

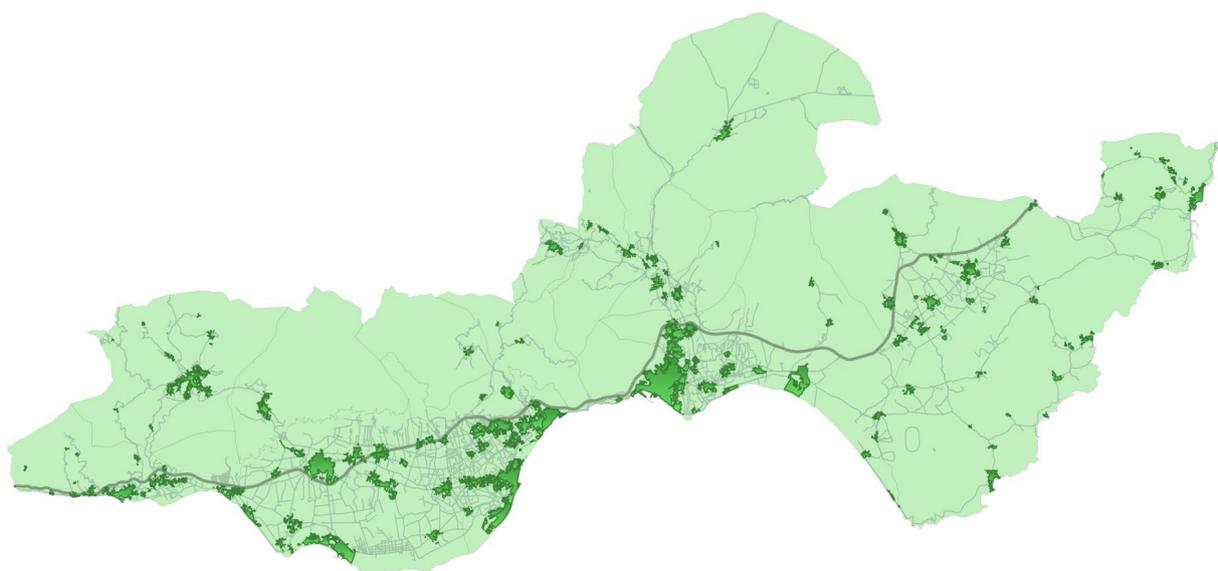


Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda
Dirección General de Movilidad y Transportes

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE ALMERÍA

Plan de Movilidad Sostenible



CONCLUSIONES JORNADAS PARTICIPATIVAS

Noviembre 2022





1. Introducción

Dentro del contexto de la redacción del **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería (PT-MAAL)**, y concretamente en el desarrollo de la jornada participativa para completar el diagnóstico preliminar de la situación inicial aportado por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (en adelante, CFATV), es crucial contar con las aportaciones de los colectivos que se verán afectados de manera más directa por las políticas públicas que se planifiquen.

En este sentido, se celebra la Jornada participativa del Plan de Transporte y Movilidad del Área Metropolitana de Almería, en la Biblioteca provincial “Francisco Villaespesa”, contando con la participación de **46 personas de diferentes colectivos**.

La apertura de la jornada corrió a cargo de la Delegada del Gobierno de la Junta de Andalucía en Almería, María Aránzazu Martín Moya; la Delegada Territorial de la Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda en Almería, Carmen Belén López Zapata; y el Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano de Almería, Luis Miguel Carmona Ledesma.

En cuando a la definición de los **colectivos**, para recabar sus aportaciones y completar el diagnóstico preliminar del plan, se tuvieron en cuenta a los siguientes:

- Administración Estatal, Junta de Andalucía y Cuerpos de Seguridad Vial (8 personas)
- Profesionales del Transporte, agentes económicos y empresariales (9 personas)
- Agentes sociales y Ciudadanía (12 personas)
- Administración Local (19 personas)

La jornada participativa se ha desarrollado siguiendo la **metodología** que se expone a continuación:

1. **Plenario:** Comienza la jornada mostrando mediante una presentación inicial, el diagnóstico preliminar realizado por la oficina técnica de redacción del plan.

