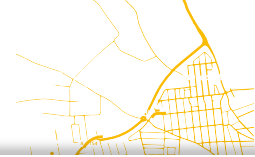


OE5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.





Objetivo Estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

"Hoy es innegable que las ciudades y los entornos metropolitanos necesitan modelos de movilidad inteligentes, que aseguren la accesibilidad universal, que reduzcan las desigualdades entre territorios y entre clase sociales, que se doten de sistemas de transporte sostenibles que favorezcan una economía eficiente, un medio ambiente saludable, una buena calidad del aire y el bienestar de sus habitantes."

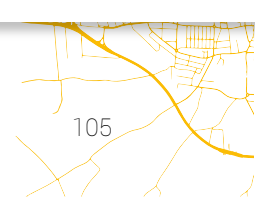
Agenda Urbana Española.

Análisis Cualitativo

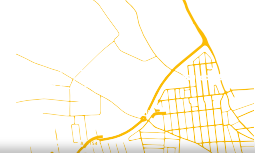
El **Objetivo Estratégico 5 - Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible** es una meta alcanzable en base a la consecución de los siguientes objetivos específicos:

Objetivos Específicos	Vinculación con Agenda 2030
5.1 Favorecer la ciudad de proximidad.	
5.2 Potenciar modos de transporte sostenibles.	 

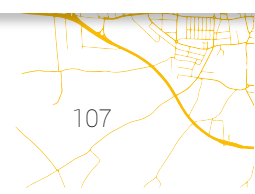
A continuación, y en base al diagnóstico previo realizado por el Ayuntamiento de Pilas, se expone la **adecuación de su acción municipal** con respecto a la formulación estratégica que propone la AUE.



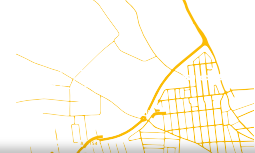
Objetivo Específico 5.1 FAVORECER LA CIUDAD DE PROXIMIDAD.	
Líneas de Actuación AUE	Acción municipal
Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.	El Ayuntamiento de Pílas se encuentra inmerso en la redacción de proyectos de movilidad a través de carril Bici entre la población y los dos principales polígonos industriales con el objeto de favorecer la conectividad urbana funcional.
Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.	En el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pílas se señala que, a lo largo de los últimos años se han planteado un conjunto de estrategias y actuaciones para compatibilizar la accesibilidad a los núcleos urbanos con la necesidad de preservar el medio ambiente y el patrimonio histórico. Dichas estrategias se basan en la introducción de restricciones al uso del vehículo privado, mejora del transporte público y potenciación de los desplazamientos peatonales. Se trata de una nueva ordenación de la movilidad basada en la reducción selectiva de los movimientos en automóvil a través del núcleo urbano y una mejora sustancial de la accesibilidad a pie y en transporte público. En el referido estudio se proponen actuaciones relativa a: la peatonalización y potenciación de los itinerarios peatonales; potenciación y mejora del transporte público (urbano e interurbano), así como en su confortabilidad; implantación de carriles bici y de aparcamientos y servicios públicos de bicicletas, con potenciación del uso de este medio de desplazamiento; reordenación y acondicionamiento del viario y completar la variante norte; aparcamientos disuasorios; mejora de carga y descarga.
Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa .	Nos remitimos a lo expuesto en la línea de actuación 2.3.9. Asimismo, cabe señalar la iniciativa del Ayuntamiento de Pílas denominada "Camino Escolar Seguro" para los alumnos de los distintos CEIP existentes en la localidad, con la que se pretende fomentar la movilidad del alumnado desde sus domicilios al colegio de una forma segura, sostenible y saludable, ya sea a pie o en bicicleta (modos no motorizados), o mediante transporte público (modo motorizado), a la vez que permitirán aumentar la seguridad de uno de los colectivos más vulnerables, los menores de edad.
Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.	Nos remitimos a lo expuesto en la línea de actuación 5.1.3.
Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público .	La mejora de la movilidad global es una de las prioridades que considerará el futuro Plan de Acción de la Agenda Urbana de



