

**ANEXO**  
**PMUS BAJO ANDARAX**  
PLAN de MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL  
marzo 2021

INTRODUCCIÓN .....	3
<b>ANTECEDENTES:</b> .....	3
<b>OBJETO :</b> .....	6
<b>CARÁCTER NO NORMATIVO DEL DOCUMENTO :</b> .....	7
<b>INNECESARIEDAD DE TRAMITACIÓN AMBIENTAL :</b> .....	8
<b>METODOLOGÍA :</b> .....	9
PLAN DE ACTUACIÓN. Anexo de desarrollo .....	12
<b>PLAN 2 : CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL</b> ( <i>PMS Bajo Andarax_Planes de Actuación. pdf _ pág. 29/134</i> ).....	13
<b>PLAN 4 : MOVILIDAD CICLISTA</b> ( <i>PMS Bajo Andarax_Planes de Actuación. pdf _ pág. 49/134</i> ).....	14

## INTRODUCCIÓN

### ANTECEDENTES:

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la comarca almeriense del Bajo Andarax (PMUS - BAJO ANDARAX) se elaboró en mayo de 2011 promovido por la Diputación de Almería.

Establece las directrices para conseguir una movilidad más sostenible en el territorio con un horizonte temporal a medio largo plazo. Incluye los municipios de Huércal de Almería, Viator, Benahadux, Pechina, Rioja, Gádor y Santa Fe de Mondújar. En el proceso de análisis y propuestas participaron la Mancomunidad de municipios del Bajo Andarax y el Consorcio Metropolitano de Transportes.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado del Bajo Andarax (EDUSI-BA) promovida por Diputación de Almería y cofinanciada en un 80% por fondos FEDER fue seleccionada por el Ministerio de Hacienda para su ejecución dentro del Programa Operativo Plurirregional de España en el periodo 2014-2020.

La EDUSI recoge un plan de acción integrado para afrontar los retos urbanos del territorio metropolitano conformado por los barrios norte y este de Almería capital y los términos municipales de Huércal de Almería y Viator. La línea de actuación nº2 se define como: *EDUSI\_OT4\_L2*:

*Infraestructura y fomento de la movilidad sostenible en el área metropolitana* y establece como criterio de selección actuaciones que estén incluidas o desarrollen objetivamente los objetivos del PMUS del Bajo Andarax y de Almería capital.

Desde la elaboración del PMUS-BAJO ANDARAX se han desarrollado otros documentos de planificación con influencia en la movilidad sostenible del área metropolitana, entre los que destacan:

POTAUA (2011) Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Almería, aprobado por Decreto 351/2011 de 29 de noviembre (BOJA nº98 de 4 enero 2012)

Se trata de un Plan de Ordenación supramunicipal que concreta las determinaciones del POT de Andalucía en los municipios de Almería, Níjar y los que conforman la Comarca del Bajo Andarax (Huércal de Almería, Viator, Benahadux, Pechina, Rioja, Gádor y Santa Fe de Mondújar).

En lo referente a la movilidad establece la necesidad de reequilibrar y fomentar los medios de movilidad sostenibles en el territorio.

PMUS ALMERÍA (2015) Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado en junio de 2015 por el Ayuntamiento de Almería.

Aborda de manera integral todos los aspectos relacionados con la movilidad en el término municipal de Almería: tráfico, aparcamiento, transporte público, movilidad peatonal y en bicicleta.

PLAN ANDALUZ  
DE LA BICICLETA  
(PAB 2014-2020)

El Plan Andaluz de la Bicicleta fue aprobado mediante Decreto 9/2014 de 21 de enero por la Junta de Andalucía.

Establece un marco estratégico para propiciar un mayor uso de ese medio transporte en la Comunidad Autónoma Andaluza, abordando infraestructura viaria, aparcamientos, intermodalidad y medidas de concienciación y gestión.

PLAN ESPECIAL  
DE LA VEGA DEL  
ANDARAX

El Plan Especial de la Vega del Andarax en la aglomeración urbana de Almería está promovido por la Consejería de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía, y se encuentra en elaboración.

El documento de avance (propuesta de objetivos y líneas de ordenación) fue presentado en noviembre de 2019. En él se concretan infraestructuras necesarias para fomentar la movilidad sostenible.

## OBJETO :

*QUÉ:* El presente anexo tiene por objeto complementar el PMUS existente concretando algunas actuaciones que, siendo coherentes con los objetivos y directrices del Plan, no se encuentran expresamente mencionadas en el mismo.

