

**DOCUMENTACIÓN PMUS**  
**(PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE)**

**INDICE**

- PMUS

Documento integro, Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva.

- PMUS- ESCENARIO, PROPUESTAS Y ACTUACIONES.

Documento anexo al plan.

- INFORME DE APROBACIÓN INICIAL

Pleno marzo de 2022

- INFORME: URBANISMO

- INFORME: EMTUSA

- ANUNCIO BOP

## Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Huelva

DEFINICIÓN DE ESCENARIOS, PROPUESTAS Y ESTRATEGIAS DE  
ACTUACIÓN.



## Índice

Página

## Contenido

1.	Objetivos del Plan .....	6
2.	Selección de medidas .....	12
2.1.	Movilidad global .....	12
2.1.1.	Creación de una mesa de gestión de la movilidad .....	12
2.1.2.	Ordenanza de movilidad .....	13
2.1.3.	Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible .....	14
2.1.4.	Mobility as a Service. MaaS.....	16
2.1.5.	Fomento de los planes de movilidad en grandes centros atractores .....	17
2.1.6.	Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible .....	21
2.1.7.	Campañas de concienciación, sensibilización y fomento.....	23
2.2.	Vehículo privado y Seguridad Vial.....	26
2.2.1.	Medidas dirigidas a aliviar el tráfico de paso .....	26
2.2.2.	Establecimiento de una nueva jerarquía viaria .....	28
2.2.3.	Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30 .....	33
2.2.4.	Medidas de mejora de la seguridad vial .....	34
2.2.5.	Cambio de sentido de la Calle Puerto .....	36
2.2.6.	Canalización de los flujos A-497 al centro de la ciudad .....	37
2.2.7.	Medidas de mejora del sistema de control de accesos .....	39
2.3.	Distribución Urbana de Mercancías .....	40
2.3.1.	Colaboración Administración Local y actores implicados .....	42
2.3.2.	Mejora de la Regulación de la DUM.....	42
2.3.3.	Medidas dirigidas a la transformación de la flota de vehículos .....	43
2.3.4.	Creación de centros de distribución urbana de mercancías .....	44
2.3.5.	Distribución de mercancías en horas valle.....	46
2.3.6.	Aplicación de las nuevas tecnologías en la DUM .....	48
2.4.	Aparcamiento .....	49
2.4.1.	Redefinición del sistema de estacionamiento regulado .....	49

2.4.2.	Adopción de una política tarifaria coordinada.....	60
2.4.3.	Soluciones de aparcamiento en ámbitos concretos .....	63
2.4.4.	Medidas dirigidas a la reducción de la indisciplina en los estacionamientos .....	68
2.4.5.	Implantación de Aparcamientos Disuasorios.....	71
2.5.	Transporte público .....	79
2.5.1.	Mejora de la velocidad comercial del transporte público .....	79
2.5.2.	Optimización de la red de autobuses urbanos.....	88
2.5.3.	Mejora de la información del servicio.....	99
2.5.4.	Certificación de calidad .....	102
2.5.5.	Mejora de la accesibilidad del servicio.....	103
2.5.6.	Mejora de la intermodalidad .....	104
2.5.7.	Definición de una red básica de circulación.....	107
2.6.	Recuperación de la calidad urbana y ciudadana a través de la movilidad activa .....	109
2.6.1.	Introducción .....	109
2.6.2.	Calidad de vida urbana como indicador de bienestar.....	110
2.6.3.	Calidad de vida y bienestar en los programas municipales vigentes.....	111
2.6.4.	Crisis sanitaria y aprendizajes .....	112
2.7.	Movilidad peatonal .....	114
-	Movilidad peatonal periurbana.....	115
2.7.1.	Consolidación de la red de itinerarios peatonales ecológicos .....	115
-	Movilidad peatonal a escala de ciudad .....	122
2.7.2.	Definición de una red de Itinerarios peatonales saludables.....	123
2.7.3.	Peatonalizaciones permanentes .....	130
2.7.4.	Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de aceras como medida de la crisis sanitaria Covid-19 .....	142
2.7.5.	Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles Abiertas” como medida de la crisis sanitaria Covid-19 .....	143
2.7.6.	Rutas turísticas activas .....	148
2.7.7.	Creación del mapa “Metrominuto” para incentivar el uso de las rutas peatonales... ..	152
-	Movilidad peatonal a escala de barrio .....	154
2.7.8.	Programa de microcentralidades de las barriadas.....	155

2.7.9.	Camino Escolar Seguro .....	163
2.7.10.	Programa de intervenciones en los Entornos Escolares como medida de la crisis sanitaria Covid-19	169
2.7.11.	Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada como medida de la crisis sanitaria Covid-19 .....	172
-	Propuestas de movilidad peatonal motivadas por la crisis sanitaria Covid-19 .....	174
2.8.	Movilidad ciclista y VMP .....	175
2.8.1.	Mejora de la red ciclista existente .....	176
2.8.2.	Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas como medida de la crisis sanitaria Covid-19 .....	177
2.8.3.	Plan de mejora de la señalización ciclista .....	183
2.8.4.	Plan de aparcamientos para bicicletas.....	187
2.8.5.	Sistema público de bicicletas .....	194
2.8.6.	Promoción del uso de la bicicleta para rutas turísticas.....	199
2.8.7.	Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio .....	205
2.8.8.	Vehículos De Movilidad Personal Y Modificación Del Reglamento General De Circulación	210
	Propuestas de movilidad ciclista motivadas por la crisis sanitaria Covid-19 .....	212
2.9.	Otras acciones complementarias .....	213
2.9.1.	Plan de Accesibilidad para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte.....	213
2.9.2.	Plan de movilidad vertical en el Cabezo de la Esperanza.....	215
2.9.3.	Garantizar la permeabilidad segura para peatones y ciclistas en polos generadores de viajes	217
2.10.	Espacio Urbano. Integración entre Urbanismo y movilidad .....	218
2.10.1.	Planeamiento territorial y urbanístico: regulación de la movilidad urbana .....	218
2.10.2.	Coordinación entre el PMUS y los Planes de Ordenación de ámbito municipal y supramunicipal .....	220
2.10.3.	Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana	221
2.11.	Medioambiente.....	223
2.11.1.	Plan de Potenciación del vehículo eléctrico.....	223
2.11.2.	Renovación de la flota de taxis.....	226

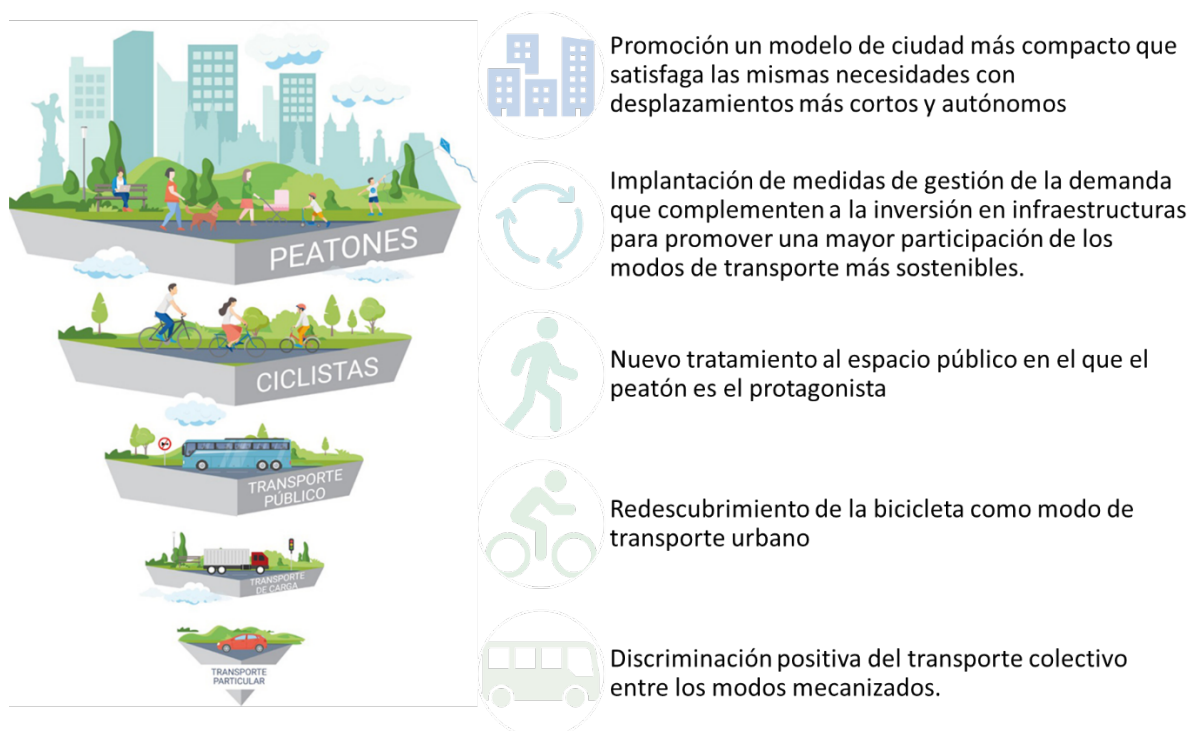
2.11.3.	Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura .....	227
2.11.4.	Medidas de información y concienciación de la calidad del aire .....	227
3.	Escenarios .....	230
3.1.	Horizontes del Plan .....	230
3.2.	Escenarios .....	230
3.2.1.	Escenario tendencial .....	230
3.2.2.	Escenarios del Plan .....	231

## 1. Objetivos del Plan

El diagnóstico puso de relevancia, entre otros aspectos, que el actual modelo de movilidad de Huelva gravita de forma importante sobre el automóvil, lo que provoca numerosos impactos negativos relacionados con el medio ambiente, la salud y la equidad.

El Ayuntamiento de Huelva en coordinación con la Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva (EMTUSA) pusieron en marcha la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva con la intención de contar con un instrumento de planificación que permita definir **un nuevo modelo de movilidad más sostenible, inclusivo y seguro, que compatibilice crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.**

Este nuevo modelo de movilidad estará definido por los principios que se derivan de la pirámide de la movilidad:



Estas serán las bases del cambio en un entorno hasta ahora concebido para priorizar la circulación de vehículos, por lo tanto, el cambio será gradual, en el que la planificación de la movilidad deberá ir de la mano de otras disciplinas como el urbanismo y el medio ambiente.

Los objetivos del PMUS dan respuesta a la realidad de Huelva, la problemática detectada con anterioridad y la capacidad de actuación de los agentes involucrados en el Plan. Por otro lado, deben ser claros, concretos y fácilmente medibles, sirviendo de referencia para evaluar el cumplimiento del Plan.

A continuación, se plantean los objetivos generales o líneas estratégicas del PMUS de Huelva:



De estos objetivos generales se derivan los siguientes objetivos específicos:

- 01
- ### MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS
- La adopción de un modelo de movilidad sostenible pasa por minimizar los impactos negativos que esta genera sobre la ciudad y el medio ambiente. Para ello se fomentará la movilidad activa y el transporte público entre los modos motorizados. Así mismo, supone la reducción de las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero de los vehículos que circulan por el municipio.
- Fomentar la movilidad activa frente a los realizados en modos motorizados buscando una mayor sostenibilidad social y económica del sistema de movilidad.
  - Aumentar la participación del Transporte Público en el reparto modal frente a los otros modos motorizados, mediante el desarrollo de un sistema de transportes con concepción multimodal.
  - Reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero de los vehículos que circulan por el municipio, fomentando el uso de combustibles menos contaminantes en los vehículos motorizados y técnicas de conducción eficiente.

**02**

## APUESTA POR UNA MOVILIDAD MÁS EFICIENTE

Puesta a disposición de variados modos de transporte para que los usuarios puedan elegir el modo de transporte más adecuado en cada caso, es decir, aquel de menor coste económico, medioambiental y social.

La intermodalidad, la gestión del aparcamiento y de las mercancías y la aplicación de las nuevas tecnologías contribuyen a una movilidad más eficiente.

- Introducción de medidas de gestión de la movilidad
- Fomento de la intermodalidad que permita la combinación de diversos modos de transporte.
- Gestión y ordenación de la Distribución Urbana de Mercancías
- Introducción de las nuevas tecnologías para una mejor gestión de los diferentes modos de transporte.

**03**

## MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD URBANA

En Huelva se realizan 190.625 viajes en un día laborable. Esto supone un elevado uso de un espacio público limitado que requiere la convivencia de varios medios de transporte para atender la demanda de movilidad de personas y mercancías. Así, se persigue adoptar un modelo de movilidad con un reparto equitativo del espacio público y más seguro, protegiendo a todos los usuarios, especialmente a los más vulnerables.

Por otra parte, todos los ciudadanos tienen derecho a desplazarse independientemente de sus características por ello es necesario que el modelo de movilidad garantice la accesibilidad universal al sistema de transporte.

- Alcanzar una distribución equitativa del espacio público y mejorar la convivencia entre todos los modos de transporte recuperando el protagonismo del peatón y los modos de transporte más sostenibles.
- Integración y coordinación de las políticas de movilidad en la ordenación del territorio y con políticas energéticas y medioambientales.
- Potenciar una movilidad segura en la zona urbana y Reducir la accidentalidad en todos los modos de transporte y todos los usuarios con especial atención a los más vulnerables.
- Garantizar la accesibilidad universal al sistema de movilidad

**04**

## PROMULGAR UNA MOVILIDAD CONSCIENTE Y RESPONSABLE

La adopción de un nuevo modelo de movilidad conlleva necesariamente un cambio de actitud y comportamiento de los ciudadanos que conduzca a un mayor uso de modos de transporte sostenibles y combinaciones intermodales reduciendo su dependencia del automóvil. La definición de las denominadas medidas blandas o de gestión de la movilidad en combinación con el resto incidirán en la maximización de los resultados.

- Introducción de medidas de formación, sensibilización y concienciación de la sociedad en hábitos de movilidad sostenible
- Introducción y promoción de las nuevas tecnologías en el sistema multimodal de transportes que permitan al usuario mejorar la concepción y planificación de los viajes garantizando que



las decisiones sobre la utilización de modos y la forma de realizar los viajes encaje en un modelo de transporte sostenible competitivo: Smart Mobility.

Por último, desde el PMUS no se puede obviar la hoja de ruta establecida por la AGENDA 30, a través de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) dirigidos a garantizar un desarrollo socioeconómico justo, inclusivo y sostenible.



**Los Ayuntamientos** son clave para la consecución de los ODS por su cercanía a la población, su capacidad de transformación del entorno y su agilidad en facilitar respuestas a la ciudadanía. Para su implementación en Huelva se ha puesto en marcha **#HuelvaSostenible2030**, un espacio que promueve la coordinación, la comunicación, la sensibilización y la participación de todos los actores para hacer posible la Agenda 2030.

Desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Huelva se incide en la consecución de 7 de los 17 ODS:







Fomento de la movilidad Activa con claros beneficios para el bienestar y la salud de las personas  
Medidas de mejora de los espacios y conexiones peatonales que aseguren el distanciamiento físico recomendado por las autoridades sanitarias y demandado por la ciudadanía en la nueva normalidad

La promoción de la movilidad activa y el transporte público implica la priorización de modos más usados por las mujeres.  
Las medidas de mejora del espacio urbano y la movilidad de proximidad y del cuidado incide especialmente en las mujeres



Fomento del uso de combustibles menos contaminantes en los vehículos motorizados y técnicas de conducción eficiente

Fomento de la movilidad activa teniendo en cuenta las diferentes escalas “de ciudad” y “de barrio”.  
Fomento del transporte público entre los modos motorizados.  
Fomento del uso de vehículos menos contaminantes que reduzcan las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.



La potenciación del transporte público como herramienta de inclusión social y reducción de desigualdades.  
Garantizar la accesibilidad universal al sistema de movilidad

Fomento de la movilidad activa y el transporte público entre los modos motorizados para mejorar la sostenibilidad de los desplazamientos.  
Fomento del uso de vehículos menos contaminantes que reduzcan las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero.



Propuesta de adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible  
Fomento de la movilidad sostenible en el ámbito privado.  
Soluciones publico privadas dirigidas a mejorar aspectos como la gestión de mercancías y aparcamiento.

Considerando las estrategias de movilidad vigentes, el PMUS también está alineado con la Estrategia Nacional de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, publicada el 17 de septiembre de 2020 por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Constituye el marco que guiará el debate de la movilidad en España, enriqueciéndose con las aportaciones de los distintos actores del ecosistema de la movilidad, y actualiza la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS), aprobada el 30 de abril de 2009.

La estrategia se sustenta en tres pilares básicos y se estructura en nueve ejes, que se desarrollan a través de líneas de actuación y medidas concretas:



## 2. Selección de medidas

En base a los objetivos fijados se plantea la siguiente selección de medidas ordenadas por modos:

### 2.1. Movilidad global

#### 2.1.1. Creación de una mesa de gestión de la movilidad

##### 2.1.1.1. Motivación

La movilidad urbana es uno de los factores fundamentales de la ciudad y que más afectan en la calidad de vida de los ciudadanos. Esta engloba todos los aspectos referentes a transporte público, tráfico, aparcamiento, carga y descarga y tráfico de mercancías, movilidad peatonal, movilidad ciclista, movilidad reducida, seguridad vial, accesibilidad, y planificación del urbanismo de la ciudad.

Los departamentos de tráfico y policía local y EMTUSA dependen de la misma área del Ayuntamiento, la de Movilidad y Seguridad Ciudadana. Por ello sería deseable una mayor coordinación entre ambos departamentos y EMTUSA. Así mismo, existe margen de mejora en lo que se refiere a coordinación con otras áreas del ayuntamiento relacionadas con movilidad como son el Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica, Área de Políticas Sociales e Igualdad y el Área de Hábitat Urbano e Infraestructuras.

##### 2.1.1.2. Propuesta

La planificación, y la buena gestión de los intereses generales, requieren el establecimiento de canales y medios para promover la participación activa y continua de todas las áreas del ayuntamiento relacionadas con la movilidad. Así, se propone **la creación de una Mesa de la Movilidad** que se convierta en un espacio útil de diálogo donde tejer redes de colaboración y profundizar en la coordinación, para la consecución de una movilidad más sostenible en el municipio.

La citada mesa de la movilidad tiene como objeto la creación de un espacio para la información, coordinación y propuesta en relación con las actividades municipales relativas a la promoción de la movilidad sostenible que dé respuesta a las necesidades de movilidad, garantice la accesibilidad y permita el desarrollo de la ciudad respetando los objetivos ambientales, económicos y sociales.

De forma más concreta y prioritaria servirá para:

- Coordinar distintas áreas del Ayuntamiento relacionadas con la movilidad
- Unificar criterios en el estudio, planificación y actuaciones a llevar a cabo en cortes y desvíos de eventos ya programados.
- Dar a conocer las necesidades de campañas del control de la indisciplina por parte de la Policía Local que afectan al transporte público
- Coordinar la presencia de Policía local en las horas de entrada y salida de los colegios en los que asiduamente se producen colapsos importantes de tráfico y afectan a los autobuses urbanos.

- Creación de protocolos de actuación y coordinación entre el departamento de tráfico y EMTUSA con el objetivo de actuar con la mayor rapidez en caso de detectarse cualquier incidencia.

Se propone la siguiente composición de la mesa:

- Concejales de las áreas municipales relacionadas con el ámbito de la movilidad, como son el Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica, Área de Políticas Sociales e Igualdad y el Área de Hábitat Urbano e Infraestructuras, u otros concejales cuya asistencia a las sesiones se apropiada por la materia a tratar.
- Gerente de EMTUSA.
- Responsable del departamento de Tráfico
- Jefe de Policía Local
- Personal técnico municipal de materias relacionadas con la movilidad.
- Etc.

Se recomienda fijar reuniones de carácter periódico, trimestrales, por ejemplo. Siendo posible la celebración de reuniones extraordinarias por razones de conveniencia o urgencia.

## **2.1.2. Ordenanza de movilidad**

### **2.1.2.1. Motivación**

La irrupción de nuevas formas de movilidad en la ciudad hace necesaria la regulación del uso del espacio público. Por tanto, será necesario una normativa que evite conflictos entre los diferentes modos y que recoja las nuevas formas de movilidad (nuevos vehículos, economía colaborativa, distribución de mercancías, etc.).

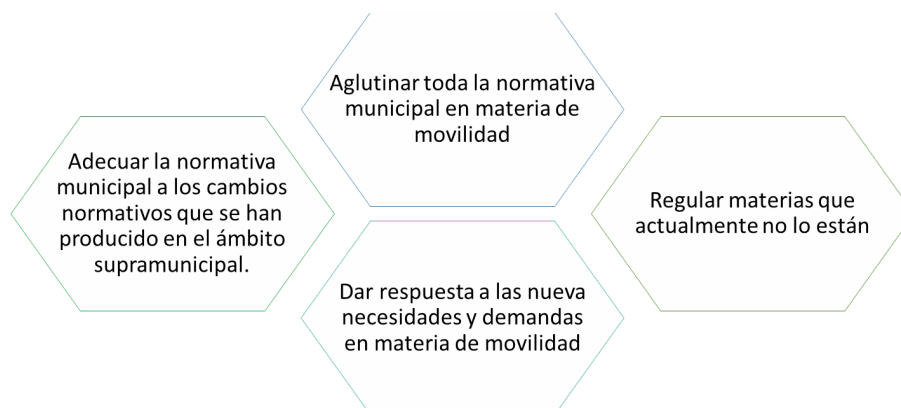
Tal como se destacó en el diagnóstico, Huelva no es ajena a estas nuevas formas de desplazamiento y con frecuencia se observa la circulación de VMP por las aceras pudiendo generar conflictos con peatones, en especial en las calles con menor espacio de acera.

Adicionalmente, la normativa municipal relacionada con movilidad se encuentra dispersa en varias ordenanzas individuales con cierta antigüedad, que no recogen los numerosos cambios que se han producido en la normativa supramunicipal ni dan respuesta a las nuevas necesidades y demandas ciudadanas en materia de movilidad, a lo que se une la existencia de materias que no están reguladas.

### **2.1.2.2. Propuesta**

En base a lo anterior se hace necesaria la redacción de una ordenanza de movilidad. Huelva es consciente de esta situación y lo ha considerado una actuación de carácter prioritario para la mejora de la movilidad del municipio. Por ello, ya está inmerso en la contratación de la asistencia técnica necesaria para la redacción y tramitación integral de una nueva Ordenanza de Movilidad para el Ayuntamiento de Huelva, así como para la derogación de las ordenanzas a las que ésta sustituya.

Los objetivos de esta nueva ordenanza serán:



### 2.1.3. Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible

#### 2.1.3.1. Motivación

Actualmente el departamento de movilidad carece del personal y los recursos necesarios para llevar a cabo las tareas de implantación del PMUS y realizar el seguimiento de la movilidad de la Ciudad. Adicionalmente, el Plan de movilidad no debe ser una herramienta estática, debiendo existir una detección y evaluación continua de los problemas y carencias que presente el sistema de transportes y la movilidad urbana en general.

#### 2.1.3.2. Propuesta

Se recomienda la creación de una **Oficina Técnica de Movilidad Sostenible**, entendiendo como tal una estructura organizativa perteneciente al Ayuntamiento que se encargue de supervisar y coordinar la adecuada realización e implantación de las medidas propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de otras medidas relacionadas con la movilidad, así como organizar y servir de interlocución entre los diferentes entes de la Administración Pública y entes privados.

Esta Oficina deberá incorporar personal específico que se encargue exclusivamente del seguimiento de los planes de movilidad y de otras materias relacionadas con la movilidad de la ciudad, además de contar con apoyo técnico para la realización e implantación de las propuestas del PMUS y servir como coordinador entre los principales participantes en la escena de la movilidad urbana como son los ciudadanos y los técnicos municipales del Ayuntamiento en sus respectivas competencias sectoriales. Algunas de las tareas que se propone que debieran recaer en esta oficina serán:

- **Análisis del marco institucional de movilidad:** El objetivo es comprender y analizar la situación actual de la gestión y planificación de los desplazamientos de la ciudad, por lo que se hace necesario realizar un diagnóstico del marco institucional en el que se desenvuelve la movilidad urbana a todo nivel, identificando problemas de coordinación, de funciones, de tenencia de recursos necesarios, de modernización de mecanismos, etc. Posteriormente se propondrán explorar cambios que buscarán la eficiencia de la gestión de la movilidad de la ciudad.
- **Revisión y actualización del PMUS:** con un diseño de metodología (protocolo) para el seguimiento del PMUS con participación de Instituciones del Marco Institucional de la Movilidad que permita una revisión constante del diagnóstico y actuaciones del plan para adaptarse a la evolución de la movilidad en la ciudad.

- **Observatorio de movilidad urbana:** como función principal de la Oficina propuesta, se considera importante desempeñar correctamente dicha función de observar el avance del transporte público y la movilidad activa de la ciudad. Esta tarea estaría enmarcada en la actualización del PMUS, haciendo un seguimiento del grado de cumplimiento de las medidas propuestas y complementando con la información sobre cómo está la movilidad de la ciudad periódicamente.
- **Comunicaciones:** al considerarse Observatorio de Movilidad es necesario generar reportes periódicos (se propone anual), basado en los indicadores del PMUS y otros que se complementen, brindado así un producto útil a la ciudadanía para el respectivo monitoreo del avance de la ciudad, el diseño de nuevas propuestas, y recursos actualizados para la investigación. Así como planificar y llevar a cabo campañas de promoción del uso del transporte público y la movilidad activa, y de divulgación de sus ventajas entre todos los ciudadanos: efectos medioambientales y de salud, ahorro de energía, dinero y tiempo.
- **Asesoramiento:** a aquellas empresas y/o áreas de actividad que deseen implementar planes de movilidad tanto en sus contenidos, batería de medidas, etc. como en la información sobre las posibles ayudas tanto a nivel europeo como nacional, que permitan optar a subvenciones que fomenten el emprendimiento de proyecto relacionados con la movilidad, tanto de iniciativa propia como privada.

Dado el fuerte carácter técnico de las tareas que debe asumir la Oficina de Movilidad se aconseja que el personal de la oficina esté formado por técnicos en movilidad y transporte, con una capacidad transversal y multidisciplinar, necesaria para compaginar los trabajos realizados como expertos en movilidad urbana, comportamiento social, responsables de comunicación y divulgación de información. Adicionalmente el personal específico del Ayuntamiento asignado a la Oficina deberá contar con apoyo técnico especializado durante al menos los dos primeros años. Este apoyo tendrá como objetivo:

- La puesta en marcha de la Oficina.
- La implementación de las herramientas (software) necesarias para su puesta en marcha.
- La formación del personal fijo del Ayuntamiento adscrito a la Oficina de Movilidad.
- El apoyo y supervisión en las labores técnicas llevadas a cabo durante el periodo de subcontratación.

En cuanto a los medios técnicos y características que resultan preferentes para la realización de estos trabajos se recomienda disponer de una amplia oferta de utilidades y funcionalidades que serán puestos a disposición de la Oficina de Movilidad durante la duración del contrato, con el propósito de complementar los trabajos realizados en la misma mediante el uso de herramientas de análisis de transporte actualizadas y de rigor técnico.

Finalmente, una vez conocidas las actuaciones del PMUS y gracias a las medidas de divulgación de las mismas y las labores de sensibilización y concienciación, la ciudadanía se irá introduciendo en el nuevo modelo de movilidad. Por tanto, el objetivo principal de esta medida será ayudar a conseguir que las nuevas propuestas de movilidad del plan sean aceptadas y adoptadas por la población y ver así los cambios reales que puede generar el PMUS en la ciudad de Huelva.



## 2.1.4. Mobility as a Service. MaaS

### 2.1.4.1. Motivación

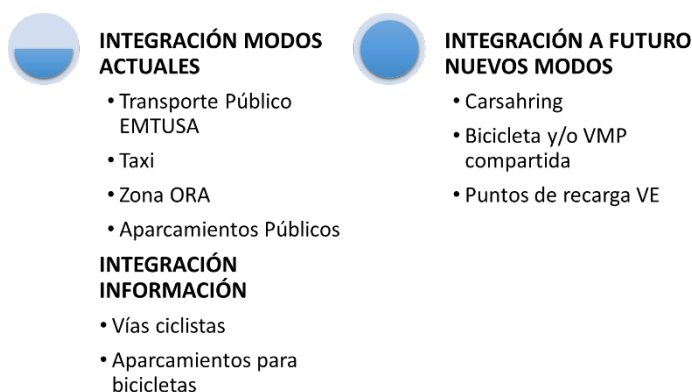
El ciudadano se enfrenta a una decisión modal con cada uno de los desplazamientos que realiza. La dispersión de la información de cada modo de transporte dificulta el conocimiento de modos de transporte alternativos por parte de los potenciales usuarios y favorece la utilización del vehículo privado.

### 2.1.4.2. Propuesta

Ante una variada oferta de soluciones de movilidad, se propone el desarrollo de una solución integradora del estilo *Mobility as a Service* (MaaS), plataforma que permitirá a los ciudadanos planificar, reservar y pagar diferentes medios de transporte con una única aplicación y una única cuenta, de forma que se simplifique la toma de decisión sobre la mejor alternativa de transporte para cada trayecto en función de coste, tiempo o emisiones.

El desarrollo de esta herramienta permitirá la conexión de diferentes comercializadores de movilidad multimodal que ofrezca al usuario en tiempo real, mediante el uso de aplicaciones móviles, conocer, reservar, utilizar y abonar todos los modos de movilidad de la ciudad de Huelva.

Esta medida aplicada a Huelva posibilitará la integración de los modos disponibles actualmente en la ciudad: operadores de transporte público colectivo (EMTUSA) e individual (Taxi), así como los aparcamientos existentes en la ciudad, tanto en superficie como subterráneos. Y posibilitará la integración futura de los nuevos modos de movilidad que se vayan implantando en la ciudad, por ejemplo, carsharing, bicicleta y/o patinete compartido, puntos de recarga de Vehículo Eléctrico, etc.



## 2.1.5. Fomento de los planes de movilidad en grandes centros atractores

### 2.1.5.1. Motivación

Según recoge la guía **Planes de Transporte al Trabajo (PTT)** del IDAE (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía) de 2019, *la movilidad laboral actual se caracteriza por tener costes de transporte elevados, generar exclusión social y territorial y producir, además, impactos ambientales indeseables, incluidos los que tienen que ver con la salud y calidad de vida de las personas.*

Las recomendaciones de la guía del IDAE se aplican a cualquier tipo de lugar en el que se desarrolla una intensa actividad laboral: **empresas, parques empresariales, polígonos industriales, universidades, hospitales, grandes superficies, organismos y empresas públicas, ministerios y consejerías, delegaciones de Gobierno, entidades locales y centros similares.**

En definitiva, lugares que generan una movilidad grande, y que presentan una serie de características comunes que los convierten en idóneos para la implantación de un plan de transporte, por permitir unas posibilidades de actuación debido a las siguientes circunstancias:

- Idéntico destino para todos los viajes.
- Horarios de entrada y salida similares.
- Oferta de transporte público común.
- Posibilidad de establecer rutas o automóvil compartido.

En el caso de Huelva los principales lugares que cumplen con estas condiciones son:

- **Polígonos Industriales:** P.I. Mirador del Odiel, P.I. Pesquero Norte, P.I. Las Yucas, P.I. Marismas del Polvorín, P.I. Vaciadero Norte, P.I. La Paz, P.I. Polirrosa, P.I. Romeralejo, P.I. Miraval, P.I. El Rincón, P.I. Pavipresa, P.I. Menaja, P.I. San Diego, P.I. Fortiz, P.I. Tartesos, P.I. Celulosa, P.I. Indutec, P.I. Huelva Empresarial y P.I. Peguerillas.
- **Universidades:** Campus de la Merced, Cantero Cuadrado, Campus del Carmen, y Centro Asociado de la UNED.
- **Hospitales:** Hospital Costa de la Luz, Hospital Blanca Paloma, Hospital Juan Ramón Jiménez, Hospital Vázquez Díaz, Hospital infanta Elena
- **Administrativo:** Ayuntamiento de Huelva y centros asociados a él y Junta de Andalucía.
- **Centros educativos**

Cabe indicar que con la remodelación de las líneas de EMTUSA ya se abordó una mejora de la movilidad a centros atractores centrada en proporcionar acceso en transporte público. Así la remodelación de las líneas ha dado servicio directo al **campus universitario** a través de la línea 6 y con otras líneas que

### Impactos negativos de la movilidad al trabajo



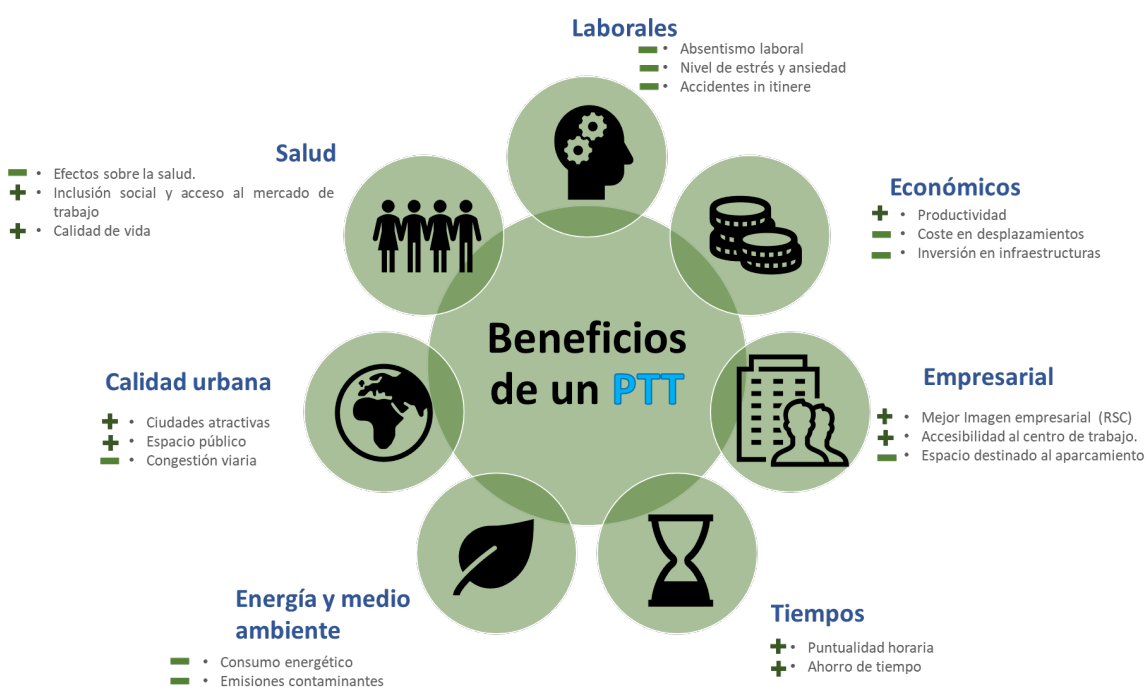


cuentan con paradas cercanas. Además, la universidad está trabajando en la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas que fomenten el uso de la bicicleta y las nuevas formas de movilidad personal. Las nuevas líneas también cuentan también con una línea específica que da servicio a las **instalaciones hospitalarias** y con una frecuencia aceptable. Por otro lado, hay líneas especiales que dan servicio a los **centros escolares**. Por último, la red de transporte público da cobertura a los polígonos industriales, a excepción del área industrial situada en la antigua carreta a San Juan del Puerto.

Sin duda la remodelación de las líneas ha proporcionado conexión en transporte público a centros que carecían anteriormente de ella. Por ello es positivo **seguir trabajando en la mejora de la movilidad obligada con la puesta en marcha de planes que fomenten, además, la movilidad activa y conciencien acerca de la importancia de iniciar el cambio modal.**

### 2.1.5.2. Propuesta

Un **Plan de Transporte al Trabajo (PTT)** es un conjunto de medidas de transporte dirigidas a racionalizar los desplazamientos al centro de trabajo favoreciendo un uso más racional del coche y los modos de transporte más sostenibles tanto de los trabajadores como de los proveedores, visitantes y clientes, con el objetivo de alcanzar un nuevo modelo de movilidad promoviendo el cambio de los patrones de movilidad hacia modos más sostenibles. La siguiente figura recoge los beneficios que aportan los Planes de Transporte al Trabajo:



### Beneficios de un Plan de Transporte al Trabajo

Para el desarrollo de estos planes se propone como base para su elaboración la guía del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), “Guía PTT: Planes de Transporte al Trabajo. Muévete con un Plan” de abril 2019.

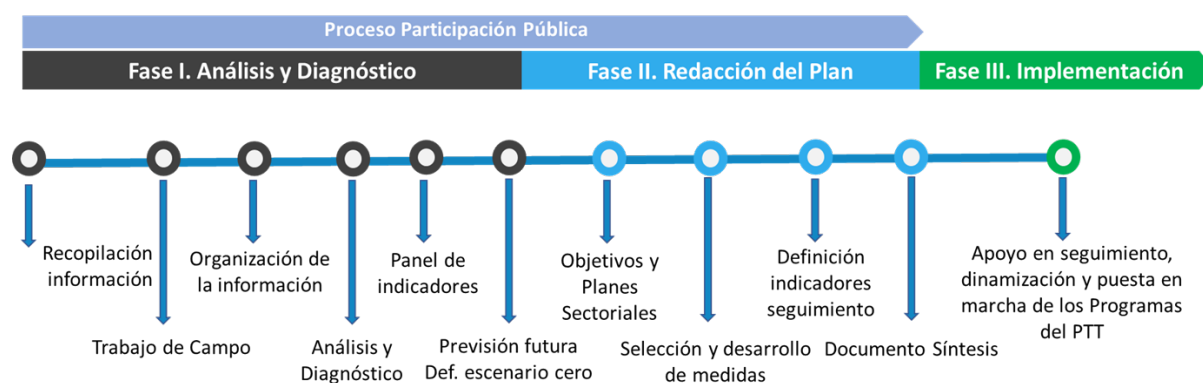
Tanto a nivel europeo como nacional existen políticas dirigidas a fomentar una movilidad sostenible donde la reducción de CO<sub>2</sub>, el ahorro y la eficiencia energética o la seguridad vial son parte de sus

objetivos y, en varios de estos casos, los planes de movilidad al trabajo son un instrumento para llevarlas a cabo.

En cuanto al **marco legal y normativo actual** de los Planes de Transporte al Trabajo, a nivel nacional no existe legislación que regule la movilidad urbana en su conjunto. La **Ley de Economía Sostenible** incluye artículos que aluden directamente a que las administraciones competentes fomentarán el desarrollo de planes de transporte en empresas y planes mancomunados para grupos de empresas que compartan una misma área y favorecerán la designación de un gestor de movilidad en **empresas de más 400 empleados** a fin de facilitar la aplicación del plan. También se exige que el PTT respete las disposiciones de los planes de movilidad sostenibles correspondientes a su ámbito territorial.

Por tanto, se habla de fomento y no obligatoriedad.

A continuación, se muestra de forma gráfica la metodología orientativa a seguir en el desarrollo de un Plan de Transporte al Trabajo:



### Fases de un Plan de Transporte al Trabajo

#### 2.1.5.2.1 Planes específicos de movilidad a áreas de actividad económica

En base a lo anterior, se propone la realización de los siguientes planes específicos:

- Plan Transporte al Trabajo a Polígonos Industriales:
- Plan de Movilidad a la Universidad
- Plan de Movilidad a Hospitales y grandes centros atractores de las Administraciones Públicas
- Plan de Movilidad a Centros Escolares

El Ayuntamiento de Huelva promocionará y apoyará estas iniciativas proporcionando la información necesaria para su realización y dando a conocer el proyecto y sus beneficios.

#### 2.1.5.2.2 Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica

Las **principales barreras** para la implantación del PTT son:

- El modo de transporte es una decisión que toma el trabajador.
- No existe ningún reconocimiento a las empresas que cuentan con un PTT
- No es una actividad propia de la empresa como tal.
- Hay desconocimiento de ayudas y/o bonificaciones.

- Falta de difusión y desconocimiento en general.

Si bien la implantación y éxito de un PTT se enfrenta a las barreras citadas anteriormente, hay acciones que podría llevar a cabo la Administración local para facilitar la superación de estas barreras:

- ✓ **Mayor exigencia** de realizar obligatoriamente diagnósticos de movilidad al trabajo e implementar planes de transporte al trabajo. Según recoge el Plan de Ahorro y Eficiencia Energética 2011- 2020 del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en el apartado 8.3 Medidas en el sector Transporte: las medidas de cambio modal, en la medida 2: Planes de Transporte de Trabajadores (PTT) establece que, en el año 2020, todas las empresas de más de 100 empleados deberían haber realizado planes de transporte para sus empleados. Por tanto, se fijará la **obligatoriedad** de la realización de un Plan de movilidad en las áreas de actividad económica que superen los **100 empleados**.
- ✓ Otorgar un distintivo o **sello de calidad** de la movilidad urbana sostenible para aquellas empresas o áreas de actividad económica que presenten sus planes de movilidad y reciban la aprobación por parte del Ayuntamiento. Este sello se renovará anualmente mediante un plan de auditorías que lleve a cabo la Oficina de Movilidad Sostenible a las áreas de actividad en cuestión, comprobando la permanencia en el tiempo de las actuaciones implantadas y la evolución de estas. Existiendo la posibilidad de establecer beneficios fiscales locales para aquellas áreas empresariales que tengan vigente dicho sello de calidad.
- ✓ Valorar a futuro en las **licitaciones/concursos públicos** que los ofertantes hayan implantado en sus empresas un PTT.
- ✓ Informar sobre los **beneficios** de un PTT, sobre las **ayudas y/o bonificaciones** por la implantación de un Plan o sus medidas y como solicitarlas.

En la actualidad están vigentes las ayudas recogidas en el **Plan Moves II** del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético, IDEA, y que gestionan las Comunidades Autónomas.



#### **Ayudas Plan Moves II (2020)**

Otra de las herramientas de que disponen los ayuntamientos para incentivar la implantación de planes de transporte al trabajo por parte de las empresas es la **bonificación de los impuestos locales**. El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo faculta a los Ayuntamientos a aplicar bonificaciones de hasta el 50% en la cuota del impuesto de actividades económicas a los sujetos pasivos que establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el colectivo o el compartido.

Por último, informar de otros beneficios como el **Cheque Transporte**, recogido en el artículo 17 Real Decreto 6/2010 y establece la exención del IRPF a los trabajadores por cantidades satisfechas por las empresas para el transporte colectivo.

- ✓ Propiciar el **diálogo social** entre distintas entidades o empresas de un mismo área que pudieran beneficiarse de las mismas acciones (transporte colectivo, carpooling, ...).

- ✓ Dentro de las medidas propuestas en un PTT que afecten a espacios o infraestructuras públicas, **incentivar, apoyar y/o financiar** medidas que mejoran la movilidad sostenible al centro de trabajo, como puede ser la regulación y control del aparcamiento público, mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, así como la ampliación de servicios de bicicleta pública e instalación de aparcamientos de bicicletas públicos.
- ✓ Implementar **programas permanentes** para el establecimiento de **caminos escolares seguros** de forma progresiva en toda la ciudad.
- ✓ La Administración puede **proporcionar información útil** de los servicios e infraestructuras públicas y sobre planes futuros, pudiendo solicitar o dialogar sobre mejoras en estos aspectos que favorezcan al centro de trabajo.

Por tanto, el **apoyo por parte de la Administración Local** en la realización de estos Planes de Movilidad específicos a centros de trabajo y áreas de actividad económica es clave para el éxito del Plan que redundará en la mejora de la movilidad general de la ciudad de Huelva.

## 2.1.6. Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible

### 2.1.6.1. Motivación

El Ayuntamiento de Huelva ya participa en algunas campañas relacionadas con la movilidad sostenible con lo que, para continuar concienciando sobre la utilización de modos más sostenibles, se precisa que se continúe con esta labor y se adhiera a otras campañas existentes.

### 2.1.6.2. Propuesta

#### 2.1.6.2.1 Red de ciudades por la bicicleta.

El Ayuntamiento de Huelva formó parte de esta red en el período 2017-2020, por lo que se propone retomar su participación, maximizándola dentro de lo posible, y dándola a conocer entre los habitantes. La inclusión en la red aportará apoyos técnicos a la hora de implementar las medidas que se presentan en este Plan de Acción.

La Red de Ciudades por la Bicicleta es una asociación compuesta por entidades locales que tiene por objeto la generación de una dinámica



entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano.

Los objetivos de la Red son:

- Generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano.
- Impulsar iniciativas para conseguir que el desplazamiento en bicicleta sea más seguro.
- Intensificar la promoción de la bicicleta y desplegar su potencial.
- Incrementar las infraestructuras para el uso de la bicicleta.
- Defender el potencial de la bicicleta como vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible ante la opinión pública.

- Promocionar el uso de la bicicleta como herramienta de movilidad alternativa al coche y a la moto en los desplazamientos cortos.

Entre otras de las actividades de la Red de Ciudades por la Bicicleta cabe destacar el biciregistro (<https://www.biciregistro.es/esp/>). Se trata de un sistema informativo nacional de registro de las bicicletas que cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y los Ayuntamientos. Con un coste único de 7€ por bicicleta puedas registrarla facilitando su identificación en caso de robo y otros problemas.

#### 2.1.6.2.2 Red de ciudades que caminan

La Red de Ciudades que Caminan es una asociación internacional abierta a todos aquellos municipios y administraciones interesadas en mejorar la situación de viandantes a través de la puesta en marcha y el intercambio de iniciativas dirigidas a mejorar la accesibilidad universal, la seguridad vial y el propio medio ambiente.



La importancia de desplazarse a pie en los nuevos modelos de movilidad sostenible de carácter urbano es fundamental, siendo clave a la hora de planificar configuraciones urbanas amables con el conjunto de sus habitantes. En este sentido es necesario recordar que todos somos viandantes y que, por lo tanto, cuando beneficiamos los desplazamientos a pie, así como la propia estancia peatonal, contribuimos de manera directa a mejorar la cohesión social de nuestros municipios, así como la igualdad de oportunidades en el uso y el disfrute del espacio público.

Las líneas básicas de actuación de la asociación se inspiran en los principios recogidos por la Carta de los Derechos del Peatón adoptada por el Parlamento Europeo en octubre de 1988 así como en la Carta Internacional del Caminar.

Se propone la adhesión a esta red del Ayuntamiento, así como su participación en el mayor número de actividades que se lleven a cabo.

#### 2.1.6.2.3 Semana Europea de la movilidad.

La Semana Europea de la Movilidad (SEM), es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar, tanto a los responsables políticos como a la ciudadanía, sobre las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del coche en la ciudad, tanto para la salud pública como para el medio ambiente, y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el transporte público, la bicicleta y los viajes a pie.



Esta iniciativa surgió en Europa en 1999 y a partir del año 2000 contó con el apoyo de la Comisión Europea. Se celebra cada año, en el mes de septiembre, realizando actividades para promocionar la movilidad sostenible y fomentando el desarrollo de buenas prácticas y medidas permanentes. Uno de esos días se celebra además el evento ¡La ciudad, sin mi coche!, origen de esta iniciativa europea, que pretende encontrar nuevas soluciones a los problemas asociados al aumento del tráfico en las ciudades.



El objetivo de esta campaña europea en favor de la movilidad sostenible urbana, es la de animar a las autoridades locales europeas a introducir y promocionar medidas de transporte sostenible en sus ciudades, e invitar a su ciudadanía a modificar sus hábitos de desplazamiento y buscar alternativas al vehículo privado.

Estas iniciativas constituyen una oportunidad para todos los agentes participantes (ayuntamientos, mancomunidades de municipios, organizaciones sociales, instituciones y empresas), para poner a prueba otras alternativas de movilidad urbana más respetuosas con el entorno y que mejoren la calidad del aire: reparto de mercancías en vehículos ecológicos, nuevas líneas de transporte público, sistemas de coche compartido, carriles bici, peatonalización de calles, caminos escolares, etc. En definitiva, una apuesta por mejorar la calidad de vida en municipios y ciudades.

Se propone la participación de forma oficial del Ayuntamiento de Huelva mediante la firma de la carta de adhesión a la iniciativa que cada año se pone a disposición en la página web al efecto. En el caso del 2020 se ve a la derecha la carta de adhesión y abajo la página web con la información al respecto del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

[https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/movilidad/sem\\_2020.aspx](https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/medio-ambiente-urbano/movilidad/sem_2020.aspx)



## 2.1.7. Campañas de concienciación, sensibilización y fomento

### 2.1.7.1. Motivación

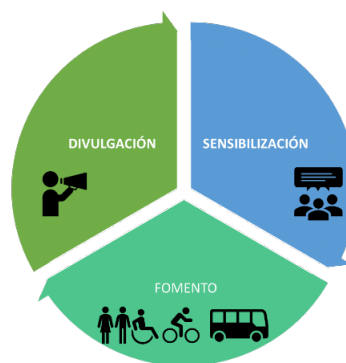
Se ha podido comprobar como en muchos casos no es suficiente con el establecimiento de las medidas oportunas, si no que hace falta una labor de promoción de las mismas para que la ciudadanía las conozca y las haga suyas.

El uso del coche se encuentra muy arraigado en la sociedad limitándose el uso del resto de modos de transporte. Por ello, es necesaria una labor adicional de promoción de estos modos para que puedan tener una contribución mayor en el reparto modal de la movilidad y por tanto generar un modelo de movilidad más sostenible en Huelva.

### 2.1.7.2. Propuesta

De este modo se propone la realización de campañas en tres ámbitos diferentes: Divulgación, sensibilización y fomento.





#### 2.1.7.2.1 Divulgación

Estas campañas irían orientadas a informar a la población sobre la movilidad sostenible y la necesidad de llevar cabo medidas que potencien los modos de transporte más sostenibles. Para llevarla a cabo sería necesario utilizar diferentes canales de comunicación como, por ejemplo, elaboración de trípticos, o carteles, cuñas de prensa y radio, material de merchandising y la página web del PMUS y del Ayuntamiento, redes sociales, etc.



**Campañas de divulgación**

#### 2.1.7.2.2 Sensibilización

Sería necesario también llevar a cabo campañas de sensibilización en donde se den a conocer las condiciones actuales de la movilidad sostenible en Huelva y sus principales problemas haciendo consciente a la población de la problemática que se pretende corregir con la aplicación de las medidas.

Dentro de estas medidas se podría destacar en primer lugar la realización de **recorridos por algunos itinerarios peatonales y ciclistas** de manera que se vayan viendo los problemas existentes en cada uno de ellos como son barreras existentes, accesibilidad, falta de continuidad, falta de señalización, malas condiciones en intersecciones, etc.

Llevar a cabo **conferencias, exposiciones y/o charlas** al respecto como puede ser con reportajes fotográficos donde se compare la situación actual con la futura o donde se vean actuaciones similares que se han llevado a cabo con anterioridad en el municipio viendo los beneficios de haber llevado a cabo esas medidas.

En línea con lo anterior y a realizar con representantes de las principales asociaciones y agentes del municipio, se propone llevar a cabo **talleres** sobre diferentes temáticas relacionadas con la movilidad sostenible. En esos talleres y sobre diferentes planos se podrían detectar problemas existentes y consensuar propuestas para solucionarlos.

Finalmente se propone llevar a cabo algunas **actividades orientadas a algunos colectivos** de forma particular, como pueden ser la población infantil, jóvenes, personas mayores, PMR. Algunas de estas actividades podrían ser establecimientos de juegos, manualidades, gimkanas, mesas redondas, itinerarios accesibles, etc.



#### Campañas de sensibilización

##### 2.1.7.2.3 Fomento

Finalmente, se propone llevar a cabo una serie de actuaciones, una vez se vayan desarrollando las diferentes propuestas, que permitan un mayor conocimiento de estas por parte de la población de manera que se integren mejor en la realidad vital de cada uno y tengan una mayor aceptación que permita un mayor cambio modal hacia los modos más sostenibles.

**Recomendamos que las propuestas de este Plan de Acción motivadas de por la crisis sanitaria Covid-19 se acompañen de una amplia campaña divulgativa, previamente a su ejecución y durante su funcionamiento.**

Se propone la elaboración de planos tipo **metrominuto**, medida que se desarrolla en el punto [2.7.7. de este Plan de Acción](#).

Llevar a cabo una difusión sobre los **caminos escolares** planteados en el PMUS. Se trataría de una labor comunicativa entre los diferentes agentes de la medida como son la población educativa, Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos, etc.

De forma previa al desarrollo definitiva de algunas de las medidas podrían realizarse **ensayos previos** con actuaciones de bajo coste de manera que se vaya viendo la aceptación de la ciudadanía y vaya adaptándose de manera progresiva a medidas que posteriormente serán permanentes.

Se propone también llevar a cabo **cursos o charlas sobre conducción eficiente** donde se racionalice el consumo de combustible y la emisión de contaminantes. Con estas medidas se puede conseguir un ahorro de combustible de entre un 10% y 15%. Las principales acciones a difundir serán:



- Arrancar el motor sin pisar el acelerador.
- Circular, en la medida de lo posible, en marchas largas y a bajas revoluciones.
- Mantener velocidad constante, evitando acelerones y frenazos bruscos.
- Evitar cambios de marcha innecesarios y detener el coche sin reducir la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan.

Finalmente se propone el **establecimiento de premios** para aquellos ciudadanos, asociaciones o empresas que de forma significativa hayan contribuido a mejorar la movilidad sostenible en su ámbito de actuación.

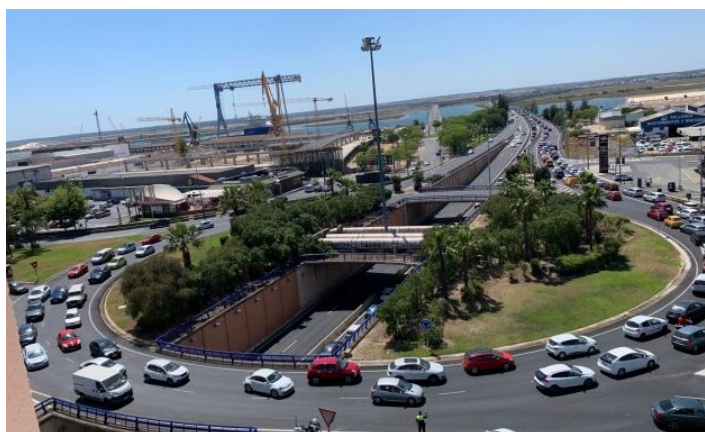


## 2.2. Vehículo privado y Seguridad Vial

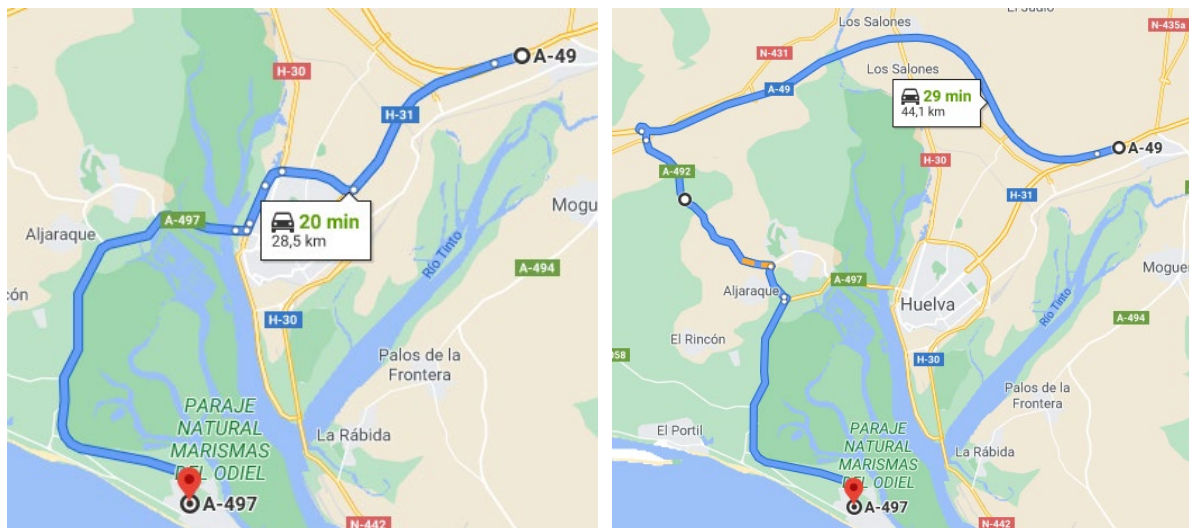
### 2.2.1. Medidas dirigidas a aliviar el tráfico de paso

#### 2.2.1.1. Motivación

En la etapa de diagnóstico se identificó el eje conformado por Paseo Marítimo y la conexión con la A-497 entre los viarios con mayor intensidad, vehículos/día, que, en gran medida, se corresponde con tráfico de paso de los vehículos que se dirigen a la costa desde la A-49. Este problema tiene especial incidencia en época estival donde además parte de la población de Huelva se desplaza a sus segundas residencias.



En la actualidad, este itinerario se configura como la ruta más corta desde la A-49 para acceder a los municipios de Punta Umbría, El Portil, El Rincón y Aljaraque. Tal como se puede ver en las imágenes la diferencia entre el itinerario de paso por Huelva y la alternativa por la A-492 de forma habitual es de 9 minutos.



### 2.2.1.2. Propuesta

En relación a esta problemática recientemente se han realizado actuaciones mejora en el túnel y de reorganización del vial de Paseo Marítimo en sentido Punta Umbría con en el que se dotó de un carril exclusivo para acceder a la avenida Costa de la Luz y posteriormente al Puente, lo que posibilita el acceso directo al puente.

Aunque esta iniciativa ha contribuido a aliviar el tráfico la señalización en este punto crea confusión a los usuarios. Por otro lado, la alta demanda en periodos y horas concretas provoca que todavía se produzcan atascos y, en ocasiones, el colapso del puente, situación con impacto sobre el tráfico de la ciudad y el acceso a las playas.

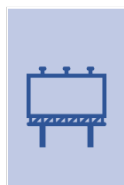
En este sentido, recientemente, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía ha propuesto la instalación de elementos ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) que permitirán la delimitación de los carriles y la gestión dinámica de los mismos y la velocidad en función de las necesidades del tráfico. Esta solución contribuye a aligerar el tráfico en el puente, pero no elimina el cuello de botella en las conexiones.

En base a los antecedentes descritos, la propuesta del PMUS no se centrar en dotar de mayor capacidad la infraestructura, sino de **aliviar lo máximo posible ese tráfico de paso del municipio**. Para ello se proponen las siguientes medidas:



### Mejora de la infraestructura alternativa

Solicitud a la Junta de Andalucía de mejoras del viario alternativo (A-492 – A-497) con el objetivo de mejorar los tiempos de viaje.



### Mejora de la Señalización e información

Solicitud al Ministerio de Fomento de:

- Señalización en A-49 que dirija el tráfico por el viario alternativo.
- Instalación de paneles de información en tiempo real sobre el estado del puente en A-49.



### Medidas de calmado de tráfico

Las medidas de calmado de tráfico y de priorización de la movilidad peatonal y ciclista incluidas en el PMUS contribuirán a hacer menos atractivo el itinerario de paso.

Como puede comprobarse la implantación de esta medida hace necesaria la coordinación con otras administraciones, en concreto, Ministerio de Fomento y Junta de Andalucía, entidades responsables de los viarios A-49 y A-492, respectivamente.

## 2.2.2. Establecimiento de una nueva jerarquía viaria

### 2.2.2.1. Motivación

La jerarquización de la red permite asignar distintas funciones a cada tipología de vía, diferenciando dos funciones básicas. Por un lado, se encuentran aquellas vías que funcionan como canal de transporte (público y privado), incluyendo el tráfico no motorizado, y, por otro lado, las que sirven como soporte de actividades, facilitando el acceso a los edificios e instalaciones, así como el estacionamiento.

La red viaria debe cumplir con la correcta accesibilidad de todos los posibles usuarios de la vía, prestando especial atención a la circulación peatonal y aquellos usuarios que posean algún tipo de discapacidad, eliminando barreras e incorporando las medidas necesarias.

La jerarquía viaria debe ajustarse a las necesidades del espacio donde se ubican, y permitir la circulación eficiente del vehículo privado, el transporte público, las bicicletas y los peatones.

En el documento de diagnóstico se recogió la definición de jerarquía viaria del PGOU que no sólo se centra en aspectos funcionales de la movilidad, sino también urbanísticos, y por tanto presenta niveles similares de movilidad con categorías diferentes. Adicionalmente dada la antigüedad del PGOU desde el PMUS se definió la Jerarquía viaria existente en la actualidad y que se recoge en el siguiente plano.

Figura 1. Jerarquización del viario – situación actual







### 2.2.2.2. Propuesta

Partiendo de la Jerarquía viaria observada en la actualidad, a continuación, desde el PMUS se propone una nueva jerarquía viaria coherente con la realidad de la ciudad y con sus objetivos estratégicos, es decir, aquella que fomente las modalidades de desplazamiento más sostenibles, fundamentalmente el caminar, la bicicleta y el transporte público.

La jerarquización del viario es una herramienta que permite definir qué tipo de vía se pretende que sea cada calle. Esto permitirá optimizar la toma de decisiones, en lo que se refiere a la gestión de los usos, ocupaciones y adaptación de las plataformas sobre las que se debe desarrollar la movilidad con todo su potencial de sostenibilidad.

La nueva jerarquía viaria seguirá la siguiente filosofía:

TIPO VIARIO	CONCEPCIÓN	MEDIDAS
 <p>Principal</p>	<p>Canalizadores del tráfico rodado por lo que deben dotarse de mayor fluidez</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor velocidad permitida. (máx. 50 km/h) en calles de 2 carriles / sentido</li> <li>- Onda verde</li> </ul>
 <p>Local</p>	<p>Penalización del tráfico rodado en favor del peatón y la bicicleta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disminución de la velocidad máxima permitida (propuesta de ciudad 30)</li> <li>- Prioridad en el centro de calzada a bicicleta y vehículos de movilidad personal</li> </ul>

En la propuesta se distinguirán las siguientes categorías:

**Viario Interurbano.** Canalizará, básicamente, tráfico de medio y largo recorrido, con origen o destino Huelva o en tránsito por este núcleo. Esta red ha de estar, necesariamente, bien conectada con la red metropolitana, pues sirve de enlace entre esta y la red propiamente urbana.

**Viario urbano.** Dedicado a canalizar principalmente el tráfico de corto recorrido, interno a Huelva. Se distinguen el **Viario urbano principal** que canaliza dentro de la ciudad los movimientos de medio y largo recorrido y en tránsito. Cumple las funciones de conexión-distribución de la movilidad que accede a la ciudad o circula en tránsito por ella. En general, es prolongación del viario interurbano o de conexión entre accesos constituyendo vías de aproximación final al núcleo urbano. Por su parte el **viario urbano secundario**, canaliza el tránsito de vehículos en el interior del núcleo urbano, tiene como función de distribución de la movilidad urbana e interurbana hasta el viario local conectando las diferentes zonas de la ciudad. Constituyen la estructura interior por donde debe fluir el tráfico de la ciudad integrando en su interior aquellas zonas donde el tráfico debe reducirse y recuperarse el espacio público. Son esenciales para el tránsito tanto de vehículos privados como del transporte público.

El resto de vías forman parte del **viario local**, se trata de aquellas que permiten el tránsito y circulación alrededor de las zonas de calzado de tráfico. Cumple la función de dar acceso a los usos ubicados en las márgenes (acceso a viviendas y comercios), se podría decir que, en una escala menor, ejercen una función similar al viario distribuidor. Dichas vías también favorecen el tránsito del transporte público en las zonas interiores. Junto con las vías distribuidoras articulan la conectividad y la fluidez del tráfico de vehículos privados y del transporte público. El viario local se establece en el interior de las vías

colectoras. Entre estas últimas se distingue el **viario local con tráfico calmado** que corresponde a aquellas vías donde los ciudadanos realizan sus actividades diarias y donde se prioriza la humanización de los entornos urbanos. Este viario está constituido por:

- **Calles 30**, tipología de vías que se verá incrementada de forma importante con la puesta en marcha del RD 970/2020 de 10 de noviembre de 2020 por la que se limita la velocidad a 30 km/h a todas las vías de un único carril por sentido de circulación.
- **Calles de coexistencia**, viario local con limitación de velocidad a 20 km/h
- **Calles peatonales**, dedicado exclusivamente al tráfico de peatones y ciclistas y permite la circulación excepcional de vehículos de servicio o de acceso a garajes.

A continuación, se muestra la jerarquía urbana propuesta desde el PMUS en la que se tienen en cuenta el resto de las propuestas y el nombrado Real decreto que limita la velocidad de las vías con un único carril por sentido de circulación. En él se señalan el viario interurbano y el urbano principal y secundario.

Figura 2. Jerarquización viaria – propuesta



## 2.2.3. Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30

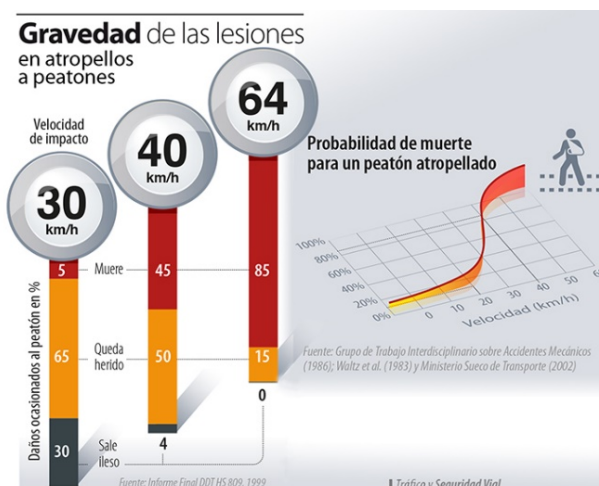
### 2.2.3.1. Motivación

La velocidad de los coches es uno de los principales factores causantes de la siniestralidad vial, en concreto en lo relacionado con el atropello de peatones, además de ser fuente de ruidos, y desincentivadora de usos alternativos de transporte como la bicicleta en la calzada.

El dos de enero de 2021 entró en vigor la nueva regulación nacional de la Dirección General de Tráfico, el *Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.*

20 km/h	30 km/h	50 km/h
Vías que <b>dispongan de plataforma única de calzada y acera</b>	Vías de un <b>único carril por sentido de circulación</b>	Vías de <b>dos o más carriles por sentido de circulación</b>

Con estas modificaciones, la Dirección General de Tráfico quiere reducir de forma generalizada la velocidad en las ciudades. La propuesta es reducir el límite de 50 km/h a 30 km/h en aquellas calles de un carril por sentido de circulación. Esa reducción de la velocidad máxima permitida genera impactos positivos como un aumento de la seguridad vial y un descenso del nivel de ruidos.



Fuente: Dirección General de Tráfico.<sup>1</sup>

Según una publicación de la DGT del año 2015, la probabilidad de fallecimiento en un atropello crece exponencialmente con la velocidad. Así, a 50 km/h la probabilidad de fallecer es del 80%, bajando hasta el 45% a 40 km/h y a el 5% a por 30 km/h.

<sup>1</sup> <http://revista.dgt.es/es/multimedia/infografia/2015/0810-A-mas-velocidad-mas-peatones-fallecidos.shtml#.W7MozGgzblU>



### 2.2.3.2. Propuesta

Se propone por tanto la definición de **Huelva como ciudad 30, Huelva a 30 km/h**. Este límite de velocidad máxima aplicaría a las calles que tienen un carril por sentido de circulación quedando las calles con más carriles a 50 km/h. Se trata de una medida con poca incidencia sobre el tráfico rodado ya que esas calles suelen tener niveles de tráfico y velocidades inferiores, pero tiene gran importancia al mejorar la seguridad vial, así como la convivencia con otros modos de transporte en la calzada como la bicicleta o los VMP (Vehículos de Movilidad Personal)



### 2.2.4. Medidas de mejora de la seguridad vial

#### 2.2.4.1. Motivación

Se hace necesario continuar con las labores de mejora de la seguridad vial para reducir el número de accidentes y víctimas. Teniendo en cuenta también que con este PMUS se propone un cambio importante de la movilidad en Huelva, y por tanto en los hábitos de la población, y la necesidad de acostumbrarse a la presencia de nuevos medios de transporte, para lo que hay que establecer medidas adecuadas con el objetivo de lograr la mayor seguridad para toda la población.

#### 2.2.4.2. Propuesta

Para mejorar la seguridad vial de los diferentes colectivos que utilizan la vía pública se proponen una serie de medidas adicionales y específicas como son:

- Medidas de calmado de tráfico en vías con alta velocidad de circulación.
- Iluminación y señalización de pasos peatonales.
- Eliminación de la pintura de los pasos de peatones y pasos ciclistas.
- Eliminar plazas de aparcamiento en inmediaciones de pasos de peatones.
- Accesos a centros educativos.

##### 2.2.4.2.1 Medidas de calmado de tráfico en vías con alta velocidad de circulación

De forma adicional al planteamiento de la ciudad de Huelva como ciudad 30 km/h se plantea la posibilidad de incluir elementos reductores de la velocidad en aquellas vías principales donde se registren mayores velocidades de circulación o aquellas que tengan en su entorno de lugares de especial sensibilidad como centros sanitarios, educativos, etc.

##### 2.2.4.2.2 Iluminación y señalización de pasos peatonales

Se propone la mejora de la señalización de los pasos peatonales en aquellos puntos donde sea necesario, así como incluir señalización en aquellas intersecciones donde no exista. De este modo las medidas a llevar a cabo serían:

- Instalar o mejorar la señalización vertical y horizontal existente en los pasos de peatones tanto en calzada como en acera con una adecuada visibilidad tanto de los conductores como de peatones.



- Incluir elementos de visibilidad nocturna tanto en las señales verticales como en la señalización horizontal en calzada.



#### 2.2.4.2.3 Eliminación de la pintura de los pasos de peatones y pasos ciclistas

Se plantea también el repintado de los pasos de peatones en los cruces semaforizados de manera que se quede pintado únicamente los límites externos tal y como puede verse en la siguiente imagen de ejemplo. Se trata de una medida sencilla pero que contribuye a incrementar la seguridad de, principalmente, motoristas y ciclistas cuando el suelo está resbaladizo



#### 2.2.4.2.4 Eliminar plazas de aparcamiento en inmediaciones de pasos de peatones

Para mejorar la seguridad vial de los peatones al cruzar por un paso de peatones se propone la liberación del espacio situado de forma contigua ya sea mobiliario o plazas de aparcamiento de coche. Es una medida que contribuye a aumentar de forma importante la visibilidad en los pasos de peatones reduciendo la peligrosidad de los cruces.

Esta liberación de espacio puede aprovecharse para situar en esa zona aparcamientos para bicicleta o de motos que no limitan la visibilidad como si lo hacen los de coches.

#### 2.2.4.2.5 Accesos a centros educativos

Esta medida se desarrollará en el punto [2.7.10 Programa de intervenciones en los Entornos escolares](#). Medidas de reordenación del tráfico.

## 2.2.5. Cambio de sentido de la Calle Puerto

### 2.2.5.1. Motivación

En el documento de diagnóstico se identificó como punto problemático la confluencia de los tráficos que se produce en la Plaza Quintero Báez, de modo que, los vehículos que proceden de la avenida de Andalucía, uno de los principales ejes de penetración de la ciudad se encuentra con una falta de continuidad para acceder al casco antiguo, confrontándose además con los tráficos de salida del centro por la calle Puerto.



Croquis plaza Quintero Báez

### 2.2.5.2. Propuesta

En este sentido se apunta como posible solución el cambio de sentido de la Calle Puerto, medida que cuenta con las ventajas e inconvenientes que se detallan a continuación:

#### VENTAJAS

- Mejor canalización del tráfico
- Mejora en los recorridos de las líneas de autobús

#### INCONVENIENTES

- Posible canalización del tráfico de paso por el centro del municipio en lugar de por las Rondas. No alineado con objetivos del PMUS.
- Reducción de la capacidad respecto de los viarios precedentes (Avda Andalucía, C/San Sebastián y Pablo Rada) que podría generar efecto de cuello de botella.

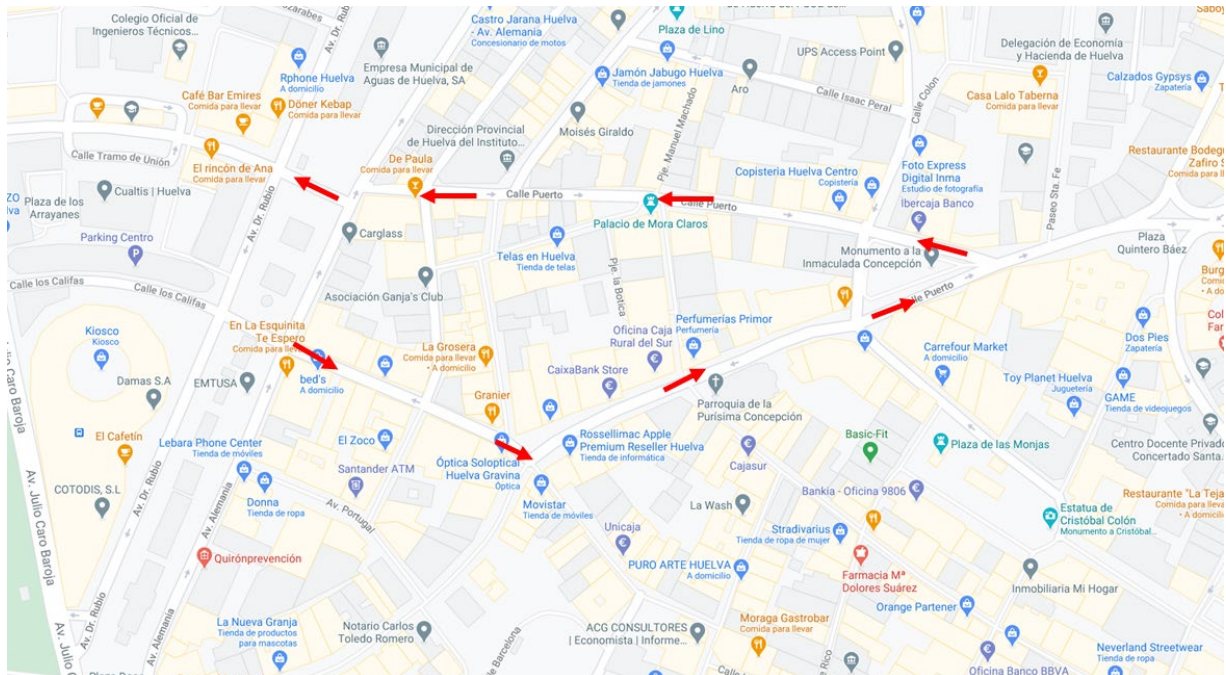
El cambio de sentido de la Calle Puerto conlleva el cambio de sentido de la calle de los Emires de manera que pueda acceder directamente a la Avenida Doctor Rubio, favoreciendo así la circulación de los autobuses desde la Calle Puerto a la zona Zafra.

Para complementar esta medida desde el punto de vista del transporte público se plantea el sentido de vuelta, desde Zafra en dirección a La Palmera, por el eje Gravina – Méndez Núñez – Plus Ultra,

contemplado en las propuestas de peatonalización permanentes iniciadas por el Ayuntamiento. Desde el PMUS se propone este eje como vía de coexistencia con prohibición del tráfico rodado a excepción del transporte público en sentido La Palmera. De esta manera se actúa para favorecer la disposición de sentidos enfrentados mejorando así la comprensión de la red.

La implantación de estas medidas harán necesario acometer una obra civil de adecuación en la Plaza Quintero Báez que permita la circulación en ambos sentidos en la parte final

Para ello será necesaria una pequeña obra de adecuación en la plaza Quintero Baez que permita el doble sentido en la parte final



Estos cambios implican necesariamente modificaciones en los recorridos de las líneas urbanas, en concreto las líneas 3, 4, 6, 7 y 8. El detalle de las modificaciones se muestra en el apartado [2.5.2. Optimización de la red de autobuses urbanos](#)

**Dado que existe una posible mejora de red de transporte público esta propuesta será recogida en uno de los escenarios a evaluar con el modelo de transporte generado el marco del Plan con el fin de contar con una herramienta objetiva para la evaluación y selección de medidas.** Los resultados obtenidos se incluirán en el documento “Evaluación y Resultados que definen el Plan de Movilidad Urbana” que constituye la siguiente entrega.

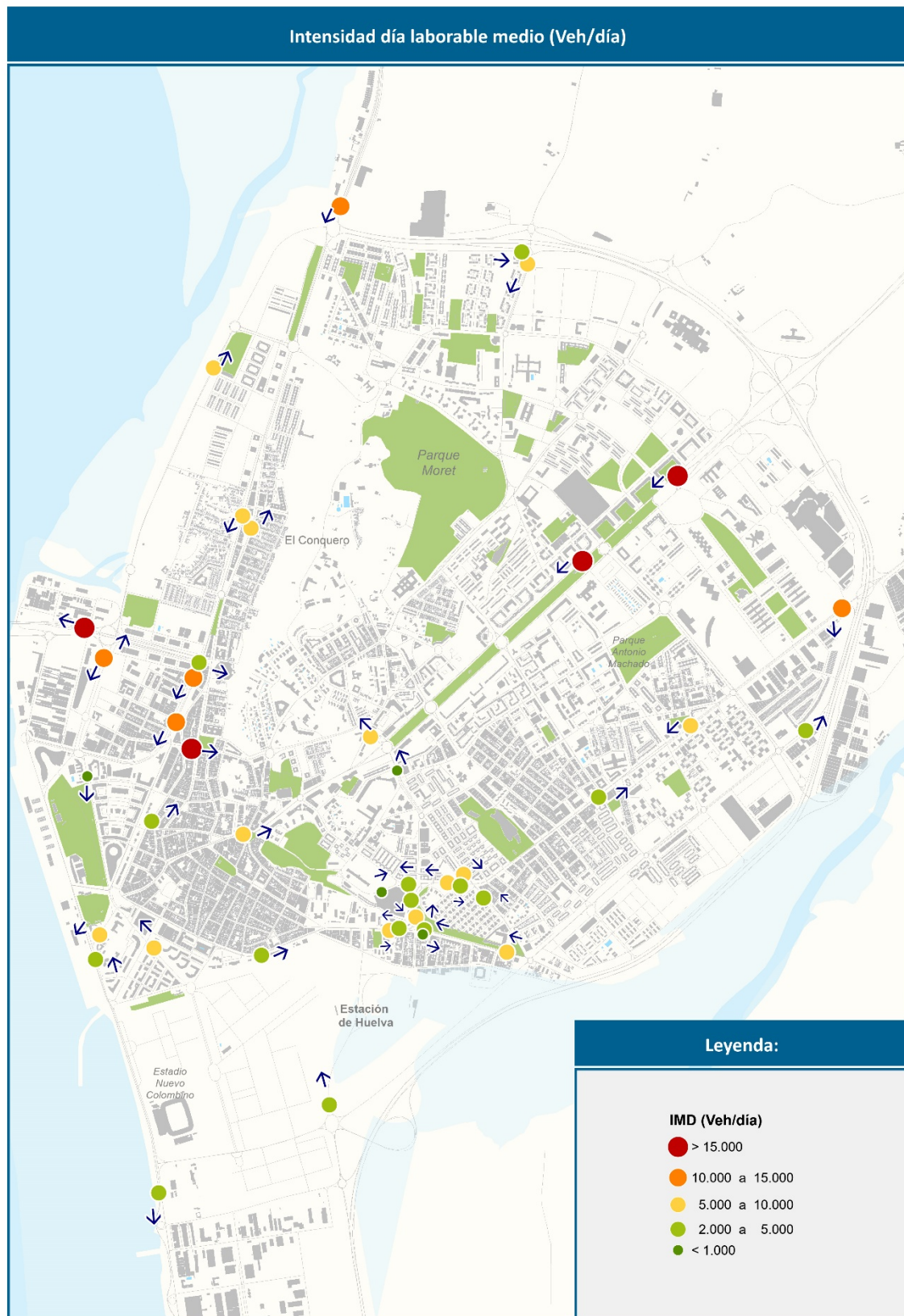
## 2.2.6. Canalización de los flujos A-497 al centro de la ciudad

### 2.2.6.1. Motivación

Los tráficos procedentes de la A-497 se encuentra con la barrera natural del Cabezo Mundaka, estos flujos se canalizan por el Paseo de Las Palmeras, la Calle Ruiz de Alda, Plaza de la merced y Paseo Buenos Aires, convirtiendo este eje en uno de los de mayor intensidad circulatoria de la ciudad, aspecto que se reflejaba en los datos de Intensidad Media Diaria proveniente de los aforos realizados en Huelva.



Figura 3. Intensidad Media Diaria en día laborable – situación actual



Adicionalmente, entre las futuras peatonalizaciones a realizar por el Ayuntamiento se encuentra la Plaza de la Merced y su entorno, imposibilitando este eje como alternativa.

### 2.2.6.2. Propuesta

En este contexto se ha propuesto la construcción de un túnel subterráneo bajo el citado Cabezo que canalice los tráficos provenientes desde la A-497 con dirección el centro del municipio. Se trataría de un trazado de tan solo un kilómetro ligeramente curvado. La entrada al túnel se produciría en Avenida Costa de la luz y la salida en la Calle Magallanes.



Entrada, salida y trazado orientativo túnel subterráneo Cabezo Mundaka

Esta propuesta y las peatonalizaciones propuestas configurarían un escenario a evaluar con el modelo en situación futura con el fin de obtener datos objetivos que determinen la idoneidad de esta solución. Los resultados obtenidos se incluirán en el documento “Evaluación y Resultados que definen el Plan de Movilidad Urbana” que constituye la siguiente entrega.

### 2.2.7. Medidas de mejora del sistema de control de accesos

#### 2.2.7.1. Motivación

En el centro de Huelva existe una zona peatonal cuyo acceso en tráfico rodado está regulado por la Ordenanza Reguladora de Control de Acceso a Zonas Peatonales de Huelva, en la que se definen los vehículos y personas autorizadas a entrar en el ámbito peatonal y establece un régimen sancionador a tal efecto.

El sistema de control de accesos funciona mediante bolardos móviles y fijos acompañados de señalización horizontal y lumínica acompañado de un equipo de control, un semáforo y una cámara de televisión que se instalaron en dos fases. El uso del servicio está basado en un lector de tarjetas que expide el ayuntamiento para los usuarios autorizados.



El pasado mes de noviembre de 2020 se puso en marcha una prueba piloto en la Plaza Niña, donde se instalaron cámaras que realizan el control de accesos con el objetivo comprobar cómo funciona este nuevo modelo y, en función de sus resultados, aplicarlo a toda el área restringida.

En lo que se refiere a los horarios la ordenanza fija el de cierre de accesos a las calles peatonales de lunes a viernes de 10:30 a 14:00 y por la tarde de 17:30 a 21:00, y de 10:30 a 14:00 los sábados. Así, las tareas de carga y descarga se realizarán de 7 a 10 y de 14 a 17'30 horas de lunes a sábado, fuera de este horario se precisa de autorización especial por parte de la Concejalía de Movilidad.

Se observa, por tanto, a medio día un intervalo muy amplio para el acceso de los vehículos autorizados, que, además, coincide con el horario de comida y de ocupación de las terrazas.

#### 2.2.7.2. Propuesta

La propuesta de medidas de mejora del control de accesos para Huelva implica la puesta en marcha de las siguientes medidas:



Renovación del sistema de control de Accesos



Redefinición del horario de funcionamiento

La renovación del sistema de control de acceso pasa por la **extensión del sistema de cámaras** de la prueba piloto **a todas las vías peatonales**. Se trata de un sistema de control automático más efectivo que, además elimina los bolardos, obstáculos en la vía pública, mejorando así la accesibilidad.

Este sistema permite la eliminación de la burocracia, controla el uso indebido de las autorizaciones y evita incidentes con los bolardos, ya sean accidentes con vehículos al pasar por un bolardo en acceso, o averías y fallos en su funcionamiento.

Tal como se viene haciendo con el sistema actual, el nuevo sistema de acceso a la zona restringida se coordinará desde la sala de control de tráfico, dependiente de la Concejalía de Movilidad.

En lo que se refiere a los horarios, ya se ha apuntado que existe un horario de acceso muy amplio a medio día. En este horario se incrementa el número de vehículos que circulan por la zona peatonal que, si bien no impacta de forma especial sobre la movilidad peatonal y ciclista que disminuye en este horario, genera impactos negativos como el ruido, empeora la calidad del aire y ocupación del espacio que afectan a los ciudadanos que se encuentren en las terrazas existentes en la zona.

**Por ello la propuesta va dirigida a modificar el horario, reduciendo o incluso eliminando la posibilidad de acceder a realizar tareas de carga y descarga en la franja del medio día. De eliminarse esta franja podría ampliarse algo el horario de mañana permitido para estas tareas.**

### 2.3. Distribución Urbana de Mercancías

#### Motivación

La normativa que rige las operaciones de carga y descarga en la ciudad de Huelva es la Ordenanza reguladora de Estacionamiento, Parada, Carga y Descarga y Retirada de Vehículos en la vía pública. El título IV define las consideraciones relacionadas con la carga y descarga señalando lo siguiente:

- Las labores de carga y descarga se realizarán:
  - Con vehículos dedicados al transporte de mercancías, definiendo estos últimos
  - Dentro de las zonas reservadas a tal efecto
  - Con una duración máxima en la zona reservada de una hora
- Se refuerza la norma haciendo alusión a la posible utilización de mecanismos de control, sin definir ninguno en particular.
- Se define como usuarios ilegales de los espacios reservados aquellos que:
  - No estén destinados a la actividad, de acuerdo con lo dispuesto en esta Ordenanza.
  - Estando destinados a la misma no la ejerzan efectivamente en ese momento.
  - Ejerciendo la misma, superen el horario previsto y eludan el control establecido.
- Se establece como horario general de zonas de reservas de 9 a 13 y de 16 a 18 horas, pudiendo ser modificado en función de las actividades comerciales o empresariales, vías y cualesquiera otras circunstancias que racionalmente lo aconseje.
- En cuanto a la limitación temporal se establece que de forma excepcional se podrá autorizar un periodo mayor tiempo, previa solicitud debidamente justificada y para una operación en concreto.

Las labores de carga y descarga en la zona peatonal del centro viene regulada en la Ordenanza Reguladora de Control de Acceso a Zonas Peatonales de Huelva, donde se especifica que deben hacerse:

- Con vehículos dedicados al transporte de mercancías
- En el horario de 7 a 10 y de 14 a 17:30 de lunes a sábado. Fuera del mismo será necesaria autorización por parte de la Concejalía de Movilidad).

No establece dimensiones o peso máximo autorizado para este tipo de vehículos.

El análisis de los aforos de tráfico pone de manifiesto que:

- Las mayores intensidades de vehículos pesados se dan en los accesos sur, circunvalación este y acceso noreste, donde se ubican las carreteras H-30 (circunvalación) y H-31, con entre 1.600 a 4.000 vehículos pesados a la hora.
- Evolución creciente del porcentaje de pesados
- En lo que se refiere al centro urbano las vías con mayor presencia de vehículos pesados son: Avenida de Andalucía y en la Avenida de Italia, sumando ambos más del 60% de los pesados detectados. También se tiene cierta presencia en el Paseo Marítimo, en la Avenida Alcalde Federico Molina Orta y Calle Puerto.

## Propuesta

Con el objetivo mejorar la Distribución Urbana de Mercancías, lograr la integración de sus flujos en la actividad de Huelva, reducir su impacto ambiental y sobre el tráfico se plantean las siguientes medidas:

### 2.3.1. Colaboración Administración Local y actores implicados

Como punto de inicio al resto de soluciones propuestas se plantea, en primer lugar, la creación de una mesa de trabajo en la que los agentes implicados puedan trasladar la problemática, sus demandas y su predisposición al cambio. Como siguiente paso se plantea la puesta en marcha de un estudio de específico que analice la problemática concreta y articule las propuestas necesarias. No obstante, las siguientes propuestas proponen ya una primera aproximación de los próximos pasos para la mejora de la Distribución Urbana de mercancías en la Ciudad de Huelva.

#### 2.3.1.1. Creación de una mesa de trabajo

Uno de los principales problemas de la DUM es la implicación de diversos grupos de actores sin comunicación ni coordinación. Por este motivo se propone la **creación de una mesa de trabajo** en la que todos los grupos implicados estén convocados a las reuniones.

En el ámbito de la DUM es de vital importancia un equilibrio de intereses entre el sector público y el sector privado para conseguir un acercamiento estratégico que considere todos los factores claves de este campo: planificación, mejora de la infraestructura, desarrollo tecnológico, implementación de nuevos instrumentos logísticos, etc.

Este acercamiento debe producirse bajo la búsqueda de objetivos comunes y la cooperación entre la Administración Local y los sectores implicados.

Los objetivos principales de la creación de una mesa de trabajo son los siguientes:

- Exposición de la problemática existente en la ciudad en materia de DUM
- Concienciación del uso de otros métodos de distribución más sostenibles
- Búsqueda de colaboración y consenso entre todos los grupos de actores implicados

#### 2.3.1.2. Elaboración de un estudio de la DUM

Tras la creación de la mesa de trabajo se propone la **elaboración de un estudio específico de la Distribución Urbana de Mercancías** con el objetivo de obtener un diagnóstico y propuestas que constituyan la hoja de ruta para su optimización. Este estudio específico permitirá establecer medidas en ámbitos diferenciados con necesidades específicas.

### 2.3.2. Mejora de la Regulación de la DUM

La competencia en materia de distribución urbana de mercancías es básicamente municipal por lo que la **actualización de la ordenanza local es un factor clave para un correcto funcionamiento y avance en el ámbito de la logística urbana**.

Deberán quedar recogidas las normas generales, restricciones y cualquier tipo de regulación que esté relacionado con las operaciones de carga y descarga con el objeto de no dejar ningún vacío legal antes cualquier tipo de incidencia o situación que pueda ocurrir.

Los aspectos que sin duda deben regularse serán:

- **Zonas de carga y descarga.**

- **Señalización** de los espacios reservados a tal uso. Mención especial a ámbitos diferenciados como la zona de acceso restringido del centro y la zona de estacionamiento regulado
- **Horarios.** Establecimiento de un horario general para vehículos con una masa inferior a la máxima autorizada y cumplimiento con la normativa de contaminación acústica en el caso zonas de carga y descarga nocturna permitida
- **Vehículos autorizados.** Deberán describirse los vehículos tipo de la DUM y la carga y descarga. En la actualidad este aspecto viene recogido en la Ordenanza reguladora de Estacionamiento, Parada, Carga y Descarga y Retirada de Vehículos en la vía pública.
- **Peso y dimensiones de los vehículos.** Se deberán enmarcar los vehículos autorizados a efectos de efectuar la carga y descarga en las zonas o espacios señalizados para estas tareas. Actualmente este aspecto no se encuentra regulado.
- **Tipología de vehículos,** se establecerán restricciones de acceso a los vehículos más contaminantes. Por ejemplo, estableciendo que en determinadas áreas como la de acceso restringido solo puedan acceder vehículos menos contaminantes (tipo CERO, ECO y C). Establecimiento de un régimen transitorio para vehículos sin distintivo ambiental o con distintivo ambiental “B”.
- **Tiempo máximo de estacionamiento.** En la actualidad la limitación es de 1 hora en todos los ámbitos.
- **Definición de los mecanismos de control** del tiempo máximo de estacionamiento y del uso de las zonas de carga y descarga. Actualmente en la ordenanza se menciona la posible aplicación de mecanismos de control, pero se desconoce cuales de ellos se aplican.
- **Infracciones.** Se deberá definir qué se considerará infracción en esta modalidad de estacionamiento, tales como, la parada de carga y descarga sin respetar las normas generales de la normativa, el uso de tipología de vehículos no permitidos, sobrepasar el límite horario, etc.

Se plantea la siguiente propuesta de articulado base:

**Artículo 1.** Definiciones.  
**Artículo 2.** Vehículos autorizados.  
**Artículo 3.** Peso y dimensiones de los vehículos.  
**Artículo 4.** Normas generales para las operaciones de carga y descarga.  
**Artículo 5.** Operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas y especiales.  
**Artículo 6.** Tiempo de uso en las zonas DUM.  
**Artículo 7.** Infracciones.

### 2.3.3. Medidas dirigidas a la transformación de la flota de vehículos

El transporte de mercancías va ligado a un conjunto de externalidades relacionadas con el medio ambiente, tales como el ruido, la congestión, la polución del aire, intrusión visual, desgaste de las infraestructuras, disminución de la seguridad, etc., por lo que se propone la promoción de vehículos poco contaminantes para el reparto de mercancías en el municipio.