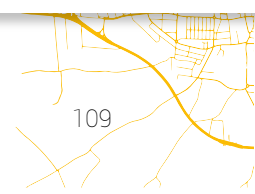
	Pilas y en ese sentido este será un aspecto a tener en cuenta en el futuro PGOU.
Fomentar cadenas metropolitanas o supramunicipales de transporte público y promover su intermodalidad.	El municipio de Pilas forma parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, lo que le permite la conexión con la capital de provincia y algunos otros municipios. Según el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano, la población de Pilas solo se ve atendida por las líneas de transporte interurbano. Aproximadamente la mitad de la población sigue quedando fuera del área de influencia proporcionada por las líneas anteriores. Por ello se propone el establecimiento de una nueva línea de transporte público urbano, para que al menos se puedan establecer dos circulaciones a la hora. Por otra parte, el Ayuntamiento de Pilas lleva reivindicando desde hace tiempo la llegada del tren de cercanías del aljarafe hasta la estación Aznalcázar-Pilas, y su posterior conexión mediante carril bici con el núcleo urbano. Asimismo, falta de una buena comunicación con el municipio cabecera de comarca, Sanlúcar La Mayor, proponiéndose una línea directa de transporte público interurbano.
Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable. Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.	Nos remitimos a lo expuesto en la línea de actuación 2.3.9. y 5.1.3. Destacamos la existencia de proyectos de comunicación urbana e interurbana mediante carril bici. En materia de ordenanzas, el Ayuntamiento de Pilas no ha desarrollado actuación alguna.



Objetivo Específico 5.2 POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.	
Líneas de Actuación AUE	Acción municipal
Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. En estos planes debería fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.	Pilas cuenta en la actualidad con el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pilas que contiene medidas en orden a la consecución de esta línea de actuación. Asimismo, existen proyectos de comunicación urbana e interurbana mediante carril bici.
Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.	No existe en Pilas una línea de transporte urbano que conecte distintas partes dentro de municipio. Pilas forma parte del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, lo que le permite conectar con la capital (Sevilla) y determinadas poblaciones (Villamanrique, Sanlúcar La Mayor, Aznalcázar, Bollullos de la Mitación). Como hemos señalado anteriormente, según el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano, la población de Pilas solo se ve atendida por las líneas de transporte interurbano. Aproximadamente la mitad de la población sigue quedando fuera del área de influencia proporcionada por las líneas anteriores. Por ello se propone el establecimiento de una nueva línea de transporte público urbano, para que al menos se puedan establecer dos circulaciones a la hora. Tal y como se ha señalado con anterioridad, el Ayuntamiento de Pilas lleva reivindicando desde hace tiempo la llegada del tren de cercanías del aljarafe hasta la estación Aznalcázar-Pilas, y su posterior conexión mediante carril bici con el núcleo urbano. Asimismo, falta una buena comunicación con el municipio cabecera de comarca, Sanlúcar La Mayor, proponiéndose una línea directa de transporte público interurbano.
Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.	En Pilas existen paradas para las líneas interurbanas en distintos puntos de la ciudad. Tal y como hemos señalado en la línea anterior, a través del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla existen líneas de autobús con Sevilla y otras poblaciones, a diversos horarios y con distinta frecuencia. La ciudad no tiene acceso al transporte ferroviario, estando la estación de tren más próxima a Pilas en el municipio de Carrión de los Céspedes.
Dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes, dentro de un plan o programa más amplio que incluya otras alternativas. En tal sentido, el paso de los	Dentro de la Línea de Actuación Estratégica 6 – Mejora de la calidad de vida que Pilas ofrece a las personas, igualmente, se ha previsto la actuación A6.4.1 – Sistema de gestión inteligente de puntos de recarga de vehículo eléctrico para favorecer la consecución del Objetivo Estratégico OE6.4 – favorecer y atraer una movilidad sostenible.



