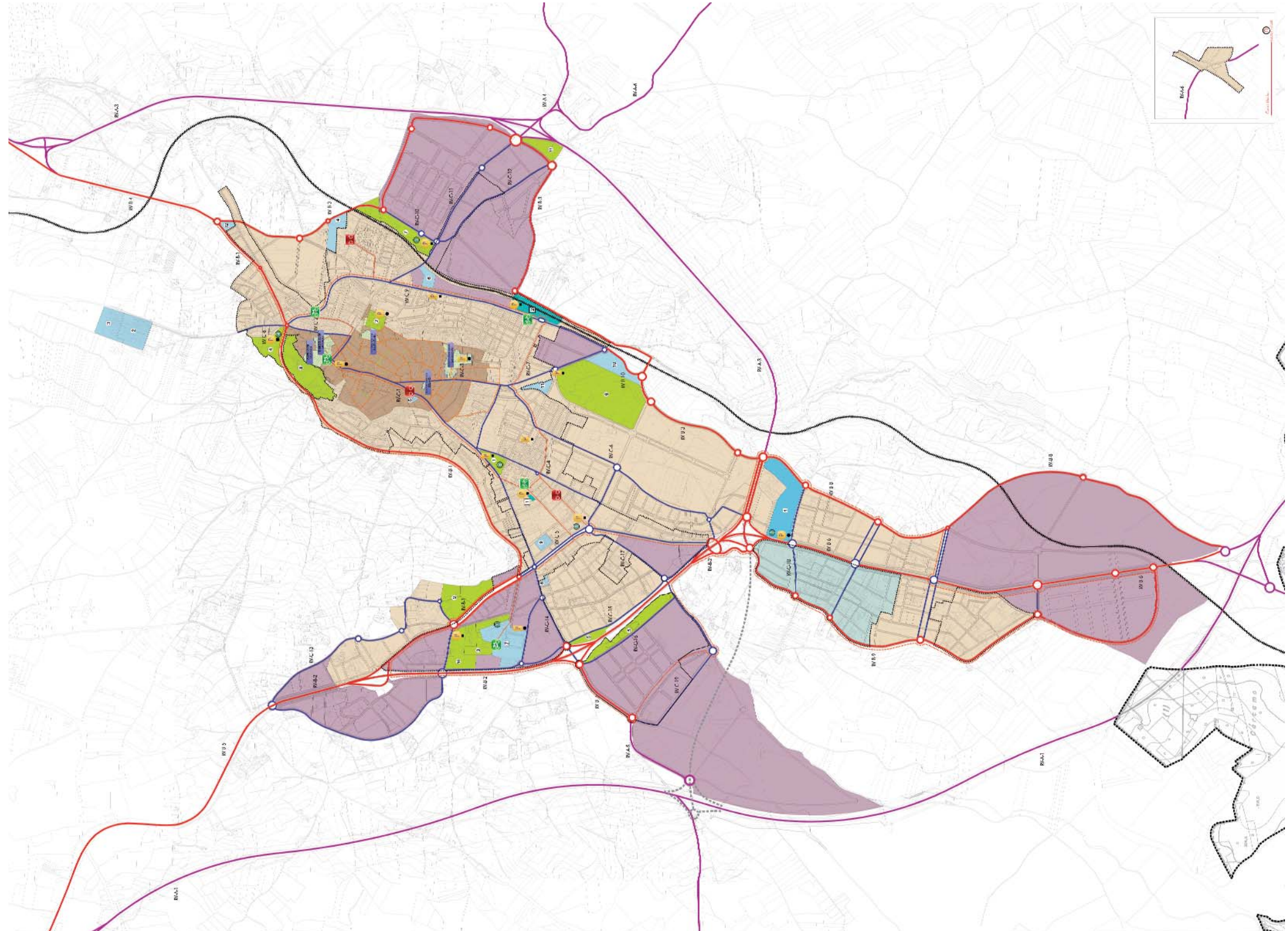
APROBACIÓN PROVISIONAL

m e m o r i a g e n e r a l

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

- 1.- SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO**
- 1.1.- RED FERROVIARIA
 - 1.1.1.- ESTACION DE AUTOMÓVIL
 - 1.1.2.- ESTACION DE BICICLETAS
 - 1.2.- RED GENERAL DE INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE
 - 1.2.1.- ESTACION DE AUTOMÓVIL
 - 1.2.2.- ESTACION DE BICICLETAS
 - 1.3.- RED GENERAL DE INTERCAMBIADORES SECUNDARIOS
 - 1.3.1.- TIEMPO GRANÁN
 - 1.3.2.- HOSPITAL COMARCAL
 - 1.3.3.- EL CIGARRAL
 - 1.3.4.- PARQUE DE LA REJOYA
 - 1.3.5.- AVDA. DE EUROPA
 - 1.3.6.- PASEO DE LAS MERCEDES
- 2.- SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO**
- 2.1.- HIERARQUÍA DEL SISTEMA VIARIO
 - A. NIVEL SUPRAMUNICIPAL (RV-A)
 - RV-A-1 ALIENACIÓN C/EXHIBICIÓN MARAZA (A-1)
 - RV-A-2 CARRETERA NACIONAL N-331
 - RV-A-3 CIRCUNVALACIÓN DE MONTILLA (A-30)
 - RV-A-4 (A-3100)
 - RV-A-5 (CO-4207)
 - RV-A-6 (CO-5209)
 - B. NIVEL URBANO. VIARIO DE PRIMER NIVEL (RV-B)
 - RV-B-1 RONDINA URBANA C/511P
 - RV-B-2 CIRCUNVALACIÓN N-331
 - RV-B-3 RONDINA URBANA 1511
 - RV-B-4 CONDICIÓN RONDA URBANA ESTE Y OESTE CON A-307
 - RV-B-5 CONDICIÓN SUR OESTE C/3101 N/141 CIRCUNVALACIÓN N-331 C/3101 A-45
 - RV-B-6 CONDICIÓN SUR CIRCUNVALACIÓN N-331 CON A-45
 - RV-B-7 DISTRIBUIDOR SUR OCCIDENTAL
 - RV-B-8 RONDA URBANA SUR OESTE