La promoción de vehículos eléctricos en el transporte de mercancías muestra una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, las emisiones locales y ruido, este último aspecto necesario si se quiere optar por implantar la carga y descarga nocturna de mercancías en ciertos ámbitos o superficies.

La Distribución Urbana de Mercancías se caracteriza por la realización de rutas generalmente repetitivas o similares, lo que constituye una gran oportunidad para la incorporación de vehículos eléctricos. La transformación de la flota depende altamente de la implantación de puntos de recarga que den soporte.

En este contexto, a continuación, se detallan las acciones a desarrollar por parte del Ayuntamiento:

- Información a los empresarios de las **ayudas disponibles** para la adquisición de vehículos menos contaminantes y la instalación de puntos de recarga como, por ejemplo, las recogidas en el Plan Moves II:



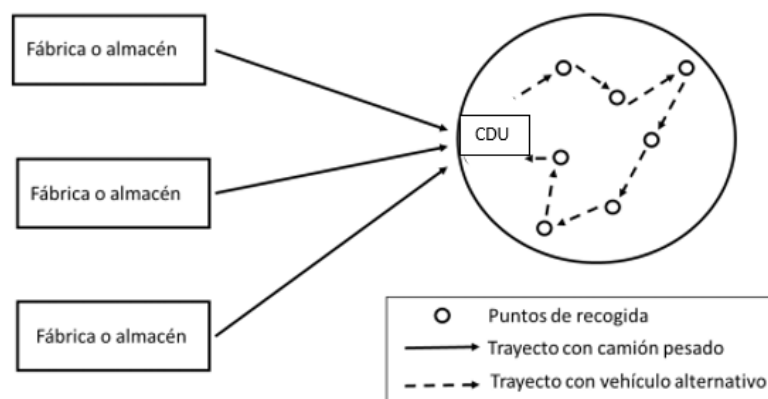
#### ***Ayudas Plan Moves II (2020)***

Las actuaciones 1 y 2 son las que proceden en este caso.

- A parte de estas subvenciones, se propone la implantación de **incentivos fiscales** por parte del Ayuntamiento. Estos pueden ser:
  - **Desgravación en el impuesto de circulación**, es decir establecer bonificaciones en la cuota, pudiendo llegar incluso llegar a la exención del 100% de la misma.
  - **Reducciones en el impuesto de actividades Económicas**. La bonificación en el impuesto de circulación puede resultar difícil dirigir estos incentivos únicamente a los vehículos de carga y descarga. Como alternativa se propone analizar la posibilidad de establecer descuentos en la cuota del impuesto de Actividades Económicas a las empresas de transporte que utilicen vehículos de combustibles alternativos.

#### **2.3.4. Creación de centros de distribución urbana de mercancías**

Como medida a futuro cuando se endurezcan las medidas de acceso al centro con el objetivo de dotarla de mayor protección se propone la **implantación de un Centro de Distribución Urbana (CDU)**. Estos centros son plataformas intermodales que permiten la gestión de mercancías y ayudan a mejorar la eficiencia de la distribución del último kilómetro en una zona específica.



Grafo de Distribución

**Objetivo**

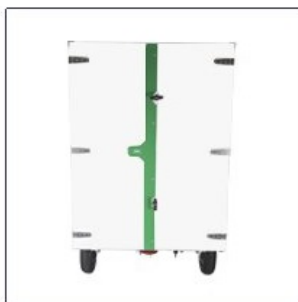
- Centralizar el reparto de mercancías en el centro histórico.
- Ordenar el tráfico y los aparcamientos en la zona
- Mejorar el entorno medioambiental mediante el uso de vehículos no contaminantes

**Beneficios Esperados**

- Mejora de la eficiencia en la cadena de distribución de mercancías
- Reducción de emisiones.
- Reducción en el consumo de energía
- Reducción del tráfico, en particular de mercancías
- Reducción del aparcamiento ilegal

**Objetivos y beneficios esperados del CDU**

Se recomienda que estos centros de distribución de mercancías dispongan de un horario amplio, por ejemplo, de 7:00 a 22:00 horas o de 8:00 a 23:00. Se podrán utilizar distintos tipos de vehículos de reparto según las características y necesidades de la zona y el tipo de carga a transportar.







### Ejemplo de tipos de vehículos para reparto en cascos históricos urbanos

Un factor a tener en cuenta es la respuesta de los principales implicados, los transportistas y los receptores. La implantación de un nuevo sistema implica un cambio de hábitos, inercias y rutinas. Para que el cambio de sistema se realice de la mejor manera posible, es necesario que los actores implicados lo acepten, por lo que conviene llevar a cabo un proceso de información, mentalización y asimilación.

Un factor muy importante para garantizar que estas plataformas logísticas sean realmente efectivas, es que tengan una **ubicación adecuada** ya que su radio de acción debe ser limitado. En este caso si se pretende que de servicio a la zona de acceso restringido será suficiente la instalación de un único CDU, cuya localización cumpla con los siguientes requisitos:

- Ubicación cercana a la zona restringida
- De fácil acceso para vehículos pesados
- Por último, se plantea como posible solución el aprovechamiento de infraestructuras de aparcamiento ya construidas que tengan una baja utilización. Sería el caso de los parkings cercanos al centro en los que podrían reservarse superficie para este fin.

La implantación del CDU hará necesaria la actualización de la normativa municipal en concordancia.

### 2.3.5. Distribución de mercancías en horas valle

El principal problema en el municipio en materia de DUM es la elevada congestión que existe en la red en las horas punta que se produce el reparto de mercancías. La DUM fuera del horario laboral permite reducir las entregas en horas punta y mejora por tanto la eficiencia en las actividades de distribución de mercancías a través de diversas alternativas.

A continuación, se muestran las ventajas e inconvenientes de esta medida:



### Beneficios

- Menor ocupación del espacio público, especialmente en los horarios de mayor demanda
- Menor saturación del viario que facilita el acceso a los puntos de entrega evitando retrasos en la cadena de distribución y reparto de mercancías.
- La posibilidad de usar vehículos de mayor tonelaje lo que supone una reducción del número de camiones y menor ruptura de carga.
- Simplificación del sistema y de las rutas con el consiguiente ahorro económico y energético.
- Reducción de los costes de logística gracias a una distribución de mercancías más rápida y eficiente.



### Inconvenientes

- Aumento del tráfico en horas valle.
- Posible ruido generado por estas actividades y que podría afectar al descanso de los vecinos en zonas residenciales.

Para paliar los inconvenientes generados la adopción de esta medida debe ir acompañada de las siguientes **acciones**:

- **Generación de un marco regulador:** Actualización de la ordenanza en la que se recojan tonelaje máximo permitido, franja horaria, niveles de ruido admisibles, etc.
- **Establecimiento de mecanismos de control** que aseguren que los vehículos permitidos y niveles de emisión de ruidos no superan el máximo establecido.

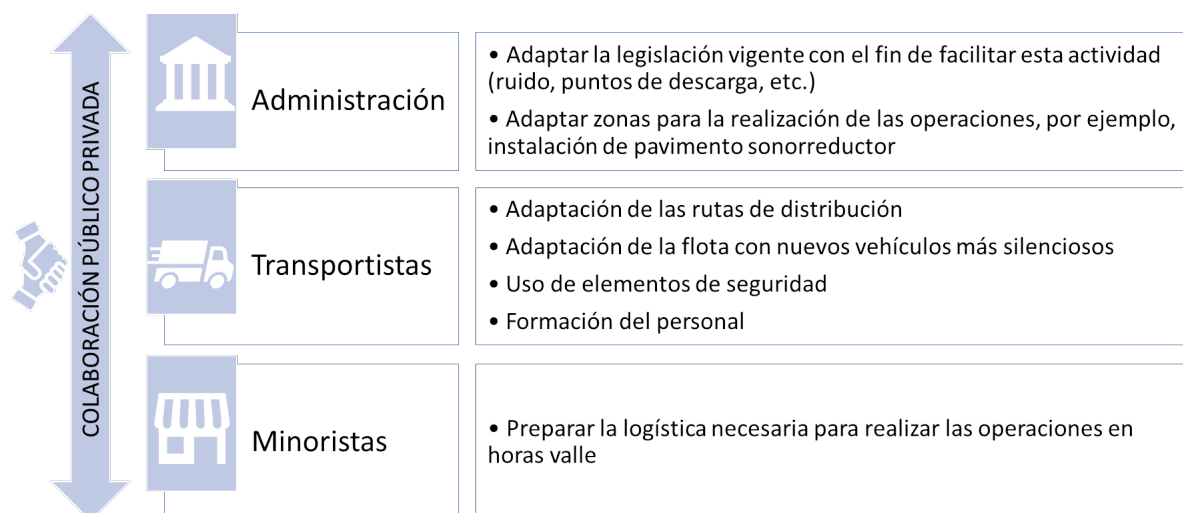
En base a lo anteriormente expuesto se propone el **fomento de las operaciones de carga y descarga en hora valle**. En función del horario existen dos modelos:

- Modelo soft (en horas valle de 14:00-16:00)
- Modelo hard (en horario nocturno 00:00-6:00)

Ambos presentan mejoras en los niveles de contaminación, velocidad comercial y ahorro energético, por lo que **se recomienda optar por uno u otro en función del ámbito, el tipo de mercancía y los agentes afectados**.

En Huelva se recomienda la realización de una **prueba piloto** enfocada, en su implantación, principalmente a supermercados y grandes comercios, que se puede ir extendiendo y adecuando en función del éxito y los aprendizajes obtenidos en la misma.

A continuación, se identifican los **agentes implicados** en la adopción de esta medida y las acciones a desarrollar por parte de cada uno para garantizar el éxito de la propuesta:



### 2.3.6. Aplicación de las nuevas tecnologías en la DUM

La aplicación de nuevas tecnologías contribuye a una mejor planificación de las rutas, un mejor uso de los espacios reservados a tal fin y, por último, disponer de mecanismos de control eficientes que posibiliten reducir el uso inadecuado de los espacios reservados.

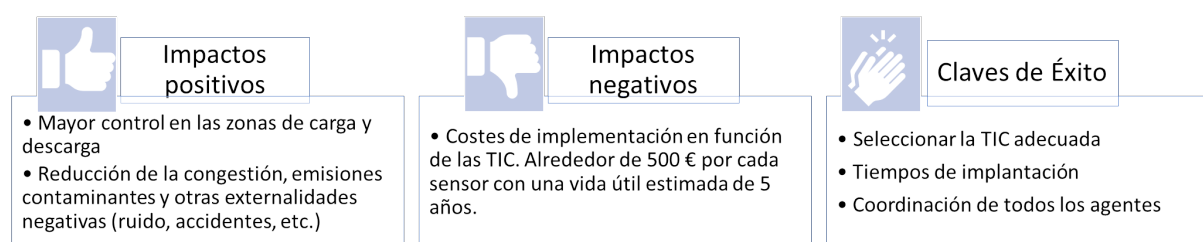
Para su aplicación se propone llevar a cabo los siguientes sistemas:

#### 2.3.6.1. Sensorización de las plazas

Como ya se ha indicado en medidas anteriores, el internet de las cosas hace posible el control eficaz del uso de las plazas reservadas a carga y descarga mediante la detección real del estacionamiento de un vehículo. Para ello, se propone la sensorización de las plazas de carga y descarga instalándose en la calzada sensores especiales, autónomos e inalámbricos, de estacionamiento que detectan si se encuentra la plaza ocupada por un automóvil.

Estos sensores comunican vía radio, a la red de internet de las cosas la presencia de un vehículo ocupando la plaza, al mismo tiempo que se registra el momento en el que la ocupa o la desocupa. Estos datos de ocupación pueden ser enviados al centro de control de Tráfico e implementarlos conjuntamente en una aplicación móvil disponible para los comerciantes. Facilita el intercambio y el aprovechamiento de la información tanto en el desarrollo de aplicaciones móviles como para completar información con otros posibles sistemas gestión y planificación existentes.

Las recomendaciones que hay que tener en cuenta para la efectividad de la medida para cada actor implicado son las siguientes:

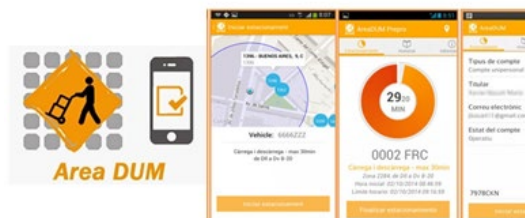


### 2.3.6.2. Desarrollo de una aplicación móvil

De forma conjunta con la anterior medida, se propone el desarrollo de una aplicación móvil para los conductores de mercancías en la cual se reciban todos los datos relacionados con la DUM y sirva como herramienta de gestión del sistema.

La aplicación es capaz de registrar la siguiente información:

- Ocupación plazas de carga y descarga
- Registro de operaciones realizadas
- Ubicación del vehículo
- Tiempo de estacionamiento. Lo que dota al sistema de mecanismos de control.
- Canal de comunicación con el centro de control de tráfico



El Ayuntamiento podrá estudiar la viabilidad de desarrollarla como parte de la aplicación de MaaS, [Mobility as a Service](#), propuesta en el apartado 2.1.4. de gestión de la movilidad.

Una vez pasado un tiempo y se pueda analizar la información registrada lo que permitirá:

- Disponer de herramientas de información que permitan detectar desequilibrios entre oferta y demanda.
- Generación de mapas predictivos que permitirán informar a los conductores sobre las zonas con más probabilidad de encontrar estacionamiento en la ciudad dependiendo de la franja horaria en la que se realice la operación.

## 2.4. Aparcamiento

### 2.4.1. Redefinición del sistema de estacionamiento regulado

#### 2.4.1.1. Motivación

La Ciudad de Huelva cuenta con un Servicio de Estacionamiento Regulado bajo las especificaciones de la Ordenanza conjunta Fiscal y Reguladora del estacionamiento de vehículos en las zonas con limitación horaria de la ciudad de Huelva.

En el siguiente plano se puede ver la disposición actual de la zona regulada, donde se observa la existencia de discontinuidad, sobre todo en la zona situada al este donde únicamente se ha establecido estacionamiento regulado en los viales principales de carácter comercial. Esta circunstancia suele contribuir a un aumento de la demanda de estacionamientos en las zonas colindantes de carácter residencial, denominado efecto frontera.



Figura 4. Zonas de estacionamiento regulado – situación actual



En dicha ordenanza, entre otros, se establece el horario de funcionamiento del servicio, de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 20:00, sábados de 9:00 a 14:00 y domingos y festivos libre., y la existencia de dos tipologías de aparcamiento: azul o de alta rotación y naranja o de baja rotación, que disponen de las siguientes tarifas:

Usuarios	Tiempo	Tarifa Naranja (€)	Tarifa Azul (€)
Rotación	35' (mínimo)	0,35	0,35
	60'	0,60	0,60
	120'	1,45	1,30
	150' (máximo)	2,00	2,00
Residentes	1 día	0,35	0,70
	1 semana	1,50	3,00
	1 mes	8,00	-

**Tarifas ORA por usuario y zona**

Existe también una denominada zona verde aplicable a las bolsas de aparcamiento en superficie para la que se establece una tarifa de 1€/día

Esta definición de tarifas pone de manifiesto los siguientes aspectos:

- Importe muy económico para los usuarios de rotación.
- Importe muy económico para los estacionamientos en bolsas de aparcamiento.
- Tarifa elevada para los residentes.
- Penalización a los residentes que aparquen en las plazas azules o de alta rotación.
- Las tarifas no incentivan a que los usuarios de rotación utilicen la zona azul pudiendo estacionar con las mismas limitaciones y tarifas en los espacios inicialmente concebidos para residentes.
- Existe una limitación de tiempo de estacionamiento para los usuarios de rotación de 150 minutos, mismo tiempo para las dos tipologías de plaza. Esta limitación viene recogida en la ordenanza, sin embargo, en la actualidad no se aplican mecanismos de control para garantizar su cumplimiento. Por tanto, los usuarios pueden extender el tiempo de estancia, abonando el importe correspondiente, más allá de la duración máxima permitida.
- Las tarifas son fijas independientemente del tipo de vehículo estacionado y del grado de saturación del aparcamiento.

Por su parte el análisis de los datos de demanda del servicio pone de manifiesto las siguientes circunstancias:

- Evolución negativa de uso del sistema por parte de los residentes.
- Los usuarios sin distinción tarifaria (normales) han sufrido una evolución positiva desde 2015 tras el descenso de datos hasta dicho año.
- Constante aumento en el estacionamiento ilegal.
- Presencia de ligera saturación del servicio desde 2016.

En enero del presente año ha salido a concurso la concesión de servicio de la regulación del estacionamiento de vehículos (O.R.A.) junto con el servicio de retirada de vehículos (grúa). Los pliegos



establecen la regulación de 3.036 plazas de aparcamiento, 2.045 naranjas y 991 azules, conforme a las especificaciones recogidas en la Ordenanza que rige el servicio. Por lo que no se observan cambios en los parámetros de definición de la zona de estacionamiento regulado.

#### 2.4.1.2. Propuesta

##### 2.4.1.2.1 Ampliación de la zona ORA

Dado que se ha identificado falta de continuidad de la zona ORA y la posible existencia de efecto frontera entre zonas reguladas y no reguladas. Se plantea la implantación de una zona ORA con continuidad geográfica y compacta para evitar el tráfico de agitación y presión sobre la demanda de aparcamiento en las calles adyacentes que no tengan regulación.

Dado que la regulación del aparcamiento va íntimamente ligada al poder atractor de viajes que ejerce la existencia de equipamientos se ha realizado un análisis basado en la generación de áreas de influencia o isócronas alrededor de cada equipamiento. Estas isócronas representan la distancia máxima a la que un ciudadano estaría dispuesto a estacionar su vehículo para acceder al centro atractor.

Así se han calculado las isócronas de los centros atractores existentes en Huelva teniendo en cuenta un tiempo máximo de desplazamiento a pie de 4-5 minutos lo que equivale a una distancia máxima de 300 metros que representa la distancia a recorrer a pie desde el lugar de estacionamiento del vehículo en una ciudad del tamaño y características de Huelva. El área de influencia isócrona es un método mucho más preciso y fiel a la realidad que el área de influencia circular, ya que considera el desplazamiento a pie sobre viario teniendo en cuenta las barreras urbanas, zonas despobladas, accidentes geográficos...

Los centros atractores considerados para el análisis son los recogidos en la siguiente tabla:

TIPO	NOMBRE
<b>Administración</b>	Ayuntamiento de Huelva
	Juzgado de Guardia
	Juzgados de Instrucción
	Juzgados de lo Contencioso Administrativo
	Juzgados de lo Penal
	Juzgado de Menores
	Juzgados de Primera Instancia
	Juzgado de Vigilancia Penitenciaria
	Juzgado de Violencia sobre la Mujer
<b>Centro de Inserción Social</b>	C.I.S. David Beltrán
<b>Comercial</b>	Carrefour Huelva
	Centro comercial abierto del Casco Antiguo
	Centro Comercial Aqualón
	Centro Comercial Holea
	Corte Inglés Costa Luz
	Hipercor Huelva
	Mercadona

TIPO	NOMBRE
<b>Cultural</b>	Muelle del Tinto
	Nuevo Mercado del Carmen
	Parque Comercial Puerta del Odiel
	Archivo Histórico Provincial de Huelva
	Biblioteca de la Diputación Provincial de Huelva
	Biblioteca Pública del Estado - Biblioteca Provincial de Huelva
	Biblioteca Pública Municipal "Federico García Lorca"
	Biblioteca Pública Municipal "Juan Ramón Jiménez"
	Biblioteca Pública Municipal "Pío XII"
	Biblioteca Pública Municipal "Poeta Jesús Arcensio"
	Biblioteca Pública Municipal "Rogelio Buendía"
	Centro de la Comunicación Jesús Hermida
	Estadio "Nuevo Colombino"
	Gran Teatro de Huelva
	Museo de Huelva
	Palacio de Congresos Casa Colón
	Recinto Ferial Colombino
<b>Equipamiento deportivo</b>	Campo de Fútbol "Virgen de Belén"
	Complejo Deportivo "Ciudad de Huelva"
	Complejo Deportivo Municipal el Saladillo
	Estadio Iberoamericano de Atletismo
	Palacio Municipal de Deportes
	Pistas Polideportivas "Virgen de Belén"
	Polideportivo "Andrés Estrada"
	Polideportivo las Américas
	Real Club Recreativo de tenis de Huelva
<b>Equipamiento Educativo</b>	C.D.P. Cardenal Spínola
	C.D.P. Chari II
	C.D.P. Colón
	C.D.P. Cristo Sacerdote
	C.D.P. Escuelas Profesionales de la Sagrada Familia, SAFA-Funcadia
	C.D.P. Juan Luis Vives
	C.D.P. La Hispanidad
	C.D.P. María Inmaculada
	C.D.P. Molière
	C.D.P. Montessori
	C.D.P. Sagrado Corazón de Jesús
	C.D.P. San Vicente de Paúl
	C.D.P. Santa María de Gracia
	C.D.P. Santa Teresa de Jesús
	C.D.P. Santo Ángel de la Guarda
	C.D.P. Virgen de Belén

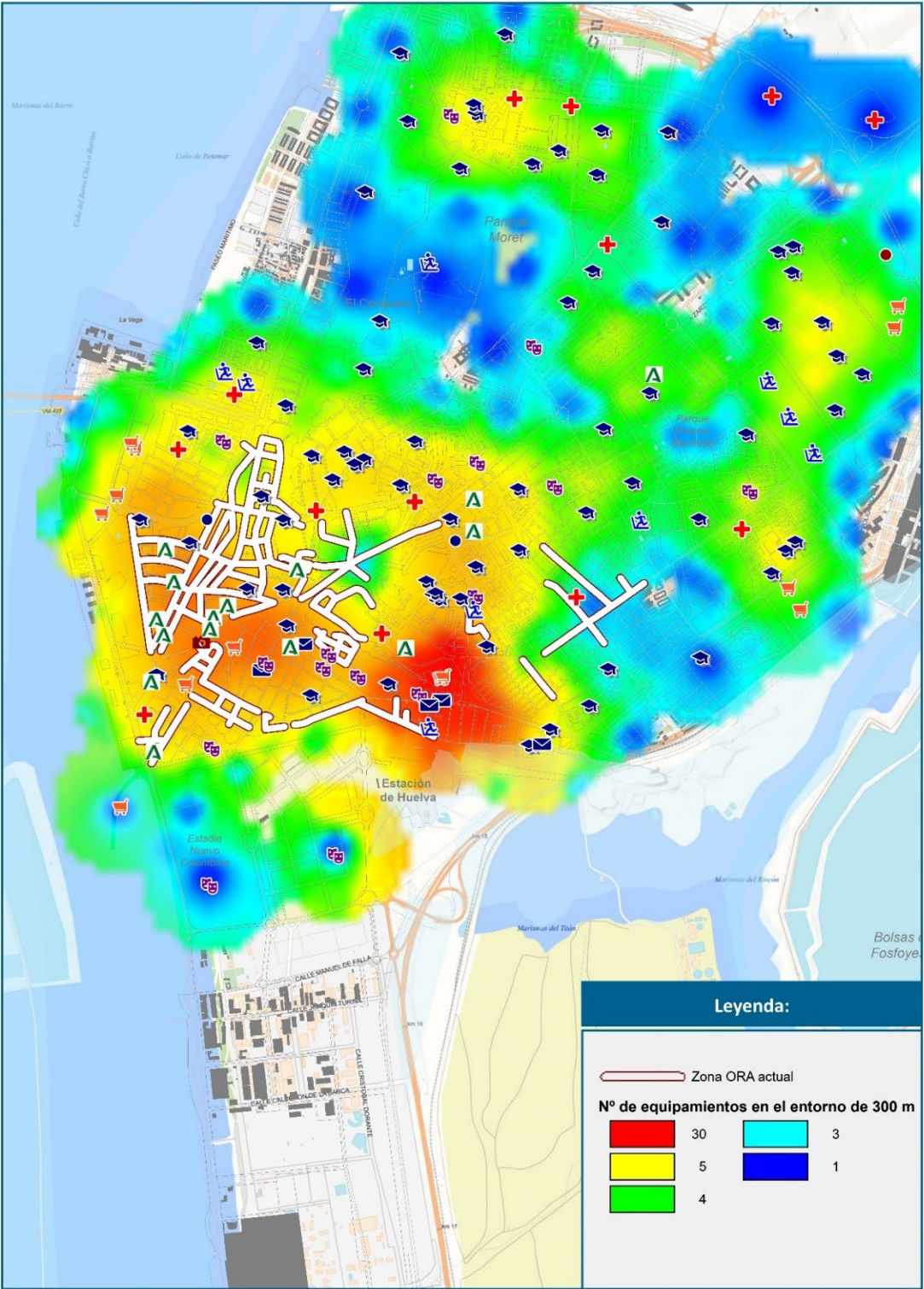
TIPO	NOMBRE
	C.D.P. Virgen del Rocío
	C.E.I.P. Al-Andalus
	C.E.I.P. Andalucía
	C.E.I.P. Arias Montano
	C.E.I.P. Doce de Octubre
	C.E.I.P. García Lorca
	C.E.I.P. Giner de los Ríos
	C.E.I.P. José Oliva
	C.E.I.P. Juan Ramón Jiménez
	C.E.I.P. Juvenal de Vega y Relea
	C.E.I.P. Manuel Siurot
	C.E.I.P. Marismas del Odiel
	C.E.I.P. Onuba
	C.E.I.P. Prácticas
	C.E.I.P. Príncipe de España
	C.E.I.P. Profesora Pilar Martínez
	C.E.I.P. Quinto Centenario
	C.E.I.P. Reyes Católicos
	C.E.I.P. San Fernando
	C.E.I.P. Tartessos
	C.E.I.P. Tres Carabelas
	C.E.I.P. Tres de Agosto
	C.E.I.P. Virgen del Pilar
	C.E.PR. Los Rosales
	Campus de la Merced
	Campus Universitario del Carmen
	Centro Asociado de la UNED
	E.A. León Ortega
	Escuela de Doctorado
	Facultad de Ciencias de la Educación
	Facultad de Ciencias del Trabajo
	Facultad de Ciencias Experimentales
	Facultad de Derecho
	Facultad de Enfermería
	Facultad de Humanidades
	Facultad de Trabajo Social
	I.E.S. Alonso Sánchez
	I.E.S. Alto Conquero
	I.E.S. Clara Campoamor
	I.E.S. Diego de Guzmán y Quesada
	I.E.S. Estuaria
	I.E.S. Fuentepiña

TIPO	NOMBRE
	I.E.S. José Caballero
	I.E.S. La Marisma
	I.E.S. La Orden
	I.E.S. La Rábida
	I.E.S. Pablo Neruda
	I.E.S. Pintor Pedro Gómez
	I.E.S. San Sebastián
	Universidad de Huelva. Cantero Cuadrado
<b>Equipamiento Sanitario</b>	Adoratrices
	C.P.E. Virgen de la Cinta
	Clínica Los Naranjos
	El Torrejón
	Hospital Blanca Paloma
	Hospital Costa de la Luz
	Hospital Infanta Elena
	Hospital Juan Ramón Jiménez
	Hospital Vázquez Díaz
	Huelva-Centro
	Isla Chica
	La Orden
	Los Rosales
	Molino De La Vega
<b>Junta de Andalucía</b>	Centro de la Mujer de Huelva
	Consortio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva
	Delegación del Gobierno en Huelva
	Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural en Huelva
	Delegación Territorial de Cultura, Turismo y Deporte en Huelva
	Delegación Territorial de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo en Huelva
	Delegación Territorial de Educación en Huelva
	Delegación Territorial de Fomento y Vivienda en Huelva
	Delegación Territorial de Igualdad, Salud y Políticas Sociales en Huelva
	Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Huelva
	Dirección Provincial de Huelva del Servicio Andaluz de Empleo
	Gerencia Provincial de la Agencia de Medio Ambiente y Agua de Andalucía en Huelva
	Gerencia Provincial de la Agencia IDEA en Huelva
	Registro de la Delegación del Gobierno en Huelva
	Servicio Provincial 061 de Huelva
<b>Servicios</b>	Oficina de Turismo de Huelva
	Servicio de Extinción de Incendios y Salvamento Ayuntamiento de Huelva

Se ha realizado un mapa de calor, en el que los colores más cálidos muestran zonas con mayores solapes de áreas de influencia isócronas de distintos centros atractores, lo que indica que esas zonas tendrán una mayor demanda de estacionamiento. En la figura siguiente se observa, en base a este

análisis, la zona que debería contar con estacionamiento regulado en respuesta a la existencia de mayor concentración de equipamientos, es decir las correspondientes a los colores rojo y naranja.

Figura 5. Mapa de Calor equipamientos



Este análisis refleja la existencia de una zona con concentración de equipamientos elevada que no dispone de regulación, se trata de la zona denominada 3.1. Barrio Obrero, subzona de la macrozona 3, y que daría continuidad a las calles reguladas al este del centro histórico, si bien esta zona aparece en colores que denotan una menor concentración de equipamientos y que, en realidad, obedece al fuerte carácter comercial de ese tramo de la vía principal, Federico Molina.

Dado que la regulación del aparcamiento es un servicio que se presta en régimen de concesión, que además ha salido a licitación recientemente con una duración de 15 años, no se profundiza más en la propuesta. No obstante, **se propone que cualquier modificación de la zona ORA se realice en este sentido. Así, se plantea como una propuesta modulable en el tiempo a realizar de común acuerdo con la empresa concesionaria.**

**Así mismo, la extensión del estacionamiento regulado a determinados ámbitos de carácter residencial como es el Barrio Obrero debe hacerse con la aplicación del resto de medidas que a continuación se proponen y que dotan al residente de mayor protección.**

#### *2.4.1.2.2 Revisión del tiempo máximo de estacionamiento*

La ordenanza establece la existencia de 2 tipos de plazas: La azul que cataloga como de alta rotación y la naranja que denomina de baja rotación. Sin embargo, en ambas la tarifa de rotación y el tiempo máximo de estacionamiento para los no residentes es la misma. El mecanismo para garantizar una mayor rotación aplica una tarifa mayor para los residentes en las plazas de baja rotación.

Por tanto, con el objetivo de fomentar la rotación de los no residentes **se propone diferenciar el tiempo máximo de estacionamiento en cada tipo de plazas, siendo menor el tiempo máximo permitido en las plazas de alta rotación, azules, y mayor en las naranjas o de baja rotación.** Se propone ir a un modelo de 120 y 240 minutos, respectivamente.

#### *2.4.1.2.3 Introducción de sistemas de control de la duración de los estacionamientos*

El tiempo máximo de estacionamiento y el pago de una tarifa constituyen los elementos que garantizan la rotación de los estacionamientos. Y en un contexto con tarifas de rotación tan asequibles como las existentes en Huelva la primera toma mayor fuerza.

En la ordenanza Reguladora del estacionamiento de vehículos en las zonas con limitación horaria de la ciudad de Huelva se establece que, transcurrido el período de tiempo abonado, el usuario tendrá que retirar su vehículo del estacionamiento, no pudiendo estacionar durante los siguientes diez minutos en zonas reguladas a menos de cien metros del lugar donde lo hiciera por última vez.

Para garantizar la rotación no solo hay que establecer un tiempo máximo en la ordenanza, sino establecer mecanismos de control dirigidos a garantizar el cumplimiento de esta restricción. En la ordenanza no se establece cómo se efectuará este control, y lo cierto es que en la práctica no se aplica. Resulta complicado establecer mecanismos de control dirigidos a verificar que el vehículo ha estacionado en el mismo sitio tras 10 minutos o que lo ha hecho a más de 100 metros de su estacionamiento anterior.

En este contexto **se propone la necesidad de registrar la matrícula a la hora de sacar el ticket de estacionamiento, de este modo, el sistema no aceptará renovaciones de ticket si se ha superado el tiempo máximo establecido para ese tipo de plaza. Además, debe establecerse la prohibición de**



**volver a estacionar el vehículo en el mismo sector hasta que no transcurra una hora del anterior estacionamiento.**

#### 2.4.1.2.4 Revisión de las tarifas

Tal como se ha especificado con anterioridad las tarifas con las que cuenta actualmente la zona de estacionamiento regulada resultan muy asequibles para los usuarios de rotación y, sin embargo, resultan elevadas para los residentes.

La tasa que pagan los residentes para estacionar su vehículo a lo largo del año en Huelva asciende a 96€, por encima de ciudades como Sevilla 79,90€ o de Málaga 42€. Sin embargo, la tarifa de rotación se sitúa entre las más baratas de las ciudades andaluzas. Por tanto, esta tarifa tiene bajo poder disuasorio.

Ciudad	Tarifa 1 hora Zonas alta rotación
Huelva	0,60 €
Córdoba	0,85 €
Sevilla	0,65 €
Granada	0,70 €
Málaga	1,00 €

Comparación tarifas ORA ciudades andaluzas (Fuente: RACE)<sup>2</sup>

Las tarifas serán analizadas de forma conjunta en la propuesta 2.4.2. Adopción de una política tarifaria coordinada. No obstante, **el PMUS establece las siguientes directrices a la hora de revisar las tarifas de estacionamiento regulado:**



Disminución de las tarifas de residentes



Incremento de las tarifas de rotación



Incremento de las tarifas para bolsas de aparcamiento

Por su parte, el análisis de las tarifas de rotación pone de manifiesto una evolución algo aleatoria respecto del tiempo. En lo que se refiere a este aspecto y con el objetivo de fomentar la rotación y minimizar el tiempo de estacionamiento en superficie de los no residentes **se propone un crecimiento exponencial de las tarifas con el tiempo**, esto es fijar unos saltos en los rangos de tarifa en función del tiempo de estacionamiento de tal manera que a medida que se aumenta el tiempo se aumentan los €/minuto de la tarifa.

#### 2.4.1.2.5 Introducción de tarifas variables

A largo plazo se propone la introducción de tarifas variables. Es decir, sobre la tarifa base establecida variarán con la aplicación de reducciones o recargos en función de los siguientes aspectos:

<sup>2</sup> <https://www.race.es/zona-azul-verde-precio-ciudades>



Nivel de ocupación  
de la zona ORA



Tipología de  
vehículo

A continuación, se muestran **las variaciones sobre la tarifa base propuestas en función del nivel de ocupación detectado en el sector:**

Nivel de ocupación	% de Ocupación	Reducción / Recargo
Baja	<40%	-10%
Media	40%-65%	-
Alta	65%-80%	10%
Muy Alta	>80%	20%

**Variación sobre la tarifa base propuesta según el nivel de ocupación del sector**

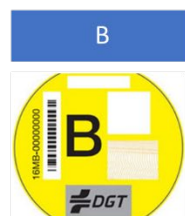
Este mecanismo adapta la tarifa a la demanda real de cada sector. El nivel de ocupación (plazas ocupadas/plazas totales) se calcula cada hora a partir de la primera hora del servicio y hasta una hora antes del fin del mismo

La Dirección General de Tráfico ha establecido una clasificación del parque de vehículos con el objetivo de discriminar positivamente los vehículos más respetuosos con el medio ambiente. El sistema posibilita un instrumento eficaz en las políticas municipales. Esta será la base para la aplicación de reducciones o recargos a la tarifa base de aparcamiento en función de la tipología de vehículo.

Se establecen cinco categorías de vehículos, según su potencial contaminante:



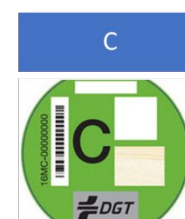
Vehículos clasificados en el Registro de vehículos como vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés), vehículos eléctricos de autonomía extendida (REEV, por sus siglas en inglés) y vehículos eléctricos híbridos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés) con una autonomía mínima de 40 km o vehículos de pila de combustible.



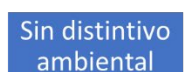
Turismos y comerciales, clasificados en el Registro de vehículos como gasolina con nivel de emisiones Euro 3/III o diésel Euro 4/IV o Euro 5/V. Vehículos de más de ocho plazas y de transporte de mercancías clasificados en el Registro de vehículos como Euro 4/IV o Euro 5/V independientemente del tipo de combustible. Motos y ciclomotores Euro 2.



- Turismos y comerciales ligeros clasificados en el Registro de vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía
- Vehículos de más de ocho plazas y transporte de mercancías clasificados en el Registro de vehículos como híbridos enchufables con autonomía
- Motos y ciclomotores con categoría eléctrica HEV y PHEV (vehículos híbridos eléctricos no enchufables y enchufables, respectivamente) y autonomía inferior a 40 km.



Turismos y comerciales ligeros, clasificados en el Registro de vehículos como gasolina con nivel de emisiones Euro 4/IV, 5/V o 6/VI o diésel Euro 6/VI. Vehículos de más de ocho plazas y transporte de mercancías, clasificados en el Registro de vehículos con nivel de emisiones Euro 6/VI, independientemente del tipo de combustible. Motos y ciclomotores Euro 4 y Euro 3.



Los vehículos que no cumplan los requisitos ambientales considerados mínimos no recibirán ninguna etiqueta de la DGT. Son los vehículos más afectados por las medidas de restricción o prohibición en la movilidad. Turismos de gasolina anteriores a Euro 3 y turismos diésel anteriores a Euro 4. Motos y ciclomotores Euro 1.

**En función de la tipología de vehículo se propone la aplicación de las siguientes reducciones y recargos:**

Tipo de vehículo	Tipo	%
O Emisiones	Reducción	100%
ECO	Reducción	50%
C	-	-
B	Recargo	25%
Sin etiqueta	Recargo	50%

**Variación sobre la tarifa base propuesta según la tipología de vehículo**

La información relativa al tipo de vehículo se obtendrá a través de la información facilitada por el parquímetro, mediante la correspondiente conexión a los datos de la Dirección General de Tráfico una vez se introduzca la matrícula del vehículo a estacionar y, en su caso, los demás datos solicitados, tales como el tipo de plaza o el tiempo durante el que se quiere estacionar. En caso de no disponer de los datos necesarios para la determinación de los recargos o reducciones aplicables según la tecnología del vehículo se aplica la tarifa base.

Esta política premia los vehículos menos contaminantes fomentando la renovación del parque y bonificando aquellos propulsados por energías alternativas.

## 2.4.2. Adopción de una política tarifaria coordinada

### 2.4.2.1. Motivación

A continuación, se muestran las tarifas de rotación que se aplican en la actualidad en la ciudad de Huelva. Tal como se resaltó en el diagnóstico son de las tarifas más baratas si se compara con el resto de capitales andaluzas. Se reflejan también las tarifas de los distintos aparcamientos públicos.

Usuarios	Tiempo	Tarifa Naranja (€)	Tarifa Azul (€)
Rotación	35' (mínimo)	0,35	0,35
	60'	0,60	0,60
	120'	1,45	1,30
	150' (máximo)	2,00	2,00
Residentes	1 día	0,35	0,70
	1 semana	1,50	3,00
	1 mes	8,00	-

**Tarifas ORA por usuario y zona**

Además, se ha detectado la existencia de bolsas de aparcamiento reguladas, **Zona Verde**, a las que se le aplica una tarifa de 1€ por día, con un horario de 8:00-20:00 de lunes a sábado, ofreciendo por tanto una posibilidad de aparcamiento muy atractiva para estacionamientos de larga duración.

Aparcamiento	Tarifa Rotación	Máximo día
Nuevo mercado	1 a 132'--0,0379 €/min	5 €/día
Edificio Huelva	0 a 30'--0,05387 €/min 31 a 60'--0,01617 €/min 61 a 120'--0,03273 €/min 121 a 452'--0,02401 €/min	12 €/día
Parking Centro	0,0333 €/min (temporada baja) 0,5 €/min (temporada baja)	8 (€/24h) (temporada baja) 12 (€/24h) (temporada baja)

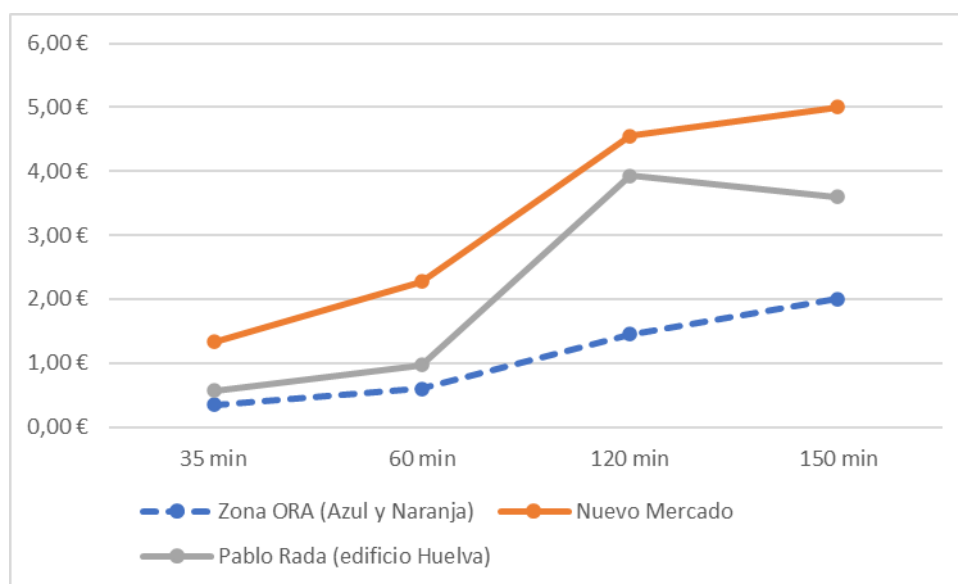
#### Tarifas aparcamientos cubiertos

La actual tarificación de la zona ORA hace más atractivo el uso de la vía pública que los parkings fuera de calzada, por lo que se convierte en la primera opción de aparcamiento frente a los parkings públicos a la hora de tener que pagar por estacionar el vehículo.

#### 2.4.2.2. Propuesta

Ante la situación detectada entre los distintos usos que se dan a los aparcamientos en superficie como subterráneos, resulta conveniente **la elaboración de un estudio de la relación entre ambas tarifas en base al cual deberá proponerse un sistema de tarifas coordinadas que incentive la utilización del aparcamiento en superficie para estancias cortas y de alta rotación y potencie los aparcamientos públicos para las estancias de mayor duración.**

La idea de esta medida radica en la modificación progresiva de las tarifas tanto de zona ORA como parkings públicos de manera que los precios establecidos potencien las estancias cortas (inferiores a dos horas) en superficie y largas estancias en aparcamientos subterráneos. Se presenta un gráfico que compara las tarifas actuales de la zona ORA y los aparcamientos subterráneos Pablo Rada y Nuevo Mercado en las 2 horas y media que se establecen como limitación del tiempo de estacionamiento de la zona ORA.



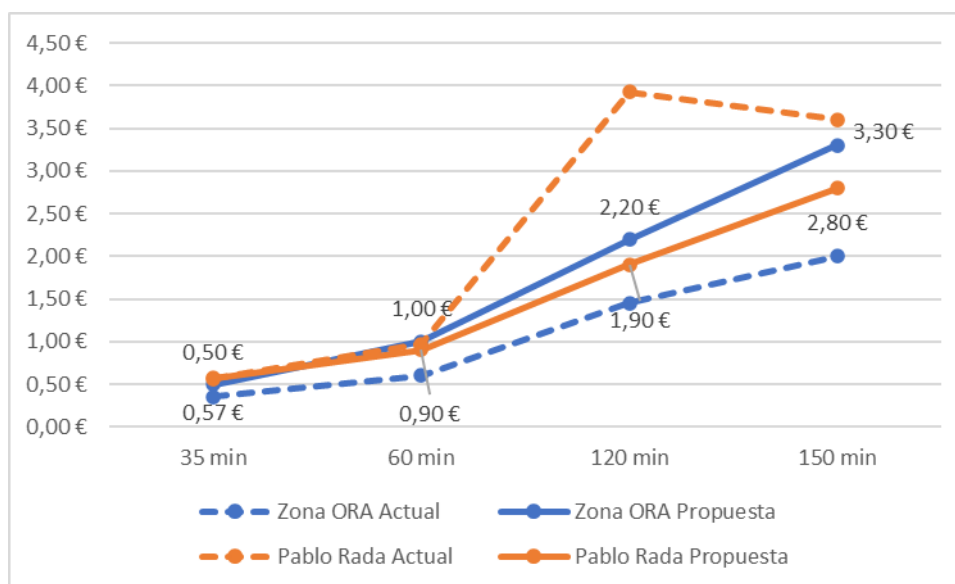
Comparativa de tarifas Zona ORA y Aparcamientos

Como se puede ver, las tarifas más bajas las encontramos en la zona ORA (marcada en línea discontinua), siendo atractivas tanto para las estancias cortas como para las largas.

La diferencia que tiene con las tarifas de otros parkings para estacionamiento superiores a dos horas es demasiado grande como para que estos sean atractivos para el usuario, al cual le compensa cambiar el coche de sitio y ocupar la zona ORA en plazos de dos horas. Además, en el caso de Pablo Rada la existencia de tarifas por tramos provoca un cambio muy brusco en la segunda hora.

Por tanto, se plantea un ligero aumento de los estacionamientos en superficie en este último tramo (a partir de 1 hora) y una disminución en las tarifas de los otros aparcamientos subterráneos para reducir esa diferencia y hacer más atractivo para el usuario el uso de los parkings subterráneos reduciendo así, la ocupación en superficie del vehículo privado y la presión en algunas de los sectores de la zona ORA. También se ha tenido en cuenta la propuesta anterior de tarifa creciente exponencialmente con el tiempo de estacionamiento para la zona ORA.

A modo de ejemplo, se propone una comparación de la evolución según tiempo de estacionamiento de las tarifas en zona ORA con las tarifas del parking Pablo Rada. **Se propone la evolución hacia una nueva tarifa ORA en la cual, hasta la primera hora, sea más económico el estacionamiento en la zona ORA, mientras que, a partir de ésta, resulte más conveniente el uso del parking subterráneo. Adicionalmente se refleja una evolución exponencial a partir de la primera hora, en concordancia con la propuesta 2.4.1.2.4. Revisión de tarifas**



**Propuesta de Tarifas Zona ORA y Aparcamiento Pablo Rada**

Otro factor a tener en cuenta a la hora de implantar una nueva tarifa para la zona ORA es el coste de modos de transporte alternativo, por ejemplo, las tarifas de EMTUSA, billete sencillo (1,10 €/viaje) y bono 10 viajes (0,65 €/viaje), de modo que resulte más atractivo el uso del servicio urbano que el estacionamiento, ya sea en la Zona ORA o en los parkings públicos.

**Con las tarifas anteriormente propuestas para estancias superiores a 2 horas resulta más barato usar el transporte público que el vehículo privado lo que cumple con el planteamiento anterior.**



### 2.4.3. Soluciones de aparcamiento en ámbitos concretos

#### 2.4.3.1. Futuro Parque Lineal

El nuevo desarrollo previsto al sur denominado PAU Ensanche Sur y el Plan Especial PERI 12.1 “Calle Cervantes” que prevé la ordenación de los terrenos delimitados por la vía férrea Sevilla-Huelva, frente de la calle Miss Withney, prevén el desarrollo del denominado Parque Lineal del Ferrocarril.

En el PAU Ensanche Sur el parque del ferrocarril está recogido como 84.826,00 m<sup>2</sup> de sistemas generales de espacios libres. EL PERI le dota de continuidad con zonas verdes a lo largo del viario.



**Plan Especial PERI 12.1 Calle Cervantes**

En la actualidad, en este ámbito, concretamente en las Avenidas Italia y Miss Whitney se han habilitado bolsas provisionales de aparcamiento de pago con una excelente ubicación junto a la estación de RENFE y el centro urbano. Teniendo en cuenta las necesidades de aparcamiento existentes y que esas bolsas provisionales desaparecerán con la construcción del parque lineal se propone la implantación de zonas de aparcamiento integradas en el espacio del parque de cara contar con una dotación de aparcamiento en ese gran espacio que genere el mínimo impacto visual.

En el PERI 12.1 se contempla la dotación de espacios de aparcamiento en viario y una pequeña bolsa de aparcamiento en el extremo este de la actuación.

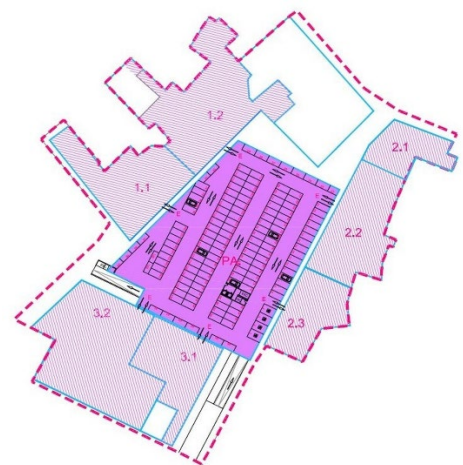
Para la articulación de aparcamientos en este ámbito y de cara a minimizar su impacto visual se propone optar por hormigones prefabricados para uso peatonal y de vehículos ligeros que permiten el crecimiento de vegetación. Además, este tipo de pavimentos cuentan con una alta mitigación del calor y una durabilidad de 20 a 40 años. Algunas tipologías de pavimento son capaces, además, de reducir la formación de ozono, mediante la destrucción de los contaminantes precursores del ozono, que son básicamente, los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles.



Ejemplo de Hormigones ecológicos

#### 2.4.3.2. Antiguo Mercado del Carmen

La parcela que quedó libre tras la demolición del edificio del antiguo mercado del Carmen fue habilitada como aparcamiento provisional para aproximadamente 150 vehículos a la espera del desarrollo del PERI número 2 que define las características del nuevo desarrollo.



Ubicación e imagen del desarrollo previsto en el Antiguo Mercado del Carmen

Tras varios años parado, recientemente la Junta de Gobierno ha aprobado inicialmente un estudio de detalle sobre los aparcamientos subterráneos previstos en ese espacio que tiene como hecho sustancial el cambio de régimen jurídico del espacio bajo rasante, permitiendo así desbloquear el proyecto. El uso recogido en el planeamiento es dotacional aparcamiento, también con titularidad municipal y régimen patrimonial, como se propone ahora en el estudio de detalle.

Esta acción ya iniciada por el Ayuntamiento supone la liberación de superficie dirigido a mejorar el espacio público, dotando a su vez de espacio de estacionamiento bajo rasante que dada la cercana ubicación al centro debería plantearse como mixto, es decir para residentes y visitantes.

Está previsto el desarrollo de unas 200 viviendas, una plaza estancial y un aparcamiento de 400 plazas, lo que compensará la pérdida de plazas en superficie.

#### 2.4.3.3. Isla Chica

Isla chica es el barrio más denso de Huelva, formado por bloques de viviendas plurifamiliares sin dotación privada de aparcamiento. Esto genera grandes necesidades de aparcamiento en superficie lo que genera gran presión sobre el espacio público.

Por otro lado, a continuación, se enumeran futuras actuaciones que afectarán a la oferta de plazas de aparcamiento en esta zona:

- Puesta en marcha del desarrollo previsto para el solar del antiguo estadio de fútbol, donde, en la actualidad, existe un aparcamiento provisional.
- Intervenciones en la Plazas contempladas en la parte de movilidad peatonal del presente PMUS, con la propuesta [2.7.8. Programa de microcentralidades](#)

Ante esta indudable necesidad de plazas de aparcamiento y teniendo en cuenta que las anteriores iniciativas van a suponer una merma de plazas de aparcamiento se proponen las siguientes soluciones:

- El nuevo desarrollo contempla el desarrollo de espacios públicos y verdes, un centro de salud, un espacio dotacional multifuncional, un centro comercial, viviendas y un aparcamiento. **Se propone ir al máximo de la dotación de este aparcamiento subterráneo para satisfacer las necesidades de aparcamiento de la zona, además de las que se derivan del nuevo desarrollo.**
- **Construcción de un aparcamiento para residentes en la zona de Isla Chica.** En ámbitos tan densos como el de este barrio resulta difícil encontrar suelo disponible para la construcción de aparcamientos. En este contexto y **como posible alternativa se propone la posibilidad de ubicar el aparcamiento bajo algún colegio público.** En este caso se propone estudiar la viabilidad de desarrollarlo en las pistas del **colegio público Tartessos**, que cuenta con un espacio de 1600 m<sup>2</sup>.  
Debe aprovecharse la época estival no lectiva para su construcción. Además, la construcción deberá contar con un debido análisis de seguridad y canalización de flujos cerca del colegio para no afectar a la actividad normal del mismo. Parte de los beneficios obtenidos se podrían destinar a mejorar la movilidad en las inmediaciones del colegio.

#### 2.4.3.4. Barrio Reina Victoria

El Barrio Reina Victoria, también conocido como Barrio Obrero, se sitúa en el cerro de San Cristóbal, pequeña elevación cerca del centro. Se trata de una zona residencial de viviendas unifamiliares construida en 1916.

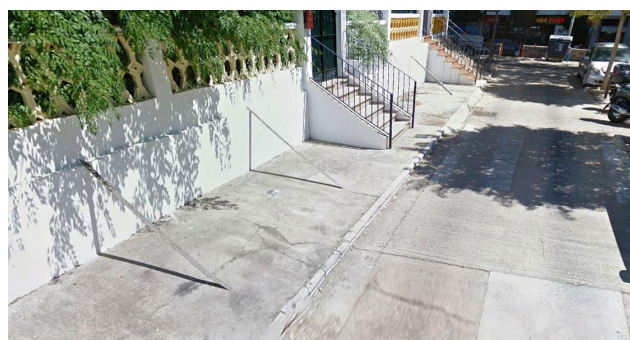
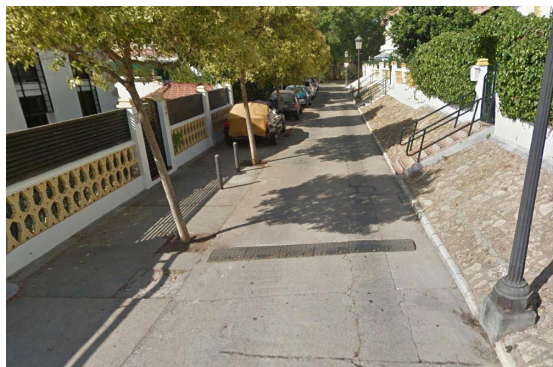
El conjunto de viviendas se extiende en aproximadamente 8 hectáreas. Se configura como ciudad-jardín, con un paseo de circunvalación y nueve calles paralelas con las que se cruzan otras dos. Su perímetro se encuentra delimitado por un pequeño muro con un único acceso de tráfico rodado, por la calle Roque Barcia, y varios accesos peatonales, siendo el principal la Puerta de la Plaza de España.

En 1977 fue declarado "Bien de Interés Cultural", con la categoría de conjunto histórico por la Junta de Andalucía.

Esta calificada como zona residencial con limitación de la velocidad a 20 km/h y configuración de viario de coexistencia a cota cero, a excepción de la vía de circunvalación y el paseo sur que cuentan con acera y calzada. El aparcamiento no está señalado y se realiza en uno o ambos lados en función



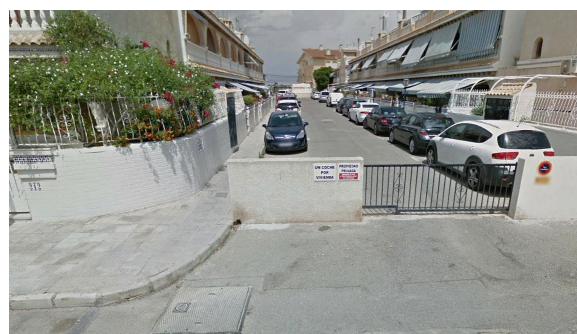
del espacio de cada calle. En uno de los lados existen plazas de aparcamiento adecuadas en su día por los vecinos que, en ocasiones, los residentes protegen para limitar su uso. La entrada de las viviendas está protegida con bolardos para evita el aparcamiento. Existen vados para el paso de vehículos, ya que las viviendas disponen de espacio que puede ser utilizado como aparcamiento.



Su ubicación junto a zonas con saturación de aparcamiento, y junto a centros atractores como el centro comercial y el colegio Santa Teresa de Jesús, hacen de este entorno un reclamo para solventar esas necesidades de aparcamiento ajenas a las de la propia zona residencial.

En base a esto se plantea restringir el tráfico rodado en esta zona a los no residentes. De esta manera se protege una zona catalogada como Bien de Interés Cultural, se libera la zona de trafico de agitación en busca de aparcamiento y se favorece la prioridad peatonal que debe existir en las zonas residenciales.

Este tipo de soluciones se ha implantado en otros ámbitos como por ejemplo la zona de Fuente del Berro en Madrid o en la zona de Playa Tamariz en Santa Pola.



Como la zona dispone de un único acceso de tráfico rodado resulta sencillo la implantación de este sistema de control de acceso que, por ejemplo, iría asociada a una tarjeta de residente, pudiendo limitarse a un número de coches por vivienda, teniendo en cuenta que según el censo de viviendas de 2011 publicado por el INE hay 235 viviendas y que algunas de ellas cuentan con aparcamiento en el interior de la viviendas, resulta razonable asumir que es posible que exista oferta de aparcamiento para 2 vehículos por vivienda.

Una vez implantado este sistema deberá valorarse si sigue habiendo problemas de aparcamiento, de haberlos, la propuesta debería centrarse en aumentar la dotación de aparcamiento para residentes. No obstante, dado el coste económico de este tipo de construcciones y la configuración del ámbito en la que los residentes aparcan prácticamente en la puerta de su vivienda, se propone hacer un estudio previo que determine la demanda del futuro aparcamiento.

Como posible parcela para la construcción del aparcamiento se ha identificado una zona verde al norte del barrio que en el plan General está catalogada como zona verde, no incluida en los sistemas generales, que podría utilizarse para este fin.

#### Plano Ubicación

##### 2.4.3.5. Barriada de la Orden

#### En elaboración

##### 2.4.3.6. Hospital Costa de la Luz

Resulta indudable la presión que ejerce este equipamiento sobre el aparcamiento de esta zona residencial. Por ello se hace necesario la puesta en marcha de medidas que requieren la colaboración público privada.

El hospital dispone de un aparcamiento subterráneo de 150 plazas, dotación que parece escasa para satisfacer las necesidades que genera. Además, se hace alusión a precios elevados que frenen su uso. Como posibles soluciones a este problema se propone:

- Instar desde el ayuntamiento a que la empresa **fomente el uso de una infraestructura de aparcamiento** que ya está construida con la adopción de tarifas de rotación asequibles y la puesta en marcha de abonos para trabajadores.
- Una vez aprovechada la dotación de aparcamiento existente parece evidente que será necesario adoptar soluciones complementarias. En este caso se proponen dos alternativas:
  - **Búsqueda de superficie disponible para la instalación de un aparcamiento en altura de estructura metálica.**

Esta constituye una alternativa económica y que aprovecha al máximo la superficie disponible que, en este caso, resulta escasa.

Como posible ubicación se ha identificado la parcela contigua a los edificios del Hospital, que aparece en el catastro como parte del recinto por lo que sería necesario negociar con la empresa estableciendo una colaboración público privada.

La solución de aparcamiento propuesta es un sistema estructural de aparcamientos multiplanta, ampliable, desmontable y reutilizable. Lo que permite ampliar o desmontar parte de la estructura tanto en planta, como en altura, permitiendo

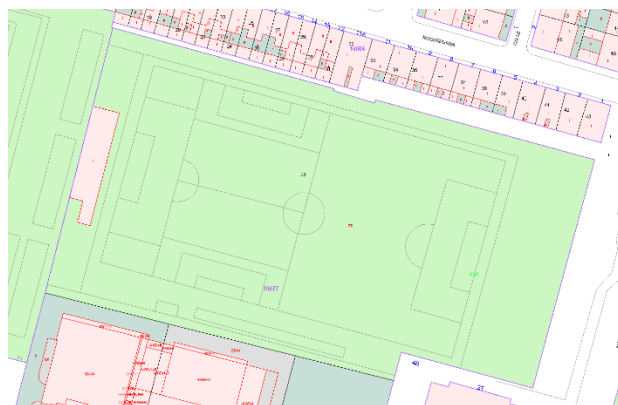


además reutilizar la estructura en otra ubicación. De una forma sencilla, rápida y económica, pudiendo generarse nuevas superficies de aparcamiento.



#### Ejemplos de aparcamientos metálicos en altura en La Palmas y en Centro Logístico Inditex Zaragoza

- La otra alternativa planteada pasa por la construcción de un aparcamiento subterráneo en el entorno, solución que requiere una mayor dotación de recursos. Se propone la construcción bajo el campo de fútbol existente en las inmediaciones del hospital. Se trata de una parcela de uso deportivo de 205 m<sup>2</sup>.



Ubicación e imagen catastral parcela campo de fútbol entorno hospital Costa de la Luz

### 2.4.4. Medidas dirigidas a la reducción de la indisciplina en los estacionamientos

#### 2.4.4.1. Motivación

En la fase de diagnóstico se ha identificado un porcentaje significativo de ilegalidad en los estacionamientos en la vía pública, ya sea en la zona regulada o libre. En ciertas zonas esta ilegalidad se produce a lo largo de todo el día, situación que contrasta con la baja ocupación detectada en los aparcamientos públicos.

Son indudables los efectos negativos que causan los estacionamientos ilegales tanto en el tráfico rodado, donde implica una reducción del número de carriles hábiles para la circulación reduciendo,, de esta forma, la capacidad de la vía lo que se traduce en una menor velocidad comercial, aspecto que afecta al transporte público. Otro de sus efectos es la ocupación del espacio público destinado a otros usuarios de la vía o la ocupación del espacio necesario para garantizar su seguridad vial.

#### 2.4.4.2. Propuesta

Desde el PMUS se proponen las siguientes medidas dirigidas a disminuir los estacionamientos ilegales:



Definición de  
Vías de Atención  
Prioritaria VAP



Mejora de la  
Señalización



Intensificación  
del Control de la  
indisciplina

### Definición de vías de atención prioritaria:

De conformidad con el art. 91 2 k del Reglamento General de Circulación, determinadas vías urbanas de Huelva podrán ser declaradas como Vías de Atención Preferente, en adelante vías VAP, por considerarse prioritarias o de alta intensidad de circulación a efectos de prohibir el estacionamiento dentro de la calzada habilitada para la circulación.

Por la propia definición de estas vías, el estacionamiento en doble fila será considerado una infracción grave, agravando así la cuantía de la sanción. El estacionamiento en doble fila en viario convencional generalmente conlleva una sanción de 90€, sin embargo, en vías VAP podría elevarse a 200€.

**Deberá formar parte de estas vías el viario definido como de primer orden en la jerarquía viaria y aquel por el que circule el transporte público.** Siguiendo estas determinaciones en el siguiente plano se recoge el viario VAP propuesto desde el PMUS para Huelva.

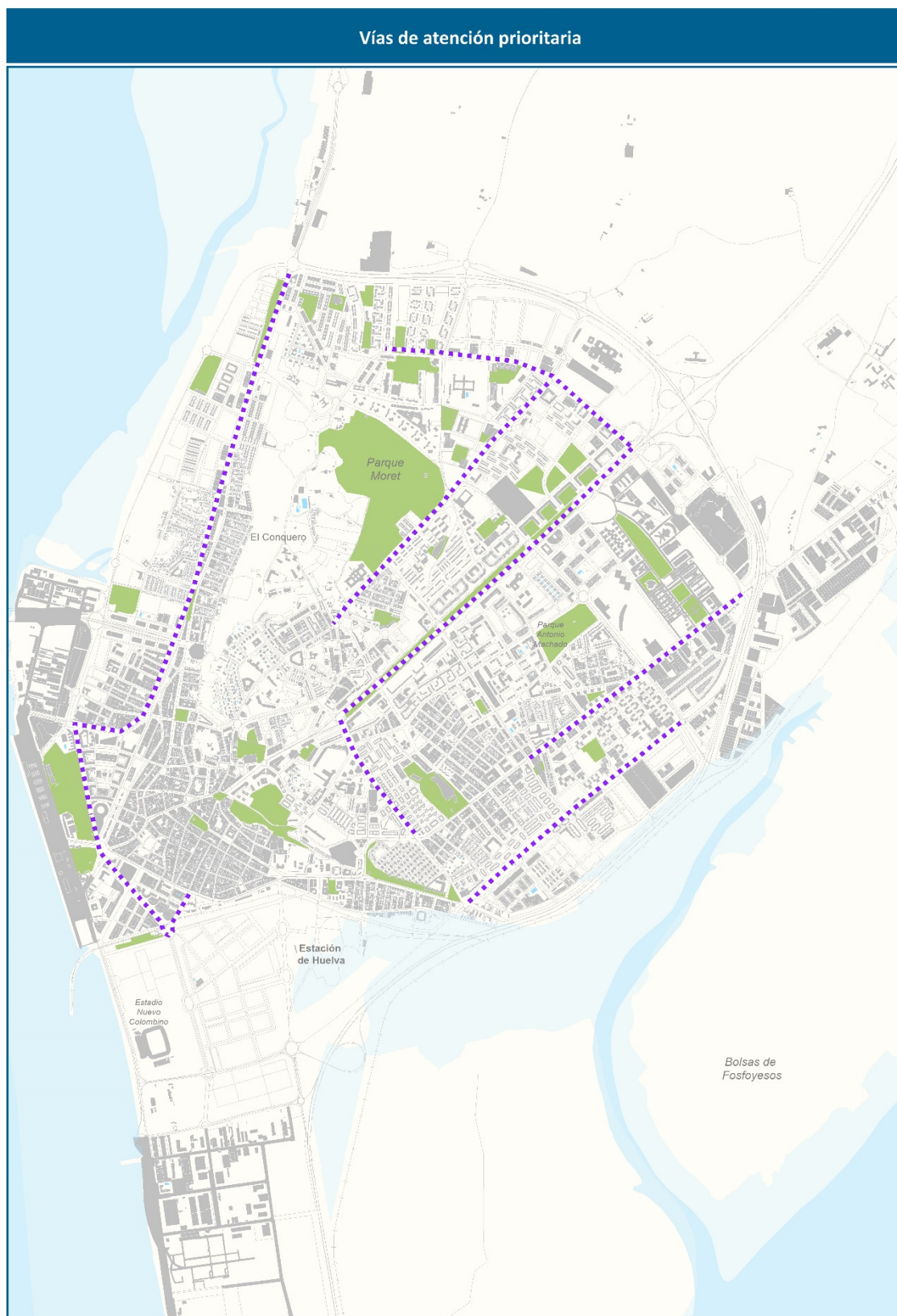
Aunque el Reglamento General de Circulación define este tipo de vías, su señalización no consta en el reglamento, ni en la Ley de Tráfico ni en el catálogo oficial de señales. Generalmente se ha observado señalización vertical en forma de Rombo de color Rojo, incluyendo en su interior la leyenda VAP. Para la señalización horizontal se ha utilizado pintura de color rojo en la línea de aparcamiento.



### Ejemplo de señalización Vías de Atención Preferente (VAP)

La definición de este tipo de vías y sus características deberá estar recogida en la ordenanza de circulación que se va a realizar en la ciudad.

Figura 6. Vías de Atención Prioritaria - propuesta





## Mejora de la señalización

Como medida complementaria se propone la **correcta señalización de las zonas de aparcamiento del municipio**, no dejando lugar a dudas de si se permite o no el estacionamiento en cada zona. **Se recomienda optar por reforzar la señalización horizontal, medida que resulta más económica y no genera obstáculos para los usuarios de la acera.**

Dadas sus implicaciones sobre el servicio de transporte público y la seguridad de sus usuarios, desde el PMUS se establece como **prioridad la mejora de la señalización de prohibición de estacionar y parar en las paradas de autobús**. Cabe destacar, que es una acción que durante la elaboración del PMUS ya viene haciéndose en Huelva, ya que se está señalizando horizontalmente el entorno de las paradas



Ejemplo de señalización del entorno de paradas de transporte público en Huelva

## Intensificación del control de la disciplina

Como refuerzo al establecimiento de vías VAP y la mejora de la señalización se propone la intensificación, por parte de la Policía Local, de las labores de control de la indisciplina en los estacionamientos, de modo que se asegure el cumplimiento de las medidas planteadas y se mejore la eficiencia del sistema. Entre las medidas punitivas que pueden aplicarse están:

- **Grúa municipal.** puesta en funcionamiento de un servicio de retirada y posterior guarda de aquellos vehículos que están cometiendo una ilegalidad de tráfico en la vía pública. La vigilancia sería dinámica, ya que el vehículo estaría en movimiento por la ciudad, pudiendo detectar así cualquier vehículo mal estacionado.
- **Agentes de movilidad.** Disponer de un conjunto de agentes que tengan como función específica asegurar el correcto cumplimiento del estacionamiento en calzada en la ciudad y reducir la ilegalidad asociada a él.
- **Vigilancia mediante cámaras o sensores.** Localización de un conjunto de cámaras de grabación y/o sensores en diferentes puntos de la ciudad que permiten identificar comportamientos no autorizados tanto en la conducción como en el estacionamiento. Se trata de una solución de bajo coste de inversión y alta rentabilidad, sin embargo, únicamente dan servicio en el ámbito inmediato en el cual están ubicados.
- **Cámaras en vehículos.** Uso de cámaras de vídeo montadas en vehículos motorizados que permiten analizar de forma dinámica y omnipresente la ilegalidad en el estacionamiento.

### 2.4.5. Implantación de Aparcamientos Disuasorios

#### 2.4.5.1. Motivación

El uso de la información procedente de los datos de telefonía móvil permitió contar con información acerca de la movilidad que se produce en la provincia de Huelva. Su análisis en la etapa de diagnóstico puso de manifiesto el fuerte poder atractor que ejerce Huelva sobre su entorno más inmediato tanto en época estival como no estival.

		NO ESTIVAL		ESTIVAL	
		Viajes	%	Viajes	%
Huelva	Internos	216.509	49,4%	310.049	36,0%
	Con el exterior	221.966	50,6%	550.653	64,0%
	<b>Total</b>	<b>438.475</b>	<b>49,4%</b>	<b>860.702</b>	<b>41,1%</b>
Exteriores	Internas CTHU	376.530	83,9%	955.883	77,6%
	Resto	72.265	16,1%	275.370	22,4%
	<b>Total</b>	<b>448.795</b>	<b>50,6%</b>	<b>1.231.253</b>	<b>58,9%</b>
<b>Totales</b>		<b>887.270</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.091.955</b>	<b>100,0%</b>

#### Viajes en época estival y no estival Huelva

En día laborable de época no estival se realizan 221.966 desplazamientos entre Huelva y su entorno, cifra que se incrementa de forma considerable en época estival.

Gran parte de esos viajes se realizan en vehículo privado que demandan una solución de aparcamiento en destino, es decir, dentro del municipio de Huelva. Ciertas zonas generadoras de viajes podrán asumir este impacto, pero se genera un problema de demanda en las zonas atractoras de viajes internos que se corresponden con los principales destinos de estos viajes del exterior.

Este problema de demanda se acrecentará con las peatonalizaciones que se van a llevar a cabo y que recortarán la oferta de plazas de aparcamiento y con la implantación de mecanismos de control del tiempo de estacionamiento en la zona ORA anteriormente propuesto y que limitará el aparcamiento de larga duración en el centro.

#### 2.4.5.2. Propuesta

Con estas limitaciones parte de los viajes se trasladarán al transporte público interurbano, para los que sigan optando por el uso del vehículo privado se propone la puesta en marcha de aparcamientos disuasorios que proporcionen una solución de aparcamiento fuera del centro urbano siendo necesario completar el viaje a pie, en bicicleta o en el autobús urbano.

**La localización de los aparcamientos disuasorios debe contar con las siguientes características:**

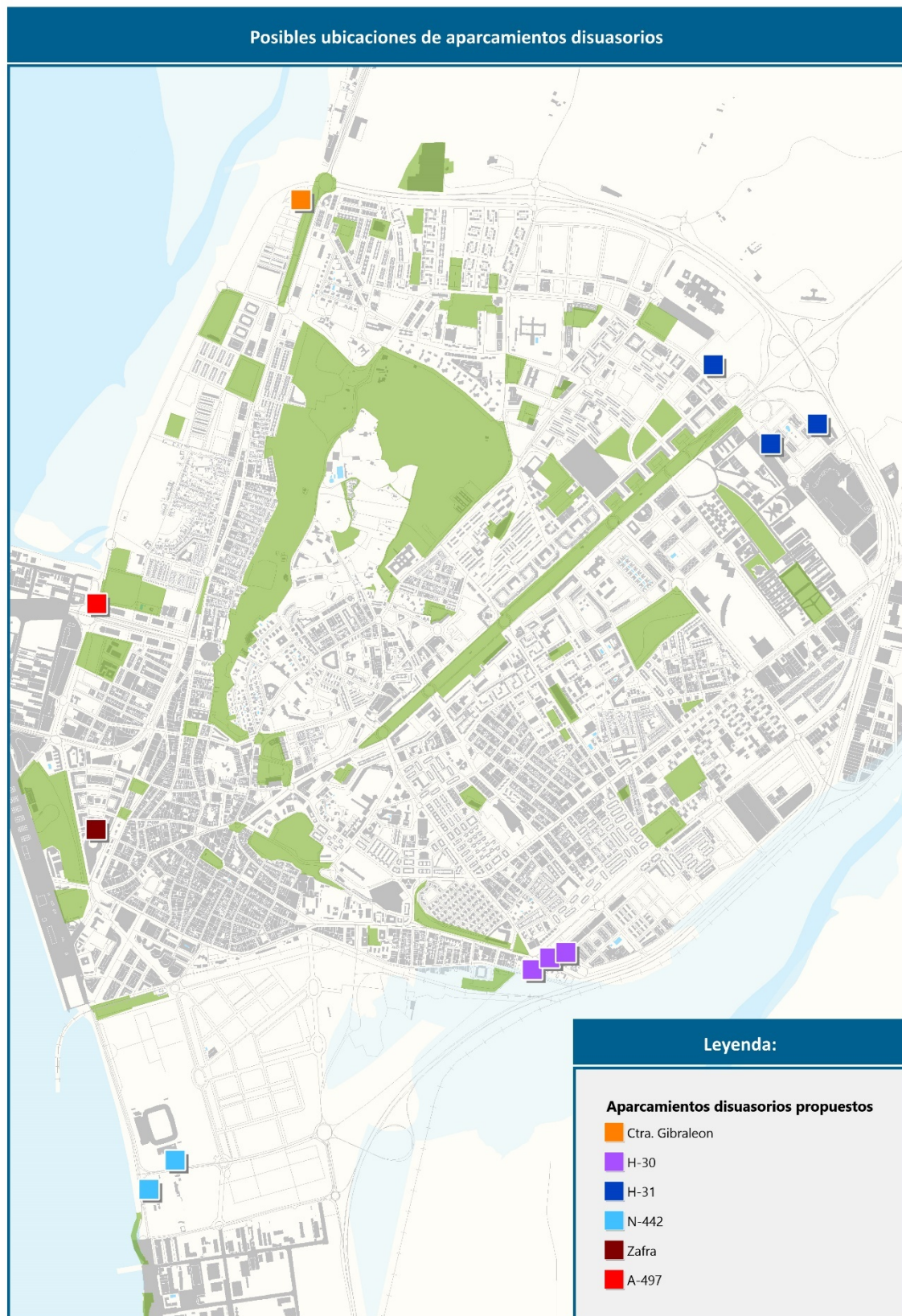


La localización cercana al viario de entrada a la ciudad es fundamental, ya que el usuario no debe percibir un desvío de su itinerario, aspecto que le restaría competitividad a esta opción al hacer la elección modal. Por tanto, se barajarán localizaciones cercanas a las siguientes vías de comunicación: Carretera Gibrleón, H-31 y A-49, H-30, A-497 y N-442.

En el siguiente plano se muestra a modo de resumen las posibles ubicaciones propuestas en cada vía y a continuación su descripción:

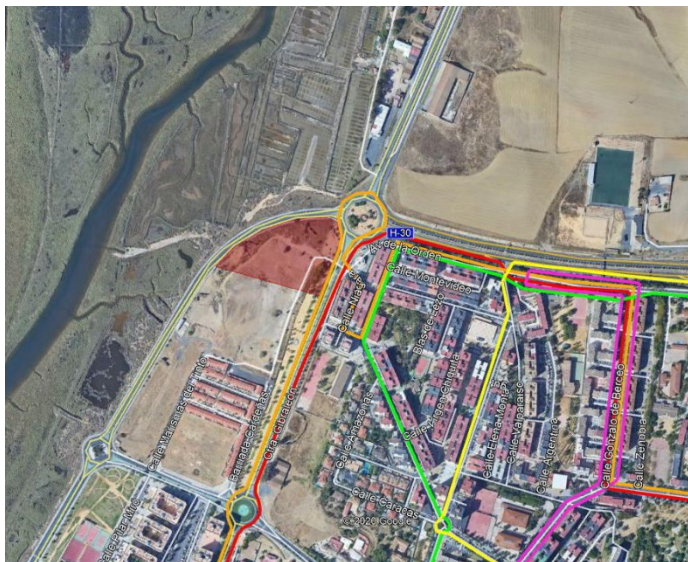


Figura 7. Localización Aparcamientos Disuasorios - propuesta



## CARRETERA DE GIBRALEÓN

Justo a la entrada en las inmediaciones de la carretera existe una gran dotación de suelo sin edificar que podría ser una ubicación para la implantación de un aparcamiento disuasorio que de servicio a los vehículos que entren a Huelva por esta vía.



**Ubicación propuesta Aparcamiento disuasorio Carretera de Gibraleón**

Se trata de varias parcelas clasificadas por el PGOU 2010 como futuro Plan Parcial residencial denominado PP1 MARISMAS ODIEL 4. Por lo que habría que analizar su viabilidad a largo plazo.



**Imagen PP1 y Catastro de la localización propuesta**

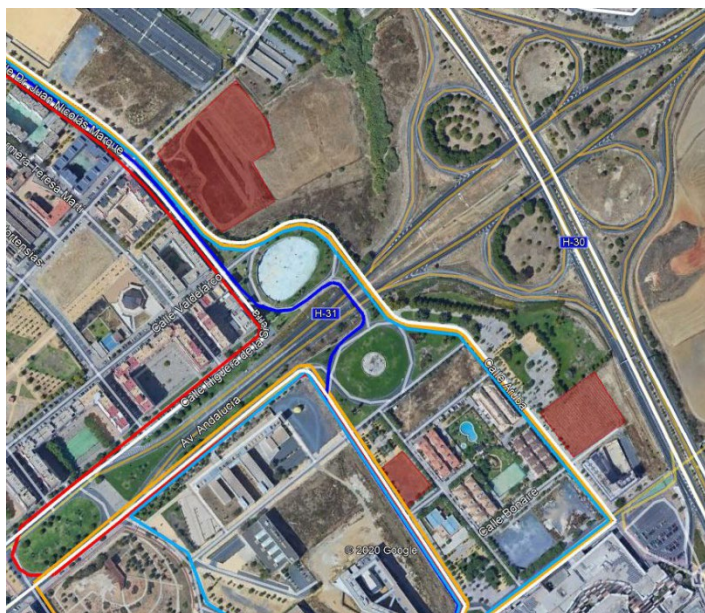
Esta ubicación dispone en la actualidad de conexión en transporte público con el resto de la ciudad a través de las líneas 1 y 2, que disponen de parada en ambos sentidos a menos de 150 metros.

## ENTRADA POR H-31 Y A-49

En las inmediaciones de este eje se han localizado varias posibles ubicaciones. Una primera situada en el margen derecho de la carretera y dos al margen izquierdo. Todas las localizaciones cuentan con



parada de autobús en las inmediaciones por lo que están conectadas con el resto del municipio con líneas de autobús urbano.



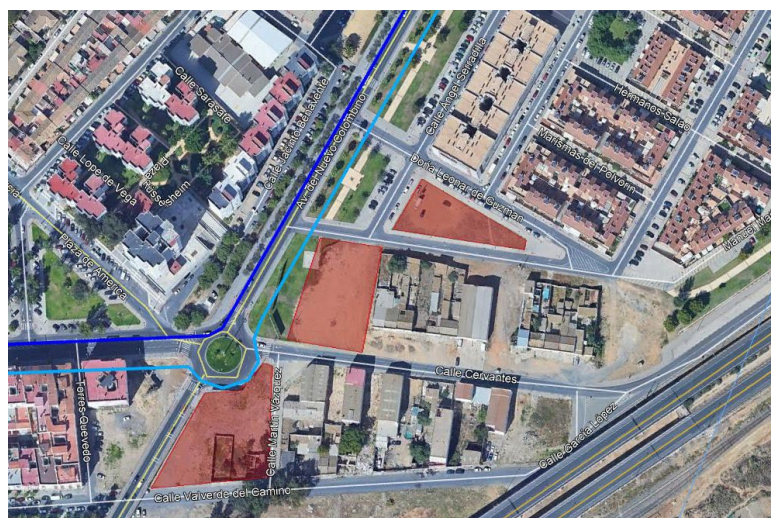
**Ubicaciones propuestas Aparcamientos disuasorios H-31 y A-49**

Analizando las distintas parcelas propuestas la que se sitúa en el margen derecho viene clasificado en el Plan General como suelo dotacional sanitario y zona verde. Por el contrario, las parcelas del margen izquierdo pertenecen al Plan Parcial PP4 Vista Alegre – Universidad y figuran como suelo urbano consolidado de carácter residencial.

En vista de esta información la parcela localiza a la derecha resultaría la localización más viable, aunque el acceso desde la carretera no es directo. Por ello se contempla también que de servicio al hospital Juan Ramón Jiménez que tiene prevista su ampliación.

### **ENTRADA POR H-30**

En el entorno de la entrada de la H-30 al sureste del municipio se han identificado 3 posibles ubicaciones que se muestran en la siguiente imagen:



### Ubicaciones propuestas Aparcamientos disuasorios H-30

Analizando las distintas parcelas propuestas las dos situadas más al sur vienen clasificadas en el Plan General como zonas verdes por lo que serían ubicaciones posibles, salvo que tengan otros usos previstos. Por el contrario, la parcela situada entre las calles Manuel Martín Robles y Doña Leonor de Guzmán pertenece al Plan Parcial PP5 sector residencial denominado Marismas del Polvorín.

Como se puede ver en las siguientes imágenes los tres se utilizan ya como aparcamientos.



**Imagen estado actual de los aparcamientos**

Por el entorno circulan las líneas de autobús urbano 5 y 6 que disponen de parada en la Avenida Nuevo Colombino y en Avenida Guatemala con distancias de aproximadamente 200-250 metros. Además, esta ubicación es más cercana al centro urbano que se sitúa a unos 20 minutos andando.

### ENTRADA POR A-497

La A-497 constituye una de las principales vías de entrada a Huelva, por lo que se han buscado posibles ubicaciones en torno a esta entrada. Cabe destacar que el suelo vacante es limitado, no obstante, se ha localizado un solar en la confluencia de la calle Punta Umbría y Paseo Marítimo que ya se utiliza como bolsa de aparcamiento que constituye una buena opción.



**Ubicación aparcamiento disuasorio propuesto**

Dadas las dimensiones de esta ubicación se plantea la implantación de aparcamiento en altura mediante la solución de estructura metálica que se ha descrito en el apartado anterior [2.4.3. Soluciones de aparcamiento en ámbitos concretos](#)



## ENTRADA POR N-442

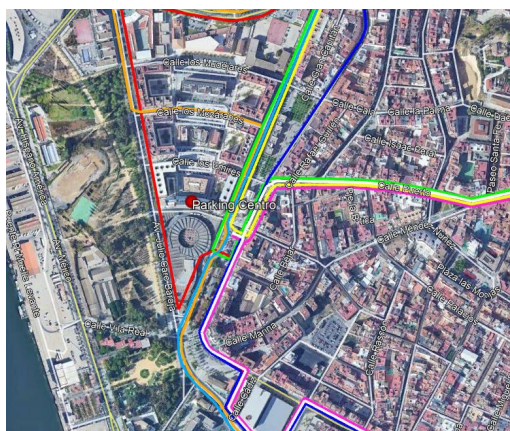
En la entrada por la N-442 y teniendo en cuenta un **horizonte a largo plazo**, cuando se desarrolle el futuro ensanche sur, sería interesante contar con la definición de un aparcamiento disuasorio. En este sentido, el aparcamiento del estadio ya asfaltado y sin uso los días en los que no hay partido de fútbol constituye una primera opción. De forma adicional en caso de ser necesario se ha identificado en las inmediaciones un suelo disponible clasificado como Zona Verde dentro de la Unidad de Actuación, PAU-1 Ensanche Sur. En la imagen aérea ya se observan vehículos aparcados.



Ubicaciones propuestas Aparcamientos disuasorios N-442

## ZAFRA

Por último, y como medida dirigida a mejorar la intermodalidad, se han buscado opciones de aparcamiento para vehículo privado en el entorno de Zafra. Aquí ya existe un aparcamiento público que podría aprovecharse para establecer como aparcamiento disuasorio situado muy cerca del centro urbano y que cuenta con parada de todas las líneas de autobús urbano.



Ubicación Parking Centro



Una vez identificadas las posibles ubicaciones se recomiendan las siguientes acciones:

- **Selección de la parcela** en cada caso
- **Negociación** con los propietarios
- **Adecuación del aparcamiento:** Asfaltado y correcta señalización de plazas teniendo en cuenta la reserva de plazas adaptadas. Se propone además la reserva de alguna plaza a dotar de punto de recarga de vehículo eléctrico que funcionen con energía solar.
- **Señalización del aparcamiento** desde los principales ejes de entrada.
- Decisión acerca de las **condiciones de uso**. En este caso desde el PMUS se recomienda diferenciar entre los aparcamientos periféricos en superficie y el propuesto en el parking Centro. En los primeros se recomienda su gratuidad o el establecimiento de precios muy económicos para favorecer su elección, no obstante, hay que tener en cuenta que esta medida se complementa con la propuesta de redefinición del sistema de estacionamiento y la puesta en marcha de medidas de control de duración de los estacionamientos, por lo que la imposibilidad de realizar aparcamientos de larga duración en la zona regulada hará esta medida más atractiva.

Para el parking centro se recomienda explorar opciones con la empresa que lo gestiona. En la actualidad existen abonos mensuales desde 44€. Podría estudiarse establecer una tarifa conjunta con EMTUSA y explorar opciones para aquellos que hagan la última etapa de su viaje en modos blandos.

- **Mejora de las condiciones de movilidad peatonal** desde los aparcamientos a las paradas de transporte público.
- **Mejora de la conexión ciclista y dotación de aparcamientos seguros para bicicletas** para realizar la última etapa de los desplazamientos. En este sentido, la nueva estación de EMTUSA en Zafra contará con este tipo de aparcamientos.
- Establecimiento de **imagen identificativa para todos los aparcamientos** de cara a los usuarios para su promoción. A continuación, se muestra a modo de ejemplo la generada por el Ayuntamiento de Carballo que puso en marcha con muy buena acogida esta propuesta del PMUS dotando al municipio de más de 1.000 plazas a menos de 10 minutos andando del centro urbano.



Ejemplo de promoción de Aparcamientos Disuasorios Carballo

## 2.5. Transporte público

### 2.5.1. Mejora de la velocidad comercial del transporte público

#### 2.5.1.1. Motivación

La velocidad comercial mide el tiempo total que tarda el autobús en realizar el trayecto y resulta uno de los factores más importantes para la competitividad de un medio de transporte. Los autobuses urbanos presentan velocidades menores en comparación a otros modos debido a las penalizaciones de tiempo que sufre al compartir plataforma con otros modos.

En una ciudad como Huelva en la que el desplazamiento a pie resulta fuertemente competitivo y que cuenta con una red de transporte urbano recién remodelada, **la velocidad comercial se configura como uno de los aspectos a mejorar para hacer más atractivo y competitivo el transporte público.**

En la actualidad en Huelva existen dos carriles bus. Uno de corta longitud, 75 metros, en la calle Santo Domingo de la Calzada y otro en la Calle Alcalde Federico Molina, este segundo son 750 metros de carril bus taxi en sentido centro donde convive con ciertos tramos de aparcamiento en batería. Por esta vía circulan 2 líneas, en el sentido que todavía se encuentra operativo circulan en sentido vuelta, la 3 y la 1, con una frecuencia media en laborable de 27 y 12 minutos, respectivamente.

El carril bus cuenta con señalización tanto horizontal como vertical, esta última alude a que existen mecanismos de control contra el estacionamiento mediante cámaras de televisión. Sin embargo, en la práctica existe escaso control del mal uso del carril bus.



Originalmente el carril bus se habilitó en ambos sentidos, actuación que conllevaba necesariamente la eliminación de la banda de aparcamiento, circunstancia que fue origen de protestas de vecinos y comerciantes, de modo que se terminó condenando su existencia dirección calle jabugo permitiendo de nuevo el estacionamiento de los vehículos.

El sistema no dispone en la actualidad de prioridad semafórica, aunque la tecnología de que dispone el departamento de tráfico con el que necesariamente tendría que coordinarse, permitiría su futura implantación.

Otro de los elementos que inciden de forma importante en la velocidad comercial de un sistema de transporte urbano es el tiempo de aproximación y evacuación de la parada. En Huelva el entorno de la mayoría de las paradas si se encuentra protegido con señalización vertical y horizontal, pero solo el 72% de ellas está avanzada, circunstancia que otorga prioridad al transporte público.

#### 2.5.1.2. Propuesta

A continuación, se describen las medidas a implantar que redundarán en una mejora de la velocidad comercial, la fiabilidad del servicio y el mantenimiento o incluso mejora de horarios y frecuencias.

##### 2.5.1.2.1 Revisión y ampliación de Carriles reservados al Transporte Público

Tomando de base el análisis de los pasos de autobuses por hora en cada vía se pone de manifiesto la definición de los siguientes carriles reservados al transporte público, carriles bus.

- **Ampliación del Carril Bus en Federico Molina.**

Se propone establecer un carril bus en el Eje Federico Molina (desde C/Jabugo) – Alameda Sundheim – Avenida Italia – Av de la Ría - C/Víctor Fuentes Casas – C/Sto. Domingo de la Calzada – Plaza Doce de Octubre – Avenida Alemania – Zafra. El primer tramo entre Federico Molina y Avenida Italia hasta la intersección con Av Sur estará habilitado en ambos sentidos de circulación. El resto será habilitado solo en sentido Zafra.

La puesta en marcha de este carril conlleva la eliminación de la banda de aparcamiento en la calle Federico Molina sentido salida, tal como se hizo en su primera implantación.

La existencia de este carril bus ayudará a paliar también la problemática de la parada del Hipercon identificada en el diagnóstico que se tratará con detalle en el apartado [2.5.2. Optimización de la red de autobuses.](#)

- **Carril Bus Calle Puerto.**

Aprovechando la propuesta de cambio de sentido de la Calle Puerto y la reordenación de líneas asociada a esta se propone habilitar un carril bus en el eje Calle San Sebastián – Pablo Rada - Calle Puerto – Calle Los Emires – Avda Doctor Rubio hasta Zafra, solo en sentido Zafra.

En este caso sería necesaria la eliminación de las plazas de aparcamiento existentes en la calle Puerto. De modo que puedan convivir 2 carriles, uno exclusivo bus-taxi y otro para el vehículo privado.

La implantación de ambos carriles conlleva la modificación de los recorridos de ciertas líneas, tal como se recoge en el siguiente apartado [2.5.2. Optimización de la red de autobuses.](#)

Figura 8. Carriles bus - propuesta

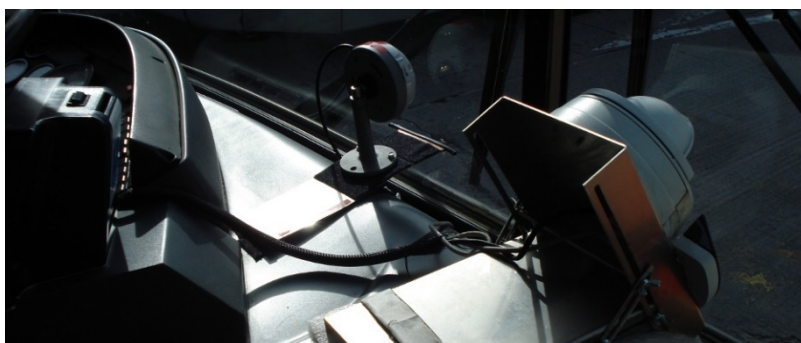




#### 2.5.1.2.2 Sistema de control del uso de los carriles reservados al Transporte Público

La habilitación de carriles bus debe ir acompañada de mecanismos de control que garanticen un uso apropiado del espacio reservado, garantizado así una mayor eficiencia del transporte público. Por ello, **se propone la instalación de un sistema de control del uso del carril**, bien mediante vehículos de inspección en los carriles bus donde se detecten más problemas o mediante la instalación de cámaras de lectura de matrículas que permita identificar los vehículos no autorizados que invadan el carril bus.