actuales Planes de movilidad a planes estratégicos que potencien los objetivos estratégicos de la Agenda sería muy recomendable.	Asimismo, el Ayuntamiento de Pilas está abordando la renovación de la flota municipal y, con tal fin, ha venido adquiriendo vehículos con etiqueta ambiental cero (vehículos eléctricos) destinados a diversas áreas municipales.
Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos . Implantar puntos de recarga de coches eléctricos.	Comentado en el 5.2.4.
Promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (MaaS, Mobility as a Service), y fomentar medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido , así como los servicios cooperativos ligados al transporte público .	El Ayuntamiento de Pilas ha realizado actuaciones en esta línea. Así, puso a disposición de los jóvenes del municipio una aplicación móvil, de uso fácil, que les permite localizar acompañantes de viaje con el objetivo de ahorrar en combustible y dinero, y de respetar lo máximo posible el medio ambiente. Para ello firmó un convenio de colaboración con AMOVENS, que ofrece una aplicación móvil con la que los usuarios pueden encontrar compañero(s) de coche que salga de o vaya a Pilas con las rutas necesarias, y que puede descargarse para Android y iPhone. Además, para seguir los movimientos y participar activamente en este servicio municipal, las personas interesadas se registran en el grupo creado por AMOVENS exclusivamente para los miembros pertenecientes de la localidad.
Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.	El Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pilas prevé actuaciones dirigidas a la implantación de carriles bici y de aparcamientos y servicios públicos de bicicletas, con potenciación del uso de la bicicleta. Actualmente no existen vías ciclistas en el municipio. El Avance del PGOU contemplaba redes de carriles bici en ellas. En Pilas hay gran afición por la bicicleta, existiendo la Asociación Deportiva CycloPilas que fomenta este deporte junto a otras Asociaciones como Alborada. Hasta ahora los ciclistas de Pilas suelen usar los caminos rurales y las carreteras del entorno como vías ciclistas.
Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.	Esta línea de actuación no se ha desarrollado por parte del Ayuntamiento de Pilas, aunque se ha previsto en el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pilas.
Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes , garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.	Los proyectos de comunicación urbana e interurbana mediante carril bici, señalados con anterioridad, también tiene el objetivo de conectar el casco urbano con las veredas y corredor verde. En este sentido, Pilas dispone de caminos y veredas accesibles en bicicleta o a pie lo que garantiza que sus ciudadanos tengan entornos amigables y seguros de los que poder disfrutar.



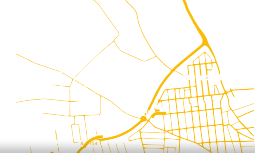
Garantizar la **accesibilidad universal** en todos los sistemas de transporte.

Como hemos señalado con anterioridad, Pílas no cuenta con línea de transporte urbano que conecte distintas partes dentro de municipio, por lo que directamente no contribuye a la consecución de esta línea de actuación.

Si nos centramos en el sistema de transporte interurbano (desarrollado por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla), el mismo cumple con todos los requisitos y normativas de accesibilidad física. Con respecto a la accesibilidad espacial ha de mencionarse que sería deseable la ampliación a nuevas líneas que permitan la vinculación con otros municipios del área.

Asimismo, en el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pílas se prevén actuaciones de mejora en la confortabilidad del transporte público, entre ellas:

- Dotar a las líneas de frecuencias de paso elevadas, regularidad y horarios extensos que permitan ofrecer un amplio nivel de servicio al usuario.
- Programa sobre las paradas de autobús: consistente en la instalación de marquesinas con diseño identitario, en las que, además de la espera cómoda por parte de los viajeros, se pueda consultar la red de transporte colectivo, el plano de las inmediaciones de la zona y ser consciente de cualquier aviso que implique modificaciones en el servicio.
- Disponibilidad de información previa a la elección modal, y también durante el viaje. Este es un factor coadyuvante a la potenciación del transporte público. La información es eficaz si el usuario entiende la coherencia de la red de que dispone.
- Disponibilidad de información sobre el tiempo de espera en la parada para eliminar la incertidumbre y otorgar un mayor nivel de servicio al usuario.
- Aumentar los servicios para personas con minusvalía.