2. **Grupos homogéneos:** Se reúne a los colectivos mostrados anteriormente y se lanzan dos preguntas para inducir a la reflexión:

- ¿Hay algún dato, problema, necesidad o elemento de la realidad de Almería que no se haya contemplado en el diagnóstico y es importante tenerlo en cuenta a la hora de abordar este Plan?
- ¿Qué aspectos de los señalados consideráis los más graves o importantes a abordar por el plan estratégico?

3. **Plenario:** Puesta en común de las reflexiones de cada grupo homogéneo.

4. **Grupos heterogéneos:** Se mezclan a todas las personas participantes en grupos heterogéneos (con integrantes de todos los grupos homogéneos) para que lleguen a un consenso sobre cuáles son los principales problemas, necesidades y retos, lanzando las siguientes preguntas:

- ¿Qué tres problemas o dificultades en el transporte metropolitano del Área de Almería debería resolver este Plan?
- ¿Qué tres necesidades o carencias del sistema de transporte metropolitano del Área de Almería es necesario que contemple el Plan?
- ¿Qué tres retos se deberían incluir en el Plan para que el área metropolitana de Almería se convierta en referente de la innovación en materia de movilidad?

Se exponen en los siguientes apartados las conclusiones de las dos dinámicas realizadas.



2. Conclusiones de la dinámica de grupos homogéneos

A continuación, se muestran los elementos señalados por cada grupo homogéneo en las jornadas participativas celebradas para completar el diagnóstico preliminar, a saber: Administración Local; Administración Estatal, Junta de Andalucía y Cuerpos de Seguridad Vial; Profesionales del Transporte; Agentes sociales, económicos y empresariales; Ciudadanía.

La dinámica de las sesiones realizadas en cada uno de los grupos consistió en el lanzamiento de las siguientes preguntas para el debate y la puesta en común de todas las personas participantes en cada grupo homogéneo.

Los grupos fueron dirigidos por una persona dinamizadora y otra relatora, que velaron por la correcta ejecución de la dinámica, el respeto de los tiempos de intervención de cada participante y la recogida de los aspectos reflejados en cada grupo. Se muestra a continuación el resultado de las dinámicas que ofrece cada equipo de facilitación, respetando la estructura que han seguido a la hora de recoger las conclusiones de cada dinámica.

Grupo Homogéneo 1: Administraciones Públicas Estatales, Junta de Andalucía y Cuerpos de Seguridad

Principales vacíos del diagnóstico

- Incluir en el diagnóstico las previsiones de cambio que acarreará la futura llegada del AVE a Almería. Previsiblemente traerá un aumento de viajes en ferrocarril y mayor necesidad de transporte internos.
- Explorar las conexiones con el Poniente almeriense en transporte público.
- Completar el mapa de focos de atracción de personas, identificando una mayor cantidad de puntos de trabajo endógenos de la economía almeriense, como son las alhóndigas y empresas agroindustriales (que generan una importante atracción de trabajadoras y trabajadores).
- Hay un importante problema con las retenciones en la A7 y en el Cañarete, que afectan tanto al transporte privado como al público. Estas vías sufren problemas por el sol (que disminuye la visibilidad y ralentiza el rodamiento), los derrumbamientos, etc. Por lo que se recomienda evaluar las posibilidades de establecer conexiones marítimas entre Almería capital y el Poniente.
- Incluir un mapa de aparcamientos disuasorios para identificar la falta de espacios de este tipo en los municipios pequeños y explorar la posibilidad de buscar nuevas parcelas que cumplan esta función tanto en los municipios como en los focos de atracción de población.
- El alto precio de la vivienda en Almería, está generando la creación de ciudades dormitorio (como Aguadulce) que necesitan desplazarse a la capital y a otras localidades por motivos de trabajo.

Principales problemas identificados

- Relevancia del transporte privado ante las deficiencias en el funcionamiento del transporte público.