La Universidad Rey Juan Carlos de Madrid ha desarrollado el Proyecto BUSVIGÍA que consiste en un sistema inteligente embarcado en un autobús que se compone de una cámara frontal cuyo software es capaz de analizar en tiempo real la actividad del carril bus en la dirección de la marcha del autobús.



**Sistema BUSVIGIA.**

De esta manera, dependiendo de los movimientos de adelantamiento del autobús cuando transita por un carril bus, el sistema inteligente es capaz de identificar al vehículo infractor y enviar el fotograma que posteriormente puede ser utilizado para generar la denuncia. Está pensado para reducir los costes de vigilancia del carril utilizando la propia marcha de los vehículos de transporte público mientras recorren su ruta. Se pueden embarcar muchos sistemas en diferentes líneas para proporcionar una red más densa de vigilancia que la que los vehículos de vigilancia pueden ofrecer. Los sistemas embarcados pueden conectarse en tiempo real a servidores en los centros de control que recogen las incidencias detectadas para generar las denuncias, y que posteriormente sean validadas por un operador humano.

El sistema ha participado en una prueba piloto de la EMT en Madrid con muy buenos resultados.

**La propuesta de sistemas de control automatizados y con tanta eficiencia como el anteriormente nombrado tiene como objetivo evitar la instalación de separadores que protejan el carril reservado. No obstante, podrían resultar medidas complementarias si se detecta algún tramo especialmente conflictivo.**



**Ejemplo de carril bus protegido**

En cuanto a las implicaciones legales que se derivan del tratamiento de imágenes a través de tecnologías emergentes como son las cámaras “on board” en relación a las grabaciones con la finalidad de obtener pruebas para determinar responsabilidades asociadas a la producción de un suceso, es decir, obtener fotografías o grabaciones de imágenes como pruebas en relación con posibles accidentes o incidencias de tráfico, según la Guía sobre el uso de videocámaras para seguridad y otras



finalidades de la Agencia Española de Protección de datos, estas estarían permitidas por la aplicación de la regla del interés legítimo (art.6.1.f del RGPD).<sup>3</sup>

No obstante, el hecho de que se puedan realizar las grabaciones no es impedimento para la adopción de una serie de cautelas, como podría ser que la grabación únicamente se active en caso de producirse un suceso concreto, o bien la activación manual, o atendiendo al principio de minimización, que las imágenes que se capten hacia el exterior queden limitadas al frontal del vehículo.

#### 2.5.1.2.3 *Implantación de prioridad semafórica*

La velocidad comercial de los autobuses urbanos se ve muy afectada por las interrupciones que sufre este durante el trayecto de servicio. Según un estudio realizado por la empresa concesionaria de diversas líneas de transporte en el área metropolitana de Barcelona, de todo el tiempo en que un autobús está parado, **una tercera parte es por la subida y bajada de pasajeros**, tiempo sobre el que no se puede actuar, ya que hay que recoger y dejar a los viajeros. **Un 21% del tiempo de parada es causado por la espera en semáforos. La propuesta de implantación de prioridad semafórica tiene como objetivo principal actuar en la reducción de este tiempo de espera.**

La propuesta consiste en la **instalación de un sistema de prioridad semafórica que coordine los ciclos semafóricos con el paso de los autobuses, otorgando prioridad al transporte público**. Esto redundará en una mayor velocidad comercial y competitividad, exista o no onda verde en el eje por el que discurren las líneas de autobús. Cambiar esta manera de gestionar el tráfico reduciría el tiempo que un autobús pasa esperando un semáforo y mejoraría su velocidad comercial.

Los semáforos y la tecnología de que dispone el departamento de tráfico de Huelva con el que necesariamente tendría que coordinarse contemplan la implantación de este tipo de sistemas. Es decir, **se dispone de la tecnología necesaria, tan solo habría que desarrollarla y ponerla en marcha.**

Dado que sería un sistema novedoso en Huelva, **se propone elegir una primera vía y realizar una prueba piloto que permita analizar los primeros resultados y ajustes del sistema, para su posterior extensión a otras vías.**

Se recomienda atender a los siguientes **criterios para determinar las vías candidatas para la implementación de prioridad semafórica:**

- con alta intensidad de tráfico
- con mayor número de líneas
- con mayor número de pasos de buses/hora

Estos criterios también han sido considerados en la elección de vías candidatas para la implementación de carriles bus. En este sentido, la combinación de ambas medidas puede favorecer notablemente el aumento de la velocidad comercial.

De forma concreta y junto con el departamento de tráfico de EMTUSA se han identificado intersecciones con alta intensidad de tráfico susceptibles de aplicar esta medida de prioridad semafórica:

---

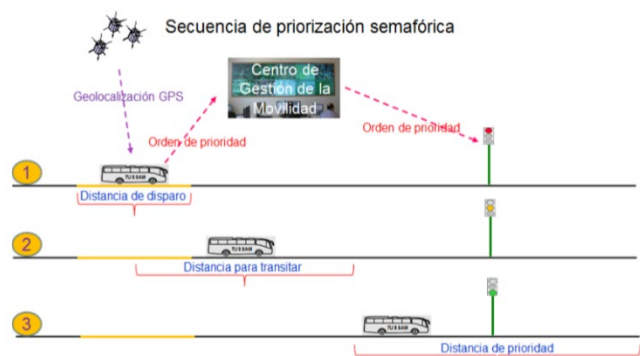
<sup>3</sup> <https://www.aepd.es/sites/default/files/2019-12/guia-videovigilancia.pdf>

- Avda. Fuerzas Armadas dirección centro semáforo que da acceso a la glorieta con C/ Honduras y Príncipe de las Letras, para las líneas 1 y 5.
- Avda. de Andalucía dirección centro, en el semáforo que da acceso a la glorieta de los Bomberos, al paso de la línea 7.
- C/ San Andrés en el semáforo de incorporación a la glorieta Ivonne Cazenave, para las líneas 3 y 6.
- Semáforo de la C/ Emilio Molero para incorporarse a la Avda. San Antonio al paso de las líneas 3, 4 y 5.
- Semáforo en la Avda. de la Unión Europea con Avda. Costa de la Luz para continuar hacia el Paseo de las Palmeras, al paso de la línea 2.
- Plaza Quintero Báez al paso de las líneas 3, 4, 7 y 8 dirección periferia.
- Semáforo en Avda. Pío XII dirección Bomberos en el cruce con C/ Dr. Cantero Cuadrado y Avda. Palomeque para los autobuses de la línea 3.

### Funcionamiento del Sistema de prioridad semafórica propuesto.

En general, el sistema de prioridad semafórica consistente en que se pongan en verde los semáforos conforme el autobús se acerca a ellos. Este sistema está basado en un sistema de comunicaciones de radiofrecuencia de corto alcance que pone en contacto literalmente el autobús con el semáforo. Consta de dos dispositivos: uno de ellos embarcado, encargado de geolocalizar al vehículo y enviar una demanda de paso a la vez que informa sobre el movimiento del vehículo; y otro dispositivo instalado en el regulador semafórico, que gestiona la información recibida y establece las estrategias de prioridad definidas.

El dispositivo embarcado en el autobús, dotado de GPS, calcula segundo a segundo si el autobús se encuentra dentro de un círculo de 25 metros de diámetro (distancia de disparo), que se encuentra a unos 200 metros antes del cruce. El círculo es de hecho un detector de presencia del autobús a cierta distancia del cruce. El rumbo al que circula el autobús es el factor que determina si el autobús se acerca al cruce, o se aleja.



Cuando un autobús se encuentra dentro de la distancia de disparo, el dispositivo produce una orden de prioridad instantánea que reciben los sistemas de control de tráfico ubicados en el Centro de Control de Tráfico. Estos sistemas son los encargados de comunicar con el cruce objeto para predisponerlo al paso del autobús (fase de prioridad), garantizando la seguridad vial del resto de usuarios de la vía pública: peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Desde que se detecta el autobús a la distancia de disparo, hasta que llega la señal al cruce, pasa 1 segundo.

#### 2.5.1.2.4 Adecuación de fases semafóricas

Se propone la **revisión de la fase de ciertos semáforos accionados con pulsador y situados en vías de alta intensidad de tráfico en ciertas horas. La revisión se centrará en comprobar si es posible reducir**

la fase roja, de forma que el peatón pueda cruzar la vía sin problemas, minimizando su afección sobre la circulación rodada y, en particular, sobre las líneas de autobús urbano que circulan por ellas. A continuación, se enumeran las vías donde se ha observado esta circunstancia y que se considera prioritaria su revisión por la afección de los mismos sobre la velocidad comercial de las líneas de autobús urbano que circulan por ella.

- Avenida Pío XII, a la entrada y salida de la glorieta del edificio de telefónica en dirección Avenida Andalucía que afecta a las líneas 3, 4 y 8
- Avda. Nuevo Colombino a la entrada y salida de la rotonda de Campos de Montiel (Mercadona) con afección a las líneas 5 y 6. En la misma avenida a la entrada y salida de la rotonda de Pérez Cubillas por la que circulan las líneas 3, 4, 5 y 6. Por último en la entrada y salida de la rotonda con calle Cervantes y Avda. Guatemala con afección a las líneas 5 y 6.

#### 2.5.1.2.5 Avance de Paradas

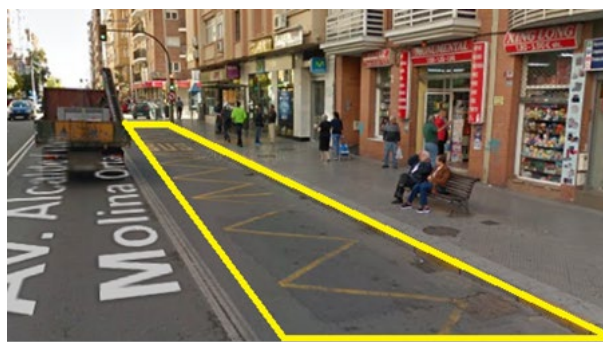
Otro de los elementos que inciden en la velocidad comercial de un sistema de transporte urbano es el tiempo de aproximación y evacuación de la parada. Con el objetivo de reducir este tiempo de aproximación se propone como criterio general el avance de las paradas de transporte público. Este tipo de soluciones facilitan las maniobras de aproximación y reincorporación a la vía del autobús dándole prioridad frente al coche lo que redundará en una mejora de la velocidad comercial.

Aunque la disposición de la parada en el mismo carril de circulación afecte a la llegada a la parada de otros autobuses que operan en el mismo carril, resulta más negativo el hecho de reservar un espacio adicional para la parada del autobús que posteriormente se tendrá que incorporar al flujo principal con las dificultades que esto conlleva.

Tal como se puso de manifiesto en el documento de diagnóstico. EMTUSA ya ha comenzado a aplicar estos criterios de diseño, estando avanzadas el 72% de las paradas. **La propuesta, por tanto, es continuar con la adecuación hasta llegar al 100%.**



Parada retranqueada en Avenida de Andalucía,  
Fuente de la Música. Líneas 7 y 7H



Parada retranqueada en Avenida Federico Molina,  
Las Delicias. Línea 2



**Parada de autobús avanzada en Becquer**



**Parada de autobús avanzada en Begonia**

Además de reducir el tiempo de aproximación del autobús a la parada, las paradas avanzadas cuentan con otros beneficios que se enumeran a continuación:

- Facilita la accesibilidad de los Usuarios, especialmente, de las Personas con Movilidad Reducida (PMR)
- Evita los elementos del acerado, generalmente alineados al bordillo (farolas, árboles, etc.)
- La ejecución de la subida y bajada de viajeros se hace más rápida y ágil.
- Permite la adecuación de la parada con su marquesina, si procede.



Figura 9. Paradas a Avanzar - propuesta



## 2.5.2. Optimización de la red de autobuses urbanos.

### 2.5.2.1. Motivación

En el documento de diagnóstico se detectaron ciertos problemas concretos de la red cuya solución contribuirán a una mejor comprensión de la misma y a la mejora de su eficiencia.

Los problemas son los que se resumen a continuación:

- Tramos sin paradas enfrentadas lo que dificulta la comprensión de la red por parte del usuario.
- Falta de servicio en los tanatorios.
- Alta accidentalidad en la glorita de entrada por Carretera de Gibraleón
- Ubicación parada Hipercor fuertemente penaliza por el vehículo privado y la entrada al parking del centro comercial, situación especialmente grave en determinadas épocas de mayor afluencia comercial.

### 2.5.2.2. Propuesta

A continuación, se proponen las siguientes modificaciones en la red:

#### 2.5.2.2.1 Modificación de recorridos por el cambio de sentido de la Calle Puerto

El apartado de tráfico y circulación contempla la propuesta de cambio de sentido de la Calle Puerto, [apartado 2.2.5.](#)

Por otro lado, en el apartado de movilidad peatonal se contempla la posibilidad de peatonalizar de forma permanente el eje Garvina – Méndez Núñez – Plus Ultra, [apartado 2.7.3.](#), dejando abierta la posibilidad de que se permita la coexistencia con la circulación de autobuses.

Ambos cambios posibilitan una reordenación de los recorridos dirigida a paliar la problemática identificada en el diagnóstico y comentada en el apartado anterior.

Así en la reordenación de las líneas se van a considerar 2 escenarios:

- Escenario 1. Se permite la coexistencia con la circulación en transporte público en el eje Garvina – Méndez Núñez – Plus Ultra en sentido La Palmera.
- Escenario 2. No se permite la circulación del transporte público en el eje Garvina – Méndez Núñez – Plus Ultra. En este caso las líneas pasarían por la Plaza de La Merced.

Esta reordenación afecta a las líneas 3 y 4 en ambos sentidos, a la línea 6 en sentido vuelta y a las líneas 7 y 8 en sentido ida.

Por último, también se reordena el recorrido de las líneas 1 y 8 sentido vuelta y la línea 2 en sentido ida en respuesta a la implantación de carril bus en Federico Molina y la implantación de la parada del Hipercor en el viario principal.

A continuación, se muestra gráficamente el resultado de estas variaciones:



Figura 10. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Escenario 1



Figura 11. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Escenario 2





Figura 12. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Detalle Línea 3

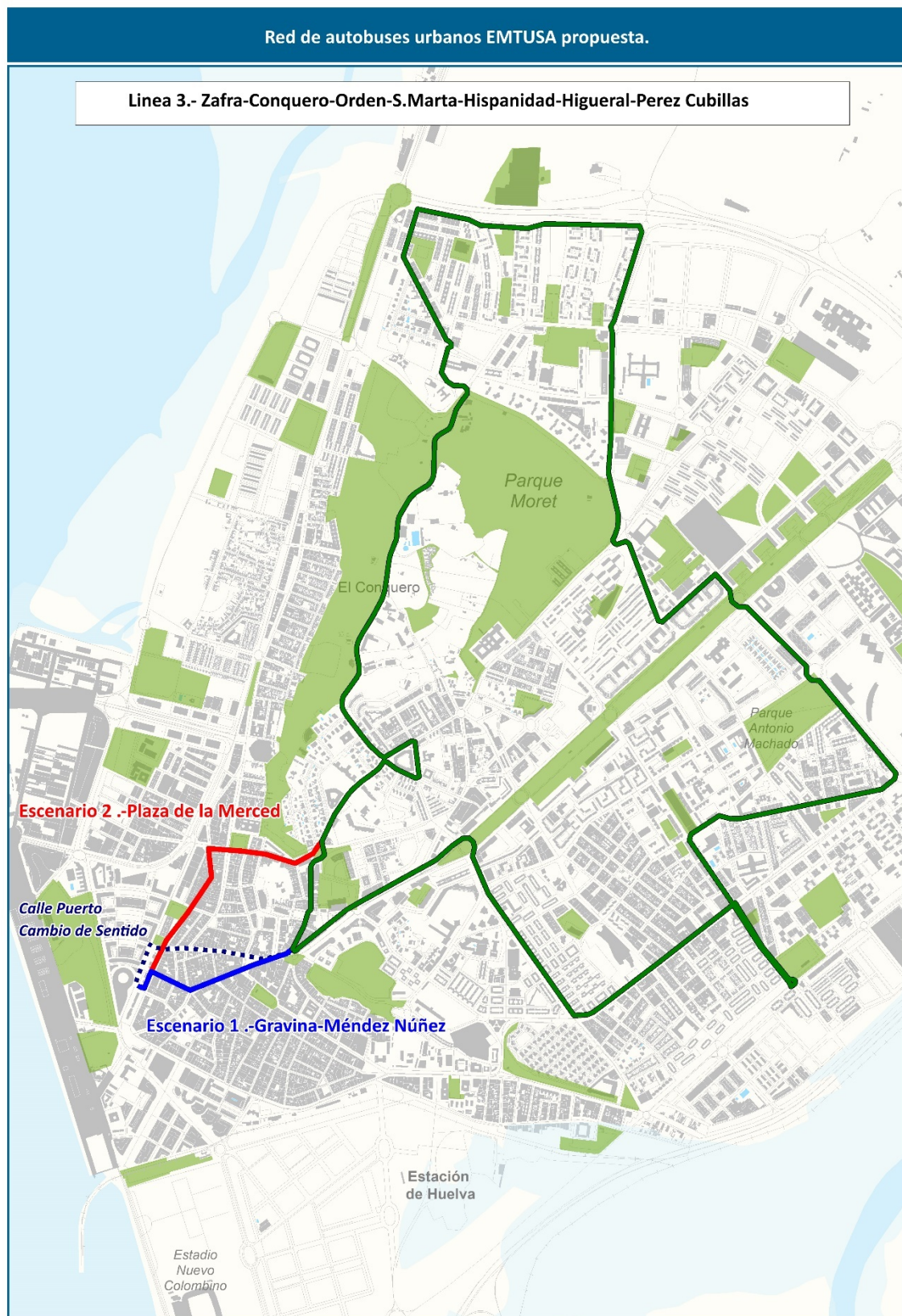




Figura 13. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Detalle Línea 4





Figura 14. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Detalle Línea 6





Figura 15. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Detalle Línea 7





Figura 16. Red de autobuses urbanos EMTUSA – propuesta. Detalle Línea 8



#### 2.5.2.2.2 Modificación de recorridos por la implantación de Carril Bus en Avenida Alcalde Federico Molina

La implantación del Carril Bus en Federico Molina permite la instalación de una parada en la vía principal que de Servicio al Centro Comercial. Actualmente, esta parada se sitúa en la vía de servicio de la Avenida Federico Molina dando servicio a las líneas 1, 7 y 8. Como ya se ha explicado con anterioridad el tráfico privado que quiere entrar en el aparcamiento del centro comercial obstaculiza el recorrido del autobús propiciado pérdidas de tiempo especialmente graves en épocas de gran afluencia comercial.

**La implantación del carril bus propicia su instalación en el viario principal, dando servicio a las líneas 1 y 8, que modificarán su recorrido actual, eliminando el desvío por la vía de servicio por detrás de la gasolinera. La actual ubicación debe mantenerse para continuar dando servicio a la línea 7 que dado su recorrido no podrá beneficiarse de la nueva ubicación.**

Con esta solución se propone la canalización de los vehículos que quieren acceder al aparcamiento por la vía de servicio, por detrás de la gasolinera, impidiendo mediante señalización acceder al aparcamiento desde la vía principal.



**Propuesta reubicación Parada Hipercor.**

La nueva parada implica la necesidad de hacer obra civil para adecuar el espacio



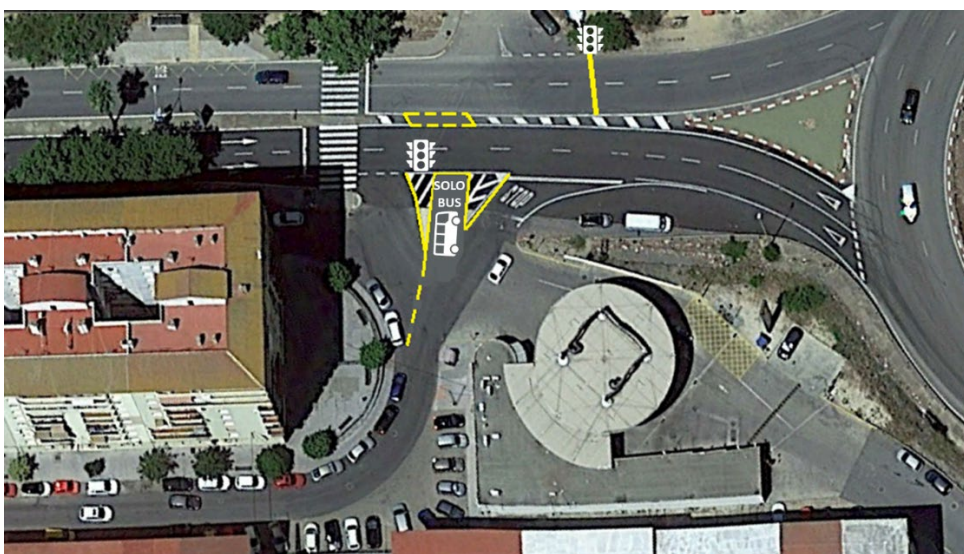


en este caso concreto existen dificultades a la hora de que el autobús, vehículo pesado de tercera categoría, se incorpore a la circulación debido a su volumen. Adicionalmente, el elevado tráfico de la rotonda dificulta la incorporación del autobús a la rotonda haciendo necesarios cambios bruscos de aceleración que provocan inestabilidad en los pasajeros que van de pie e incluso sentados.

En este punto se han producido varios accidentes en los que se han visto implicados autobuses con importantes consecuencias en forma de lesiones para conductores y viajeros y de paralización de autobuses en lo que se refiere a daños materiales.

Con el objetivo evitar los mencionados incidentes y accidentes **se propone evitar el cambio de sentido de la línea 2 en la mencionada glorieta, para ello será necesario llevar a cabo las siguientes actuaciones:**

- **Supresión de isleta** actual en la salida desde calle Niágara hacia Avda. Humilladero de la Cinta.
- Crear un **carril de uso exclusivo para autobuses que posibilite el giro a la izquierda** evitando así la circulación por la rotonda
- **Regular dicha salida con un semáforo reservado sólo a autobuses** (Art. 148 R.G.C.) accionado por presencia de vehículos, con mando o con ciclo regulado.
- Adelanto en la línea de detención del paso de peatones, que actuaría de corte para ambas funciones (paso peatonal y la salida desde calle Niágara).



**Propuesta Adecuación Cruce Calle Niágara.**



#### 2.5.2.2.4 Instalación de paradas que den servicio a los tanatorios.

Desde la puesta en marcha en 2019 de la nueva red de autobús urbano, la línea 7H recorre la zona de los Tanatorios de Huelva. Sin embargo, no dispone de parada que acceso a estas instalaciones. Para paliar esta carencia **se propone la instalación de dos paradas en las inmediaciones con las siguientes ubicaciones:**



**Ubicaciones propuestas para la instalación de Paradas en Tanatorios de Huelva.**

Esta autovía es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por lo que será necesaria coordinación con esta administración en su instalación con las especificaciones que se requieran, posiblemente en forma de apartaderos, lo que implicaría tener que acometer obra civil.

En la parada propuesta en las inmediaciones del Tanatorio Atlántico será necesario, además, **habilitar pasos de peatones que permitan en condiciones de seguridad, así como la generación de un itinerario peatonal que comunique ambos puntos.**

### 2.5.3. Mejora de la información del servicio

#### 2.5.3.1. Motivación

Con el objetivo de potenciar el uso del transporte público, además de aumentar la calidad y accesibilidad del servicio y de la información que presta, es necesaria la existencia de una adecuada información al respecto.

Tal y como se pudo constatar en el diagnóstico, en cuanto a la información en parada existe una gran variabilidad entre la tipología de parada existente y por tanto de la información que se ofrece del servicio en cada una de ellas.

Además, en estos momentos no existe en las paradas de autobús información dinámica sobre el servicio de autobuses y sus aspectos básicos como el tiempo de llegada del próximo autobús.

El servicio dispone de página web y dispone de una Aplicación Móvil donde se puede consultar esa información. Sin embargo, no todo el mundo dispone de acceso a la misma y no resulta posible en este momento realizar trayectos en planificadores de rutas que incorporen la información del servicio urbano.

### 2.5.3.2. Propuesta

De este modo se plantean las siguientes medidas:

- Mejora de la información fija en parada.
- Mejora de la información dinámica en parada.
- Homogeneidad en la señalización de los puntos de acceso al servicio.
- Integración de la información de la red de autobuses en buscadores y planificadores de viajes, Google o similares.

#### 2.5.3.2.1 Mejora de la información fija en parada.

Tal y como se pudo constatar en el diagnóstico, existe una gran variabilidad entre la tipología de parada existente, así como la información que se ofrece del servicio en cada una de ellas. Así existen marquesinas de tres tipos algunas de las cuales incluyen información del servicio (C3 y G4) y otras no (Federal) de manera que se acompañan mediante un poste para completar la información. Para el resto de paradas existen postes donde se muestra la información los cuales tienen también diferentes tipologías.

Por todo ello, se propone, en primer lugar, una mejora en la homogenización del tipo de parada. Se propone así dejar dos tipologías de paradas: Marquesina C3-G4 y poste. Definiendo estas dos tipologías se podrá ajustar mejor el tipo de información a presentar en cada una de la forma más homogénea posible que permita su instalación en todas las paradas.

En general se considera adecuado el **modelo C3-G4, a completar cuando sea necesaria su renovación con elementos de apoyo isquiático y dotación de mayor espacio que permita albergar en su interior una silla de ruedas** tal y como puede verse en el ejemplo de marquesina que se muestra de la Junta de Andalucía en la provincia de Huelva.



Marquesina C3-G4 (izda) y marquesina de la Junta de Andalucía en la provincia de Huelva (dcha)

Fuente: [huelvared.com/2017/03/11/la-junta-instala-en-2016-en-huelva-cinco-marquesinas-de-autobus-adaptadas-a-personas-con-movilidad-reducida](http://huelvared.com/2017/03/11/la-junta-instala-en-2016-en-huelva-cinco-marquesinas-de-autobus-adaptadas-a-personas-con-movilidad-reducida)

Esta tipología de marquesina permite disponer de un tipo de **información homogénea sobre la red** que de forma básica debería contener:

- **Plano general del sistema de transporte público de Huelva** incluyendo líneas urbanas, interurbanas, paradas, puntos de intercambio, etc.
- **Plano esquemático de cada una de las líneas que pasan por la parada.** Con indicación de las paradas señalando las paradas de intercambio con otras líneas.
- **Plano general, a modo de callejero,** de la zona urbana en el entorno de la parada.

#### 2.5.3.2.2 Mejora de la información dinámica en parada

En lo que se refiere a información dinámica en parada, en el marco del convenio de colaboración entre EMTUSA y el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva, en septiembre de 2020 se inició una prueba piloto para la instalación de 30 pantallas de información dinámica para informar al usuario del tiempo de espera de los autobuses.

En la actualidad están en funcionamiento 24 paneles y continuarán instalando hasta llegar a 34. Desde el PMUS se apoya esta acción y se propone continuar para dotar de esta información al resto de paradas.



**Panel de Información dinámica Instalado en Huelva**

Además de ofrecerse información sobre incidencias en el servicio, mensajes institucionales o noticias, se contempla la posibilidad de que emitan algún tipo de señal acústica de aviso de la llegada de la línea o relacionado con la ocupación de estos autobuses. Adicionalmente, el sistema de información también está equipado para que, en un futuro, se pueda integrar a su vez en un sistema de prioridad semafórica que se propone en las medidas de mejora de transporte público de este PMUS.

**La propuesta se centra en replicar la prueba piloto y extenderla a más paradas de la red.**

#### 2.5.3.2.3 Integración de la información de la red de autobuses en buscadores y planificadores de viajes, Google o similares.

En la fase de diagnóstico se detectó la falta de integración del servicio urbano de autobuses en planificadores de rutas como Google Maps y/o similares donde se ofrezca al usuario la opción de utilizar ese servicio en la ruta especificada. Esta integración pasa por la elaboración de ficheros GTFS (*General Transit Feed Specification*) los cuales definen un tipo de formato para incorporar la

información de los horarios de transporte público y la información geográfica de referencia de líneas y paradas.<sup>4</sup>

EMTUSA consciente de los beneficios de esta propuesta ha trabajado durante la elaboración del PMUS para llevar a cabo esta integración. A fecha de redacción de este documento los GTFS están generados y se espera que la integración en la plataforma Google sea inminente, acción respaldada desde el PMUS. Se contempla una integración en 2 fases, una primera fase con integración de la información fija y una segunda con información dinámica.

#### 2.5.4. Certificación de calidad

##### 2.5.4.1. Motivación

Las empresas de transporte de pasajeros se encuentran en un proceso de cambio para adaptarse a un mercado en donde los usuarios están dejando de serlo, para pasar a considerarse clientes que tienen derecho a una prestación del servicio a la altura de sus necesidades, cada vez más exigentes, sobre cuestiones como puntualidad, comodidad o información, entre otras.

El nivel de satisfacción de los usuarios es un factor determinante para fomentar el uso del transporte público, ya que un servicio que no cubra con las expectativas de calidad tendrá como consecuencia un reducido uso.

Para que una oferta de transporte público sea competitiva frente a otras alternativas es ineludible responder con regularidad a esas demandas, asumiendo compromisos de calidad frente al pasajero y transmitirlos con convicción. Esos niveles de calidad están estandarizados mediante requisitos fijados para los distintos aspectos del servicio.

En estos momentos EMTUSA está certificada en las siguientes normas:

- ISO 39001 de seguridad vial.
- ISO 9001 en el ámbito de la calidad.
- ISO 14001, concerniente a la Gestión Ambiental.

##### 2.5.4.2. Propuesta

Se propone avanzar en la obtención de certificaciones de calidad existentes en el ámbito de transporte de viajeros, lo que implica, obtener la certificación en la **Norma UNE 13816 sobre calidad de transporte de pasajeros**.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana tiene disponible en su web información referente a este certificado.<sup>5</sup> Además, dispone de un Manual de Apoyo para la implantación de la gestión de la calidad según Norma UNE-EN 13816<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Descripción de archivos GTFS en <https://developers.google.com/transit/gtfs?hl=es>

<sup>5</sup> <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/transporte-terrestre/calidad/manual-de-implantacion-gestion-de-calidad-norma-une-en-13816/el-modelo-de-calidad-segun-en-une-13816>

<sup>6</sup> [https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/pdf/6336A739-3BBF-426C-AD69-1F3C59833A19/25583/Cap1ElmodelodecalidadsegunUNEEN13817.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/6336A739-3BBF-426C-AD69-1F3C59833A19/25583/Cap1ElmodelodecalidadsegunUNEEN13817.pdf)



## 2.5.5. Mejora de la accesibilidad del servicio

### 2.5.5.1. Motivación

En estos momentos existen algunos problemas relativos a la accesibilidad al servicio. Principalmente se refiere a aspectos relacionados con las paradas y con los vehículos.

En este sentido, EMTUSA ha realizado ya actuaciones al respecto como el proyecto que ha iniciado con el que se pretende dotar de accesibilidad universal a las paradas.

Por lo tanto, con el objetivo de mejorar la accesibilidad al servicio en todos sus frentes se propone continuar con esas acciones ya iniciadas, así como acompañarlas con más actuaciones tal y cómo se cita a continuación.

### 2.5.5.2. Propuesta

Las medidas a implementar podrían diferenciarse en tres aspectos:



En lo referido a la **mejora de la accesibilidad a las paradas** consiste principalmente en mejorar las condiciones urbanas del entorno de las paradas y de la propia parada. Las actuaciones se pueden concretar en:

- Continuar con el proyecto iniciado ya por EMTUSA en el que se pretende dotar de **accesibilidad universal** a las paradas.
- Complementar las actuaciones en relación a los **avances en paradas con la eliminación o reubicación de aquellos elementos situados en el entorno de las paradas que puedan suponer un obstáculo** tanto por dificultar el acceso o la visibilidad de la misma. Algunos de estos elementos pueden ser árboles, farolas, bancos, etc.
- **Definir de forma clara el concepto de parada de autobús en la ordenanza** en cuanto a sus dimensiones, su espacio de influencia etc, para facilitar las sanciones a vehículos estacionados en las paradas. Complementarlo con **señalización vertical y horizontal** adecuada en las paradas que avisen a los conductores de que son espacios donde no se puede ni parar ni estacionar el vehículo.

Se propone también incorporar **el sistema Navilens**. Se trata de un sistema que a partir de diferentes señales ubicadas en diferentes sitios pueden guiar a personas invidentes hasta un punto. El sistema funciona mediante unas etiquetas similares a los QR, con la peculiaridad de que pueden ser leídas por un smartphone hasta a 15 metros de distancia lo que las hace ideales para este tipo de usuarios. De esta manera con diferentes señales de este tipo ubicadas en el entorno y a través del smartphone se va recibiendo la información mediante voz.

Este sistema está especialmente indicado en el acceso a infraestructuras de transporte como estaciones y paradas. Por ello se propone implementar este sistema en el entorno de las paradas del

autobús urbano permitiendo así un acceso adecuado a las personas invidentes. Se propone comenzar con una prueba piloto para posteriormente ir incorporándolo al resto de paradas de la red.

En cuanto a la **accesibilidad del material móvil**, en estos momentos la flota de EMTUSA es accesible al 100%, sin embargo, se ha detectado que los elementos no siempre funcionan. Por ello, se propone la introducción de **mantenimientos preventivos necesarios que garanticen el correcto funcionamiento de todos aquellos elementos que hacen accesible la flota**.

Finalmente, se propone que todas las **paradas y la flota cuenten con una adecuada información al usuario** que sea accesible por parte de los diferentes usuarios. Estas acciones irían destinadas principalmente a que toda la información disponible en paradas y a bordo cuente con elementos que la hagan accesible a todos como pueden ser, información visual y en pantallas, sonora, en braille, códigos QR.

## 2.5.6. Mejora de la intermodalidad

### 2.5.6.1. Motivación

La intermodalidad es un aspecto clave en el sistema de transporte sobre todo en ciudades como Huelva donde existen diferentes medios de transporte que pueden interactuar para mejorar toda la red de transporte público.

Los datos de la encuesta telefónica realizada en la etapa de diagnóstico ponen de manifiesto la escasa intermodalidad en relación a los viajes de los residentes. Así, existe amplio margen de mejora en la potenciación de la intermodalidad entre diferentes modos de transporte como es, autobús urbano-coche, autobús urbano-autobús interurbano, autobús urbano-bicicleta.

En los últimos años se han venido realizando diferentes actuaciones en este sentido por parte de EMTUSA pudiendo destacar:

- En 2014 establecimiento del transbordo gratuito entre líneas de EMTUSA.
- En 2018 la Integración tarifaria con el Consorcio de Transportes de Huelva facilitando el transbordo con los autobuses interurbanos.

### 2.5.6.2. Propuesta

Para continuar con el fomento de la intermodalidad desde este PMUS se propone lo siguiente:

- **Área intermodal en la parada de los autobuses urbanos de Zafra:** En estos momentos los autobuses urbanos tienen una zona en la parada de Zafra, concretamente en la Avenida Dr. Rubio donde pueden estacionar, realizar la regulación, etc. Esta zona se ubica de forma contigua a la estación de autobuses interurbanos de Huelva. Se propone adaptarla para **configurarla como un área intermodal, un núcleo de gestión de la movilidad sostenible** como punto neurálgico de la movilidad en la ciudad en donde confluyan diferentes modos de transporte sostenibles.

Zafra cuenta ya con unas condiciones particulares que la hacen especialmente indicada para fomentar la movilidad sostenible:

- Se trata de una zona donde ya entran en contacto la red de autobuses urbanos e interurbanos.
- Se sitúa en las inmediaciones del centro de la ciudad lo que la hace especialmente indicada para fomentar la movilidad no motorizada.
- Se encuentra a menos de 10 minutos andando y unos 5 minutos en bicicleta de la Estación de ferrocarril.

En estos momentos ya está previsto un proyecto para dotar de mayor intermodalidad a esta zona junto con los autobuses interurbanos y otros modos.

Así, las principales actuaciones a llevar a cabo para poder configurar esta zona como ese nodo de movilidad sostenible deberían ser:

- Mejorar la intermodalidad entre el autobús urbano e interurbano con actuaciones como:
  - Mostrar la información en tiempo real de salidas y llegadas de los autobuses interurbanos, así como las dárseas en las que se sitúan.
  - Mejorar la conexión peatonal entre ambos puntos en lo referido a barreras urbanas que pudieran existir, mejora de la permeabilidad y prioridad peatonal como en lo referido a la señalización vertical y horizontal entre ambos puntos.
- Establecer en este punto el centro de gestión de la bicicleta pública de Huelva con la existencia de una base en esta zona para poder alquilar una bicicleta pública.
- Establecimiento de un [aparcamiento seguro para bicicletas](#).
- Incorporar puntos de recarga eléctrica.
- Establecimientos de puntos de información de la ciudad con señalización para itinerarios ciclistas y peatonales, así como hacia otros modos de transporte como la estación de FFCC.



### Área Intermodal Zafra

- **Intermodalidad autobús urbano-coche:** Dotar de conexión en transporte público a aquellos aparcamientos disuasorios tanto existentes como los propuestos en este PMUS, más significativos y que puedan estar cercanos a estaciones o paradas de transporte público de manera que no sea necesario una gran modificación de la red de transporte público. La manera de realizar esta intermodalidad podría ser:
  - Establecimiento de paradas en el recorrido de una línea que pase cerca del aparcamiento disuasorio.
  - Modificaciones de las líneas que no suponga afectación sobre el resto de la línea.
  - Adecuar mediante señalización horizontal y vertical el acceso desde el aparcamiento a la parada de manera que el usuario sepa reconocer esa relación y pueda acceder andando de forma adecuada. Serán necesarias tanto acciones de señalización como, si fuera necesario, de adecuación del espacio urbano en cuanto a espacio en aceras, cruces seguros en intersecciones, etc.
  - Se propone el establecimiento de tarifas especiales para los usuarios que utilicen esta modalidad.
- **Intermodalidad autobús-bicicleta:** En este apartado se proponen las siguientes actuaciones.
  - **Instalar aparcamientos para bicicletas en las inmediaciones de paradas con mayor demanda.** Esta acción va en consonancia con la prevista en las propuestas de movilidad ciclista. Por lo general se emplearía el aparcamiento de U-invertida o similar. Si bien se propone que, en las paradas principales, como la parada de Zafra, estación FFCC u otras puedan ubicarse aparcamientos seguros. Se trata de aparcamientos



cerrados donde el usuario dispone de una tarjeta para poder acceder a ellos y dejar la bicicleta. Protegen de las inclemencias del tiempo, vandalismo y robos. Son recomendables para aquellos lugares en los que se aparca la bicicleta por más tiempo.

- **Fomento del programa +Bici del Consorcio de Transportes de Huelva:** Se trata de un programa de los Consorcios de Transportes de Andalucía orientado a las personas usuarias del transporte metropolitano que cuentan con el título de la tarjeta de cualquiera de los Consorcios de Transporte de Andalucía. Está orientado principalmente a los usuarios de fuera de Huelva que acceden en autobús interurbano de manera que la última etapa hasta su destino en Huelva puedan hacerla en bicicleta. Este servicio te permite usar la bicicleta de forma gratuita a lo largo de un día. Se propone fomentar este programa de la siguiente manera:
  - Ampliando el número de bicicletas, de acuerdo a la demanda.
  - Posibilitando que la bicicleta pudiera cogerse o devolverse en otros lugares diferentes al Consorcio de Transportes de Huelva en la estación de autobuses. De esta manera se posibilita que este servicio pueda tener un mayor impacto a nivel de la población local de Huelva.
  - Dándolo a conocer más a la población.

## **2.5.7. Definición de una red básica de circulación**

### **2.5.7.1. Motivación**

Dotación de protección al servicio de transporte público, potenciándolo como modo de transporte prioritario durante la celebración de grandes eventos.

### **2.5.7.2. Propuesta**

Definición de un conjunto de vías por las que sea posible que el servicio de autobús urbano circule durante el desarrollo de eventos de cualquier tipo (cultural, religioso, popular, deportivo o reivindicativo). De este modo se garantiza la prestación del servicio con la celebración de eventos y se potencia como modo de transporte prioritario.

A continuación, y de acuerdo con las observaciones del departamento de tráfico de EMTUSA se propone una red básica de circulación inicial, que deberá ser revisada periódicamente con el fin de adaptarla a las nuevas necesidades que vayan surgiendo.

Figura 17. Red Básica de Circulación – propuesta



## 2.6. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana a través de la movilidad activa

### 2.6.1. Introducción

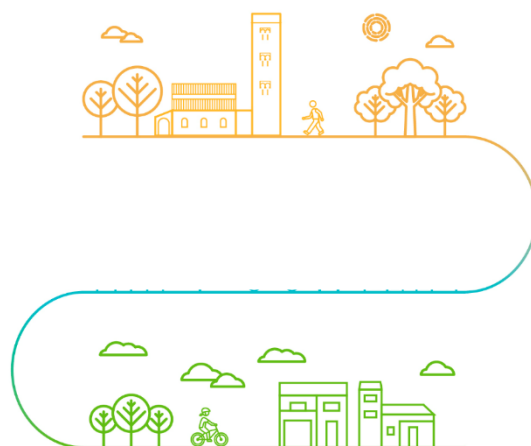
Muchas ciudades en el mundo, incluidas las españolas, están tendiendo hacia una movilidad más amable. Para ello, el poder local decide tomar decisiones relacionadas con el uso del espacio público para garantizar el derecho ciudadano a utilizarlo de forma segura y amigable en actividades sociales y económicas, al margen de la movilidad de los automóviles.

Las propuestas de movilidad activa y su relación con el espacio público que se incluyen en este documento de propuestas tienen también ese objetivo común: mejorar la calidad de vida de los habitantes de Huelva, a través de las opciones que el entorno urbano ofrece.

En el servicio Línea verde del Ayuntamiento de Huelva (<http://www.lineaverdehuelva.com/>), con motivo de la Semana de la Movilidad (una campaña anual sobre movilidad urbana sostenible, organizada con el soporte político y financiero de la Dirección General para la Movilidad y el Transporte de la Comisión Europea) hay una sección especial sobre calidad de vida, relacionándola con las políticas de movilidad urbana.

En el apartado **“Cómo pueden las ciudades mejorar la calidad de vida”** se apuntan varias acciones, siendo la primera la redacción de un plan de movilidad sostenible. Las otras propuestas incluyen construir nuevas infraestructuras para caminar e ir en bicicleta, vinculados a facilidades para su uso seguro y a espacios como parques peatonales o plazas. Además, como complementario e imprescindible para posibilitar la movilidad activa, restringir el acceso de vehículos motorizados a determinadas áreas donde la prioridad es del peatón y bicicleta; medidas de reducción de velocidad y campañas para informar a habitantes locales y turistas, así como para facilitar los modos activos para el desplazamiento por la ciudad.

En el siguiente apartado **“Cómo pueden los ciudadanos mejorar la calidad de vida en la ciudad”**, se evidencia que todos los habitantes de la ciudad deben poner de su parte para conseguirlo. En primer lugar, comprometiéndose a cambiar o variar la manera de moverse, mediante transporte público, en bicicleta o caminando; así como utilizar las calles públicas para eventos comunitarios y festivales, para poder ver los beneficios de socializar en sus barrios. Otra propuesta es aceptar opciones de transporte colaborativos, como el coche compartido, que ahorra dinero y emisiones a la atmósfera, reservando el coche particular para cuando sea necesario. Y, como algo fundamental, iniciar un diálogo con las autoridades locales o el gobierno para crear espacios más agradables, así como rutas para peatones y ciclistas.



En el **proceso de participación** del presente **PMUS** y en propuestas recibidas en la fase de participación ciudadana del **nuevo Plan General**, los onubenses han pedido prioridad para los itinerarios peatonales

accesibles y seguros, peatonalizaciones y alivio del tráfico rodado, zonas verdes o infraestructura para la movilidad en bicicleta.

### 2.6.2. Calidad de vida urbana como indicador de bienestar

Promovido por numerosas iniciativas tanto del ámbito científico y académico, como por organizaciones internacionales y europeas (Naciones Unidas, OCDE, Comisión Europea, Oficina Estadística Europea) la medición del progreso de las sociedades y el bienestar de los individuos implica ampliar el marco utilizado tradicionalmente, basado en indicadores de desarrollo económico, para medir el crecimiento y bienestar.

Los Indicadores de calidad de vida del INE (Instituto Nacional de Estadística)<sup>7</sup>, contemplan una medición multidimensional de la calidad de vida incluyendo un conjunto de indicadores y dimensiones donde la configuración urbana tiene un papel fundamental. Un estudio realizado con 5 millones de familias en Estados Unidos mostró que por cada año que el niño vive en un lugar con una configuración urbana y social mejor, hay una mejora correspondiente en su desarrollo, no solo en la infancia, sino también en la edad adulta<sup>8</sup>.



Personas paseando en la Plaza de las Monjas. Fuente: <http://www.diariodesevilla.es/>

En relación a esto, destacamos las dimensiones “Salud” y “Entorno y medioambiente”. La dimensión “Salud”, uno de los indicadores refiere al ejercicio físico regular y sedentarismo en el tiempo libre. La dimensión “Entorno y medioambiente” mide la contaminación y ruidos; acceso a zonas verdes y de recreo; y entorno ambiental. Estos indicadores están totalmente vinculadas a la movilidad activa y a los espacios urbanos.

---

<sup>7</sup> Indicadores de calidad de vida – Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion\\_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis)

<sup>8</sup> Chetty R, Hendren N. *The impacts of neighborhoods on intergenerational mobility: Childhood exposure effects and county-level estimates*. Cambridge: Harvard University; 2015. [http://scholar.harvard.edu/files/hendren/files/nbhds\\_paper.pdf?m=1430722623](http://scholar.harvard.edu/files/hendren/files/nbhds_paper.pdf?m=1430722623)



### 2.6.3. Calidad de vida y bienestar en los programas municipales vigentes

Varios programas vigentes o en elaboración de Huelva se apoyan en conceptos similares. La combinación de redes de movilidad peatonal, ciclista y espacios públicos verdes, de descanso y convivencia, que aumenta considerablemente la calidad de vida urbana, están presentes en su contenido y directrices.



#### Nuevo Plan General de Ordenación Urbana (2021, en elaboración)

Una de las preguntas lanzadas para iniciar el proceso de participación es “¿La movilidad sostenible puede ser un buen argumento para reinventar el espacio público de Huelva?”



#### Red Ciudades Amigas de la Infancia UNICEF (2019)

Plan de Infancia de Huelva 2018-21

Línea estratégica: Promover entornos saludables (familia, escuela, barrio, etc.)



#### Plan Estratégico Huelva 2025 (2017)

ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y MOVILIDAD:

- Mejorar la movilidad y accesibilidad viaria y peatonal entre barriadas – Prioridad alta.
- Diseñar un plan de actuación en los barrios más deteriorados urbanísticamente, y establecer reformas con criterios estéticos y funcionales – Prioridad alta.

DAFO URBANISMO, MOVILIDAD SOSTENIBLE E INFRAESTRUCTURAS:

- U.O.4. Existencia de Fondos Europeos en general, y en particular para la rehabilitación, regeneración y renovación de edificios y urbana.

DAFO MEDIO AMBIENTE Y SALUD

- MAS.O.9. Promover hábitos de vida saludable.



#### EDUSI – Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado de la ciudad de Huelva (2016)

OT4. Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono Tipología de operaciones

- Creación de itinerarios peatonales y ciclistas para la promoción de la movilidad sostenible, especialmente relacionada con la puesta en valor y mejora de la accesibilidad del patrimonio histórico, cultural y natural

#### 2.6.4. Crisis sanitaria y aprendizajes

La crisis del COVID-19, iniciada en marzo de 2020, es una oportunidad para repensar las ciudades y la movilidad urbana. Por un lado, se ha demostrado la necesidad de espacios de proximidad, espacios próximos a las residencias donde poder desenvolver las actividades cotidianas y de cuidado (pasear, llevar al colegio, compras diarias, encuentros con familiares), así como espacios donde poder pasear o descansar.

Por otro lado, la obligatoriedad de confinamiento en determinadas épocas del año evidenció la necesidad de libertad: poder realizar ejercicio, desplazamientos seguros en medios alternativos como la bicicleta, estar en contacto con espacios verdes o mejor calidad del aire.

Desde la Concejalía de Hábitat Urbano e Infraestructura de Huelva se señaló, en Junio de 2020, que *“el confinamiento ha hecho que los onubenses valoren aún más la importancia de contar con zonas para el esparcimiento cómodas y accesibles en la ciudad”*

La movilidad a pie y en bicicleta, como alternativa a los modos de transporte motorizados, además del evidente ahorro económico y de tiempo, ofrece ventajas desde un punto de vista de la calidad del aire, el ruido, la menor peligrosidad de las calles y también desde el punto de vista de fenómenos globales tales como el calentamiento del planeta, la disminución de la capa de ozono o el agotamiento de los recursos naturales.

La promoción de la movilidad a pie y en bicicleta contribuye a mejores niveles de equidad social por la mayor accesibilidad a la misma por parte de todos los sectores de la población. Tiene además indudables efectos beneficiosos para la salud individual de las personas. La recomendación general para una vida saludable tiene como pilares la alimentación saludable y un ejercicio físico suave diario y relativamente prolongado como el que ofrecen los desplazamientos andando y en bicicleta.

Tampoco hay que olvidar que los desplazamientos en modos activos, especialmente la marcha a pie es un elemento muy favorecedor para las relaciones personales y la comunicación social en el espacio público, elementos imprescindibles del carácter democrático y participativo del sistema social y político en las ciudades.

Destacamos que, durante la crisis del coronavirus surgida a partir de marzo de 2020, los modos activos en el ambiente externo se consideran los más seguros para preservar la salud y disminuir las posibilidades de contagio.

En definitiva, la crisis sanitaria ha destacado la necesidad de determinadas políticas que prioricen el cuidado por el medio ambiente y la urgencia para que los entornos urbanos dispongan del espacio suficiente para disfrutarlos con seguridad, manteniendo la distancia social necesaria y un nivel de confort adecuado. Desde el PMUS se proponen los siguientes objetivos, alineados con los Objetivo Desarrollo Sostenible:



**Fomentar la movilidad sostenible y saludable**  
a través del uso de modos de transportes no contaminantes: a pie, bicicleta y vehículos de movilidad personal

**Mejorar los espacios y conexiones peatonales y ciclistas**  
para asegurar el distanciamiento físico recomendado por las autoridades sanitarias y demandado por la ciudadanía en la Nueva Normalidad



Aplicar estos objetivos a las diferentes redes de movilidad peatonales y de bicicleta,  
a “escala de ciudad” y a “escala de barrio”

## 2.7. Movilidad peatonal

Enfocamos la movilidad peatonal de Huelva en varias dimensiones, pues la movilidad peatonal se desarrolla en diferentes escalas relacionadas con el turismo, con la movilidad obligada (trabajo y estudios), así como la movilidad de proximidad. Para alcanzar el objetivo de fomentar los viajes no motorizados, mejorando la movilidad peatonal, se proponen las siguientes medidas:

- Movilidad peatonal periurbana
  - Consolidación de la red de itinerarios peatonales ecológicos
- Movilidad peatonal a nivel de ciudad
  - Definición de una red de itinerarios peatonales saludables
  - Peatonalizaciones permanentes
  - Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de aceras como medida de la crisis sanitaria Covid-19
  - Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles abiertas” como medida de la crisis sanitaria Covid-19
  - Rutas turísticas activas
  - Creación del mapa “Metrominuto”
- Movilidad peatonal a nivel de barrio
  - Programa de microcentralidades de las barriadas
  - Programa de Caminos escolares
  - Programa de intervenciones en los Entornos Escolares como medida de la crisis sanitaria Covid-19
  - Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada durante la crisis sanitaria Covid-19 como medida de la crisis sanitaria Covid-19

Al final del capítulo de movilidad peatonal, se recopilan las propuestas relacionadas con la crisis sanitaria del Covid-19.



- **Movilidad peatonal periurbana**

**2.7.1. Consolidación de la red de itinerarios peatonales ecológicos**

**2.7.1.1. Motivación**



El paraje natural de Marismas del Odiel está enclavado en el litoral occidental de la provincia de Huelva, en el estuario de los ríos Tinto y Odiel, este espacio natural protegido abarca superficies pertenecientes a 4 municipios. Se declaró en 1983 Reserva de la Biosfera (UNESCO), primer paso realizado para que el Gobierno Andalúz reconociera su importancia real, no sólo desde el punto de su patrimonio natural, sino también etnográfico y cultural. Ello se plasma en la declaración del primer Paraje Natural de Interés Nacional en Andalucía. Desde su declaración como Reserva de la Biosfera, Marismas del Odiel ha obtenido diferentes figuras de protección que respaldan la importancia de su patrimonio y permiten la gestión y participación ciudadana.

Dentro de sus atractivos cabe destacar la observación de aves. Con tal fin existen diferentes senderos y observatorios repartidos por el paraje, de los cuales pertenecen al término municipal de Huelva los observatorios de El Colmenar y el de la Calatilla, además del mirador de Bacuta.

**Infraestructuras periurbanas peatonales – senderismo Marismas del Odiel**

Senderos	Longitud (km ida)	Tiempo de recorrido	Accesibilidad	Acceso
Cabeza Alta	0,4	10min	accesible	libre
Calatilla de Bacuta	0,8	20min	accesible	restringido
El Acebuchal	0,8	15min	accesible	restringido
El Almendral	1,5	40min	accesible	restringido
Salinas de Bacuta	2,2	30min	accesible	libre
La Cascajera	3,8	60min	accesible	restringido
<b>Centros de visitantes</b>				
Centro de visitantes Anastasio Senra				
<b>Áreas recreativas</b>				
Área recreativa Calatilla				
<b>Observatorios</b>				
Observatorio Calatilla				
Observatorio Salinas del Pesquero				
<b>Miradores</b>				
Mirador Salinas de Bacuta				
Mirador Isla de Enmedio				

El Centro de Visitantes Anastasio Senra es el punto de referencia, al que se puede acceder por distintos modos de transporte:

- Por modo motorizado, desde Huelva se llega al equipamiento a través de la Ctra. del Dique Juan Carlos I, en el P.K. 2,4 desde la rotonda de enlace con la A-497 de Corrales, salida Marismas del Odiel.
- Las líneas de autobuses cuyo trayecto pasa cerca del Parque Natural Marismas del Odiel son la M-212, M-302, M-307, M-400 y M-403 de la compañía Damas SA.
- Para acceder a través de los modos activos, existe un camino habilitado cuyo punto inicial está entre la Avenida de Enlace y el Puente de Santa Eulalia, es una vía paralela al Puente al que solo se puede acceder a pie o bicicleta. El camino continúa paralelo durante 250 metros al Dique de Contención de Arenas Príncipe Juan Carlos I, como se puede ver en la Figura 1, después de los cuales cruza el Dique y continúa hacia Punta Umbría, paralelo al Río de Aljaraque en el primer tramo y paralelo a la A-497 hasta el final de su recorrido.
- Desde la Reserva de la Biosfera (UNESCO) se han impulsado diversos proyectos vinculados al desarrollo sostenible. Como ejemplo, la construcción de vías multimodales y carriles-bici que discurren por diferentes zonas de la Reserva; la adecuación de senderos interpretativos, que permiten al ciudadano acercarse fácilmente a la Reserva: la restauración de humedales, el fomento del turismo ornitológico y la adecuación de accesos a las zonas de playa.
- Una vez se alcanza la entrada del Centro de Visitantes Anastasio Senra, se encuentran varios puntos de interés y seis senderos: Cabeza Alta, Calatilla de Bacuta, El Acebuchal, El Almendral, La Cascajera y Salinas de Bacuta. Desde el Centro, se puede recorrer la zona interior de la marisma caminando, en bicicleta o en un tren neumático que ofrece el Centro.

**Camino para peatones y bicicleta; Puente de madera; Tren neumático. Fuentes: Google maps, Junta de Andalucía, Trip advisor.**



A las actividades productivas que se llevan a cabo en la Marisma, se une el potencial turístico que tiene la zona, donde está tomando especial importancia el turismo de naturaleza y, sobre todo, el ornitológico. Los municipios integrados en la Reserva se han implicado cada vez más en el fomento del conocimiento de la misma, y ya la consideran como uno de sus valores más importantes, tanto turística como ambientalmente, propiciando su conocimiento y respeto a todos los niveles.

### Sendero Salinas Bacuta

El sendero Salinas de Bacuta discurre a lo largo de los muros de separación de las balsas de cristalización de las salinas tradicionales que funcionaron históricamente en el Paraje Natural Marismas del Odiel. El recorrido permite apreciar cómo era el proceso de producción de la sal, la interconexión entre las diferentes balsas de almacenamiento de agua, evaporación y cristalización, los sistemas de regulación de entrada y salida de agua, así como la conformación y mantenimiento de los muros de separación sobre los que se asienta precisamente el recorrido del sendero.

El sendero se completa con la visita al "Centro de la Sal" construido con vistas a la ría de Huelva y en el que puede obtenerse una amplia información sobre la industria tradicional de la sal (procesos de elaboración, herramientas y utensilios, etc.).



### Sendero Calatilla de Bacuta

Es un recorrido interesante sobre todo por la visión durante el recorrido. A la izquierda, las salinas tradicionales de Bacuta y el caño de Calatilla; a la derecha, las salinas industriales de aragonesas. Con estas dos salinas tenemos la oportunidad de comparar dos paisajes relacionados, pero con matices distintos. Espectacular resulta también la presencia de los flamencos, que adquieren su color rojizo por el consumo de un pequeño crustáceo, la artemia salina.



Al final del recorrido, merece la pena pararse a contemplar la Isla de Enmedio, que acoge la mayor colonia de cría de espátulas de toda Europa. Hecho que motivó la declaración de esta isla marismeña



como Reserva Natural, una figura de protección muy restrictiva que asegura la óptima conservación de este importante lugar.

## Sendero El Almendral

El sendero señalizado El Almendral es uno de los cuatro equipamientos lineales que se ofertan en la Isla de Saltés y que permiten obtener una información muy aproximada de los diferentes sistemas productivos y ecológicos que están presentes en el Paraje Natural Marismas del Odiel.

En el caso de El Almendral el visitante puede asomarse a lo largo de su recorrido a dos ambientes naturales netamente diferenciadas: la primera parte del itinerario nos adentra a lo largo del gancho arenoso en un paisaje humanizado en el que enseguida se pone de manifiesto su tradicional dedicación a la ganadería extensiva, tanto caballar como ovina.

A medida que avanzamos el sendero nos dirige hacia una ligera elevación del terreno donde se encuentran los restos arqueológicos de la antigua Alcazaba que defendía la ciudad musulmana de Shaltish (origen de Saltés). Se trata de un yacimiento arqueológico datado entre los siglos VIII y XIII en el que es posible apreciar con nitidez la conformación del recinto amurallado, de sus calles y edificios.



## Sendero El Acebuchal

A pocos metros del sendero El Almendral, siguiendo la Carretera del Dique Juan Carlos I, se localiza el punto de inicio del Sendero del Acebuchal que sigue un recorrido a lo largo del gancho arenoso del mismo nombre. Se trata de una estrecha franja de arenas consolidadas completamente rodeadas de marismas y zonas inundables. Al otro lado del sendero se extiende la marisma del Estero del Acebuchal y en ella la vegetación se limita a los bordes de los cauces donde se desarrollan varias especies halófitas



## Sendero La Cascajera

El sendero da comienzo junto a la carretera del Dique Juan Carlos I y sigue una pista que penetra a lo largo del bosque de sabinas y pinos hasta alcanzar el extremo más noroccidental frente a la ría de



Punta Umbría donde el usuario podrá disfrutar de unas extensas panorámicas de su puerto y de las masas forestales que se extienden hacia la línea de costa.

En el caso de La Cascajera, además de la acumulación de arenas, la acción de la dinámica mareal ha dado lugar al depósito de restos de cochas y exoesqueletos de moluscos y crustáceos (cascajos, de ahí el nombre de la zona) cuya desintegración a lo largo del tiempo ha generado un incremento de los niveles de caliza en el suelo.



### Sendero Cabeza Alta

Desde la Autovía Huelva-Punta Umbría(A-497), tomar la salida que indica el Paraje Natural Marismas del Odiel y que nos lleva a la Carretera del Dique Juan Carlos I. Continuamos por ella y, tras el pasar el desvío al centro de visitantes Anastasio Senra seguiremos en dirección hacia el Puente del Burro que cruzaremos para pasar a la Isla de Saltes. A partir de este punto, y tras recorrer aproximadamente unos 5.600 metros, nos encontraremos con la señal de inicio situada en un entrante a mano derecha de la carretera.



#### 2.7.1.2. Propuesta

La ciudad de Huelva, durante mucho tiempo, no ha aprovechado suficientemente la cercanía de la Reserva, pero en los últimos años ha establecido una relación más directa y participativa en los programas ejecutados. La cercanía a los municipios, sin estar dentro de ellos directamente, fue en un principio uno de los hándicaps más importantes para que los habitantes de la zona aprendieran a valorar y conocieran esta Reserva.

Sin embargo, a través de diferentes Programas de Educación Ambiental se ha ido acercando a los ciudadanos de todas las edades a esta Reserva, desde los más pequeños hasta los más mayores, que aportan su experiencia y conocimiento de la zona al personal que trabaja en la misma.

Aunque el perfil del visitante es muy amplio, el grueso de visitas a la Reserva se da en primavera, cuando se produce el mayor número procedente de los centros educativos y universitarios. A esto se

une una gran afluencia de turistas europeos y del norte de España, que se acercan a la Reserva principalmente por su elevado potencial ornitológico.

Con el objetivo de consolidar las opciones de transporte activo a nivel periurbano de Huelva, desde el PMUS se propone mejorar la información sobre el acceso mediante modos activos (caminada y bicicleta) a la Marisma, con tótems informativos localizados en el punto inicial del recorrido, en la Avenida del Enlace (ver icono amarillo en la Figura 12).



#### Punto inicial de la vía multimodal (caminada y bicicleta) para acceder a la Marisma del Odiel



Paralelo al Dique de Contención de Arenas Príncipe Juan Carlos, existe un trayecto habilitado para los peatones, con vallas de madera y señalización peatonal horizontal y vertical. Este tramo se inicia en el Centro de visitantes y continua hasta el acceso a las Salinas de Bacuta (de aproximadamente 350 metros de longitud). Con excepción de este tramo, el acceso a pie por el Dique resulta inseguro y con espacio insuficiente, siendo el arcén el único espacio caminable, por lo que se propone habilitar una separación física en toda su extensión.

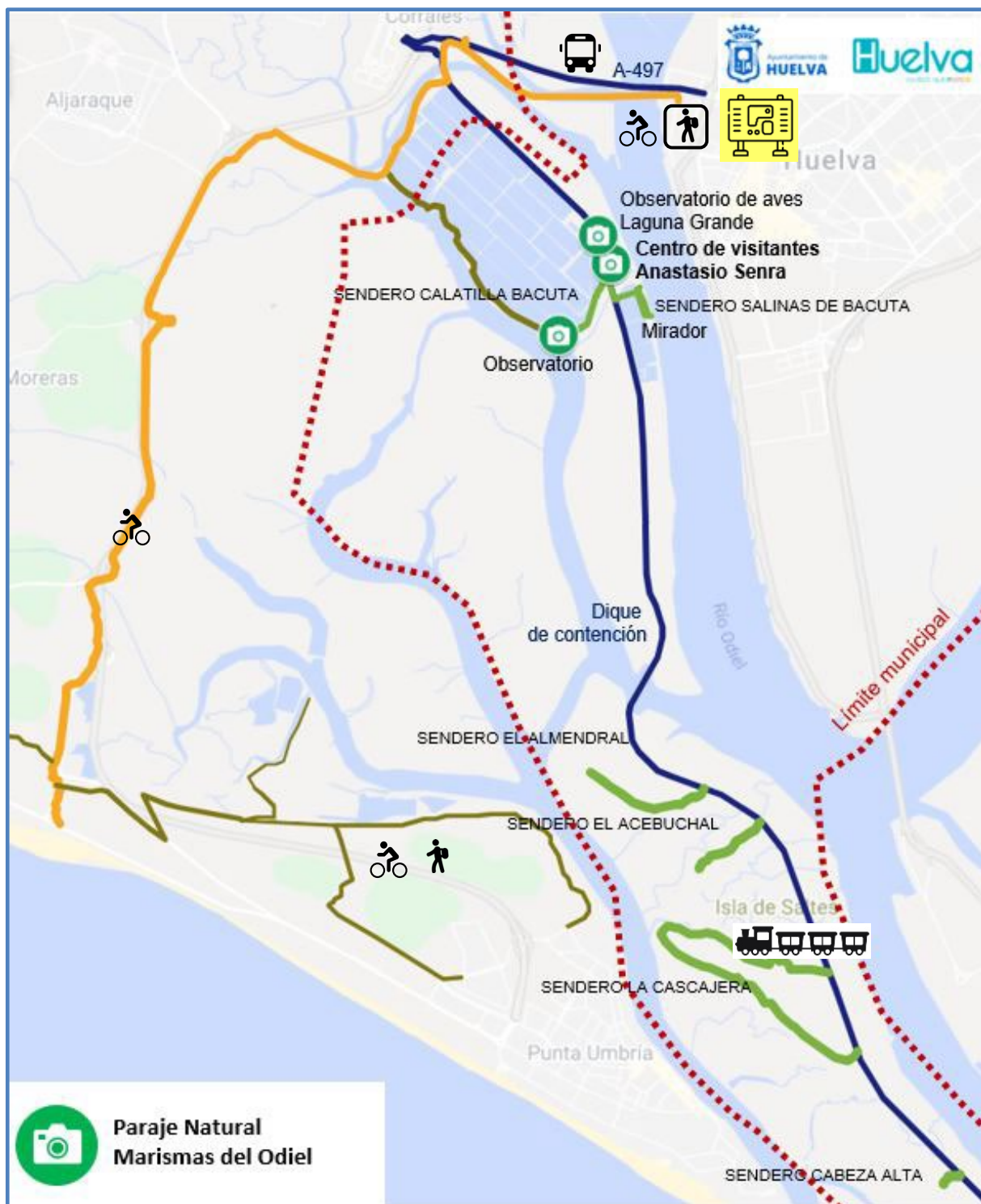
#### Punto inicial del Trayecto habilitado para peatones con inicio en el Centro de Visitantes Anastasio Senra



**Acceso y modos de transporte en las Marismas del Odiel. Propuesta de mejora de tramo peatonal y ubicación de tótem informativo. Elaboración propia**



Figura 1. Detalle del acceso y modos de transporte en las Marismas del Odiel. Elaboración propia



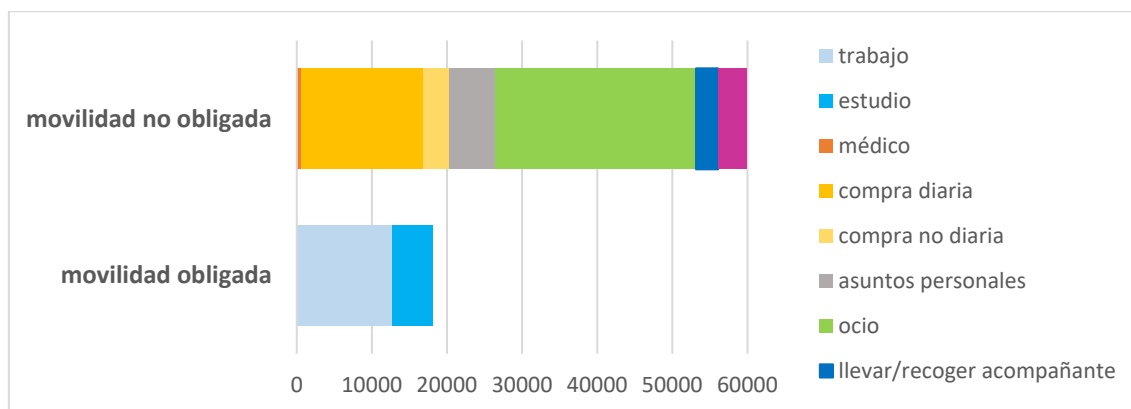
## - Movilidad peatonal a escala de ciudad

Para presentar las propuestas de movilidad activa, se agruparán según su ámbito de funcionamiento. Por un lado, las redes a escala de ciudad, aquellas que son estructurantes y unen puntos de interés municipal que pueden estar distantes, y que deben funcionar para todos los medios de transporte con confort y seguridad. Por otro, las redes a escala de barrio son las que están vinculadas al cotidiano y son usadas en las proximidades de la residencia, vinculadas al cuidado, estudio o compras diarias.

Habitualmente el análisis de la movilidad y transporte se centra en los trayectos al lugar de trabajo, colocando este punto como una de las principales cuestiones a resolver. Sin embargo, el objetivo la división que presentamos (escala ciudad y escala barrio) es resaltar la importancia de los desplazamientos cuyos motivos se centran en el cuidado (habitualmente no remunerado): acompañar a los menores a los centros escolares y a los parques, acompañar a personas mayores al centro médico, compras diarias etc. Estudios nacionales e internacionales sobre este tema apuntan que estos desplazamientos pueden representar un amplio porcentaje de la totalidad de desplazamientos y hasta el 90% de la movilidad cotidiana de las mujeres.

En el siguiente gráfico, los motivos de los desplazamientos a pie registrados en la encuesta de telefónica realizada en el marco del PMUS se dividen en movilidad obligada (trabajo y estudios) y movilidad no obligada (compras, médico, asuntos personales, llevar o recoger acompañante, ocio). La movilidad obligada representa el 23% de los viajes a pie y la movilidad no obligada el 77%.

Número de viajes a pie por motivo





## 2.7.2. Definición de una red de Itinerarios peatonales saludables

### 2.7.2.1. Motivación

El peatón no debe encontrar seguridad y comodidad exclusivamente en parcelas acotadas del espacio urbano, sino que tiene el derecho a recorrer en buenas condiciones la totalidad de la ciudad y acceder a los distintos barrios y espacios urbanos, surgiendo así el **concepto dinámico de itinerario peatonal**, es decir, conjunto articulado de vías y sistemas de cruce que permite vincular un origen y un destino en aceptables condiciones de rapidez, comodidad y seguridad para la marcha a pie.

Huelva presenta unas buenas condiciones para los desplazamientos peatonales, de tal manera que la movilidad peatonal es relevante su contribución a la movilidad global de la ciudad. Así, con objeto de recoger la importancia del peatón en la ciudad se plantea la creación de una **red de itinerarios peatonales saludables**, un conjunto articulado de viales para los que se propone confortabilidad peatonal y que conectan entre sí los principales equipamientos verdes y deportivos de la ciudad. Pueden estar constituidos por elementos muy diversos: calles, aceras, bulevares, etc.

La propuesta contempla, además, la señalización horizontal y vertical de los itinerarios y zonas estanciales, para informar de la existencia de unos itinerarios peatonales saludables cómodos, accesibles y seguros.

Los objetivos que se persiguen con esta medida son:

- Como principal objetivo de la red de itinerarios peatonales, asegurar la movilidad peatonal para el uso cotidiano o esporádico de los espacios de ocio y de deporte, atendiendo a los flujos de movilidad existentes y buscando atraer más peatones hacia los equipamientos conectados.
- Proporcionar a los peatones un espacio seguro y cómodo por donde poder transitar y moverse caminando por toda la ciudad.
- Completar las necesidades de movilidad por ocio (función recreativa y de esparcimiento).
- Cubrir las necesidades de accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- Incrementar la seguridad y disminuir la accidentalidad.
- Aumentar los recorridos a pie, lo que implica mayor actividad física, mejora de salud, reducción de costes sanitarios, ahorro de coste en transportes motorizados, ahorro de emisiones, etc.

Tal y como se ha comentado en el documento de Diagnóstico, Huelva presenta unas buenas condiciones para el tránsito peatonal tanto desde el punto de vista físico como de la meteorología. La densidad y lo compacto del núcleo reduce la longitud de los desplazamientos, de manera que el tejido residencial, de norte a sur, no tiene más de 2km y de este a oeste otros 2 km.

Además, en Huelva, el principal centro atractor, el centro histórico, se ubica de forma contigua al resto de barrios, lo que permite un desplazamiento agradable y no muy largo caminando por las calles de la ciudad, lo que favorece el acceso a pie a este centro atractor de gran relevancia.

En este momento, las calles peatonales o con prioridad peatonal se localizan en el casco histórico, además de otras calles reurbanizadas con acera y calzada al mismo nivel, donde se optimiza la relación y el contacto entre el vehículo privado y el peatón favoreciendo el desplazamiento de estos últimos.

#### 2.7.2.2. **Propuesta**

La idea de estos itinerarios radica en establecer en Huelva una red que permita los desplazamientos peatonales de una forma más adecuada que en la actualidad. **En los años de vigencia de este Plan de Acción, se espera que paulatinamente se vayan adecuando las calles a los requisitos peatonales y de accesibilidad exigidos por la legislación vigente y recomendados para una ciudad accesible.**

Otro objetivo de la implementación de este plan de itinerarios peatonales es conseguir unos itinerarios de fácil identificación por la ciudadanía, que animen a su uso y que garanticen la seguridad al ser también “visualizados” por los vehículos motorizados.

##### 2.7.2.2.1 *Descripción de los itinerarios*

Las vías incluidas en esta propuesta de Itinerarios peatonales saludables transcurren por tres ejes principales transversales que atraviesan la ciudad:

- Avenida Manuel Siurot en el Cabezo del Conquero
- Avenida de Andalucía
- Avenida Federico Molina
- Paseo de las Palmeras

Conectando transversalmente estas vías, se seleccionaron

- Avenida Honduras
- Calle Jabugo, calle Galaroza y calle Rubén Darío, que cruza la Avenida Sta Marta a través de una pasarela peatonal y la conecta con el Parque Moret.
- Avenida Pio XII

Otras vías de acceso a puntos de interés, que necesitan especial atención para adecuar su sección transversal y reparto del espacio disponible utilizado por los diferentes modos de transporte y aparcamiento, son:

- Avenida Escultora Miss Whitney
- Avenida Italia
- Cuesta de las Tres Caídas

Los itinerarios buscan conectar los grandes parques municipales y áreas verde con el Centro Histórico, donde hay prioridad peatonal y otros espacios lineales recomendados para la caminata como el Muelle del Tinto, el Paseo de la Ría y, en el futuro, el Parque del Ferrocarril. Además, las rutas se conectan con la Ciudad Deportiva de Huelva.

Los equipamientos sanitarios a destacar son los Centros de Salud, el Centro Periférico de Especialidades y los Hospitales. La conexión peatonal y ciclista con los hospitales Vázquez Díaz y Hospital Comarcal Infanta Elena ha sido una petición de la ciudadanía. En el PMUS se recomienda la instalación de un puente peatonal en la vía H-30 y una ampliación del túnel situado en la continuación

de la calle Trinidad y Tobago, así como la instalación de aparcamientos para bicicletas en las dotaciones sanitarias.

#### 2.7.2.2.2 Accesibilidad

En el caso de Huelva, se ha revisado la Red peatonal propuesta por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva publicado en el año 2014. La propuesta tiene como objetivo definir rutas saludables y mejorar las condiciones de accesibilidad de los itinerarios.

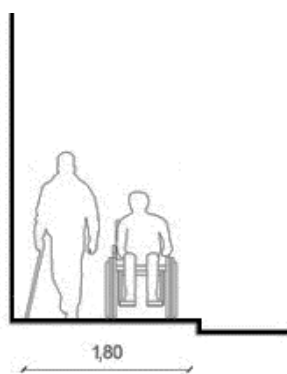
Los recorridos sugeridos en este Plan no disponen de todas las características deseables en toda su longitud, pero en este apartado se propondrán varias acciones para mejorar las condiciones de las infraestructuras de peatones en Huelva. Las vías por donde transcurren los itinerarios deberían ser priorizadas para estas intervenciones.

Los itinerarios peatonales saludables deberían ser accesibles y reunir condiciones mínimas para el buen tránsito peatonal. Estas condiciones abarcan un amplio marco de actuaciones como serían:

- Asegurar unos anchos mínimos de las aceras definidos por ley
- Optimizar recorridos.
- Conectar los principales espacios verdes y sanitarios generadores y atractores de viajes.
- Adecuada ubicación de pasos de peatones y cruces.
- Optimización de ciclos semafóricos adaptando los tiempos de paso al peatón, con especial cuidado de que permita el paso a las personas de mayor edad y personas de movilidad reducida.
- Mejorar y completar la ubicación de los pasos de cebra en todos los cruces
- Adecuada iluminación y eliminación de puntos ciegos para su adecuado tránsito por la noche.
- Establecer una señalización reconocible que permita identificar los itinerarios, que puntos conecta, y los tiempos de desplazamiento aproximados.

Se deben tener presente las legislaciones vigentes en los ámbitos locales y estatales, de los cuales destacamos el Plan Integral de Accesibilidad de Huelva, publicado en el año 2015.

La normativa de itinerarios peatonales accesibles ha incorporado su última modificación en el año 2020:



Las directrices nacionales vigentes de diseño de itinerarios peatonales accesibles están definidas en la **Orden VIV/561/2010, de 1 febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados**. Estas medidas se confirman en el Artículo único) Aprobación del Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados, del año 2020.

Las medidas determinan que los itinerarios peatonales accesibles poseerán una **anchura libre de paso no inferior a 1,80 m** en todo su desarrollo.

#### 2.7.2.2.3 Caracterización de las rutas

Se definirán una serie de itinerarios, caracterizados por su localización en el núcleo urbano y por los puntos de interés que unen.

El proyecto europeo WAP podría ser una referencia para esta propuesta de Itinerarios peatonales saludables. *Walking People* o Gente que Camina es un proyecto europeo que tiene como objetivo promover la actividad física de la ciudadanía, generando un entorno adecuado y sencillo para caminar por la ciudad.

Madrid participó en el Proyecto europeo Walking People (Wap) – Gente que Camina junto a las ciudades de Florencia (Italia), Dresde (Alemania) y Nova Górika (Eslovenia), con el objetivo de promover el hábito de caminar.

El Proyecto WAP, coordinado por Sub. G. Prevención y Promoción (Madrid Salud), consta de 2 rutas en el centro y 16 en los distritos periféricos, con un objetivo común: promover el hábito de caminar como fuente de placer y bienestar, más allá de una forma de moverse sostenible, económica y equitativa. Las 18 rutas, con un total de 92 kilómetros, constan de paneles informativos donde se incluye, además de un plano, la información esencial de la ruta y las tablas de velocidad y consumos calóricos que se utilizan en la prescripción de actividad física.

Estos ‘senderos urbanos’ se pueden hacer por libre o pueden estar dinamizados por personal de centros municipales que ofrecen información cultural y medioambiental a lo largo del recorrido.

#### 2.7.2.2.4 Señalización

El proyecto europeo WAP, que citamos como referencia, dispone de señalización vertical a lo largo de sus recorridos. En el punto de inicio de las rutas hay paneles informativos donde se incluye, además de un plano, la información esencial de la ruta y las tablas de velocidad y consumos calóricos que se utilizan en la prescripción de actividad física.







Paneles de información del proyecto WAP en Madrid

A lo largo de los trayectos, se colocan diferentes señales sobre elementos urbanos, generalmente en las farolas u otros elementos destinados a ese fin.



Señalética para mobiliario urbano en el proyecto WAP en Madrid

Para el municipio de Huelva, se propone una señalización tanto horizontal como vertical de los itinerarios que consistirá en:

- Señalización de la ruta y de los elementos de interés (parques, esculturas, equipamientos deportivos).

- Se propone una señalización estandarizada y homogénea para todos los itinerarios peatonales, para que sean claramente identificables. Además, en algunos casos se podría incorporar planos orientativos e informativos de los itinerarios.

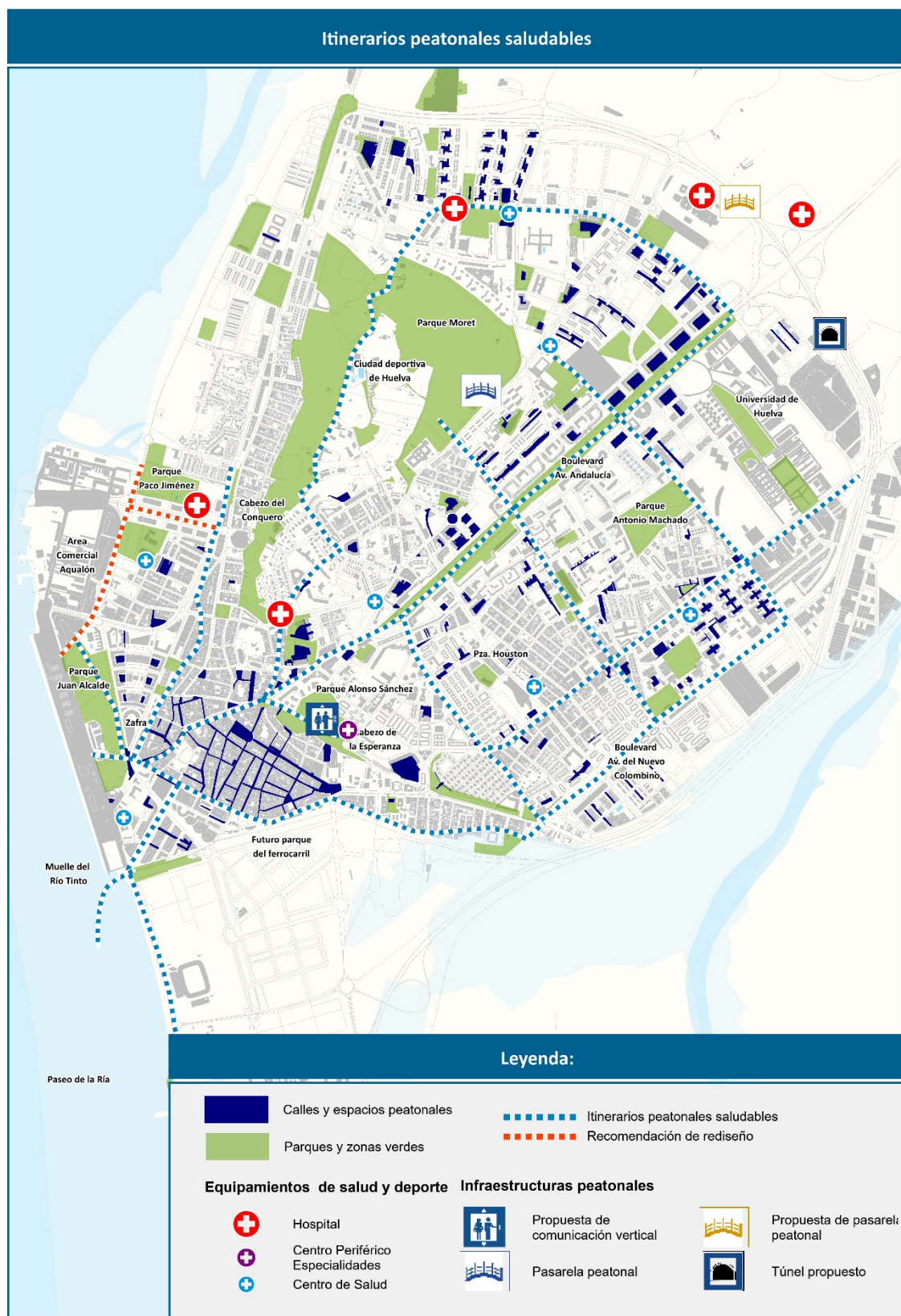
Señales de áreas peatonales y estanciales.

- Señalizando plazas, calles peatonales o elementos significativos del municipio.

Otros elementos y sistemas de señalización que pueden favorecer la movilidad peatonal son:

- Planos de situación que reflejen los itinerarios a pie recomendados que unen los posibles destinos.
- Señalización vertical de la ruta con centros de actividad y tiempo de recorrido, dentro del itinerario.
- Señalización horizontal del itinerario.
- Elementos de mobiliario urbano que faciliten información sobre el itinerario peatonal, indicando la dirección de los destinos en una placa que refleje la figura de un caminante.
- Como información útil adicional, los elementos pueden reflejar una estimación del tiempo a emplear en el trayecto, calorías gastadas, kilómetros recorridos, etc.

Figura 2. Red de itinerarios peatonales saludables - propuesta



### 2.7.3. Peatonalizaciones permanentes

#### 2.7.3.1. Motivación

Las peatonalizaciones de las calles de Huelva son una medida eficaz para priorizar la movilidad activa, conseguir mejores espacios urbanos y mejorar la calidad de vida para sus habitantes.

El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobado definitivamente mediante Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 13 de octubre de 1.999, indicaba en su apartado 2.3 Criterios y Objetivos de la Memoria de Ordenación que, “Respecto al medio ambiente urbano se plantea una mejora sustancial en el nivel de peatonalización del Casco Antiguo”.

Del mismo modo, en el artículo 413 de las Ordenanzas Zonales del PGOU de Huelva, relativo a las determinaciones del Plan Especial del Casco Antiguo, se establecía entre los objetivos del Plan para esta área, “Mejorar el medio ambiente urbano, reordenando el suelo de los espacios públicos, planteando un reparto diferente del espacio disponible entre las áreas peatonales de paso y estancia, que deben aumentar, y las destinadas al tránsito rodado y aparcamientos”, estableciendo como mecanismos para la obtención de estos objetivos el Incremento del espacio peatonalizado, de forma que se impida, de forma efectiva el aparcamiento de vehículos en el interior del ámbito delimitado, garantizándose tan solo el acceso a los garajes públicos y privados del interior del área y las labores de carga y descarga de mercancías.”. El Plan Especial “Casco Antiguo”, aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 29 de marzo de 2.001, vuelven a reflejar los objetivos y mecanismos antes mencionados.

#### 2.7.3.2. Propuesta

En este sentido, el Ayuntamiento ha propuesto esta mejora del medio ambiente urbano, con la ampliación del conjunto peatonalizado, con el objetivo de disminuir del ruido, la contaminación y el reforzamiento de ciertas actividades comerciales o turísticas y, sobre todo, la revitalización del centro y su recuperación para los peatones como elemento clave de la identidad urbana. En octubre de 2020 se lanzó un nuevo plan de peatonalización de la ciudad: tres importantes plazas del casco histórico, Plaza de la Merced, Plaza de San Pedro y Plaza de las Monjas, serán objeto de varias reformas, así como espacios de las calles de su entorno inmediato. La céntrica calle Isaac Peral también se incorporará al viario peatonal del centro. Su trazado baja desde la Plaza de la Piterilla hasta la Plaza del Lino, y se une al pasaje peatonal Manuel Machado

Pero estas actuaciones no se han limitado no solo al Casco Antiguo de la ciudad, sino que se ha llevado a otros puntos de la ciudad, para favorecer la creación de nuevos espacios públicos de convivencia, con vocación de centralidad, en otros barrios de la ciudad. Los barrios Las Colonias, San Antonio, Isla Chica y Santa Marta han sido incluidos en la licitación.

**Desde el PMUS se apoya convertir el mayor número posible de calles en espacios sin tráfico a motor, limitando su uso al estrictamente necesario para el acceso a garajes, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida y seguridad pública, siempre con la velocidad limitada a 10 km/h. Recomendamos planear nuevas zonas peatonales o mejora o reurbanización de una zona ya existente de manera que todos los barrios cuenten con una zona de prioridad peatonal.**



A continuación, listamos las peatonalizaciones licitadas para la redacción y ejecución de varios proyectos:

### -Plaza de la Merced y su entorno

## Localización

El ámbito de actuación del Proyecto de remodelación de la plaza de la Merced tiene una superficie total de 7.888,55 m<sup>2</sup>. La propuesta contemplará la ampliación de la plaza con la incorporación al espacio peatonal de los viarios de conexión de la calle Ramón Menéndez Pidal con Paseo Independencia, y con la calle Doctor Francisco Vázquez Limón.

Se posibilitará un espacio público único de gran dimensión, evitando los excesivos fraccionamientos y diferencias de rasante en su interior, y permita la realización de eventos ciudadanos que requieran la instalación de infraestructuras de apoyo.



### **Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la Plaza de la Merced.**

**Criterios de actuación:**

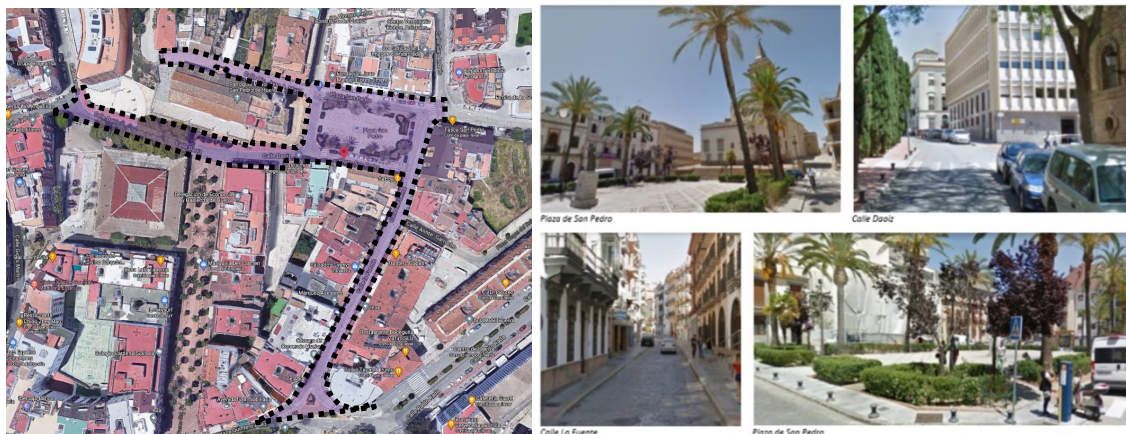
- El nuevo espacio público, a diferencia del actual, deberá ser accesible en todos los viarios que la circundan, eliminando las barreras arquitectónicas tanto en el exterior como en el interior de su perímetro.
- Se debe poner en valor el conjunto edificatorio del Antiguo convento de la Merced, en la actualidad, Catedral de Huelva y Facultad de Ciencias Empresariales y Turismo de la Universidad de Huelva, como telón de fondo de la actuación potenciando su percepción y vistas desde el interior del espacio público.

- Se mantendrá el altillo existente frente a la catedral de la Merced y la Facultad de Ciencias Empresariales y Turismo de la Universidad de Huelva, manteniendo y mejorando la accesibilidad para ciudadanos y cofradías, e integrándolo con los elementos de urbanización de la nueva intervención.
- Se deberán incluir soluciones con elementos vegetales, arbolado u otros elementos de diseño que sirvan de protección respecto de las vías de tráfico que se mantienen, no debiendo suponer éstas, una barrera para el acceso al interior de la plaza.
- Podrán integrarse en el diseño del espacio público, edificaciones de carácter lúdico y ornamental adecuados en diseño e integración, así como aquellas necesarias para un adecuado uso ciudadano y zonas estanciales confortables, debiéndose incluir su definición técnica en el proyecto a desarrollar.
- El proyecto deberá obtener el informe de la Delegación de Cultura de la junta de Andalucía por la afección arqueológica principal y por la afección visual al inmueble BIC de la Iglesia de la Merced.

### Peatonalización de la Plaza de San Pedro y calles La Fuente y Daoiz:

#### Localización

El ámbito de actuación del Proyecto es la plaza de San Pedro, incluyendo los viarios laterales norte y oeste, así como las calles La Fuente y Daoiz. El ámbito tiene una superficie total de 6.155,40 m<sup>2</sup>, correspondientes a los viarios objetos de peatonalización.



**Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la Plaza de San Pedro.**

#### Criterios de actuación:

- Ampliar la plaza de San Pedro con la peatonalización de sus laterales Norte y Oeste, incorporando la iglesia de San Pedro al espacio público, mediante la creación de plataforma única en calle la Fuente y Daoiz, con la incorporación de pavimentos, con la rasante adecuada para garantizar el tránsito peatonal accesible, y la evacuación de las aguas pluviales.
- Reforzar el carácter singular de este espacio público, revalorizando el monumento de la Iglesia de San Pedro, con su consideración de Bien de Interés Cultural.
- Fomentar la conexión entre el Paseo Santa Fe y la plaza de San Pedro.



- Realzar la visión de los edificios incluidos en el Catálogo del Plan Especial del Casco Antiguo, como la iglesia de San Pedro y el antiguo Mercado del Paseo Santa Fe.