 - RV-B-9 RONDA URBANA SUROESTE
 - RV-B-10 CONDICIÓN RONDA URBANA 1511 CON C/ RÍO DE LA HOZ
 - C. NIVEL URBANO. VIARIO DE SEGUNDO NIVEL (RV-C)
 - 2.2.- RED DE APARCAMIENTOS
 - RED APARCAMIENTOS DE RESIDENTES Y ROTACIÓN
 - RED DE APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN
 - PROYECTOS
 - EXISTENTES
- 3.- SISTEMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA**
- 3.1.- RED PREFERENTEMENTE PEATONAL
 - 3.2.- RED PEATONAL
 - 3.3.- RED DE CARRIS BICICLETAS
 - BASES ALQUILER BICICLETAS EXISTENTES
 - BASES ALQUILER BICICLETAS PROYECTADAS
- 4.- SISTEMAS GENERALES**
- 4.1.- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
 - 1) D.L.P.U. 1 "PASEO DE LAS MERCEDES"
 - 2) I.L.P.U. 2 "PASEO DE LAS MERCEDES"
 - 3) I.L.P.U. 3 "PARQUE DE LA REJOYA"
 - 4) I.L.P.U. 4 "PARQUE DE LA REJOYA"
 - 5) D.L.P.U. 5 "PARQUE URBANO DE LA REJOYA"
 - 6) I.L.P.U. 6 "PARQUE URBANO DE LA REJOYA"
 - 7) I.L.P.U. 7 "PARQUE URBANO DE LA REJOYA"
 - 8) I.L.P.U. 8 "PARQUE URBANO DE LA REJOYA"
 - 9) D.L.P.U. 9 "PARQUE URBANO DE LA REJOYA"
 - 10) D.L.P.U. 10 "RECINTO FEDERAL"
 - 11) D.L.P.U. 11 "PARQUE DE SANTA MARÍA"
- 5.- ÁMBITOS ESTRATÉGICOS**
- ÁMBITO CASCO HISTÓRICO
 - ÁMBITO HISTÓRICO
 - ÁMBITO RESIDENCIAL
 - ÁMBITO ACTIVIDADES ECONÓMICAS
 - ÁMBITO MIXTO
- 6.- DETERMINACIONES GRÁFICAS**
- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
 - DELIMITACIÓN DEL SUELO URBANO
 - RÍO RIAZA