- La alta siniestralidad en las carreteras secundarias que unen las alhóndigas y los poblados (infraviviendas rurales y asentamientos) donde vive la población migrante empleada en estas alhóndigas y en los invernaderos. Muchos de los desplazamientos a estos puntos de trabajo se hacen en bicicletas y monopatines eléctricos, por carreteras secundarias, sin línea divisoria, sin luz y sin arcén, lo que hace que se registre un importante número de accidentes.
- Hay poca presencia del vehículo eléctrico y el parque de vehículos eléctricos existente, tiene importantes debilidades: pocos puntos de recarga, alta demanda energética, poca autonomía, etc.
- El alto precio de los terrenos rurales, hace que la expropiación pública sea muy difícil y costosa. Se incumplen la reserva de márgenes para las vías, a la vez que el costo de los terrenos necesarios para ampliar o construir vías encarece cualquier intervención en este sentido.

Grupo Homogéneo 2: Profesionales del transporte, agentes económicos y empresariales

Problemas identificados

- Masificación de vehículos tras la salida de Roquetas y Viator en horas punta.
- Preferencia del uso de vehículo privado debido al confort y comodidad.
- Carencias del servicio de transporte público en ciertas zonas (entre el poniente y la capital).
- No existen servicios de transporte público hacia los polígonos.
- Ausencia de aparcamientos disuasorios en puntos clave, y falta de conexiones desde estos.
- Los vehículos de elevada carga útil no tienen acceso al centro de los grandes municipios.
- Falta de infraestructura de transporte ferroviario (en concreto en la cercanía del bajo Andarax).
- Falta de apuesta política por los transportes, en términos generales, en Almería.
- Carencias del servicio de transporte público entre la capital y el bajo Andarax.
- Baja frecuencia de servicio de transporte público.
- Existe un problema de movilidad en las zonas de invernaderos.
- Crecimiento exponencial no satisfecho, producido además en áreas dispersas.
- Ausencia de concienciación de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible.
- Ayuda a la adquisición de vehículos eléctricos.
- Falta de puntos de carga eléctrica.



Grupo Homogéneo 3: Agentes sociales y ciudadanía

Principales vacíos del diagnóstico

- Intermodalidad en el transporte público. Importante puerto-estación intermodal.
- Idoneidad de nuevas zonas con prioridad para viandantes y ciclistas que sean seguras.
- Ferrocarril y carriles bicis en el Cañarete.
- No existe un método de evaluación que permita valorar el correcto funcionamiento del sistema.
- Integración de los interurbanos con los urbanos y racionalizar las líneas y paradas.
- Integración de un solo ente de gestión de infraestructuras y servicios.
- Eliminación de barreras arquitectónicas. Contemplar todos los colectivos, mejora de la accesibilidad e inclusión real.

Aspectos más urgentes a abordar

- Reducido uso del transporte público y por el contrario, elevado uso del vehículo privado.
- Falta de ferrocarril en el Bajo Andarax y zona de Poniente, además de otros modos de transporte colectivo como marítimo (Se trata de una alternativa al vehículo privado entre núcleos costeros, especialmente en época estival).
- La conurbación de Poniente no cuenta con ferrocarril.
- Mejorar la información que se ofrece
- La visión y el modelo de gestión del sistema de transporte público no satisfacen las necesidades reales.
- Falta una política de movilidad que sea coherente e integradora.
- Falta identificar un claro objetivo: dejar de usar el transporte privado si se quiere aumentar el uso del transporte público. Debemos preguntarnos que le falta al servicio para aumentar su uso. El servicio de incentivos no está orientado a maximizar su uso.

Grupo 4: Administración Local

Principales vacíos del diagnóstico

Municipio de Níjar:

- Tener en cuenta la estacionalidad y la conexión con los polos de atracción (Universidad de Almería).
- Tener en cuenta los PMUS
- Unir barriadas y/o núcleos de población entre sí.
- Bolsas de aparcamientos alrededor de las playas.



Santa Fe de Mondujar:

- Problemas de horarios en transporte público.
- Tren de cercanías en el Bajo Andarax.
- Patrimonio cultura (Los Millares) no tiene buena conexión.
- Plan Transporte POTAUA.

Viator:

- Cercanías Bajo Andarax.
- Alta concentración de desplazamientos en la base militar (alrededor de 3000 personas).
- UAL/Centros formativos.
- Polígonos industriales.

Almería:

- Propuestas concretas sobre posibles conexiones de redes ciclistas con otros municipios (sobre todo del poniente).