Eliminar la presencia del vehículo en el nuevo espacio peatonal y lateral de la iglesia de San Pedro, manteniendo únicamente el acceso de vehículos de emergencias y a los garajes existentes.

Dotación de alumbrado y mobiliario urbano.

### Peatonalización de la Plaza del Monjas y las calles Méndez Núñez, Plus Ultra y Gravina:

#### Localización

El ámbito de actuación del Proyecto de peatonalización de la calle lateral de la Plaza de las Monjas y las calles Méndez Núñez, Plus Ultra y Gravina. El ámbito tiene una superficie total de 8.250,00 m<sup>2</sup>, correspondientes a los viarios objetos de peatonalización.



### Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la Plaza de Las Monjas

#### Criterios de Actuación:

- Se busca ampliar la plaza de las Monjas con la incorporación del viario lateral situado al norte de la plaza, como área estancial y peatonal, mediante la creación de plataforma única, con la

- incorporación de pavimentos, en consonancia con el actual diseño de la plaza, y con la rasante adecuada para garantizar el tránsito peatonal accesible, y la evacuación de las aguas pluviales.
- Reforzar el carácter singular de este espacio público, revalorizando el edificio del antiguo Banco de España, que será futuro Museo Arqueológico de la ciudad.
- Finalizar la peatonalización del eje viario que cruzaba el casco antiguo, con la incorporación de las calles Méndez Núñez, Plus Ultra y Gravina, mediante la creación de plataforma única.
- Contribuir a la configuración de la Placeta como un nuevo espacio libre de la ciudad.
- Realzar la visión de los edificios incluidos en el Catálogo del Plan Especial del Casco Antiguo, como la iglesia de la Concepción de Huelva.
- Dotación de alumbrado y mobiliario urbano.

### Calle Isaac Peral

#### Localización y criterios de selección

El ámbito de actuación del Proyecto de peatonalización limita la calle Isaac Peral, que conecta la Plaza de La Piterilla, en el inicio de la calle Ciudad de Aracena, con la Plaza de Lino, en calle San José.

La peatonalización de la calle Isaac Peral, en el Casco Antiguo de la ciudad, como primera actuación de peatonalización en la parte oeste de este ámbito dividido por la calle Puerto. La confluencia del Pasaje Manuel Machado como continuación, en el oeste, de las calles Concepción y Mora Claros, con el espacio público de la plaza Lino, favorece el planteamiento de una conexión peatonal entre el pasaje y la plaza, que se ve acrecentada con la presencia de la dotación escolar existente en la parte alta de la calle Isaac Peral, de forma que se conforme un espacio donde predomine la movilidad peatonal.



Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la calle Isaac Peral

### Barriada José Antonio, Avenida Cristóbal Colón (Antigua fábrica de Harina) y Calle Puebla de Guzmán.

#### Localización

El ámbito tiene una superficie total de 27.521,35 m<sup>2</sup>, medición que incluye las manzanas edificatorias existentes. Una, vez descontadas estas manzanas consolidadas, la superficie de viales y áreas peatonales, es de 9.006,19 m<sup>2</sup>. La delimitación del ámbito es la siguiente:

- Norte: Calle Camarada José López Luque.
- Sur: Calle Camarada Paulino González Mora.
- Este: Calle Camarada Fernando Castillo.



- Oeste: Calle Camarada Manuel María Carrasco.



### Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación del barrio de San Antonio

Criterios de actuación:

- Peatonalizar la Barriada José Antonio, al objeto de recuperar el espacio público de la barriada para el peatón.  
Compatibilizar la movilidad peatonal con la circulación viaria y el aparcamiento.
- Mejora de la escena urbana de la barriada.
- Configurar un espacio peatonal seguro en el acceso a la dotación docente existente.

### Avenida Cristóbal Colón (Antigua Fábrica de Harina):

Localización:

El ámbito de actuación del Proyecto son los viarios, áreas peatonales y espacios libres de la antigua Fábrica de Harina, en su totalidad. El ámbito tiene una superficie total de 7.820,37 m<sup>2</sup>, medición que incluye las manzanas edificatorias existentes. Una, vez descontadas estas manzanas consolidadas, la superficie de viales y áreas peatonales, es de 3.518,02 m<sup>2</sup>. La delimitación del ámbito es la siguiente:

- Norte: Calle Rosita Barrios Balboa.
- Sur: Viario Público.
- Este: Avenida Cristóbal Colón.
- Oeste: Avenida de la Unión Europea.



### Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la Antigua Fábrica de Harina

#### Criterios de actuación:

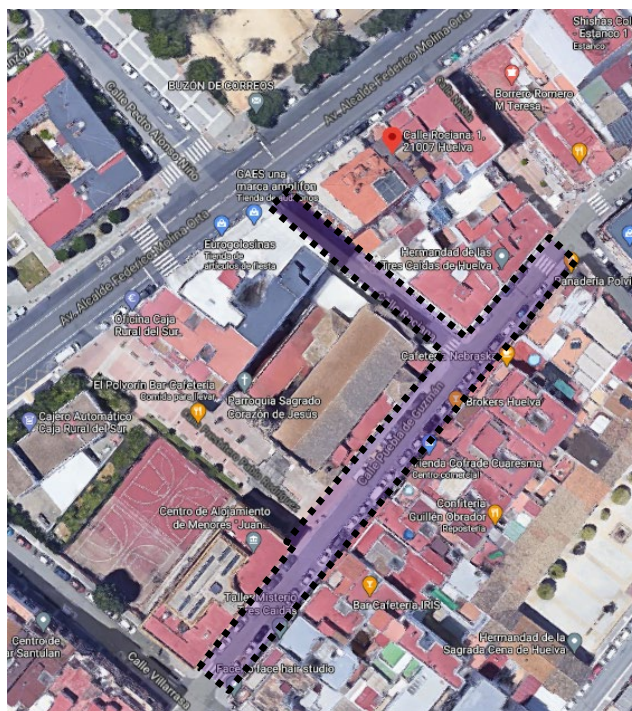
- Creación de un espacio estancial peatonal que suponga una referencia en el barrio de las Colonias.
- Mejora de la escena urbana en la avenida Cristóbal Colón.
- Contribuir a la revitalización del tejido comercial existente alrededor de la nueva plaza.
- Eliminar la presencia del vehículo en el nuevo espacio peatonal, proponiéndose otras medidas para paliar la reducción de plazas de aparcamiento.

#### Calles Rociana y Puebla de Guzmán

##### Localización

El ámbito de actuación del Proyecto, cuya redacción es parte del presente Contrato, son la calle Rociana, y la calle Puebla de Guzmán, en el tramo comprendido entre las calles Villarrasa y Niebla. El ámbito tiene una superficie total de 1.693,60 m<sup>2</sup>, con la siguiente delimitación:

- Norte: Avenida Federico Molina y manzanas catastrales 31.564 y 32.567.
- Sur: Manzana catastral 32.565.
- Este: manzanas catastrales 31.564 y 32.567.
- Oeste: Manzana catastral 32.561.



**Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de las calles Rociana y Guzmán**

#### Criterios de actuación:

- Peatonalizar la calle Rociana y la calle Puebla de Guzmán, en el tramo entre las calles Villarrasa y Niebla, como ampliación de la red peatonal existente al sur de la avenida Federico Molina.
- Puesta en valor de las edificaciones dotacionales existentes entre las que destaca la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús.
- Eliminar la presencia del vehículo en el nuevo espacio peatonal, manteniendo únicamente el acceso de vehículos de emergencias y a los garajes existentes.
- Contribuir a la revitalización del tejido comercial existente en calle Puebla de Guzmán.

#### Reurbanización de la Avenida Santa Marta y Calle Virgen de las Mercedes

##### Localización:

El ámbito de actuación del Proyecto para la reurbanización de la avenida Santa Marta, en su tramo de acerados y arbolados comprendidos entre las calles Santa Cristina y Virgen de las Mercedes. El ámbito tiene una superficie total de 1.286,01 m<sup>2</sup>, con la siguiente delimitación:



- Norte: Avenida Santa Marta
- Sur: Manzanas catastrales 26.683, 27.688, 27.690, 27.692 y 28.705, y las calles Santa Cristina, Concepción Rodríguez Garzón, Virgen del Reposo, Virgen de las Angustias y Virgen del Valle.
- Este: Calles Santa Cristina.
- Oeste: Calle Virgen de las Mercedes.



### Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de las calles Santa Marta y Virgen de las Mercedes

**Criterios de actuación:**

- Sustitución de los actuales árboles por una nueva especie de alineación más apta a las condiciones del entorno; que mantenga los beneficios ambientales y paisajísticos que el arbolado urbano supone, sin causar perjuicios al espacio público y privado.
- Deberá procederse al apeo de los árboles, destocoado y retirada de todas las raíces, no pudiéndose optar por una solución parcial de talar y dejar los tocones, puesto que *Platanus hispánica* es una especie capaz de rebrotar de cepa.
- Dado que el proceso de destocoado, corte y retirada de raíces, supone irremediamente el deterioro y rotura de instalaciones de abastecimiento (con tuberías de fibrocemento) y saneamiento, entre otras existentes, por su proximidad al bulbo radicular y la necesidad de emplear maquinaria pesada para su realización, deberán renovarse las instalaciones existentes bajo el acerado (redes de alcantarillado, abastecimiento, alumbrado, telecomunicaciones, electricidad, gas ciudad, y sus acometidas domiciliarias), afectados por el arbolado y/o en mal estado de conservación).
- Renovación del acerado existe, incorporando el paquete de firme necesario, nuevos bordillos y pavimentos, con la rasante adecuada para garantizar el tránsito peatonal accesible y la evacuación de las aguas pluviales.
- Dotación de alumbrado y mobiliario urbano.
- Las áreas del ámbito de actuación no afectadas por la problemática del arbolado, serán objeto de repavimentación, plantación y arbolado en el caso que fuese requerido.

## Peatonalización calle lateral de la Plaza Houston

## Localización y criterios de selección

La segunda de estas actuaciones es la peatonalización del viario lateral de la plaza Houston, en su unión con la manzana catastral 29.591, que permitirá una importante ampliación en superficie de la actual plaza, y por otro lado, revitalice la fachada comercial existente, permitiendo una mayor movilidad peatonal.

La intervención ganará para los viandantes la fachada comercial de este espacio, potenciando la economía local a través de un mayor contacto con los negocios de la zona, entre los que cuentan supermercados, bares, joyerías y tiendas de alimentación. Con este objetivo se favorecerá la ampliación de la plaza en este punto, que la conectará un poco más con el vecindario y posibilitará un mayor uso y disfrute del espacio para los vecinos de Isla Chica, que tienen en esta plaza un tradicional referente para el esparcimiento que se quiere revitalizar.



**Delimitación e Imágenes de la zona de actuación de la remodelación de la calle lateral de la Plaza Houston**



Esta propuesta y las peatonalizaciones propuestas configurarán un escenario a evaluar con el modelo en situación futura con el fin de obtener datos objetivos que determinen la idoneidad de esta solución, dado su alto coste económico. Los resultados obtenidos se incluirán en el documento “Evaluación y Resultados que definen el Plan de Movilidad Urbana” que constituye la siguiente entrega.

### **Peatonalización Calle Palos de la Frontera**

Localización:

Calle Palos de la Frontera entre la Plaza Quintero Báez (La Palmera) hasta el final en Casa Colón.

Criterios de actuación:



- Dar continuidad a las acciones de peatonalización del centro urbano.



### Delimitación de la zona de actuación de la Peatonalización de la calle Palos de la Frontera

### Peatonalización Matadero – Entorno Escuela de Arte y Oficios “León Ortega”

Localización:

Avenida Escultora Miss Whitney entre las calles Matadero – Calle Francisco Pizarro y las calles Matarife – Calle Echegaray.

**Criterios de actuación:**

- La ordenación de un espacio libre peatonal junto a la Escuela es una de las primeras actuaciones dirigidas al cambio que debe darse en esta barriada para dejar de ser borde de la ciudad histórica y convertirse en un nuevo bulvar de conexión entre el Ensanche y la ciudad consolidada”.
- La peatonalización del entorno de la Escuela de Arte y Oficios “León Ortega” se vincula con el Plan Especial de Reforma Interior “Calle Cervantes”, que supone el inicio de varias estrategias urbanas a desarrollar en la zona Sur de la ciudad, en el marco del Ensanche y con el traslado de la nueva estación de tren.
- El desarrollo de dicho Plan Especial de Reforma Interior proporciona alternativas al viario rodado existente. De igual forma, con el desarrollo del Ensanche Sur, se crean nuevas vías de circulación que evitan el tráfico intenso por esta zona de la ciudad, derivándolo hacia el exterior.

### Delimitación e Imágenes de la zona de actuación en la Avenida Escultora Miss Whitney





Figura 3. Mapa de las peatonalizaciones y reurbanizaciones previstas por el Ayuntamiento de Huelva



## 2.7.4. Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de aceras como medida de la crisis sanitaria Covid-19

### 2.7.4.1. Motivación

“Hoy, las calles con diseños y medidas que priorizan al peatón han demostrado ser una práctica óptima a nivel mundial y la primera línea de respuesta para las entidades de tránsito y de transporte durante la crisis de COVID-19. Crear calles seguras y caminables, además de opciones para desplazarse, son factores críticos durante la respuesta inicial ante la crisis y también para lograr una recuperación económica equitativa, sostenible y duradera a largo plazo” (Janette Sadik-Khan, Directora de Bloomberg Associates)

El distanciamiento físico es una estrategia clave de salud pública para reducir la transmisión y la reaparición potencial de brotes de COVID-19. En especial, aumentar la cantidad de espacio disponible en el exterior para las personas puede facilitar el cumplimiento de las indicaciones de salud pública por períodos más prolongados y así ayudar a reducir la propagación del virus.



Imágenes de ampliaciones provisionales de aceras. Ayuntamiento de Inca (Islas Baleares), Vitoria-Gasteiz, Valencia y Washington D.C (Estados Unidos). Fuentes: Gasteizhoy.com, Miguel Ángel Polo

### 2.7.4.2. Propuesta<sup>9</sup>

Se propone implantar infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas peatonales con motivo de la crisis sanitaria del Covid-19, para proporcionar espacio suficiente para cumplir con las indicaciones de distanciamiento físico mientras se camina o realiza otra actividad en la acera.

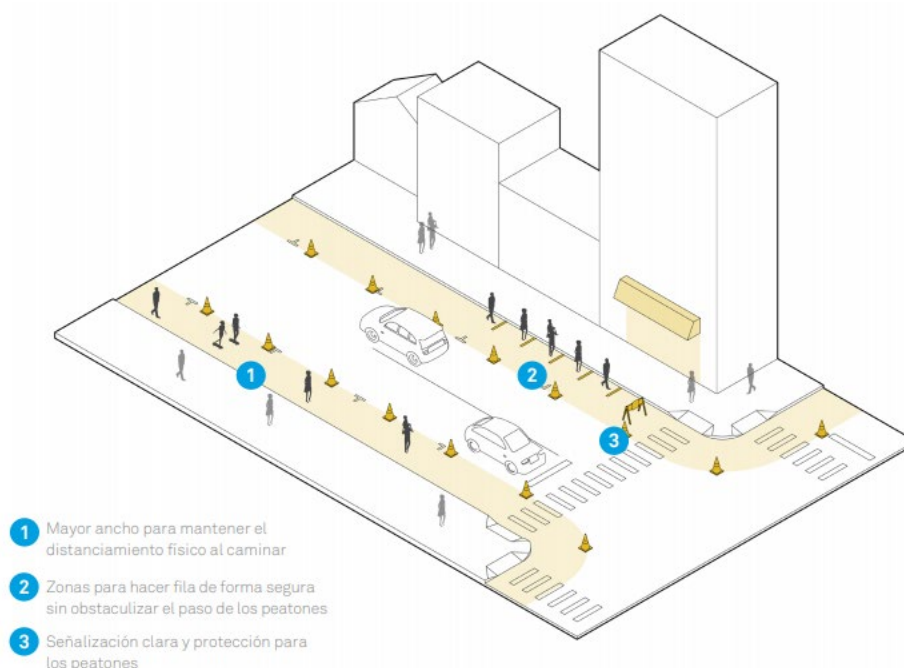
Localización:

- A lo largo de las calles y vías principales con servicios y/o comercios esenciales, alto uso de transporte público y rutas recreativas con alta concentración de público.
- En las calles con aceras estrechas o sin aceras.

<sup>9</sup> NACTO – Global Designing Cities Initiative. Calles para la respuesta y recuperación ante la pandemia (2020)



- Para convertir los espacios de estacionamiento junto al bordillo o los carriles para vehículos motorizados en espacios peatonales, se recomienda proteger los carriles con barreras reflectantes, como bolardos o barriles de señalización vial. Estas intervenciones pueden ser ejecutadas en pocos días.



Ficha de directrices para ampliar las aceras. Fuente: NACTO 2020

## 2.7.5. Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles Abiertas” como medida de la crisis sanitaria Covid-19

### 2.7.5.1. Motivación

Ante la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 y su impacto en la vida cotidiana de las personas, ciudades de todo el mundo, de España y Andalucía (Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Málaga, Sevilla, Punta Umbría) apostaron en la fase de confinamiento y desconfinamiento de la primavera del año 2020 por intervenciones urbanas que favorecen la movilidad activa y la salud física y mental, para garantizar la distancia social recomendada por las autoridades sanitarias.

Algunas activaron los programas durante la fase de desconfiamento de la crisis sanitaria y otras, como Barcelona, Valladolid o A Coruña, mantienen actualmente programas para la conversión de vías en espacios e itinerarios peatonales mediante bloqueo del tráfico rodado y/o actuaciones tácticas.



**Imágenes de peatonalizaciones provisionales y consolidadas en Barcelona, A Coruña, Valladolid y Punta Umbría (2020)**

### 2.7.5.2. Propuesta

Se propone que el Ayuntamiento Huelva ponga en marcha el programa “Calles abiertas” para conseguir una ciudad más amable y disponibilidad espacios urbanos donde la ciudadanía pueda caminar y realizar otras actividades de ocio con la distancia necesaria para garantizar la seguridad durante la emergencia sanitaria Covid-19. El programa propone recuperar las calles para el uso exclusivo de los peatones con frecuencia semanal (todos los domingos) o frecuencia mensual (primer domingo de cada mes).

A pesar de ser una medida provisional, podría establecerse como permanente en los barrios donde se desarrolle el piloto e implementarla en otros barrios de la ciudad.

Los objetivos de la medida son: evidenciar los beneficios de la pacificación de las calles para la ciudadanía; promover los desplazamientos saludables, el esparcimiento y la socialización seguros garantizando la distancia interpersonal necesaria durante la crisis sanitaria Covid-19; sensibilizar sobre los efectos en la salud del transporte motorizado y la contaminación; visibilizar los usos alternativos del espacio público y plantear un cambio de hábitos en cuanto a la movilidad.

Los días de la prestación del servicio se planificarán con antelación y podrán organizar actividades culturales, siempre que el espacio disponible lo permita. Se considerarán con la mayor antelación posible otras necesidades que requieran también cortes de calle.

Se permitirá el paso de vehículos de servicios municipales y de emergencia, vehículos de carga y descarga, vehículos de los vecinos de la zona que se dirijan a sus aparcamientos privados, usuarios de los aparcamientos de rotación, taxis en caso de emergencia y vehículos de personas con movilidad reducida. El paso de bicicletas está permitido.

Como **criterio de priorización**, se ha calculado el índice de metro cuadrado de espacio peatonal existente por habitante de las macrozonas estudiadas. Se han computado vías peatonalizadas y plazas peatonales, sin considerar la superficie de las aceras (la mayoría de tamaño insuficiente para garantizar la distancia social recomendada en la crisis sanitaria).

**La media municipal es de 2,85m<sup>2</sup> de espacio peatonal por habitante.** Analizando las macrozonas, la 06 Fuentepiña – Los Rosales está en primer lugar con un valor de 5,77m<sup>2</sup>/hab, un valor que duplica la media de Huelva. En segundo y tercer lugar, la macrozona 01 – Centro La Merced (4,89m<sup>2</sup>/hab) y 07 – Hispanidad Torrejón Los Rosales (3,66m<sup>2</sup>/hab).

Destacamos que, a pesar de la zona Centro ser un barrio ampliamente peatonalizado la densidad de población es elevada y, en los barrios residenciales de Los Rosales, Pinar de Balbueno y Urbanización Nuevo Parque hay grandes zonas peatonales entre los bloques de viviendas y menor densidad poblacional. Algunas de estas zonas peatonales residenciales están arborizadas, pero otras apenas tienen vegetación y el mobiliario urbano es muy escaso, circunstancias que no invitan a que sean espacios estanciales confortables.

Las macrozonas 05 correspondiente a Isla Chica – Tartessos, y la 02 Zafra-El Molino-Las colonias, presentan los menores valores de la ciudad, estando por debajo de la media municipal.

Por este motivo, se propone que desarrollar un programa piloto “Calles Abiertas” en una calle de cada zona, como se muestra en las Figura 5 y 6

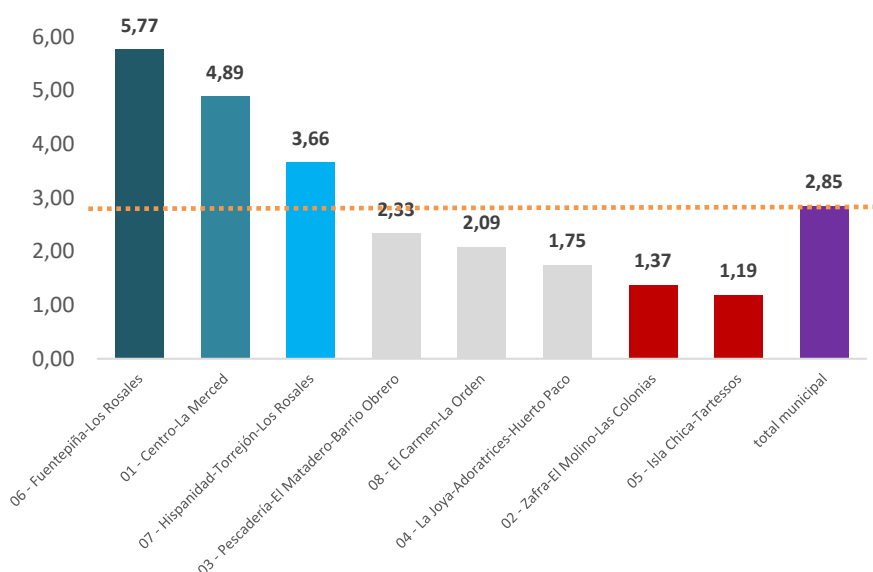


Gráfico 1. Índice de áreas peatonales por macrozona en Huelva

Figura 4.

Figura 5. Parámetros de selección de distritos para el proyecto piloto “Calles Abiertas”

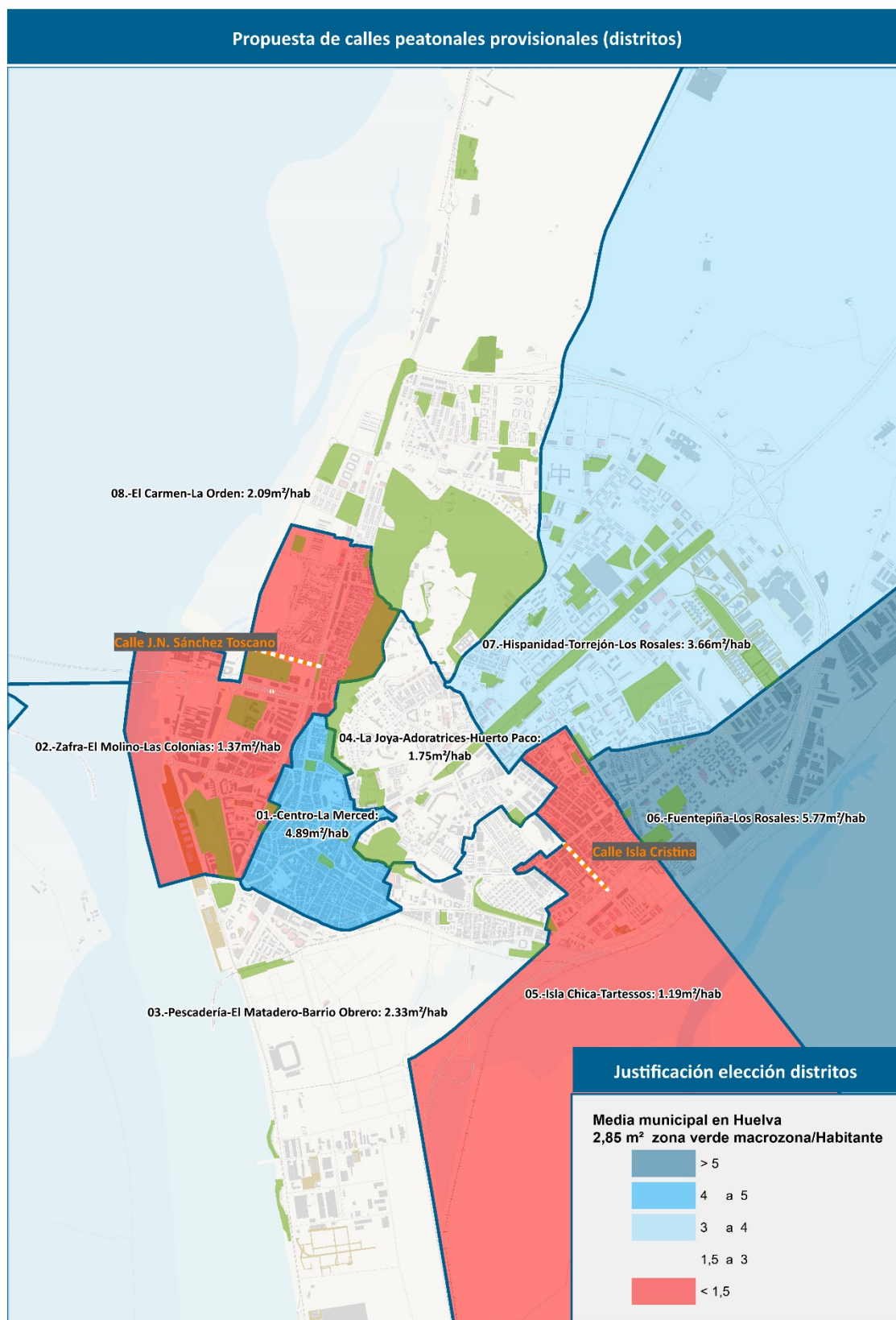




Figura 6. Selección de barrios para proyecto piloto “Calles Abiertas” en Huelva

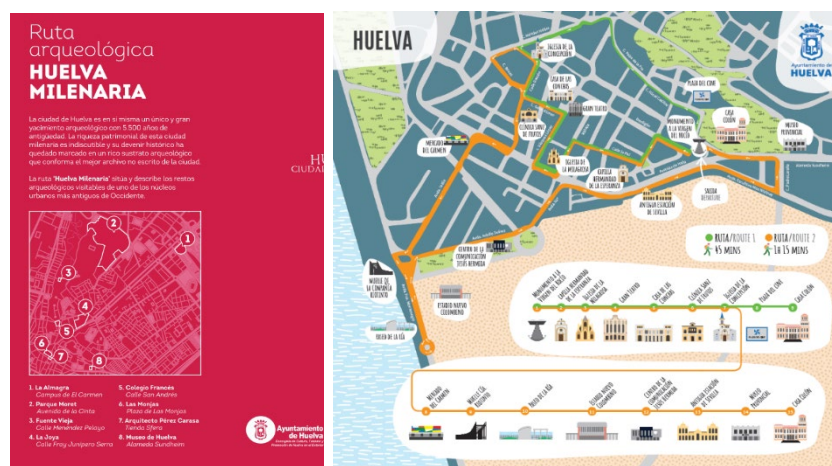


## 2.7.6. Rutas turísticas activas

### 2.7.6.1. Motivación

La acción promocional de la capital se ha centrado principalmente en la elaboración de material basado en la generación de rutas y de folletos divulgativos del patrimonio existente en la ciudad. En colaboración con los empresarios turísticos se han elaborado dos proyectos consistentes en la promoción del destino de cara al comercio y las compras a través de un plano de compras, y en la promoción de la gastronomía y los establecimientos de restauración.

Los puntos de interés turístico, monumentos y lugares de interés, se distribuyen en diferentes rutas turísticas. El Ayuntamiento de Huelva tiene distribuido en la ciudad códigos QR en sus para la descarga de la información turística. A pesar de que hay aparecen códigos QR distribuidos por la ciudad, en los monumentos y otros puntos de interés para descargar información sobre ellos, la información cartográfica no está clara ni unificada. En la web de turismo municipal hay diferentes planos con varias informaciones, pero **no hay un modelo padronizado para todas las rutas ni se indican las opciones para acceder a los lugares a través de la oferta de transporte municipal.**



### 2.7.6.2. Propuesta

Se recomiendan una serie de acciones para priorizar los modos de transporte sostenibles para recorrer las diferentes rutas turísticas de la ciudad de Huelva:

- Priorización de nuevas zonas peatonales o mejora o reurbanización de zonas ya existentes en áreas con gran número de viajes locales y flujos de turistas, para que dispongan de espacio suficiente para caminar con seguridad en la crisis sanitaria covid-19
- Mejorar la señalización de los itinerarios turísticos peatonales y creación de mapas unificando los criterios gráficos y de información para las diferentes rutas existentes, indicando cómo recorrerlas con medios de transporte sostenibles y tiempos de recorrido
- Mejorar el control del acceso rodado a las zonas peatonales para optimizar el espacio seguro disponible de los modos a pie y bicicleta, locales y turísticos



## Rutas turísticas de la ciudad de Huelva

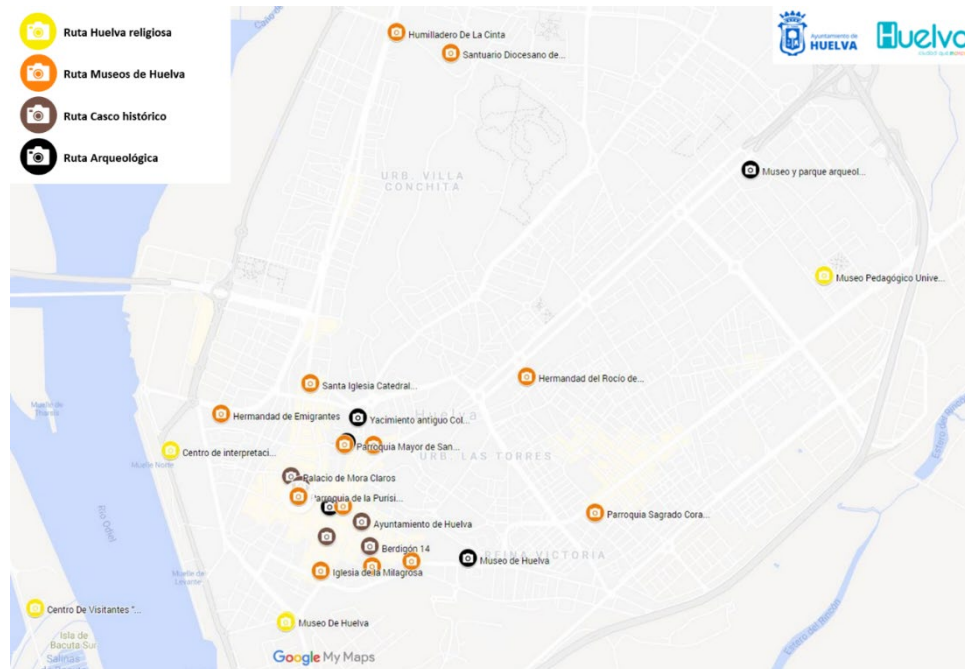


Figura 7. Puntos de interés de las Rutas turísticas que promueven elementos patrimoniales arquitectónicos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Huelva

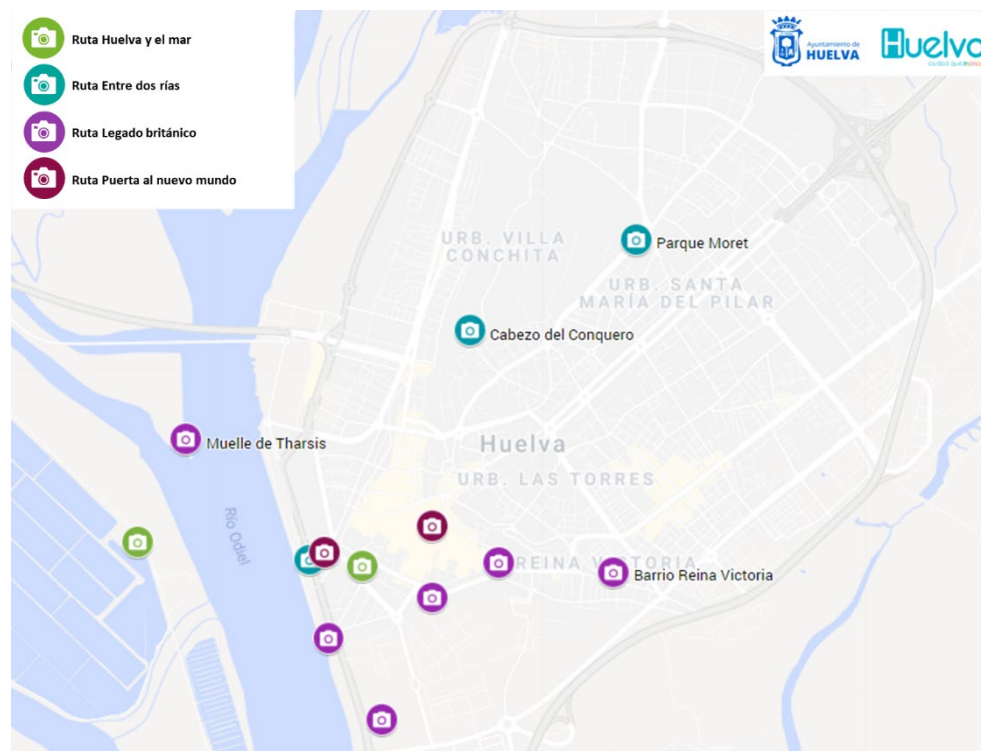


Figura 8. Puntos de interés de las Rutas turísticas que promueven elementos naturales. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Huelva



## Señalización vertical

Se propone mejorar la señalización existente en Huelva, identificando las rutas a las que pertenecen los puntos de interés de cada señal. Algunas opciones pueden ser:

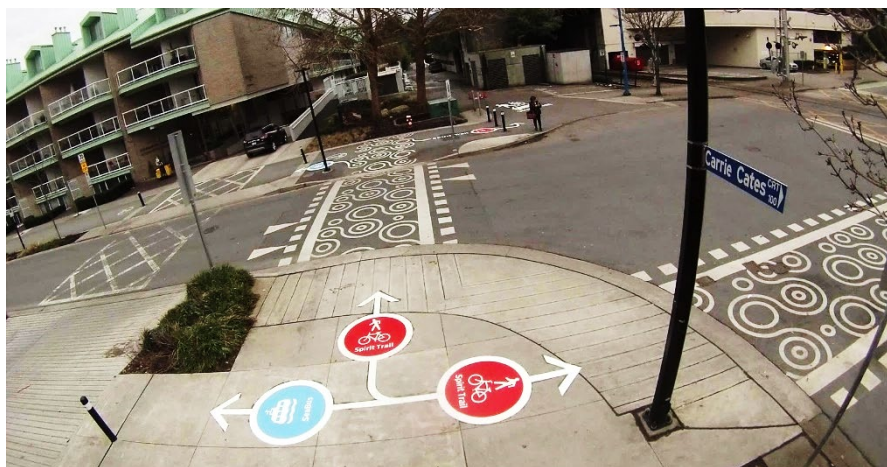
- Señalización de las rutas completas e información sobre el transporte para desplazarse hasta los puntos de interés
- En algunos casos se podría incorporar información complementaria e imágenes sobre los puntos de interés de las rutas



**Nuevas señales turísticas instaladas en Huelva (2020). Poste con información turística sobre una ruta completa para peatones en Adelaide (Australia). Fuente: Urban & Public. Tótem con información turística en Littleton, Colorado (EUA), vencedora del Governor's Award. Fuente: Littleton Report**

## Señalización horizontal

Complementando a la señalización vertical, se podría colocar en puntos clave, informando de espacios incluidos en las rutas o señalando otros que sean de interés para el visitante.



**Ejemplo de señalización horizontal. North Vancouver BC Canada. Fuente: hubss.com**



### Mapas “wayfinding”

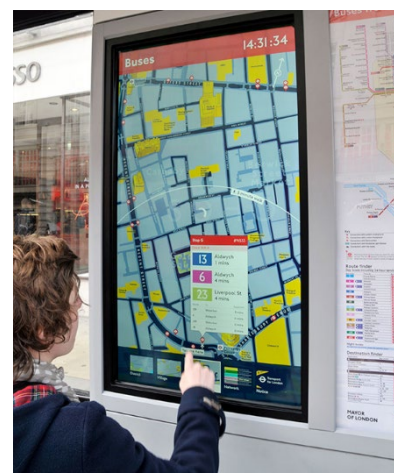
Además de la señalización vertical y horizontal, es necesario disponer de los elementos adecuados que ayuden a su desarrollo como es la señalización específica dirigida a los turistas peatones, orientándoles con sus recorridos hacia sus destinos, en las condiciones de realización del viaje a pie y su compatibilidad con otros componentes de la movilidad, ciclistas y automovilistas. La señalización debe contemplar todos los posibles destinos a alcanzar a pie dentro de la ciudad, las facilidades ofrecidas con cada itinerario, tratamiento arbóreo, fuentes, refugios en situaciones climatológicas adversas, y en los itinerarios verdes, información paisajística, puntos de encuentro y otras informaciones de interés para el uso deportivo y de tiempo libre de los itinerarios.

También es importante incluir tiempos orientativos de recorrido a pie entre orígenes – destinos de importancia en la ciudad.

Es fundamental superar el desconocimiento que existe sobre los tiempos de recorrido en diferentes medios de transporte, y lo que representa de ventaja los desplazamientos a pie respecto a los tiempos totales que se necesitan para acceder al vehículo, al aparcamiento y llegar al destino.

Desde que se instalaron, en 2007, en la ciudad de Londres, hace años que las cartografías conocidas como *Wayfinding* ayudan al visitante a localizarse, a programar su visita y a descubrir todas las opciones que muchas ciudades del mundo ofrecen. Son sistemas de información que guían a las personas a través de ambientes físicos y mejoran su comprensión y experiencia del espacio. Habitualmente son mapas estáticos donde se señala la localización exacta de ese punto donde está el visitante, y las opciones de espacios, equipamientos u otros atractivos, en un entorno próximo. Además, se pueden incluir informaciones adicionales relativas al transporte, horarios de museos, etc

- Estas informaciones pueden estar colocadas en **tótems fijos** y son de gran utilidad, tanto para los turistas como para los habitantes locales.
- Otra opción sería tecnología aplicada a la señalética basada en el ‘wayfinding’ es el sistema de **pantallas digitales** que Applied Wayfinding ha desarrollado para Transport for London. Ubicadas en intercambiadores de transporte claves de la ciudad, ofrece mapas con información en tiempo real sobre metro, autobús y sistema de alquiler de bicicletas e incluso información sobre cómo ir a un lugar a pie. Además, se muestra otro tipo de información y anuncios sobre eventos en la ciudad, comercios y ocio.



Panel fijo con cartografía Wayfinding e indicaciones sobre puntos de interés en Londres. Fuente: <https://londonist.com/>. Una de las pantallas interactivas que ha desplegado Applied Wayfinding en Londres. Imagen: Applied Wayfinding. Fuente: <https://www.esmartcity.es>

## 2.7.7. Creación del mapa “Metrominuto” para incentivar el uso de las rutas peatonales

### 2.7.7.1. Motivación

Los peatones son la base de la movilidad urbana. La planificación urbanística de las ciudades debe tener como protagonista al peatón, de ahí surgen sinergias de fortalecimiento hacia el transporte público, los medios de transporte activos como la bicicleta y el patinete; y la interacción con el comercio de proximidad.

Por consiguiente, como ya se ha señalado en otras propuestas, Huelva debe busca impulsar la caminata como el medio primigenio de la movilidad. Caminar nos da autonomía, refuerza la igualdad de oportunidades en la ciudadanía y busca una ciudad más amigable medioambientalmente. De esta manera se fomenta el hábito de caminar por nuestra ciudad, promocionando hábitos de vida más saludables y dando a conocer el comercio local y promocionando recorridos turísticos vinculados a tradición vinícola, artística y cultural de la ciudad.

### 2.7.7.2. Propuesta

**A través del PMUS se propone la creación de un Metrominuto, donde se destacan las rutas peatonales saludables y turísticas de este plan de acción.**

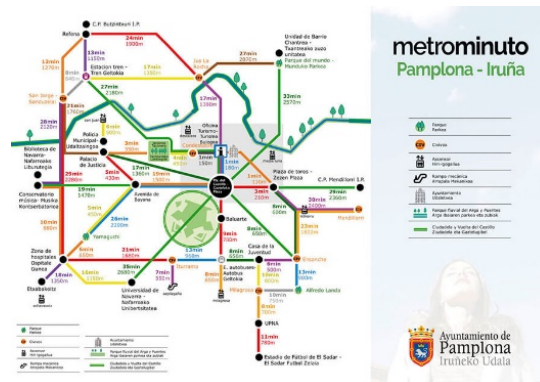
El Metrominuto es un tipo de mapa sinóptico y esquemático que utiliza iconografía basada en los planos de Metro y que muestra las distancias a pie de los puntos más característicos de una ciudad. Esta iniciativa nace en 2011 en Pontevedra como resultado de un laboratorio de ideas sobre movilidad peatonal promovido por el Ayuntamiento. En 2013 recibió el Premio Intermodes al darle el protagonismo y la importancia que tiene caminar como otro medio de transporte más en la ciudad.

Actualmente, más de una veintena de urbes españolas y europeas como Londres, Torres Vedras (Portugal), Toulouse (Francia), Poznan (Polonia) o Puerto de la Cruz en Tenerife, se han inspirado en este proyecto para fomentar un modelo de movilidad más sostenible en sus ciudades.



## Posible publicidad METROMINUTO

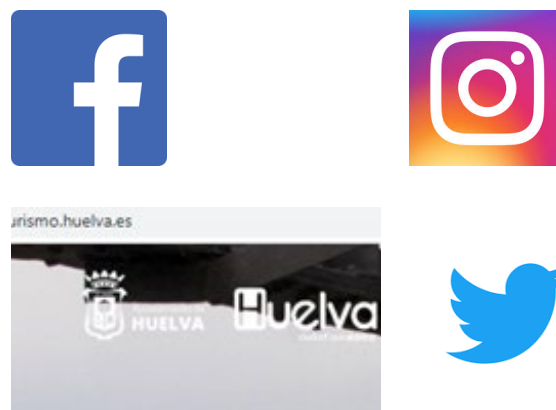
- \_ A través de las RRSS: Facebook, Instagram, Twitter, página web del Ayuntamiento.
- \_ Oficinas de Información Turística: tríptico/díptico impreso.
- \_ Digitalización: Metrominuto app [Metrominuto / Camina con tu propia energía](#)
- \_ Cartelería en las calles: impreso en tótems informativos, paradas de guaguas.
- \_ Ruta peatonal por los barrios: organizar rutas con l@s vecin@s para que conozcan el Metrominuto y darles a conocer la conectividad peatonal existente entre barrios.



## Cartelería



## Impreso (díptico/tríptico)



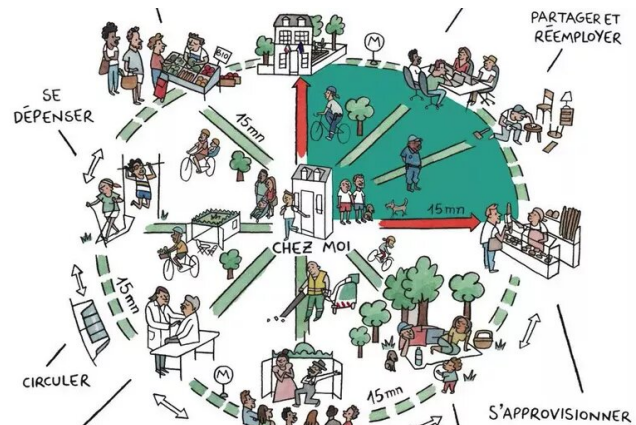
## Paradas de autobuses

## Redes Sociales (RRSS)

## - Movilidad peatonal a escala de barrio

Los efectos del coronavirus han configurado nuevas demandas de los ciudadanos, que exigen una zona residencial donde todo esté cerca, el tráfico sea mínimo y la entrega de paquetes sea rápida y segura (EL PAÍS, 2020). En este contexto de crisis sanitaria, la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, popularizó en el año de la pandemia "la ciudad de los quince minutos".

*“¿Qué es la #Ville DuQuartDHeure? Es la ciudad de la proximidad, donde puedes encontrar todo lo que necesitas a menos de 15 minutos de tu casa. Es la condición para la transformación ecológica de la ciudad, al tiempo que mejora la vida cotidiana de los parisinos”*



**Ciudad de quince minutos. Fuente: Anne Hidalgo, 2020**

La proximidad de los espacios permite a los niños tener un espacio de juego cerca de casa, y también ir a pie o en bicicleta (incluso en patinete no eléctrico) al colegio. Arborización u otros elementos verdes, servicios y comercio, unidos a una infraestructura peatonal de dimensiones y condiciones adecuadas siempre que sea posible. Durante el confinamiento obligatorio en varios países, como se describe en este artículo, y cuando se permitía a los niños salir de casa, sólo podía ser durante una hora y a una distancia máxima de 1 km. La llamada "ciudad de los 15 minutos" les permitiría pasear y jugar durante ese tiempo.



## 2.7.8. Programa de microcentralidades de las barriadas

### 2.7.8.1. Motivación

Tras evaluar la disponibilidad de áreas verdes en la ciudad de Huelva, se detectaron barrios residenciales como Los Rosales, Pinar de Balbuena y Urbanización Nuevo Parque donde se extienden grandes zonas peatonales entre los bloques de viviendas. Algunas de estas zonas peatonales residenciales están arborizadas, pero otras apenas tienen vegetación y el mobiliario urbano es muy escaso, circunstancias que no invitan a que sean espacios estanciales confortables.

Evaluando los espacios verdes disponibles para los peatones, a través del indicador m<sup>2</sup> de área verde por habitante, se categorizaron las distintas macrozonas definidas en este PMUS. El valor medio municipal, de 10,05m<sup>2</sup>/habitante se tomó como medida de referencia.

Las macrozonas 05 correspondiente a Isla Chica – Tartessos presenta el menor valor de la ciudad, 1,02m<sup>2</sup> área verde/habitante, estando por muy por debajo de la media municipal. La zona Centro, con un valor de 1,25m<sup>2</sup> área verde/habitante, es un barrio ampliamente peatonalizado y de gran calidad urbana. A pesar de no disponer de grandes áreas verdes en su interior, existen varias plazas arborizadas y parques próximos.

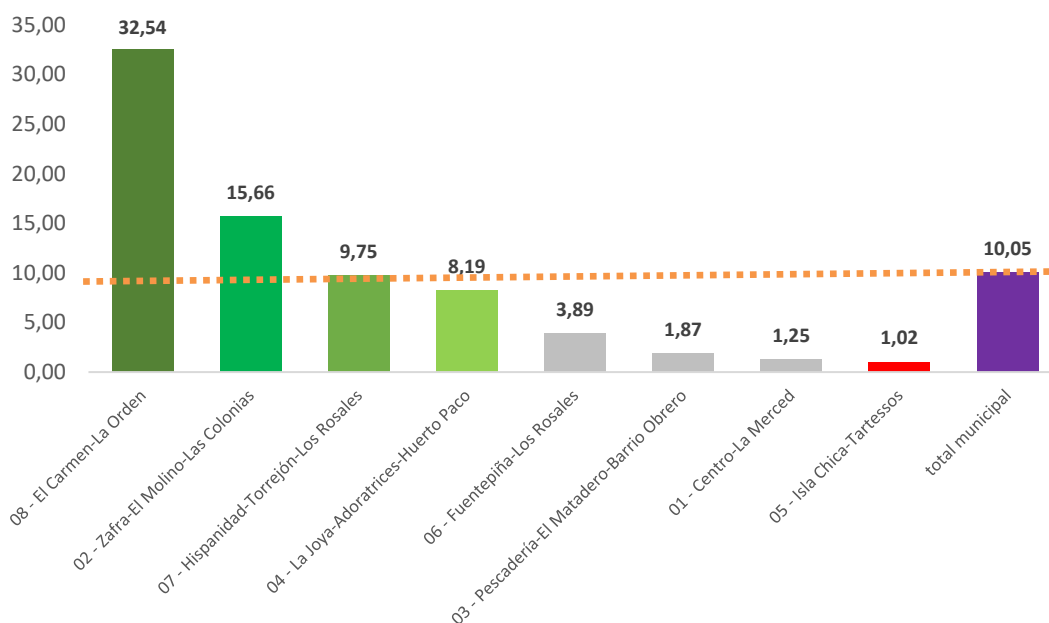
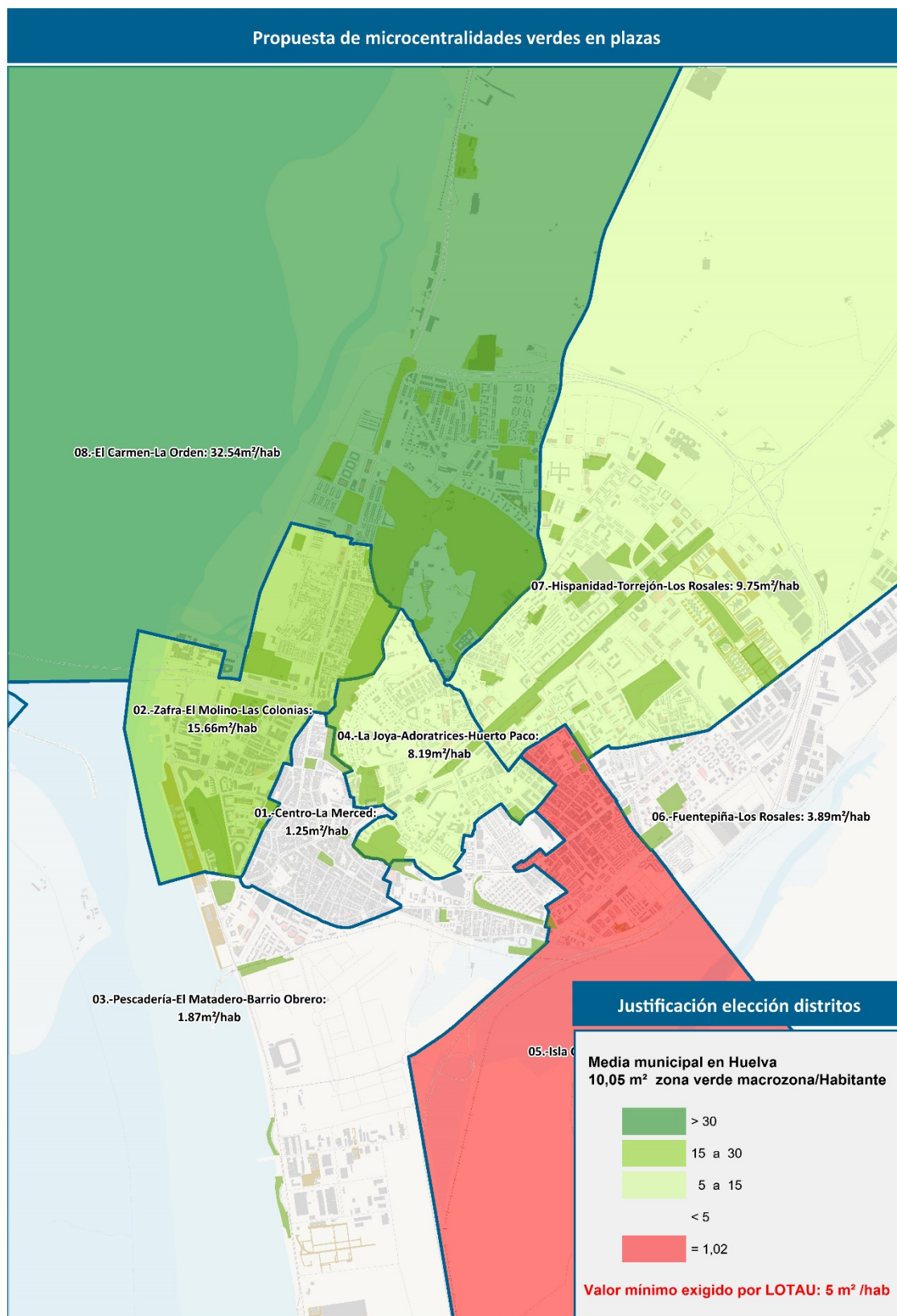


Gráfico 2. Índice de áreas verdes por macrozona en Huelva

Figura 9. Índice de áreas verdes por habitante en Huelva



### 2.7.8.2. Propuesta

Ante la escasez de áreas verdes de proximidad en algunas barriadas de la ciudad y considerando el concepto de “ciudad de quince minutos”, se proponen dos programas para intervenir en las plazas barriales, microcentralidades de la vida cotidiana, con el objetivo de mejorar su calidad urbana, confort ambiental y accesibilidad a través de medios de transporte activos.

El desafío lanzado en la fase exploratoria de participación ciudadana del nuevo Plan General de Ordenación Urbana, actualmente en redacción, ha servido de eje principal para estas propuestas:



**“¿La movilidad sostenible puede ser un buen argumento para reinventar el espacio público de Huelva?”**

#### 2.7.8.2.1 Revitalización de plazas e instalación de infraestructura de movilidad sostenible

El objetivo principal de esta medida es mejorar la **calidad ambiental y confort de los espacios**, para que sean más atractivos como espacios estanciales. Se propone un catálogo de medidas para implementar las necesarias en cada espacio que se vaya a intervenir:

- Mejorar el diseño y confort climático de las plazas o espacios peatonales de las barriadas, con el objetivo de aumentar su uso como espacio estancial, reforzar su condición de “lugar”, incentivando el acceso peatonal accesible.
- Vincular la red la revitalización de las plazas a la instalación de aparcamientos de bicicletas, estaciones de bicicletas públicas y aparcamientos para vehículos de movilidad personal, sin invadir aceras.
- Experimentar estas soluciones de acupuntura urbana con proyectos piloto, usando materiales removibles de bajo coste (macetas gigantes con elementos verdes, juegos pintados en el suelo, bancos/sillas, lonas o pérgolas para protección del sol o lluvia)

## Estado actual y posibles medidas de intervención - Plaza en la calle Antonio Delgado (Isla Chica, Huelva)





### Ejemplo de posible propuesta en la calle Antonio Delgado (Isla Chica, Huelva)



#### 2.7.8.2.2 Programa “Plazas cívicas”

El objetivo principal de esta medida es recuperar el espacio peatonal en las plazas de las barriadas y configurarlos como espacios estanciales. Se propone un catálogo de medidas para implementar las necesarias en cada espacio que se vaya a intervenir:

- Adecuar la configuración de las vías a las determinaciones peatonales de los planeamientos de desarrollo vigentes en las Barriadas, suprimiendo plazas de aparcamiento cuando sea necesario.
- Crear plazas accesibles, a través de plataformas únicas cota cero y habilitando rampas de acceso cuando necesario, siguiendo los parámetros definidos como mínimos por la legislación vigente de accesibilidad.
- Aumentar la seguridad en el acceso a estos espacios públicos con medidas de calmado de tráfico, como la instalación de badenes, velocidad reducida a 10Km/h o instalación de señales S-28.
- Mejorar el diseño y confort climático de las plazas o espacios peatonales de las barriadas, con el objetivo de aumentar su uso como espacio estancial, reforzar su condición de “lugar”, incentivando el acceso peatonal accesible.
- Vincular la red la revitalización de las plazas a la instalación de aparcamientos de bicicletas, estaciones de bicicletas públicas y aparcamientos para vehículos de movilidad personal, sin invadir aceras.
- Experimentar estas soluciones de acupuntura urbana con proyectos piloto, usando materiales removibles de bajo coste (macetas gigantes con elementos verdes, juegos pintados en el suelo, bancos/sillas, lonas para protección del sol o lluvia) o/y instalando mobiliario de juego infantil.
- Se recomienda someter el diseño de estos nuevos espacios a participación ciudadana a través de juntas vecinales o entidades de barrio.



## Isla Chica (Huelva)

Planeamiento urbanístico 2002



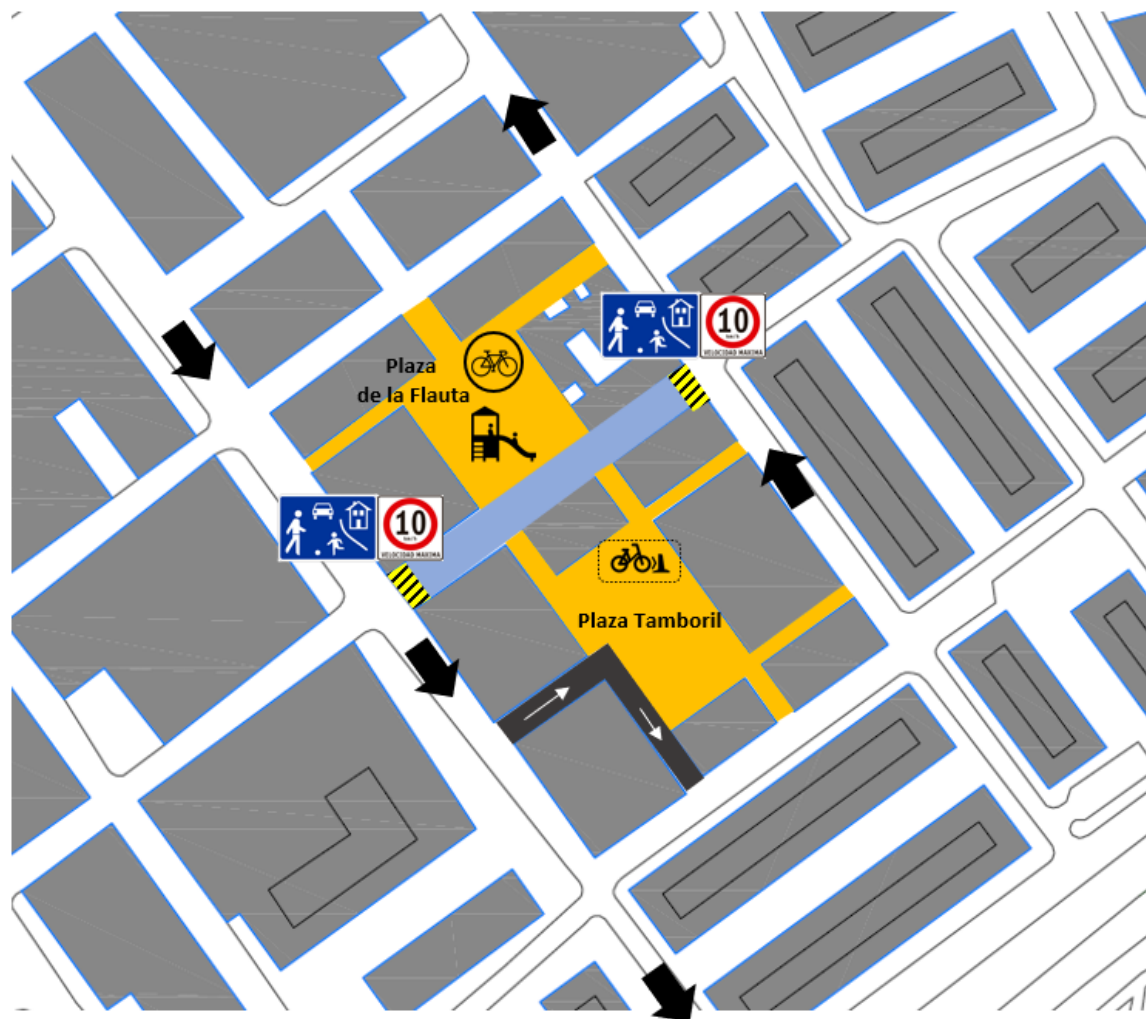
Situación actual 2021











- Áreas previstas como peatonales y usadas como calzada y plazas de aparcamiento
- Vías previstas como calle de acceso rodado y usadas como tal



## Proyecto piloto “Plazas cívicas” en Isla Chica, Huelva



-  **Participación vecinos**
-  **Área peatonal**
-  Juego infantil
-  Bancos, árboles, sombra
-  **Calmado de tráfico**
-  Badén
-  Señal S-28
-  Máximo 10Km/h
-  **Movilidad**
-  Aparcamiento bicicletas
-  Estación bici pública



## 2.7.9. Camino Escolar Seguro

### 2.7.9.1. Motivación

Uno de los principales problemas detectados en el diagnóstico es el relativo al uso excesivo que se hace del automóvil en Huelva. Se trata de un asunto relevante que genera los siguientes inconvenientes:

- Problemas de tráfico y contaminación: Se produce una acumulación importante de vehículos en periodos horarios concretos y fijos.
- Problemas de seguridad vial: El importante tráfico de vehículos a unas mismas horas coincide con el resto de las personas que acceden andando o por otros modos a los centros educativos de manera que se incrementan las posibilidades de que se produzcan accidentes en el entorno de los centros, cruces de peatones, etc. Esta situación se ve potenciada por la existencia, en muchos casos, de espacio insuficiente para el peatón.
- No se ofrece una adecuada educación en movilidad sostenible al usar el coche incluso para recorridos relativamente cortos que podrían realizarse a pie o bicicleta.
- No se fomenta el uso del espacio público por parte de la población infantil impidiendo la necesaria, a nivel educativo, experimentación por parte de los niños del espacio que le rodea. lo que les ayuda para la obtención de confianza y autonomía. Se crea por tanto una dependencia innecesaria del coche. así como del adulto, para acompañarlo al colegio.

Cuando se analizaron los datos de movilidad de Huelva, se vio que el 30% de los viajes realizados como movilidad obligada tienen motivo principal el estudio. Analizando la caracterización espacial de los viajes, se detectó que los viajes a pie tienen su origen y destino en macrozonas limítrofes.

La macrozona 05 (Isla Chica – Tartessos) y la macrozona 08 (El Carmen – La Orden) poseen una elevada densidad de centros de educación públicos (Centros de Educación Infantil y Primaria y Centros de Educación Secundaria). La disposición en el territorio y la proximidad a las zonas residenciales, como se puede observar en la Figura 10 con ámbitos de Cobertura de 300metros a partir de los Centros de Educación Infantil y Primaria municipales, caminables en 5 minutos, permite pensar en la promoción y fomento de los modos más sostenibles, objetivo de este plan y, concretamente, con esta medida.

Se hace necesario, por tanto, el establecimiento de medidas que contribuyan al fomento de los modos de transporte más sostenibles (pie y bicicleta) para el acceso a los centros educativos.

### 2.7.9.2. Propuesta

#### Programa de fomento de ir andando al colegio

Son varias las iniciativas que se han realizado a nivel nacional, europeo e internacional para promover que los niños vayan al colegio andando. Estos programas tienen varias denominaciones como “Camino Escolar”, “Camino seguro al cole”, “Paseando al cole”, “Pedibus”, entre otros. Todas ellas son iniciativas que tienen por objetivo promover y facilitar que los niños y las niñas vayan a la escuela a pie y de manera autónoma por una ruta segura. Para ello es preciso:

- Conocer la situación actual en que se encuentra el entorno de los centros escolares: detectar las deficiencias, desde la perspectiva de seguridad de los caminos más frecuentados.

- Conocer los itinerarios que realizan actualmente los alumnos (y los padres) para ir a la escuela y sus hábitos de movilidad.
- Formular las propuestas de actuación (técnicas, educativas y divulgativas) que permitan mejorar los problemas existentes actualmente.

Por lo general estos programas tienen una metodología más o menos similar:

- Comunicación e información del proyecto y compromiso con toda la comunidad educativa (equipo directivo, AMPAS y alumnado).
- Encuestas sobre hábitos de movilidad a padres y madres de cada centro educativo participante.
- Estudio técnico del entorno escolar.
- Trazado participativo de los itinerarios más seguros.
- Visitas y compromiso de colaboración con los comercios del entorno escolar.
- Acompañamiento de los caminos escolares por monitores especializados.

Huelva también puede llevar a cabo este programa piloto para implantar caminos escolares seguros a pie (incluso en bicicleta) en centros educativos de primaria y secundaria, como así se ha reflejado en el programa aprobado Ayuntamiento de Huelva, el **II Plan de Infancia de la ciudad de Huelva 2018-2021**, que opta al reconocimiento como Ciudad Amiga de la Infancia por parte del Comité español de UNICEF. En el Plan, una de sus propuestas es el diseño de un plan de caminos escolares seguros, favorecedores de la movilidad autónoma y segura de la infancia en entornos escolares. La coordinación necesaria sería la Dirección de centros educativos, AMPAS, Concejalía de Políticas Sociales e Igualdad, Concejalía de Participación Ciudadana, deportes y Universidad; y el período de ejecución previsto en el plan es 2020-2021.

Los objetivos generales deberían estar relacionados con la recuperación de los espacios públicos para los ciudadanos, especialmente los entornos próximos a los centros educativos, y la autonomía infantil.

En principio, a falta de un análisis detallado, con datos de movilidad de los propios centros, y como primera toma de contacto, se plantea la creación de **autobuses caminantes o “pedibus” en el municipio de Huelva** y progresivamente según su funcionamiento, la acogida que tenga por parte de la sociedad y según lo que decidan las familias implicadas, podría evolucionarse hacia medidas con mayor autonomía de los niños. Con el “pedibus” se establecen una serie de itinerarios peatonales y una serie de paradas y horarios en las que se van incorporando los niños. Se ven acompañados por personal adulto voluntario, generalmente madres y padres del colegio o bien alguna empresa especializada. Este sistema:

- Puede provocar un cambio modal.
- Permite una mejor conciliación de la vida familiar y laboral al organizarse entre algunos padres y madres para llevar a todos los niños al colegio.
- Para los que iban en coche les permite hacer ejercicio físico, entablar relaciones con otros niños, etc.
- Si bien se fomenta la sostenibilidad, su principal objetivo no es el de aumentar la autonomía infantil.

- En realidad, debería ser un sistema previo o de transición a otros sistemas que, además de mejorar la sostenibilidad, promuevan mejor la autonomía de los niños.

Para las familias que necesitan desplazarse en coche, debido a la distancia entre la residencia y el centro escolar se propone la medida “Aparca y camina” (*Park and stride*). La idea es que se accede con el coche hasta algún punto, aparcamiento disuasorio, y generalmente coordinado con un autobús caminante, para que a partir de allí continúe el recorrido caminado, eliminando el efecto del tráfico en el entorno de los centros escolares y fomentando el ejercicio físico. Es un sistema aplicable también al acceso en transporte público.

Hay que tener en cuenta que la decisión del modo de transporte empleado para acercar a los niños al colegio no corresponde tanto a los niños como a sus padres, en función de la edad de los primeros. Por ello, el fomento de este modo debe incluir una fuerte campaña de información y concienciación a los padres que debe ir de la mano de un programa de educación vial para los niños, ampliando las actuaciones que actualmente se realiza desde la Policía Local.

En la provincia de Huelva se ha identificado el Camino Escolar de Bonares, implantado en el año 2012 en un centro escolar con 400 niños/as participantes.



### Promover itinerarios seguros para la movilidad de los niños a la escuela

Dentro de las iniciativas relacionadas con la recuperación de la ciudad para el peatón, ha de contemplarse el transporte a pie de los niños al colegio. Para ello, deben quedar claramente identificados los caminos o itinerarios peatonales de acceso a la escuela, quedando convenientemente señalizados y garantizando la seguridad de los niños.

Dada la importancia que el transporte escolar y con el objetivo de fomentar el modo a pie, se requiere el diseño de itinerarios peatonales en función de las áreas escolares de la ciudad de Huelva, la realización de “proyectos de ordenación viaria” en cada una de ellas y la aplicación de medidas que garanticen la seguridad vial en el acceso a guarderías, colegios, institutos, academias, mediante esquemas de Prioridad Peatonal o Zonas 30 en las calles de su entorno. También deben incluirse actuaciones específicas de infraestructura, mejora de acera, entre otras.

Como punto de partida para el diseño de los trazados de los colegios se deben de tener en cuenta el análisis de los entornos de los colegios, tratando por tanto que los itinerarios coincidiesen o presentasen la máxima cercanía posible a infraestructuras de transporte público, ciclista o a ejes viarios adecuados para peatones. Por otro lado, los trazados se deben ajustar también a las exigencias y demandas específicas de los padres y estudiantes del programa, entre ellas la cercanía del itinerario a

las viviendas de los estudiantes, así como el establecimiento de paradas del camino escolar lo más cerca posible de sus hogares. Para cada colegio se definirán dos itinerarios: uno para desplazarse andando y otro para la bicicleta.

### 2.7.9.3. Referencias bibliográficas

Destacamos las publicaciones relacionadas al respecto elaboradas por:

- DGT “Camino Escolar. Paso a paso”, disponible en:
  - <http://www.caminoescolarseguro.com/>
  - [http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino\\_escolar/camino\\_escolar\\_Paso\\_a\\_Paso.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf)
- Gea21 y Ministerio de Fomento “Guía Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil” (2011), disponible en:
  - [https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/ESPECIALES/CAMINO\\_O\\_ESCOLAR/](https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESPECIALES/CAMINO_O_ESCOLAR/)
- La Diputación Provincial de Granada, a través de A21 - A21: Red Granadina de Municipios hacia la Sostenibilidad, lanzó el “Manual para la Implantación de Caminos Escolares Seguros” acerca la experiencia en la creación de itinerarios escolares seguros para el desplazamiento peatonal del alumnado y su familia en tres municipios granadinos a partir del año 2010 y muestra, a su vez, otras experiencia nacionales e internacionales en el ámbito del desplazamiento activo y la autonomía infantil. Ofrece unas líneas metodológicas para implantar este tipo de proyectos y contiene además herramientas, orientaciones y ejemplos útiles para apoyar su desarrollo en sus diferentes fases y con los diferentes colectivos implicados, desde los responsables políticos, técnicos, agentes sociales y sistema educativo. Finalmente, incluye una amplia biblioteca de materiales: fichas de trabajo, material educativo, otros manuales, etc.

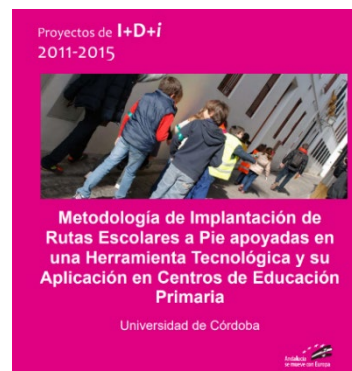
El manual está disponible en:

<https://www.dipgra.es/uploaddoc/areas/889/Manual%20para%20la%20implantacio%CC%81n%20de%20caminos%20escolares%20seguros.pdf>



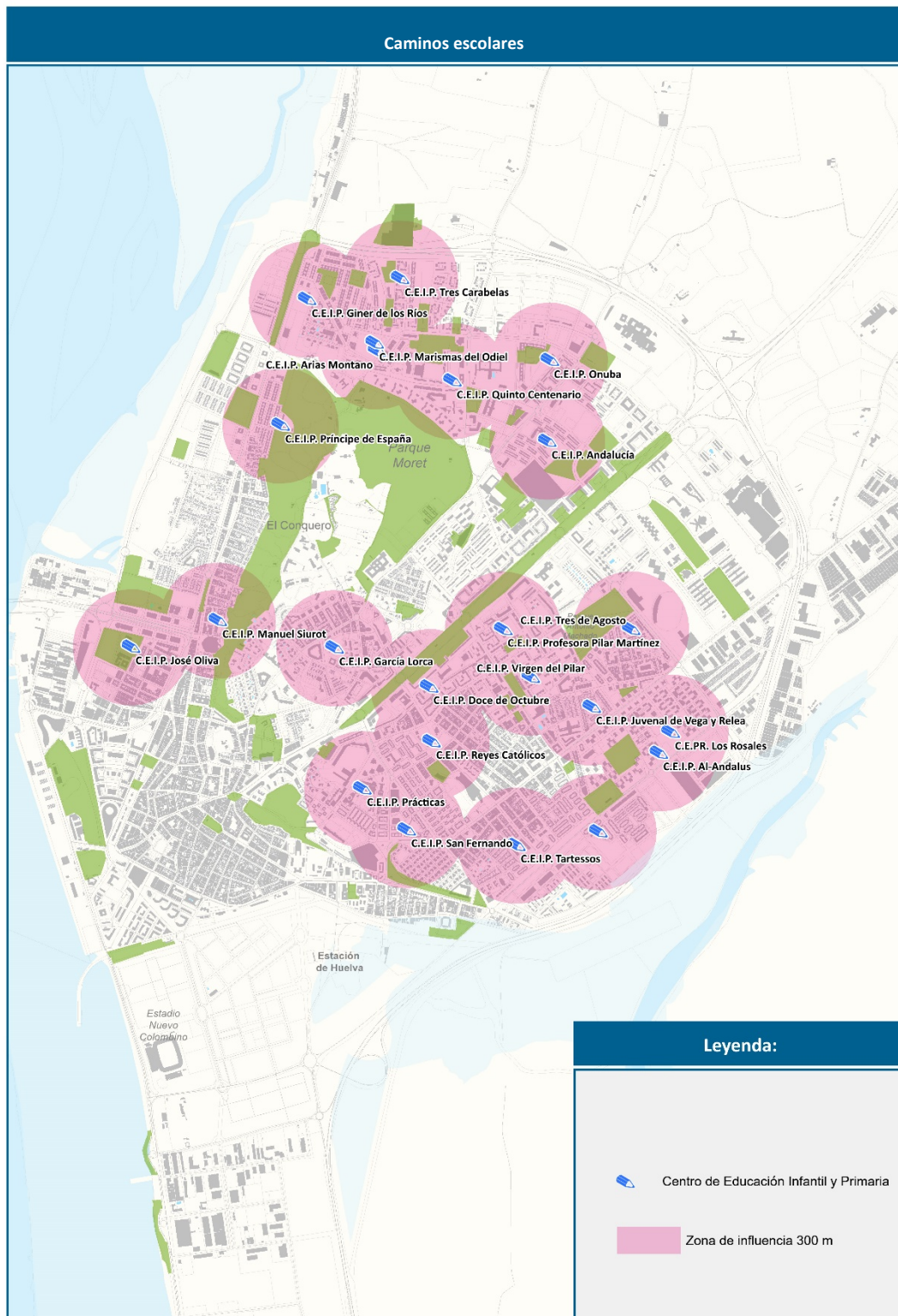


- La Universidad de Córdoba editó una “Guía para la implementación de rutas escolares a pie apoyadas en una herramienta tecnológica” y desarrolló una “Metodología de Implantación de Rutas Escolares a Pie apoyadas en una Herramienta Tecnológica y su Aplicación en Centros de Educación Primaria”, ambas publicadas en el año 2015.



Se encuentran disponibles en: <http://www.uco.es/investigacion/proyectos/appedibus/wp-content/uploads/2016/01/Gui%CC%81a-APPedibus-def.pdf>  
[https://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia\\_innovacion\\_estructura/14201511473.pdf](https://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_innovacion_estructura/14201511473.pdf)

Figura 10. Cobertura de 300 metros a partir de los Centros de Educación Infantil y Primaria municipales.



## **2.7.10. Programa de intervenciones en los Entornos Escolares como medida de la crisis sanitaria Covid-19**

### **2.7.10.1. Motivación**

Los centros educativos y su entorno constituyen un elemento de especial vulnerabilidad por la alta presencia de población infantil con movimientos en ocasiones menos predecibles que los de las personas adultas, por la acumulación de madres, padres, alumnos y personal de los centros en intervalos cortos de tiempo no contando en muchas ocasiones con una adecuada disponibilidad de espacio ya que en muchos casos está dedicado al coche. Además, la acumulación de coches en esas horas, que van a dejar o recoger a la población infantil, y realizando movimientos de parada, arrancada, y dejar o cargar contribuye a crear una mayor inseguridad en el entorno.

A la necesidad de mayor seguridad vial, durante la crisis sanitaria es necesario garantizar la seguridad sanitaria. Por un lado, la disminución del tráfico conlleva menos contaminación ambiental y sonora; por otro, se deben evitar las aglomeraciones que se producen en los horarios de entrada y salida de los centros escolares, al coincidir en el mismo horario y en pocos puntos de acceso, alumnos y cuidadores.

Las medidas de pacificación del tráfico en el entorno escolar son imprescindibles para la seguridad de las zonas de espera provisionales.

#### *2.7.10.1.1 Propuesta*

##### **Pacificación del tráfico en el entorno escolar**

Por los motivos expuestos, se plantean desde este PMUS una serie de medidas que pueden contribuir a aumentar la seguridad vial en esas zonas si bien será necesario adecuar a cada uno de los centros educativos y sus entornos. Estas medidas son:

- Limitación de velocidad a 10 km/h en las horas de entrada y salida de los centros. Aproximadamente 30 minutos antes y después.
- Aumento y mejora de la señalización existente tanto vertical como horizontal sobre la presencia de centros escolares.
- Establecimiento de pasos de peatones elevados en las intersecciones de entrada a la calle en la que se sitúa el centro educativo.
- Limitar la circulación de coches en el entorno del centro educativo. Esta medida se llevaría a cabo en la calle en la que se sitúa el centro desde 30 minutos antes de la entrada a 30 minutos después. Se evita así la circulación de coches en las calles permitiendo que en ese tramo horario la calzada pueda ser usada por los peatones y ciclistas mejorando así las condiciones de accesos a los centros educativos por parte de la población infantil y resto de la comunidad educativa.





**Pacificación de entornos escolares: disminución de velocidad en Barcelona, limitación de la circulación motorizada en los horarios de entrada y salida en Sabadell. Fuentes: Ajuntament de Barcelona, Petitsabadell.**

### **Ampliación de las zonas de espera y estancia para evitar aglomeraciones**

Las intervenciones, cuyo objetivo es la transformación provisional del entorno inmediato de la escuela, ocuparán parte de la calzada destinada a plazas de aparcamiento o carriles para el tráfico motorizado. Se proponen una serie de acciones:

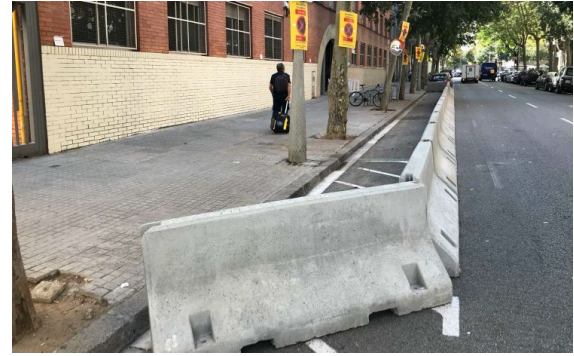
- Mejorar la visibilidad del acceso al centro escolar, a través de señalización vertical y horizontal
- Ampliación de las zonas de espera en los accesos al centro escolar
- Posibilidad de crear zonas estanciales a través de elementos que delimiten el nuevo espacio, como barandillas o jardineras lineales
- Mobiliario urbano: bancos del catálogo de mobiliario municipal o bancos provisionales contruidos con elementos seguros
- Elementos urbanos que permitan que se convierta en un espacio que fomente el juego espontáneo de los niños (ej: juegos pintados en el suelo, bolardos)

Para seleccionar los centros y priorizar las actuaciones se podrían tener en cuenta los siguientes criterios:

- Priorización de los niños de 0 a 12 años -etapas infantil y primaria-
- Escuelas localizadas en zonas con alta contaminación ambiental, tanto del aire como acústica
- Escuelas en puntos complicados de seguridad vial
- Cantidad de niños de cada centro.







Programa “Protegim escoles” de Barcelona (Fuente: Ajuntament de Barcelona)

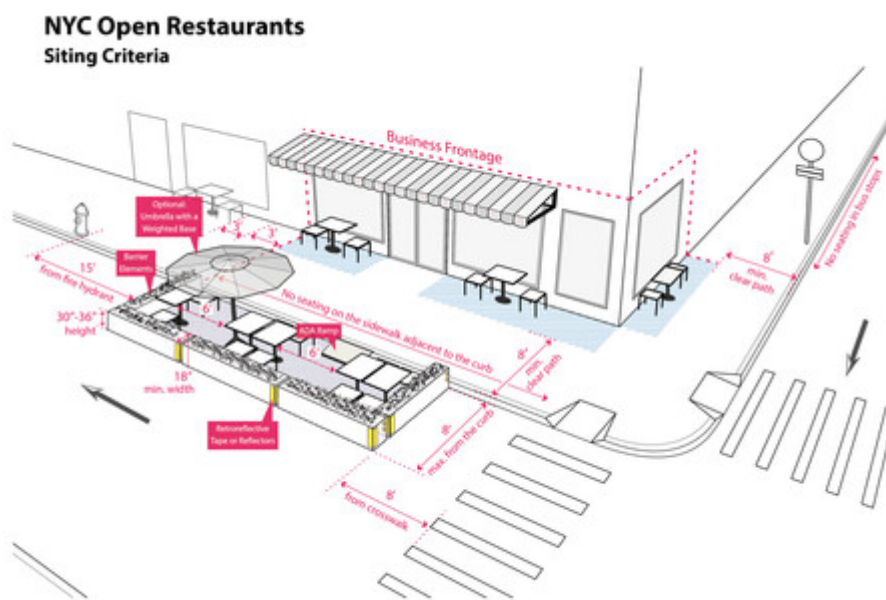


Programa “Entornos escolares seguros” de Valencia (Fotos: Pilar Albelda Valls)

## 2.7.11. Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada como medida de la crisis sanitaria Covid-19

### 2.7.11.1. Motivación

Motivado la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 y su impacto en la vida cotidiana de las personas, ciudades de todo el mundo y España (León, Salamanca, Zamora, Bilbao, Basauri, Madrid) han apostado por intervenciones urbanas que, en primer lugar, favorecen la distancia social recomendada por las autoridades sanitarias al liberar todo el espacio disponible en las aceras para la movilidad peatonal y, en segundo lugar, apoyan a la hostelería, que podrán contar con clientes en estos nuevos espacios para compensar las limitaciones de consumo dentro del local impuestas por los decretos sanitarios. Además, el consumo al aire libre minimiza el riesgo de contagio entre los clientes.



Especificaciones de Nueva York para habilitar una terraza en antiguas zonas de aparcamiento. Fuente: Magnet.com

### 2.7.11.2. Propuesta

Se propone permitir que los establecimientos hosteleros coloquen terrazas en zonas de estacionamiento de vehículos, como medida provisional durante la crisis sanitaria Covid-19.

Con esta medida, la calzada pasa a albergar mesas y sillas de terrazas para que bares y restaurantes sienten a sus clientes en el exterior. La tipología de las nuevas terrazas es muy variada: colocación de mesas y sillas bajas, guardando la distancia de seguridad y sin apenas adornos; cerramientos y decoraciones acordes con el negocio o incluso se pueden añadir calefactores para combatir el frío.

Esta propuesta no debe incidir en las plazas disponibles para los residentes de los barrios, algunas de las medidas para evitarlo pueden ser repintar la zona azul de verde para equilibrar la carencia o limitar la ocupación máxima a dos o tres plazas de aparcamiento (hasta 30 metros cuadrados).

La resolución relacionada con esta medida de apoyo a las terrazas y restauración durante la crisis sanitaria Covid-a9, debe contemplar:

- Posibilidad de autorizar la ocupación de la banda de estacionamiento por una extensión longitudinal idéntica a lo que ocupa la terraza en la acera, cuando se den estas dos condiciones:
  - La terraza delimite con la banda de estacionamiento sin barrera de protección entre ambas.
  - El espacio con que cuenta la terraza en la acera no es suficiente para que, en aplicación de estas medidas extraordinarias, pueda extenderse cumpliendo con las medidas de distanciamiento social previstas por la autoridad competente.
- Las nuevas solicitudes de instalación de terrazas podrán también incluir la ocupación de la banda de estacionamiento.
- La ampliación de la terraza en la banda de aparcamiento está sujeta al informe positivo del departamento municipal responsable de tráfico y movilidad
- Obligatoriedad de garantizar el espacio de espera de público para el acceso a esos establecimientos y mantener 2,5 metros de anchura libre de paso de peatones.
- Revisión de la normativa de veladores



**Terrazas ocupando plazas de aparcamiento. Madrid (fotos 1 y 2), Salamanca (foto 3) y Bilbao (foto 4). Fotos:**  
Tema Ingeniería, La Crónica de Salamanca, Maika Salguero.



## - **Propuestas de movilidad peatonal motivadas por la crisis sanitaria Covid-19**

Ante la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 y su impacto en la vida cotidiana de las personas, ciudades de todo el mundo, de España y Andalucía, apostaron en la fase de confinamiento y desconfinamiento de la primavera del año 2020 por intervenciones urbanas que favorecen la movilidad activa y la salud física y mental, para garantizar la distancia social recomendada por las autoridades sanitarias.

El carácter provisional y urgente hace que estas propuestas puedan ser una oportunidad para experimentar cambios en la configuración del espacio urbano y la movilidad. A pesar de que las acciones son reversibles, la situación excepcional de la crisis sanitaria ofrece una oportunidad para pensar en estrategias a largo plazo, con el fin de redistribuir el espacio urbano de Huelva, favoreciendo el medio ambiente y la salud de sus habitantes. En la actualidad, muchas ciudades las están adoptando como permanentes las medidas previstas con carácter provisional.

Propuestas del PMUS motivadas por la crisis sanitaria Covid-19:





## 2.8. Movilidad ciclista y VMP

La bicicleta se integra en la ciudad como un vehículo moderno, cómodo y eficaz, además de no contaminar y de ser silencioso, económico, discreto y accesible para la mayoría de los miembros de la familia y resulta más rápida que el coche en los trayectos urbanos de corta distancia (5 km). La bicicleta puede sustituir ventajosamente al coche para una parte importante de la demanda, contribuyendo así directamente a la disminución de la congestión. El potencial de la bicicleta no es despreciable, ni para los desplazamientos cotidianos hasta el lugar de trabajo, al colegio, ni para otros tipos de desplazamientos.

En el diagnóstico del PMUS se ofrecieron datos sobre la movilidad en bicicleta de la ciudad de Huelva. La ubicación de la ciudad de y su topografía asociada, compuesta de un terreno mayoritariamente llano, salvando los accidentes geográficos característicos de la ciudad, hacen de Huelva un modelo de ciudad muy factible para los desplazamientos en bicicleta. Esta topografía se une a la característica climática con escasas precipitaciones que pueden persuadir a los usuarios de realizar estos viajes en bicicleta. La compacidad de su configuración urbana también resulta un aspecto positivo para este modo, que puede complementar al tan importante modo peatonal cubriendo trayectos de mayor distancia existente debido a la expansión de la ciudad. Este hecho se demuestra en las siguientes imágenes, donde el diámetro total de acción de la ciudad se establece en 5 kilómetros, que supone un viaje de 15 minutos en bicicleta.



**Distancias y tiempos de desplazamiento ciudad de Huelva (Fuente: Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía).**

Estas características se unen a la cierta presencia de este modo en los desplazamientos diarios que ocurren diariamente, llegando hasta más de 5.000 viajes representando el 2,7% de la movilidad global. Este porcentaje arroja un buen dato en comparación con otras ciudades españolas<sup>10</sup>. Este dato disminuye al 1,22% si contemplamos únicamente la movilidad obligada, en este caso, se sitúa por

<sup>10</sup> De acuerdo con el *Informe sobre el uso de la bicicleta en vías urbanas* publicado por la Fundación CEA en 2018, las ciudades donde más se usa la bicicleta para los desplazamientos son Sevilla (6%), seguida por San Sebastián, Zaragoza y Vitoria (3%), Barcelona (2%) y Madrid (0,3%).

debajo del cómputo global del territorio nacional que se sitúa en el 3,5%<sup>11</sup>. Este tipo de desplazamientos tiene una duración media de 9,13 minutos. Respecto a los motivos asociados a este modo vemos que la totalidad de los desplazamientos están basados en el domicilio y que el motivo principal está ligado con el ocio, seguido por la movilidad al trabajo.

Estos datos pueden venir asociados a las acciones tomadas en los últimos años en la ciudad, adjuntándose a programas de promoción de este modo y procediendo a crear una red básica accesible, universal y segura para toda la población.

Para alcanzar el objetivo de fomentar los viajes no motorizados, mejorando la movilidad ciclista, se proponen las siguientes medidas:

- Mejora de la red ciclista existente
- Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas
- Plan de mejora de la señalización ciclista
- Plan de aparcamientos para bicicletas
- Sistema público de bicicletas
- Promoción del uso de la bicicleta para rutas turísticas
- Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio
- Vehículos De Movilidad Personal Y Modificación Del Reglamento General De Circulación

Al final del capítulo de movilidad ciclista, se comentan las propuestas relacionadas con la crisis sanitaria del Covid-19.

## **2.8.1. Mejora de la red ciclista existente**

### **2.8.1.1. Motivación**

Esta red actual de 18,5 kilómetros en su totalidad presenta diversas deficiencias principalmente basadas en la falta de regularidad y de conectividad de sus tramos, algo que se pretende abordar con los planes existentes de ampliación de la red pendientes de ejecutarse.

Estas actuaciones para terminar de conectar completamente la infraestructura ciclista deberían ir acompañadas de un aumento de los servicios a este modo como aparcamientos seguros en puntos intermodales de relevancia o una mejora y fomento del sistema público de bicicletas, que detallaremos como medidas a implantar en este apartado de movilidad ciclista.

### **2.8.1.2. Propuesta**

Para mejorar y consolidar la red ciclista existente en la ciudad de Huelva, se proponen una serie de medidas:

- Propuestas dirigidas a mejorar la funcionalidad de la red ciclista actual y a eliminar los puntos conflictivos existentes señalados en el documento de Diagnóstico del PMUS.

---

<sup>11</sup> Datos ofrecidos por el *Barómetro de la Bicicleta 2019* de la Red de Ciudades por la Bicicleta.

- Consolidación de la red ciclista completando la red actual y eliminando los itinerarios parciales existentes e introduciendo nuevos conceptos de viario ciclista como los ciclocalles o ciclocarriles.
- Desarrollo e implementación de acciones dirigidas al mantenimiento y conservación de las vías ciclistas.
- Consolidación de la red de itinerarios ciclistas de ámbito metropolitano, conforme directrices del Plan Metropolitano de Transporte de Huelva y el EDUSI metropolitano.

## **2.8.2. Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas como medida de la crisis sanitaria Covid-19**

### **2.8.2.1. Motivación**

Como principal instrumento de regulación de la bicicleta se tiene el Plan Andaluz de la Bicicleta de la Junta de Andalucía, el cual fue aprobado mediante Decreto 9/2014 de 21 de enero y aborda los aspectos tendentes a propiciar la integración de la bicicleta como medio de transporte en la movilidad urbana y metropolitana de las ciudades andaluzas, sustitutivo porcentual del tráfico urbano motorizado.

A raíz de este, surge el Marco de colaboración entre la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Huelva para el desarrollo de actuaciones en el fomento de los desplazamientos en bicicleta. Con este acuerdo, la ciudad de Huelva demuestra su compromiso de avanzar hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible mediante la mejora y protección de los desplazamientos en bicicleta.

En el mencionado Marco de colaboración se ha planificado la implantación de **38,61 km de nuevas vías ciclistas**, de las cuales el 26,2% será realizadas por el Ayuntamiento y el 73,8% por la Junta de Andalucía. Esta iniciativa fomenta de forma clara el uso de la bicicleta en la ciudad, habilitando espacios seguros de circulación viaria y dotando a la red de una mayor continuidad y capacidad de conexión. El acuerdo carece de previsión para la instalación de aparcamientos para bicicletas.

**Se trata de un proyecto ambicioso que, en la actualidad, se encuentra estancado. Desde el Ayuntamiento se solicita su puesta en marcha y desde la Administración autonómica se destaca la imposibilidad de continuar llevando a cabo carriles bici en ámbito urbano.**

El Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, envió en abril de 2019 una carta a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) en la que solicitaba que los ayuntamientos potencien la bicicleta como alternativa de transporte limpio y sostenible para la salida gradual de la crisis sanitaria del coronavirus. La misiva incluye recomendaciones como implantar carriles bici provisionales, reabrir los servicios públicos de bicicletas que permanecen cerrados y establecer corredores ciclistas en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, localidades vecinas o campus universitarios con los centros de las ciudades.