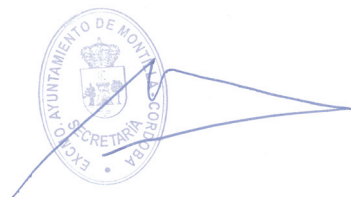


Firmado en Montilla,
El Secretario General

APROBACIÓN PROVISIONAL

m e m o r i a g e n e r a l

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

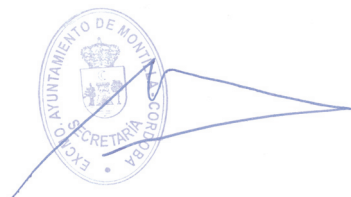
superan 2 Km. Por otro lado, su vinculación estrecha con las actividades y usos de la ciudad, la convierten en un modo de transporte natural hacia los bordes urbanos y zonas exteriores de carácter recreativo y, no se debe olvidar que los planteamientos que se están proponiendo en este Plan, acordes con las recientes concepciones de la movilidad como cadenas integradas de desplazamientos, introducen nuevas dimensiones cuyas posibilidades exceden ampliamente los marcos de trabajo que actualmente se están produciendo en Montilla.

El modelo de movilidad de Montilla está basado en la radialidad de los itinerarios y su interconexión, cuya configuración será:

- Itinerario 1: Circunvala el núcleo principal de Montilla
- Itinerario 2: Rodea al Sector Suroccidental conectándose al itinerario 1, por la Avenida de Europa.
- Itinerario 3: Comprende los crecimientos desarrollados al Sur del núcleo.

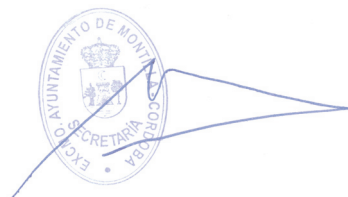
Así mismo, señalar que se está generando de manera incipiente una apuesta por el fomento del uso de la bicicleta en el municipio de Montilla, mediante la creación de un servicio de alquiler y préstamo de bicicletas, con puntos de alquiler interconectados con la red de carril bici prevista.

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

5.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE MOTORIZADO PRIVADO

En relación con el transporte motorizado privado, destacará la optimización de las comunicaciones rodadas, organizadas en forma de viarios que circunvalan los principales centros atractores de Montilla, conectados a la red territorial, compuesta por la nacional N-331, la circunvalación A-307 de Montilla y la autovía A-45.

Respecto a la accesibilidad interior de la ciudad, el sistema soporte del tráfico motorizado se organiza mediante el sistema de rondas de distribución interior de la ciudad, relacionando entre si las distintas partes de la ciudad y el sistema de ejes de penetración que tienen la función de conexión desde el exterior de la ciudad, hacia los ámbitos de centralidad urbana, concentrados en los intercambiadores, donde se produce el intercambio entre el automóvil y el sistema peatonal y conexión con el transporte público colectivo. El límite físico para la accesibilidad entre los accesos exteriores y la corona urbana interior se corresponde con la posición de los intercambiadores definidos en el modelo intermodal, sirviendo como el límite recomendable desde donde poder potenciar la accesibilidad en transporte público y no-motorizada, y donde se deben localizar con el tiempo los equipamientos de centralidad y barrio-ciudad. Este umbral aparece visualizado en los nodos de intercambio modal, y coincide en su límite interior con el nodo interior de las piezas de penetración urbana que determinan las "puertas de la ciudad motorizada".