*PORQUÉ :* su concreción en el PMUS resulta conveniente para programar su ejecución a corto plazo mediante el plan de acción de la EDUSI-Bajo Andarax cofinanciada por fondos FEDER.

- El PMUS -BAJO ANDARAX es el documento de carácter estratégico al que hace referencia la EDUSI-Bajo Andarax en materia de movilidad sostenible. En la EDUSI se estableció como criterio de selección que cada actuación debe estar incluida o desarrollar objetivamente los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del territorio. Existen actuaciones que se mencionan expresamente en el PMUS vigente por lo que su ejecución es directa. Sin embargo, existen otras que aún estando identificadas coherentemente con el PMUS vigente no se mencionan expresamente en su texto, por lo que se ha considerado conveniente incluirlas mediante el presente anexo para dar soporte a la elaboración de los proyectos técnicos de ejecución de la infraestructura.

Por lo tanto, el presente ANEXO-PMUS no realiza innovación alguna sobre el PMUS existente, sino que DESARROLLA su contenido técnico concretando actuaciones que se consideran necesarias para la consecución de los objetivos del Plan original y que existe interés y posibilidades económicas para ser ejecutadas a corto plazo.

## CARÁCTER NO NORMATIVO DEL DOCUMENTO :

El PMUS-Bajo Andarax no es un documento normativo.

El anteproyecto de la Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (Proposición de Ley en BOJA Nº70 de 30 de abril de 2019) refiere en su art.9.3. que las determinaciones de los PMUS pueden ser Disposiciones, Directrices o Recomendaciones.

- El PMUS-Bajo Andarax no incluye Disposiciones, esto es; determinaciones de aplicación directa vinculantes para las Administraciones Públicas y para los particulares.
- Las Directrices se definen como determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines.
- Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos de la movilidad sostenible.

Aunque el PMUS-Bajo Andarax es anterior al anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible, en todo caso se trataría de un documento únicamente de Directrices y Recomendaciones. Este Anexo al PMUS-Bajo Andarax establece cierta concreción para la consecución de los fines de movilidad sostenible de utilidad para las administraciones publicas.

## **INNECESARIEDAD DE TRAMITACIÓN AMBIENTAL :**

Este ANEXO al PMUS-Bajo Andarax no requiere Evaluación Ambiental Estratégica en lo concerniente a la Ley 7/2007 de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad y desarrollo de la misma.

- El PMUS-Bajo Andarax no es un marco regulador para la aprobación de proyectos. No tiene carácter normativo, sino que es un documento de planificación inspirador de actuaciones a programar y en su caso incorporar al planeamiento urbanístico.
- Por otra parte, el presente Anexo se trata de un documento que no innova ni modifica el PMUS-Bajo Andarax de manera sustancial, sino que tan sólo añade concreción de algunas actuaciones para su ejecución a corto plazo mediante la EDUSI.

El presente ANEXO al PMUS-Bajo Andarax no está sometido a evaluación ambiental estratégica ordinaria ni simplificada por la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, ya que no afecta a la ordenación estructural del PMUS, ni altera su clasificación o regulación normativa, ni afecta al planeamiento de los municipios.



## **METODOLOGÍA :**

*CÓMO* : Se mantiene la estructura y diseño del documento original, con objeto de integrarse fácilmente en el mismo como complemento.

Aunque se conserva el carácter propositivo y de sugerencia del Plan, se incluye cierta concreción gráfica mediante esquemas de las actuaciones para aclarar su descripción y alcance.

El presente anexo desarrolla parcialmente y únicamente el apartado denominado PLAN DE ACTUACIÓN. El resto de apartados del PMUS se mantienen sin alterar.

**DIAGNÓSTICO DEL PMUS :** No se altera ni amplia; ya que no se han realizado nuevas mediciones ni análisis de la movilidad. De hecho, la EDUSI se elaboró incorporando en los datos de este diagnóstico en su parte de territorio.

**PLAN DE ACTUACIÓN** Es el único apartado en el que se incide; pero tan sólo concretando actuaciones que resultan coherentes e identificadas con los objetivos del PMUS descritos en el documento.

El Plan vigente establece objetivos y directrices muy generales, pero tan sólo concreta limitadas actuaciones y no incluye planimetrías de los trazados. El presente anexo completa el documento añadiendo la mención expresa y el trazado orientativo de actuaciones que se dirigen

a materializar las directrices del plan y para las que existe posibilidad de financiación para su ejecución a corto plazo.

Se ha respetado la enumeración de los epígrafes que estructuran el documento para que resulte de mayor legibilidad su incorporación al texto completo. En cada apartado se incluye la referencia a la página del archivo pdf para facilitar su ubicación.