Actualmente, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, lidera y coordina la futura implantación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

## Recomendaciones de uso de la bicicleta en el proceso de desescalada

Dirigidas especialmente a municipios de más de 5.000 habitantes

En el proceso de paulatina salida de la crisis sanitaria provocada por COVID-19, la bicicleta puede constituir una alternativa limpia que ayude a descongestionar el transporte público y facilitar la distancia de seguridad

<b>Bicicletas públicas</b> Impulsar la apertura de los servicios de bicicleta compartida pública, con las necesarias cautelas para evitar contagios 	<b>Espacios para ciclistas y peatones</b> Implantar infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas peatonales y ciclistas Por ejemplo, la reserva del carril derecho en grandes arterias o la reducción de la velocidad en ciudad (no superar 30 km/h en vías de un solo carril por sentido) 
<b>Vehículo autorizado</b> Identificar la bicicleta como vehículo autorizado para el desplazamiento en las actividades y excepciones permitidas, evitando así potenciales malentendidos que puedan conllevar multa 	<b>Transportes colectivos</b> Facilitar y reforzar la intermodalidad con modos de transporte colectivos (Metro y Cercanías) y la integración tarifaria de los sistemas de préstamo de bicis con títulos de transporte colectivo 
<b>Corredores urbanos</b> Establecer corredores en zonas periurbanas que comuniquen polígonos, municipios vecinos o campus universitarios con los centros de las ciudades 	<b>Aparcamientos seguros</b> Facilitar aparcamientos seguros para bicicletas en centros de trabajo, estaciones de autobuses, de cercanías y puntos estratégicos 
<b>Campañas de difusión</b> Hacer visible la bicicleta como medio de transporte autorizado y recomendado Difundir buenas prácticas para su uso seguro Elaborar guías locales con las normas municipales para desplazarse en bici 	

¡ESTE VERANO  
LO  
PARAMOS  
UNIDOS



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

VICEPRESIDENCIA  
CUARTA DEL GOBIERNO  
MINISTERIO  
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

## Recomendaciones del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico para municipios de más de 5.000 habitantes (Abril 2020)

Con motivo de la **crisis sanitaria del Covid-19**, en multitud de ciudades de todo el mundo se aprobaron actuaciones para crear redes de vías ciclistas de carácter provisional para conseguir varios objetivos<sup>12</sup>

1. Promover la utilización de la bicicleta durante el punto álgido de la pandemia para los desplazamientos autorizados en el Estado de alarma u otras restricciones de movilidad aplicadas por las autoridades.
2. Canalizar y consolidar en la fase de desconfinamiento el esperable aumento de la bicicleta antes de que los coches volvieran a ocupar el espacio que tan masivamente lo hacían antes de la pandemia.
3. Compensar la menor ocupación del transporte público colectivo y asegurar la preservación de la distancia física de seguridad.
4. Sentar las bases de una movilidad activa sostenible y que la bicicleta ocupara un papel fundamental en un nuevo modelo de movilidad.

<sup>12</sup> <https://pedalibre.org/2020/06/22/avanzando-hacia-una-red-ciclista-mediante-vias-ciclistas-provisionales/#more-10261>



En el momento de redactar el Plan de acción del PMUS, varias ciudades ya han anunciado que estos cambios se convertirán en definitivos, con lo que se abre la esperanza de un ambicioso cambio en la movilidad.

- Un caso significativo es el caso de Milán, que ha puesto en marcha un plan de movilidad para evitar las aglomeraciones en el transporte público. Una de las medidas consiste en la ampliación de las aceras y en una nueva red de carriles bici con 35 kilómetros que comenzaron a construirse en mayo. Se realizará a bajo coste, aprovechando parte de la calzada de automóviles, y se mantendrá cuando pase la emergencia. Mientras, Berlín ha instalado 15 kilómetros de carriles bici temporales. Algunos se han ampliado con pintura amarilla y balizas móviles, que permiten una mayor holgura a los ciclistas, mientras que otros siete kilómetros se están pintando ahora. El objetivo es que se conviertan después en permanentes, según asegura un portavoz municipal. Para finales de año, tienen previsto construir nuevas rutas de entre 30 y 50 kilómetros<sup>13</sup>.
- Otro ejemplo nacional sería Valladolid, que ha puesto en marcha 25 kilómetros de carriles bici y 12.000 metros cuadrados de espacio peatonal que nacen de manera urgente, pero con vocación de permanencia.



**Carriles bici provisionales en París, Ciudad de México, Zaragoza y Santander. Fuentes: Alamy.es, Revistatqv, Ciclosfera, Cadena Ser.**

### 2.8.2.2. Propuesta

Implantación de una red ciclista para la emergencia sanitaria, a través de ciclocalles o ciclocarriles señalizados con elementos temporales de bajo coste, como se ha realizado otras ciudades del mundo.

<sup>13</sup> <https://elpais.com/sociedad/2020-06-13/la-ola-de-la-movilidad-sostenible-quiere-mantenerse-tras-el-coronavirus.html>

Las ciclocalles y los ciclocarriles son viarios donde coexisten diferentes tipos de vehículos con un límite de velocidad máxima de 30km/h (o menor si así se especifica), en la que las bicicletas tienen preferencia por su mayor presencia.

La principal diferencia es que la **ciclocalle** es una calle de uso compartidos con distintos vehículos, de un solo carril por sentido, con preferencia de las bicicletas y señalizado con velocidad máxima a 30 km/h, mientras que el **ciclocarril** es un carril destinado al uso preferente de ciclistas dentro de una calle o avenida de más de un carril por sentido y señalizado con velocidad máxima de 30 km/h.



Como se detalla en la Figura *Red ciclista existente y propuesta de infraestructura provisional de bajo coste*, se propone completar la red existente con la implantación temporal de infraestructura ciclista en las siguientes vías:

**Ciclocarriles.** Casi todas las vías seleccionadas para la intervención son de doble carril por sentido

- Calle Dr. Juan Nicolás Márquez Domínguez – tramo oeste
- Avenida Santa Marta
- Calle Vasco de Balboa
- Calle Fray Junípero Serra
- Avenida Cristóbal Colón
- Paseo de la Glorieta
- Avenida Pio XII
- Avenida de Federico Molina
- Avenida de las Fuerzas Armadas
- Alameda Sundheim

**Ciclocalles.** En este caso, hay un tramo de la calle que tiene un carril único por sentido

- Calle Dr. Juan Nicolás Márquez Domínguez – tramo este

Las características de los carriles bici provisionales deben ser<sup>14</sup>:

- Conectados. Han de procurar la conexión con infraestructuras existentes.
- Accesibles. Adyacentes a la acera, línea de aparcamiento o carril bus. Eje de modo verde. Garantizando la incorporación y salida segura de los mismos.
- Salud pública. Concebidos como espacios de salud y autocuidado físico y mental de uso diario.

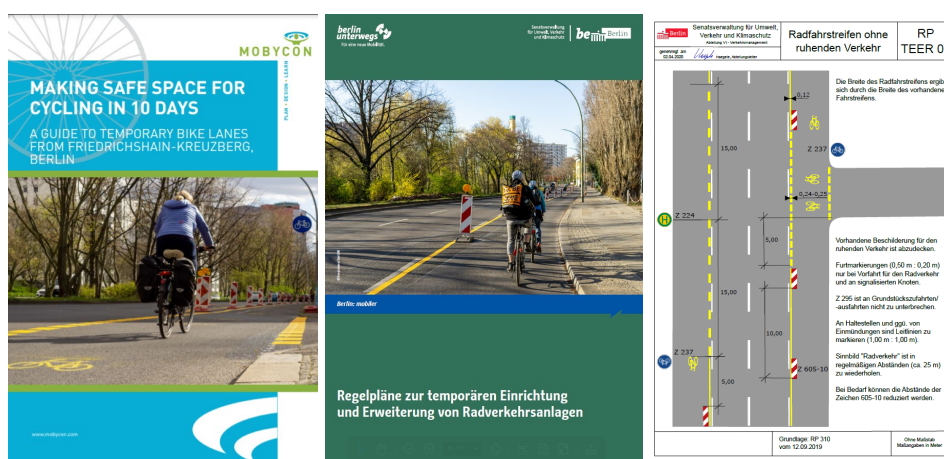
<sup>14</sup> <https://conbici.org/noticias/recomendaciones-para-la-ejecucion-de-corredores-ciclistas-durante-covid-19>

- Bajo coste. Los materiales e inversiones en su diseño deben utilizar en la medida de lo posible recursos disponibles y económicos, que garanticen al mismo tiempo la rapidez en su implementación.
- Experimentales. Dada su económica y rápida instalación se recomienda que aunque algunas puedan tener un carácter temporal asociado a la crisis sanitaria, otras puedan ser una oportunidad, al verse consolidadas tras el análisis de su potencial impacto sobre la movilidad. En algunos casos, pueden tener un carácter reversible.

En mayo de 2020, la Dirección General de Tráfico publicó un artículo, “Cómo hacer un carril bici en solo 10 días”<sup>15</sup>, en el que se recomienda la publicación de Mobycon, una compañía holandesa que se encargó de la planificación de carriles temporales en los barrios Friedrichshain y Kreuzberg de Berlín (Alemania), que ha decidido trasladar esa experiencia al papel publicando una guía "Cómo crear espacios seguros para ciclistas en 10 días".

Está disponible en:

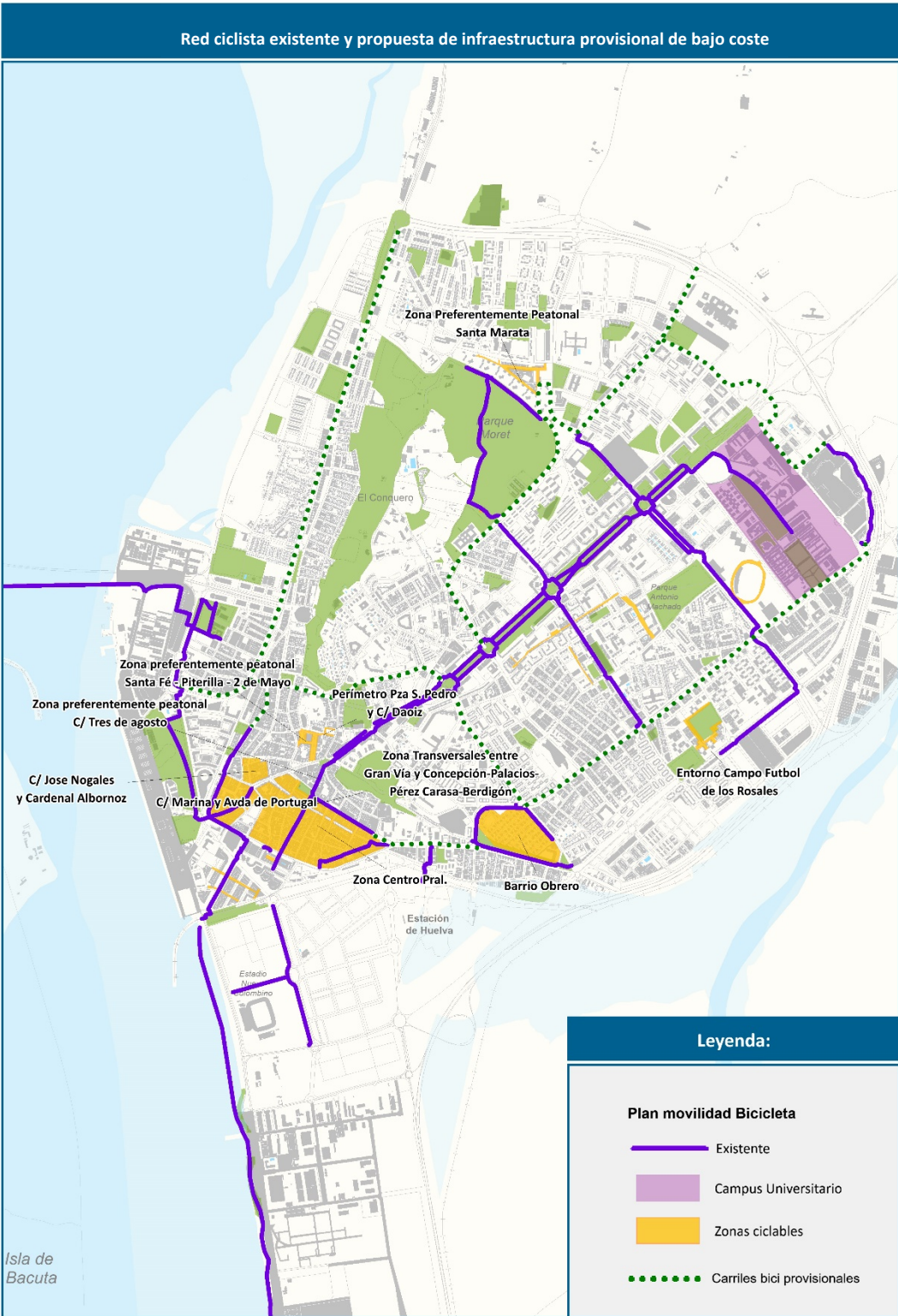
[https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin\\_Guide-EN.pdf](https://mobycon.com/wp-content/uploads/2020/05/FrKr-Berlin_Guide-EN.pdf)



Esta propuesta y las peatonalizaciones propuestas configuran un escenario a evaluar con el modelo en situación futura con el fin de obtener datos objetivos que determinen la idoneidad de esta solución, dado su alto coste económico. Los resultados obtenidos se incluirán en el documento “Evaluación y Resultados que definen el Plan de Movilidad Urbana” que constituye la siguiente entrega.

<sup>15</sup> <http://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2020/05MAYO/0505guia-carril-bici-en-10-dias.shtml#.YCEcvehKHPY>

Figura 11. Red ciclista en Huelva– situación actual y propuesta





### 2.8.3. Plan de mejora de la señalización ciclista

#### 2.8.3.1. Motivación

En el diagnóstico del PMUS se hizo un análisis pormenorizado de los puntos conflictivos de la red ciclovitaria existente, en el que se destacaron varios puntos:

- Ausencia señalización zona preferencia peatonal
- Deficiente Señalización horizontal – mantenimiento pintura y separadores
- Conflicto carriles bici situados en aceras
- Ancho insuficiente en el trazado carriles bidireccionales
- Conservación y mantenimiento de la red (firme)
- Discontinuidad /sin linealidad en el trazado por limitación de espacio

#### 2.8.3.2. Propuesta

Se propone la instalación o mejora de la señalización ciclista que mejore la información, ordenación o regulación de la circulación por una vía en condiciones de seguridad, eficacia y comodidad.

##### 2.8.3.2.1 Señalización vertical y horizontal

Se instalará señalización de la condición de ciclocalle o ciclocarril cuando se accede a la misma y, si el ámbito es amplio, señalización de recordatorio en su interior.

Se apunta como la posibilidad de mejora la multiplicación de pequeños pictogramas de bicicletas como señalización de refuerzo dentro de los ámbitos de ciclocalles o ciclocarril.



Ciclocalles: ejemplos de señalización vertical y horizontal



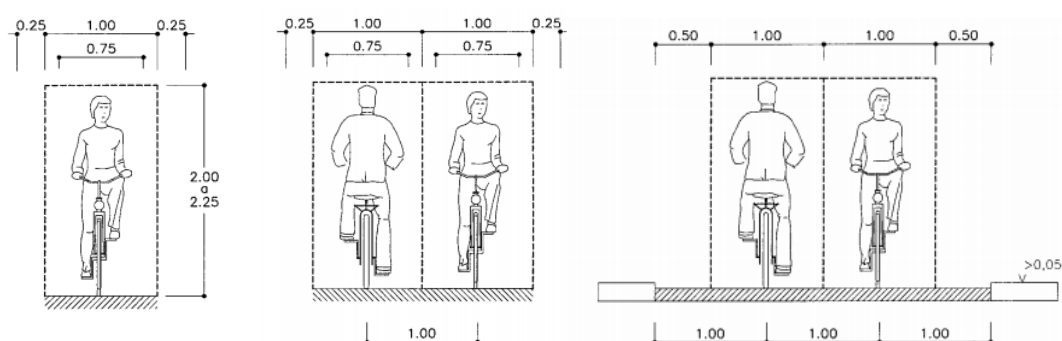
Ciclocarriles: ejemplos de señalización vertical y horizontal. Foto izquierda: Tomás Fernández

#### 2.8.3.2.2 Infraestructura ciclista en aceras

Las acera-bici discurren sobre la plataforma peatonal y consiste en un carril delimitado por marcas viales para uso exclusivo de bicicletas. Se aconseja modificar estas soluciones y habilitar un ciclocarril (en calles de un carril por sentido) o ciclocalle (en calles de dos carriles o más por sentido), puesto que el ancho de las aceras debe tener un ancho libre de mínimo 1,80m para ser considerado itinerario peatonal accesible, conforme normativa estatal vigente.

#### 2.8.3.2.3 Ancho de las ciclovías

Para velocidades normales, entre los 15 Km/h y los 30 Km/h, y en condiciones adecuadas para la rodadura, se considera que la anchura ocupada por un ciclista en marcha es de 1,00 m. Aunque 1,00 m es el ancho mínimo estricto para la circulación de un ciclista, en el diseño de un carril bici se recomienda dar un resguardo de 0,25 m hacia ambos lados, por seguridad ante posibles movimientos, paradas o puestas en marcha. Por ello, en condiciones adecuadas de circulación, se puede considerar que el ancho estricto necesario en carriles bici unidireccionales es de 1,50 m.



**Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento del carril bici. (Madrid, Ministerio del Interior, DGT, 2000)**

#### 2.8.3.2.4 Pavimento de la infraestructura ciclista

Se diseñarán preferentemente con pavimentos bituminosos o de hormigón procurando la mayor uniformidad superficial. Elementos urbanos como las tapas de registro y las tomas de rejillas de imbornales se dispondrán asegurando la comodidad y seguridad del ciclista.

#### 2.8.3.2.5 Señalización de prioridad peatonal

Se recomienda señalar las zonas de prioridad peatonal en áreas donde es permitido el tránsito de bicicletas, indicando claramente la prioridad peatonal. En caso de que la densidad peatonal no permita la circulación del ciclista sin realizar quiebros o maniobras bruscas, el mismo deberá desmontar de la bicicleta y continuar su marcha a pie respetándose en todo momento la prioridad que tiene el peatón en estos espacios.



**Señal Zona Compartida Prioridad Peatonal. Fuente: Logroño en bici, Madrid Central**

#### 2.8.3.2.6 Señalización de obligatoriedad o recomendación

A pesar de la señal R407 (obligatoriedad de circular únicamente por el carril señalizado) es ampliamente utilizada en las ciudades, se aconseja utilizar la señal S35 (recomendación para utilizar la vía establecida para bicicletas) en situaciones donde la bicicleta, sea porque el carril no está suficientemente acondicionado para la circulación de bicicletas u otros conflictos, necesite usar puntualmente los espacios próximos.



#### 2.8.3.2.7 Señalización sentido contrario

En calles de sentido único con calzadas de ancho suficiente, se permitirá la circulación ciclista en sentido contrario. Tal medida se hará efectiva mediante señalización vertical (icono de bicicleta bajo la señal de entrada prohibida R-101) y/o mediante marcas viales sobre el pavimento.



#### 2.8.3.2.8 Convivencia entre modos de transporte

La existencia de infraestructura ciclista compartiendo el espacio de la calzada con otros modos de transporte, implica extremar el cuidado para garantizar la seguridad de todos.

Se aconseja colocar señalización vertical reforzando esto. Preparar material impreso para informar y concienciar a los ciudadanos es deseable, principalmente si se ejecutan los carriles provisionales propuestos en la medida 2.8.2 *Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas*.



Convivencia de medios de transporte. Fuente: fransaiz.com, Enbicopormadrid



## 2.8.4. Plan de aparcamientos para bicicletas

### 2.8.4.1. Motivación

La ciudad de Huelva dispone de una red ciclovitaria de 18,5km de extensión. A pesar haberse establecido el Marco de colaboración entre la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Huelva para el desarrollo de actuaciones en el fomento de los desplazamientos en bicicleta (actualmente estancando), el acuerdo carece de previsión para la instalación de aparcamientos para bicicletas.

La red existente, así como la futura creación de itinerarios ciclistas (tanto los establecidos en el Marco de colaboración como los provisionales propuestos en la medida 2.8.2 de este plan de acción), debe ir acompañada de la existencia de oferta de aparcamientos para que los ciclistas se decanten por esta alternativa, pues solo con una buena red no basta, sino que se ha de poder estacionar la bici, de forma adecuada, compatibilizando este aparcamiento con el resto de los usuarios del espacio público. La justificación de esta actuación es que la elección de este modo, al igual que ocurre con el vehículo privado, depende tanto de la red viaria como de la disponibilidad de aparcamiento.

### 2.8.4.2. Propuesta

Instalación de aparcamientos para bicicletas para fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, ofreciendo al ciudadano aparcar -de una manera cómoda, accesible y segura- las bicicletas privadas en los principales centros de atracción y generación de viajes.

De esta manera los objetivos fundamentales de esta actuación serían dos:

- ✓ Potenciar la movilidad ciclista.
- ✓ Dotar a los usuarios de la bicicleta de lugares adecuados para el estacionamiento de bicicletas.

### Localización aparcamientos

Se propone la instalación de **65 aparcabicis**, con 3 soportes cada uno (cada soporte permite el anclaje de dos bicicletas) con la ubicación que queda reflejada en la figura *Propuesta de aparcamientos para bicicleta* y la siguiente tabla:

Grandes centros de atracción	15
Zafra	1
Estación de FFCC	1
Turismo - Muelle del Tinto	1
Campus universidad	3
Palacio de Congresos	1
Recinto ferial	1
Estadio	1
Gran Comercio / Espacio comercial	6
Centros deportivos y culturales	
Equipamientos deportivos	8
Bibliotecas	6
Centros educativos y sanitarios	
Equipamientos Educativos (CDP, IES, EA)	23
Equipamientos Sanitarios	7

Otros	
Espacios públicos	2
Gobierno	4
<b>Total</b>	<b>65</b>

Los locales prioritarios son algunos de los principales centros de atracción:

- Para consolidar el carácter intermodal de las estaciones, se ha seleccionado la Estación de Zafra (dispondrá de dotación de aparcamientos seguros para bicicletas para realizar la última etapa de los desplazamientos) y la Estación de Ferrocarril;
- Grandes centros de comercio, como el nuevo Mercado del Carmen o Centros comerciales;
- El Muelle del Tinto por ser un punto turístico muy importante y estar localizado en una zona muy atractiva para la movilidad activa;
- Otros puntos de grandes eventos, como el Palacio de Congresos, Recinto ferial o el nuevo Estadio Colombino

El siguiente grupo donde se deberían instalar los aparcamientos serían equipamientos deportivos y las bibliotecas municipales

Un tercer grupo lo conforman los equipamientos educativos y los sanitarios. En el caso de los educativos, se propone ubicar los aparcamientos en los Institutos (IES) y Centros de Formación Profesional (CPDs), por la franja etaria de los alumnos que los frecuentan (adolescentes y adultos jóvenes). Adicionalmente se proponen aparcamientos en los hospitales Vázquez Díaz y Hospital Comarcal Infanta Elena para apoyar la medida descrita en el punto 2.7.1. *Definición de una red de itinerarios peatones saludables*, que recomienda la instalación de un puente peatonal en la vía H-30 y una ampliación del túnel situado en la continuación de la calle Trinidad y Tobago, para posibilitar el acceso peatonal y de bicicleta.

Por último, se proponen algunas instituciones de gobierno y dos puntos situados en el espacio público. La metodología para configurar el mapa de puntos de aparcamiento, donde inicialmente se localizaban 197 dotaciones, ha sido agrupar los que se encontraban a menos de 100 metros y priorizar la lista descrita.

La recomendación es que, poco a poco, se vaya aumentando la oferta de puntos de aparcamiento en la ciudad de Huelva, tanto en las instituciones como en la vía pública. Esta segunda opción debería ser en la calzada y no en la acera, espacio reservado para la circulación peatonal que debe estar libre de obstáculos.

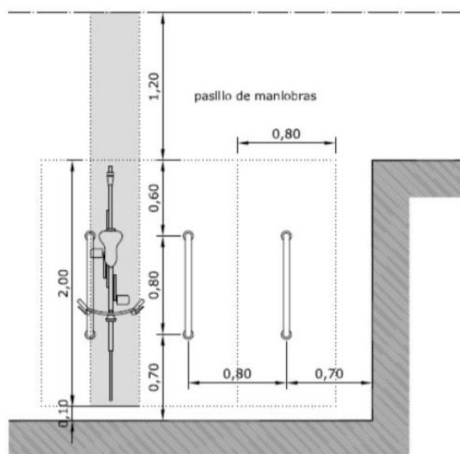
A continuación, describimos algunas soluciones de disposición y diseño:

### Aparcamientos en U invertida

La elección del tipo de aparcamiento a implantar es importante. El robo de bicicletas es uno de los aspectos más destacados que disuade del uso de la bicicleta por la sensación de inseguridad que acarrea y los costes económicos que conlleva. En este sentido la elección de un aparcabicis adecuado que permita el correcto anclaje de las diferentes partes de la bicicleta es algo de vital importancia.

Destacamos la publicación del IDAE al respecto “Manual de aparcamientos de bicicletas”<sup>16</sup>

En esta publicación se hace alusión a que, en estos momentos, el soporte tipo U-invertida, en sus diferentes aspectos, es el más aconsejado y recomendado en Europa por su seguridad y comodidad. Este soporte permite el anclaje de la bicicleta con dos sistemas antirrobo de manera que tanto las ruedas como el cuadro quedan fijados al soporte.

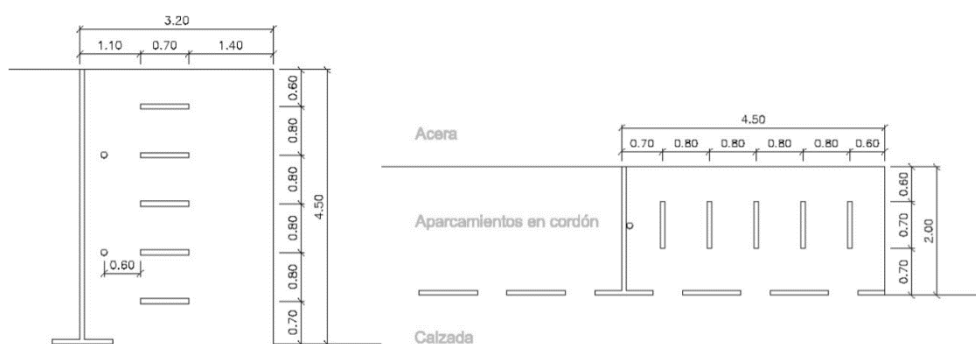


Superficie ocupada: 1,28 m<sup>2</sup>/bicicleta



En cuanto a los criterios de instalación, los aparcabicis pueden instalarse en calzada o en la acera.

- Si se instalan en calzada, utilizando una sola plaza de aparcamiento de automóvil, se pueden instalar 5 anclajes de tipo U-invertida y se recomienda protegerla mediante bolardos o elementos que disuadan de la invasión por parte de vehículos a motor.
- Si se instalan en acera, el aparcabicis tipo se compone de 3 o 5 anclajes, pero se debe ajustar el número de anclajes a las necesidades y posibilidades reales del lugar donde se instale. Concretamente, se deben tener en cuenta otros elementos de mobiliario urbano previamente instalados (como árboles o bancos). También hay que valorar la conveniencia de instalarlos perpendiculares al bordillo u oblicuos.



Diagramas del Plan Director de la Bicicleta. Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza / Idom

<sup>16</sup> [http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos\\_Manual\\_de\\_aparcamientos\\_de\\_bicicletas\\_edf1ed0e.pdf](http://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Manual_de_aparcamientos_de_bicicletas_edf1ed0e.pdf)

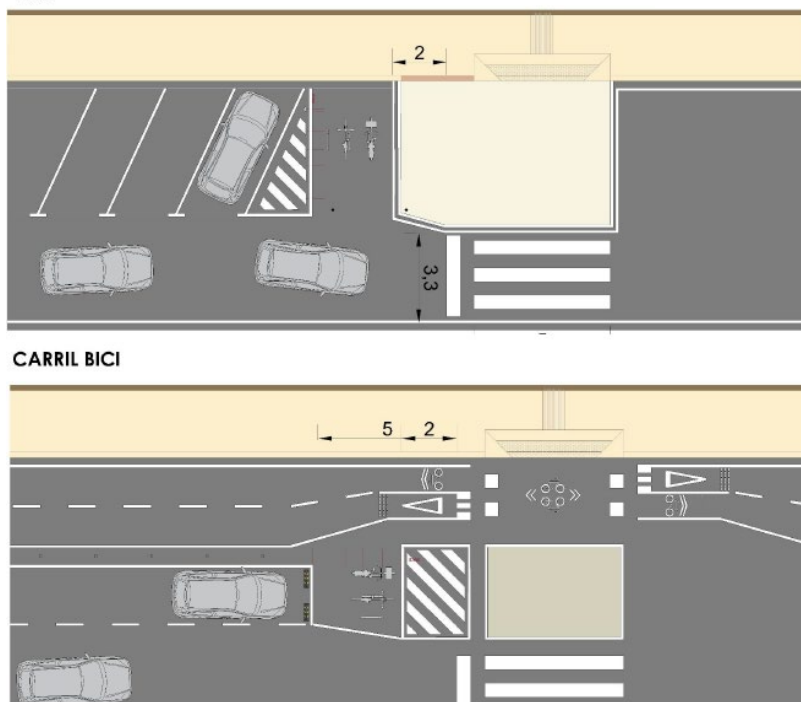
### Disposición en la vía – Pasos de cebra

Como criterio recomendado para los nuevos aparcamientos se propone ubicarlos en calzada, situándolos en las inmediaciones de los pasos de peatones. Para ellos, se propone la liberación de obstáculos visuales en los 5 metros previos a los pasos de peatones en el sentido de la marcha rodada, con el objetivo de:

- ofertar plazas necesarias para modos de transporte alternativos al vehículo privado,
- mejorar la seguridad vial de los peatones, puesto que contribuyen a aumentar de forma importante la visibilidad en los pasos de peatones, reduciendo la peligrosidad de los cruces.

**Ejemplos de actuaciones en el barrio de la Rochapea.**  
**Ordenanza de Movilidad de**

#### B6 PASO\_BATERIA\_APARCABICIS


Ayuntamiento de  
**Pamplona**


**Pamplona.**

### Aparcamientos seguros / Hangares

Una solución para dotar de mayor seguridad contra robos a los aparcamientos de bicis, son los dispositivos llamados “hangares”. Se podría contemplar su instalación en grandes centros de atracción que dispongan de espacio para su instalación, como la Universidad, áreas industriales u hospitales. En febrero de 2020, la rectora de la Universidad y la Fundación Atlantic Copper firmaron un convenio para habilitar un aparcamiento protegido en el Campus de El Carmen. Este convenio da forma el plan estratégico movilidad sostenible en el campus universitario.

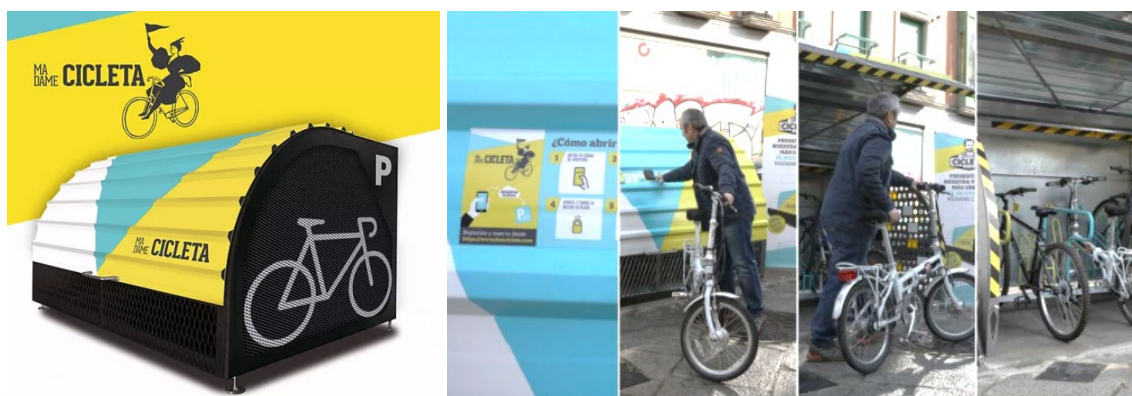


ciclet



**Aparcamiento seguro en un edificio institucional. Fuente: Intelligent parking**

Otro modelo de bicihangar es el proyecto de aparcamientos cerrados para bicis en la calle. Basada en el servicio y la tecnología ya existente de su Red de Parkings subterráneos, Don Ciclete instaló en la vía pública el BiciHangar Madame Cicleta, que ha sido posible por el proyecto europeo Mares, la JMD de Centro y la empresa Don Ciclete.



**Bicihangar Madame Cicleta de Don Ciclete. Fuente: <https://www.web.doncicleteo.com/>**

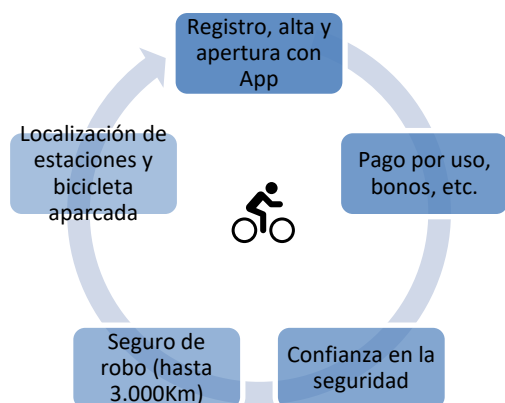
La estructura es una jaula cerrada ubicada en la calzada (en lugar de una plaza de aparcamiento de coche) que ofrece un aparcamiento seguro para 6 bicicletas y a las cuales se accede con una app desde el móvil. Los bici-hangares mejoran el nivel de seguridad de los aparcabicis convencionales en el espacio público, sin tener que subir la bici a casa o al lugar de destino y sobre todo quitando el miedo al robo. Al posibilitar el aparcamiento de hasta 12 bicicletas en el espacio de 1 plaza de aparcamiento para coches (en módulos de 6 bicis por hangar), la solución presenta ventajas también desde el punto de vista de la eficiencia y la equidad en el uso del espacio público, permitiendo un reajuste al desequilibrio actual en el reparto de un recurso limitado<sup>17</sup>.

El primer prototipo de este servicio en Madrid, lo cual mejora las ofertas ya operativas en algunas ciudades europeas (por ejemplo, en Londres, Bruselas y Dublín), añadiéndole una tecnología de acceso propia, con control, registro y seguros automáticos a través de una app online que posibilita el uso de manera ágil y compartida en una red de usuarios.

<sup>17</sup> <https://maresmadrid.es/evento/madame-cicleta-la-nueva-solucion-de-aparcamiento-para-tu-bici-en-la-calle/>

En Madrid, los hangares deben estar contemplados por el catálogo de elementos de la vía del Ayuntamiento para legalizar su instalación. Esto puede ser un impedimento para su instalación.

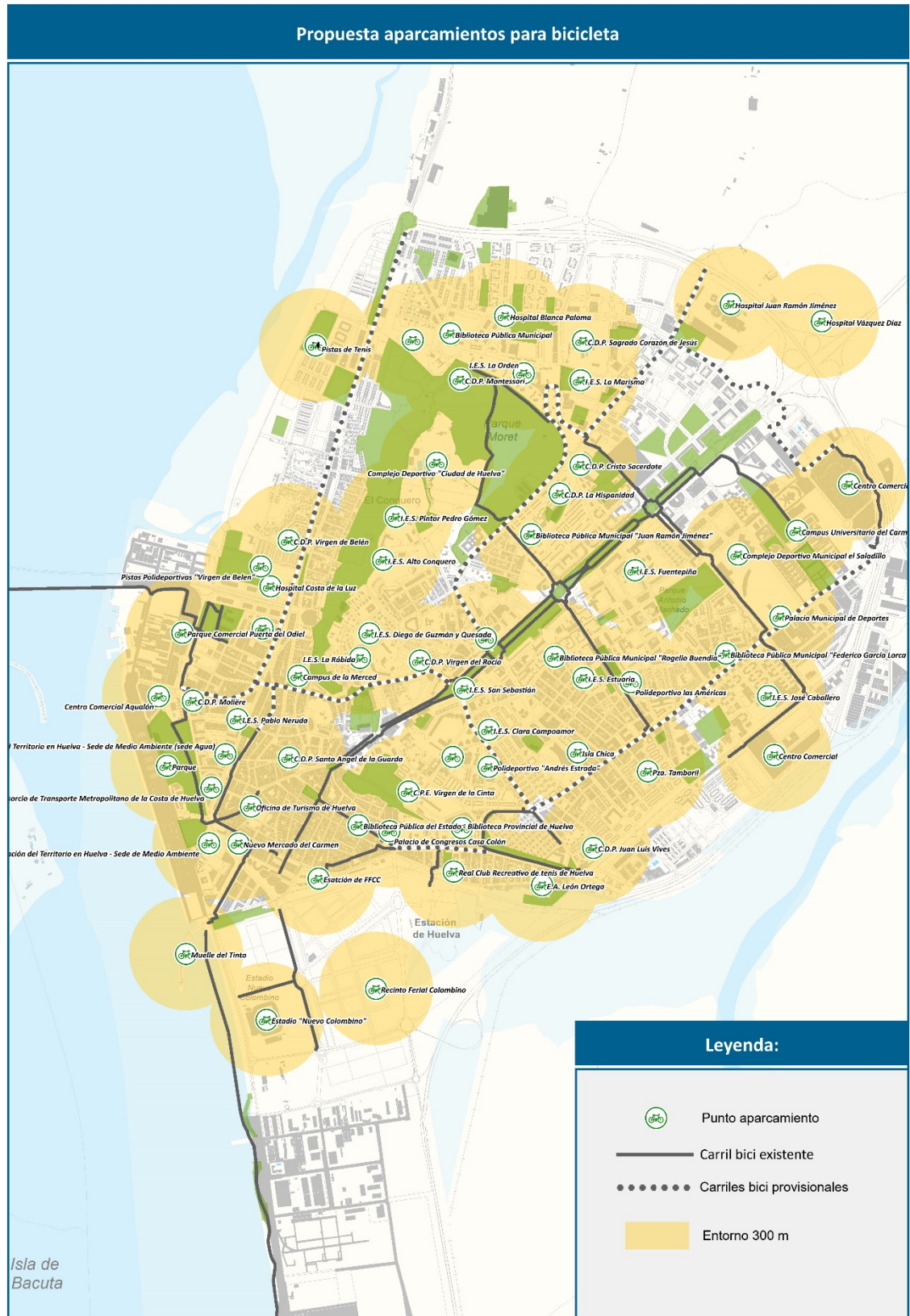
#### Beneficios para la persona usuaria



#### Beneficios para la persona administradora



Figura 12. Propuesta de aparcamientos para bicicletas



## 2.8.5. Sistema público de bicicletas

### 2.8.5.1. Motivación

En la actualidad la ciudad de Huelva no cuenta con un sistema de préstamos de bicicletas público, lo que implica que toda la movilidad ciclista de la ciudad se basa en la pertenencia privada de bicicletas por parte de los usuarios.

La única presencia de bicicleta pública en la ciudad es la iniciativa denominada **+BICI** pilotada desde 2014 por el Consorcio de Transportes de Huelva. Se trata de un servicio de préstamo gratuito de bicicletas para los usuarios del transporte público que utilicen como título la tarjeta de transporte del Consorcio de Transporte Metropolitano. Las únicas condiciones que se establecen para el servicio son:

- Ser mayor de edad y presentar el DNI y la tarjeta del Consorcio.
- Disponer de saldo mínimo de 1,5€ en concepto de fianza.
- Firmar el contrato de préstamo gratuito que da permiso al uso de la bicicleta durante un día hasta la devolución de esta ese mismo día antes de las 22:00 en el aparcamiento habilitado (estación de autobuses).

Este servicio, por tanto, está principalmente orientado a los residentes del área metropolitana usuarios del transporte público que conecta con la ciudad, sirviendo como complemento de viaje metropolitano en su última etapa más urbana, no siendo una opción atractiva para los residentes de la ciudad de Huelva que no cuentan con una opción real en este aspecto.

### 2.8.5.2. Propuesta

Implantar un sistema municipal de bicicletas compartidas en los barrios de la ciudad, rutas turísticas y centros de transporte (Estaciones, Zafra). Se trata de un sistema instalado en multitud de ciudades a lo largo del mundo y que en general ha tenido resultados positivos para el aumento del reparto modal en favor de la bicicleta. Este sistema, como complemento al resto de medidas de fomento de la bicicleta, permite un acercamiento mayor de la bicicleta a usuarios que no la usan habitualmente ya que permite:

- No tener una bicicleta en posesión.
- Eliminar los inconvenientes relativos al aparcamiento y almacenaje de la bicicleta en el hogar.
- Eliminar el factor disuasorio que supone la inseguridad ante el robo de la bicicleta.
- Aumentar relativamente la seguridad vial al aumentar el número de ciclistas en las vías y por tanto una mayor visibilidad ante el automóvil.
- Mejorar la intermodalidad.
- Coste asumible de transporte.

Esta medida tendría un triple objetivo:

- Fomentar el uso de la bicicleta.
- Incrementar de forma más rápida el reparto modal de la bicicleta.
- Mejorar la accesibilidad en el casco histórico al proponerse bicicletas con asistencia al pedaleo.



Este sistema, mediante un registro y un cierto coste a modo de cuota y según el uso, permite usar una bicicleta desde una de las bases de anclaje a otra. Algunas características de estos sistemas son:

- Pueden ser manuales o automáticos de manera que hace falta personal o no. En general, los sistemas automáticos son más flexibles puesto que no necesitan personal y permiten que el sistema pueda funcionar durante todo el día.
- Se realiza un registro del usuario vía telemática y se le hace llegar una tarjeta para el uso del sistema. Se pueden establecer diferentes tipos de usuarios, diferenciando entre usuarios habituales y usuarios ocasionales.
- En las bases de anclaje el usuario introduce la tarjeta y retira la bicicleta.
- En la base de destino devuelve la bicicleta ubicándola en el anclaje y cerciorándose de que quede bien anclada para que no se le cobre más tiempo.
- En cuanto al tipo de bicicleta la variabilidad en el mercado es muy alta. Principalmente el diseño debería ser:
  - Robusto y único para reducir los efectos del vandalismo y evitar el robo de piezas.
  - Deberán tener una imagen corporativa que permita identificarlas siendo así por tanto un símbolo más para la proyección del municipio.
  - Al estar orientado a mejorar la accesibilidad en el casco histórico, las bicicletas deberían contar con asistencia al pedaleo.
- Será necesario establecer unas normas de uso en la que entre otros aspectos se fije el límite máximo de uso de la bicicleta que podría ser de unas dos horas aproximadamente.
- Se establecerá un sistema tarifario con:
  - Una cuota anual para los usuarios habituales y otro tipo de cuota para los usuarios ocasionales.
  - Un coste por uso. Para fomentar su uso se podría establecer que una primera franja sea gratuita y posteriormente establecer tarifas por franjas de medias horas o cuartos de hora.
- Un aspecto clave es el tema de la redistribución de las bicicletas mediante una furgoneta para procurar una distribución igualitaria de las bicicletas a lo largo de las bases de manera que no haya una gran descompensación.

**Se muestran a continuación algunas imágenes de ejemplos de los sistemas Sevici y MálagaBici, en Sevilla y Málaga respectivamente.**



**Sistema Sevici de Sevilla**



Sistema MálagaBici

En la actualidad existen diferentes programas de obtención de **financiación** para proyectos relacionados con la movilidad sostenible como pueden ser las ayudas del IDAE (Plan Moves II, planes de transporte al trabajo, planes de movilidad),

El Programa MOVES II de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible, se trata de un plan de ayudas coordinado por el IDAE del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital y gestionado por las comunidades y ciudades autónomas que deberán realizar convocatorias en sus respectivos territorios. Se convoca para los ejercicios 2020 y 2021, en régimen de concurrencia no competitiva, los incentivos de mejora energética del transporte en **Andalucía**, acogidos al Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II), con un presupuesto de 17.954.692 euros.


 Movilidad  
Eficiente & Sostenible


### Estado de las convocatorias por CCAA

#### Andalucía

Presupuesto:  
**17.954.692 €**

Aceptación ayuda:  
**SÍ**

Publicación  
Boletín Oficial CCAA  
Acceda a:  
Convocatoria

Dónde solicitar:  
**Agencia Andaluza de la  
Energía**

Más información



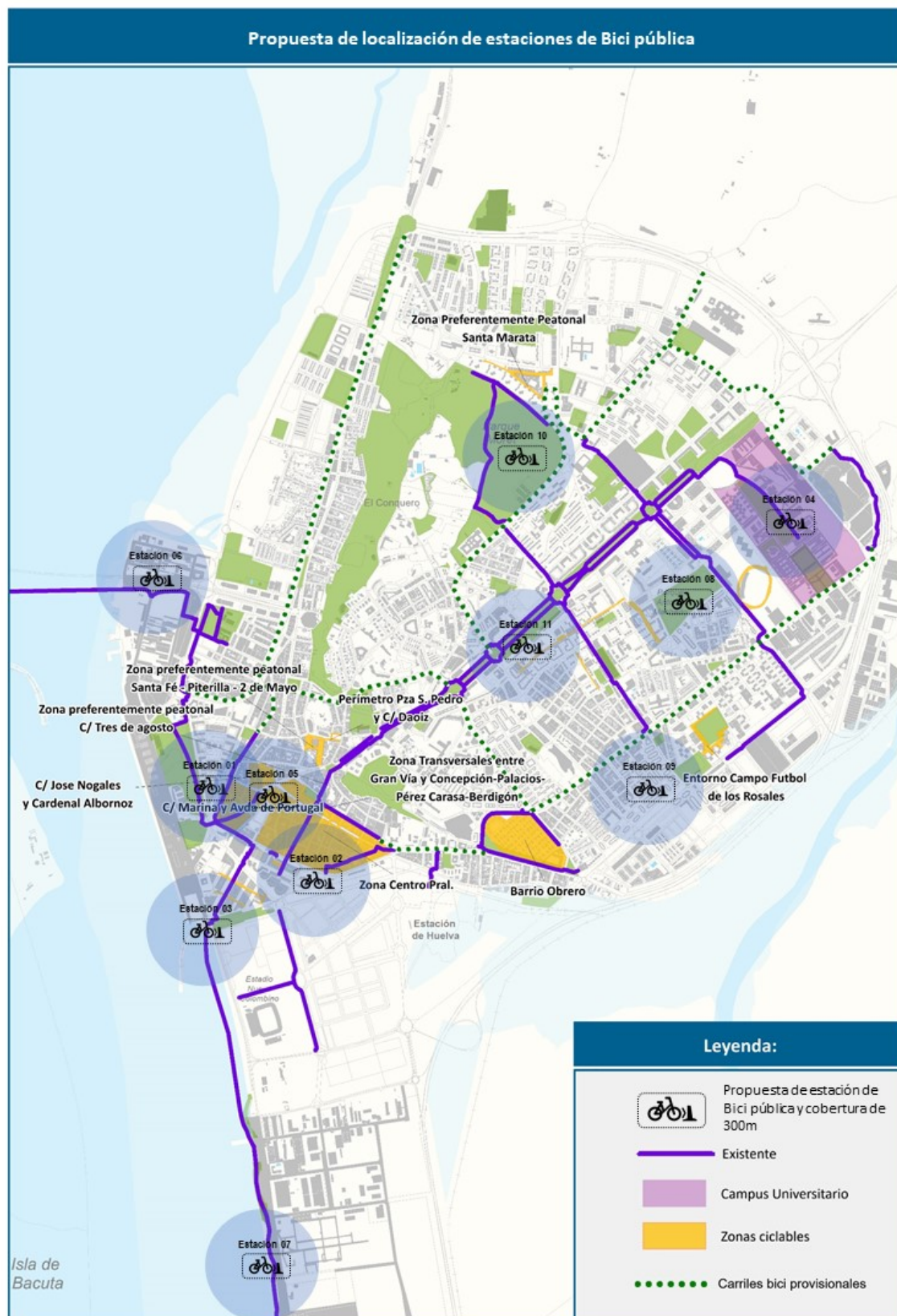
La línea de actuación 3 se centra en la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas, ya sean públicos o bien restringidos al ámbito de empresas o polígonos industriales. Las ayudas serán de un 30 % del coste subvencionable, estableciéndose un límite de 100.000 euros. Se considera actuación subvencionable, en los sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas: el proyecto, la obra civil, anclajes y bases del sistema, el coste de adquisición de las bicicletas y los gastos en software necesarios para gestionar el sistema de préstamo.

La propuesta para Huelva es instalar 11 estaciones con 10 anclajes cada una, distribuidas a lo largo del núcleo urbano. Estos se sitúan en puntos donde se puede concentrar una mayor demanda, en puntos turísticos y algunas dotaciones públicas de espacios libres y deporte, mejorando su accesibilidad y promoviendo la movilidad activa.

De esta manera y tal como se ve en la siguiente tabla y en la Figura 13, con esta distribución se consigue una cobertura bastante amplia:

Grandes centros de atracción	
<b>Estación 01</b>	Zafra
<b>Estación 02</b>	Estación de FFCC
<b>Estación 03</b>	Turismo - Muelle del Tinto
<b>Estación 04</b>	Campus del Carmen
Puntos turísticos	
<b>Estación 05</b>	Oficina de turismo
<b>Estación 06</b>	Puente a la Marisma del Odiel
<b>Estación 07</b>	Paseo de la Ría
Espacios públicos	
<b>Estación 08</b>	Parque Antonio Machado/Complejo deportivo municipal
<b>Estación 09</b>	Plaza del Tamboril - Isla Chica
<b>Estación 10</b>	Parque Moret
<b>Estación 11</b>	Bulevard Av.Andalucía

Figura 13. Propuesta de estaciones de bicicleta pública en Huelva





## **2.8.6. Promoción del uso de la bicicleta para rutas turísticas**

### **2.8.6.1. Motivación**

Es una realidad que la bicicleta va ganando terreno poco a poco a otros medios de transporte como el coche en los desplazamientos por ciudad y cada vez son más también los turistas que deciden hacer del viaje en este vehículo de dos ruedas durante sus vacaciones.

El año 2017 fue declarado por la ONU Año Internacional del Turismo Sostenible y el cicloturismo es su perfecto aliado: respeta el medio ambiente y favorece el crecimiento económico inclusivo y sostenible.

Se entiende por cicloturismo, aquellas visitas recreativas, ya sea durante más de un día o de solo un día, que implican el ciclismo de ocio como una parte fundamental e importante de la visita. Comprobamos cómo el auge del cicloturismo se ha producido paralelamente y como consecuencia del incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades.

El sector turístico ha de tener en cuenta también sus impactos ambientales, en particular los relativos al cambio climático y tratar de disminuirlos. Precisamente, el cicloturismo puede ofrecer un turismo sostenible y la reducción de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) al mismo tiempo.

La voluntad de la Unión Europea es que el turismo contribuya al Objetivo Europa 2020, es decir, a un crecimiento inteligente, sostenible e inclusivo. Asimismo, la UE reconoce al turismo en bicicleta como un medio para mejorar las condiciones de bienestar y de vida de una manera sostenible para las generaciones presentes y futuras. (Commission of the European Communities, 2006, p. 10).

Es por estos motivos, entre otros, por lo que a partir de 2009 se ha evidenciado un apoyo económico claro de la UE a las iniciativas vinculadas con el cicloturismo. (“Iron curtain trail”, North sea cycle route”, “Greenways for Tour”, “Greenways Product”, Pirinexus, etc.).

La bicicleta es un medio de transporte ideal para hacer turismo y para desplazarse por las ciudades que se visitan. Cada vez son más los que preguntan por alquileres municipales o por empresas de alquiler de bicicletas cercanas. Los hoteles también se han dado cuenta del potencial y consideran un valor añadido ofrecer este servicio a sus clientes, mejoran la imagen de modernidad y compromiso con el medio ambiente y su puntuación en portales como Tripadvisor o Booking. Los servicios de bicicletas municipales son alternativas de movilidad sostenible que también van dirigidas al turista como una opción más de transporte público.

### **Marismas del Odiel**

El paraje natural de Marismas del Odiel está enclavado en el litoral occidental de la provincia de Huelva, en el estuario de los ríos Tinto y Odiel, este espacio natural protegido abarca superficies pertenecientes a 4 municipios. Se declaró en 1983 Reserva de la Biosfera (UNESCO), primer paso realizado para que el Gobierno Andaluz reconociera su importancia real, no sólo desde el punto de su patrimonio natural, sino también etnográfico y cultural. Ello se plasma en la declaración del primer Paraje Natural de Interés Nacional en Andalucía. Desde su declaración como Reserva de la Biosfera, Marismas del Odiel ha obtenido diferentes figuras de protección que respaldan la importancia de su patrimonio y permiten la gestión y participación ciudadana.

Dentro de sus atractivos cabe destacar la observación de aves. Con tal fin existen diferentes senderos y observatorios repartidos por el paraje, de los cuales pertenecen al término municipal de Huelva los observatorios de El Colmenar y el de la Calatilla, además del mirador de Bacuta.

El Centro de Visitantes Anastasio Senra es el punto de referencia, al que se puede acceder por distintos modos de transporte:

- Por modo motorizado, desde Huelva se llega al equipamiento a través de la Ctra. del Dique Juan Carlos I, en el P.K. 2,4 desde la rotonda de enlace con la A-497 de Corrales, salida PjNMarismas del Odiel.
- Las líneas de autobuses cuyo trayecto pasa cerca del Parque Natural Marismas del Odiel son la M-212, M-302, M-307, M-400 y M-403 de la compañía Damas SA.
- Para acceder a través de los modos activos, existe un camino habilitado cuyo punto inicial está entre la Avenida de Enlace y el Puente de Santa Eulalia, es una vía paralela al Puente al que solo se puede acceder a pie o bicicleta. El camino continua paralelo durante 250 metros al Dique de Contención de Arenas Príncipe Juan Carlos I, después de los cuales cruza el Dique y continúa hacia Punta Umbría, paralelo al Río de Aljaraque en el primer tramo y paralelo a la A-497 hasta el final de su recorrido.
- Desde la Reserva de la Biosfera (UNESCO) se han impulsado diversos proyectos vinculados al desarrollo sostenible. Como ejemplo, la construcción de vías multimodales y carriles-bici que discurren por diferentes zonas de la Reserva; la adecuación de senderos interpretativos, que permiten al ciudadano acercarse fácilmente a la Reserva: la restauración de humedales, el fomento del turismo ornitológico y la adecuación de accesos a las zonas de playa.

Una vez se alcanza la entrada del Centro de Visitantes Anastasio Senra, se encuentran varios puntos de interés y seis senderos: Cabeza Alta, Calatilla de Bacuta, El Acebuchal, El Almendral, La Cascajera y Salinas de Bacuta. Desde el Centro, se puede recorrer la zona interior de la marisma caminando, en bicicleta o en un tren neumático que ofrece el Centro.



**Camino para peatones y bicicleta; Puente de madera. Fuentes: Google maps, Junta de Andalucía,**

A las actividades productivas que se llevan a cabo en la Marisma, se une el potencial turístico que tiene la zona, donde está tomando especial importancia el turismo de naturaleza y, sobre todo, el ornitológico. Los municipios integrados en la Reserva se han implicado cada vez más en el fomento del conocimiento de la misma, y ya la consideran como uno de sus valores más importantes, tanto turística como ambientalmente, propiciando su conocimiento y respeto a todos los niveles.

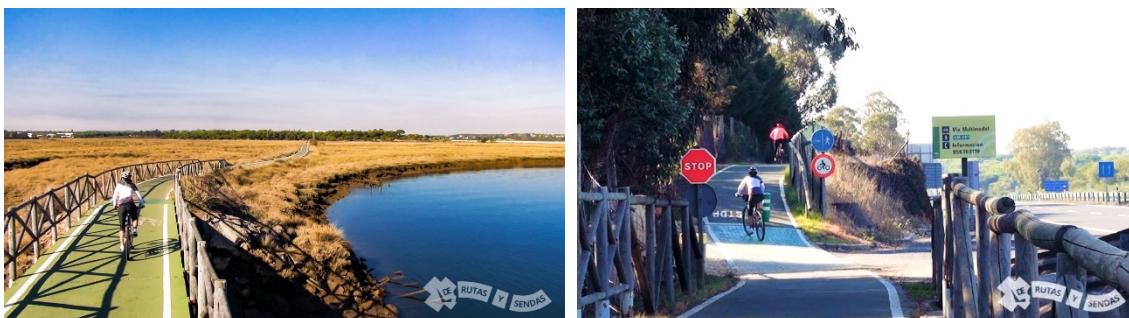
**En las Marismas del Odiel existen senderos aptos para los peatones y ciclistas. Como carriles cicloturistas, destacamos dos:**

Carril cicloturista	Longitud (km ida)	Dificultad
Ribera de Punta Umbría	2,6	baja
Salinas del Astur	4,7	media

### Carril Cicloturista Ribera de Punta Umbría

El carril se inicia en el paraje conocido como El Eucaliptal las inmediaciones del yacimiento arqueológico del mismo nombre y próximo de la antigua casa forestal de La Peguera. Comienza su recorrido sobre un trazado pedestre realizado con aportes de material sobre el terreno natural de arenas.

El sendero discurre paralelo a la valla de delimitación del Paraje Natural de Marismas del Odiel donde queda a un lado las instalaciones de las Salinas del Astur, complejo destinado a la producción acuícola en los esteros de las antiguas salinas así como al desarrollo de actividades de educación ambiental y turismo de la naturaleza. Después de rebasar la entrada a las Salinas del Astur el carril bici continua el recorrido en dirección oeste penetrando cada vez más en el pinar hasta finalizar en dirección sur a la altura del cruce con el carril cicloturista de Salinas del Astur a Pinos del Mar.



Fuente: Rutas y Sendas

### Carril Cicloturista Ribera de Punta Umbría

El trazado se inicia en la urbanización de Pinos del Mar donde se atraviesa una zona de pinar en la que se han llevado a cabo recientes trabajos forestales de prevención de incendios. Tras recorrer este primer tramo, el carril se adentra en un pinar maduro, con arbolado alto y denso.

Tras descender la duna y atravesar el paso bajo la autovía A-497, el carril vuelve a adentrarse en un pinar alto y consolidado, pero en el que la cohorte de acompañamiento se encuentra bastante más limitada tanto en densidad como en diversidad.

En el extremo más nororiental, el carril cicloturista alcanza la divisoria del pinar con las marismas del Astur, desde donde se puede contemplar una amplia panorámica del entramado de esteros y caños



que constituyen la ría de La Bota y la Isla de la Liebre. Desde este punto puede accederse a las instalaciones de las antiguas salinas del Astur.

#### **2.8.6.2. Propuesta**

La ciudad de Huelva, durante mucho tiempo, no ha aprovechado suficientemente la cercanía de la Reserva, pero en los últimos años ha establecido una relación más directa y participativa en los programas ejecutados. La cercanía a los municipios, sin estar dentro de ellos directamente, fue en un principio uno de los hándicaps más importantes para que los habitantes de la zona aprendieran a valorar y conocieran esta Reserva.

Sin embargo, a través de diferentes Programas de Educación Ambiental se ha ido acercando a los ciudadanos de todas las edades a esta Reserva, desde los más pequeños hasta los más mayores, que aportan su experiencia y conocimiento de la zona al personal que trabaja en la misma.

Aunque el perfil del visitante es muy amplio, el grueso de visitas a la Reserva se da en primavera, cuando se produce el mayor número procedente de los centros educativos y universitarios. A esto se une una gran afluencia de turistas europeos y del norte de España, que se acercan a la Reserva principalmente por su elevado potencial ornitológico.

Con el objetivo de consolidar las opciones de transporte activo a nivel periurbano de Huelva, desde el PMUS se proponen varias acciones:

Mejorar la oferta:

- Promover una red alojamientos (hoteles, casas rurales, campings...) especializados en cicloturismo con servicios de calidad para ciclistas.
- Fomentar lugares de guarda y custodia de bicicletas y mochilas/maletas.
- Promover la intermodalidad con las estaciones de viajeros de la ciudad que permitan acercar al cicloturista a la ciudad.
- Promover el traslado de bicicletas por tren y por el servicio de Correos.
- Dar visibilidad a las empresas de venta/alquiler de bicicletas para promocionar sus servicios a usuarios/as que necesiten bicicletas para sus visitas en bicicleta.
- Cerrar las conexiones con las salidas de la ciudad al campo y a las vías y rutas turísticas de la provincia.
- Promover una aplicación informática que marque el itinerario ciclista seguro entre dos puntos, tanto para los usuarios de la bicicleta en la ciudad como para los turistas.
- Implementar señalización de las vías ciclistas en rutas utilizadas por los turistas visitantes, en especial los accesos a las Marismas del Odiel y Punta Umbría.
- Mejorar la información sobre el acceso mediante modos activos (caminada y bicicleta) a la Marisma, con tótems informativos localizados en el punto inicial del acceso por el Puente de Santa Eulalia, en la Avenida del Enlace.

Mejorar la demanda:

- Recoger la oferta turística de la ciudad para promoción del cicloturismo y realizar campañas de difusión en España y en Europa.
- Definir rutas turísticas en bicicleta por la ciudad y alrededores que permita guiar a los visitantes por una oferta variada de arte, patrimonio, evolución humana, gastronomía, etc...



- Dirigir a los turistas que llegan a la ciudad sin bici y deseen conocer la ciudad en bicicleta, con el sistema de préstamo de bicicletas.



Figura 14. Detalle del acceso y modos de transporte en las Marismas del Odiel. Elaboración propia



## **2.8.7. Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio**

### **2.8.7.1. Motivación**

La promoción del uso de la bicicleta en los desplazamientos diarios y por motivos de trabajo es económicamente rentable, comercialmente acertado y ecológicamente razonable, además de ayudar a mejorar los problemas relativos a la protección del medio ambiente, la congestión del tráfico y la salud pública.

Las iniciativas de promoción de la movilidad ciclista tomadas en estos últimos años por gobiernos centrales, las administraciones regionales y locales, y también por las empresas privadas están dando resultados muy positivos. No sólo se ha puesto de manifiesto el gran potencial de uso de la bicicleta para los desplazamientos personales y como medio de transporte, sino que también se ha favorecido la industria de la bicicleta, se ha creado empleo y se han reducido los costes empresariales asociados a los aparcamientos para coches y al absentismo laboral por enfermedad.

Por lo tanto, en esta medida se abordarán programas que fomenten la bicicleta en función del tipo de desplazamiento en la ciudad con el objetivo de asegurar que la bicicleta aumente su uso en desplazamientos como al trabajo, al estudio, a la compra, etc. y aumente de esta forma el reparto modal en bicicleta en Huelva.

### **2.8.7.2. Propuesta**

#### *2.8.7.2.1 Promoción de la bicicleta al trabajo*

Según la Comisión Europea, el 50% de los viajes en automóvil son de menos de 5 kilómetros, distancia perfectamente asumible para ir en bicicleta. A velocidad moderada, es decir, a unos 10 km/hora, esos cinco kilómetros se recorrerían en 30 minutos. En ciudades como Madrid o Barcelona, incluso, esta distancia sería suficiente para recorrer de un extremo a otro su “almendra” central. En Huelva, permite recorrer prácticamente la ciudad de Este a Oeste y también de Norte a Sur.

El coste del viaje es prácticamente cero, es un medio de transporte que no emite ruido ni contamina y en un trayecto comparado de puerta a puerta (incluyendo la búsqueda de aparcamiento) la bicicleta es más rápida que el coche. Además, este ejercicio tiene efectos beneficiosos para la salud. Por ejemplo, usar la bici solo 10 minutos al día mejora las articulaciones, músculos y sistema circulatorio. A partir de la hora de uso se consigue una notable reducción de peso. En solo una media hora de uso para ir al trabajo se pueden llegar a quemar 210 kilocalorías<sup>18</sup>.

Las bicicletas se están convirtiendo cada vez más en una alternativa sólida, viable y económica para quienes se desplazan con ellas al trabajo. Utilizar la bicicleta para ir al trabajo supone un enorme beneficio a nivel salud y también repercute positivamente en la empresa. Tanto los trabajadores como las empresas están tomando conciencia de los beneficios del empleo de este tipo de transporte, los trabajadores por los beneficios que les reporta a su salud y en algunos casos a su economía, y las empresas por el aumento de productividad, disminución del absentismo, etc.

---

<sup>18</sup> Revista DGT: En bici al trabajo

La manera en que las empresas satisfacen sus necesidades de transporte (movimientos de mercancías y de personas) y sus decisiones respecto al acceso diario de sus trabajadores al lugar de trabajo tienen un impacto importante en la situación global del tráfico en las calles de nuestra ciudad.

El potencial de substituir coches por bicicletas es, pues, considerable, en particular para los desplazamientos entre la casa y el trabajo. Cada empresa debería trazar un plan avanzado de transporte, que desincentivara especialmente los viajes cortos en coche con un sólo ocupante.

Ir en bicicleta al trabajo es rentable. Las empresas que cambian a la bicicleta se benefician de ello, entre otros, de varias formas:

- La creación de infraestructuras adaptadas a quienes van en bicicleta al trabajo, y la mejora de las que ya existen, cuesta sólo una fracción de las sumas necesarias para construir y mantener los aparcamientos para coches.
- El suelo y los edificios ya innecesarios para aparcamiento de coches pueden ser rentabilizados utilizándolos para las actividades principales de la empresa.
- Las empresas sufren menos absentismo laboral, porque su personal ciclista goza de mejor salud y está en forma.
- El uso regular de la bicicleta por parte del personal de la empresa mejora la imagen de ésta, demostrando su espíritu cívico y su interés por el medio ambiente.

### **Incentivos público-privados (Empresa - Administración)**

La iniciativa se ha implantado con éxito en Francia y remunera a los ciudadanos que acuden en bicicleta a su puesto de trabajo, incrementando el uso de la bici para ir al trabajo en el colectivo que se adhirió voluntariamente.

Esta iniciativa, del ministerio francés de Ecología, permite que los trabajadores acudan a su empresa en bicicleta pudiendo optar entre dos modalidades: el desplazamiento en bicicleta completo y el desplazamiento parcial sumando los kilómetros recorridos diariamente a la ayuda que perciben para la compra del abono transporte. La iniciativa ha metido de lleno a Francia entre los países que tratan de poner fin al monopolio del coche particular como principal medio de transporte al lugar de trabajo. El gobierno francés realizó este plan pagando 25 centavos de euro por kilómetro recorrido en bicicleta al ir al trabajo<sup>19, 20</sup>.

También Holanda<sup>21, 22</sup> ha propuesto que los trabajadores cobren 0,19 céntimos por cada kilómetro que viajes en bicicleta desde su casa al trabajo con el fin de reducir aún más el uso del coche y mejorar la salud de los trabajadores.

Y aunque estas dos iniciativas abren un frente común de los futuros escenarios que podremos encontrarnos en unos años en España, hoy, la negociación colectiva corresponde al Gobierno y las administraciones locales necesitan fomentar otras iniciativas ligadas con las empresas del municipio que entre dentro de sus competencias. Sin embargo, el Ayuntamiento a instancias de Federación de

<sup>19</sup> <https://ecocosas.com/noticias/francia-paga-trabajo-bicicleta/>

<sup>20</sup> <https://www.ciclosfera.com/pagar-por-ir-trabajar-en-bici-un-exito-rotundo-en-francia/>

<sup>21</sup> <https://www.brujulabike.com/holanda-paga-desplazar-bici/>

<sup>22</sup> <https://www.publico.es/sociedad/holanda-quiere-empresas-paguen-empleados-bicicleta-al.html>



Municipios y Provincias, puede promover una iniciativa de este calado que presione para adoptar nuevas estrategias para todo el colectivo.

Iniciativas similares, pero desarrolladas al amparo de la iniciativa privada se han realizado por Liberty Seguros<sup>23</sup> - La empresa propone que los empleados acudan al trabajo en bici a cambio de dinero: por cada kilómetro recorrido, los ciclistas reciben 0,37 euros. También encontramos experiencias en Amadeus, Telefonica, Tragsatec<sup>24</sup>, Ingeteam Service<sup>25</sup>, entre otras. Con las nuevas tendencias de empresas ofertando servicios en internet, encontramos la iniciativa Ciclogreen<sup>26</sup> que fomentan retos y recompensas por el uso de la bicicleta. Ciclogreen fomenta con las empresas el apoyo a la movilidad sostenible potenciando la bicicleta como modo de transporte mientras propone retos para conseguir ciertas ofertas de productos y servicios.

La acción se complementa con la negociación y concertación Publico Privada para mediante la firma de convenios de colaboración con empresas del municipio, traccionar estas acciones en favor de la movilidad al trabajo.



**Figura: Vista de la página web de Ciclogreen para promover la adhesión de las empresas**

#### 2.8.7.2.2 Promoción de la movilidad Ciclista en la Universidad

Los desplazamientos por motivos de estudio también inciden en otro segmento de edad ligado a los estudios superiores de enseñanza o universitarios, donde las actuaciones estarán dirigidas hacia los centros de la Universidad de Huelva.

La Universidad cuenta con tres localizaciones distintas en la ciudad. La Merced en el centro, junto a la catedral, Cantero Cuadrado, donde se localiza la sede administrativa y el Campus Universitario El Carmen, situado a la entrada a la ciudad y eje de la nueva expansión del complejo. Adicionalmente cuenta con el Campos de la Rábida situado en el municipio de Palos de la Frontera.

La Universidad se configura como uno de los principales centros de atracción de viajes por movilidad obligada del municipio, ya que son 30.000 personas las que conforman la comunidad universitaria

<sup>23</sup> <https://muhimu.es/comunidad/empresa-paga-empleados-bicicleta>

<sup>24</sup> <https://www.ciclosfera.com/asi-se-estimula-el-uso-de-la-bicicleta-en-una-empresa/>

<sup>25</sup> <https://www.motor.mapfre.es/motos/noticias-motos/ir-en-bici-al-trabajo-incentivo-empresarial/>

<sup>26</sup> <https://www.ciclogreen.com/> y <https://www.ciclogreen.com/companies>

entre estudiantes y trabajadores. Siguiendo con las pautas de los grandes centros atrectores por movilidad obligada, se trata de viajes concentrados tanto horaria como geográficamente que tienden a realizarse en modos poco sostenibles.

En el diagnóstico se detectó un gran número de viajes internos a la macrozona 07, donde se localiza Campus Universitario El Carmen, realizados en vehículo privado. No obstante, en línea con el municipio, la universidad está concienciada con la promoción de modos sostenibles, por ello tiene planeado la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en el campus, dotando de mayor seguridad a los usuarios de la bicicleta. Igualmente tiene previsto la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

De forma adicional, dentro de un estudio detallado de la movilidad de la comunidad Universitaria, presentado en el Diagnóstico del PMUS, se ha realizado un análisis de isócronas para los modos no motorizados, con el objetivo de comprobar cuantos alumnos y trabajadores tienen su domicilio a distancias que potencialmente podrían realizarse a pie o en bicicleta.

Campus	Modo	Tiempo (minutos)			Total
		0-5	5-10	10-15	
Campus de la Merced	A pie	8%	21%	17%	46%
	Bicicleta	50%	49%	1%	100%
Campus Universitario del Carmen	A pie	0%	1%	20%	20%
	Bicicleta	3%	38%	58%	100%
Cantero Cuadrado	A pie	3%	16%	32%	51%
	Bicicleta	56%	42%	2%	100%
UNED	A pie	5%	11%	14%	29%
	Bicicleta	36%	43%	21%	100%

Tabla 1. Porcentaje de alumnos y trabajadores residentes en Huelva que viven a 15 minutos o menos andando y en bicicleta de los centros universitarios

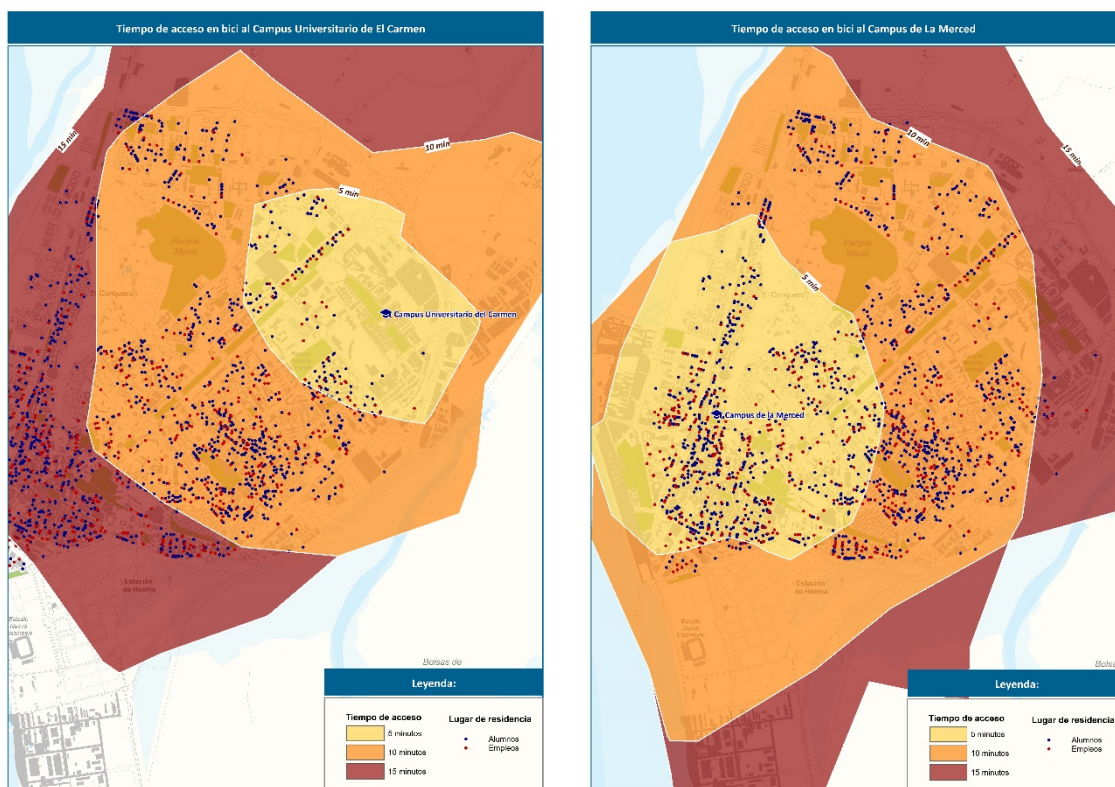
El análisis pone de manifiesto que la totalidad de empleados y estudiantes residentes en Huelva tienen su domicilio como máximo a 15 minutos en bicicleta de cualquier centro universitario.

Aunque este colectivo requiere de unas actuaciones concretas, también se requiere abordar estrategias en los itinerarios ciclistas en las necesidades de aparcamientos de bicicletas o con los robos de bicicletas, todos ellos desarrollados como propuestas del Plan de acción de este PMUS de Huelva. Además, acciones más concretas para este colectivo que impliquen el cambio modal hacia modos de transporte sostenible deberían estar orientadas a:

- Fomentar el servicio de bicicleta pública, apostando por las acciones planteadas en la medida
- Fomentar la intermodalidad entre Bus y Bicicleta y Bus –Tren
- Promover aparcamientos de bicicletas seguros y cerrados
- Incluir vestuarios y duchas que permitan cambiarse de ropa.
- Fomentar las iniciativas universitarias para organizar actividades que promuevan el uso de la bicicleta (ej. talleres, salidas en bici, ...)
- Instalar contadores de bicicletas y peatones en los accesos a los Campus/edificios universitarios.

- Fomentar retos en bicicleta, adhiriéndose las Universidades al denominado Reto 30 días en Bici, articulado a partir de la plataforma on-line Ciclogreen<sup>27</sup>.
- Realizar reuniones de coordinación entre las entidades universitarias y la administración local.

#### Mapas de isócronas con el tiempo de acceso en bicicleta (5-10-15 minutos) para acceder al Campus de La Merced y Campus Universitario del Carmen



En esta dirección, la responsabilidad Social Universitaria implica una universidad responsable con el impacto que sus actividades tienen a nivel económico, social y medioambiental. A través de un convenio entre la Universidad y la Fundación Atlantic Copper, se lanzó el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible del Campus Universitario.

Con estas medidas trata de incentivar, entre los miembros de la Comunidad Universitaria, el uso de medios alternativos al vehículo propio como medio de transporte para llegar a los campus. De este modo, desde el Vicerrectorado y la Dirección de Planificación de Infraestructuras y Sostenibilidad prevén la instalación en los próximos años de varios aparcamientos protegidos para bicicletas con vistas a promover la bicicleta como medio de transporte sostenible para llegar a El Carmen, campus principal de la Universidad de Huelva.

<sup>27</sup> <https://www.reto30diasenbici.com/>

## 2.8.8. Vehículos De Movilidad Personal Y Modificación Del Reglamento General De Circulación

### 2.8.8.1. Motivación

El dos de enero de 2021 entró en vigor la nueva regulación nacional de la Dirección General de Tráfico, el *Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.*

La normativa unifica los criterios y restricciones impuestas a Vehículos de Movilidad Personal (VMP) y tiene como objetivo principal reducir la siniestralidad de los patinetes eléctricos, que tienen categoría propia como vehículos en el nuevo Reglamento, con derechos y obligaciones.

#### Qué es un VMP

Según la instrucción un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h.

#### Vehículos que no son VMP

Quedan excluidos de esta consideración:

- Vehículos sin sistema de auto-equilibrio y con sillín.
- Vehículos concebidos para competición.
- Vehículos para personas con movilidad reducida.
- Vehículos incluidos en el ámbito del Reglamento (UE) N2 168/2013: patinetes con asiento, ciclo de motor, ciclomotores de dos ruedas.... Se recuerda que estos vehículos requieren de la autorización administrativa para conducir, circular y tener una póliza de seguro, además del uso del casco.
- Como norma general, los artilugios que no sobrepasen la velocidad de 6 km/h tienen la consideración de juguetes.

Los VMP son “vehículos a motor”, aunque sí son vehículos motorizados, por lo que no entran en el ámbito del Reglamento Europeo 168/2013. En consecuencia, no requieren Permiso de Circulación (vehículo) ni Permiso de Conducir (persona) ni seguro obligatorio.

Los VMP requerirán certificado de Circulación, para garantizar que los patinetes eléctricos (privados o compartidos) son aptos para uso. La DGT ha confirmado que creará un Manual de Características Técnicas para regular esto.

Los patinetes eléctricos no podrán circular por vías interurbanas, zonas peatonales, aceras, pasos de travessías, autovías, autopistas o fuera de las ciudades, ya que el artículo 121 del RGC prohíbe la circulación de cualquier vehículo por las aceras (excepto a monopatines, patines o aparatos similares que lo hagan exclusivamente a paso de persona). La posibilidad de circular por alguna zona peatonal concreta y señalizada dependerá de las ordenanzas municipales de cada ciudad.



Las ordenanzas municipales son las que establecen las prohibiciones relativas a las paradas y estacionamientos de estos vehículos. Desde la DGT, se aboga para que la acera sea del peatón, pero su regulación es exclusivamente municipal.

A esto se añade la entrada en vigor, el 11 de mayo de 2021, la velocidad máxima en las vías de un solo carril por sentido será 30 km/h. En las vías de 2 o más carriles por sentido seguirá siendo 50 km/h.

Para que el vehículo sea considerado no puede poder superar 25 km/h y tiene que estar limitado a esa velocidad. Si el patinete o monociclo lo supera, sería ilegal y la sanción son 500 € y retirada del vehículo.

La nueva normativa de la DGT no contempla el uso obligatorio de casco para utilizar VMP. No obstante, el uso del casco y/o de otros elementos de protección podrá ser exigido en función de la Ordenanza Municipal correspondiente a cada localidad en la que se vaya a circular.

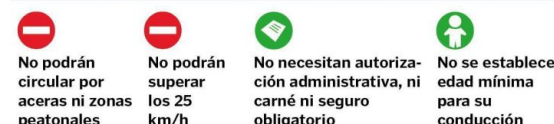
Tras la aprobación de estas primeras normas que regulan el uso de los patinetes y vehículos de movilidad personal a nivel estatal, la DGT ya trabaja en una segunda fase normativa donde se debatirán temas como la edad mínima para conducir estos VMP, el uso de casco, chaleco reflectante o normas de iluminación

### Las normas en los patinetes eléctricos

Son vehículos de una o dos ruedas, de una única plaza, propulsados por motores eléctricos que desarrollan una velocidad entre 6 y 25 km/h



### Normas patinetes eléctricos (Fuente: La Voz de Galicia)



### 2.8.8.2. Propuesta

El ayuntamiento de Huelva deberá redactar y aprobar una Ordenanza Municipal específica para regular el uso de VMP en la ciudad, considerando hasta entonces las determinaciones de la legislación estatal definidas por la DGT.

## Propuestas de movilidad ciclista motivadas por la crisis sanitaria Covid-19

Ante la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 y su impacto en la vida cotidiana de las personas, ciudades de todo el mundo, de España y Andalucía, apostaron en la fase de confinamiento y desconfinamiento de la primavera del año 2020 por intervenciones urbanas que favorecen la movilidad activa y la salud física y mental, para garantizar la distancia social recomendada por las autoridades sanitarias. El transporte en bicicleta es considerado en más seguro en las actuales condiciones sanitarias: garantiza la distancia social y no contamina

El carácter provisional y urgente hace que estas propuestas puedan ser una oportunidad para experimentar cambios en la configuración del espacio urbano y la movilidad. A pesar de que las acciones son reversibles, la situación excepcional de la crisis sanitaria ofrece una oportunidad para pensar en estrategias a largo plazo, con el fin de redistribuir el espacio urbano de Huelva, favoreciendo el medio ambiente y la salud de sus habitantes. En la actualidad, muchas ciudades las están adoptando como permanentes las medidas previstas con carácter provisional.

Propuestas del PMUS directamente motivadas por la urgencia de la crisis sanitaria Covid-19:



## 2.9. Otras acciones complementarias

### 2.9.1. Plan de Accesibilidad para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte

#### 2.9.1.1. Motivación

En el año 1999, con la aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (y su adaptación a la LOUA), se aprueban las Ordenanzas de Edificación, Uso del Suelo y Urbanización contiene un “Anexo 1 De la accesibilidad y la eliminación de barreras arquitectónicas en la edificación y en el urbanismo”.

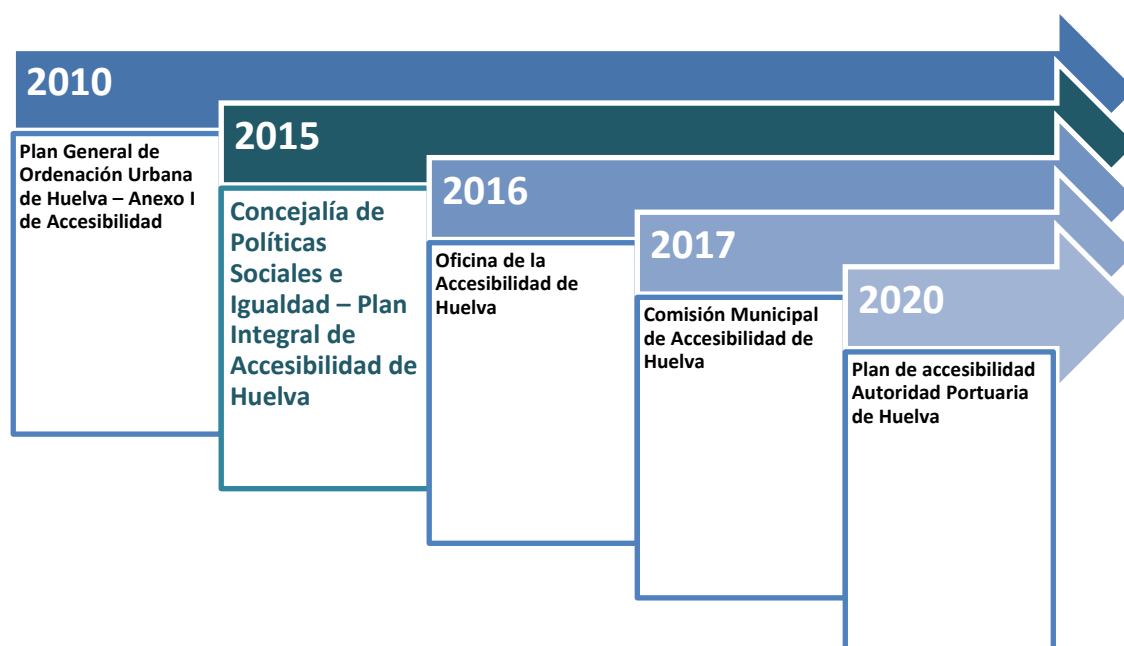
En el documento, se abordaban los siguientes temas:

- Condiciones de diseño y ejecución de espacios públicos
- Condiciones de diseño de los edificios, establecimientos e instalaciones de uso público.
- Condiciones de accesibilidad en los edificios de uso privado
- Disposiciones sobre eliminación de barreras en el transporte
- Estaciones de los medios de transporte
- Disposición sobre barreras en la comunicación sensorial
- Disposiciones adicionales

En el año 2015 el Ayuntamiento de Huelva incorpora la accesibilidad en el proyecto común Estrategia Huelva 2025, a través de la Concejalía de Políticas Sociales e Igualdad. La concejalía impulsó una estrategia basada en la introducción de la accesibilidad como criterio transversal en toda la acción política municipal y en la utilización de una metodología de participación e interacción con la sociedad para conseguir los objetivos.

Se incorpora los departamentos municipales cuyos ámbitos de actuación inciden en la accesibilidad, la Oficina de Accesibilidad dependiente de la junta de Andalucía y los grupos municipales. Su participación se articula a través del Consejo Local de Autonomía Personal, la Comisión de Accesibilidad y la Comisión Técnica Interdepartamental de Accesibilidad, órganos creados desde el área de Políticas Sociales e Igualdad. Todos ellos se convierten en agentes promotores y actores del proceso, a los que se suma la sociedad en las distintas acciones que se proponen para lograr una Huelva inclusiva.

Es en este contexto que se aprueba el Plan Integral de Accesibilidad de Huelva (2015).



El Ayuntamiento de Huelva, Cepsa y la Federación Provincial de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (Cocemfe-Huelva) suscribieron el 2016 un convenio de colaboración para poner en marcha antes de fin de año la Oficina de la Accesibilidad.

En el año 2017 Ayuntamiento de Huelva creó un órgano técnico para estudiar la viabilidad de las propuestas que emanen de la Comisión Municipal de Accesibilidad. Un aparato coordinado por la Concejalía de Políticas Sociales e Igualdad y que integrará representación política y técnica de las concejalías de Urbanismo y Patrimonio Municipal, Seguridad Ciudadana, Movilidad y Tráfico; así como de Infraestructuras y Servicios Públicos.

La Autoridad Portuaria de Huelva presentó en septiembre de 2020 su plan de accesibilidad, para la adaptación de todas sus infraestructuras en el ámbito viario y de edificios existentes, en respuesta a la normativa vigente. El Plan tiene como objetivo analizar el estado actual del nivel de accesibilidad de todas las infraestructuras públicas portuarias, detectando sus limitaciones para analizar su adaptación mediante la mayor optimización posible, sirviendo como referencia para programar y planificar actuaciones concretas de mejora en sus instalaciones. Está previsto que estas actuaciones se lleven a cabo durante este año 2020 y 2021.

El plan de accesibilidad, dentro de su ámbito viario, contempla actuaciones desde la Punta del Sebo hasta Polígono Pesquero Norte, pasando por Francisco Montenegro, alrededores al Monumento a Colón, Paseo de la Ría, Cargadero de Mineral, entorno del Muelle de Levante y calles que forman el Polígono Pesquero Norte.

#### 2.9.1.2. Propuestas

- Adaptar las determinaciones de las Ordenanzas que serán aprobadas junto con el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (en este momento se encuentra en el



proceso inicial de elaboración) a la normativa vigente en materia de accesibilidad autonómica, estatal y europea, además del Plan Integral de Accesibilidad (2015).

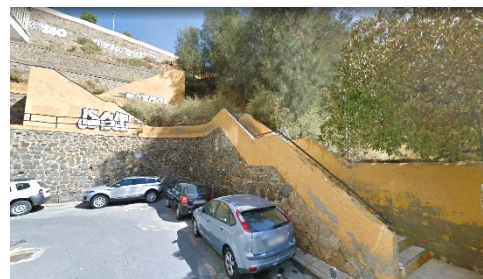
- Elaboración y aprobación de la Ordenanza Municipal de Accesibilidad de Huelva.
- Revisión y actualización Plan Integral de Accesibilidad de Huelva para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte y espacios urbanos

## 2.9.2. Plan de movilidad vertical en el Cabezo de la Esperanza

### 2.9.2.1. Motivación

La presencia de los Cabezos en la ciudad de Huelva ha marcado su configuración desde sus orígenes y condiciona la movilidad peatonal dificultando los desplazamientos a pie fundamentalmente en los movimientos oeste-este de la ciudad. En las zonas más escarpadas, se pueden alcanzar unas pendientes de más del 35%, con altitudes de más de 40 metros respecto al nivel del mar.

El Cabezo de la Esperanza es una barrera física que desconecta todo el casco histórico frente la zona alta de la ciudad donde se encuentran diversas dotaciones y equipamientos a una cota que supera los 30 metros. A partir de la calle Fernando el Católico y la Plaza del Cine, el acceso al Centro de Consultas Externas Virgen de la Cueva y al servicio de emergencias sanitarias del antiguo Manuel Lois, es totalmente inaccesible, pues la infraestructura peatonal son escaleras de varios tramos.



### 2.9.2.2. Propuesta

En el proceso de participación ciudadana del PMUS se ha recogido una propuesta para la instalación de un ascensor urbano a la altura del cruce de las calles Arquitecto Monis, calle Diego Díaz Hierro y la Plaza del Cine, localizada en el entorno de la Casa Colón.



Propuesta de localización de la infraestructura de movilidad vertical

Con la instalación de esta infraestructura de movilidad vertical, se mejoraría la conexión de la población del Casco Histórico con las zonas altas de la ciudad, mejorando la movilidad y accesibilidad con dotaciones y equipamientos como los centros médicos citados, el Parque de la Esperanza, el Campus Universitario de Cantero Cuadrado, actual Rectorado, el Colegio Maristas, el Instituto Alonso Sánchez y el Polideportivo Andrés Estrada. El proyecto podría abordar la mejora integral de las áreas colindantes, con intervenciones de mejora del espacio urbano.

Otras ciudades españolas han apostado por soluciones de movilidad vertical. Cada sistema de transporte público vertical se adapta de modo diferente al terreno, a sus pendientes y al desnivel existente entre los puntos de origen y destino que se pretende conectar.<sup>28</sup>

Los **ascensores** sirven en terrenos con desnivel vertical o casi vertical, pero combinados con pasarelas pueden acoplarse bastante a otras topografías más variadas. Además, se empiezan a instalar ascensores inclinados, que se adaptan a desniveles menos abruptos.



Ascensor inaugurado en 2004 en Bilbao, con una pendiente de 35°. Fuente: Transporte público vertical – Ayuntamiento de San Sebastián



<sup>28</sup>Ayuntamiento de San Sebastián – Gea21. Transporte público vertical. Breve guía para la reflexión sobre ascensores y escaleras mecánicas en San Sebastián.

### Ascensores panorámicos (ejemplos de Getxo y Cartagena)

Las **escaleras mecánicas** de intemperie son sistemas relativamente recientes, a diferencia de las que se instalan en edificaciones que datan de finales del siglo XIX. La innovación tecnológica en este caso ha permitido que los distintos componentes del sistema soporten las inclemencias del tiempo con suficiente garantía de continuidad del servicio.

Se ajustan a pendientes de unos 30º de inclinación o de 35º si el tramo no tiene más de 6 metros de altura.



Escaleras mecánicas (Toledo y Barcelona)

### 2.9.3. Garantizar la permeabilidad segura para peatones y ciclistas en polos generadores de viajes

#### 2.9.3.1. Motivación

La conexión de los barrios de Huelva con áreas de gran concentración de viajes puede ocasionar conflictos entre los flujos de tráfico y los itinerarios de los peatones y ciclistas, por no estar previstos estos accesos con la seguridad recomendada. Zonas nuevas como el Área comercial Aqualón tiene en la Avenida Molino de la Vega un gran barrera para el acceso seguro a todas sus instalaciones.