El sistema de calles para la aproximación a la zona central de Montilla está formado por las calles siguientes, consecuencia de integrar las trazas del sistema viario en el nuevo modelo de accesibilidad propuesto:

ACCESO NORTE:

- Calle de Santa Brígida - Calle del Gran Capitán.

ACCESO SURORIENTAL:

- Avenida de Andalucía - Avenida de María Auxiliadora.
- Avenida de Italia - Calle del Río de La Hoz - Calle de la Ronda del Canillo.

ACCESO SUROCCIDENTAL

- Avenida de Málaga - Avenida de Europa.

Debido a que este sistema de ejes de centralidad constituye el primer encuentro con el espacio público, una vez abandonado el transporte privado, la mejora de esta red representa un incremento de la calidad de vida de gran parte de los ciudadanos. No se producirán movimientos de paso, frente a los de accesos y origen de los desplazamientos.

Son también elementos a destacar dentro del viario local las calles de tolerancia de vehículos, como elementos que canalizaran preferentemente los itinerarios peatonales con los ejes de prioridad para el transporte público y los ejes preferentemente peatonales centrales. Por ello, en el espacio viario deberán coexistir en equilibrio la movilidad motorizada y no motorizada, y el sistema de aparcamientos, junto con las funciones estanciales y de encuentro típicas del ambiente local. Es clave en este tipo de calles que la velocidad de circulación sea compatible con el uso conjunto de todo el espacio por los diversos modos de transporte y funciones, y por tanto, la velocidad de circulación será inferior a 30km/hora. Los tratamientos de pavimentación y diseño más apropiados a los viarios locales son los de plataforma continua entre fachadas.

5.3.1. LA LOCALIZACIÓN DE NUEVOS APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN Y RESIDENTES DENTRO DEL ESQUEMA DE INTERMODALIDAD Y ACCESIBILIDAD.

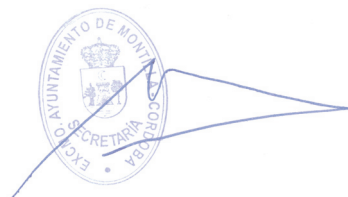
En relación con la movilidad motorizada privada sujeta a los principios de intermodalidad cobra singular importancia una adecuada política de aparcamientos que nivele los costos y beneficios de la demanda de accesibilidad a bienes y servicios. El sistema de aparcamientos, como eslabón imprescindible en la cadena de la movilidad del automóvil, es un elemento clave en las medidas de ordenación de la accesibilidad de las ciudades. Dentro de ésta estrategia general para establecer las bases del sistema intermodal de transportes en Montilla la estrategia de localización de los aparcamientos tiene una gran importancia estratégica para contribuir a la mejora de la habitabilidad general de la ciudad, tanto en el interior del Área Central como en las zonas exteriores a la misma.

De acuerdo con el nuevo modelo de movilidad sostenible para la coordinación entre la planificación urbanística y el sistema intermodal de transportes, previsto en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística de Montilla, la política municipal necesita establecer una adecuada localización de los nuevos aparcamientos para hacer posible que residentes, visitantes y residentes, tengan garantizada la accesibilidad a las diferentes actividades de la zona

APROBACIÓN PROVISIONAL

m e m o r i a g e n e r a l

DILIGENCIA.- Para hacer constar que la presente documentación ha sido aprobada, **PROVISIONALMENTE**, por acuerdo de **PLENO**, de fecha: **4 de MAYO de 2011**.