De esta forma, con carácter general, el *Objetivo Estratégico 5 - Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible* presenta el siguiente alineamiento con la AUE:

Objetivos Específicos		Grado de adecuación a AUE				
		Nº de Líneas de Actuación AUE	N/A	Bajo	Medio	Alto
5.1	Favorecer la ciudad de proximidad.	10	3	0	4	3
5.2	Potenciar modos de transporte sostenibles.	12	2	1	9	0

En lo que se refiere a los **indicadores cualitativos** que propone la AUE en torno a este objetivo estratégico, si bien, éstos, se medirán en 2023, como primera medida de referencia a 2030, en el momento de llevar a cabo este diagnóstico, los valores que arroja el análisis realizado son los que se muestran a continuación:

5.1 Favorecer la ciudad de proximidad.

5.1.1	¿Se dispone en la ciudad de Planes de Transporte al Trabajo (PTT) para racionalizar los desplazamientos a los principales centros de trabajo?	NO
-------	---	----

OBSERVACIONES

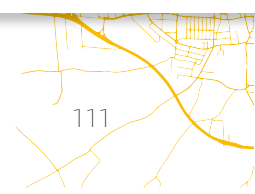
No aplica.

5.2 Potenciar modos de transporte sostenibles.

5.2.1	¿Se dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la ciudad?	SI
-------	--	----

OBSERVACIONES

Pilas cuenta con un Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pilas de 2009, vigente. El documento recoge el resumen de la metodología seguida para la realización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio.

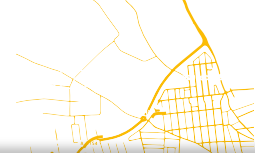


Análisis Cuantitativo

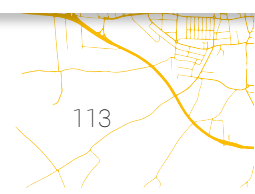
Para abordar el análisis cuantitativo del municipio de Pilas, en primer lugar, se han considerado los **datos descriptivos** que aporta la AUE y que nos permiten contar con una aproximación en relación con otras referencias territoriales.

En este sentido desde el Ayuntamiento de Pilas se han considerado un conjunto de municipios del entorno geográfico de Pilas y que cuentan con una población del mismo orden. Estos son: Bollullos Par del Condado, La Palma del Condado, La Puebla del Río y Sanlúcar la Mayor.

Datos descriptivos		Pilas	Media del área comparada	Bollullos Par del Condado	La Palma del Condado	La Puebla del Río	Sanlúcar la Mayor
	D.01. Variación de la población 2010 – 2020 (%)	3,3	2,84	3,1	3,1	-2,4	7,1
	D.06. Densidad Urbana. Número de habitantes por hectárea de superficie de suelo urbano (hab./ha)	53,8	58,7	68,6	44,5	92,7	33,9
	D.07. Superficie de suelo urbano mixto discontinuo sobre suelo urbano mixto total (%)	10,4	11,9	0	0	25,2	0,1
	D.08. Densidad de vivienda por superficie de suelo urbano (Viv/ha)	23,1	25,28	30,6	19,3	39,1	14,3
	D.09. Compacidad urbana. Superficie construida total por superficie de suelo (m²t/m²s)	0,6	0,6	0,7	0,5	0,8	0,4
	D.10.a. Superficie construida de uso residencial por superficie de suelo (m²t/m²s)	0,4	0,4	0,5	0,3	0,5	0,3
	D.10.b. Superficie construida de uso residencial respecto al total de superficie construida (%)	62,1	63,88	62,3	53,3	71,7	70
	D.ST.01. Densidad de viviendas previstas en las áreas de suelo de desarrollo (Viv/ha)	34,7	24,74	24,2	36,1	13,3	15,4
	D.17.a. Superficie de infraestructuras de transporte (ha)	14,1	57,56	115,6	39,7	14,2	104,2
	D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%)	0,3	1,025	2,3	0,7	0	0,8