Hay una necesidad de evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación o una nueva implantación de actividades y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de los sistemas de transporte, abarcando los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos con bicicleta o a pie.

#### 2.9.3.2. Propuesta

- Definir medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el centro de atracción de viajes siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles (peatonal, ciclista y vehículos de movilidad personal).
- Disminuir la distancia entre pasos de cebra en grandes avenidas
- Considerar como referencias de diseño las “líneas de deseo” peatonales (“el camino más corto, más rápido y donde se gaste menos energía”), siempre garantizando la seguridad



- 





Según esta Ley, los Planes Generales de Ordenación Urbanística y los restantes instrumentos de planificación sectorial que resulten afectados, incorporarán las determinaciones correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía y, en su caso, al Plan de Movilidad Sostenible que les afecte en los plazos fijados por estos planes.

Además, los planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad deben acompañar un **estudio de impacto de la movilidad generada**. En todo caso, se considerará que existe esta obligación cuando se trate de modificaciones de planeamiento que supongan crecimientos urbanísticos de especial incidencia no contemplados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

- Los estudios de impacto de la movilidad generada, cuyo contenido se determinará reglamentariamente, deberán:

- a) Evaluar el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística.
- b) Determinar la capacidad de absorción del sistema multimodal de transporte, incluidos los modos de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos peatonales y ciclistas.
- c) Establecer las medidas para gestionar de modo sostenible los nuevos desplazamientos generados por el desarrollo urbanístico previsto.

- El estudio de impacto de la movilidad generada debe someterse a información pública, conjuntamente con el plan o proyecto de urbanización de que se trate, y requiere informe vinculante de la Consejería competente en materia de movilidad, que lo emitirá en un plazo de tres meses.

- Las entidades promotoras vendrán obligadas a contribuir, como un gasto de urbanización derivado de su implantación, al incremento de los costes de las infraestructuras para la nueva movilidad generada. La cuantía de la contribución se determinará en el estudio de impacto de la movilidad generada, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Un **ejemplo** de otra Ley española, que sigue esta misma línea, es el Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha. En él, se determina que cuando la finalidad del plan así lo aconseje y el desarrollo y la dinámica urbanísticos lo exigiera se deberá incluir en la **Memoria un Análisis de Tráfico y Movilidad**.

Esta memoria debe ir acompañada de una serie de medidas y su representación gráfica:

Memoria: debe determinar la idoneidad de la ordenación prevista en relación con el tráfico y la movilidad.

En su contenido, se especificarán:

- Las medidas propuestas en relación con el transporte colectivo.
- Las medidas propuestas para facilitar la movilidad peatonal y rodada sostenible y la permeabilidad entre las áreas urbanas y su entorno natural.

- Las medidas propuestas para facilitar la movilidad de personas discapacitadas, tanto en los nuevos desarrollos como en las áreas urbanas consolidadas.
- Se calcularán las necesidades de tráfico generadas por los usos, existentes y previstos, y se justificará la suficiencia de las soluciones adoptadas.
- Se incluirá un estudio específico para el desplazamiento en bicicleta con carriles-bici para los municipios que con su desarrollo prevean una población superior a 75.000 habitantes.

Documentación gráfica: debe representar gráficamente las soluciones del plan para facilitar la movilidad peatonal y rodada sostenible.

OD.6: esquema de tráfico y movilidad. Escala mínima: 1/5.000

- Se señalarán en color azul los elementos que atraen población o generan tráfico, como los equipamientos públicos o privados; en verde los recorridos de transporte público; en amarillo las zonas de aparcamientos; en rojo los carriles bici y en gris lo más significativo del viario de conexión.

## **2.10.2. Coordinación entre el PMUS y los Planes de Ordenación de ámbito municipal y supramunicipal**

### **2.10.2.1. Motivación**

Más de la mitad de los municipios españoles con más de 15.000 habitantes cuenta con un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), redactado o en redacción, según el inventario de la Asociación Profesional de Técnicos en Movilidad Urbana Sostenible (APTEMUS, 2016). Entre 2005 y 2014 se han registrado 250 planes de movilidad que “abarcan 405 municipios donde residen 27.307.787 habitantes” (Vega Pindado, P. 2016:359).<sup>29</sup>

Como se ha comentado en el apartado anterior 2.5.1., ya hay comunidades autónomas, como Castilla-La Mancha o Cataluña, que decretan la obligatoriedad de los planes de movilidad para municipios de cierto tamaño, vinculado a Leyes autonómicas de ordenación del territorio.

Para los municipios que no están sometidos a estos decretos, los PMUS no tienen trascendencia legal ni hay herramientas jurídico-administrativas que consoliden sus directrices. Sin embargo, su redacción y contenido debe estar en consonancia con las figuras legislativas vigentes en el municipio de aplicación.

### **2.10.2.2. Propuesta**

En el caso de Huelva, el presente Plan de Acción ha considerado la primera etapa de Exploración participativa del nuevo **Plan General de Ordenación Urbana de Huelva**, concomitante a la redacción de propuestas del PMUS.

Medidas como la consolidación de nuevas centralidades del transporte público, el programa de microcentralidades en las plazas de las barriadas, propuestas de nuevos espacios peatonales o la

---

<sup>29</sup> Porto Schettino, Mateus. “Criterios para la coordinación entre planes de movilidad y planes de ordenación urbana en España” (2018)

obligatoriedad de previsión de plazas de aparcamiento de bicicletas deberían ser incorporadas y desarrolladas por el PGOU, en consonancia con sus directrices de planeamiento urbanístico.

La aprobación del *Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico*, donde se regulan las velocidades máximas de circulación y se vinculan a la configuración de las vías, ha influenciado fuertemente la propuesta del PMUS de nueva jerarquía viaria. El PGOU deberá incorporar en sus determinaciones esta novedad normativa de la Dirección General de Tráfico.

Por otro lado, la publicación documento inicial estratégico del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva (febrero 2020) ha posibilitado que el PMUS haya estudiado sus propuestas e incorporado parte de las directrices definidas por el documento metropolitano:

- Medidas de calmado de tráfico en vías con mayor accidentalidad.
- Fomento de la movilidad eléctrica.
- Plan de aparcamientos de disuasión
- Coordinación e integración de todos los servicios urbanos y metropolitanos existentes en el ámbito.
- Desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano: Carriles bus y plataformas reservadas.
- Definición itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público.
- Consolidación de la red de vías verdes ciclopeatonales intermunicipales.
- Fomento de la red de itinerarios ciclistas de carácter estructurante a nivel urbano.
- Instalación de aparcabicicletas seguros en los principales centros atractores.
- Implantar sistemas de préstamos de bicicletas.
- Mejora de señalización y sistemas de seguridad de los carriles bici existentes.
- Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en centros generadores de viaje (grandes empresas, polígonos industriales, explotaciones agrarias etc.).

### **2.10.3. Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana**

#### **2.10.3.1. Motivación**

Una vez analizado el PGOU y las Ordenanzas de edificación, usos del suelo y edificación de Huelva, se comprueba recogen las dotaciones mínimas de aparcamiento para vehículo privado motorizado, definidas en función de los usos, las nuevas construcciones y rehabilitaciones residenciales, sin embargo, no hay previsión de plazas de aparcamiento para bicicletas u otros vehículos no motorizados.

Las plazas de aparcamiento públicas son mayoritariamente para coches y una pequeña parte se reserva para las motos. En la imagen anexa, se puede ver que en las dimensiones de una plaza de coche se podrían habilitar varias plazas para bicicleta, siendo la más recomendada la U invertida, como se indica en la propuesta 2.3.4. *Plan de aparcamientos para bicicletas.*



Instalación para comparar el espacio usado por una plaza de aparcamiento de coches y 10 bicicletas. Fuente: Ajuntament de Barcelona, Cyclehoop

### 2.10.3.2. Propuesta

Se propone incorporar en el nuevo Plan general, actualmente en redacción, la obligatoriedad de revisión cada 5 años de las dotaciones mínimas establecidas conforme a la evolución del parque de vehículos (automóviles y parque de bicicletas) y en función del estudio y análisis de ocupación y utilización de las plazas en los nuevos desarrollos en ese periodo.

En el caso del vehículo privado la tendencia sería de reducción del mínimo y establecimiento de un máximo para, en especial en zonas de atracción de viajes. El establecimiento de un máximo evitaría situaciones con sobredimensionamiento de plazas para su alquiler.

Por el contrario, en el caso de las bicicletas se busca establecer un mínimo que satisfaga las necesidades de este modo y que se adecue en caso de que la movilidad en bicicleta continúe ganando cuota en la movilidad cotidiana, siendo obligatorias las reservas de aparcamiento en uso de vivienda y otros usos (comercial, oficinas, industrial, docente, deportivo, cultural, recreativo).

Adicionalmente se propone que la revisión del PGOU contemple una dotación obligatoria de aparcamientos para bicicletas en todos los aparcamientos públicos subterráneos de propiedad municipal, incluidos aquellos gestionados por una concesión.

Esta dotación de plazas de aparcamiento para bicicletas debe ser proporcional a la capacidad del aparcamiento. Se recomienda que estas plazas para estacionamiento de bicicletas se localicen cerca de los puestos de control.



## 2.11. Medioambiente

### 2.11.1. Plan de Potenciación del vehículo eléctrico

#### 2.11.1.1. Motivación

Para mejorar la calidad ambiental es fundamental, por un lado, que se reduzca el uso del vehículo privado, aumentado el empleo del transporte público y modos no motorizados lo cual es el objetivo de todas las medidas del PMUS.

Pero por otro lado es necesario que progresivamente se vaya renovando el parque de vehículos hacia tecnologías menos contaminantes. En estos momentos la mayor parte del parque de vehículos, así como de la flota municipal continúa siendo de vehículos que emplean combustibles fósiles con lo que ello supone para las emisiones de contaminantes, principalmente NOx. En el caso de la flota de transporte público se viene realizando un esfuerzo importante para su renovación en la que se apuesta por vehículos menos contaminantes.

La renovación del parque automovilístico de turismos y vehículos industriales (camionetas, autobuses y camiones) puede contribuir en gran medida a alcanzar una movilidad urbana más sostenible, disminuyendo en cierta medida el porcentaje de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y NOx. emitidos a la atmósfera, así como el gasto energético producido en el sector del transporte.

Poco a poco con las alternativas que existen en el mercado en cuanto a vehículos, híbridos, de hidrógeno, eléctricos, etc., se está cambiando la composición del parque. Pero es todavía poco perceptible y necesita de impulsos para conseguir un cambio que ayude a disminuir las emisiones derivadas del tráfico rodado.

#### 2.11.1.2. Propuesta

**Se propone la elaboración de un plan de potenciación del vehículo eléctrico** por parte del Ayuntamiento de aplicación a diferentes ámbitos de manera que pueda cambiar con mayor rapidez la composición del parque de vehículos y de la flota municipal. Este plan se centraría en diferentes aspectos de los cuales cabe destacar los siguientes:

- **Flota de vehículos públicos limpios:** Para ello se recogerán consideraciones medioambientales en todos los pliegos de cláusulas administrativas particulares, pliegos de condiciones técnicas o documentos descriptivos que regulen la compra, el renting, leasing, o cualquier otra modalidad de adquisición de vehículos de transporte para su flota municipal y para cualesquiera otros contratos del sector público que licite y durante su desarrollo lleve implícito el uso de vehículos a motor.

Se trata de cambiar paulatinamente la flota municipal actual con combustibles fósiles por otro tipo de vehículos entre los que se puede destacar:

- Coches bajos en emisiones.
- Motos eléctricas cuyo uso podría ir destinado a la policía local.
- Bicicletas asistidas o eléctricas para el personal del ayuntamiento que pueda necesitarlo. Estas bicicletas pueden incluir elementos que la conviertan en una

bicicleta de carga de manera que pueda usarse para tareas de limpieza, jardinería u otras.

- **Flota de autobuses urbanos:** En el año 2018 se inició un proceso de renovación de la flota que comenzó con la adquisición de 10 autobuses de GNC, Gas Natural comprimido. El proceso continuará con la incorporación de otros 10 autobuses de similares características en los próximos años, 2020-2024.

**Se propone continuar este proceso que permita de forma progresiva contar con un parque de vehículos menos contaminantes.**



- **Instalación de puntos de recarga públicos.** Según vaya aumentando el número de vehículos con combustibles alternativos va a ser necesaria la existencia de un mayor número de puntos de recarga de vehículos.

En Huelva se han venido instalando puntos de recarga de vehículo eléctrico en varios puntos del municipio:

- Méndez -Núñez
- Pablo Rada
- Antiguo estadio en Isla Chica
- La Orden junto al Centro Social Los Desniveles
- En los Pal-Parking de la calle Duque de la Victoria 6
- Avenida Miss Whitney
- Avenida Italia

Adicionalmente la empresa municipal Aguas de Huelva cuenta con otros cuatro puntos de recarga en su sede de la avenida de Alemania, para abastecer a los vehículos eléctricos de su flota.



Se propone continuar de forma paulatina con la instalación de puntos conforme vaya aumentando el parque de vehículos de este tipología.

Entre los puntos a instalar podría diferenciarse entre:

- Puntos en instalaciones públicas donde confluyan varios vehículos de esta tipología. Puede ser la policía local, las cocheras de los autobuses urbanos y otros puntos.
- Puntos de recarga en la vía pública: Será necesario instalar diferentes puntos en la ciudad. La idea sería empezar con pocos puntos en lugares representativos de la ciudad e ir extendiéndolo paulatinamente en caso de aumento del parque de este tipo de vehículos.
- En la zona de estacionamiento regulado establecer que un porcentaje de las plazas lleven asociado un punto de recarga. Este porcentaje se actualizará cada 2 años en función de la evolución del parque.
- Instalación de puntos de recarga en paradas de taxi.

La tipología de estos puntos de recarga eléctrica en el mercado es variada y habrá que optar por el más adecuado para cada uno de los puntos. Hay puntos de recarga lenta para aquellos vehículos que se pueden usar a lo largo de una jornada y posteriormente se recargan durante la noche. Y puntos de recarga rápida más adecuados para la vía pública donde en aproximadamente en 15 minutos un vehículo puede lograr una recarga de un 50 o 75%.

- **Aprobación de una nueva reglamentación que potencie en las nuevas edificaciones la incorporación de la preinstalación de los puntos de recarga.** Para las edificaciones de carácter público las dotaciones deben contemplar la carga rápida. Para los edificios públicos ya existentes se dará un plazo para adaptar sus instalaciones a este servicio.
- **Información sobre las ayudas existentes para la adquisición de vehículos eléctricos y la instalación de puntos de recarga.** (Plan Moves II del IDAE). Actuaciones 1 y 2



### **Ayudas Plan Moves II (2020)**

Atendiendo a la dificultad de penetración de los vehículos propulsados con energías alternativas, por el elevado coste que todavía tienen respecto a los vehículos de tecnologías convencionales, así como la alta demanda constatada en los últimos planes de ayuda publicados, se estima que se dará continuidad a lo largo de los años a las ayudas a la adquisición de vehículos de energías alternativas.

- **Bonificaciones en el pago de impuestos.** Dar a conocer a la población la existencia de estas bonificaciones:
  - **Impuesto de vehículos de tracción mecánica:** La bonificación de este impuesto (IVTM) es una de las principales herramientas para promover los vehículos eficientes y sostenibles en los municipios. La máxima bonificación es del 75%, según el Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. En las ordenanzas fiscales de Huelva ya se contempla esta reducción del 75 % de la cuota del impuesto para los vehículos eléctricos de baterías totalmente propulsados por electricidad.

- **Exención del impuesto de matriculación:** El impuesto de matriculación es un gravamen que se paga al adquirir un coche nuevo o usado que se matricule por primera vez en España y cuyo importe depende del nivel de emisiones contaminantes que emita a la Atmósfera. Los descuentos existentes son:
  - 0%: Para emisiones inferiores o iguales a 120 gr/km CO<sub>2</sub>.
  - 4,75%: Para emisiones mayores de 121 gr/km CO<sub>2</sub>. y menores de 159 gr/km CO<sub>2</sub>.
  - 9,75%: Para emisiones mayores o iguales a 160 gr/km CO<sub>2</sub> y menores de 199 gr/km CO<sub>2</sub>.
  - 14,75%: Para emisiones mayores o iguales a 200 gr/km CO<sub>2</sub>.
- Establecimiento de **ayudas a la compra de bicicletas eléctricas asistidas** a determinados colectivos que puedan usarla para sus desplazamientos habituales, al trabajo, etc acreditando que se deja de usar el coche. Algunos de estos colectivos podrían ser los profesores de los centros educativos de Huelva de manera que, además del propio cambio de vehículo en sus viajes, supone también una actitud ejemplarizante en la comunidad educativa.

## 2.11.2. Renovación de la flota de taxis

### 2.11.2.1. Motivación

La mayor parte de los vehículos empleados por el servicio de taxi continúan siendo de combustibles fósiles y no existe una regulación que determine su sustitución progresiva.

### 2.11.2.2. Propuesta

Por ello se propone la modificación de la ordenanza reguladora del taxi para que pueda incluir un calendario en el que se establezcan fechas para:

- Limitar la incorporación de vehículos que no sean bajos en emisiones.
- Sustitución de los actuales vehículos por otros bajos en emisiones.
- Circulación de vehículos contaminantes.

Estos calendarios irán provistos de los tipos de vehículos que estarán vinculados a estas fechas y los tipos de sanciones o modificaciones a realizar sobre los vehículos en cuestión.

Se propone el siguiente calendario:

	Fecha de aprobación nueva ordenanza	1 año después aprobación	2 años después aprobación
Autorización de Modelo	Sólo se autorizan nuevos modelos Taxi ECO y CERO		
Sustitución		Sólo se sustituyen por vehículos Taxi ECO y CERO	
Servicio			Sólo circulan vehículos Taxi ECO, CERO y diesel euro 6 (*)

(\*) Excepto aquellos vehículos taxi sustituidos en los 8 años anteriores a la aprobación de la ordenanza



### **2.11.3. Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura**

#### **2.11.3.1. Motivación**

En muchas ocasiones, los conductores no son conscientes de que es posible minimizar los impactos negativos del uso del coche como accidentes, consumos y emisiones, no solo mediante el cambio del vehículo, si no también mediante la adquisición de diferentes técnicas y conocimientos sobre una conducción eficiente y segura.

#### **2.11.3.2. Propuesta**

Por ello, se propone la realización de cursos de conducción eficiente y segura a aquellos colectivos que más uso hacen del mismo: policía local, autobuses, taxistas, etc. Existen evidencias que estiman que se puede conseguir un ahorro de combustible de entre un 10% y 15% con la aplicación de medidas de conducción eficiente. Las principales acciones a difundir serían:

- Arrancar el motor sin pisar el acelerador.
- Circular, en la medida de lo posible, en marchas largas y a bajas revoluciones.
- Mantener velocidad constante, evitando acelerones y frenazos bruscos.
- Evitar cambios de marcha innecesarios y detener el coche sin reducir la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan.

Posteriormente se podrían realizar estos cursos también a la población en general bien de manera directa o de manera indirecta a través de la policía local en determinados centros como universidades, centros de trabajo, polígonos industriales, etc.

### **2.11.4. Medidas de información y concienciación de la calidad del aire**

#### **2.11.4.1. Motivación**

En estos momentos no existe de forma integrada y directa información sobre la calidad del aire en Huelva en tiempo real, así como sobre aquellos aspectos en los que se puede concienciar al respecto.

La Universidad de Huelva cuenta con un departamento que procesa la información de la calidad del aire de Huelva y realiza informes diarios al respecto.

#### **2.11.4.2. Propuesta**

**Se propone iniciar una línea de cooperación con la universidad con el objetivo de publicar los datos de esos informes diarios y otros datos de calidad del aire.**

Se propone la integración de esta información medioambiental en la web línea verde de Huelva.



### Línea verde de Huelva<sup>30</sup>

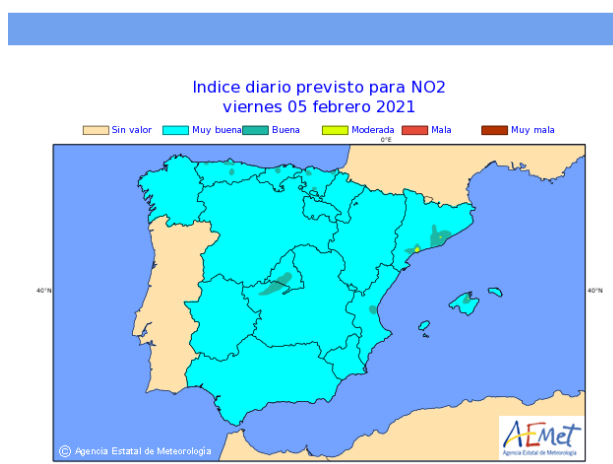
Se podría incorporar un apartado específico relativo a la calidad del aire en el que básicamente podrían mostrarse dos tipos de informaciones:

- Información de calidad del aire en tiempo real. Se podría mostrar la siguiente información:
  - Se puede aprovechar que desde la universidad se procesa la información de la calidad del aire de Huelva y hacer un informe diario para el boletín informativo para darlo a conocer a la ciudadanía en general con referencias a los niveles de los diferentes contaminantes y sus valores recomendados y máximos. Además de en la web esta información podría mostrarse en pantallas de información dinámica del ayuntamiento, redes sociales, etc.
  - Información de la calidad del aire diario de Aemet<sup>31</sup>

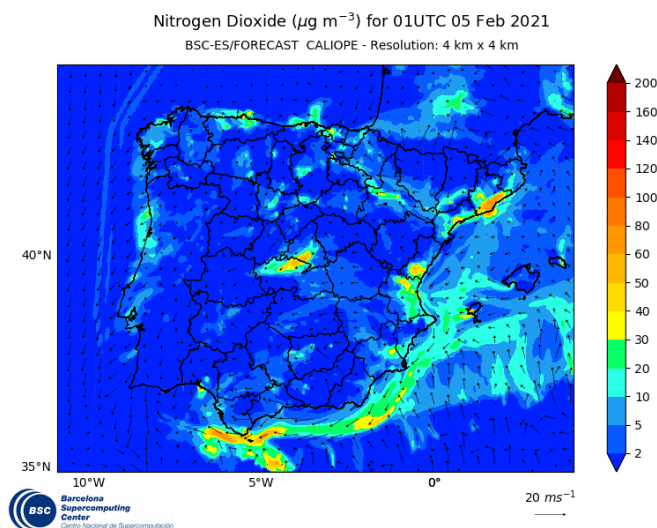


<sup>30</sup> <http://www.lineaverdehuelva.com/lv/guias-buenas-practicas-ambientales.asp>

<sup>31</sup> [http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/composicion\\_quimica\\_atmosfera/indice\\_previsto](http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/composicion_quimica_atmosfera/indice_previsto)



- Información del sistema Caliope de previsión de calidad del aire <sup>32</sup>



- Se propone también que progresivamente el Ayuntamiento cree una red de calidad del aire en la ciudad con diferentes estaciones ubicadas en puntos estratégicos de la misma que permita evaluar los niveles de emisiones a lo largo del tiempo. La instalación se realizaría de acuerdo con los criterios de implantación que se deben de seguir en este tipo de estaciones. Deberá efectuar mediciones, entre otros, de óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión, ozono, monóxido de carbono y dióxido de azufre además de llevar consigo los necesarios sensores meteorológicos.
- Información para concienciar a la población en todo aquello referido a las emisiones de contaminantes.
  - Sustancias químicas emitidas.
  - Perjuicios sobre la salud.
  - El tráfico como uno de los principales emisores de NO<sub>x</sub>.
  - Medidas para minimizar el número de emisiones.

<sup>32</sup> <http://www.bsc.es/caliope/es>

### 3. Escenarios

Una vez se dispone de la selección de medidas es necesario proceder a la definición de los escenarios y horizontes del Plan como base para el siguiente paso, la evaluación del plan.

#### 3.1. Horizontes del Plan

Se ha fijado un horizonte de 10 años para la implantación del Plan, considerándose 3 hitos temporales intermedios:



#### 3.2. Escenarios

En la elaboración del PMUS de Huelva se han definido 4 escenarios, un escenario base denominado tendencial o “do nothing” en el que la movilidad evoluciona conforme a las tendencias identificadas y tres escenarios futuros resultantes de la aplicación de las diferentes medidas seleccionadas.

##### 3.2.1. Escenario tendencial

El escenario tendencial vendrá definido por:

- La hipótesis de mantenimiento del modelo de urbanización actual
- La previsión de las variables socioeconómicas que, aunque afectan de forma importante a la movilidad se entienden invariantes al escenario en el que nos encontremos:
- La situación de crisis económica de los últimos años que ha provocado una restricción de la inversión en nuevas infraestructuras
- Continuidad en la aplicación de políticas y planificación territorial en favor del automóvil.



### 3.2.2. Escenarios del Plan

En este caso se han definido tres escenarios distintos. Dos de ellos dirigidos a evaluar la efectividad de ciertas medidas por separado con el objetivo de evaluar su efecto sobre el sistema de movilidad y un escenario final que contempla la aplicación de la totalidad de medidas seleccionadas.

- Escenario 1: Dirigido a evaluar el cambio de sentido de la Calle Puerto y la reordenación de la red de autobuses urbanos que conlleva, de forma conjunta con la implantación de carriles bus.
- Escenario 2: Dirigido a evaluar el efecto de las peatonalizaciones y la propuesta del túnel del Cabezo Mundaka.
- Escenario 3: Contempla el conjunto de medidas seleccionadas y anteriormente descritas.

La caracterización y evaluación, económica, funcional y medioambiental, de los escenarios se plasmará en el siguiente y último documento que compone el Plan de Movilidad denominado: Evaluación y Resultados que definen el Plan de Movilidad Urbana.

# **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE HUELVA**

**ESCENARIOS, PROPUESTAS  
Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN**

**03.2021**

## PROPUESTAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

1. Creación de una mesa de gestión de la movilidad
2. Ordenanza de movilidad
3. Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible
4. Mobility as a Service.
5. Fomento de los planes de movilidad en grandes centros atractores
6. Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible
7. Campañas de concienciación, sensibilización y fomento

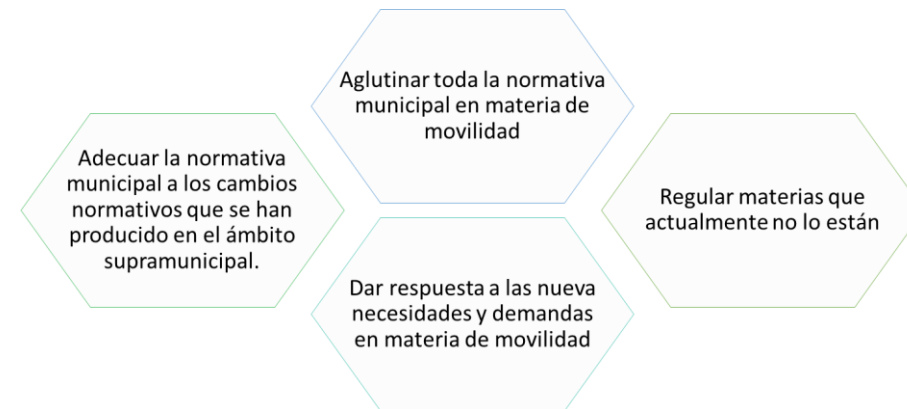
## Creación de una mesa de Gestión de la movilidad

**Objetivo:** creación de un espacio para la información, coordinación y propuesta en relación con las actividades municipales relativas a la promoción de la movilidad sostenible.

**Integrantes:** Concejales de las áreas municipales relacionadas con el ámbito de la movilidad, Gerente de EMTUSA, Responsable del departamento de Tráfico, Jefe de Policía Local, Personal técnico municipal de materias relacionadas con la movilidad, Etc.

## Redacción de una Ordenanza de Movilidad

**Objetivo:** Redacción de una ordenanza dirigida a:



El Ayuntamiento lo ha considerado una actuación de carácter prioritario. Por ello, ya está inmerso en la contratación de la asistencia técnica para la redacción y tramitación integral de una nueva Ordenanza de Movilidad.



## Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible

**Objetivo:** supervisar y coordinar la adecuada realización e implantación de las medidas propuestas en el PMUS y otras medidas relacionadas con la movilidad. Organizar y servir de interlocución entre los diferentes entes de la Administración Pública y entes privados.

**Organización:** Personal específico del Ayuntamiento que deberá contar con apoyo técnico especializado durante al menos los dos primeros años.

## Aplicación Mobility As a Service (MAaS)

**Descripción:** Plataforma integradora que permitirá a los ciudadanos planificar, reservar y pagar diferentes medios de transporte con una única aplicación y una única cuenta, simplificando la toma de decisiones sobre la mejor alternativa de transporte para cada trayecto.



### INTEGRACIÓN MODOS ACTUALES

- Transporte Público EMTUSA
- Taxi
- Zona ORA
- Aparcamientos Públicos

### INTEGRACIÓN INFORMACIÓN

- Vías ciclistas
- Aparcamientos para bicicletas



### INTEGRACIÓN A FUTURO NUEVOS MODOS

- Carsahring
- Bicicleta y/o VMP compartida
- Puntos de recarga VE

### Fomento de los planes de movilidad a Grandes centros atractores

La remodelación de las líneas de EMTUSA ha proporcionado conexión en transporte público a equipamientos que anteriormente carecían de ella.

Se propone **seguir trabajando en la gestión de la movilidad obligada con la puesta en marcha de planes que fomenten, además, la movilidad activa y conciencien acerca de la importancia de iniciar el cambio modal.**

Polígonos  
industriales

Universidad

Hospitales

Centros  
escolares

**Actuación 4: Implantación de medidas contenidas en PLANES DE TRANSPORTE AL TRABAJO en empresas y medidas a llevar a cabo por Ayuntamientos en núcleos urbanos para adaptar la movilidad en un escenario de nuevas exigencias derivadas del período post COVID 19.**



### Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible



### Campañas de concienciación, sensibilización y fomento



## PROPUESTAS DE VEHÍCULO PRIVADO Y SEGURIDAD VIAL

1. Medidas dirigidas a aliviar el tráfico de paso
2. Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30
3. Establecimiento de una nueva jerarquía viaria
4. Medidas de mejora de la seguridad vial
5. Cambio de sentido de la Calle Puerto
6. Canalización de los flujos A-497 al centro de la ciudad
7. Medidas de mejora del sistema de control de accesos
8. Redefinición del sistema de estacionamiento regulado
9. Adopción de una política tarifaria coordinada
10. Medidas dirigidas a la reducción de la indisciplina en los estacionamientos
11. Implantación de Aparcamientos Disuasorios
12. Soluciones de aparcamiento en ámbitos concretos

### Medidas dirigidas a Aliviar el tráfico de paso



Mejora de la infraestructura alternativa

Solicitud a la Junta de Andalucía de mejoras del viario alternativo (A-492 – A-497) con el objetivo de mejorar los tiempos de viaje.



Mejora de la Señalización e información

Solicitud al Ministerio de Fomento de:

- Señalización en A-49 que dirija el tráfico por el viario alternativo.
- Instalación de paneles de información en tiempo real sobre el estado del puente en A-49.



Medidas de calmado de tráfico

Las medidas de calmado de tráfico y de priorización de la movilidad peatonal y ciclista incluidas en el PMUS contribuirán a hacer menos atractivo el itinerario de paso.

### Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30



#### \*RD 970/2020 de 10 de noviembre de 2020

- Modificación del Reglamento General de Circulación
- Nuevos límites de velocidad en vías urbanas (no se aplicarán hasta pasados 6 meses desde la publicación en el BOE).

**20 km/h**

Vías que **dispongan de plataforma única de calzada y acera**

**30 km/h**

Vías de un **único carril por sentido de circulación**



**50 km/h**

Vías de **dos o más carriles por sentido de circulación**



## Nueva Jerarquía viaria

### Filosofía:

TIPO VIARIO	CONCEPCIÓN	MEDIDAS
 <p>Principal</p>	Canalizadores del tráfico rodado por lo que deben dotarse de mayor fluidez	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mayor velocidad permitida. (máx. 50 km/h) en calles de 2 carriles / sentido</li> <li>- Onda verde</li> </ul>
 <p>Local</p>	Penalización del tráfico rodado en favor del peatón y la bicicleta	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disminución de la velocidad máxima permitida (propuesta de ciudad 30)</li> <li>- Prioridad en el centro de calzada a bicicleta y vehículos de movilidad personal</li> </ul>



### Mejora de la seguridad vial

Medidas de calmado de tráfico en vías con alta velocidad de circulación

Iluminación y señalización de pasos peatonales

Eliminación de la pintura de los pasos de peatones y pasos ciclistas

Eliminar plazas de aparcamiento en inmediaciones de pasos de peatones

Accesos a centros educativos

### Reordenación del tráfico. Cambio de Sentido C/Puerto

#### VENTAJAS

- Mejor canalización del tráfico
- Mejora en los recorridos de las líneas de autobús

#### INCONVENIENTES

- Posible canalización del tráfico de paso por el centro del municipio en lugar de por las Rondas. No alineado con objetivos del PMUS.
- Reducción de la capacidad respecto de los viarios precedentes (Avda Andalucía, C/San Sebastián y Pablo Rada) que podría generar efecto de cuello de botella.

### MEDIDA A EVALUAR CON EL MODELO

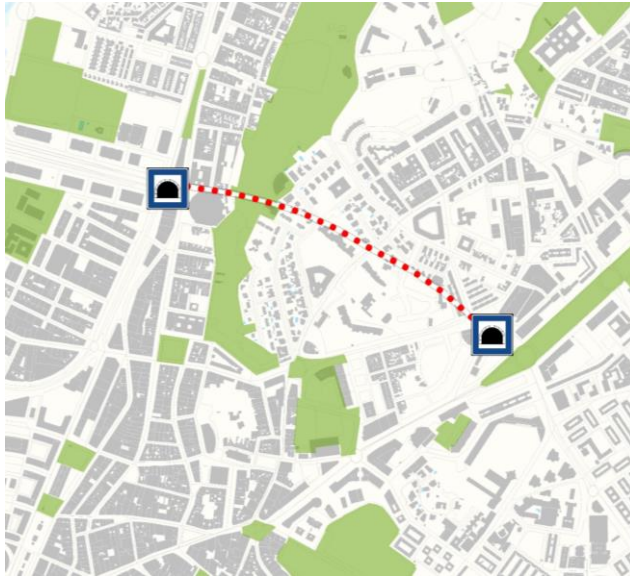
#### Implicaciones:

- Cambio de sentido C/Emires para favorecer acceso de autobuses a la zona de Zafra
- Reordenación de la Red de Autobuses Urbanos
- Adecuación de la Plaza Quintero Báez si se permite la circulación de los autobuses por el eje Garvina – Méndez Núñez – Plus Ultra en sentido La Palmera

### Reordenación del tráfico. Canalización de flujos de la A-497 al centro de la ciudad

Construcción de un túnel subterráneo bajo el Cabezo Mundaka que canalice los tráficos provenientes desde la A-497 en dirección al centro. Trazado de 1 kilómetro con entrada en Avenida Costa de la luz y la salida en la Calle Magallanes.

### MEDIDA A EVALUAR CON EL MODELO



### Mejora del sistema de Control de Accesos



Renovación del sistema de control de Accesos

Extensión del sistema de cámaras de la prueba piloto a todas las vías peatonales



Redefinición del horario de funcionamiento

Adecuación de horarios, reduciendo o incluso eliminando la posibilidad de acceder a realizar tareas de carga y descarga en la franja del medio día.

## Redefinición del sistema de Estacionamiento regulado

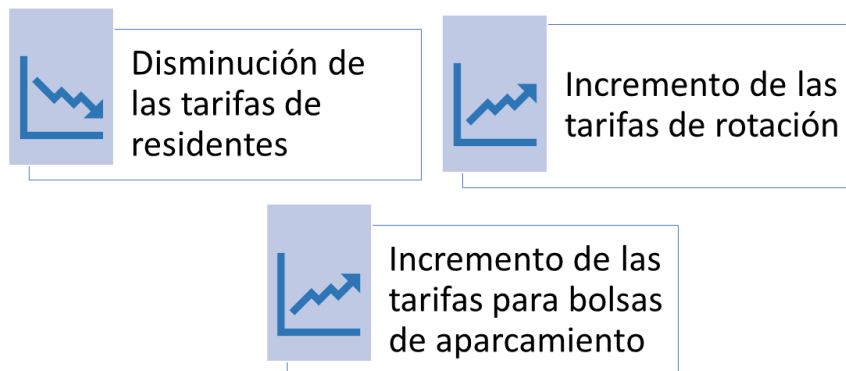
### AMPLIACIÓN DE LA ZONA ORA

**Objetivo:** Búsqueda de zona regulada más compacta que evite efectos frontera.

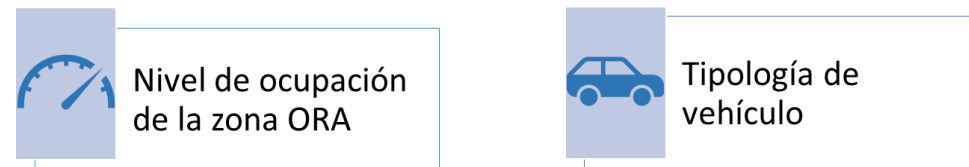
**Problema:** Reciente licitación del servicio con las mismas condiciones actuales que condiciona la propuesta.

**Propuesta:** Análisis mediante mapa de calor de equipamientos. Se plantea como propuesta modulable en el tiempo a implantar de común acuerdo con el concesionario.

### REVISIÓN DE LAS TARIFAS



### INTRODUCCIÓN DE TARIFAS VARIABLES



### REVISIÓN DEL TIEMPO MÁXIMO DE ESTACIONAMIENTO



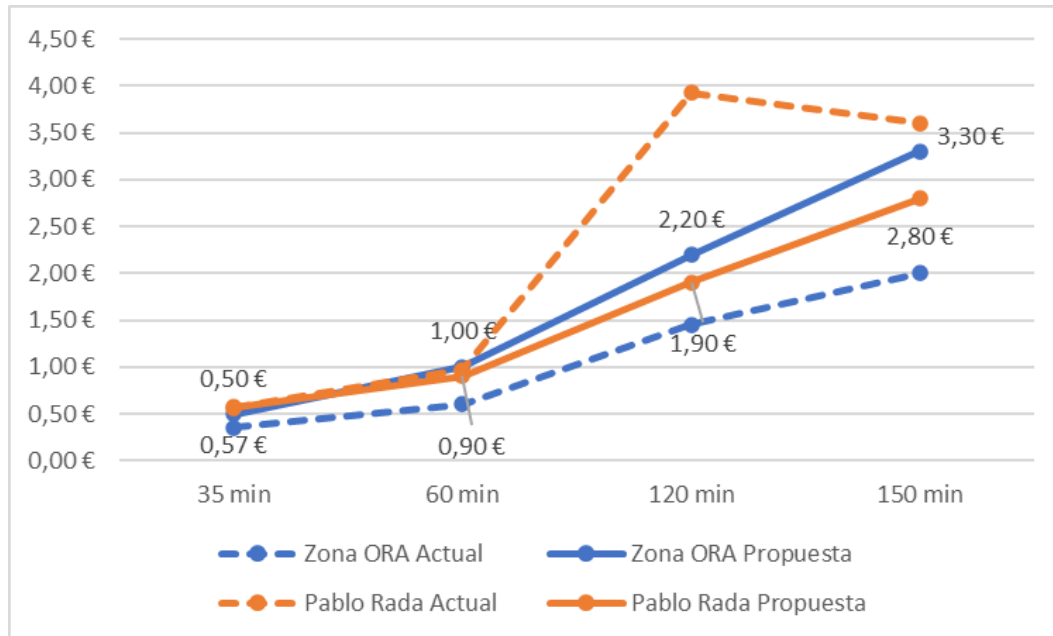
### INTRODUCCIÓN DE SISTEMAS DE CONTROL DE LA DURACIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS

- Registrar la matrícula al sacar el ticket
- El sistema impedirá renovar ticket si se supera el tiempo máximo establecido
- Prohibición de volver a estacionar el vehículo en el mismo sector hasta que no transcurra al menos 1 hora del anterior estacionamiento.



### Política tarifaria coordinada

Modificación progresiva de las tarifas tanto de zona ORA como parkings públicos de manera que los precios establecidos potencien las estancias cortas (inferiores a dos horas) en superficie y largas estancias en aparcamientos subterráneos.



### Medidas dirigidas a reducir la indisciplina en los estacionamientos



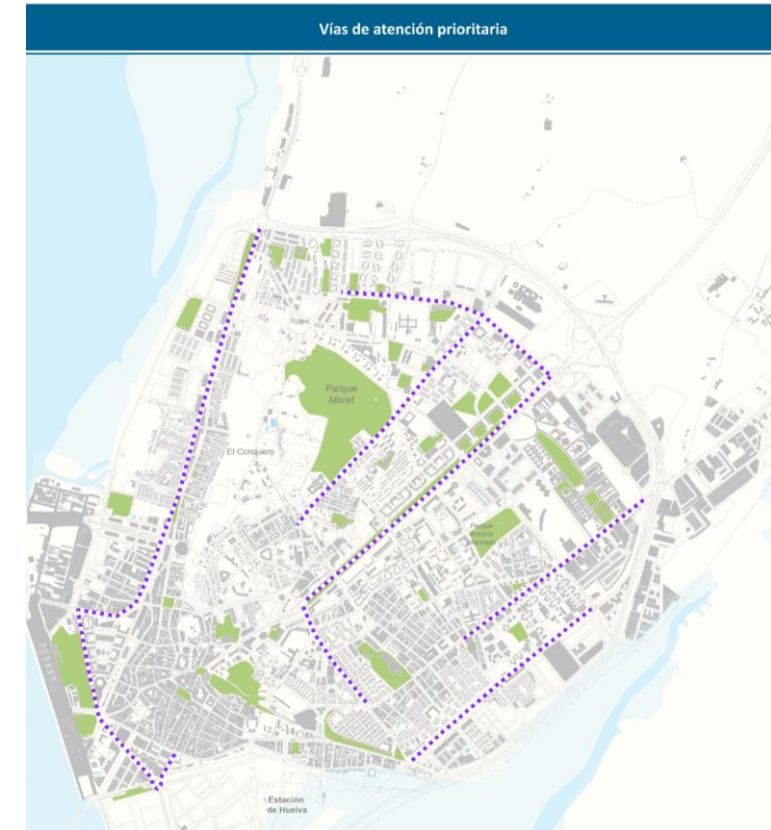
Definición de Vías de Atención Prioritaria VAP



Mejora de la Señalización

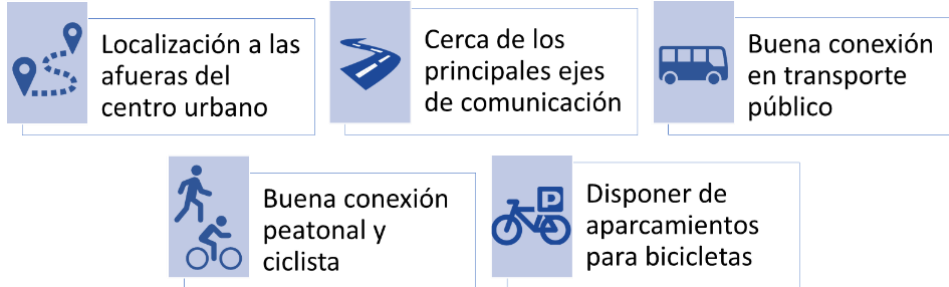


Intensificación del Control de la indisciplina



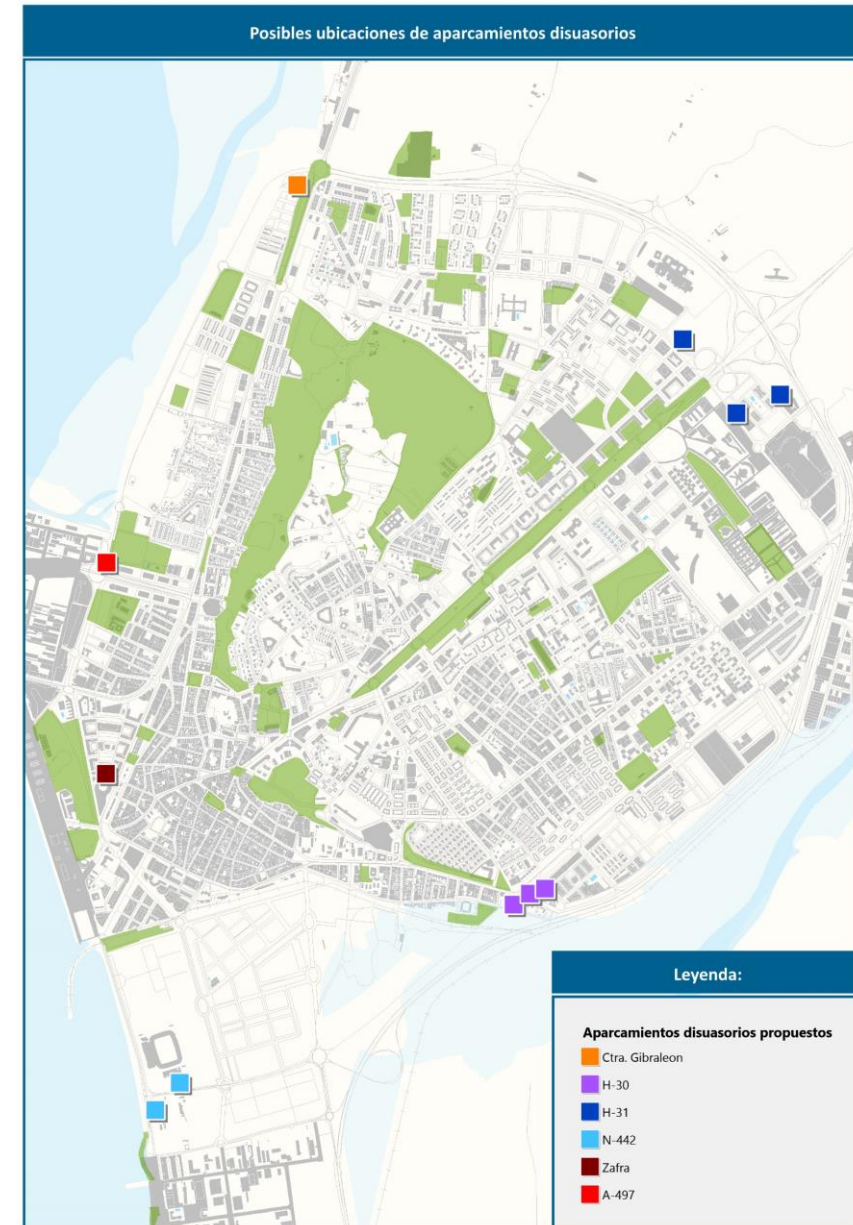
## Aparcamientos Disuasorios

### Criterios de localización



### Medidas de refuerzo

- Mejora de las condiciones de movilidad peatonal
- Mejora de la conexión ciclista y dotación de aparcamientos seguros para bicicletas
- Establecimiento de imagen identificativa para todos los aparcamientos.



## Soluciones de aparcamiento en ámbitos concretos

### FUTURO PARQUE LINEAL

Articulación de dotación de aparcamientos con bajo impacto visual.



### ANTIGUO MERCADO DEL CARMEN

Ya iniciado por el Ayuntamiento. Construcción de aparcamiento subterráneo que compense la pérdida de plazas en superficie

### ISLA CHICA

- Máxima dotación de aparcamiento en el nuevo desarrollo previsto en el solar del antiguo estadio.
- Construcción de un aparcamiento para residentes.  
Posible ubicación Instalaciones CP Tartessos

### BARRIO OBRERO

Restricción del tráfico rodado en esta zona a los no residentes



### LA ORDEN

- Fomento de modos de transporte alternativos dirigidos a reducir la dependencia del vehículo privado.
- Construcción de un aparcamiento para residentes.



### HOSPITAL COSTA DE LA LUZ

- Fomento del uso del aparcamiento del hospital.
- Construcción de un aparcamiento. Alternativas:
  - Estructura metálica en altura en la parcela del hospital
  - Subterráneo en la parcela de uso deportivo

## PROPUESTAS DE DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

1. Colaboración Administración Local y actores implicados
2. Mejora de la Regulación de la DUM
3. Medidas dirigidas a la transformación de la flota de vehículos
4. Creación de centros de distribución urbana de mercancía
5. Distribución de mercancías en horas valle
6. Aplicación de las nuevas tecnologías en la DUM



## Colaboración Administración Local y actores implicados

- Creación de una mesa de trabajo
- Elaboración de un Estudio DUM

## Mejora de la Regulación DUM

La actualización de la ordenanza local es un factor clave para un correcto funcionamiento y avance en el ámbito de la logística urbana.

## Medidas dirigidas a la transformación de la flota de vehículos

- Informar de ayudas disponibles.



- Implantación de Incentivos Fiscales. Impuesto Circulación e IAE

## Creación de Centros de Distribución Urbana de Mercancías



Objetivo

- Centralizar el reparto de mercancías en el centro histórico.
- Ordenar el tráfico y los aparcamientos en la zona
- Mejorar el entorno medioambiental mediante el uso de vehículos no contaminantes



Beneficios Esperados

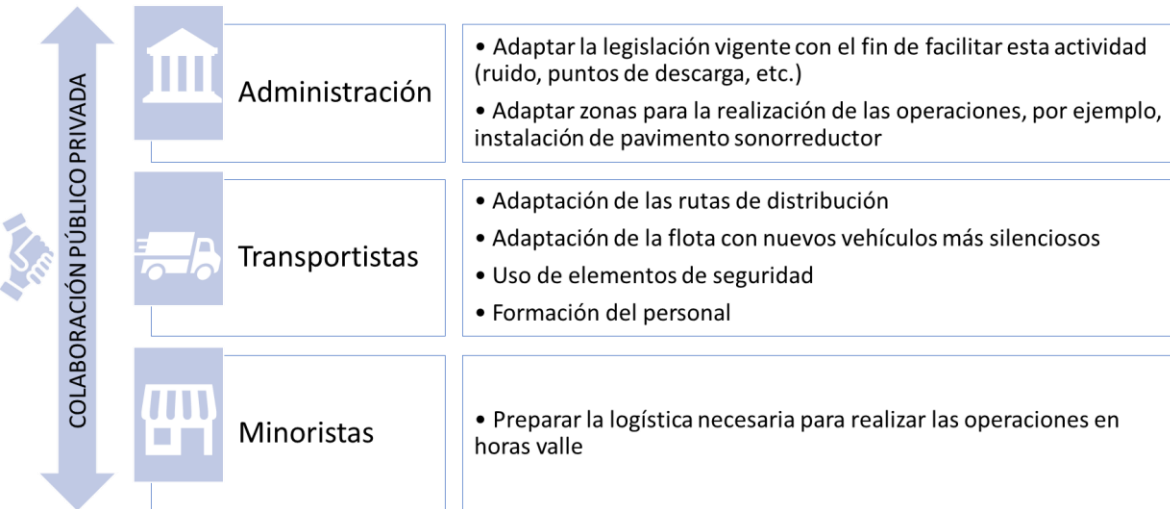
- Mejora de la eficiencia en la cadena de distribución de mercancías
- Reducción de emisiones.
- Reducción en el consumo de energía
- Reducción del tráfico, en particular de mercancías
- Reducción del aparcamiento ilegal

Instalación de un CDU, cuya localización cumpla:

- Ubicación cercana a la zona restringida
- De fácil acceso para vehículos pesados
- Posible solución: Aprovechamiento de infraestructuras de aparcamiento ya construidas que tengan una baja utilización.

### Distribución de mercancías en horas Valle

En Huelva se recomienda la realización de una **prueba piloto** enfocada, en su implantación, principalmente a supermercados y grandes comercios, que se puede ir extendiendo y adecuando en función del éxito y los aprendizajes obtenidos en la misma.



### Aplicación de Nuevas Tecnologías en la DUM

#### SENSORIZACIÓN DE LAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA

Mediante sensores especiales, autónomos e inalámbricos, de estacionamiento que detectan si se encuentra la plaza ocupada por un automóvil.

#### DESARROLLO DE UNA APP MOVIL

La aplicación es capaz de registrar la siguiente información:

- Ocupación plazas de carga y descarga
- Registro de operaciones realizadas
- Ubicación del vehículo
- Tiempo de estacionamiento. Lo que dota al sistema de mecanismos de control.
- Canal de comunicación con el centro de control de tráfico

## PROPUESTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. Mejora de la velocidad comercial del transporte público
2. Optimización de la red de autobuses urbanos
3. Mejora de la información del servicio
4. Certificación de calidad
5. Mejora de la accesibilidad del servicio
6. Mejora de la intermodalidad
7. Definición de una red básica de circulación

### Mejora de la velocidad Comercial

#### REVISIÓN Y AMPLIACIÓN DE LOS CARRILES RESERVADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO



#### SISTEMA DE CONTROL DEL USO DE LOS CARRILES RESERVADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO

Sistema de Control Automatizado

#### IMPLANTACIÓN DE PRIORIDAD SEMAFÓRICA

Comenzar por las vías con Carriles bus

#### ADECUACIÓN DE LAS FASES SEMAFÓRICAS

La revisión de la fase roja en semáforos con pulsador y alta intensidad de tráfico que afecta a las línea de transporte urbano.

#### AVANCE DE PARADAS

EMTUSA ya ha comenzado a aplicar estos criterios de diseño, avanzando el 72% de las paradas.

La propuesta, por tanto, es continuar con la adecuación hasta llegar al 100%.



## Optimización de la Red de Autobuses Urbanos

Modificaciones puntuales de la red en respuesta:

- Cambio de Sentido C/Puerto.

En este caso se consideran 2 escenarios en función de si se permite la circulación de autobuses por futuro eje peatonal Garvina – Méndez Núñez – Plus Ultra, sentido La Palmera

- Implantación Carril bus en Avenida Federico Molina
- Adecuación del cruce Calle Niagara
- Instalación de paradas que den servicio a los Tanatorios

## Mejora de la Información del servicio

### MEJORA DE LA INFORMACIÓN FIJA EN PARADA

- Homogenización del tipo de parada
- Información homogénea y accesible sobre la red

### MEJORA DE LA INFORMACIÓN DINÁMICA EN PARADA

Iniciada una prueba piloto para la instalación de 30 pantallas de información dinámica.

Se propone replicar la prueba piloto y extenderla a más paradas de la red.



### INTEGRACIÓN EN BUSCADORES Y PLANIFICADORES DE VIAJE

Ya iniciada por EMTUSA la integración en Google.

Se contempla una integración en 2 fases, una primera fase con integración de la información fija y una segunda con información dinámica.

### Certificación de Calidad

Obtener la certificación en la Norma UNE 13816 sobre calidad de transporte de pasajeros.

### Mejora de la Accesibilidad al servicio



Accesibilidad en las paradas

- Dotar de Accesibilidad universal a las paradas. Iniciado por EMTUSA

- Eliminar o reubicar elementos que supongan un obstáculo en el entorno de las paradas
- Definir el concepto de parada de autobús en la ordenanza
- Incorporación del Sistema Navilens.



Accesibilidad del materia móvil

La flota de EMTUSA es accesible al 100%.  
Propuesta: Introducir mantenimientos

preventivos que garanticen el correcto funcionamiento de los elementos que hacen accesible la flota.



Información al usuario

### Mejora de la Intermodalidad

**Intermodalidad con vehículos** privados dotando de conexión a aparcamientos disuasorios y cercanos a estaciones de transporte público, con posibilidad de incentivos como tarifas especiales.

**Intermodalidad con autobuses interurbanos** mediante la creación de un área intermodal mediante la mejora de la información en el entorno de ZAFRA y la Estación de autobuses.  
Paneles informativos de próximas salidas en la EA y en Zafra

#### Con bicicleta.

Instalación de aparcamientos para bicicletas y VPM en las inmediaciones de paradas con mayor demanda y/o estaciones bicicleta compartida en la estación Zafra y fomento del programa +Bici.

**Incentivar modos sostenibles LAST MILE**

### Red Básica de Circulación

Definición de un conjunto de vías por las que sea posible que el servicio de autobús urbano circule durante el desarrollo de eventos de cualquier tipo

Objetivo: Garantizar la prestación del servicio con la celebración de eventos y potenciar el transporte público como modo de transporte prioritario.



## MOVILIDAD ACTIVA





**PGOU**

Plan General  
de Ordenación  
Urbana de Huelva

El nuevo PGOU, en redacción, nos invita a reflexionar:

**¿La movilidad sostenible puede ser un buen argumento para reinventar el espacio público de Huelva?**

La combinación de redes de movilidad peatonal, ciclista y espacios públicos verdes, de descanso y convivencia, que aumenta considerablemente la **calidad de vida** urbana, están presentes en el contenido y directrices de varios programas vigentes de Huelva



Red Ciudades Amigas de la Infancia UNICEF (2019)  
Plan de Infancia de Huelva 2018-21

1.1. Línea estratégica: Promover **entornos saludables (familia, escuela, barrio, etc.)**



PROYECTO: ORDENACIÓN URBANÍSTICA Y MOVILIDAD:

- **Mejorar la movilidad y accesibilidad viaria y peatonal entre barriadas** – Prioridad alta;
- Diseñar un plan de actuación en los barrios más deteriorados urbanísticamente, y establecer un reformas con criterios estéticos y funcionales – Prioridad alta;

DAFO URBANISMO, MOVILIDAD SOSTENIBLE E INFRAESTRUCTURAS:

- U.O.4. Existencia de Fondos Europeos en general, y en particular para la rehabilitación, regeneración y renovación de edificios y urbana;

DAFO MEDIO AMBIENTE Y SALUD

- MAS.O.9. Promover hábitos de vida saludable.

OT4. Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono Tipología de operaciones

- **Creación de itinerarios peatonales y ciclistas para la promoción de la movilidad sostenible**, especialmente relacionada con la puesta en valor y mejora de la accesibilidad del patrimonio histórico, cultural y natural

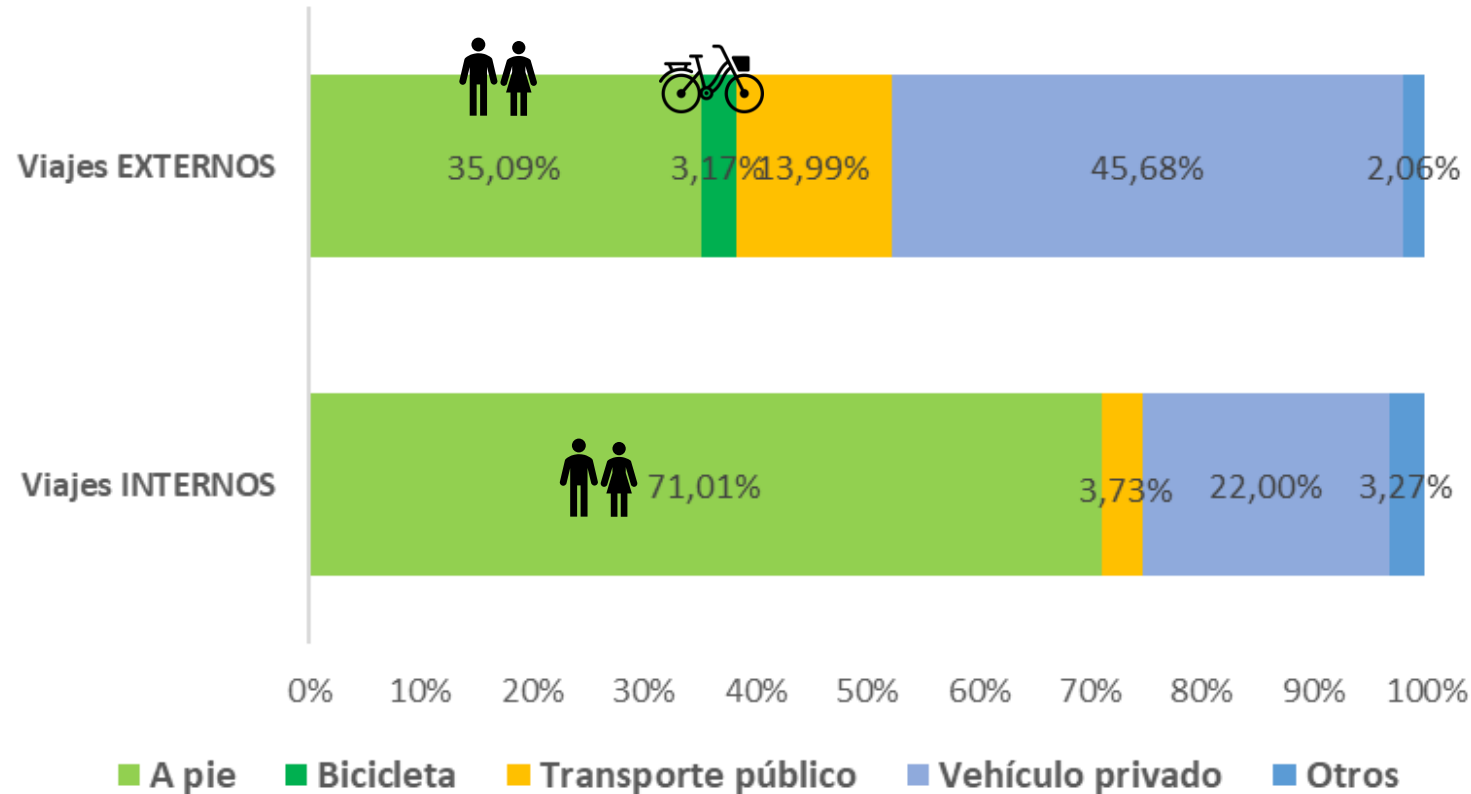


## PROPUESTAS DE MOVILIDAD PEATONAL



## En Huelva se camina mucho!

Gráfico: Reparto modal en los viajes internos y externos a las macrozonas.



**Esther Cumbrera (Concejalía de Hábitat Urbano e Infraestructura) señala que** *“el confinamiento ha hecho que los onubenses valoren aún más la importancia de contar con zonas para el esparcimiento cómodas y accesibles en la ciudad”*



### 1. MOVILIDAD PEATONAL PERIURBANA

- 1.Consolidación de la red de itinerarios peatonales ecológicos

### 2. MOVILIDAD PEATONAL A ESCALA DE CIUDAD

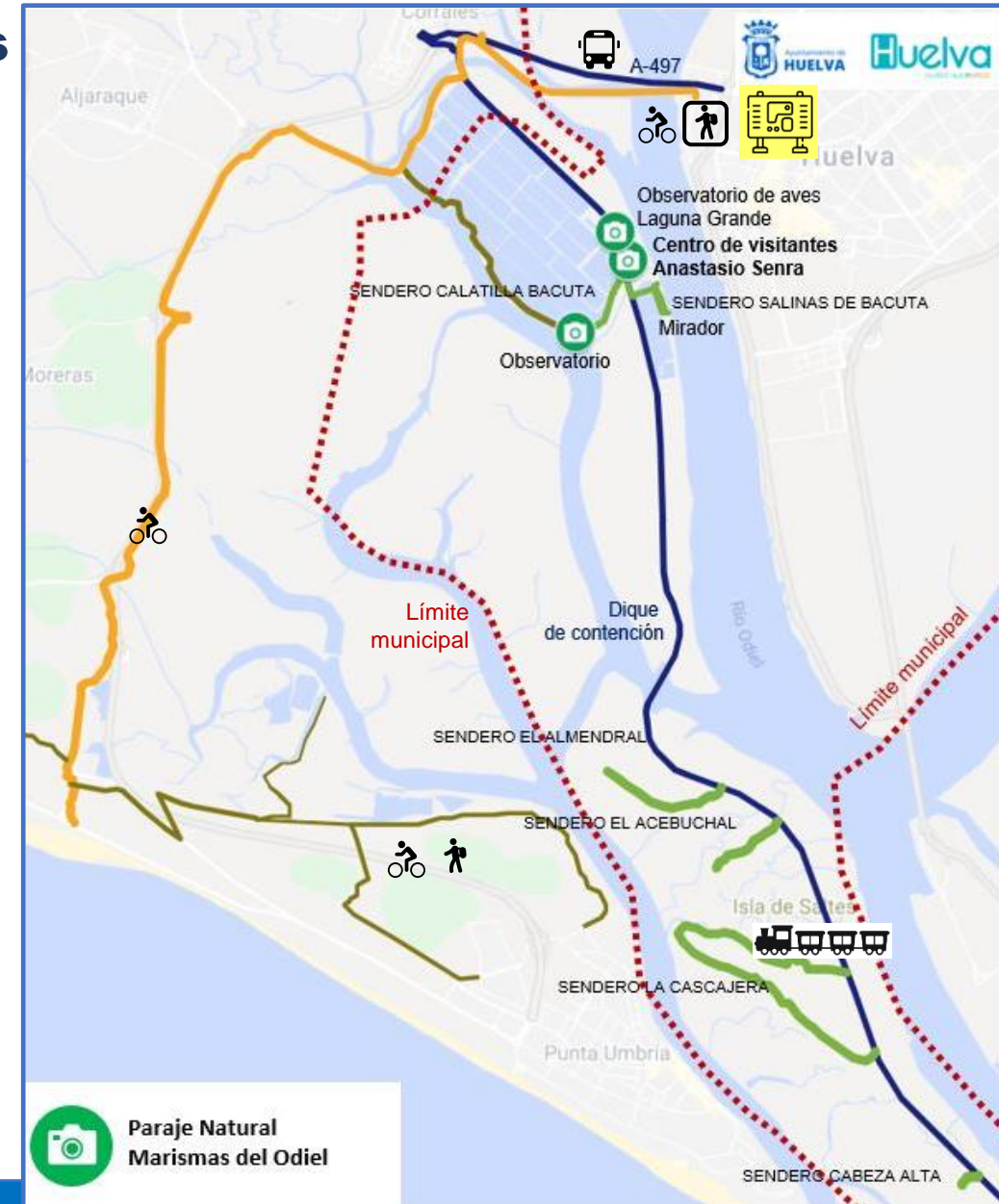
- 1.Definición de una red de Itinerarios peatonales saludables
- 2.Peatonalizaciones permanentes
- 3.Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de aceras como medida de la crisis sanitaria Covid-19
- 4.Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles Abiertas” como medida de la crisis sanitaria Covid-19
- 5.Rutas turísticas activas
- 6.Creación del mapa “Metrominuto” para incentivar el uso de las rutas peatonales

### 3. MOVILIDAD PEATONAL A ESCALA DE BARRIO

- 1.Programa de *microcentralidades* de las barriadas
- 2.Programa de intervenciones para la mejora de la permeabilidad peatonal entre áreas estanciales de las barriadas
- 3.Camino Escolar Seguro
- 4.Programa de intervenciones en los Entornos Escolares como medida de la crisis sanitaria Covid-19
- 5.Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada como medida de la crisis sanitaria Covid-19

### Consolidación de la red de itinerarios peatonales ecológicos en las Marismas del Odiel

- Se propone mejorar la información sobre el acceso a las Marismas mediante modos activos (caminada y bicicleta), con **tótems informativos** localizados en el punto inicial del recorrido, en la Avenida del Enlace.
- Se propone crear un **trayecto habilitado para los peatones**, con vallas de madera y señalización peatonal horizontal y vertical, para ofrecer una separación física segura en toda la extensión del **Dique de Contención de Arenas Príncipe Juan Carlos** (actualmente solo hay habilitados 350m entre el Centro de visitantes y el acceso a las Salinas de Bacuta).



## Definición de una red de Itinerarios peatonales saludables

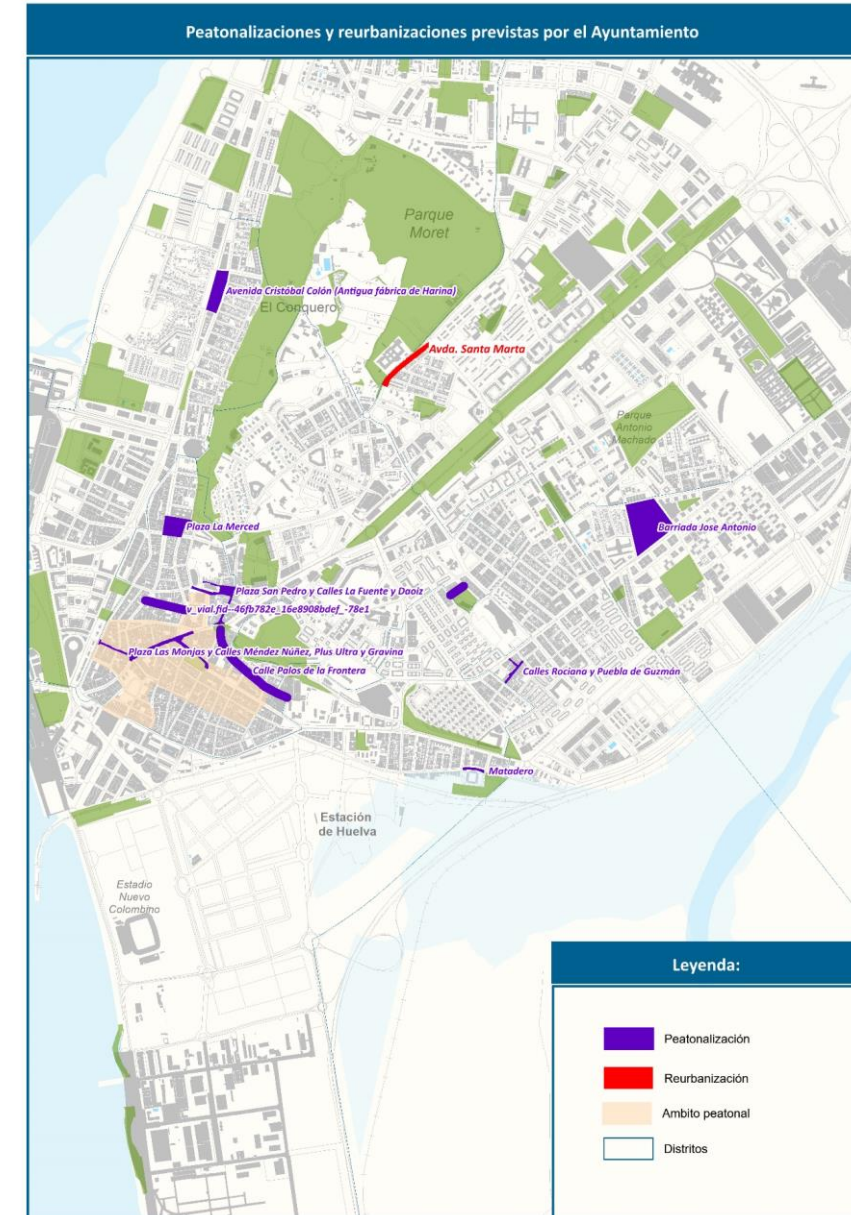
- Los itinerarios buscan **conectar los grandes parques municipales y áreas verde con el Centro Histórico**, donde hay prioridad peatonal y **otros espacios lineares recomendados para la caminata** como el Muelle del Tinto, el Paseo de la Ría y, en el futuro, el Parque del Ferrocarril. Además, las rutas se conectan con la Ciudad Deportiva de Huelva.
- Además, los itinerarios también se conectan con los principales **equipamientos sanitarios**.
- Adicionalmente a la adecuación paulatina de las calles a la accesibilidad vigente, se proponen **elementos de conexión** como pasarelas, ascensores y escaleras/rampas mecánicas.





### Peatonalizaciones permanentes

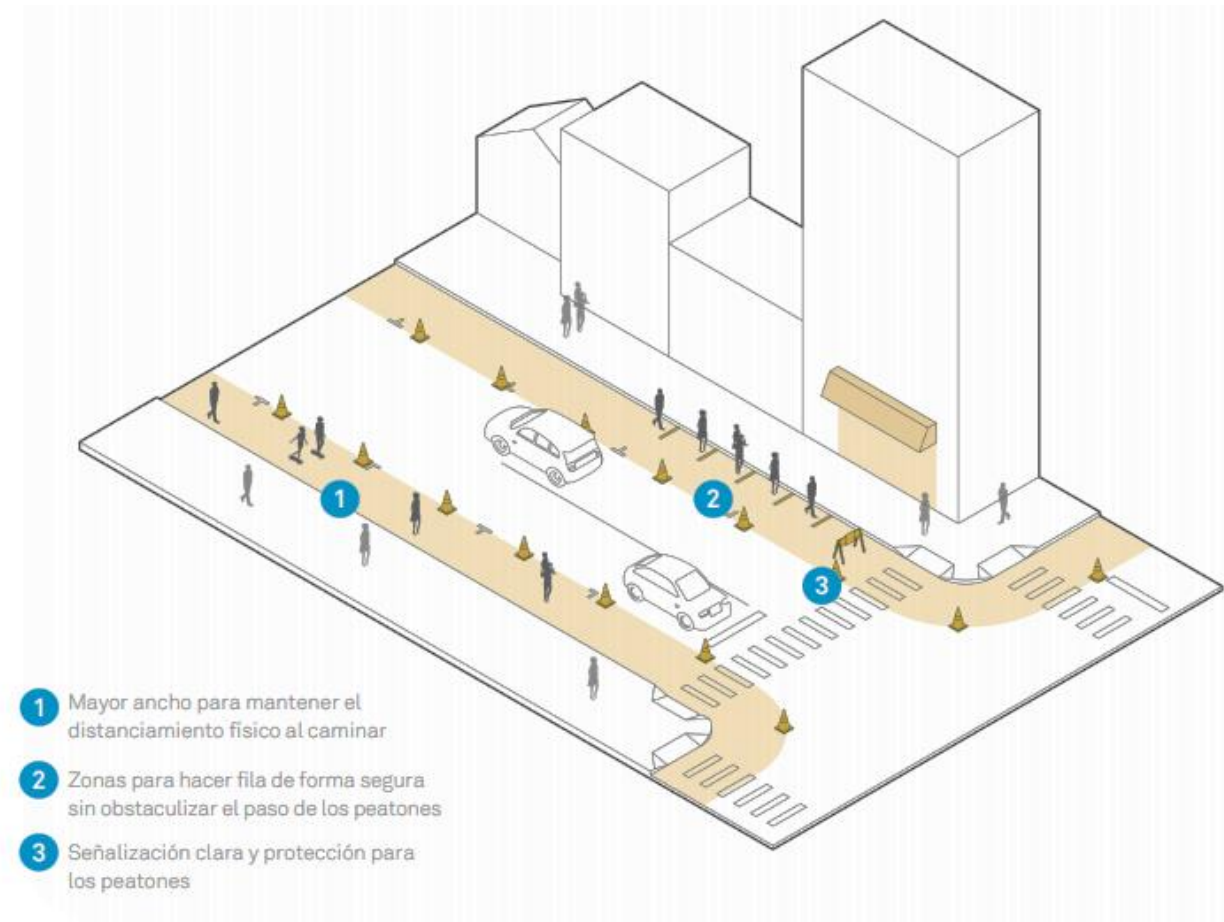
- Incorporar las **nuevas peatonalizaciones y reurbanizaciones** previstas por la gestión municipal:
  - Plaza de la Merced y su entorno
  - Plaza de San Pedro y calles La Fuente y Daoiz
  - Plaza del Monjas y las calles Méndez Núñez, Plus Ultra y Gravina
  - Calle Isaac Peral
  - Barriada José Antonio, Avenida Cristóbal Colón (Antigua fábrica de Harina) y Calle Puebla de Guzmán.
  - Avenida Cristóbal Colón (Antigua Fábrica de Harina)
  - Calles Rociana y Puebla de Guzmán
  - Peatonalización calle lateral de la Plaza Houston
  - Calle Palos de la Frontera
  - Matadero – Entorno Escuela de Arte y Oficios “León Ortega”
  - Reurbanización de la Avenida Santa Marta y Calle Virgen de las Mercedes





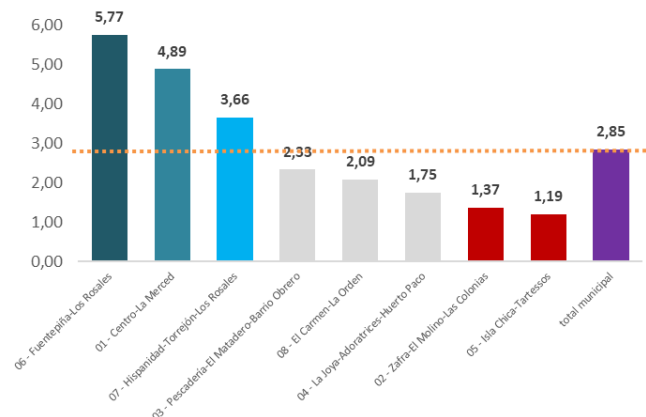
### Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de aceras como medida de la crisis sanitaria Covid-19

- Se propone implantar infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas peatonales con motivo de la crisis sanitaria del Covid-19, para proporcionar espacio suficiente para cumplir con las indicaciones de distanciamiento físico mientras se camina o realiza otra actividad en la acera.
  - A lo largo de las **calles y vías principales con servicios y/o comercios esenciales**, alto uso de transporte público y rutas recreativas con alta concentración de público.
  - En las calles con **aceras estrechas o sin aceras**.

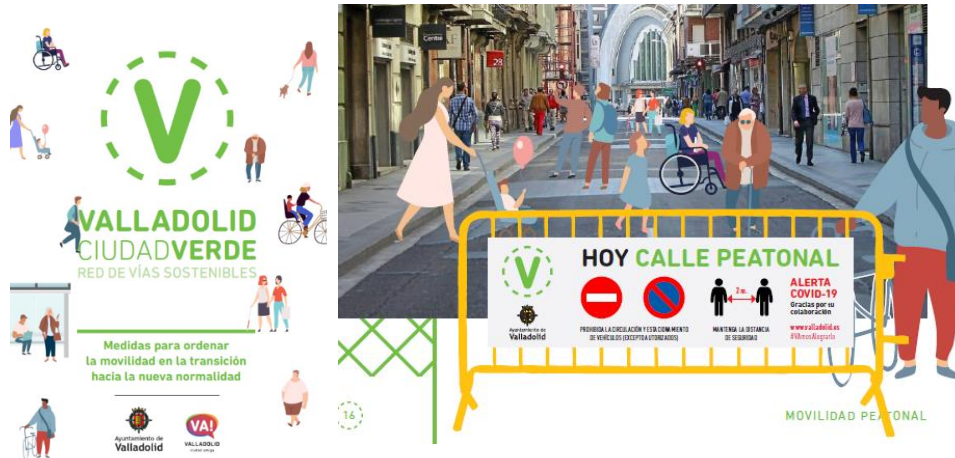


### Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles Abiertas como medida de la crisis sanitaria Covid-19

- Se propone que el Ayuntamiento Huelva ponga en marcha el programa “Calles abiertas” para conseguir una ciudad más amable y disponibilidad espacios urbanos donde la ciudadanía pueda caminar y realizar otras actividades de ocio con la distancia necesaria para garantizar la seguridad durante la emergencia sanitaria Covid-19.
- El programa propone **recuperar las calles para el uso exclusivo de los peatones con frecuencia semanal** (todos los domingos) o **frecuencia mensual** (primer domingo de cada mes).
- Criterio de priorización: índice de metro cuadrado de espacio peatonal existente por habitante**





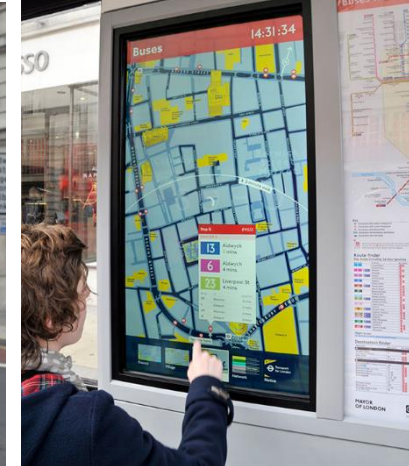
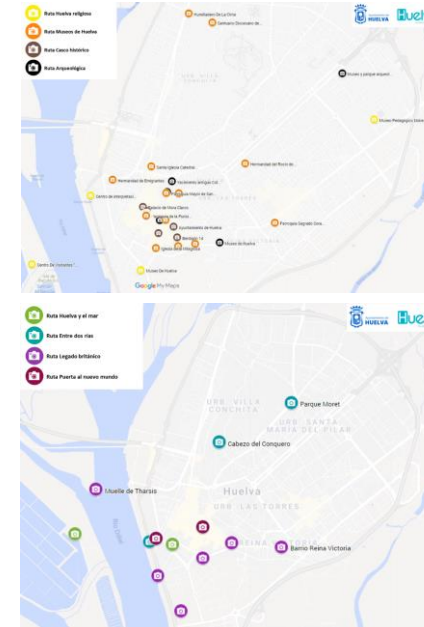


Ejemplos de otras ciudades (2020):  
Barcelona, A Coruña,  
Valladolid, Punta Umbría



### Rutas turísticas activas

- **Priorización de nuevas zonas peatonales o mejora o reurbanización** de zonas ya existentes en áreas con gran número de viajes locales y flujos de turistas, para que dispongan de espacio suficiente para caminar con seguridad en la crisis sanitaria Covid-19.
- **Mejorar la señalización** de los itinerarios turísticos peatonales y creación de mapas unificando los criterios gráficos y de información para las diferentes rutas existentes, indicando cómo recorrerlas con medios de transporte sostenibles y tiempos de recorrido.
- **Mejorar el control del acceso** rodado a las zonas peatonales para optimizar el espacio seguro disponible de los modos a pie y bicicleta, locales y turísticos





### Creación del mapa “Metrominuto” para incentivar el uso de las rutas peatonales

- El Metrominuto es un tipo de mapa sinóptico y esquemático que utiliza iconografía basada en los planos de Metro y que muestra las distancias a pie de los puntos más característicos de una ciudad. Esta iniciativa nace en 2011 en Pontevedra como resultado de un laboratorio de ideas sobre movilidad peatonal promovido por el Ayuntamiento.
- Actualmente, existe en más de una veintena de urbes españolas y europeas, como Londres, Torres Vedras (Portugal), Toulouse (Francia), Poznan (Polonia) o Puerto de la Cruz en Tenerife, que se han inspirado en este proyecto para fomentar un modelo de movilidad más sostenible en sus ciudades.

¿QUÉ ES?	USOS
 <p>Plano esquemático que muestra las distancias en minutos entre diferentes puntos.</p>	 <p>Impulso y promoción de la movilidad a pie.</p>
BENEFICIOS	
 <p>Reducción de humos y ruidos.</p>	 <p>Mayor seguridad vial para l@s viandantes.</p>
 <p>Conocer la ciudad.</p>	 <p>Calidad de vida para l@s ciudadan@s.</p>



### Programa de *microcentralidades* en las barriadas como punto de partida para su revitalización

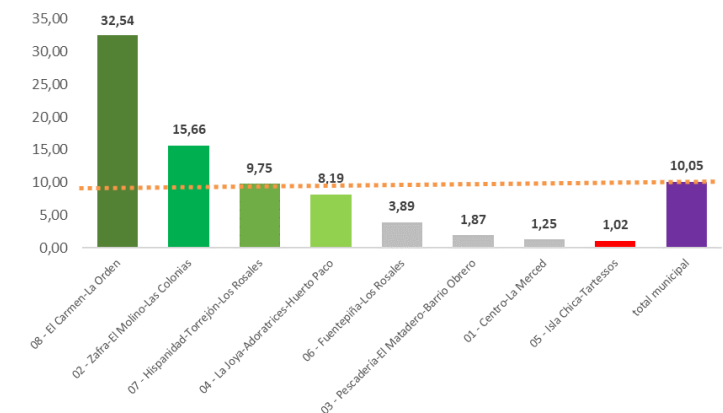
- Ante la escasez de áreas verdes de proximidad en algunas barriadas de la ciudad y considerando el concepto de “ciudad de quince minutos”, se proponen dos programas para intervenir en las plazas barriales, **microcentralidades de la vida cotidiana, con el objetivo de mejorar su calidad urbana, confort ambiental y accesibilidad a través de medios de transporte activos.**
- Se proponen dos programas:

#### 1. REVITALIZACIÓN DE PLAZAS E INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

#### 2. PROGRAMA “PLAZAS CÍVICAS”

- **Criterio de priorización:** índice de áreas verdes por macrozona en Huelva

**Nuevo PGOU 2021:**  
**¿La movilidad sostenible puede ser un buen argumento para reinventar el espacio público de Huelva?**





### 1. REVITALIZACIÓN DE PLAZAS E INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE



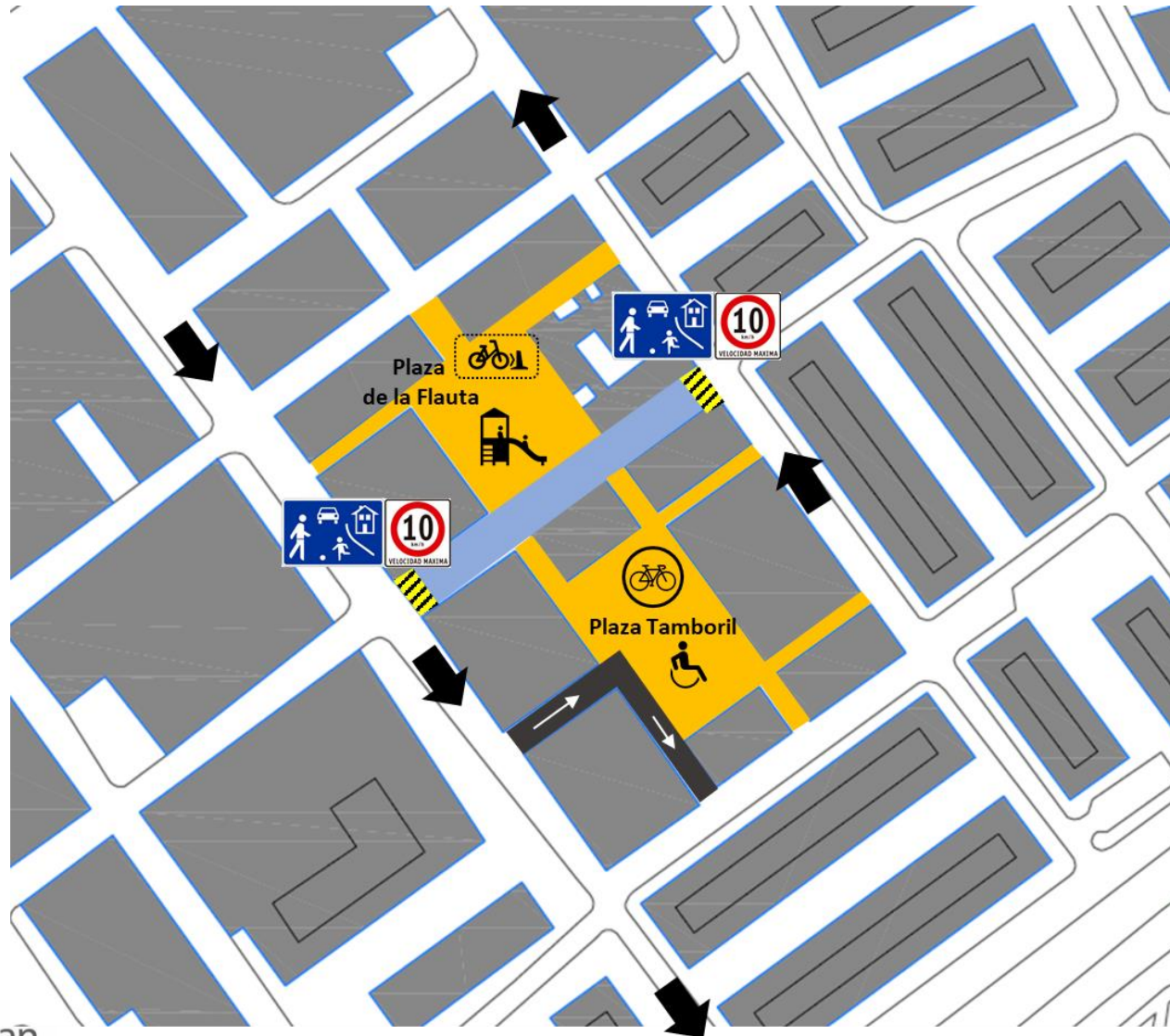


### 1. REVITALIZACIÓN DE PLAZAS E INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE






### 2. PROGRAMA “PLAZAS CÍVICAS”



#### Ejemplo: Plazas de la Flauta y Plaza Tamboril

-  Participación vecinos
-  Área peatonal
  -  Juego infantil
  -  Bancos, árboles, sombra
-  Calmado de tráfico
  -  Badén
  -  Señal S-28
  -  Máximo 10Km/h
- Movilidad**
  -  Aparcamiento bicicletas
  -  Estación bici pública
  -  Plaza en plataforma única o con rampa de acceso

### Programa de intervenciones para la mejora de la permeabilidad peatonal entre áreas estanciales de las barriadas

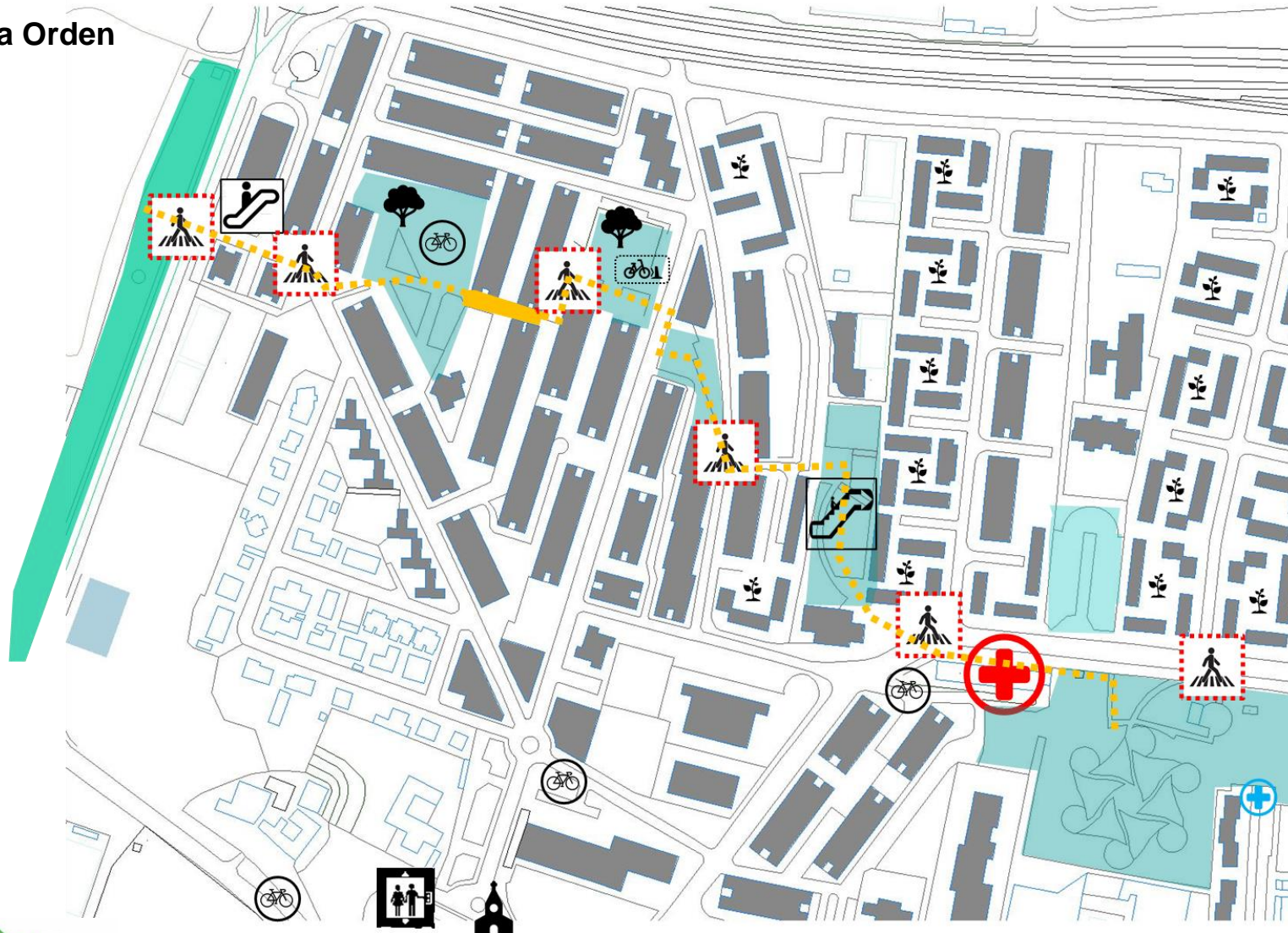
- Huelva es una ciudad compuesta por barriadas de distintas configuraciones, pero varias de ellas fueron planeadas para tener un equilibrio entre la densidad residencial y los espacios comunes y públicos, las plazoletas residenciales o áreas peatonales.