Los esquemas orientativos que se incluyen servirán de base para la elaboración de las soluciones técnicas de los proyectos de ejecución.

**PRESUPUESTO DEL PMUS :** No se altera ni amplía; ya que el documento original realizaba unas estimaciones cuya misión era orientar hacia la consecución del plan. No obstante, el objeto de la concreción del presente anexo tiene una finalidad operativa al incluirse en la programación de la EDUSI-BA que se encuentra en ejecución cofinanciada por fondos FEDER.

#### **INDICADORES**

Se mantienen los indicadores del PMUS. En las actuaciones que se concreta se aplica lo previsto en el documento de contabilizar el Nº de ciclistas/día y peatones que circulan por la vía antes y después de la intervención para su evaluación.

Actualmente no resulta necesario elaborar un nuevo PMUS en el territorio; las actuaciones contempladas en el documento se encuentran parcialmente iniciadas y el Plan sigue inspirando las intervenciones en los municipios.

Aunque es cierto que recientemente la construcción del Centro Comercial Torrecárdenas (T.M. ALMERÍA) y el de la Cepa (T.M. Huércal de Almería) afectan a la dinámica funcional entre Almería y Huércal de Almería, todavía no han llevado aparejado una modificación sustancial de la infraestructura viaria. Posiblemente en un futuro resulte de interés realizar un nuevo diagnóstico de la movilidad en el área metropolitana, pero cuando se ponga en funcionamiento el acceso norte a la capital desde la rotonda A92-E15 de Viator a través de la A-1000 (actualmente en proceso de información pública de su trazado), ya que esta infraestructura sí se estima realizará una transformación cuantitativa de la movilidad en el entorno, así como la llegada del Tren de Alta Velocidad.

El anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible (Proposición de Ley en BOJA Nº70 de 30 de abril de 2019) prevé la elaboración de un instrumento de planificación de la movilidad sostenible en el territorio de la aglomeración urbana de Almería entre otras zonas andaluzas.



Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER  
*Una manera de hacer EUROPA*

PLAN DE ACTUACIÓN. Anexo de desarrollo

## PLAN 2 : CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL *(PMS Bajo Andarax\_Planes de Actuación. pdf\_ pág. 29/134)*

### 4.1. ACTUACIÓN 2.1. Gestión de intersecciones. <sup>1</sup>

#### 4.1.12 <sup>2</sup> MEJORA DE LA PERMEABILIDAD Y SEGURIDAD PEATONAL- CICLISTA EN LA CN-340

La C.N.340 en su paso por Huércal de Almería constituye una espina estructural de movilidad Norte-Sur de intenso tráfico de paso y local.

Se han detectado deficiencias y puntos conflictivos desde el punto de vista de la movilidad sostenible, cuya mejora avanzará en la integración funcional de los barrios urbanos laterales.

Consiste en intervenir sobre el número de cruces, semáforos, carriles bici, y zonas verdes de protección para transformar esta vía estructurante en más segura y permeable para peatones y ciclistas.

Se incluye un esquema de los puntos conflictivos detectados para servir de orientación a los proyectos técnicos que definan las actuaciones.

---

<sup>1</sup> - <sup>2</sup> Los epígrafes y su numeración corresponden al PMUS original, para facilitar la integración de este ANEXO con el documento PMUS-BAJO ANDARAX vigente.

## **PLAN 4 : MOVILIDAD CICLISTA** *(PMS Bajo Andarax\_Planes de Actuación. pdf\_ pág. 49/134)*

### **ACTUACIÓN 4.1. Itinerarios Ciclistas Interurbanos-Carril Bici**

#### **6.2.12 CARRIL BICI DE CONEXIÓN DEL CENTRO URBANO DE HUÉRCAL CON RED DE ALMERÍA CIUDAD**

Movilidad sostenible mediante Carril Bici de conexión entre centro urbano de Huércal de Almería con red municipal de Almería y acceso de descongestión rodado a zona de Villa Inés previsto en el planeamiento urbanístico de Huércal de Almería y de necesaria simultaneidad de ejecución por las características topográficas.

El trazado ciclista contempla la conexión desde la Red Bici existente en término municipal de Almería (zona de Torrecárdenas y entorno del Centro Comercial) hasta el puente antiguo entre Huércal de Almería-Viator, incluido el tramo urbano de la carretera A-1001.

Descrito en esquema adjunto.