Alhama de Almería:

- Acceso UAL es un problema.
- Barriada de Huéchar no está conectada por transporte público.
- Problemas de horarios para conectar con Almería.
- Existencia Balneario (punto de atracción).

Tabernas:

- Falta de horarios con Almería
- Parques temáticos (mini Hollywood). No se explota esta faceta.

Adra:

- Problemas con el alumnado.
- Conexiones con el Ejido y directos a Almería.
- Potenciar transporte público con playas de Adra en verano.

Benahadux:

- Frecuencias a media mañana.

Huércal de Almería:

- Más conexiones con Almería en transporte público.

La Mojonera:

- Falta conexión N-5 (la Mojonera-Vícar).
- Conexión con polígonos industriales.
- Problemas de carreteras sin arcén.
- Problemas de atropellos ciclistas.
- Propuesta: unir Vicar-Roquetas-La Mojonera en una línea circular.
- Incluir los Plantes de transporte al trabajo en los el PTM de Almería.

Berja:

- Mala conexión Adra-Berja.
- Mejores conexiones en fin de semana para turismo interior.



Conclusiones grupos homogéneos

Como **síntesis de las conclusiones** de la dinámica de grupos homogéneos, cabe resaltar:

- ✓ Como principal problema a abordar, se encuentra la necesidad de **mejorar el servicio de transporte público** actual, de manera que logre ser una **alternativa real al vehículo privado**, y logre reducir la cuota de uso del coche.
- ✓ En especial, se destaca el **alto número de desplazamientos que se producen entre la ciudad de Almería y los municipios del Poniente**, especialmente en las horas punta, provocando congestiones en puntos clave de la red viaria como el Cañarete.
- ✓ Asimismo, se deberían **mejorar los servicios de transporte público en el Bajo Andarax**, debido a la escasa oferta de servicios, y en ocasiones, con horarios descoordinados, así como la conectividad de centros atractores como pueden ser los polígonos industriales, Universidad, o puntos turísticos.
- ✓ Se plantea estudiar la implantación de **nuevos modos de transporte colectivos**, como el transporte marítimo, o el ferrocarril, mejorando así las conexiones entre Almería, Bajo Andarax y Poniente.
- ✓ Resulta necesaria **mejorar las condiciones de los desplazamientos** entre los núcleos poblacionales y las zonas de invernaderos.
- ✓ Otro de los problemas planteados es la **escasa electrificación** del vehículo privado, haciendo falta un mayor número de puntos de recarga y de ayudas para la adquisición de este tipo de vehículos.
- ✓ Por último, se conviene la necesidad de **mejorar la infraestructura ciclopeatonal**.

3. Conclusiones de la dinámica de grupos heterogéneos

A continuación, se muestran los problemas, necesidades y retos priorizados por cada grupo heterogéneo en las jornadas participativas celebradas para completar el diagnóstico preliminar elaborado por la oficina técnica de redacción del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Almería. Plan de Movilidad Sostenible.

La metodología empleada para obtener este producto ha consistido en:

1. La recopilación de los problemas, necesidades y retos priorizados por cada uno de los 5 grupos heterogéneos conformados durante la jornada.
2. Reestructuración, reformulación y orden de estos, atendiendo a la correcta clasificación de problemas, necesidades y retos.

Problemas

- Desequilibrio en el uso entre el transporte privado y el público. Elevado uso del vehículo privado, lo que provoca atascos, accidentes y contaminación.



- La centralidad de las líneas de autobús en la capital, dificulta la comunicación entre municipios de la misma comarca, que no cuentan con líneas circulares que faciliten los desplazamientos intracomarcales en transportes sostenibles (ni en bus ni en bici).
- Deficitaria frecuencia de transporte público (bus) y escasa información sobre líneas y horarios que dificultan el transporte sostenible a universidad, puestos de trabajo, ciudades de tamaño medio (que centralizan los servicios), servicios médicos y a las zonas turísticas desde los municipios rurales del área metropolitana. Descoordinación de horarios en entradas y salidas del trabajo o estudios (Universidad de Almería).
- Las infraestructuras existentes no son adecuadas para abordar los problemas que el crecimiento desordenado de la agroindustria ha conllevado. Dispersión de los centros de trabajo en el centro de las ciudades y fuera de las ciudades (cooperativas agrícolas).
- Colapso en la A7.
- Estacionalidad de los polos turísticos.
- Sistema concesional de transporte en bus en régimen de monopolio.