Sin embargo, hoy en día muchas de estas plazas no son atractivas como espacios de estancia, por varios motivos: poco mobiliario urbano, pocos elementos verdes o vegetales, ausencia de áreas de sombra.

- El acceso a estos espacios puede estar comprometido por la falta de cruces seguros, espacios con un uso intensivo e irregular de aparcamientos, o topografías que resultan en plataformas a diferentes niveles.
- **Este programa se centra en la conexión entre estos espacios, que deben ser seguros en su interior, pero también deben tener accesos y conexiones entre ellos con condiciones seguras y confortables para los peatones de todas las edades y condiciones de movilidad.**




### Ejemplo: Barriada de La Orden





 Participación vecinos

 Itinerario saludable


 Área peatonal

 Plazas / Parques / Paseo


 Aumento de la vegetación


 Finalización mejoras Plazas


#### Calmado de tráfico


 Mejora cruce peatonal  
(mayor número de pasos peatonales,  
estudio pasos elevados,  
iluminación)


#### Movilidad

 Aparcamiento bicicletas


 Estación bici pública


 Rampas mecánicas


 Escaleras mecánicas

 Ascensor público  
Santuario Nuestra Sra de la Cinta

#### Salud

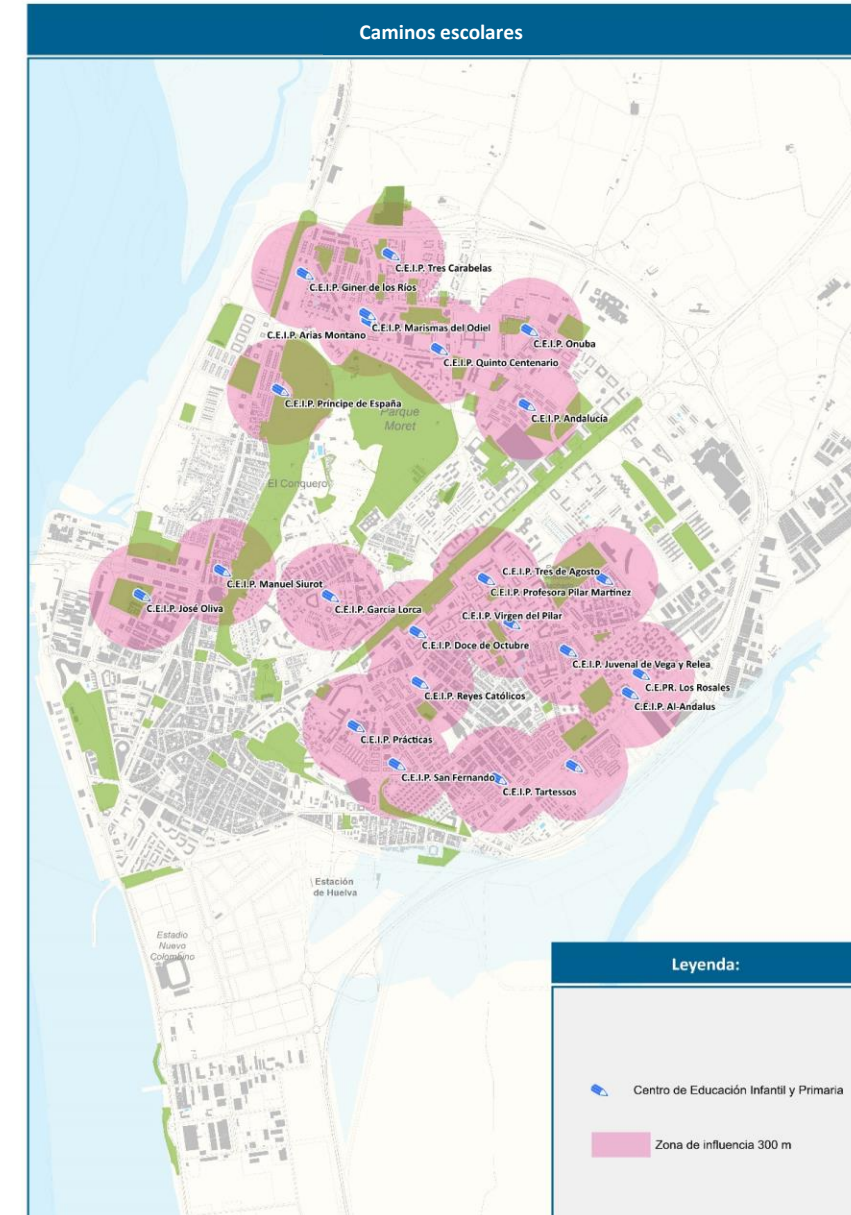
 Hospital Blanca Paloma y

 Farmacia Hospitalar

 Centro de Salud

### Camino escolar

- Incentivar los modos de transporte más sostenibles (pie y bicicleta) para el acceso a los centros educativos, a través del fomento de programas de camino escolar.





### Programa de intervenciones en los Entornos Escolares como medida de la crisis sanitaria Covid-19

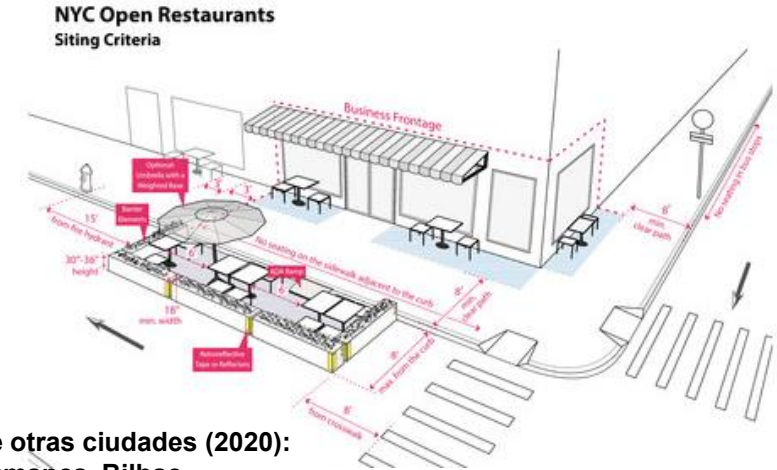
- Ampliación de las zonas de espera y estancia para evitar aglomeraciones.
- Posibilidad de incorporar mobiliario urbano: bancos, jardineras, toldos para crear sombra, elementos lúdicos sencillos...
- Priorización del acceso a pie o bicicleta
- Pacificación del tráfico en el entorno escolar (señalización horizontal y vertical, reducción velocidad, reducción plazas de aparcamiento, semaforización, señalización)
- Corte del tráfico rodado en determinadas calles de acceso a colegios en las horas de entrada y salida de los centros



Barcelona

# Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada como medida de la crisis sanitaria Covid-19

- Se propone permitir que los establecimientos hosteleros coloquen terrazas en zonas de estacionamiento de vehículos, como medida provisional durante la crisis sanitaria Covid-19. Con esta medida, la calzada pasa a albergar mesas y sillas de terrazas para que bares y restaurantes sienten a sus clientes en el exterior.
- Esta propuesta no debe incidir en las plazas disponibles para los residentes de los barrios, algunas de las medidas para evitarlo pueden ser repintar la zona azul de verde para equilibrar la carencia o limitar la ocupación máxima a dos o tres plazas de aparcamiento (hasta 30 metros cuadrados).



**Ejemplos de otras ciudades (2020):  
Madrid, Salamanca, Bilbao**





### PROPUESTAS DE MOVILIDAD CICLISTA

1. Mejora de la red ciclista existente
2. Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas como medida de la crisis sanitaria Covid-19
3. Plan de mejora de la señalización ciclista
4. Plan de aparcamientos para bicicletas
5. Sistema público de bicicletas
6. Promoción del uso de la bicicleta para rutas turísticas
7. Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio
8. Vehículos De Movilidad Personal Y Modificación Del Reglamento General De Circulación
9. Propuestas de movilidad ciclista motivadas por la crisis sanitaria Covid-19



## Mejora de la red ciclista existente

Para mejorar y consolidar la red ciclista existente en la ciudad de Huelva, se proponen una serie de medidas:

- Propuestas dirigidas a **mejorar la funcionalidad** de la red ciclista actual y a **eliminar los puntos conflictivos** existentes señalados en el documento de Diagnóstico del PMUS.
- **Consolidación de la red ciclista** completando la red actual y eliminando los itinerarios parciales existentes e introduciendo nuevos conceptos de viario ciclista como los ciclocalles o ciclocarriles.
- Desarrollo e implementación de acciones dirigidas al **mantenimiento y conservación de las vías ciclistas**.
- Consolidación de la **red de itinerarios ciclistas de ámbito metropolitano**, conforme directrices del Plan Metropolitano de Transporte de Huelva y el EDUSI metropolitano.



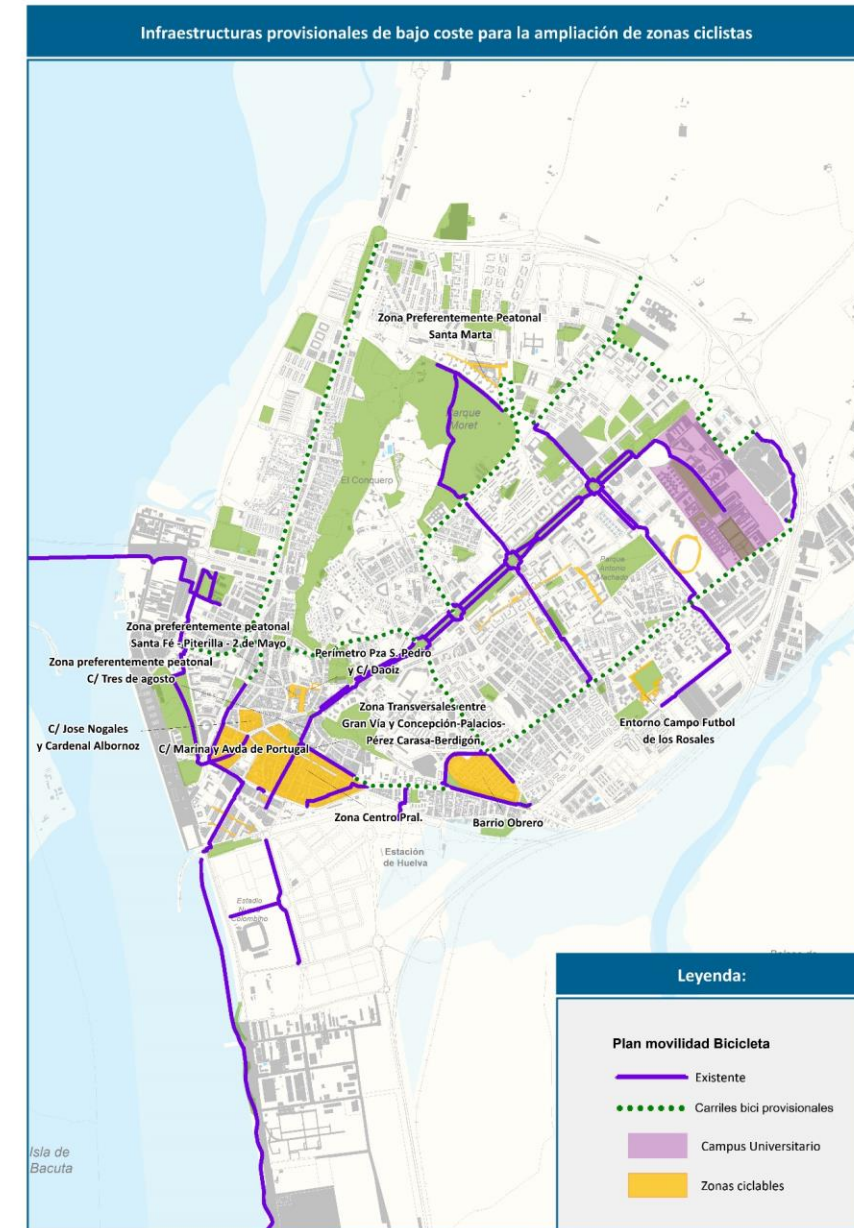
### Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas como medida de la crisis sanitaria Covid-19

Para conseguir varios objetivos:

1. Promover la utilización de la bicicleta durante el punto álgido de la pandemia para los desplazamientos autorizados en el Estado de alarma u otras restricciones de movilidad aplicadas por las autoridades.
2. Compensar la menor ocupación del transporte público colectivo y asegurar la preservación de la distancia física de seguridad.
3. Sentar las bases de una movilidad activa sostenible y que la bicicleta ocupara un papel fundamental en un nuevo modelo de movilidad.



Carriles bici provisionales en París, Zaragoza y Santander (2020)





## Plan de mejora de la señalización ciclista

Se propone la instalación o mejora de la señalización ciclista que mejore la información, ordenación o regulación de la circulación por una vía en condiciones de seguridad, eficacia y comodidad:

- Señalización vertical y horizontal
- Infraestructura ciclista en aceras
- Ancho de las ciclovías
- Pavimento de la infraestructura ciclista
- Señalización de prioridad peatonal
- Señalización de obligatoriedad o recomendación
- Señalización sentido contrario
- Convivencia entre modos de transporte



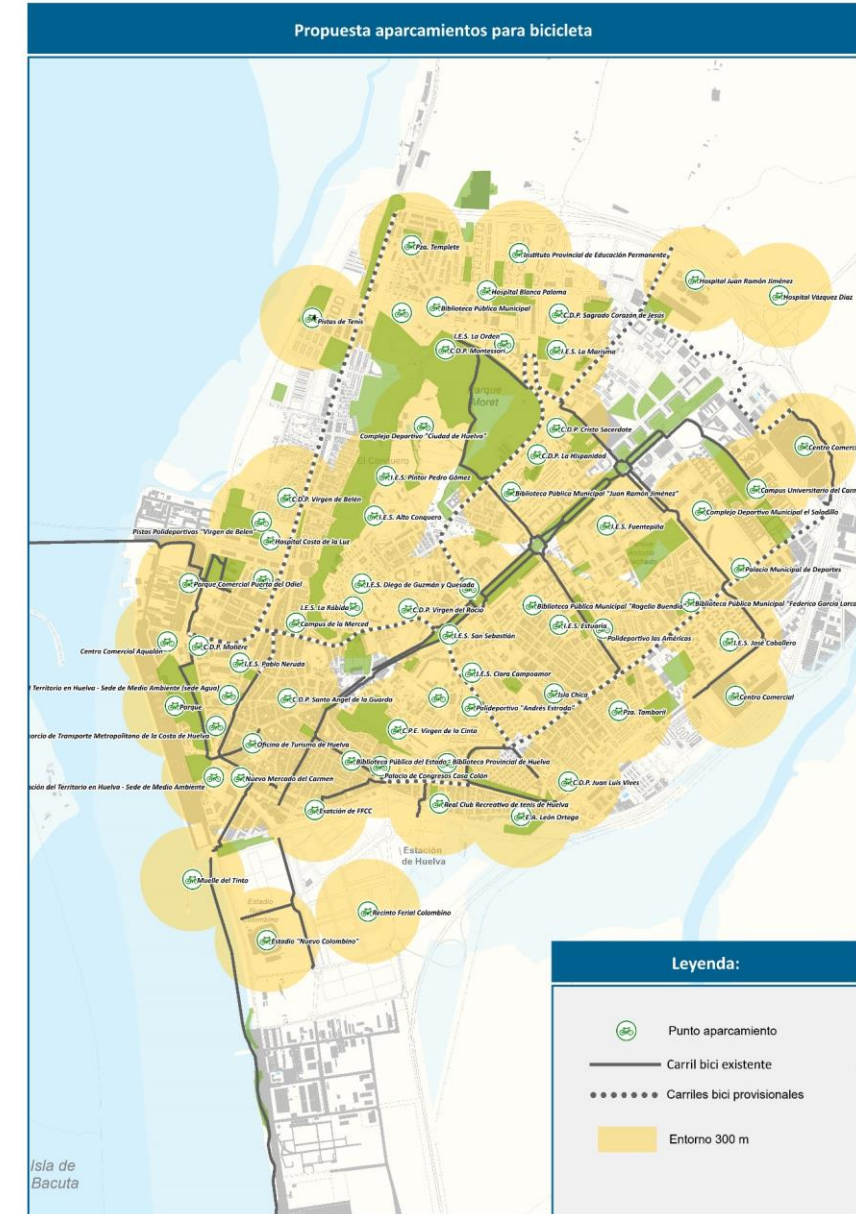
## Plan de aparcamientos para bicicletas

- Instalación de aparcamientos para bicicletas para fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como un modo de transporte cotidiano, ofreciendo al ciudadano aparcar -de una manera cómoda, accesible y segura- las bicicletas privadas en los principales centros de atracción y generación de viajes.

De esta manera los objetivos fundamentales de esta actuación serían dos:

**1. POTENCIAR LA MOVILIDAD CICLISTA.**

**2. DOTAR A LOS USUARIOS DE LA BICICLETA DE LUGARES ADECUADOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS.**



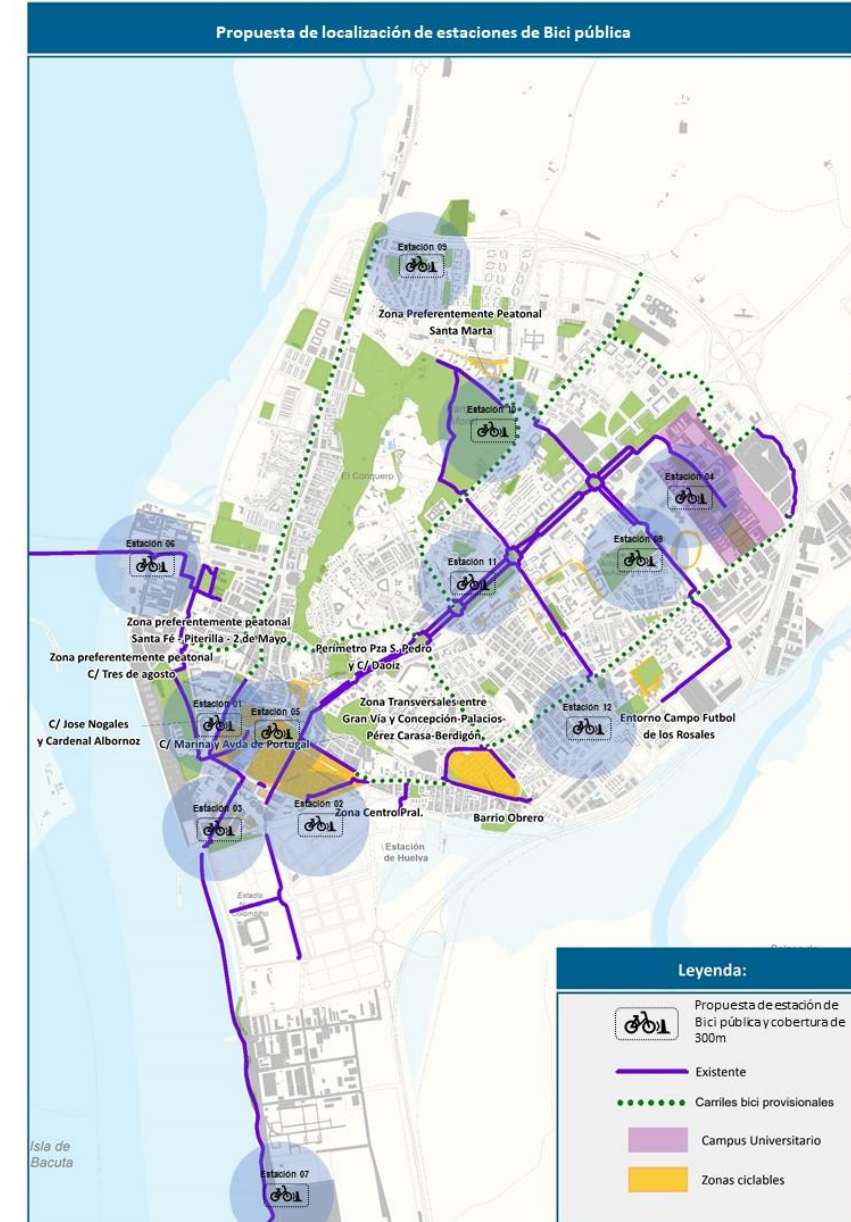


## Sistema público de bicicletas

- **Implantar un sistema municipal de bicicletas compartidas** en los barrios de la ciudad, rutas turísticas y centros de transporte (Estaciones, Zafra).
- **Programa MOVES II** de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible: La línea de actuación 3 se centra en la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas, ya sean públicos o bien restringidos al ámbito de empresas o polígonos industriales



Grandes centros de atracción	
Estación 01	Zafra
Estación 02	Estación de FFCC
Estación 03	Turismo - Muelle del Tinto
Estación 04	Campus del Carmen
Puntos turísticos	
Estación 05	Oficina de turismo
Estación 06	Puente a la Marisma del Odiel
Estación 07	Paseo de la Ría
Espacios públicos	
Estación 08	Parque Antonio Machado/Complejo deportivo municipal
Estación 09	Plaza del Templete
Estación 10	Parque Moret
Estación 11	Bulevard Av. Andalucía
Estación 12	Plaza del Tamboril - Isla Chica



## Promoción del uso de la bicicleta para rutas turísticas

### Mejorar la oferta:

- Promover una red alojamientos (hoteles, casas rurales, campings...) especializados en cicloturismo
- Fomentar lugares de guarda y custodia de bicicletas y mochilas/maletas.
- Promover la intermodalidad con las estaciones de viajeros de la ciudad que permitan acercar al cicloturista a la ciudad.
- Dar visibilidad a las empresas de venta/alquiler de bicicletas
- Promover una aplicación informática que marque el itinerario ciclista seguro entre dos puntos
- Implementar señalización de las vías ciclistas en rutas utilizadas por los turistas visitantes, en especial los accesos a las Marismas del Odiel y Punta Umbría.
- Mejorar la información sobre el acceso mediante modos activos (caminada y bicicleta) a la Marisma, con tótems informativos localizados en el punto inicial del acceso por el Puente de Santa Eulalia, en la Avenida del Enlace.

### Mejorar la demanda:

- Recoger la oferta turística de la ciudad para promoción del cicloturismo y realizar campañas de difusión en España y en Europa.
- Definir rutas turísticas en bicicleta por la ciudad y alrededores que permita guiar a los visitantes por una oferta variada de arte, patrimonio, evolución humana, gastronomía, etc...
- Dirigir a los turistas que llegan a la ciudad sin bici y deseen conocer la ciudad en bicicleta, con el sistema de préstamo de bicicletas.

## Fomento de la movilidad sostenible en bicicleta para trabajo y estudio

- Se propone el fomento de programas que fomenten la bicicleta en función del tipo de desplazamiento en la ciudad con el objetivo de asegurar que la bicicleta aumente su uso en desplazamientos como al trabajo, al estudio, a la compra, etc. y aumente de esta forma el reparto modal en bicicleta en Huelva.

### PROMOCIÓN DE LA BICICLETA AL TRABAJO

### PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA EN LA UNIVERSIDAD

## Vehículos De Movilidad Personal Y Modificación Del Reglamento General De Circulación



### **PROPUESTAS DE MOVILIDAD MOTIVADAS POR LA CRISIS SANITARIA COVID-19**



### **Aprendizajes de la pandemia: necesitamos ESPACIOS DE PROXIMIDAD**

**espacios públicos  
próximos a las  
viviendas**

**movilidad del cuidado  
(pasear, llevar al colegio,  
compras diarias,  
encuentros con familiares)**



### Aprendizajes de la pandemia: **necesitamos LIBERTAD**

hacer  
ejercicio  
moderado

estar en  
contacto  
con  
espacios  
verdes

desplazamientos  
seguros  
(distancia social)

mejor  
calidad del  
aire



### La crisis sanitaria ha destacado la necesidad de estas políticas

**13** ACCIÓN  
POR EL CLIMA



**Fomentar la movilidad  
sostenible y saludable**

a través del uso de modos de transportes  
no contaminantes: a pie, bicicleta y  
vehículos de movilidad personal

**Mejorar los espacios y conexiones  
peatonales y ciclistas**

para asegurar el distanciamiento físico  
recomendado por las autoridades  
sanitarias y demandado por la ciudadanía  
en la Nueva Normalidad

**3** SALUD  
Y BIENESTAR



### Resumen de las propuestas de movilidad peatonal motivadas por la crisis sanitaria covid-19





### Resumen de las propuestas de movilidad ciclista motivadas por la crisis sanitaria covid-19



## OTRAS PROPUESTAS COMPLEMENTARIAS

1. Plan de Accesibilidad para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte
2. Plan de movilidad vertical en el Cabezo de la Esperanza
3. Garantizar la permeabilidad segura para peatones y ciclistas en polos generadores de viajes

### Plan de Accesibilidad para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte

- Adaptar las determinaciones de las **Ordenanzas** que serán aprobadas junto con el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Huelva (en este momento se encuentra en el proceso inicial de elaboración) a la normativa vigente en materia de accesibilidad autonómica, estatal y europea, además del Plan Integral de Accesibilidad (2015).
- **Elaboración y aprobación de la Ordenanza Municipal de Accesibilidad de Huelva.**
- **Revisión y actualización Plan Integral de Accesibilidad de Huelva** para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte y espacios urbanos



### Plan de movilidad vertical en el Cabezo de la Esperanza

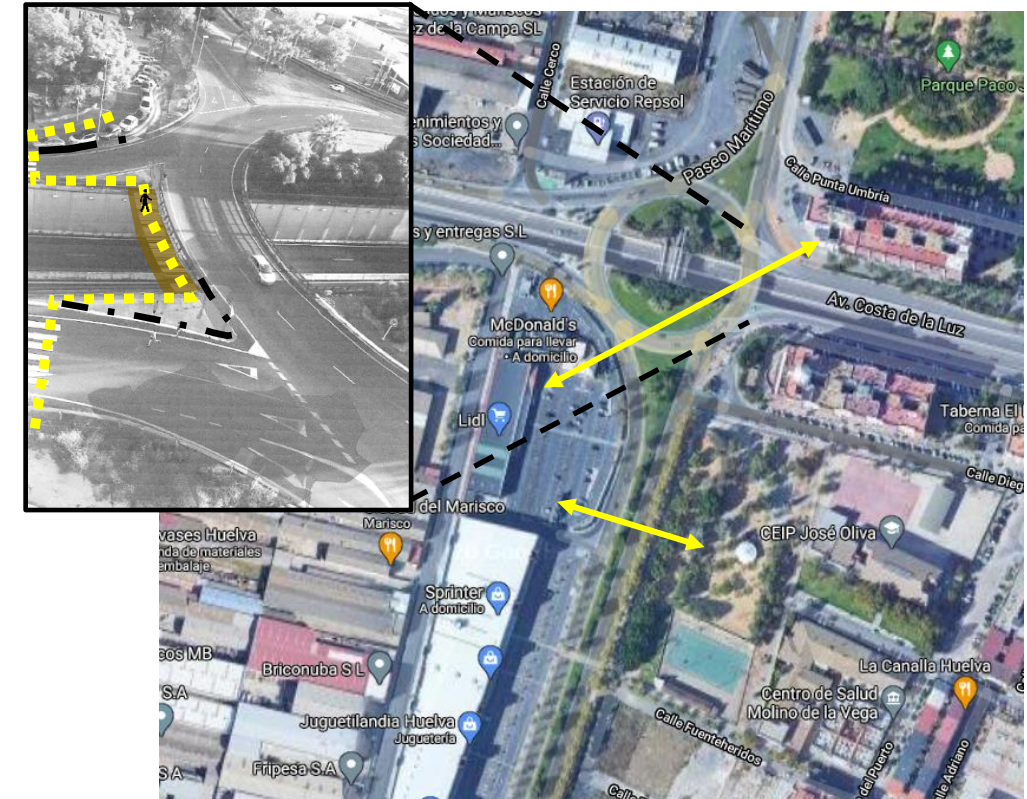
- Se incluye la propuesta de instalar un **ascensor urbano** a la altura del cruce de las calles Arquitecto Monis, calle Diego Díaz Hierro y la Plaza del Cine, localizada en el entorno de la Casa Colón.
- Con la instalación de esta infraestructura de movilidad vertical, **se mejoraría la conexión de la población del Casco Histórico con las zonas altas de la ciudad**, mejorando la movilidad y accesibilidad con dotaciones y equipamientos como los centros médicos citados, el Parque de la Esperanza, el Campus Universitario de Cantero Cuadrado, actual Rectorado, el Colegio Maristas, el Instituto Alonso Sánchez y el Polideportivo Andrés Estrada.
- El proyecto podría abordar la **mejora integral de las áreas colindantes**, con intervenciones de mejora del espacio urbano.





### Garantizar la permeabilidad segura para peatones y ciclistas en polos generadores de viajes

- Definir medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la **nueva movilidad generada en el centro de atracción de viajes** siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles (peatonal, ciclista y vehículos de movilidad personal).
- **Disminuir la distancia entre pasos de cebra en grandes avenidas**
- Considerar como referencias de diseño las “**líneas de deseo**” peatonales (“el camino más corto, más rápido y donde se gaste menos energía”), siempre garantizando la seguridad
- **Ubicar estaciones de sistemas de transporte compartido sostenible (bicicletas, VMP) y/o aparcamientos seguros**



## **ESPACIO URBANO. INTEGRACIÓN ENTRE URBANISMO Y MOVILIDAD**

1. Planeamiento territorial y urbanístico: regulación de la movilidad urbana
2. Coordinación entre el PMUS y los Planes de Ordenación  
de ámbito municipal y supramunicipal
3. Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de  
Ordenación Urbana

## Planeamiento territorial y urbanístico: regulación de la movilidad urbana

En este momento hay varios **anteproyectos de Ley en Andalucía** que afectarían a la regulación de la movilidad urbana:

- **Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.**
- **Ley de Ordenación del Transporte y de la Movilidad Sostenible de Andalucía**



### Coordinación entre el PMUS y los Planes de Ordenación de ámbito municipal y supramunicipal

- El Plan de Acción del PMUS ha considerado la primera etapa de Exploración participativa del **nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Huelva**, concomitante a la redacción de propuestas del PMUS.
- Por otro lado, la publicación documento inicial estratégico del **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva** (febrero 2020) ha posibilitado que el PMUS haya estudiado sus propuestas e incorporado parte de las directrices definidas por el documento metropolitano:



### Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana

- Se propone incorporar en el nuevo Plan general, actualmente en redacción, la **obligatoriedad de revisión cada 5 años de las dotaciones mínimas establecidas conforme a la evolución del parque de vehículos** (automóviles y parque de bicicletas) y en función del estudio y análisis de ocupación y utilización de las plazas en los nuevos desarrollos en ese periodo.
- Adicionalmente se propone que la revisión del PGOU contemple una **dotación obligatoria de aparcamientos para bicicletas** en todos los aparcamientos públicos subterráneos de propiedad municipal, incluidos aquellos gestionados por una concesión.



Instalación para comparar el espacio usado por una plaza de aparcamiento de coches y 10 bicicletas.  
Fuente: Ajuntament de Barcelona, Cyclehoop

## MEDIO AMBIENTE

1. Plan de Potenciación del vehículo eléctrico
2. Renovación de la flota de taxis
3. Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura
4. Medidas de información y concienciación de la calidad del aire



Plan de potenciación del vehículo eléctrico

- Flota de vehículos limpios (autobús urbano, servicios municipales, taxi, etc)



Fuente:  
<https://www.evwind.com>



Fuente:  
<https://movilidadelectrica.com>

- Puntos de recarga eléctricos públicos
- Aprobación de nueva reglamentación que potencie en las nuevas edificaciones la incorporación de preinstalación para instalación de puntos de recarga

• **Información sobre ayudas existentes a adquisición de vehículos e instalación de puntos de recarga: plan MOVES II IDAE**



Renovación de la flota de taxis

Modificación de la ordenanza reguladora del taxi para que pueda un incluir un calendario en el que se establezcan fechas para:

- Limitar la incorporación de vehículos que no sean bajos en emisiones.
- Sustitución de los actuales vehículos por otros bajos en emisiones.
- Circulación de vehículos contaminantes.

Calendario Propuesto

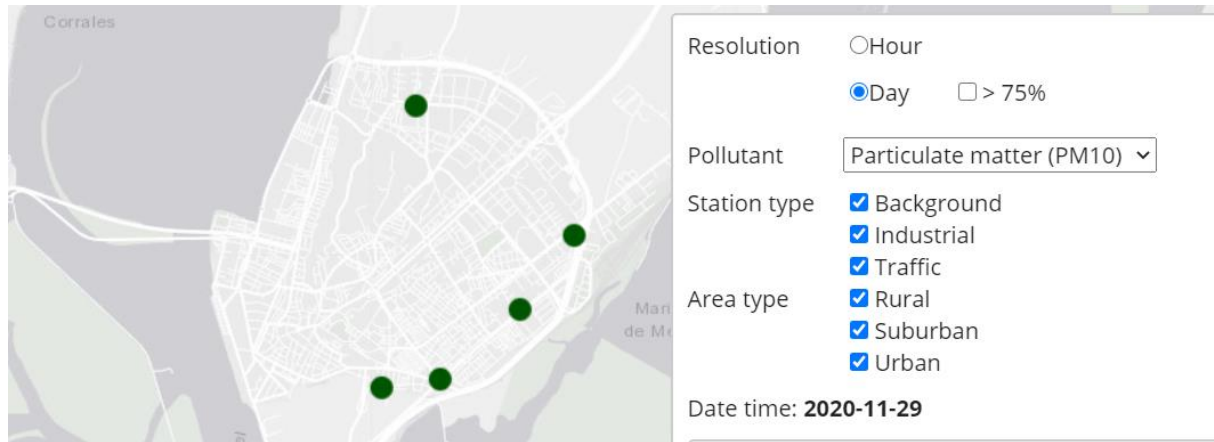
	Fecha de aprobación nueva ordenanza	1 año después aprobación	2 años después aprobación
Autorización de Modelo	Sólo se autorizan nuevos modelos Taxi ECO y CERO		
Sustitución		Sólo se sustituyen por vehículos Taxi ECO y CERO	
Servicio			Sólo circulan vehículos Taxi ECO, CERO y diesel euro 6

(\*) Excepto aquellos vehículos taxi sustituidos en los 8 años anteriores a la aprobación de la ordenanza



### Medidas de información y concienciación de la calidad del aire

- Dar a conocer la información de calidad del aire del municipio en pantallas informativas por la calle, página web, redes sociales, etc.
- Aprovechar la información que desarrolla la Universidad de Huelva la cual realiza un informe diario al respecto.



### Realización de cursos de conducción eficiente

Conductores del autobús urbano

Policía

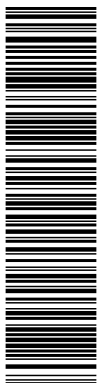
Servicios municipales

Servicio de Taxi



**¡GRACIAS POR SU ATENCIÓN !**

DOCUMENTO PLENO CERTIFICACIONES: CERT. PLENO 24-MARZO-2022 PTO. 12 APROBAC. INICIAL PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE HUELVA	IDENTIFICADORES
OTROS DATOS Código para validación: <b>XUSSK-AN1NV-KCPVH</b> Fecha de emisión: <b>31 de Marzo de 2022 a las 12:55:04</b> Página 1 de 2	FIRMAS El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Secretaría General - Secretario del Excmo. Ayuntamiento de Huelva 2.- Cuarto Teniente Alcalde Delegado de Régimen Interior, Recursos Humanos y Modernización Digital del Excmo. Ayuntamiento de Huelva ESTADO <b>FIRMADO</b> 31/03/2022 12:54



**FELIPE ALBEA CARLINI, SECRETARIO GENERAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE HUELVA.-**

**C E R T I F I C A.-** Que el Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria celebrada el día veinticuatro de marzo de dos mil veintidós adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

**PUNTO 12º. DICTAMEN RELATIVO A PROPUESTA DE APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD DE HUELVA.**

Se da cuenta del Dictamen emitido por la Comisión Informativa de Urbanismo, Medio Ambiente, Movilidad, Infraestructuras y Vivienda en sesión de 17 de marzo de 2022, en relación con la siguiente Propuesta del Concejal Delegado del Área de Movilidad y Seguridad Ciudadana, D. Luis Alberto Albillo España:

*"Con el fin de actualizar las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva (en adelante, PMUS), dado el tiempo transcurrido desde su formulación, el Ayuntamiento, a través de la Empresa Municipal de Transportes Urbanos, S.A. (EMTUSA) ha promovido la contratación de los servicios de asistencia técnica y consultoría necesarios para la elaboración del nuevo PMUS, habiéndose adjudicado el contrato a la UTE de empresas TENSA INGENIERIA e IPLAM MOVILIDAD, S.L., las cuales han redactado el nuevo documento que se adjunta a la presente PROPUESTA.*

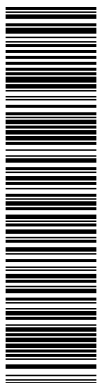
*El actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible fue aprobado por el Pleno de la Corporación Municipal en sesión de 28 de mayo de 2014, sometiéndose a información pública y entendiéndose definitivamente aprobado, al no presentarse alegaciones, en fecha 28 de agosto del mismo año.*

*El Plan cuenta con Informe favorable del Sr. Director Gerente de EMTUSA, en cuanto entidad contratante, y del Sr. Jefe del Departamento de Movilidad de este Ayuntamiento.*

*Igualmente consta en el expediente el Informe de la Secretaría General emitido también en sentido favorable.*

*Propongo al Excmo. Ayuntamiento PLENO la adopción de acuerdo con el siguiente contenido dispositivo:*

DOCUMENTO	IDENTIFICADORES	
PLENO CERTIFICACIONES: CERT. PLENO 24-MARZO-2022 PTO. 12 APROBAC. INICIAL PLAN MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE HUELVA		
OTROS DATOS	FIRMAS	ESTADO
Código para validación: <b>XUSSK-AN1NV-KCPVH</b> Fecha de emisión: <b>31 de Marzo de 2022 a las 12:55:04</b> <b>Página 2 de 2</b>	El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Secretaría General - Secretario del Excmo. Ayuntamiento de Huelva 2.- Cuarto Teniente Alcalde Delegado de Régimen Interior, Recursos Humanos y Modernización Digital del Excmo. Ayuntamiento de Huelva	<b>FIRMADO</b> 31/03/2022 12:54



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 2211550 XUSSK-AN1NV-KCPVH E9559429EF6892ED82D120F1F20DB24DC3A9F7), generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://www.huelva.es/portal/Ciudadano/portal/verificar/Documentos.do

*Aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva”.*

Consta en el expediente informe del Secretario General, D. Felipe Albea Carlini, de 15 de marzo de 2022, núm. 13 de Registro de Salida, en el que llega a la siguiente

**"CONCLUSIÓN**

*Se informa favorablemente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con las observaciones recogidas en el presente informe sobre la oportunidad de incorporar, antes de su aprobación, el parecer de otras Áreas Municipales con competencia en la materia, fundamentalmente la de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica”.*

Abierto el debate por la Presidencia, se producen las intervenciones que constan en el Acta.

Sometido el asunto a votación ordinaria arroja ésta el siguiente resultado: votan a favor el Alcalde, los trece Concejales presentes del Grupo Municipal del PSOE y el Concejil no adscrito D. Néstor Manuel Santos Gil y se abstienen los cuatro Concejales presentes del Grupo Municipal del PP, el Concejil presente del Grupo Municipal de Cs, la Concejil presente del Grupo Municipal UNIDAS PODEMOS POR HUELVA, el Concejil presente del Grupo Municipal MRH, los dos Concejales presentes del Grupo Municipal VOX y el Concejil no adscrito D. Jesús Amador Zambrano, por lo que el Ayuntamiento Pleno, por mayoría de quince votos a favor y diez abstenciones, ACUERDA aprobar la Propuesta del Concejil Delegado del Área de Movilidad y Seguridad Ciudadana anteriormente transcrita, y por tanto:

1º. Aprobar inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva en los términos en que ha sido formulado, quedando debidamente diligenciado por la Secretaría General.

2º. Someter el Plan inicialmente aprobado al trámite de información pública, por espacio de un mes, al objeto de oír alegaciones de interesados y solicitar los informes urbanísticos, medioambientales y de cualquier otro tipo que resulten pertinentes y, en su caso, preceptivos, con carácter previo a la aprobación definitiva.

Y para que así conste y surta sus efectos, y a reserva de lo dispuesto en el art. 206 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, expido la presente, en Huelva, con el visto bueno del Teniente de Alcalde D. José Fernández de los Santos, por delegación del Alcalde según Decreto de 4 de julio de 2019.

(Documento firmado y fechado electrónicamente según consta en el margen).

Ayuntamiento de  
**HUELVA**Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

Ref: JS/ 2022 05 11

Exp: Informes/2022

**INFORME DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS DEL ÁREA DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
DEL AYUNTAMIENTO DE HUELVA EN RELACIÓN CON LA TRAMITACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE DE HUELVA****1. OBJETO**

Se realiza el presente informe técnico, en relación con la solicitud suscrita por D. Rafael Candilejo Ronchel, Jefe de Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Huelva, y el Concejal Delegado de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Movilidad del Ayuntamiento de Huelva, por el que se interesa informe de los Servicios Técnicos del Área de Urbanismo, Medio Ambiente, Transición Ecológica del Ayuntamiento de Huelva en relación con la tramitación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva.

**2. ANTECEDENTES**

El 22 de marzo de 2.022, el Pleno del Ayuntamiento de Huelva acordó entre otros la aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, y "solicitar los informes urbanísticos, medioambientales y de cualquier otro tipo que resulten pertinentes y, en su caso, preceptivos, con carácter previo a la aprobación definitiva". Es en cumplimiento del anteriormente citado acuerdo plenario, que se realiza el presente informe técnico.

El nuevo documento que se ha aprobado inicialmente tiene por objeto actualizar las determinaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva que fue aprobado el 14 de mayo de 2014, siendo sometido a información pública y entendiéndose aprobado definitivamente al no haberse recibido alegaciones, en fecha 28 de agosto de 2.014. Dado el tiempo transcurrido desde su formulación, el Ayuntamiento de Huelva, a través de la Empresa Municipal de Transportes Urbanos, S.A. (EMTUSA), tramitó contrato de servicios para la asistencia técnica y consultoría necesarios para la redacción del nuevo PMUS, resultando adjudicataria del contrato la UTE de empresas TEMA INGENIERIA e IPLAN MOVILIDAD, S.L, redactores del documento aprobado inicialmente.

**3. CONTENIDO**

Se procede a continuación al análisis del documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, aprobado inicialmente.

**RESPECTO A LOS OBJETIVOS DEL PMUS**

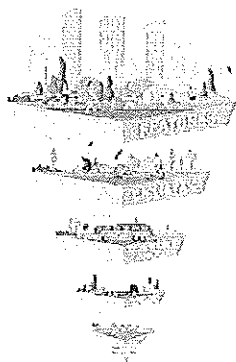
El Plan de Movilidad Urbana sostenible de Huelva (PMUS) objeto del presente informe se pone en marcha con la firme intención de contar con "un instrumento de planificación que permita definir un nuevo modelo de movilidad más sostenible, inclusivo y seguro, que compatibilice crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos", con nuevo modelo de movilidad definido por los principios que se indican en el apartado 1 denominado OBJETIVOS, y que son los siguientes:





Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica



Promover la creación de ciudades más compactas que sigan las mismas necesidades con desplazamientos más cortos y autónomos.

Implantación de medidas de gestión de la demanda que complementen la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles.

Nuevo tratamiento del espacio público en el que el peatón es el protagonista.

Recuperar mediante de la bicicleta como modo de transporte urbano.

Discriminación positiva del transporte colectivo entre los modos mecanizados.

El documento plantea las bases del cambio en un entorno hasta ahora concebido para priorizar la circulación de vehículos, por lo tanto, el cambio será gradual, en el que la planificación de la movilidad deberá ir de la mano de otras disciplinas como el urbanismo y el medio ambiente, planteándose las siguientes líneas estratégicas:

- MEJORA DE LA SOSTENIBILIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS
- APUESTA POR UNA MOVILIDAD MÁS EFICIENTE
- MEJORA DE LA MOVILIDAD, SEGURIDAD Y CALIDAD URBANA
- PROMULGAR UNA MOVILIDAD CONSCIENTE Y RESPONSABLE

A nivel de marco normativo, el PMUS cumple con lo establecido en La Ley 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible, garantizándose la participación pública, cumpliendo asimismo con la Estrategia Nacional de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, publicada el 17 de septiembre de 2020 por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021. Esta estrategia está incluida en el "Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia" (PRTR) y actualiza la "Estrategia Española de Movilidad Sostenible" (EEMS), que fue aprobada por el Consejo de Ministros el 30 de abril de 2009.

Del mismo modo, el PMUS contempla medidas de mitigación para la reducción de las emisiones derivadas de la movilidad de acuerdo con lo establecido por la reciente ley 7/2021 de cambio climático y transición energética.

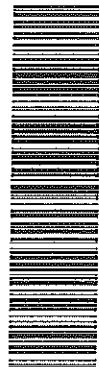
A nivel europeo el presente PMUS cumple con el Plan de Acción de Movilidad Urbana de la UE (2009) y la reciente Estrategia de movilidad sostenible e inteligente publicada por la Comisión europea en diciembre de 2020.

En el segundo de los apartados se exponen las medidas a adoptar ordenadas por modos. Nos centramos en aquellas cuestiones con competencia en esta área de Urbanismo, a la que se le solicita informe, y en concreto a la afección al planeamiento territorial y urbanístico vigente al día de la fecha.

### RESPECTO A LA SELECCIÓN DE MEDIDAS

#### MOVILIDAD GLOBAL

A nivel de MOVILIDAD GLOBAL, incluida en el apartado 2.1 del documento de pretende la implementación de una serie de medidas como:



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

- Creación de una mesa de gestión de la movilidad
- Ordenanza de movilidad
- Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible
- Mobility as a Service. MaaS
- Fomento de los planes de movilidad en grandes centros atractores
- Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible
- Campañas de concienciación, sensibilización y fomento

Respecto estas medidas, y en relación con las competencias urbanísticas, parece muy acertada la creación de una *mesa de gestión de la movilidad*, por cuanto es necesario coordinar las distintas áreas del Ayuntamiento relacionadas con la movilidad, y de ese modo unificar criterios en el estudio, planificación y actuaciones a llevar a cabo en cortes y desvíos de eventos ya programados. Por otro lado, resulta de interés el fomento de los planes de movilidad en los grandes centros atractores, incluyéndose en esta definición aquellas dotaciones con la consideración de sistemas generales a nivel de ciudad, así como aquellos lugares en los que se desarrolla una intensa actividad laboral tales como empresas, parques empresariales, polígonos industriales, universidades, hospitales, grandes superficies, organismos y empresas públicas, ministerios y consejerías, delegaciones de Gobierno, entidades locales y centros similares y que generan una gran movilidad: No podemos olvidar que urbanísticamente sí se estudian a nivel de tráfico y movilidad, las actuaciones comerciales de determinada importancia de acuerdo con la ley de Comercio Interior de Andalucía, si bien en el resto de lugares con una intensa actividad laboral no se realiza. Es por ello que se considera una medida interesante en centros ya existentes en la ciudad de Huelva, y que se señalan a continuación:

- Polígonos Industriales: P.I. Mirador del Odiel, P.I. Pesquero Norte, P.I. Las Yucas, P.I. Marismas del Pulvarín, P.I. Vacuadero Norte, P.I. La Paz, P.I. Polinosa, P.I. Romerales, P.I. Miraval, P.I. El Rincón, P.I. Pavipresa, P.I. Menaja, P.I. San Diego, P.I. Fortiá, P.I. Tartesos, P.I. Celulosa, P.I. Indutec, P.I. Huelva Empresarial y P.I. Peguerillos.
- Universidades: Campus de la Merced, Cantero Cuadrado, Campus del Carmen, y Centro Asociado de la UNED.
- Hospitales: Hospital Costa de la Luz, Hospital Blanca Paloma, Hospital Juan Ramón Jiménez, Hospital Vázquez Díaz, Hospital Infanta Elena
- Administrativo: Ayuntamiento de Huelva y centros asociados a él y Junta de Andalucía.
- Centros educativos

### VEHÍCULO PRIVADO Y SEGURIDAD VIAL

Las Medidas agrupadas en el apartado 2.2 englobadas en VEHÍCULO PRIVADO Y SEGURIDAD VIAL, se incluye como primera medida la implantación de una Zona de Bajas emisiones en determinadas áreas de la ciudad de Huelva, como el Casco Antiguo y en la zona de Isla Chica.

Esta medida va en consonancia con los esfuerzos iniciados por el Ayuntamiento de Huelva desde hace varias décadas con el objetivo de una conseguir una ciudad con un modelo de movilidad más sostenible, buscando reducir el uso del vehículo privado y recuperar espacio público para los ciudadanos. Con las Zona de Bajas Emisiones (ZBE) se incentivan también otras actuaciones de la movilidad sostenible, como son los carriles bici, itinerarios peatonales seguros, aparcamientos disuasorios o sistemas de gestión digital de estas inversiones. En este sentido el Ayuntamiento inició toda una serie de peatonalizaciones que incluyen la casi totalidad del área este del Casco Antiguo, y que pretende llevar al área oeste de este ámbito. Además se han iniciado peatonalizaciones en otras áreas de la ciudad al objeto de crear espacios estanciales de interrelación y que además dinamicen el tejido comercial.

En este sentido, estas actuaciones iniciadas por el Ayuntamiento forman parte de los objetivos genéricos definidos en los siguientes planes y normas:



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

- El Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, aprobado definitivamente mediante Resolución del Consejero de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía de 13 de octubre de 1.999, indicaba en su apartado 2.3 Criterios y Objetivos de la Memoria de Ordenación que, "..... Respecto al medio ambiente urbano se plantea una mejora sustancial en el nivel de peatonalización del Casco Antiguo, tal y como se propugnaba en el documento previo, contemplándose toda esta propuesta en los documentos gráficos que se presentan a Escala 1:3.000".
- Del mismo modo, en el artículo 413 de las Ordenanzas Zonales del PGOU de Huelva, relativo a las determinaciones del Plan Especial del Casco Antiguo, se establecía entre los objetivos del Plan para esta área, "3.-Mejorar el medio ambiente urbano, reordenando el suelo de los espacios públicos, planteando un reparto diferente del espacio disponible entre las áreas peatonales de paso y estancia, que deben aumentar, y las destinadas al tránsito rodado y aparcamientos.

El Plan Especial "Casco Antiguo", aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 29 de marzo de 2001, vuelve a reflejar los objetivos y mecanismos antes mencionados.

- Por su lado, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva, fue aprobado el 28 de mayo de 2014 (BOP nº 138, de 21 de julio de 2014), establece entre sus objetivos, los siguientes:
  - Discriminar positivamente el transporte colectivo, modo más eficiente desde el punto de vista energético, ambiental, social y económico que el vehículo privado.
  - Dar un nuevo tratamiento al espacio público donde el peatón sea el protagonista.
  - Contemplar medidas de gestión de la demanda que complementen a la inversión en infraestructuras para promover una mayor participación de los modos de transporte más sostenibles.
  - Proporcione soluciones de aparcamiento de acuerdo con la movilidad sostenible.
- El Plan Estratégico de Huelva 2025 se marca como objetivos mejorar la imagen urbana de la ciudad y optimizar los desplazamientos en el interior de la ciudad. Para ello, propone actuaciones como la actualización del Plan Especial del Casco Antiguo o el estudio de la movilidad en el interior de la ciudad para mejorar los desplazamientos y apostar por un transporte público más eficiente.
- La Agenda Urbana Española identifica como objetivos estratégicos evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente, y favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
- El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030 incluye entre sus líneas de acción la ciudad y el urbanismo, y la movilidad y el transporte.
- El Plan Andaluz de la Bicicleta aborda los diferentes aspectos tendentes a propiciar la integración de la bicicleta como medio de transporte en la movilidad urbana y metropolitana, y aporta el marco estratégico que contribuirá a la obtención de objetivos territoriales y ambientales que tiene planteados la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- El Plan Moves II de incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (Ministerio de la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).

Por otro lado el Ayuntamiento de Huelva, en base a la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021, ha obtenido Resolución respecto a la solicitud cursada por el



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

Ayuntamiento de Huelva tiene por objeto, conforme a la Orden Ministerial, la **ADECUACIÓN DE ESPACIOS URBANOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS E ITINERARIOS PEATONALES Y MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ÁREA CENTRAL DEL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD DE HUELVA**, como primer paso para la futura implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE) antes de 2023, según la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Ecológica. El objetivo de este proyecto es imprimir un impulso hacia la sostenibilidad y la integración mediante la adecuación y transformación de espacios urbanos de la ciudad de Huelva, al objeto de fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenible, priorizándose el transporte público y la movilidad colectiva.

Estas actuaciones que comenzarán en breve espacio de tiempo, están relacionadas con la implementación de zonas e itinerarios peatonales en el área central del Casco Antiguo de la ciudad de Huelva, en el entorno de dos de los más importantes y tradicionales espacios públicos estanciales del casco antiguo, interconectándolos, y valorizando un conjunto de edificaciones de alto valor patrimonial con la consideración de Bien de Interés Cultural, ampliando el conjunto peatonal del casco antiguo, en aras de la futura implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Esta actuación incluye la mejora de la accesibilidad en esos espacios urbanos, así como la adecuación y la ampliación de la red de carril bici que actualmente cruza parte del casco antiguo integrándola con las redes perimetrales a éste, complementada con la correspondiente señalización, pavimentación diferenciada y otros elementos necesarios. Del mismo modo, se pretende una actuación sobre el principal eje estructurador de tráfico que atraviesa el Casco Antiguo, la calle Puerto, al objeto de calmar el tráfico y dotar a esta vía de medidas de señalización, control semafórico, así como actuaciones sobre las Infraestructuras, al objeto de fomentar la conexión entre las áreas peatonales propuestas, y la accesibilidad peatonal a las dotaciones docentes y asistenciales existentes en este viario. Se incluye dentro de esta actuación, la mejora de la accesibilidad en el sistema de transporte público para favorecer el acceso a la dotaciones y zonal comercial del Casco Antiguo de la Ciudad de Huelva.

Estas actuaciones marcan el compromiso, para la futura implantación de una zona de bajas emisiones (ZBE) antes de 2023, según la Ley 7/2021, de Cambio Climático y Transición Ecológica, que evidentemente concuerda con la medida propuesta en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, que ha sido objeto de aprobación inicial, de implantar dicha Zona de Bajas Emisiones. Si bien desde el PMUS, se plantea la delimitación de una Zona de Bajas Emisiones también en el área de Isla Chica, lógicamente sería una mejora respecto del compromiso inicial del Ayuntamiento de implantarlo únicamente en el Casco Antiguo. Es por lo anterior que la medida propuesta en el PMUS es compatible con las actuaciones municipales previstas y amparadas por el planeamiento urbanístico.

Respecto al ESTABLECIMIENTO DE UNA NUEVA JERARQUIZACIÓN de vías, cabe indicarse que no conlleva ninguna modificación urbanística del suelo, ya que el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Huelva, los clasifica con uso global viario pormenorizado en principal y secundario, tratándose de una clasificación puramente urbanística que no influye en su categorización viaria e incluso en una posible peatonalización. Es por lo anterior que la jerarquización viaria que se propone no conlleva alteración urbanística de los mismos, sirviendo a los efectos oportunos de movilidad, debiéndose tener en cuenta en el futuro PGOU, a los efectos de la implicación de la movilidad en posibles clasificaciones de suelo. Por otro lado deben tenerse en cuenta las afecciones sectoriales de los viarios interurbanos del término municipal que están adscritos a las distintas administraciones competentes.

No obstante lo anterior, cabe indicarse que la jerarquización que se propone no excesivamente diferente de lo ya contemplado, si bien actualizada por las actuaciones desarrolladas durante los 20 años de vigencia del Plan, y como no, por la propia dinámica de los sistemas de transportes y de movilidad de los ciudadanos en estos años.

Se incluyen en este apartado una serie medidas también con repercusión urbanística, con propuestas de actuación que procedemos al análisis de ésta desde el punto de vista urbanístico:





Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

#### CANALIZACIÓN DE LOS FLUJOS A-497 AL CENTRO DE LA CIUDAD

Es indiscutible la presencia natural de los cabezos en el paisaje y orografía de la ciudad. A este factor natural de conformación de la ciudad, hay que sumarle la presencia de los estuarios fluviales y marismas. Esta geomorfología del territorio conlleva que la comunicación con las poblaciones situadas al oeste de la ciudad se realicen a través de los dos puentes sobre el río Odiel, llegando a una zona de la ciudad, estrecha en longitud y delimitada por un cabezo que al día de la fecha imposibilita la comunicación rodada desde esta zona baja de la ciudad con la parte alta, y resto de la ciudad en un recorrido directo y accesible. El propio Plan General de Ordenación Urbana de Huelva de 1.999, ya preveía la posible mejora de la estructura mallada viaria de la ciudad, es esta zona de discontinuidad, proponiendo una comunicación a través de un túnel desde la zona baja de la ciudad hasta la parte alta. El PMUS también plantea esta solución solo que en una ubicación distinta y un recorrido de bastante mayor longitud.

Cabe indicarse que el propio PGOU estableció un trazado que apoyado en las nuevas Infraestructuras y rotondas que se generaban con el Plan Parcial nº 1 Marismas del Odiel, aprovechaba la mayor sección de la calle Menéndez Pelayo para iniciar el posible trazado del túnel sin tener que profundizar en el terreno hasta horadar el cabezo sin posible afección a edificaciones existentes. Del mismo modo el trazado atravesaba el cabezo apareciendo cerca de la avenida de Santa Marta, lugar donde ya en superficie conectaría con el resto de la trama viaria de la ciudad. No podemos olvidar que la financiación de esta Infraestructura de acuerdo con el estudio económico financiero del plan era exclusivamente municipal, por lo que era necesario buscar soluciones viables desde el punto de vista económico y presupuestario.

La propuesta del PMUS como comentamos es mucho más ambiciosa, en cuanto a su trazado por cuanto parte desde prácticamente la finalización del puente del Odiel hasta la rotonda de la avenida de Andalucía en su conexión con la avenida Pío XII. Lógicamente se trata de una idea inicial de trazado, si bien deberá tenerse en cuenta varias cuestiones, como el trazado bajo multitud de edificaciones existentes, alguna de ellas catalogadas, las características geotécnicas de los suelos en la parte baja de la ciudad, con gran sustrato importante de marismas con influencia mareal, las secciones de los viarios y longitudes de conexión y entronque tanto en el inicio y como en el final con los viarios existentes, y por último la viabilidad económica de un trazado de la longitud como el que se propone, teniendo en cuenta la hasta la fecha exclusiva financiación municipal de la infraestructura.

#### ESTUDIO DEL CAMBIO DE SENTIDO DE LA CALLE PUERTO

Como anteriormente se ha indicado el Ayuntamiento de Huelva, va a iniciar una actuación sobre el principal eje estructurador de tráfico que atraviesa el Casco Antiguo, la calle Puerto, al objeto de calmar el tráfico y dotar a esta vía de medidas de señalización, control semafórico, así como actuaciones sobre las Infraestructuras, al objeto de fomentar la conexión entre las áreas peatonales propuestas, y la accesibilidad peatonal a las dotaciones docentes y asistenciales existentes en este viario. Se incluye dentro de esta actuación, la mejora de la accesibilidad en el sistema de transporte público para favorecer el acceso a la dotaciones y zonal comercial del Casco Antiguo de la Ciudad de Huelva. El planteamiento del proyecto aprobado y que va a ser ejecutado, de plataforma única, es perfectamente compatible con el actual sentido del tráfico en la calle Puerto, así como en el caso de un posible cambio de sentido, tal y como se propone en PMUS.

#### MEDIDAS DIRIGIDAS A ALIVIAR EL TRÁFICO DE PASO

Centradas sobre todo a evitar el tráfico de paso por la ciudad, creemos que son actuaciones que deben ser ejecutadas por otras administraciones competentes en carreteras de la red provincial, autonómica y nacional, que son las que podrían proponer itinerarios alternativos para evitar el tráfico de paso. En este sentido se echa de menos en el PMUS, un estudio de las posibles infraestructuras necesarias en la aglomeración urbana de Huelva y sus trazados para la mejora de las conexiones con otros municipios y del mismo modo evitar el tráfico de paso por la ciudad.



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

#### MEDIDAS DE CALMADO DE TRÁFICO. CIUDAD 30

Volvemos a recordar en el presente apartado sobre la actuación que va a ejecutar el Ayuntamiento de Huelva en la calle Puerto, al objeto de de calmar el tráfico y dotar a esta vía de medidas de señalización, control semafórico, así como actuaciones sobre las infraestructuras, al objeto de fomentar la conexión entre las áreas peatonales propuestas, y la accesibilidad peatonal a las dotaciones docentes y asistenciales existentes en este viario.

#### MEDIDAS DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

Son medidas más centradas en el propio Departamento de Movilidad, pero que en futuros proyectos de obras municipales podrían ser incorporadas para su ejecución.

#### DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

La DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS analizada en el apartado 2.3 del documento de PMUS, queda en la actualidad regulada en la ciudad de Huelva por la Ordenanza reguladora de Estacionamiento, Parada, Carga y Descarga y Retirada de Vehículos en la vía pública. El documento del PMUS, propone una serie de medidas entre las que destacamos la mejora en la regulación de la Descarga Urbana de Mercancías con la señalización de los espacios reservados a tal uso, si bien es importante hacer hincapié en que el aumento de las áreas peatonales y en el futuro la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en el Casco Antiguo, harán muy necesaria la consecuente delimitación de áreas y horarios para el carga y descarga.

#### APARCAMIENTO

El apartado de medidas 2.4 dedicado al aparcamiento, analiza las posibles mejoras en el área de estacionamiento regulado, entre la ampliación de la zona ORA, la adopción de una política tarifaria coordinada entre la zona ORA y los aparcamientos en superficie y subterráneos de la ciudad, si bien urbanísticamente no tienen transcendencia urbanística.

Mas contenido urbanístico posee la solución concreta de aparcamiento para ámbitos concretos, analizándose para cada una de ellas:

##### FUTURO PARQUE LINEAL

Denominado así en el documento de PMUS, al Sistema General de Espacios Libres establecido en el PGOU, en el ámbito del Ensanche Sur y PERI 12.1 "Calle Cervantes", y que recorre longitudinalmente toda la fachada sur de la ciudad. Ambos sectores Ensanche Sur y PERI 12.1 "Calle Cervantes", aparte de la propia reserva de aparcamiento en viario exigida por la legislación urbanística, y la reserva exigida por el propio planeamiento general para las edificaciones en función de su uso, el documento del PMUS, establece la posibilidad de incorporar plazas de aparcamiento en el parque lineal dada su cercanía al Casco Antiguo y recuperando los aparcamientos provisionales que vienen existiendo en la zona desde hace décadas. En principio entendemos que tal y como recoge el PGOU, el destino de dichos suelos es el de espacios libres con carácter de sistema general, y por lo tanto, con independencia de que exista algún aparcamiento en superficie con una materialización parecida a la señalada en el documento del PMUS, entendemos que la principal apuesta debe ser la creación de bolsas de aparcamiento bajo rasante en estos ámbitos. Si bien el Parque del Ferrocarril en el Ensanche Sur posee dimensión adecuada y suficiente para esta posibilidad, en el PERI de la calle Cervantes, entendemos que su dimensión dificulta esta posibilidad si bien no es descartable sin un estudio pormenorizado. Por otro lado debemos adecuar estos posibles aparcamientos bajo rasante para que en esas superficies pueda implantarse al menos una parte importante de áreas vegetales que formen parte del futuro parque.

##### ANTIGUO MERCADO DEL CARMEN

Actualmente en fase de gestión, se espera la materialización de este aparcamiento en los próximos años y sirva para dotar



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

de aparcamiento al Casco Antiguo de Huelva

#### ISLA CHICA

Como muy bien se indica en el documento, Isla Chica es un barrio con una gran densidad edificatoria y poblacional, que adolece su práctica totalidad de edificaciones de aparcamiento, ya que su desarrollo en los años 60 y 70 del siglo XX, no contemplaba la obligación de la construcción de aparcamientos para residentes en edificaciones bajo rasante. A esta carencia se le une el déficit de dotaciones urbanísticas, espacios libres, aparcamientos, SIPS, que dificultan aun más la posibilidad de nuevas edificaciones de aparcamiento.

Por un lado parte de la demanda de aparcamiento se propone cubrirla con la dotación de aparcamiento que el planeamiento urbanístico asigna a la parcelas del área Plaza Houston-Estadio, de usos comercial y de espacios libres, para su implantación bajo rasante en esta última.

Por otro lado, se propone la creación de aparcamientos bajo rasante en alguna de las pocas parcelas en las que la edificación no ocupa la totalidad de la parcela, proponiéndose alguna parcela dotacional del ámbito como la del colegio Tartessos. Si bien es una posibilidad que física y urbanísticamente es posible, debe estudiarse desde un punto de vista patrimonial, por afectar posiblemente a otras administraciones, y al uso actual de la parcela.

#### BARRIO REINA VICTORIA

Este barrio catalogado como BIC, posee una importante problemática de aparcamiento, debido a su ubicación junto a otras áreas de la ciudad con gran saturación de aparcamiento, así como de un centro docentes, hacen de este entorno un reclamo para solventar esas necesidades de aparcamiento ajenas a las de la propia zona residencial.

En base a esto se plantea restringir el tráfico rodado en esta zona a los no residentes. De esta manera se protege una zona catalogada como Bien de Interés Cultural, se libera la zona de tráfico de agitación en busca de aparcamiento y se favorece la prioridad peatonal que debe existir en este tipo de zonas residenciales. En este sentido debemos hacer mención a su catalogación como BIC, que imposibilita las operaciones de urbanización para eliminar taludes, y crear nuevas plazas de aparcamiento, como así han realizado algunos vecinos.

Si ha sido estudiada urbanísticamente, la posibilidad de implantar en la parcela de espacios libres, un aparcamiento bajo rasante, si bien deberá compatibilizarse con el espacio libre superior, y resolver los posibles accesos al aparcamiento desde el propio sector, y desde el exterior.

#### BARRIADA DE LA ORDEN

En este barrio con escasa presencia del uso comercial, el problema de aparcamiento de circunscribe sobre todo en el aparcamiento para residentes, dado que se trata de un barrio con un importante número de edificaciones en altura, si bien y con un buen planteamiento, propone la implantación de áreas de aparcamiento en algunas áreas peatonales que se indican en el documento.

#### HOSPITAL COSTA DE LA LUZ

Se propone en el PMUS entre otras, la posibilidad de incorporar un aparcamiento bajo rasante en el área del campo de fútbol, colindante al hospital. Es importante indicar que esa opción no es posible porque debajo de este campo de fútbol discurre un importante ramal de abastecimiento de agua desde el río Chanza, hacia los depósitos de Confederación, por lo que debe ser descartada esta propuesta.



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

Respecto a la implantación de aparcamientos disuasorios, plantea su implantación en diversas áreas de la ciudad, que si bien urbanísticamente el planeamiento urbanístico en vigor, no contempla, hace que su implantación conlleve una modificación del planeamiento, o bien se implanten con carácter provisional y en precario, hasta tanto esos suelos sean ordenados y urbanizados. Entre los aparcamientos disuasorios propuestos:

- CARRETERA DE GIBRALEÓN
- ENTRADA POR H-31 Y A-49
- ENTRADA POR H-30
- ENTRADA POR A-497
- ENTRADA POR N-442
- ZAFRA

Por otro lado, se plantea la creación de un área para autocaravanas, que si bien es una propuesta ya analizada por el Ayuntamiento de Huelva, finalmente no se ha llegado a materializar.

### TRANSPORTE PÚBLICO

En este apartado 2.5 del documento se analiza el transporte público, en cuanto a sus recorridos proponiendo mejoras que entendemos no afectan urbanísticamente ni a la clasificación ni al uso del suelo, y que con actuaciones consensuadas con esta área municipal y de Infraestructuras pueden mediante proyectos de urbanización y proyectos ordinarios de obras realizar en la vía pública las modificaciones propuestas en el documento del PMUS.

Respecto a la modificación de paradas, recorridos y aspectos relacionados con los sentidos de circulación, serán las concejalías competentes las que viabilicen esas actuaciones.

### RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD ACTIVA

Retomamos lo indicado con anterioridad en el presente informe, en relación con los esfuerzos por el Ayuntamiento de Huelva por el objetivo de una conseguir una ciudad con un modelo de movilidad más sostenible, buscando reducir el uso del vehículo privado y recuperar espacio público para los ciudadanos. Ya se ha comentado la iniciativa municipal de delimitar una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) incentivándose también otras actuaciones de la movilidad sostenible, como son los carriles bici, itinerarios peatonales seguros, aparcamientos disuasorios o sistemas de gestión digital de estas inversiones. En este sentido el Ayuntamiento inició toda una serie de peatonalizaciones que incluyen la casi totalidad del área este del Casco Antiguo, y que pretende llevar al área oeste de este ámbito. Además se han iniciado peatonalizaciones en otras áreas de la ciudad al objeto de crear espacios estanciales de interrelación y que además dinamicen el tejido comercial.

Precisamente el Ayuntamiento de Huelva, en base a la *Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021, ha obtenido resolución respecto a la solicitud cursada por el Ayuntamiento de Huelva tiene por objeto, conforme a la Orden Ministerial, la *ADECUACIÓN DE ESPACIOS URBANOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS E ITINERARIOS PEATONALES Y MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ÁREA CENTRAL DEL CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD DE HUELVA*, con el objetivo de *imprimir un impulso hacia la sostenibilidad y la integración mediante la adecuación y transformación de espacios urbanos de la ciudad de Huelva, y fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenible, priorizándose el transporte público y la movilidad colectiva.*







Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

## MOVILIDAD PEATONAL

En este apartado 2.7 del PMUS, se realiza análisis de la movilidad peatonal agrupando en los siguientes apartados:

### - Movilidad peatonal periurbana

Se propone la consolidación de los senderos con gran contenido ecológico y que discurren por el Paraje Natural de Marismas del Odiel, proponiéndose medidas de mejora en el acceso desde la ciudad. Respecto al itinerario paisajístico del Odiel, Restauración ambiental y paisajística del itinerario paisajístico y de recualificación de bordes urbanos en el Estuario Norte del Odiel se tiene en cuenta la importante conexión peatonal que conllevará su ejecución, bastante avanzada en la actualidad.

### - Movilidad peatonal a nivel de ciudad

#### Red de Itinerarios peatonales saludables

Define en esta red una serie de itinerarios peatonales que conectan los principales equipamientos y espacios libres. Las vías incluidas en esta propuesta de Itinerarios peatonales saludables transcurren por tres ejes principales transversales que atraviesan la ciudad:

- Avenida Manuel Siurot en el Cabezo del Conquero
- Avenida de Andalucía
- Avenida Federico Molina
- Paseo de las Palmeras

Conectando transversalmente estas vías, se seleccionaron

- Avenida Honduras
- Calle Jabugo, calle Galaroza y calle Rubén Darío, que cruza la Avenida Sta Marta a través de una pasarela peatonal y la conecta con el Parque Moret.
- Avenida Pío XII
- Barriada de La Orden: trazado inicial en el Parque de los Olivos y final en la Calle Niágara con el paseo de la Av. Humilladero de la Cinta

Se propone en el PMUS, adaptar estos viarios a los requisitos peatonales y de accesibilidad exigidos por la normativa vigente y recomendados para una ciudad accesible.

Es importante indicar que estas actuaciones, al día de la fecha, carecen de planificación municipal, por lo que deberán adoptarse los acuerdos correspondientes para su ejecución, así como la correspondiente disponibilidad presupuestaria, para su adecuación normativa, caracterización y señalización.

#### Peatonalizaciones permanentes

Se hace relación en el documento del PMUS de las peatonalizaciones que por parte del Ayuntamiento de Huelva, se han ejecutado o se pretenden ejecutar en próximas fechas. Entre estas se señalan:

##### FINALIZADAS:

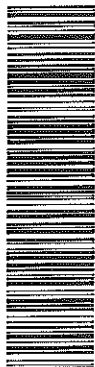
- Peatonalización Matadero – Entorno Escuela de Arte y Oficios “León Ortega”

##### EN EJECUCIÓN:

- Peatonalización calle lateral de la Plaza Houston
- Peatonalización calle Villamundaka
- Peatonalización Calle Palos de la Frontera

##### EN LICITACIÓN:

- Plaza de la Merced y su entorno
- Peatonalización de la Plaza de San Pedro y calles La Fuente y Daoiz



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

## Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Transición Ecológica

- Peatonalización de la Plaza del Monjas y las calles Méndez Núñez, Plus Ultra y Gravina
- Calle Isaac Peral
- Avenida Cristóbal Colón (Antigua Fábrica de Harina)
- Reurbanización de la Avenida Santa Marta y Calle Virgen de las Mercedes

### PENDIENTES DE LICITACIÓN:

- Barriada José Antonio, Avenida Cristóbal Colón (Antigua fábrica de Harina) y Calle Puebla de Guzmán
- Calles Rociana y Puebla de Guzmán

En este sentido desde estos Servicios Técnicos se considera que deben incluirse en este estudio del PMUS la posible peatonalización de las calles San José y Paseo Independencia al objeto de analizar su futura repercusión respecto al área peatonal integral del Casco Antiguo.

### Peatonalizaciones provisionales – Programa “Calles Abiertas”

Se propone que el Ayuntamiento Huelva ponga en marcha el programa “Calles abiertas” para conseguir una ciudad más amable y disponibilidad espacios urbanos donde la ciudadanía pueda caminar y realizar otras actividades de ocio. El programa propone recuperar las calles para el uso exclusivo de los peatones con frecuencia semanal (todos los domingos) o frecuencia mensual (primer domingo de cada mes).

A pesar de que se plantea como medida provisional, podría establecerse como permanente en los barrios donde se desarrolle el piloto e implementarla en otros barrios de la ciudad. En principio esta medida no tiene inicialmente transcendencia desde el punto de vista urbanístico.

### Movilidad peatonal a nivel de barrio

#### Programa de microcentralidades de las barriadas

Ante la escasez de áreas verdes de proximidad en algunas barriadas de la ciudad y considerando el concepto de “ciudad de quince minutos”, se proponen en el PMUS, dos programas para intervenir en las plazas barriales, microcentralidades de la vida cotidiana, con el objetivo de mejorar su calidad urbana, confort ambiental y accesibilidad a través de medios de transporte activos.

Se incluyen en el documento posibles actuaciones sobre espacios públicos de barriada, con el objetivo de aumentar su uso como espacio estancial.

Cabe indicarse que estas actuaciones al día de la fecha, no han sido planificadas por la Corporación careciendo de consignación presupuestaria.

#### Modificación provisional de la disposición de usos de la acera y calzada

Se propone dentro del documento, que motivado por la crisis sanitaria provocada por el Covid-19 y su impacto en la vida cotidiana de las personas, muchas ciudades han apostado por intervenciones urbanas que, en primer lugar, favorecen la distancia social recomendada por las autoridades sanitarias al liberar todo el espacio disponible en las aceras para la movilidad peatonal y, en segundo lugar, apoyan a la hostelería, que podrán contar con clientes en estos nuevos espacios para compensar las limitaciones de consumo dentro del local impuestas por los decretos sanitarios. Además, el consumo al aire libre minimiza el riesgo de contagio entre los clientes.

En este sentido cabe indicarse que muchas de las medidas COVID, con la eliminación de muchas de las restricciones que se habían impuesto, se empiezan a ser revisadas. En este sentido, se considera que esta posibilidad que se plantea, no puede ser una medida general, por cuanto en muchas áreas elimina plazas de aparcamiento, generan una importante contaminación acústica a los núcleos residenciales donde se insertan y provocan problemas en el tránsito de peatones en caso de acerados estrechos. Es por eso que se considera que esta propuesta debe contar con un estudio de posibles ámbitos de implantación, y una regulación pormenorizada que evite los posibles inconvenientes anteriormente expuestos.



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

## 2.8. MOVILIDAD CICLISTA Y VMP

Se analiza en el apartado 2.8 del documento del PMUS, la movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal, conforme a los siguientes apartados:

### - Mejora de la red ciclista existente

Se incluyen propuestas para mejorar la actual red de carril bici de la ciudad, con eliminación de los puntos conflictivos en la ciudad. Por otro lado se propone completar la red actual de carril bici, incluyendo nuevos itinerarios que eliminen los itinerarios parciales existentes.

No podemos olvidar que precisamente se va a desarrollar por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, un proyecto de ampliación de la red de carril bici existente que pretende la conexión de los centros intermodales de transporte de la ciudad de Huelva, y cuyo proyecto está en fase final de redacción, para su próxima licitación.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Huelva ya ha adjudicado el proyecto de revalorización de las Laderas del Conquero, el cual desarrollará un área ciclable y peatonal en toda la cornisa de las laderas, conectándose con los carriles bici que ampliarán la red actual.

### - Infraestructuras provisionales de bajo coste para la ampliación de zonas ciclistas

Se propone la Implantación de una red ciclista provisional, a través de ciclocalles o ciclocarriles señalizados con elementos temporales de bajo coste.

Se propone completar la red existente con la implantación temporal de infraestructura ciclista en las siguientes vías:

**Ciclocarriles.** Casi todas las vías seleccionadas para la intervención son de doble carril por sentido

- Calle Dr. Juan Nicolás Márquez Domínguez – tramo oeste
- Avenida Santa Marta
- Calle Vasco de Balboa
- Calle Fray Junípero Serra
- Avenida Cristóbal Colón
- Paseo de la Gloria
- Avenida Pío XII
- Avenida de Federico Molina
- Avenida de las Fuerzas Armadas
- Alameda Sundheim

En principio esta medida no tiene un impacto a nivel urbanístico, al no requerir ni reurbanización de los viales, solamente, si señalamiento y pintado.

### - Plan de mejora de la señalización ciclista

Sin contenido desde el punto de vista urbanístico.

### - Plan de aparcamientos para bicicletas

Deberá tenerse en cuenta para su aplicación en futuros proyectos a realizar, tanto en sectores de nuevo desarrollo como en la ciudad consolidada, debiéndose reflejar en algún tipo de normativa urbanística u ordenanza, para una correcta definición de la obligatoriedad de la reserva, exenciones, dimensiones, características geométricas que queden recogidas en los futuros proyectos de urbanización y proyectos ordinarios de obras.

## OTRAS ACCIONES COMPLEMENTARIAS

Se analizan el apartado 2.9 Otras acciones complementarias, en los siguientes apartados:



Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
 Transición Ecológica

- **Plan de Accesibilidad para garantizar la inclusión y el acceso a través de todos los modos de transporte**  
 En el proceso de participación ciudadana del PMUS se ha recogido una propuesta para la instalación de un ascensor urbano a la altura del cruce de las calles Arquitecto Monis, calle Diego Díaz Hierro y la Plaza del Cine, localizada en el entorno de la Casa Colón. No obstante se considera que dada la topografía de la ciudad, actuaciones como la que se propone debería hacerse extensiva a distintas áreas de la ciudad con idéntica problemática como Laderas del Conquero (en varias ubicaciones ya estudiadas), La Joya, cabezo Mondaca y Parque de la Esperanza
- **Garantizar la permeabilidad segura para peatones y ciclistas en polos generadores de viajes**  
 Se pretende la eliminación de puntos de conflicto entre los flujos de tráfico y los flujos de ciclistas y peatones, en zonas como por ejemplo el Molino de la vega, donde sale un importante ramal de conexión ciclista con otras localidades. Son medidas que no tienen una gran influencia urbanística.

#### ESPACIO URBANO. INTEGRACIÓN ENTRE URBANISMO Y MOVILIDAD

Queda claro que es necesario que haya coordinación entre las distintas normativas que afectan a la movilidad urbana. En este sentido, la Ley de Ordenación del Transporte y de la Movilidad Sostenible de Andalucía, establece que los Planes Generales de Ordenación Urbanística y los restantes instrumentos de planificación sectorial que resulten afectados, incorporarán las determinaciones correspondientes al desarrollo del Plan de Movilidad Sostenible de Andalucía y, en su caso, al Plan de Movilidad Sostenible que les afecte en los plazos fijados por estos planes. Es por ello que los planes e instrumentos urbanísticos que supongan un previsible y significativo incremento de la movilidad deben acompañar un estudio de impacto de la movilidad generada.

Abundando en esta cuestión, los PMUS y los planes generales, debe ser obligada en el caso del Plan General de Ordenación Urbanística de Huelva, cuyo avance se encuentra actualmente en redacción, la incorporación de medidas como la consolidación de nuevas centralidades del transporte público, el programa de microcentralidades en las plazas de las barriadas, propuestas de nuevos espacios peatonales o la obligatoriedad de previsión de plazas de aparcamiento de bicicletas deberían ser incorporadas y desarrolladas por el PGOU, en consonancia con sus directrices de planeamiento urbanístico.

Es por ello que una vez analizado el PGOU y las Ordenanzas de edificación, usos del suelo y edificación de Huelva, se comprueba recogen las dotaciones mínimas de aparcamiento para vehículo privado motorizado, definidas en función de los usos, las nuevas construcciones y rehabilitaciones residenciales, sin embargo, no hay previsión de plazas de aparcamiento para bicicletas u otros vehículos no motorizados. En este sentido, se propone incorporar en el nuevo Plan general, actualmente en redacción, la obligatoriedad de revisión cada 5 años de las dotaciones mínimas establecidas conforme a la evolución del parque de vehículos (automóviles y parque de bicicletas) y en función del estudio y análisis de ocupación y utilización de las plazas en los nuevos desarrollos en ese periodo, lo cual consideramos muy adecuado debido a la situación que hemos vivido estos años de inmovilismo del Plan General en relación con la situación socioeconómica y de demanda de las plazas de aparcamiento. Respecto a la reserva de aparcamientos para bicicleta ya hemos mencionado a la necesidad de llevar esta cuestión a algún documento de normativa urbanística u ordenanza que obligue a su reserva.

#### RESPECTO A LOS ESCENARIOS

En la elaboración del PMUS de Huelva se han definido 4 escenarios, un escenario base denominado tendencial o "do nothing" en el que la movilidad evoluciona conforme a las tendencias identificadas y tres escenarios futuros resultantes de la aplicación de las diferentes medidas seleccionadas. Entendemos que en los escenarios de Plan, tiene importante relevancia las posibilidades del mantenimiento actual de la calle Puerto, o su posible cambio de sentido. Respecto al escenario 3, entran en estudio muchas de las actuaciones propuestas en el PMUS, teniéndose en cuenta el tema de posible cambio o de la calle Puerto como dos posibles subescenarios.





Ayuntamiento de  
**HUELVA**

Área de Urbanismo, Medio Ambiente y  
Transición Ecológica

#### RESPECTO A LA EVALUACIÓN ECONÓMICA Y PROGRAMACIÓN DEL PLAN

Se establece un horizonte para la implantación del Plan de 10, a través de 11 Programas de Actuación, 66 Medidas y 109 Propuestas. Para esta previsión temporal se ha realizado una evaluación económica de la implantación del mismo que asciende a algo más de 21 millones de euros, desglosados en los 11 Programas de Actuación:

PROGRAMAS DE ACTUACIÓN	COSTES ESTIMADOS
P.1. MOVILIDAD GLOBAL	325.900,00 €
P.2. VEHÍCULO PRIVADO Y SEGURIDAD VIAL	11.973.220,98 €
P.3. DISTRIBUCIÓN URBANA DE INFRAESTRUCTURAS	401.080,00 €
P.4. APARCAMIENTO	2.445.778,36 €
P.5. TRANSPORTE PÚBLICO	167.810,80 €
P.6. RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD ACTIVA	-
P.7. MOVILIDAD PEATONAL	2.618.389,52 €
P.8. MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	1.328.293,66 €
P.9. OTRAS ACCIONES COMPLEMENTARIAS	228.000,00 €
P.10. ESPACIO URBANO. INTEGRACIÓN ENTRE URBANISMO Y MOVILIDAD	-
P.11. MEDIO AMBIENTE	1.687.000,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>21.181.473,32 €</b>

Esta evaluación económica es posteriormente desglosada temporalmente en corto plazo, medio plazo y largo plazo.

#### RESPECTO A LOS MECANISMOS DE FINANCIACIÓN DEL PLAN

Se establecen como mecanismos de financiación, principalmente el Ayuntamiento de Huelva, con sus propios recursos, si bien plantea la posibilidad de optar a otras fuentes de financiación nacional o europea como los Fondos Next Generation, los Fondos estructurales y de inversión europeos (FEDER, FSE, Fondo de Cohesión), INTERREG Europa y URBACT III, así como el Banco Europeo de Inversiones y Otros Programas. Es importante señalar que la viabilidad del desarrollo del PMUS dependerá de las posibilidades presupuestarias que permitan su puesta en marcha.

#### 4. CONCLUSIÓN

En base a lo anteriormente señalado, y a las consideraciones realizadas en el presente documento del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva, que ha sido objeto de aprobación inicial por el Pleno del Ayuntamiento de Huelva en sesión celebrada el 24 de marzo de 2022, por parte de los Servicios Técnicos Municipales de Urbanismo, se informa favorablemente el contenido de dicho documento.

Fco Javier Olmedo Rivas

Jefe de Servicio de Urbanismo

(Documento firmado electrónicamente al margen)

Primero.- Considerando que el municipio, según dispone el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las bases del Régimen Local, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de la comunidad vecinal y atendiendo al apartado 2.g) del artículo mencionado, el Municipio ejercerá como competencia propia la siguiente materia, entre otras:

"g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano."

Asimismo, en su calidad de Administración Pública de carácter territorial, y siempre dentro de la esfera de sus competencias, corresponde al Ayuntamiento la potestad reglamentaria y de autoorganización.

Segundo.- Considerando que en el artículo 101.1 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en adelante LES, se define los Planes de Movilidad Sostenible (PMUS) como:

"1. Los Planes de Movilidad Sostenible son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquéllos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos."

Estos planes deberán dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible."

En concordancia con las Directivas desarrolladas por la Unión Europea en relación con la emisión de CO<sub>2</sub>, el consumo de energía y otras que promuevan las energías renovables y la mejora medioambiental con el objetivo de reducir sustancialmente las emisiones en los años futuros, mejorar la calidad ambiental y disminuir el ruido.

Y teniendo en cuenta que los hábitos actuales de movilidad se caracterizan por una dependencia relevante respecto del vehículo privado, produciendo un gran consumo de espacio y energía así como unos impactos medioambientales que ponen de relieve la necesidad de lograr un sistema de transportes urbano, bien concebido, que sea menos dependientes de los combustibles fósiles y que el transporte es esencial para el crecimiento económico y el bienestar, así como para la calidad de vida en las zonas urbanas.

Tercero.- Habiendo considerado el Ayuntamiento de Huelva, que era precisa la actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible redactado en 2014, y que ha promovido que desde la Empresa Municipal de Transportes Urbanos, SA (EMTUSA), se licitara contrato de Asistencia Técnica para la redacción de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Huelva, expediente que fue autorizado por Consejo de Administración de EMTUSA de fecha 12-12-2018 en coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Cuarto.- En base a todo lo anterior, se ha procedido a la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Huelva por la UTE de empresas Tema Ingeniería e Iplan Movilidad S.L,

adjudicataria de la licitación promovida desde EMTUSA, con el objetivo de satisfacer las necesidades de movilidad de la población del municipio, fomentando modos de transporte más limpios y sostenibles, mediante la coexistencia de peatones y vehículos y garantizando así, una mejor calidad de vida. Por ende, lo que se ha buscado de manera general con el PMUS del municipio de Huelva es:

- Promover un cambio real en el reparto modal hacia modos no motorizados y en el transporte público.
- Mejorar en la salud, la calidad de vida, en la reducción de costes destinados a la movilidad de la población y en la siniestralidad viaria.
- Mejora del medioambiente municipal, reduciendo las emisiones de CO2.
- Mejora en la gestión económica de los recursos destinados a la movilidad.

Para ello, el PMUS del municipio de Huelva consta de las siguientes acciones, en las cuales, por un lado, se ha realizado un análisis y evaluación de la ciudad, y por otro lado, se han redactado una serie de propuestas acordes a su realidad:

1. Movilidad global
  - 1.1. Creación de una mesa de gestión de la movilidad
  - 1.2. Ordenanza de movilidad
  - 1.3. Creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible
  - 1.4. Mobility as a Service. MaaS
  - 1.5. Fomento de los planes de movilidad en grandes centros atractores
  - 1.6. Adhesión a campañas en pro de la movilidad sostenible
  - 1.7. Campañas de concienciación, sensibilización y fomento
2. Vehículo privado y Seguridad Vial
  - 2.1. Medidas dirigidas a aliviar el tráfico de paso
  - 2.2. Establecimiento de una nueva jerarquía viaria
  - 2.3. Medidas de Calmado de tráfico. Ciudad 30
  - 2.4. Medidas de mejora de la seguridad vial
  - 2.5. Estudio del cambio de sentido de la C/Puerto
  - 2.6. Canalización de flujos A-497 al centro de la ciudad
  - 2.7. Implantación de una zona de bajas emisiones

3. Distribución urbana de Mercancías
  - 3.1. Colaboración Administración Local y actores implicados
  - 3.2. Mejora de la Regulación de la DUM
  - 3.3. Medidas dirigidas a la transformación de la flota de vehículos
  - 3.4. Creación de centros de distribución urbana de mercancías
  - 3.5. Distribución de mercancías en horas valle
  - 3.6. Aplicación de las nuevas tecnologías en la DUM
  - 3.7. Colaboración Administración Local y actores implicados
  
4. Aparcamiento
  - 4.1. Redefinición del sistema de estacionamiento regulado
  - 4.2. Adopción de una política tarifaria coordinada
  - 4.3. Soluciones de Aparcamientos en ámbitos concretos
  - 4.4. Medidas dirigidas a la reducción de la Indisciplina en los estacionamientos
  - 4.5. Implantación de Aparcamientos Disuasorios
  
5. Transporte público
  - 5.1. Mejora de la velocidad comercial del transporte público
  - 5.2. Optimización de la red de autobuses urbanos.
  - 5.3. Mejora de la Información del servicio
  - 5.4. Certificación de calidad
  - 5.5. Mejora de la accesibilidad del servicio
  - 5.6. Mejora de la intermodalidad
  - 5.7. Definición de una red básica de circulación
  
6. Movilidad peatonal
  - 6.1. Definición de una red de Itinerarios peatonales
  - 6.2. Ampliación de Zonas de prioridad Peonatal
  - 6.3. Mejora de la señalización e Información
  - 6.4. Camino Escolar Seguro



- 6.5. Plan de Accesibilidad
- 6.6. Revisión de Normativa y criterios de diseño
  
- 7. Movilidad ciclista y VMP
  - 7.1. Ampliación de la red ciclable
  - 7.2. Mejora de la red ciclista existente
  - 7.3. Plan de aparcamientos para bicicletas
  - 7.4. Plan de mejora de la señalización ciclista
  - 7.5. Plan de concienciación y sensibilización del uso de la bicicleta
  
- 8. Espacio Urbano. Integración entre Urbanismo y movilidad
  - 8.1. Coordinación entre el PMUS y los Planes de Ordenación
  - 8.2. Regulación de la movilidad en nuevos desarrollos urbanísticos
  - 8.3. Definición de dotaciones de aparcamiento en el Plan General de Ordenación Urbana
  - 8.4. Definición de criterios de intervención urbanística relacionadas con el estacionamiento
  
- 9. Medioambiente
  - 9.1. Plan de Potenciación del vehículo eléctrico
  - 9.2. Renovación de la flota de taxis
  - 9.3. Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura
  - 9.4. Medidas de información y concienciación de la calidad del aire

Quinto.- Por otro lado, considerando que en lo que al procedimiento formal de aprobación de los PMUS se refiere, únicamente se establece en el artículo 101.5 de la LES una exigencia:

"5. En la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible a que se refiere este artículo, se garantizará la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente."

En cuanto a este extremo, durante la elaboración del PMUS del municipio de Huelva se ha puesto a disposición de los vecinos una página web para la recepción de aportaciones y se realizaron reuniones con vecinos, empresarios, asociaciones, universidad y políticos del municipio con el objetivo de incluir la participación ciudadana durante su redacción.