Se encuentra en consonancia con otros documentos de planificación realizados con posterioridad al PMUS-Bajo Andarax:

---

REFERENCIAS EN PLAN  
ESPECIAL VEGA DEL  
ANDARAX:

- Entre sus objetivos y líneas de ordenación plantea (8.2.) RED DE CAMINOS ESTRUCTURANTES en un esquema de movilidad sostenible. En ellos se incluye este trazado previsto.
- Coincide parcialmente con la propuesta estructurante del Plan Especial de La Vega del Andarax de adaptación a movilidad sostenible del Camino Real (P-18), que se prolonga al norte en travesía urbana de Huércal de Almería (P-17) y al sur en el término municipal de Almería hasta el Parque del Andarax por la vía de servicio de encauzamiento (P-19 y P-21).

---

REFERENCIAS EN PLAN  
ANDALUZ DE LA  
BICICLETA 2014-2020:

- Se centra en la necesaria continuidad de los itinerarios ciclistas. Entre las actuaciones necesarias en la provincia de Almería detecta en 7.2.2 (pag.109) la AL-07 consistente en la conexión de Almería ciudad con los núcleos situados al norte: Huércal de Almería, Viator y Pechina como vía ciclista de transporte por la CN-340, cuesta de los callejones, puente viejo y AL-3117.
  - Incluye vías ciclistas existentes en los núcleos urbanos complementarias a la anterior y otra desde el barrio Villa Inés al centro tradicional de Huércal por trazado paralelo al ferrocarril actual.
-

### 6.2.13 CARRIL BICI DE CONEXIÓN DEL PUENTE CON NÚCLEO URBANO DE VIATOR

Remodelación en la entrada de Viator desde la conexión con el puente antiguo con Huércal de Almería hasta el Centro Urbano para mejorar la movilidad sostenible, ampliando el espacio para el peatón e incorporando carril bici.

Existen dos alternativas principales: por la Ctra.AL-3117 y acceso al corazón urbano por calle Antonio Machado, o bien mediante la reconfiguración de la Ctra. Almería hasta su encuentro con calle Real, que conecta con la Plaza de la Constitución.

Descrito en esquema adjunto.

Esta actuación se encuentra en consonancia con otros documentos de planificación realizados con posterioridad al PMUS-Bajo Andarax

REFERENCIAS EN PLAN  
ESPECIAL VEGA DEL  
ANDARAX:

- La propuesta estructurante del Avance del Plan Especial de La Vega del Andarax potencia la movilidad sostenible de la carretera AL-3117 (L-06) que conecta la actuación del puente con Huércal de Almería (T-7) con el núcleo urbano al norte y los polígonos industriales al sur.
- Este plan sí avanza gráficamente una red interna de Carril Bici en Viator, proponiendo entre otros el tramo entre la Ctra. AL-3117 hasta la Plaza de la Constitución (por C/ Antonio Machado).



#### 6.2.14 CARRIL BICI DE CONEXIÓN CON POLÍGONOS INDUSTRIALES EN HUÉRCAL DE ALMERÍA

Carril bici desde el núcleo urbano de Huércal de Almería hasta los polígonos industriales colindantes con C.N.340 a través de la Ctra. de Almería, y hasta conexión de carril bici existente en rotonda de La Ceba.

El trazado discurre por el borde sur de la zona de las Mascaranas desde el puente del tren hasta el carril bici existente en rotonda de La Ceba ejecutado recientemente en la zona del centro comercial del paraje de El Canario.

Esta actuación se encuentra en consonancia con otros documentos de planificación realizados con posterioridad al PMUS-Bajo Andarax

REFERENCIAS EN  
PLAN ANDALUZ DE  
LA BICICLETA 2014-  
2020:

- Se centra en la necesaria continuidad de los itinerarios ciclistas. Entre las actuaciones necesarias en la provincia de Almería detecta en 7.2.2 (pag.109) la AL-07 consistente en la conexión de Almería ciudad con los núcleos situados al norte: Huércal de Almería, Viator y Pechina como vía ciclista de transporte por la CN-340, cuesta de los callejones, puente viejo y AL-3117.



INTERSECCIONES A MEJORAR EN SEGURIDAD Y PERMEABILIDAD  
RED CABRIL BICI EXISTENTE  
CABRIL BICI PROPUESTA

PLAN DE CIRCULACIÓN Y SEGURIDAD VIAL  
ACT. 2.1. Gestión de Intersecciones

**ANEXO PMUS-BAJO ANDARAX**  
MAYO 2021





RED CARRETERA BICEXISTENTE  
CARRIL BICI PROPUESTA

PLAN 4. MOVILIDAD CICLISTA  
ACT. 4.1. Carril Bici Interurbano

ANEXO PMUS-BAJO ANDARAX  
MAYO DE 2021