	D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes (%)	529	538	529	483,7	614,3	534
	D.18.b. Porcentaje de Turismos (%)	70,6	73,52	72,3	74,3	76,4	74
	D.18.c. Porcentaje de motocicletas (%)	8,3	7,58	6,6	6,7	8,8	7,5
	D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%)	14,4	15,28	16,9	16,1	14,7	14,3
	D.22.b. Índice de senectud de la población (%)	8,8	10,18	12,2	11,2	9,3	9,4



Matriz DAFO

Tomando como referencia las matrices DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) que aporta la AUE, el diagnóstico preliminar llevado a cabo en torno al *Objetivo Estratégico 5 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible*, nos posiciona ante la siguiente matriz.

Para su realización el grupo de trabajo de la Agenda Urbana de Pitalito ha eliminado aquellos factores que no proceden, ha aportado otros nuevos que se requerían y, finalmente, actualizado, en algunos casos, el texto sugerido.



Debilidades

D.01	Patrones de movilidad poco sostenible, con un predominio del desplazamiento en vehículo privado, frente a la movilidad peatonal o ciclista.
D.02	Problemas de tráfico y movilidad, de circulación y congestión en el desplazamiento al área metropolitana debido al tráfico diario de los desplazamientos casa- trabajo.
D.03	Déficit de transporte público. Falta de conexión de transporte público del municipio, con los municipios y con la capital.
D.04	Déficit de aparcamientos disuasorios para favorecer la peatonalización de determinadas zonas de actividad.
D.05	Déficit de infraestructuras de movilidad sostenible, de red de carril bici o de infraestructuras para el despliegue de la movilidad alternativa.
D.06	Ausencia de una estrategia de movilidad integrada y ligada a la accesibilidad y a planes de movilidad urbana sostenible, consistentes con cada realidad urbana.



Fortalezas

F.03	Ciudades bien comunicadas, con carácter general, dotadas de una buena red de infraestructuras de comunicación, mejorada en los últimos años.
F.04	Modelo de ciudad compacta, especialmente en el centro urbano, lo que facilita la proximidad y, en consecuencia, la movilidad sostenible.
F.05	Condiciones favorables de clima y topografía para el impulso de los medios de transporte blandos: peatonal y bicicleta.
F.06	Numerosas actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible: principalmente peatonalización



Amenazas

- | | |
|------|--|
| A.01 | Efectos de movilidad vinculados a un desarrollo territorial disperso de escasa densidad, por nuevas expansiones urbanas o urbanizaciones aisladas. |
| A.03 | Mejora de la red de carreteras en el ámbito territorial que puede incentivar el uso del vehículo privado en detrimento del transporte público. |
| A.04 | Incremento de los niveles de contaminación atmosférica como efecto del uso del vehículo privado en el entorno urbano y espacios periurbanos. |



Oportunidades

- | | |
|------|--|
| O.01 | Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos, que facilitan y promueven las infraestructuras de movilidad urbana sostenible. |
| O.02 | Presencia de grandes infraestructuras de transporte, que mejoran la accesibilidad territorial y la movilidad como aeropuertos o puertos comerciales. |
| O.03 | Potencialidad de las redes policéntricas de ciudades como soporte para plantear una estrategia territorial de movilidad sostenible. |
| O.04 | Planes supramunicipales de transporte sostenible, que mejoren la conexión interurbana con transporte público sostenible y con medios de transporte blando. |
| O.05 | Introducción de las TIC en la gestión de los servicios urbanos de transporte, como elemento clave de mejora de su calidad y sostenibilidad. |
| O.06 | Posibilidad de creación de aparcamientos disuasorios. |
| O.07 | Concienciar y educar a la sociedad sobre la movilidad y el transporte sostenibles. |

Mapa de Agentes de interés

En torno al marco estratégico que representa el *Objetivo Estratégico - 5 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible*, se han identificado los siguientes agentes de interés, incluido el propio Ayuntamiento de Pilas:

Entidad Pública	Instrumento
Ayuntamiento de Pilas	- Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano de Pilas PilasSmart 30
Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Junta de Andalucía	Líneas de transporte.