Necesidades

- Reducción del uso del vehículo privado.
- Fomentar la movilidad sostenible: Existe poca conciencia medioambiental por parte de la población. Incentivar el uso de otros modos sostenibles de movilidad incluyendo el uso del transporte público y publicitarlo. Fomentar la educación vial en los colegios.
- Creación de una red de cercanías. Apuesta por el ferrocarril como medio alternativo, tanto en el Bajo Andarax como en el Poniente. Existen infraestructuras ferroviarias en el bajo Andarax, pero no hay trenes que las recorran.
- No hay suficientes puntos de carga para satisfacer las demandas del parque de vehículos eléctrico.
- Racionalizar las líneas y medios existentes para viajeros y mercancías.
- Mejorar infraestructuras básicas existentes.
- Infraestructuras deficientes en muchos casos (no hay buenos carriles bici en algunos casos). Analizar de manera global estas cuestiones.
- Necesidad de nuevos aparcamientos disuasorios que impidan el acceso de vehículos al centro de las ciudades.
- Accesibilidad e inclusión real. Cubrir las necesidades de la población (muchas residencias, centros de día, etc. se ubican fuera del centro).
- Servicios nocturnos de transporte público.



Retos:

- La creación de nuevos puntos logísticos de distribución y transporte relacionados con la agroindustria (ciudad del transporte) concentrará y aumentará los desplazamientos de vehículos pesados.
- Se prevé el crecimiento de la población en las zonas costeras y con ello los desplazamientos desde estos territorios.
- Enfoque, planificación y gestión integral de la movilidad.
- Establecer planes coordinados para que varios operadores puedan compartir tráfico lo que supondría un ahorro económico (mejora en horarios y dotación de servicios).
- Intermodalidad en zonas como invernaderos y polígonos industriales.
- Será imprescindible coordinar todos los medios de transporte que operan en la zona para satisfacer las demandas de los diferentes agentes y evitar problemas.
- Problemas de financiación. Asignar un volumen de recursos económicos necesarios.
- Posibilidad de colaboración público-privada y posibilidades de conveniar con centros de trabajo.
- El teletrabajo disminuiría los desplazamientos de vehículos privados por carretera.
- Garantizar la accesibilidad segura y universal.
- Restricciones de vehículos privados, dando alternativas a otros modos de transporte (bolsas de aparcamientos).
- Inclusión de forma global en los PGOU.
- No cerrarse a la alternativa del bus, sino a otros modos sostenibles.
- Mejora infraestructuras ciclistas.

4. Despedida y cierre de la Jornada

La despedida y cierre del evento fue protagonizada por el Jefe de Servicio de Planificación y Explotación del Transporte de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la CFATV, Manuel Márquez Pigner y por el Director Gerente del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería: Luis Miguel Carmona Ledesma.

Se agradece a todos los asistentes su presencia y se señala que se va a contar con todos los colectivos y ciudadanos en el desarrollo de este Plan, destacando que quedan muchas fases hasta que se apruebe el Plan definitivo, y se va a seguir contando con toda la ciudadanía en el desarrollo del mismo. En general, todas las cuestiones que aquí se han trasladado y consensuado se tomarán, en la medida de lo posible, como referencia para las líneas estratégicas que contemplará el Plan.

Se agradece el trabajo realizado a la consultora CPS, al equipo de la Dirección General de Movilidad y Transportes, al Consorcio de Transporte Metropolitano de Almería y a la Delegación Territorial de Al-



mería CFATV. Se agradece el apoyo y la colaboración del Instituto Andaluz de Administración Pública, del departamento de evaluación de Políticas Públicas, que colaboran también en los nueve planes de transportes metropolitanos que se están desarrollando en Andalucía.

Entidad colaboradora:
Área de Evaluación de Políticas Públicas
Instituto Andaluz de Administración Pública