Firmado en Montilla,
El Secretario General.

central de la ciudad y sus principales intercambiadores de transporte, de forma compatible con un entorno ambiental favorable en cada centralidad asociada. El criterio fundamental para localizar los aparcamientos consiste en integrar su posición con la planificación intermodal de la ciudad, con el objetivo de establecer un modelo policéntrico de ciudad desde los diferentes accesos externos e internos. Se proponen un sistema de aparcamientos formado por dos tipos de utilización de demanda:

- Aparcamientos de Residentes.+ Rotación

LOCALIZACIÓN	ESTADO	TIPOLOGÍA
Plaza de la Rosa	Existente	Residente y Rotación
Plaza Obispo Pérez Muñoz	Existente	Residente y Rotación
Parque Deportivo Tierno Galván	Existente	Residente y Rotación
Parque de la Rejoja	Propuesto	Residente y Rotación
Parque lineal de El Cigarral	Propuesto	Residente y Rotación
Avenida del Marqués de La Vega de Armijo	Propuesto	Residente y Rotación
Paseo de Las Mercedes	Propuesto	Residente y Rotación
Avenida Río de La Hoz	Propuesto	Residente y Rotación
Parque Párroco Antonio Gómez	Propuesto	Residente y Rotación

- Aparcamientos en Rotación.

LOCALIZACIÓN	ESTADO	TIPOLOGÍA
Paseo de Cervantes	Existente	Rotación
Hospital Comarcal	Existente	Rotación
Estación de Ferrocarril	Propuesto	Rotación
Estación de Autobuses	Propuesto	Rotación
Avenida de La Constitución	Propuesto	Rotación
Parque Recinto Ferial	Propuesto	Rotación

Los nuevos aparcamientos de ciudad serán de rotación y residentes, y se localizaran exteriores o en el "borde" del centro de Montilla con objeto de evitar que la congestión y agitación urbana del tráfico se extienda hasta la posición del aparcamiento. Las localizaciones de nuevos aparcamientos irán siempre asociadas a objetivos de consolidar en su entorno nuevas centralidades de rango de ciudad. La red de aparcamientos principales para rotación debería localizarse a una distancia máxima entre los 300-400m desde las áreas de centralidad interna, y tienen la consideración de contenedores de los destinos básicos de las demandas de desplazamiento, en continuidad con la red peatonal e integrados con el sistema de espacios públicos del ámbito hasta completar el destino final del viaje.

Los aparcamientos de carácter de rotación, cumplirán una función intermodal, tendrán como objetivo el disuadir de la utilización del coche hacia el interior de la ciudad, facilitando la conexión entre el transporte público y el automóvil.

En el interior del área central tendrá preferencia la construcción de los aparcamientos para residentes, con el objetivo de garantizar la habitabilidad interior del ámbito patrimonial de la ciudad.

La construcción de aparcamientos en altura mediante edificios de uso específico, puede ser una buena solución para Montilla, con el objetivo de construir aparcamientos en régimen de alquiler a bajo coste, (una plaza de aparcamiento en altura tiene un coste tres veces inferior a un aparcamiento subterráneo y los costes de conservación y mantenimiento son el doble para estos últimos. La Normativa Urbanística del nuevo Plan General permite compatibilizar este tipo de aparcamientos en los espacios reservados para equipamiento y zonas verdes equipadas.

La localización de estos elementos se indica según una serie de condicionantes que deben ser satisfechos en cada caso, por lo que se recomienda un estudio específico que localice con exactitud cada propuesta, no obstante, desde el Plan se indican criterios de ubicación y condicionantes que deben ser satisfechos en cualquier caso.

- El límite definido por los intercambiadores de primer orden será preferentemente el límite exterior para la ubicación de aparcamientos de rotación. Los aparcamiento de Rotación existentes en el Área Central tendrán que ir transformándose en aparcamientos para residentes
- En el interior del Área Central solo se deben ubicar aparcamientos para residentes.
- Se debe realizar un estudio de las demandas actuales y previstas para residentes y plantear un programa de aparcamientos en edificaciones, ya sean en sótanos o en edificios en altura, que posibilite ir eliminando gradualmente el aparcamiento en superficie.
- El recinto propuesto para movilidad sostenible será revisado cada cuatro años, en función de sus características de centralidad.