En base a todo lo expuesto en el presente informe, se tiene a bien trasladar la siguiente



## SOLICITUD

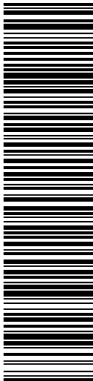
Primera y única.- Que por el Pleno del Excmo Ayuntamiento de Huelva se tramite la Aprobación Inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Huelva."

En Huelva, a 15 de febrero de 2022

297714261 Firmado digitalmente  
por 297714261 MANUEL  
BENDALA (R:  
A21003744)  
10:32:04 10/02/2022  
EMPRESA MUNICIPAL DE  
TRANSPORTE URBANOS, S. A  
Manuel Bendala Azcarate  
Director Gerente  
HUELVA  
EMTUSA

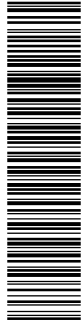


DOCUMENTO EDICTOS PARA SU PUBLICACION: <b>anuncion bop y tablon 863</b>	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: <b>A1410-N15JW-220W4</b> Fecha de emisión: <b>25 de Abril de 2022 a las 10:39:07</b> <b>Página 1 de 1</b>	FIRMAS El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Cuarto Teniente Alcalde Delegado de Régimen Interior, Recursos Humanos y Modernización Digital del Excmo. Ayuntamiento de Huelva.Firmado 25/04/2022 10:04	ESTADO <b>FIRMADO</b> 25/04/2022 10:38



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 2260029-A1410-N15JW-220W4-EA518D5B5CAF7283B619DBE24EE123F967037089) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do>

DOCUMENTO HUPAC 024 ANUNCIO BOLETINES (BOE, BOJA y BOP) : <b>anuncion bop y tablon 863</b>	IDENTIFICADORES	
OTROS DATOS Código para validación: <b>DHY6M-BW5MV-S0N49</b> Fecha de emisión: <b>25 de Abril de 2022 a las 9:19:45</b> <b>Página 1 de 1</b>	FIRMAS El documento ha sido firmado o aprobado por : 1.- Cuarto Teniente Alcalde Delegado de Régimen Interior, Recursos Humanos y Modernización Digital del Excmo. Ayuntamiento de Huelva.Firmado 25/04/2022 09:19	ESTADO <b>FIRMADO</b> 25/04/2022 09:19



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 2265926-DHY6M-BW5MV-S0N49-12BCF7FF5D7C2EBCDF87A4131F196A38FEDD299) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://www.huelva.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do>



**Ayuntamiento de Huelva**  
Delegación de Seguridad  
Tráfico y Movilidad



#### ANUNCIO

El I Excmo. Ayuntamiento de Huelva Pleno en sesión ordinaria celebrada el 24 de marzo de 2021 adoptó, entre otros, acuerdo de aprobar inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva..

Durante el plazo de un mes, contado desde inclusive el día siguiente a la publicación de este anuncio en el B.O.P. de HUELVA, así como en la sede electrónica de PMUS de huelva en la siguiente dirección (<https://pmushuelva.com/wp-content/uploads/2022/04/PMUS-Huelva-Documentacion-para-aprobacion-inicial.pdf>, ), dicho Plan quedará expuesto al público, pudiendo durante dicho plazo ser consultado en la dependencia de ENTUSA en la dirección sita en Avda. de las Veredas 54,21007 de la ciudad de Huelva, a efectos de presentar todas las alegaciones y sugerencias que se estimen pertinentes. Contra este acuerdo, por ser acto de mero trámite, no cabe interponer recurso alguno, ello sin perjuicio de que pueda ejercitar cualesquiera otros medios de impugnación.

El expediente completo podrá ser examinado en la sede de ENTUSA en la dirección arriba indicada, en horario de 9 a 14 hora de lunes a viernes no festivos ( Telf 959 220116) .

(Documento fechado y firmado electrónicamente al margen)

EL TENIENTE ALCALDE DEL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR,  
RECURSOS HUMANOS Y MODERNIZACIÓN DIGITAL

Fdo.: José Fernández de los Santos





DIPUTACIÓN  
PROVINCIAL  
DE HUELVA

# Boletín Oficial DE LA PROVINCIA DE HUELVA

Publicación de Lunes a Viernes, excepto festivos

Nº de Reg. 1567/76 - Dep. Legal H-1-1958

**Jueves, 26 de Mayo de 2022**

**Número 100**

Edita: Excma. Diputación Provincial  
Administración: Diputación de Huelva, Avda. Martín Alonso Pinzón, 9 21003 Huelva.  
Información al público de 9 a 13h. Tlf. 959 49 47 04 - Fax: 959 494 700  
Edición digital: [www.diphuelva.es](http://www.diphuelva.es)  
TARIFA VIGENTE PUBLICADA EN EL B.O.P.

" LOS ANUNCIOS QUE HAYAN DE INSERTARSE EN ESTE B.O.P. DE HUELVA SE DIRIGIRÁN A LA ILTMA. SRA. PRESIDENTA DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL A TRAVÉS DEL REGISTRO GENERAL DE LA CORPORACIÓN, DEBIENDO ACOMPAÑARSE DE RESGUARDO DE ABONO DE LA CORRESPONDIENTE TASA OBTENIDA MEDIANTE AUTOLIQUIDACIÓN PROVINCIAL O INDICANDO LA DISPOSICIÓN CON RANGO DE LEY QUE LE EXIMA"

## S u m a r i o

### ADMINISTRACIÓN LOCAL

- Excma. Diputación Provincial de Huelva  
Resolución de la situación de las solicitudes presentadas en la convocatoria de subvenciones de la Diputación Provincial de Huelva para la participación en el Salón de Alimentación Atlántica, SALIMAT ABANCA 2022..... 6657
- Resolución de aprobación de las listas provisionales de admitidos y excluidos de las pruebas selectivas convocadas para cubrir 1 plaza de Administrativo y 5 de Licenciado en Derecho, del turno libre, pertenecientes a la plantilla del personal funcionario de carrera de la Diputación Provincial de Huelva (O.E.P. 2018, 2019 y 2021)..... 6658
- Excmo. Ayuntamiento de Huelva  
Aprobación inicial del Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Huelva..... 6667
- Ayuntamiento de Aljaraque  
Licitación de la concesión administrativa para la gestión de campamento urbano en el año 2022 y 2023  
Aprobación definitiva del texto refundido del proyecto de urbanización de la unidad de ejecución nº 1 del P.P.R.2..... 6669
- Ayuntamiento de Aracena  
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal ..... 6671
- Ayuntamiento de Aroche  
Aprobación definitiva del presupuesto general para el ejercicio 2022 ..... 6672
- Ayuntamiento de Arroyomolinos de León  
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal ..... 6674
- Ayuntamiento de Bollullos Par del Condado  
Aprobación definitiva de la modificación de la Ordenanza fiscal reguladora del impuesto sobre el incremento de valor de los terrenos de naturaleza urbana..... 6675  
Admisión a trámite de un proyecto de actuación para circuito de motocross ..... 6680

Continúa.....





DIPUTACIÓN  
PROVINCIAL  
DE HUELVA




---

– Ayuntamiento de Cala	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6681
– Ayuntamiento de Campofrío	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6682
– Ayuntamiento de Encinasola	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6683
– Ayuntamiento de La Granada de Río Tinto	
Aprobación definitiva del presupuesto general para el ejercicio 2022 .....	6684
Licitación para cesión del aprovechamiento de pastos y montanera de la finca Valdehigueras.....	6686
– Ayuntamiento de Higuera de la Sierra	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6686
– Ayuntamiento de Linares de la Sierra	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6688
– Ayuntamiento de Lucena del Puerto	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6689
– Ayuntamiento de Los Marines	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6692
– Ayuntamiento de Niebla	
Aprobación inicial de la modificación de la Ordenanza fiscal reguladora de las tasas por la tramitación de licencias de apertura de establecimientos en el T.M. de Niebla .....	6693
– Ayuntamiento de La Palma del Condado	
Decreto de nombramiento de funcionario interino en plaza de Técnico Especialista de Recursos Humanos .....	6693
– Ayuntamiento de Villanueva de los Castillejos	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6694
– Ayuntamiento de Villanueva de las Cruces	
Aprobación definitiva del expte. de modificación de créditos nº 3/2022 .....	6696
– Mancomunidad de Desarrollo del Condado de Huelva	
Aprobación de la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal .....	6696

---



## EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA

### RESOLUCIÓN

Resolución nº: 1228/2022

Fecha Resolución: 20/05/2022

#### RESOLUCIÓN SITUACIÓN SOLICITUDES PRESENTADAS EN LA CONVOCATORIA DE LA DIPUTACIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN EN EL SALÓN DE ALIMENTACIÓN SALIMAT ABANCA, 2022

RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA DE LA DIPUTACIÓN DE HUELVA DE LA SITUACIÓN DE LAS SOLICITUDES PRESENTADAS EN LA CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA PARA LA PARTICIPACIÓN EN EL SALÓN DE ALIMENTACIÓN ATLÁNTICA, SALIMAT ABANCA 2022.

De conformidad con la Convocatoria de subvenciones de la Diputación Provincial de Huelva para la participación en el Salón de Alimentación Atlántica, Salimat Abanca 2022, aprobada por Resolución de la Presidencia el 8 de Mayo de 2022 (extracto publicado en el BOP n.º 89, del 11 de Mayo de 2022).

Visto el informe del órgano instructor de fecha 19 de Mayo de 2022 y una vez transcurrido el plazo para que las empresas que solicitaron concurrir a la misma subsanen sus solicitudes.

En aplicación de lo establecido en el apartado 12 de la citada convocatoria y de conformidad con los artículos 21 y 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y a la vista de la documentación presentada, este servicio como órgano instructor del presente procedimiento,

#### RESUELVE:

##### Primero.-

Declarar transcurrido el plazo para la subsanación de solicitudes a la Convocatoria de subvenciones de la Diputación Provincial de Huelva destinadas a personas físicas y/o jurídicas y Comunidades de Bienes o Sociedades Civiles de la provincia de Huelva que estén de alta en la AEAT, como fabricantes y/o productoras del sector agroalimentario y pesquero, siempre y cuando su domicilio fiscal se encuentre en la provincia de Huelva.

##### Segundo.-

Admitir a trámite las siguientes solicitudes presentadas:

- 1) Bodegas Infante, S.L. CIF: B21254974
- 2) Destilerías Martes Santo, S.L. CIF: B21415906
- 3) Ramos Domínguez, S.L. CIF: B21160155
- 4) Quesos Doñana, S.L. CIF: B21376314
- 5) Coop. Olivarrera San Bartolomé. CIF: F21003496

##### Tercero.-

Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Provincia y en el Tablón de Anuncios de la Diputación.

El presente acto agota la vía administrativa. Para su impugnación sólo podrá interponerse recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses a partir de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, conforme al artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, sin perjuicio de que alternativamente pueda presentarse recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, en cuyo caso no cabrá interponer recurso contencioso administrativo, en tanto no recaiga resolución expresa o presunta, de conformidad con lo establecido en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común.

Dense los traslados reglamentarios de la presente resolución

EL VICEPRESIDENTE (Por Delegación Decreto 2042 de 14-10-2020). Fdo.: JUAN ANTONIO GARCIA GARCIA

Certifico, EL SECRETARIO GENERAL. Fdo.: RAFAEL JESUS VERA TORRECILLAS.



**RESOLUCIÓN****Resolución nº: 1230/2022****Fecha Resolución: 24/05/2022**

**Proceso Selectivo- Decreto Aprobación Listas Provisionales de personas admitidas y excluidas de las pruebas selectivas convocadas para cubrir 1 plaza de Administrativo/a y 5 de Licenciado/a en Derecho, del Turno Libre, pertenecientes a la plantilla del Personal Funcionario de Carrera de la Excm. Diputación Provincial de Huelva (O.E.P. 2018, 2019 y 2021)**

Finalizado el plazo de presentación de solicitudes al objeto de tomar parte en las pruebas selectivas convocadas para cubrir 1 plaza de Administrativo/a y 5 plazas de Licenciado/a en Derecho, vacantes, del Turno Libre del personal Funcionario de Carrera de la Excm. Diputación Provincial de Huelva, cuyas Bases Generales fueron, para las plazas correspondientes a las Ofertas de Empleo Público 2018, 2019, 2020 y 2021, íntegramente publicadas en el B.O.P. de Huelva nº 222, de 22 de noviembre de 2021 (corrección error en el B.O.P. nº 224, de 24 de noviembre de 2021) y las Bases Específicas a estas Bases Generales en el B.O.P. de Huelva nº 249, de 31 de diciembre de 2021, así como extracto de las convocatorias en el Boletín Oficial del Estado nº 84, de 8 de abril de 2022, y vistas las propuestas elevadas por los Tribunales designados para cada proceso selectivo de referencia tras la verificación del cumplimiento de los requisitos de las personas aspirantes, esta Presidencia, de conformidad con lo establecido en las Bases Generales arriba indicadas, y en uso de las atribuciones que le confiere el artículo 34 de la Ley 7/85, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, viene en resolver:

PRIMERO.- Aprobar con carácter provisional y de manera definitiva si no se presentan subsanaciones o alegaciones, circunstancia en la que no será preciso la publicación de una nueva Resolución, las listas de personas admitidas y excluidas, según el siguiente detalle:

**Para la provisión de 1 plaza de ADMINISTRATIVO/A (Personal Funcionario)****Admitidos/as**

1. Aranda Rodríguez, María Del Carmen
2. Arroyo Castilla, Andrea
3. Bando Gómez, Adrián
4. Batanero Entenza, Carlos
5. Batanero Entenza, José Antonio
6. Bazaga Velasco, José Miguel
7. Bento Falcón, Manuel
8. Calero Del Valle, Daniel Esteban
9. Cárdenas Sánchez, Ana Belén
10. Casasola Giraldo, Juan José
11. Castillo Pachón, David
12. Chávez Fernández, Marina Angélica
13. Curiel Cantón, Pablo
14. Custodio Orta, María
15. De La Puente Cobacho, Alicia
16. De La Rosa Garrido, Blanca
17. Del Cacho Azcárate, Ana
18. Del Cacho Azcárate, Lola
19. Del Cacho Azcárate, Rosa María
20. Delgado Rubio, Cristina





- 21.Diequez Conde, José Luis
- 22.Diez Fernández, Eva María
- 23.Domínguez Moreno, Francisco Ramón
- 24.Domínguez Vaz, Inmaculada
- 25.Domínguez Vázquez, Rosa María
- 26.Enrique Romero, Daniel
- 27.Esteban Rodríguez, Aurora María
- 28.Felipe Vaz, Inés María
- 29.Fernández Luque, Guadalupe
- 30.Fernández Saavedra, Joana
- 31.Fernández Villar, Teresa
- 32.Frutos Domínguez, Manuel
- 33.Gata Amaya, Maite
- 34.Gavira Delgado, Luis
- 35.Gil López, Elvira María
- 36.Gómez Gómez, Juan Jesús
- 37.González Fernández, Raquel
- 38.González Pérez, Andrés
- 39.González Toro, Montserrat
- 40.Guevara Rodríguez, María
- 41.Hernández González, Manuela M<sup>a</sup>
- 42.Ivanova Kurteva, Dobrinka
- 43.Llanes García, Álvaro
- 44.López Delgado, Paula
- 45.López Reyes, Virginia M<sup>a</sup>
- 46.Lui Li, Xiao Lei
- 47.Macias Fera, Ana
- 48.Maestre Santamaría, María Francisca
- 49.Manso Farias, Rocío De La Cinta
- 50.Martínez Carretero, Pilar
- 51.Mateos Flores, Inmaculada
- 52.Medina González, Nerea
- 53.Medrano Teba, Irene
- 54.Moliá Fernández, Mónica
- 55.Molina García, M<sup>a</sup> Pilar
- 56.Morales Escala, Daniel
- 57.Moreno Jesús, María Luisa
- 58.Moreno Pérez, Noelia
- 59.Muñiz Moreno, M<sup>a</sup> Inmaculada



- 60.Noval Díaz, Cristina
- 61.Núñez González, Sebastián
- 62.Obregón Omist, Irene Victoria
- 63.Ortega Delgado, Miguel Ángel
- 64.Ortiz Ramírez, José Luis
- 65.Pablos De La Rosa, Elia Isabel
- 66.Pacheco Bogado, Encarnación
- 67.Pérez Cabaco, Diego Jesús
- 68.Ponce Castro, Paloma
- 69.Prieto Contreras, M<sup>a</sup> Trinidad
- 70.Prieto Corral, María
- 71.Rite Pérez, Andrés
- 72.Rivera Palma, Inmaculada Concepción
- 73.Rizo Blázquez, Luis
- 74.Rodríguez Cuesta, Eveline
- 75.Rodríguez García, Macarena Victoria
- 76.Rodríguez Morgado, Alexandra
- 77.Rodríguez Pérez, Eva
- 78.Rosa Medel, Jose Antonio
- 79.Ruiz Martín, Lara Eva
- 80.Sánchez Jiménez, David
- 81.Sánchez Jurado Garrido, Susana
- 82.Sánchez Riego, Juan Manuel
- 83.Sánchez Tirado, Laura
- 84.Sanjuan Mojeda, Miriam
- 85.Segovia Talero, Guadalupe
- 86.Serrano Ortega, Juan Antonio
- 87.Talero Chica, Antonio
- 88.Torres Arrayás, Ana
- 89.Torres Arrayás, Arantzazu
- 90.Trijueque Caballero, Cristina
- 91.Tundidor Cabral, Margarita
- 92.Vaca Blanco, Anabel
- 93.Valladares Márquez, Isabel
- 94.Vázquez Coronel, Inmaculada
- 95.Vázquez Guillén, Patricia
- 96.Vivas Peñate, Anabel



**Excluidos/as**

## 1. Agudo Polo, Marta

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 2. Alamós Gómez, Francisco

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 3. Beltrán Quintero, Rafael

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 4. Camacho Gómez, Francisca Nieve

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 5. Camacho Moreno, Ángela Consuelo

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 6. Campos Galera, Julia Victoria

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 7. Chico García, Ana Belén

- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)

## 8. Cruz Rojas, Mª José

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 9. Cutic Fotea, Loredana

- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)



## 10. De La Corte Cruz, Casandra

- por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN no presentada)
- Por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º (DNI no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 11. Delgado Coto, Alejandro

- por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN no presentada)
- Por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º (DNI no presentado)

## 12. Díaz Toledano, Elisabet

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 13. Díaz Toledano, Isaías

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 14. Franco Alcaraz, Lucas

- por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN Sin reverso)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 15. García Hermoso, Amelia

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 16. Gil Rueda, Estefanía

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)





- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
17. Giraldez Molinillo, Mª Teresa
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
18. Godoy Padilla, María
- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)
19. Gómez Muriel, Isabel Mª
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no válido)
20. González Alonso, Estívaliz
- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)
21. Gutiérrez Ramos, Sergio
- por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN no presentada)
  - Por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º (DNI no presentado)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
22. Gutiérrez Romero, Yolanda
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
23. Hernández Villegasa, Nazaret
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
24. Martínez Sagrista, Nuria
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
25. Reyes Vizcaino, Mª De La Cinta
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
26. Roldán Martín, Mª Trinidad
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)



## 27. Romero Palacios, Cristian

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 28. Sánchez Casas, Patricia

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 29. Sánchez Muñoz, Carolina

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo no presentado)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 30. Sánchez San Pablo, María

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo expedido fuera de plazo)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 31. Seijas Díaz, Miriam

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)

## 32. Suárez Cabalga, Francisco

- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)

## 33. Triano Carrascal, Ana María

- por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)

## 34. Velarde Muñoz, Patricia

- por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)



**Para la provisión de 5 plazas de LICENCIADO/A EN DERECHO (Personal Funcionario)****Admitidos/as**

1. Aceituno Domínguez, Laura
2. Amador García, Antonia
3. Batanero Entenza, Carlos
4. Benítez Ortiz, Eva María
5. Calero Del Valle, Daniel Esteban
6. Casas Pérez, Emilio
7. Centeno Manzano, Adela Del Carmen
8. Compañy Hierro, Susana
9. De La Puente Cobacho, Alicia
10. De La Rosa Garrido, Blanca
11. Díaz Conde, Alicia
12. Domínguez Cordero, Margarita
13. Fernández Barba, María
14. Frutos Domínguez, Manuel
15. Frutos Domínguez, Ricardo
16. Gallardo García, Rafael
17. García Márquez, Alicia
18. Garrido Macías, María Del Rocío
19. Garrido Martín, Rocío Paula
20. Godoy Padilla, María
21. Gómez Barroso, Francisco José
22. González Fernández, Raquel
23. González Ponce, Ángel
24. Gutiérrez Vizuet, Marta
25. López Martínez, Carlos Alberto
26. Macías Fera, Ana
27. Maestre Santamaría, María Francisca
28. Martín Herrera, Gema
29. Martín Jaramillo, Almudena
30. Martín Pascual Del Pobil, María Del Carmen
31. Massé Simón, Maider
32. Mingorance Martín, Javier
33. Morón Pendas, Nicolás María
34. Noval Díaz, Cristina
35. Ramallo Tomé, María Del Rosario
36. Ramírez De Luis, Fernando Rafael
37. Rizo Blázquez, Luis



- 38.Romero López, Ana Isabel
- 39.Rosa Gómez, Rosa María
- 40.Ruiz De La Torre, Carmen Ángela
- 41.Sanz Nieto, Elena
- 42.Vinaza Ruiz, María Del Carmen

NOTA: Habiendo solicitado 1 persona de este Proceso adaptación de medios/tiempos en su solicitud de admisión, este Tribunal acuerda requerir los informes necesarios al Centro de Valoración y Orientación correspondiente.

#### Excluidos/as

1. Agudo Polo, Marta
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 1) (Certificado Servicio de Empleo incompleto: no rechazo oferta de empleo...)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
2. González Sampedro, Cristina
  - por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)
  - por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN Específica no presentada)
  - Por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º (DNI no presentado)
3. Lebrero Pereira, Vanesa
  - por no cumplir lo establecido en la base QUINTA de las Bases Generales, apartado 3º. (Solicitud presentada fuera de plazo)
4. Martínez Sagrista, Nuria
  - por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 2º). (TITULACIÓN sin reverso)
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
5. Seijas Díaz, Miriam
  - por no cumplir lo establecido en la Base SEXTA de las Bases Generales, apartado 3º b) 2) (Declaración Responsable carecer de rentas superiores al SMI no presentada)
6. Torres Gutiérrez, Inmaculada
  - Por no cumplir lo establecido en la Base QUINTA de las Bases Generales, apartado 1º b) 8) (Declaración Responsable)
7. Zambrano Colomina, Daniel
  - por no cumplir lo establecido en la base SEXTA de las Bases Generales (Derechos de Examen no abonados)

SEGUNDO.- Igualmente se fijan los lugares, fechas y horas, para la realización de los primeros ejercicios de la Fase de Oposición advirtiéndose que los/as aspirantes deberán presentarse, a la hora que se especifica en cada proceso portando el D.N.I. o cualquier documento acreditativo de su personalidad, y en caso necesario, los útiles precisos para la realización de dichas pruebas. Asimismo, el Tribunal acepta el orden de actuación de los/as aspirantes en el ejercicio que así lo requiera, el cual se iniciará, aplicando de manera supletoria lo establecido en la Resolución de 9 de mayo de 2022, de la Secretaría de Estado de Función Pública, por la que se publica el





resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración del Estado, por aquellos/as aspirantes cuyo primer apellido comience por la letra "U", atendiendo a la ordenación alfabética resultante del listado de aspirantes admitidos/as. En el supuesto de que no exista ningún/a aspirante cuyo primer apellido comience por la letra "U", el orden de actuación se iniciará por aquellos/as cuyo primer apellido comience por la letra "V", y así sucesivamente.

Para la provisión de **1 plaza de ADMINISTRATIVO/A** (Personal Funcionario)

El día 1 de julio de 2022, a las 9:00 horas en el Estadio Iberoamericano de Atletismo "Emilio Martín", sito en la Avda. de Honduras s/n de Huelva.

Para la provisión de **5 plazas de LICENCIADO/A EN DERECHO** (Personal Funcionario)

El día 6 de julio de 2022, a las 9:00 horas en la Sala de Exposiciones del Foro Iberoamericano de La Rábida, sito en el Paraje La Rábida s/n de Palos de la Frontera (Huelva).

Asimismo, el Tribunal de este proceso, en sesión de fecha 17 de mayo de 2022, acordó que este ejercicio se evaluará mediante lectura pública, lo que se comunicará mediante el correspondiente Anuncio en el Tablón Oficial de Anuncios de esta Excma. Diputación Provincial, siendo obligatorio, en todo caso, que la persona aspirante asista a su convocatoria de lectura, en caso contrario desistirá en su derecho de valoración de ésta.

La mencionada lectura pública se iniciará aplicando de manera supletoria lo establecido en la Resolución de 9 de mayo de 2022, de la Secretaría de Estado de Función Pública, por la que se publica el resultado del sorteo a que se refiere el Reglamento General de Ingreso del Personal al Servicio de la Administración del Estado, por aquellos/as aspirantes cuyo primer apellido comience por la letra "U", atendiendo a la ordenación alfabética resultante del listado de aspirantes admitidos/as. En el supuesto de que no exista ningún/a aspirante cuyo primer apellido comience por la letra "U", el orden de actuación se iniciará por aquellos/as cuyo primer apellido comience por la letra "V", y así sucesivamente.

TERCERO.- Ordenar la publicación de esta Resolución en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, concediéndose un plazo de diez días hábiles, a contar desde el día siguiente al de la publicación, para la subsanación de los defectos que hayan motivado la exclusión u omisión, advirtiéndoles que, en caso de no hacerlo en el plazo que se les otorga, se les tendrá por desistidos/as, archivándose la instancia sin más trámite. El mismo plazo regirá para la presentación de las alegaciones que se estimen oportunas.

CUARTO.- Contra esta Resolución se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su publicación, ante el mismo órgano que la ha dictado, de acuerdo con lo previsto en los Artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva, conforme a lo dispuesto en el Art. 114.c) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre y el art. 46 de la Ley 29/1998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Dense los traslados reglamentarios de la presente resolución

LA DIPUTADA (Por Delegación Decreto 760 de 20-04-2021). Fdo.: BELEN CASTILLO PACHON.

Certifico, EL SECRETARIO GENERAL. Fdo.: RAFAEL JESUS VERA TORRECILLAS.

## EXCMO. AYUNTAMIENTO DE HUELVA

### ANUNCIO

El Excmo. Ayuntamiento de Huelva Pleno en sesión ordinaria celebrada el 24 de marzo de 2021 adoptó, entre otros, acuerdo de aprobar inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Huelva.



Durante el plazo de un mes, contado desde inclusive el día siguiente a la publicación de este anuncio en el B.O.P. de HUELVA, así como en la sede electrónica de PMUS de Huelva en la siguiente dirección (<https://pmushuelva.com/wp-content/uploads/2022/04/PMUS-Huelva-Documentacion-paraaprobacion-inicial.pdf>), dicho Plan quedará expuesto al público, pudiendo durante dicho plazo ser consultado en la dependencia de ENTUSA en la dirección sita en Avda. de las Veredas 54,21007 de la ciudad de Huelva, a efectos de presentar todas las alegaciones y sugerencias que se estimen pertinentes. Contra este acuerdo, por ser acto de mero trámite, no cabe interponer recurso alguno, ello sin perjuicio de que pueda ejercitar cualesquiera otros medios de impugnación.

El expediente completo podrá ser examinado en la sede de ENTUSA en la dirección arriba indicada, en horario de 9 a 14 hora de lunes a viernes no festivos (Telf 959 220116).

Huelva, a 25 de abril de 2022.- EL TENIENTE ALCALDE DEL ÁREA DE RÉGIMEN INTERIOR, RECURSOS HUMANOS Y MODERNIZACIÓN DIGITAL Fdo.: José Fernández de los Santos.

## AYUNTAMIENTOS

### ALJARAQUE

#### ANUNCIO DE LICITACIÓN

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.1 c) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas, se anuncia la contratación de "LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA PARA LA GESTIÓN DE CAMPAMENTO URBANO EN EL AÑO 2022 Y 2023", conforme al siguiente contenido:

(Información sobre el expediente: Ayuntamiento de Aljaraque, Plaza de Andalucía, núm. 1, Dpto. de Patrimonio, CP 21110, Tlfno.: 670026334 Correo electrónico: [patrimonio@ayuntamiento-dealjaraque.es](mailto:patrimonio@ayuntamiento-dealjaraque.es)

- I. Objeto del Contrato.- Es objeto del contrato, la adjudicación de una concesión del uso privativo de instalaciones del CEIP "PURA DOMÍNGUEZ", sito en Avda. de las Camelias s/n, con destino a la gestión de Campamento Urbano en el año 2022 y 2023, por el procedimiento de Concurso.
- II. Canon.- No se establece canon, de conformidad con el artículo 35 de LBEL, 35 del RBEL y 93.4 LPAP.
- III. Precio del servicio.- El precio por mensualidad que el adjudicatario establecerá a los usuarios del servicio no podrá superar 180 euros.

El licitador tendrá que proponer un precio igual o menor, quedando excluido del procedimiento el licitador que oferte un precio por mes superior a 180 €.

En el caso que el tiempo solicitado del servicio por el usuario sea menor de un mes, el adjudicatario, establecerá como precio, el resultado de aplicar al propuesto por éste, el directamente proporcional al periodo solicitado.

#### IV. Criterios de selección.-

- Mejora del precio por mensualidad, hasta un máximo de 60 puntos. Para el cálculo de los puntos que ha de corresponder a cada licitador se otorgará el máximo, esto es, 60 puntos, a la oferta más baja, puntuándose el resto de las ofertas de forma proporcional mediante la siguiente fórmula:

Puntuación= BI-N x60;

BI=Base licitación.

BI-Nb

N= Oferta a valorar.

Nb= Oferta más baja presentada.

- Proyecto de ejecución del servicio, hasta un máximo de 40 puntos: Propuesta de trabajo en la que se definirá la fundamentación, los objetivos y actividades propuestas, incorporación de ejes transversales, el funcionamiento y los recursos humanos, técnicos y materiales ofrecidos, el sistema de evaluación,



- 
- \* Definición del funcionamiento del servicio.....hasta 5 puntos
- \* Originalidad de las propuestas e Innovaciones de la programación.....hasta 10 puntos
- \* Definición de metodologías cooperativas y activas.....hasta 10 puntos
- \* Efectiva inclusión de los temas transversales.....hasta 10 puntos
- \* Definición de sistema de coordinación.....hasta 5 puntos

Este criterio será valorado por los servicios Técnicos Municipales, en el que se tendrá en cuenta, además de los otros parámetros, las mejoras propuestas por el licitador, en relación a las condiciones de obligado cumplimiento para el adjudicatario, establecidas por el presente Pliego.

V. Publicidad del Pliego.- Estarán de manifiesto todos los días hábiles en horario de 9,00 a 14,00 horas, en el Dpto. de Patrimonio, o bien, en el Tablón Virtual y Presencial del Ayuntamiento de Aljaraque.

VI. Garantía provisional y definitiva.- Los licitadores acreditarán la constitución de una garantía provisional por importe de 300 euros y el adjudicatario está obligado a constituir una garantía definitiva por importe de 600 euros.

VII.- Presentación de Propositiones.- Los licitadores solamente podrán presentar una proposición en el plazo de DIEZ DÍAS NATURALES, a contar a partir del siguiente al de la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva y en la forma que se establece en la cláusula 10 del Pliego de Condiciones.

VIII.- Documentación a presentar.- La establecida en la cláusula 10 del Pliego de Cláusulas Económico-Administrativas.

Aljaraque, a 20 de mayo de 2022.- EL ALCALDE-PRESIDENTE. FDO.: DAVID TOSCANO CONTRERAS.

## ANUNCIO

En fecha 5 de mayo de 2022, mediante Resolución núm. 2022/1150, la Alcaldía-Presidencia de este Ayuntamiento, acuerdo lo siguiente:

"En cumplimiento de lo establecido en el Plan Parcial de Ordenación Residencial Nº 2, de las Normas Subsidiarias Municipales, actual SURO-1 del PGOU de Aljaraque, y de conformidad con lo establecido en los arts. 95 y 96 de la Ley 7/2021, de 1 de Diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía y los arts. 69 y 70 del Real Decreto 3288/1978, de 25 de Agosto, que aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística y en base a los siguientes ANTECEDENTES:

Primero.- En fecha 4 de Septiembre de 2020, D. Juan José Montes Suárez, en su condición de Presidente de "Fuente Juncal Sociedad Cooperativa Andaluza" presenta Proyecto de Urbanización de las Unidades de Ejecución Nº 1, 3 y 4, redactado por D. Aurelio Cazenave Sánchez, practicándose notificación de subsanación por este Ayuntamiento en fecha 18 de Noviembre de 2020.

Segundo.- En fecha 27 de Agosto de 2021, D. Aurelio Cazenave Sánchez, en representación de la entidad FUENTE JUNCAL FASE II, S. COOP. AND., presenta Proyecto de urbanización de la Unidad de Ejecución NQ1 del SURO-1 del PGOU de Aljaraque, aprobándose inicialmente por Resolución de Alcaldía núm. 2022/448, de fecha 9 de marzo de 2022, condicionado al cumplimiento de las especificaciones de los informes evacuados por los Servicios Técnicos Municipales de fechas 11 de Enero, 2 de Febrero y 9 de Marzo de 2022.

Resultando que los proyectos de urbanización reglamentariamente se regulará el contenido y el procedimiento de aprobación de los mismos, sin perjuicio de que los municipios mediante or-



denanzas municipales puedan desarrollarlos, siendo preceptivo el trámite de informes sectoriales cuando la legislación especial así lo determine expresamente o cuando el instrumento urbanístico hubiera expresado motivadamente esa condición, de conformidad con lo establecido en el art. 96 de la Ley 7/2021, de 1 de Diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

Resultando que expuesto el expediente a exposición pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia nº 52 de fecha 17 de Marzo de 2022 y en la sede electrónica del Ayuntamiento de Aljaraque, no se han presentado alegaciones de clase alguna.

Resultando que en lo relativo a los INFORMES SECTORIALES, en fecha 27 de Septiembre de 2021, la entidad FUENTE JUNCAL FASE II, S. COOP. AND, aporta Informe de Idoneidad de Abastecimiento y Saneamiento del Refundido de Proyecto de Urbanización, Separata de la UE1 del P.P.R.2 "Fuente Juncal", suscrito por el Gerente de GIAHSA, D. Juan Ignacio Tomico Santos y D. Juan Manuel González Padilla, que determina lo siguiente:

"Mediante el presente se emite Informe favorable sobre las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento proyectadas en el Refundido de Proyecto de Urbanización, Separata de la UE-1 del P.P.R.2 "Fuente Juncal" de Aljaraque, a los efectos de idoneidad del Proyecto de Urbanización para la aprobación definitiva de la correspondiente urbanización.

La idoneidad del citado Proyecto de Urbanización quedará condicionada a resolver el vertido existente a cauce natural, mediante la ejecución de la Estación de Bombeo nº 2 y el colector de impulsión, incluidos en el Proyecto Complementario para la obra de Agrupación de Vertidos del término municipal de Aljaraque y transporte a la Edar de Punta Umbría (Huelva), que impulsará las aguas residuales a la EDAR de Punta Umbría..."

Resultando que consta en el expediente Informe del Arquitecto D. Aurelio Cazenave Sánchez, redactor del Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución Nº 1 del P.P.R. 2, de fecha 3 de Mayo de 2022, reproduciéndose literalmente en los siguientes términos: "evidencias de previsibilidad por justificar que entra dentro de las previsiones normales la ejecución de las obras del bombeo y por tanto quedan asegurados los servicios correspondientes a la UE1, con garantía de que las viviendas no serán ocupadas hasta que la urbanización no sea recepcionadas, cumpliendo todas las condiciones requeridas, incluida la que se refiere al bombeo del saneamiento hasta la EDAR"

Resultando que constan en el expediente Informe de la Policía Local del Ayuntamiento de Aljaraque, de Señalización y Ordenación en la vía pública del Proyecto de Urbanización del P.P.R.2 e Informes de los Servicios Técnicos Municipales, de fechas 11 de Enero, 2 de Febrero y 9 de Marzo de 2022, que deberán contemplarse para la ejecución de la Unidad de Ejecución N9 1 y para la posterior recepción de las obras de urbanización, de conformidad con lo establecido en el art. 97 de la Ley 7/2021, de 1 de Diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

En consecuencia, y de conformidad con lo previsto en el art. 21.1 j) de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local, esta Alcaldía RESUELVE:

PRIMERO.- Aprobar DEFINITIVAMENTE el Texto Refundido del Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución Nº 1 del Plan Parcial de Ordenación Residencial Nº 2, de las Normas Subsidiarias Municipales, actual SURO-1 del PGOU de Aljaraque, promovido por la entidad FUENTE JUNCAL FASE II, S. COOP. AND., condicionado al cumplimiento de las especificaciones contenidas en los informes sectoriales evacuados por los Servicios Técnicos Municipales de fechas 11 de Enero, 2 de Febrero y 9 de Marzo de 2022, Informe de Policía Local de Aljaraque, e informes de las Compañías Suministradoras obrantes en el expediente y que se adjuntan a la presente notificación, con especial referencia a:

- Informe de Idoneidad de Abastecimiento y Saneamiento del Refundido de Proyecto de Urbanización, Separata de la UE1 del P.P.R.2 "Fuente Juncal", emitido por la entidad Giahsa, suscrito por el Gerente D. Juan Ignacio Tomico Santos y D. Juan Manuel González Padilla, que establece que: "la idoneidad del citado Proyecto de Urbanización quedará condicionada a resolver el vertido existente a cauce natural, mediante la ejecución de la Estación de Bombeo nº 2 y el colector de impulsión, incluidos en el Proyecto Complementario para la obra de Agrupación de Vertidos del término municipal de Aljaraque y transporte a la Edar de Punta Umbría (Huelva), que impulsará las aguas residuales a la EDAR de Punta Umbría..."





- En relación con las infraestructuras eléctricas para Media Tensión, Centros de Transformación y Red de distribución en Baja Tensión, se deberá aportar por la entidad FUENTE JUNCAL FASE II, S. COOP. AND. Documentación acreditativa por parte de la compañía distribuidora, respecto a la garantía del suministro eléctrico para la potencia demandada o potencia adscrita y que será coincidente con la especificada en los proyectos técnicos aportados, objeto de legalización ante la administración con competencia sustantiva.

SEGUNDO.- Advertir al promotor, que no podrá iniciarse acto de urbanización alguno, sin la presentación en el Ayuntamiento de Aljaraque (Tesorería Municipal), de garantía del setenta y cinco por ciento, si simultanea las citadas obras de urbanización con las de edificación o veinte por ciento si no se simultanea, calculado con arreglo al coste de las obras, según el presupuesto del proyecto, de conformidad con lo establecido en la Ordenanza Municipal de Tasa de Licencia urbanística del Ayto. de Aljaraque. Dicha garantía responderá del cumplimiento de los deberes y obligaciones impuestas a los promotores y de los compromisos por ellos contraídos.

TERCERO.- El promotor de la actuación, con anterioridad a la solicitud de recepción de la urbanización, deberá presentar Texto Refundido del Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución Nº 1 del P.P.R.2, en el que se recojan las subsanaciones y documentación complementarias que se han ido presentado hasta la aprobación definitiva del Proyecto de Urbanización.

CUARTO.- Que se publique la presente Resolución en el Boletín Oficial de la Provincia y se notifique a los interesados con señalamiento de los recursos procedentes.

Dado en Aljaraque. En la fecha de la firma electrónica. Firmado electrónicamente. El Alcalde.: David Toscano Contreras."

Se le hace saber que contra el presente acuerdo que pone fin a la vía administrativa, puede interponer los siguientes recursos, sin perjuicio de que pueda ejercitar, en su caso, cualquier otro que estime procedente, sin que puedan simultanearse:

- 1.- Potestativamente recurso de reposición ante la Alcaldía de este Ayuntamiento, en el plazo de un mes (arts. 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimientos Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
- 2.- Recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo, en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el art. 46.1. de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en relación con el art. 8.1.c) de la misma.

Dado en Aljaraque, a 19 de mayo de 2022.- El Alcalde.: David Toscano Contreras.

## ARACENA

DON MANUEL GUERRA GONZÁLEZ, ALCALDE PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESTA CIUDAD DE ARACENA.

HACE SABER: Que por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, reunida en sesión ordinaria, el día 5 de mayo de 2022, se adoptó, entre otros, el acuerdo de aprobar la Oferta de empleo público para la estabilización del empleo temporal correspondiente a las plazas que se relacionan en Anexo a este anuncio, que cumple las previsiones de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público.

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Aracena, en el Boletín Oficial de la Provincia y en el Tablón de Anuncios digital Municipal.



Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

Lo que se hace público, para general conocimiento, en esta Ciudad de Aracena, a 18 de mayo de 2022.- El Alcalde. Fdo.: Manuel Guerra González.

## AROCHE

### ANUNCIO

Aprobado definitivamente el Presupuesto General del Ayuntamiento para el 2.022, y comprensivo aquel del Presupuesto General de este Ayuntamiento, Bases de Ejecución, plantilla de personal funcionario y laboral, de conformidad con el artículo 169 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2024, de 5 de marzo y el artículo 20 del Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, se publica el resumen del mismo por capítulos:

#### ESTADO DE INGRESOS

CAPITULO	I	IMPUESTOS DIRECTOS	858.200,00
CAPITULO	II	IMPUESTOS INDIRECTOS	22.500,00
CAPITULO	III	TASAS OTROS INGRESOS	179.700,00
CAPITULO	IV	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.384.419,69
CAPITULO	V	INGRESOS PATRIMONIALES	138.716,82
CAPITULO	VI	ENAJENACION INVERSIONES REALES	6,01
CAPITULO	VII	TRANSFERENCIAS CAPITAL	1.023.750,73
CAPITULO	VIII	ACTIVOS FINANCIEROS	667.542,58
CAPITULO	IX	PASIVOS FINANCIEROS	
<b>TOTAL PRESUPUESTO DE INGRESOS</b>			<b>4.274.835,83</b>

#### ESTADO DE GASTOS

CAPITULO	I	GASTOS DE PERSONAL	1.656.194,98
CAPITULO	II	GASTOS EN BIENES CORRIENTES	753.300,64
CAPITULO	III	GASTOS FINANCIEROS	36.375,87
CAPITULO	IV	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	50.084,36
CAPITULO	VI	INVERSIONES REALES	1.142.213,27
CAPITULO	VII	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	
CAPITULO	VIII	ACTIVOS FINANCIEROS	
CAPITULO	IX	PASIVOS FINANCIEROS	636.666,71
<b>TOTAL PRESUPUESTO DE GASTOS</b>			<b>4.274.835,83</b>



**PLANTILLA DE PERSONAL 2022****A) FUNCIONARIOS.**

Denominación plaza	Nº	Grupo	Escala	Subescala	Observaciones
Secretaría	1	A1	Hab. Nacional	Secretaría-Intervención	Interv.
Arquitecto Municipal	1	A2	Admon. Especial	Técnica	A cubrir por interinidad en 2022 (1)
Administrativo	1	C1	Admón. General	Administrativo	Vacante
Auxiliar Admvo.	5	C2	Admón. General	Auxiliar Admvo.	1 interino y 4 vacantes, pendientes de cubrir amortizando las de laboral fijo

(1)Plazas que se proveerán mediante nombramiento definitivo o interino, previa autorización del M9 Hacienda y A. Pública, art. 21.cuatro de la Ley 22/2013 de 23 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para 2015.

**B) PERSONAL LABORAL FIJO.**

Denominación puesto	Nº	Observaciones
Auxiliar Administrativo	1	T. Completo (2)
Operario de Servicios Múltiples	1	T. Completo
Personal de limpieza	2	1 Jornada completa y 1 Jornada T. Parcial
Auxiliar Administrativo	1	T. Completo
Arquitecto Técnico	1	T. Completo
Arqueólogo	1	T. Completo
Asistentes Sociales	1	T. Completo
Vigilantes	3	T. Completo
Monitor de Deportes	2	T. Completo
Monitores de Música	4	1 T. Completo y 3 T. Parcial
Monitores de Guadalinfo	2	T. Parcial
Monitores de Turismo	2	T. Parcial
Encargado obras	1	T. Completo
Oficial 1ª	2	T. Completo
Oficial 2ª Electricista	2	T. Completo
Oficial 2ª Albañil	2	T. Completo
Oficial 2ª Conductor	1	T. Completo
Oficial 2ª Retro	1	T. Completo
Encargado Jardines	1	T. Completo
Peón (Lavandería)	1	T. Parcial
Recadista	1	T. Completo
Profesoras Guardería	4	T. Completo
Cocinera Guardería	1	T. Parcial

(2)Ocupada como laboral fijo anterior al EBEP. Plaza a funcionarizar, conforme a la DT§ 2-EBEP.



**C) PERSONAL LABORAL TEMPORAL.**

Denominación puesto	Nº	Observaciones
Arquitecto Técnico	2	1 T. Completo y T. Parcial
Auxiliares Administrativos	2	T. Completo
Oficial 2- (Encargado Cementerio)	1	T. Completo
Oficial 23 (Conductor)	1	T. Completo
Oficial 23 (Fontanero)	2	T. Completo
Oficial 2- (Mantenimiento)	1	T. Completo
Monitor de Deportes	2	T. Parcial
Monitores de Música	2	T. Parcial
Monitores de Turismo	1	T. Parcial
Peón Mantenimiento instalaciones	1	T. Completo deportivas
Peón Caminos-Desbroce	2	A cubrir Fijo discontinuo (8 meses)
Limpiadora edificios, pintura y muros	2	A cubrir Fijo discontinuo (8 meses) de calles
Limpieza de calles	2	T. Completo
Limpiadoras Edificios Municipales	3	T. Completo

NUMERO TOTAL DE FUNCIONARIOS	8
NUMERO TOTAL DE PERSONAL LABORAL FIJO	38
NUMERO TOTAL DE PERSONAL LABORAL TEMPORAL	24
<b>TOTAL</b>	<b>70</b>

Dicha aprobación podrá ser impugnada ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, con los requisitos, formalidades y causas señaladas en el artículo 170 y 171 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y en la forma y plazos que establecen las normas de dicha Jurisdicción.

En Aroche, a 20 de Mayo de 2022.- El Alcalde. Fdo.: José Antonio Muñoz Carrasco.

**ARROYOMOLINOS DE LEÓN**

Por Resolución de Alcaldía de este Ayuntamiento de fecha 09/05/2022, se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización del empleo temporal correspondiente a las plazas que a continuación se reseñan.

Mediante Resolución de Alcaldía de este Ayuntamiento de fecha 09/05/2022, se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a la/s plaza/s que a continuación se reseñan:

**PERSONAL FUNCIONARIO:**

GRUPO	SUBGRUPO	ESCALA	SUBESCALA	VACANTES	FORMA PROVISION
C	C2	Admón. General	Auxiliar Admvo.	1	Concurso





**PERSONAL LABORAL:**

GRUPO DE CLASIFICACIÓN	CATEGORÍA LABORAL	PUESTO DE TRABAJO	VACANTES	FORMA DE PROVISION
Personal Laboral TP	Técnico	Deportes	2	Concurso
Personal Laboral TP	Auxiliar	Guadalinfo	1	Concurso
Personal Laboral	Peones	Obras y Servicios	2	Concurso
Personal Laboral	Peones	Limpieza	2	Conc. Oposición
Personal Laboral	Peón	Limpieza Viales	1	Conc. Oposición

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Arroyomolinos de León, en el Boletín Oficial de la Provincia.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse alternativamente o recurso de reposición potestativo ante el Alcalde, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponerse recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que pudiera estimarse más conveniente en derecho.

Arroyomolinos de León, a 20 de mayo de 2022.- Fdo.: MARIA JESUS BRAVO SILVA.

**BOLLULLOS PAR DEL CONDADO****ANUNCIO**

El Pleno Municipal del Ayuntamiento de Bollullos Par del Condado, en sesión celebrada con el carácter extraordinario y en primera convocatoria el día 21 de marzo de 2020, acordó aprobar inicialmente la Modificación de la Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana, y habiendo transcurrido el periodo de información publica mediante anuncio en el BOP n.º 56, de fecha 23 de marzo de 2022 y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento (sede física y sede electrónica) sin que se presente ninguna reclamación ni sugerencia, se considera definitivamente aprobada, cuyo tenor literal es el siguiente:

**“ORDENANZA FISCAL REGULADORA DEL IMPUESTO SOBRE EL INCREMENTO DE VALOR DE LOS TERRENOS DE NATURALEZA URBANA****Artículo 1º. Fundamento y Naturaleza Jurídica.**

El Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana es un tributo directo que grava el incremento de valor que experimenten los terrenos de naturaleza urbana, en los términos establecidos en los artículos 104 a 110 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y en los establecidos en esta ordenanza de conformidad con aquél.

**Artículo 2º. Hecho imponible.**

1. El impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana es un tributo directo que grava el incremento de valor que experimentan dichos terrenos y se ponga de ma-



nifiesto a consecuencia de la transmisión de la propiedad de los mismos por cualquier título o de la constitución o transmisión de cualquier derecho real de goce, limitativo del dominio, sobre los referidos terrenos.

2. No está sujeto a este impuesto el incremento de valor que experimenten los terrenos que tengan la consideración de rústicos a efectos del Impuesto sobre Bienes Inmuebles. En consecuencia con ello, está sujeto el incremento de valor que experimenten los terrenos que deban tener la consideración de urbanos a efectos del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, con independencia de que estén o no contemplados como tales en el Catastro o en el Padrón de aquél.
3. No se producirá la sujeción al impuesto, en las transmisiones de terrenos respecto de los cuales se constate la inexistencia de incremento de valor por diferencia entre los valores de dichos terrenos en las fechas de transmisión y adquisición.

Para ello, la inexistencia de incremento de valor deberá ser acreditada por el interesado, aportando los títulos que documenten la transmisión y la adquisición, entendiéndose por interesados, a estos efectos, las personas o entidades a que se refiere el artículo 106, del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Para constatar la inexistencia de incremento de valor, como valor de transmisión o de adquisición del terreno se tomará, en cada caso, el mayor de los siguientes valores, sin que a estos efectos puedan computarse los gastos o tributos que graven dichas operaciones: el que conste en el título que documente la operación o el comprobado, en su caso, por la Administración tributaria.

Cuando se trate de la transmisión de un inmueble en el que haya suelo y construcción, se tomará como valor del suelo a estos efectos el que resulte de aplicar la proporción que represente en la fecha de devengo del impuesto el valor catastral del terreno respecto del valor catastral total y esta proporción se aplicará tanto al valor de transmisión como, en su caso, al de adquisición.

Si la adquisición o la transmisión hubiera sido a título lucrativo se aplicarán las reglas de los párrafos anteriores tomando, en su caso, por el primero de los dos valores a comparar señalados anteriormente, el declarado en el Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones.

En la posterior transmisión de los inmuebles a los que se refiere este apartado, para el cómputo del número de años a lo largo de los cuales se ha puesto de manifiesto el incremento de valor de los terrenos, no se tendrá en cuenta el periodo anterior a su adquisición. Lo dispuesto en este párrafo no será de aplicación en los supuestos de aportaciones o transmisiones de bienes inmuebles que resulten no sujetas en virtud de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 104 del RDL 2/2004 o en la disposición adicional segunda de la Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades

### **Artículo 3º. Sujetos Pasivos.**

1. Tendrán la condición de sujetos pasivos del impuesto a título de contribuyente:
  - a) En las transmisiones de terrenos o en la constitución o transmisión de derechos reales de goce limitativos del dominio a título lucrativo, la persona física o jurídica, o la entidad a que se refiere el art. 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que adquiera el terreno o a cuyo favor se constituya o transmita el derecho real de que se trate.
  - b) En las transmisiones de terrenos o en la constitución o transmisión de los derechos reales de goce del dominio a título oneroso, la persona física o jurídica, o la entidad a que se refiere el art. 35.4 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, Ley General Tributaria, que transmita el terreno, o que constituya o transmita el derecho real de que se trate
2. En los supuestos a que se refiere la letra b) del apartado anterior, tendrá la consideración de sujeto pasivo sustituto del contribuyente, la persona física o jurídica, o la entidad a que se refiere el art. 35.4 de la Ley 58/2003 de 17 de diciembre, Ley General Tributaria, que adquiera el terreno o a cuyo favor se constituya o transmita el derecho real de que se trate, cuando el contribuyente sea una persona física no residente en España.

### **Artículo 4º. Base Imponible.**

1. La base imponible de este impuesto está constituida por el incremento de valor de los terrenos puesto de manifiesto en el momento del devengo y experimentado a lo largo de un periodo



máximo de veinte años, y se determinará, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 del art. 107 del RDL 2/2004, multiplicando el valor del terreno en el momento del devengo calculado conforme a lo establecido en sus apartados 2 y 3, por el coeficiente que corresponda al periodo de generación conforme a lo previsto en su apartado 4.

2. El valor del terreno en el momento del devengo resultará de lo establecido en las siguientes reglas:

- a) En las transmisiones de terrenos, el valor de estos en el momento del devengo será el que tengan determinado en dicho momento a efectos del Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

Cuando el terreno, aun siendo de naturaleza urbana o integrado en un bien inmueble de características especiales, en el momento del devengo del impuesto, no tenga determinado valor catastral en dicho momento, el ayuntamiento podrá practicar la liquidación cuando el referido valor catastral sea determinado, refiriendo dicho valor al momento del devengo.

- b) En la constitución y transmisión de derechos reales de goce limitativos del dominio, los porcentajes anuales contenidos en el apartado 4 del art. 107 del RDL 2/2004, se aplicarán sobre la parte del valor definido en el párrafo a) anterior que represente, respecto de aquel, el valor de los referidos derechos calculado mediante la aplicación de las normas fijadas a efectos del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

- c) En la constitución o transmisión del derecho a elevar una o más plantas sobre un edificio o terreno, o del derecho de realizar la construcción bajo suelo sin implicar la existencia de un derecho real de superficie, los porcentajes anuales contenidos en el apartado 4 del art. 107 del RDL 2/2004, se aplicarán sobre la parte del valor definido en el párrafo a) que represente, respecto de aquel, el módulo de proporcionalidad fijado en la escritura de transmisión o, en su defecto, el que resulte de establecer la proporción entre la superficie o volumen de las plantas a construir en vuelo o subsuelo y la total superficie o volumen edificadas una vez construidas aquellas.

- d) En los supuestos de expropiaciones forzosas, los porcentajes anuales contenidos en el apartado 4 del art. 107 del RDL 2/2004, se aplicarán sobre la parte del justiprecio que corresponda al valor del terreno, salvo que el valor definido en el párrafo a) del apartado 2 anterior fuese inferior, en cuyo caso prevalecerá este último sobre el justiprecio.

3. El periodo de generación del incremento de valor será el número de años a lo largo de los cuales se haya puesto de manifiesto dicho incremento.

En los supuestos de no sujeción, salvo que por ley se indique otra cosa, para el cálculo del periodo de generación del incremento de valor puesto de manifiesto en una posterior transmisión del terreno, se tomará como fecha de adquisición, a los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, aquella en la que se produjo el anterior devengo del impuesto.

En el cómputo del número de años transcurridos se tomarán años completos, es decir, sin tener en cuenta las fracciones de año. En el caso de que el periodo de generación sea inferior a un año, se prorrateará el coeficiente anual teniendo en cuenta el número de meses completos, es decir, sin tener en cuenta las fracciones de mes.

El coeficiente a aplicar sobre el valor del terreno en el momento del devengo, calculado conforme a lo dispuesto en los apartados anteriores, será el siguiente, según el periodo de generación del incremento de valor:

Periodo de Generación	Coeficiente
< 1 AÑO	0,14
1	0,13
2	0,15
3	0,16
4	0,17
5	0,17
6	0,16



7	0,12
8	0,10
9	0,09
10	0,08
11	0,08
12	0,08
13	0,08
14	0,10
15	0,12
16	0,16
17	0,20
18	0,26
19	0,36
20	0,45

- 4.- Cuando, a instancia del sujeto pasivo, se acredite por el interesado, aportando los títulos que documenten la transmisión y la adquisición (entendiéndose por interesados, a estos efectos, las personas o entidades a que se refiere el artículo 106, del RDL 2/2004), que el importe del incremento de valor, determinado por diferencia entre ambos, es inferior al importe de la base imponible determinada con arreglo a lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo, se tomará como base imponible el importe de dicho incremento de valor. Es lo que llamaremos método real.

#### **Artículo 5º.- Cuota Tributaria.**

La cuota tributaria de este impuesto será el resultado de aplicar a la base imponible los siguientes tipos de gravamen:

Periodo de menos de 1 año: 30 %

Periodo de 1 a 5 años: 29 %

Periodo de 6 a 10 años: 28 %

Periodo de 11 a 15 años: 27 %

Periodo de 16 a 20 años: 26 %

#### **Artículo 6º. Exenciones y Bonificaciones**

1. Únicamente están exentos de este impuesto los incrementos de valor a los que alude el artículo 105 del RDL 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el TRLRHL.
2. Se establece una bonificación del 100 % de la cuota a pagar cuando ésta resulte ser igual o inferior a 6,00 euros.
3. Gozarán de una bonificación en los siguientes porcentajes en la cuota íntegra del Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana y la transmisión o constitución de derechos reales de goce limitativos del dominio, realizados a título lucrativo por causa de muerte a favor de los descendientes y adoptados, los cónyuges y los ascendientes o adoptantes, de la vivienda habitual del causante.

\*Fallecidos en el año 2022; bonificación de un 80 %.

\*Fallecidos en el año 2023; bonificación de un 90 %.

\*Fallecidos en el año 2024; bonificación de un 95 %.

La bonificación se practicará, únicamente, en las liquidaciones del impuesto por los terrenos de la vivienda habitual del causante, entendiéndose por vivienda habitual aquella en la que hubiera estado empadronado a la fecha de su fallecimiento.





Únicamente tendrán derecho a la bonificación, los descendientes y ascendientes hasta segundo grado.

La bonificación tendrá carácter rogado y se concederá, cuando proceda, a petición de los interesados.

El plazo para solicitar la bonificación será el de seis meses a contar desde la fecha del fallecimiento del causante.

En ningún caso, esta modificación tendrá carácter retroactivo.

- 4.- Gozarán de una bonificación del 95 por 100 en la cuota íntegra del Impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos de naturaleza urbana y la transmisión o constitución de derechos reales de goce limitativos del dominio, realizados a título lucrativo por causa de muerte a favor de los descendientes y adoptados, los cónyuges y los ascendientes o adoptantes, de la vivienda habitual del causante, en el caso de herederos con un nivel de ingresos inferior al salario mínimo interprofesional vigente en cada momento.

### **Artículo 7º. Devengo**

1. El impuesto se devenga:
  - a) Cuando se transmita la propiedad del terreno, ya sea a título oneroso o gratuito, entre vivos o por causa de muerte, en la fecha de la transmisión.
  - b) Cuando se constituya o transmita cualquier derecho real de goce limitativo del dominio, en la fecha en que tenga lugar la constitución o transmisión.
2. Cuando se declare o reconozca judicial o administrativamente por resolución firme haber tenido lugar la nulidad, rescisión o resolución del acto o contrato determinante de la transmisión del terreno o de la constitución o transmisión del derecho real de goce sobre aquel, el sujeto pasivo tendrá derecho a la devolución del impuesto satisfecho, siempre que dicho acto o contrato no le hubiere producido efectos lucrativos y que reclame la devolución en el plazo de cinco años desde que la resolución quedó firme, entendiéndose que existe efecto lucrativo cuando no se justifique que los interesados deban efectuar las recíprocas devoluciones a que se refiere el artículo 1.295 del Código Civil. Aunque el acto o contrato no haya producido efectos lucrativos, si la rescisión o resolución se declarase por incumplimiento de las obligaciones del sujeto pasivo del impuesto, no habrá lugar a devolución alguna.
3. Si el contrato queda sin efecto por mutuo acuerdo de las partes contratantes, no procederá la devolución del impuesto satisfecho y se considerará como un acto nuevo sujeto a tributación. Como tal mutuo acuerdo se estimará la avenencia en acto de conciliación y el simple allanamiento a la demanda.
4. En los actos o contratos en que medie alguna condición, su calificación se hará con arreglo a las prescripciones contenidas en el Código Civil. Si fuese suspensiva no se liquidará el impuesto hasta que ésta se cumpla. Si la condición fuese resolutoria, se exigirá el impuesto desde luego, a reserva, cuando la condición se cumpla, de hacer la oportuna devolución según la regla del apartado anterior.

### **Artículo 8. Gestión Tributaria del Impuesto.**

1. Los sujetos pasivos vendrán obligados a presentar ante el ayuntamiento correspondiente la declaración-liquidación que determina esta ordenanza, conteniendo los elementos de la relación tributaria imprescindibles para practicar la liquidación procedente.
2. Dicha declaración deberá ser presentada en los siguientes plazos, a contar desde la fecha en que se produzca el devengo del impuesto:
  - a) Cuando se trate de actos ínter vivos, el plazo será de treinta días hábiles.
  - b) Cuando se trate de actos por causa de muerte, el plazo será de seis meses prorrogables hasta un año a solicitud del sujeto pasivo.
3. A la declaración se acompañará el documento en el que consten los actos o contratos que originan la imposición.



4. Las liquidaciones del impuesto se notificarán íntegramente a los sujetos pasivos con indicación del plazo de ingreso y expresión de los recursos procedentes.
5. Con independencia de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, están igualmente obligados a comunicar al ayuntamiento la realización del hecho imponible en los mismos plazos que los sujetos pasivos:
  - a) En los supuestos contemplados en el párrafo a) del artículo 106 del RDL 2/2004, siempre que se hayan producido por negocio jurídico entre vivos, el donante o la persona que constituya o transmita el derecho real de que se trate.
  - b) En los supuestos contemplados en el párrafo b) de dicho artículo, el adquirente o la persona a cuyo favor se constituya o transmita el derecho real de que se trate.
6. Asimismo, los notarios estarán obligados a remitir al ayuntamiento respectivo, dentro de la primera quincena de cada trimestre, relación o índice comprensivo de todos los documentos por ellos autorizados en el trimestre anterior, en los que se contengan hechos, actos o negocios jurídicos que pongan de manifiesto la realización del hecho imponible de este impuesto, con excepción de los actos de última voluntad. También estarán obligados a remitir, dentro del mismo plazo, relación de los documentos privados comprensivos de los mismos hechos, actos o negocios jurídicos, que les hayan sido presentados para conocimiento o legitimación de firmas. Lo prevenido en este apartado se entiende sin perjuicio del deber general de colaboración establecido en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.

En la relación o índice que remitan los notarios al ayuntamiento, éstos deberán hacer constar la referencia catastral de los bienes inmuebles cuando dicha referencia se corresponda con los que sean objeto de transmisión. Los notarios advertirán expresamente a los comparecientes en los documentos que autoricen sobre el plazo dentro del cual están obligados los interesados a presentar declaración por el impuesto y, asimismo, sobre las responsabilidades en que incurran por la falta de presentación de declaraciones.

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA.**

A partir de la fecha de entrada en vigor de esta Ordenanza queda derogada la anterior Ordenanza Fiscal reguladora del Impuesto sobre el Incremento de Valor de los Terrenos de Naturaleza Urbana

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente Ordenanza Fiscal entrará en vigor una vez aprobada, de forma definitiva por el Ayuntamiento en Pleno, y publicado su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia.”

Contra el presente acuerdo que es definitivo, cabe la interponer recurso contencioso administrativo, que se podrá interponer, a partir de la fecha de la presente publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, en la forma y plazos que establece las normas reguladoras de dicha jurisdicción de acuerdo con el art.19 del RDL 2/2004 de fecha 5 de marzo por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Bollullos par del Condado, a 9 de marzo de 2022.- El Alcalde-Presidente. Fdo.: D. Rubén Rodríguez Camacho.

---

#### **ANUNCIO**

D. RUBÉN RODRÍGUEZ CAMACHO, ALCALDE-PRESIDENTE DEL ILMO. AYUNTAMIENTO DE BOLLULLOS PAR DEL CONDADO (HUELVA), Hace saber:

Que, admitido a trámite por acuerdo de la Junta de Gobierno Local en sesión celebrada con el carácter de ordinaria y en primera convocatoria, el día 17 de mayo de 2022 el expediente sobre



Proyecto de Actuación para "CIRCUITO DE MOTOCROSS", en Polígono 11, Parcela 68, con Referencia Catastral 21013A011000680000YK, de este término municipal, cuyo promotor es el Ilmo. Ayuntamiento de Bollullos Par del Condado, y de conformidad con lo dispuesto en el art. 22 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, el citado expediente se somete a información pública por un plazo de un mes, mediante anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva, con llamamiento a los propietarios de terrenos incluidos en el ámbito del proyecto.

Bollullos Par del Condado, a 18 de mayo de 2022.- EL ALCALDE. Fdo.: D. Rubén Rodríguez Camacho.

### CALA ANUNCIO

Mediante Resolución de Alcaldía de este Ayuntamiento de fecha 18 de mayo de 2022 se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones del artículo 2 de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a la/s plaza/s que a continuación se reseñan:

PUESTO/PLAZA	VINCULACION	ANTIGÜEDAD	PROCESO
AUX ADMITIVO	LABORAL	15/02/1994	CONCURSO
AUX ADMITIVO	LABORAL	13/12/1999	CONCURSO
ADMITIVO	LABORAL	05/06/2017	C-OPOSICIÓN
VIGILANTE MUNICIPAL	LABORAL	05/07/1991	CONCURSO
MONITOR DEPORTIVO	LABORAL	02/10/2003	CONCURSO
OPERARIO SERVICIOS VARIOS	LABORAL	01/02/2001	CONCURSO
OPERARIO SERVICIOS MULTIPLES	LABORAL	ANTERIOR A 2016	CONCURSO
MONITOR BIBLIOTECA	LABORAL	01/02/2010	CONCURSO
AUX - GUADALINFO	LABORAL	02/05/2008	CONCURSO
GUADALINFO	LABORAL	02/05/2006	CONCURSO
LIMPIEZA COLEGIO (2)	LABORAL	Anterior 2016	CONCURSO
LIMPIEZA EDIFICIOS MUNICIPALES (2)	LABORAL	Anterior 2016	CONCURSO
LIMPIEZA VIARIA (2)	LABORAL	Anterior 2016	CONCURSO

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Cala en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva.

De igual manera, se publicará en la electrónica del Ayuntamiento de Cala y el tablón de anuncios de la Corporación.

Lo que se hace público para general conocimiento, advirtiendo a los interesados que contra dicha Resolución podrán interponer recurso potestativo de reposición ante esta Alcaldía, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a su publicación.

También podrán interponer alternatively recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo con sede en Huelva, en el plazo de dos meses, de conformidad con lo establecido en los artículos 30, 114-c) y 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y 8, 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.



En caso optar por la interposición del recurso de reposición no podrán interponer el recurso contencioso-administrativo hasta que se haya notificación la resolución expresa del recurso de reposición o haya transcurrido un mes desde su interposición sin haber recibido la notificación, fecha en que podrá entenderse desestimado por silencio administrativo.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

Cala, a 18 de mayo de 2022.- LA ALCALDESA-PRESIDENTA. Fdo.: María Teresa Rodríguez Delgado.

## CAMPOFRÍO

### ANUNCIO

Mediante Resolución de Alcaldía n.º 51/2022 de este Ayuntamiento se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones del artículo 2 de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a la/s plaza/s que a continuación se reseñan:

#### PERSONAL FUNCIONARIO:

GRUPO/ SUBGRUPO	ESCALA/ SUBESCALA	VACANTES	FECHA DE ADSCRIPCIÓN	FORMA ACCESO
A2	Técnico/a de administración general	1	01-07-2001	Concurso

#### PERSONAL LABORAL:

GRUPO DE CLASIFICACIÓN	DENOMINACIÓN	VACANTES	FECHA DE ADSCRIPCIÓN	FORMA ACCESO
C1	Dinamizador/a Guadalinfo	1	15-05-2008	Concurso
E	Limpiadora/a	1	01-07-1999	Concurso
C2	Auxiliar de Biblioteca	1	07-05-2007	Concurso
C2	Monitor/a deportivo/a	1	19-11-2007	Concurso
C2	Auxiliar administrativo Juzgado de Paz	1	01-02-2017	Concurso Oposición

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Campofrío, en el Boletín Oficial de la Provincia.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante la Alcaldía, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos





123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, de acuerdo a lo dispuesto en el Art. 14.1 regla segunda de la Ley 29/1998, de 13 de julio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

En Campofrío a 12 de mayo de 2022.- La Alcaldesa-Presidenta. Fdo.: Mercedes López Carrion.

## ENCINASOLA

### ANUNCIO

Mediante Resolución de Alcaldía N° 192/2022, de fecha 20 de mayo de 2022, de este Ayuntamiento se aprobó la Oferta de Empleo Público Extraordinaria para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones del artículo 2 de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a las plazas que a continuación se reseñan:

#### PERSONAL FUNCIONARIO:

DENOMINACIÓN	Nº PLAZAS	FORMA ACCESO	PROCESO
TÉCNICO GRADO MEDIO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN

#### PERSONAL LABORAL:

DENOMINACIÓN	Nº PLAZAS	FORMA ACCESO	PROCESO
DINAMIZADOR/A CENTRO GUADALINFO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
AGENTE DINAMIZADOR DEPORTIVO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
AUXILIAR BIBLIOTECA	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
PEÓN ELECTRICISTA	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
MAESTRO/A ESCUELA INFANTIL	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
TÉCNICO SUPERIOR ESCUELA INFANTIL	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
TRABAJADOR/A SOCIAL	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
PEÓN CEMENTERIO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
MONITOR ARTES PLÁSTICAS	2	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
SOCORRISTAS	3	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
LIMPIADOR/A	3	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN
MONITOR DEPORTIVO	1	CONCURSO	ESTABILIZACIÓN



En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Encinasola, en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante el Alcalde, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

Encinasola, a 20 de mayo de 2022.- El ALCALDE PRESIDENTE. Fdo.: ÁNGEL MÉNDEZ CORTEGANO.

## LA GRANADA DE RIO TINTO

### ANUNCIO DE APROBACIÓN DEFINITIVA

Aprobado definitivamente el Presupuesto General del Ayuntamiento para el 2022, y comprensivo aquel del Presupuesto General de este Ayuntamiento, Bases de Ejecución, plantilla de Personal funcionario y laboral, de conformidad con el artículo 169 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo y el artículo 20 del Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, se publica el resumen del mismo por capítulos:

### PRESUPUESTO 2022

#### PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS

CAPITULO	DESCRIPCIÓN	IMPORTE
1	IMPUESTOS DIRECTOS	43.600,00
2	IMPUESTOS INDIRECTOS	3.400,00
3	TASAS, PRECIOS PÚBLICOS Y OTROS INGRESOS	9.380,00
4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	282.429,38
5	INGRESOS PATRIMONIALES	37.190,62
6	ENAJENACIÓN INVERSIONES REALES	0.00
7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	43.861,71
8	ACTIVOS FINANCIEROS	0.00
9	PASIVOS FINANCIEROS	0.00
	<b>TOTAL CAPITULO PRESUPUESTO DE INGRESOS</b>	<b>419.861,71</b>



**PRESUPUESTO DE GASTOS IMPORTE**

1	GASTOS DE PERSONAL	216.959,08
2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y S.	122.022,66
3	GASTOS FINANCIEROS	2.655,50
4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.151,00
5	FONDO DE CONTINGENCIA	0,00
6	INVERSIONES REALES	64.987,27
7	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	0.00
8	ACTIVOS FINANCIEROS	0.00
9	PASIVOS FINANCIEROS	10,086,2
	<b>TOTAL CAPITULO PRESUPUESTO DE GASTOS</b>	<b>419,861,71</b>

**PLANTILLA DE PERSONAL.**

<b>A)</b>	<b>PERSONAL FUNCIONARIO.</b>	<b>PLAZAS</b>	<b>Situac</b>
Grupo A	Escala de Habilitación con Carácter Estatal		
Subgrupo A.1	Secretaría-Intervención	Una	Vacante
Grupo C	Escal de Administración General.		
Sub-Grupo C 2	Sub-Escala Auxiliar de Admón.. Gral	Una	Cubierta
	Sub-Escala Auxiliar de Admón.. Gral	Una	Cubierta

<b>B).-</b>	<b>PERSONAL LABORAL</b>	<b>PLAZAS</b>	<b>Situac.</b>
	Denominación del Puesto de Trabajo		
1	Servicio de Limpieza (Limpiadora)	Una	Cubierta
2	Monitor Deportivo	Una	Cubierta
3	Dinamizadora Centro Guadalinfo	Una	Cubierta

Altos Cargos Liberados		
Teniente Alcalde	Una	Cubierta

**RESUMEN DE LA PLANTILLA**

Funcionarios	3
Personal Laboral	3
Altos Cargos	1
<b>TOTAL.....</b>	<b>7</b>

Dicha aprobación podrá ser impugnada ante la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, con los requisitos, formalidades y causas señaladas en el artículo 170 y 171 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, y en la forma y plazos que establecen las normas de dicha Jurisdicción.

En La Granada de Río Tinto a 12 de mayo de 2022.- El Alcalde Presidente. Fdo.: Jose Justo Martín Pizarro.



### ANUNCIO

El Ayuntamiento de La Granada de Rio Tinto, mediante Decreto de Alcaldía n.º 28 de fecha 09 de mayo de 2.022, aprobó el Pliego de Cláusulas económico administrativas que han de regir en el contrato de cesión del aprovechamiento de pastos y montanera de la Finca Valdehigueras de La Granada de Rio Tinto, propiedad del Ayuntamiento, haciéndose público que el pliego estará expuesto en la Secretaría de este Ayuntamiento durante el plazo de 15 días naturales, contados a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio en el B.O.P., pudiéndose formular reclamaciones durante dicho período. Simultáneamente se anuncia la convocatoria, que quedará suspendida si se presentan reclamaciones contra el citado Pliego, conforme a los siguientes datos:

1. Entidad adjudicadora. Excmo. Ayuntamiento de La Granada de Rio Tinto.  
Obtención de documentación e información: Ayuntamiento de La Granada de Rio Tinto.
  2. Objeto del contrato: Cesión del aprovechamiento de pastos y montanera de la Finca Valdehigueras, propiedad del Ayuntamiento de La Granada de Rio Tinto. La duración del contrato será de un año, a contar desde la firma del contrato.
  3. Tramitación y procedimiento.
    - a) Tramitación: Ordinaria.
    - b) Procedimiento abierto, oferta económicamente más ventajosa por un único criterio de adjudicación al precio más alto.
  4. Presupuesto base de licitación: a) 2038,02 euros anuales, al alza.
  5. Garantías exigidas.  
Definitiva: 5 % del precio de adjudicación del contrato.
  6. Requisitos específicos del contratista: los dispuestos en el pliego de condiciones.
  7. Presentación de ofertas o de solicitudes de participación:
    - a) Fecha límite de presentación: 15 días naturales desde la publicación de este anuncio en el B.O.P.
    - b) Lugar de presentación: Ayuntamiento de la Granada de Rio Tinto.
  8. Apertura de ofertas: el primer día hábil siguiente tras la finalización del plazo de presentación de las proposiciones. Si éste coincidiera con sábado o festivo se pospondrá hasta el día hábil siguiente.  
Lugar y hora: en el Salón de Plenos del Ayuntamiento de La Granada de Rio Tinto a las 11,30 horas.
  9. Gastos de Publicidad: a cargo del adjudicatario.
  10. Fecha límite de obtención de documentación e información: hasta el día de presentación de proposiciones.
- La Granada de Rio Tinto, a 6 de mayo de 2022.- El Alcalde. Fdo.: José Justo Martín Pizarro.

### HIGUERA DE LA SIERRA

#### ANUNCIO

Mediante Resolución de Alcaldía de este Ayuntamiento de fecha 20 de mayo de 2022 se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a la/s plaza/s que a continuación se reseñan:





**PERSONAL FUNCIONARIO:**

GRUPO/ SUBGRUPO	ESCALA/ SUBESCALA	DENOMINACIÓN	Nº de VACANTES	SISTEMA DE PROVISIÓN
A2	Administración Especial / Técnica	Arquitecto Técnico	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
C2	Administración General / Auxiliar Administrativo	Auxiliar Administrativo	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
C2	Administración Ge- neral / Auxiliar de recaudación	Auxiliar de Recaudación	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021

**PERSONAL LABORAL:**

DENOMINACIÓN	N.º de VACANTES	SISTEMA DE PROVISIÓN
Guía Turístico	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Monitor/a Dinamizador/a Centro Guadalinfo	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Técnico/a de Biblioteca Municipal	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Director/a Escuela Infantil	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Técnico/a Especialista en Escuela Infantil	3	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Monitor/a de Música	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Secretario/a del Juzgado de Paz	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Monitor/a de Deporte y Juventud	2	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Barrendero. Limpieza de Vías Públicas	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Oficial de Segunda Operario de Servicios de mantenimiento	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Oficial de Segunda en trabajos de Jardinería	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Limpiador/a Colegio Público	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Limpiador/a de Edificios Municipales	2	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Limpiador/a de la Escuela Infantil y el Gim- nasio	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Socorrista Monitor/a Aux. de Natación (Fijo discontinuo)	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Taquillero/a / Limpieza (Fijo discontinuo)	2	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021
Socorrista Acuático (Fijo discontinuo)	1	Concurso de Méritos Disp. Adic. 6ª Ley 20/2021



En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Higuera de la Sierra, en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante el Alcalde, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, si éste radica en Huelva, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante el Alcalde, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, si éste radica en Huelva, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

En Higuera de la Sierra, a 20 de mayo de 2022.- El Alcalde-Presidente Fdo.: Enrique Garzón Álvarez.

## LINARES DE LA SIERRA

### ANUNCIO DE APROBACION DE LA OFERTA EXTRAORDINARIA DE EMPLEO PÚBLICO PARA LA ESTABILIZACIÓN DE EMPLEO TEMPORAL

En virtud del artículo 2 del Real Decreto Ley 14/2021, de 6 de julio y del artículo 2 de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, mediante Resolución de Alcaldía de fecha 20 de mayo de 2022, se ha aprobado la Oferta Extraordinaria de Empleo Público para la estabilización de Empleo Temporal del Excmo. Ayuntamiento de Linares de la Sierra, con la siguiente relación de plazas:

#### PERSONAL LABORAL

GRUPO DE CLASIFICACION	DENOMINACIÓN DEL PUESTO	VACANTES JORNADA	FORMA DE ACCESO	PROCESO
GRUPO C SUBGRUPO C1	DINAMIZADOR/A GUADALINFO	1 PARCIAL	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO C SUBGRUPO C1	MONITOR/A DEPORTES	1 PARCIAL	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO AP	ALBAÑIL OFICIAL SEGUNDA CONSTRUCCION	1 COMPLETA	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION



Lo que se hace público, en cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local y del artículo 70.2 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, se publica la Oferta Extraordinaria de Empleo Público para la estabilización de Empleo Temporal del Ayuntamiento de Linares de la Sierra.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse alternativamente recurso de reposición potestativo ante la Alcaldía-Presidencia, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponerse recurso contencioso administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que pudiera estimarse más conveniente a su derecho.

En Linares de la Sierra, a 20 de mayo de 2022.- El Alcalde en funciones. Fdo.: D. Juan Miguel Ramos Martín.

## LUCENA DEL PUERTO

### ANUNCIO

Por Resolución de Alcaldía n.º 513 de fecha 20/05/2022 de este Ayuntamiento, se aprobó la Oferta de empleo público para la estabilización del empleo temporal correspondiente a las plazas que a continuación se reseñan.

Mediante Resolución de Alcaldía de este Ayuntamiento se aprobó la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal, que cumple las previsiones de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a las plazas que a continuación se reseñan:

#### PERSONAL FUNCIONARIO:

GRUPO/ SUBGRUPO	ESCALA	SUBESCALA	VACANTES	FECHA DE ADSCRIPCIÓN	L 20/2021 DE 28 DE DICIEMBRE
A1	Licenciatura, Ingeniería, Arquitectura o equivalente.	Ldo. Derecho (T. Desarrollo Local y Ad- món. General ).	1	06/11/2012	DA 6ª .
A1	Licenciatura, Ingeniería, Arquitectura o equivalente.	Ldo. C. Am- bientales (T. Medio Am- biente)	1	16/09/2004	DA 6ª .
A2	Diplomatura, Ingeniería téc- nica, Arquitec- tura técnica o equivalente.	ARQUITECTO TEC. (T. UR- BANISMO)	1	08/05/2006	DA 6ª



C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	ADMINISTRATIVOS TESORERIA	2	04/02/2000	DA 6ª
C2	graduado en ESO, Graduado Escolar, FP1, ciclo formativo de grado medio o equivalente.	AUXILIARES ADMINISTRATIVOS	2	27/09/2007	DA 6ª
C2	graduado en ESO, Graduado Escolar, FP1, ciclo formativo de grado medio o equivalente.	AUXILIARES ADMINISTRATIVOS	1	30/11/2016	DA 8ª
C2	graduado en ESO, Graduado Escolar, FP1, ciclo formativo de grado medio o equivalente.	AUXILIARES ADMINISTRATIVOS	1	01/02/2017	ART. 2.1

**PERSONAL LABORAL:**

GRUPO DE CLASIFICACIÓN	TITULACIÓN	CATEGORÍA LABORAL	VACANTES	FECHA DE ADSCRIPCIÓN	L 20/2021 DE 28 DE DICIEMBRE
E	Sin estudios	PEON DE OBRA	3	30/08/2000	DA 6ª .
E	Sin estudios	PEON DE MANTENIMIENTO	2	17/09/1997	DA 6ª .
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	MONITOR DEPORTIVO	4	02/04/1998	DA 6ª .
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	MONITOR DEPORTIVO RITMICA	1( tiempo parcial)	02/10/2014	DA 6ª .





C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	MONITOR DEPORTIVO	1	15/05/2018	artículo 2.1
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	ELECTRICISTA	1	07/01/2000	DA 6ª
E	Sin estudios	CONSERJE	1 (Res. Minusvalía)	07/03/1998	DA 6ª
E	Sin estudios	AUXILIAR DE LIMPIEZA	5	02/04/1991	DA 6ª
A2	Diplomatura, Ingeniería técnica, Arquitectura técnica o equivalente.	TRABAJADORA SOCIAL	1	26/02/2003	DA 6ª
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	DINAMIZADORA GUADALINFO	1	27/11/2006	DA 6ª
A2	Diplomatura, Ingeniería técnica, Arquitectura técnica o equivalente.	EDUCADORA	2	18/09/2003	DA 6ª
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	TECNICOS DE EDUCACION INFANTIL	3	15/10/2003	DA 6ª
C1	BACHILLER, Ciclo formativo Grado Superior o Técnico en FP2, o equivalente	TECNICOS DE EDUCACION INFANTIL	1	01/07/2016	artículo 2.1

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal del Ayuntamiento de Lucena del Puerto, en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante el Sr. Alcalde Presidente, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado



de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Atte. Manuel Mora Ruíz. Alcalde Presidente del Excmo. Ayto. de Lucena del Puerto (Huelva) a 20 de mayo de 2022.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

## LOS MARINES

### ANUNCIO DE APROBACION DE LA OFERTA EXTRAORDINARIA DE EMPLEO PÚBLICO PARA LA ESTABILIZACIÓN DE EMPLEO TEMPORAL

En virtud del artículo 2 del Real Decreto Ley 14/2021, de 6 de julio y del artículo 2 de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, mediante Resolución de Alcaldía de fecha 5 de mayo de 2022, previo pronunciamiento de la Corporación mediante acuerdo plenario de igual fecha, se ha aprobado la Oferta Extraordinaria de Empleo Público para la estabilización de Empleo Temporal del Excmo. Ayuntamiento de Los Marines, con la siguiente relación de plazas:

#### PERSONAL FUNCIONARIO

GRUPO DE CLASIFICACION	Denominación del puesto	vacanteS JORNADA	FORMA DE ACCESO	PROCESO
GRUPO E	OPERARIO SERVICIOS MULTIPLES	1 COMPLETA	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION

#### PERSONAL LABORAL

GRUPO DE CLASIFICACION	Denominación del puesto	vacanteS JORNADA	FORMA DE ACCESO	PROCESO
GRUPO C SUBGRUPO C2	AUXILIAR ADMINISTRATIVO	1 COMPLETA	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO AP	LIMPIEZA DEPENDENCIAS	2 PARCIAL	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO C SUBGRUPO C1	DINAMIZADOR/A GUADALINFO	1 PARCIAL	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO C SUBGRUPO C1	MONITOR/A DEPORTES	1 PARCIAL	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO C SUBGRUPO C1	SOCORRISTA PISCINA	1 COMPLETA	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION
GRUPO AP	TAQUILLERO/A PISCINA	1 COMPLETA	CONCURSO DE MÉRITOS	ESTABILIZACION



Lo que se hace público, en cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local y del artículo 70.2 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, se publica la Oferta Extraordinaria de Empleo Público para la estabilización de Empleo Temporal del Ayuntamiento de Los Marines.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse alternativamente o recurso de reposición potestativo ante la Alcaldía-Presidencia, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso Administrativo de Huelva o, a su elección, el que corresponda a su domicilio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso Administrativa. Si se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponerse recurso contencioso administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que pudiera estimarse más conveniente a su derecho.

En Los Marines, a 18 de mayo de 2022.- El Alcalde. Fdo.: D. Israel Arias Aranda.

## NIEBLA

Dña. Laura Pichardo Romero, Alcaldesa-Presidenta del Excmo. Ayuntamiento de Niebla (Huelva).

Hace saber:

Que el Pleno de la Corporación, en sesión ordinaria celebrada el 9 de mayo de 2022, acordó la aprobación inicial de la modificación de la ORDENANZA FISCAL REGULADORA DE LAS TASAS POR LA TRAMITACIÓN DE LICENCIAS DE APERTURA DE ESTABLECIMIENTOS EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE NIEBLA.

Y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17.2 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, se somete el expediente a información pública por el plazo de treinta días a contar desde el día siguiente de la inserción de este anuncio en el BOLETÍN OFICIAL de la Provincia de Huelva, para que los interesados puedan examinar el expediente en las dependencias del Ayuntamiento, así como en la sede electrónica y presentar las reclamaciones que estimen oportunas.

Si transcurrido dicho plazo no se hubiesen presentado reclamaciones, se considerará aprobado definitivamente dicho Acuerdo.

EN NIEBLA, A 12 de mayo de 2022.- LA ALCALDESA-PRESIDENTA. Fdo.: LAURA PICHARDO ROMERO.

## LA PALMA DEL CONDADO

### DECRETO DE ALCALDIA

Concluido el procedimiento de selección iniciado por Decreto de Alcaldía N° 2022-284 de 16 de febrero, para cubrir una plaza como funcionario interino de Técnico Especialista de Recursos Humanos, vacante en esta Corporación, dado que concurre la siguiente razón: existencia de plaza vacante que no se puede cubrir por funcionario de carrera, y siendo necesaria su cobertura para el normal funcionamiento de la Corporación, por el trámite de urgencia.



La referenciada plaza tiene las siguientes características:

- Grupo: C1; Escala de Administración General; Subescala: Administración; Clase: Técnico Especialista de Recursos Humanos; Número de vacantes: 1. Puesto: Técnico Especialista de Recursos Humanos.

Considerando lo dispuesto en el artículo 10 c) del Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015 de 30 de Octubre.-

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21.1 k) de la Ley 7/85 de 2 de Abril , Reguladora de las Bases de Régimen Local, HE RESUELTO:

PRIMERO: Nombrar funcionaria interina de este Ayuntamiento, como Técnica Especialista de Recursos Humanos de Administración General, a la aspirante aprobada D<sup>a</sup> MARIA DOLORES MARTINEZ FLORES, de acuerdo con la puntuación final obtenida.

SEGUNDO: Notificar personalmente la presente resolución a la interesada.

TERCERO: Remitir el Decreto del nombramiento al Boletín Oficial de la Provincia para su publicación en el mismo, igualmente publicar el Decreto en el Tablón de Anuncios y Sede Electrónica del Ayuntamiento.

CUARTO: Dar cuenta al Pleno en la primera sesión ordinaria que se celebre.

Lo manda y firma el Alcalde-Presidente ,en La Palma del Condado a 12 de mayo de 2022.-  
EL ALCALDE-PRESIDENTE. Fdo: Manuel García Félix.

## VILLANUEVA DE LOS CASTILLEJOS

### ANUNCIO

Por resolución de la alcaldía coincidente con la fecha de la firma digital, fue aprobada la oferta de empleo público ordinaria y extraordinaria derivada ésta última, de la aplicación de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, correspondiente al ejercicio 2022, según el siguiente detalle:

Primero.- Aprobar la siguiente oferta de empleo público ordinaria y extraordinaria derivada de la aplicación de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, para el presente año 2022.

### OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO ORDINARIA.

DENOMINACIÓN	ESCALA/ SUBESCALA	GRUPO	PLAZAS	DEDICACIÓN	FORMA DE ACCESO
Administrativo/a	Administración general. Administrativa	C1	2	Completa	oposición Libre
Policía Local	Administración especial	C1	1	Completa	oposición Libre
Encargado de Obras	Personal laboral	C1	1	Completa	oposición libre
Auxiliar de administración general	Administración general/auxiliar de administración general	C2	2	Completa	funcionarización
Ordenanza	Administración General/Subalterna	AP	1	completa	funcionarización





**OFERTA DE EMPLEO PÚBLICO EXTRAORDINARIA. ESTABILIZACIÓN.**

DENOMINACIÓN	ESCALA/SUBESCALA	GRUPO	PLAZAS	DEDICACIÓN	FORMA DE ACCESO
Jardinero/a	Personal Laboral	C2	1	completa	concurso
Personal limpieza viaria/cementerio	Personal laboral	AP	1	completa	Concurso-oposición
Personal limpieza edificios	Personal Laboral	AP	2	completa	concurso
Personal limpieza edificios	Personal laboral	AP	1	completa	concurso-oposición
Coordinador monitor deportivo	Personal Laboral	C2	1	completa	concurso
Monitor deportivo/socorrista	Personal laboral	C2	1	completa	concurso
Monitor de Gimnasio	Personal laboral	C2	1	completa	concurso-oposición
Monitor deportivo	Personal laboral	C2	1	parcial	concurso-oposición
Informador/a dinamizador CIM	Personal laboral	A2	1	completa	concurso
Arquitecto municipal	Personal laboral	A1	1	parcial	concurso
Asesor Jurídico CIM	Personal Laboral	A1	1	completa	concurso
Técnico/a orientación y desarrollo local	Personal laboral	A2	1	completa	concurso
Monitor/a en prevención de drogodependencias	Personal laboral	C2	1	parcial	concurso-oposición
Oficial albañilería	Personal laboral	C2	1	completa	concurso-oposición
Jardinero/a	Personal laboral	AP	1	completa	concurso-oposición
Monitor Guadalinfo	Personal laboral	C1	1	completa	concurso-oposición

Segundo.- Publicar la oferta de empleo público en la sede electrónica de este Ayuntamiento, en su tablón de anuncios y en el Boletín Oficial de la Provincia en los términos de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre en lo que respecta a la oferta pública de estabilización, para general conocimiento e interposición de los recursos que, en su caso, los interesados consideren oportuno, así como realizar las adaptaciones que resulten precisas tanto en la plantilla de personal como en la relación de puestos de trabajo.

En Villanueva de los Castillejos, a 20 de mayo de 2022.- La alcaldesa presidenta. Fdo. Dolores Ruíz Beltrán.



**VILLANUEVA DE LAS CRUCES****ANUNCIO**

En cumplimiento del artículo 169.1, por remisión del 177.2 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004 de 5 de marzo; al no haberse presentado alegaciones durante el plazo de exposición al público, queda automáticamente elevado a definitivo el acuerdo de Pleno de fecha 1 de abril de 2022 por el que se aprueba expedientes de modificación de crédito N.º.3 en el Presupuesto de gastos del año 2.022, tras el cual se generan créditos extraordinarios/suplementos de crédito según se detalla a continuación en cuadro-resumen:

**Estado de Gastos**

Aplicación Presupuestaria		Consignación Actual	Crédito Extraordinario/ suplemento	Consignación final
2022	920.634	26.000,00	7.550,00	33.550,00
2022	342.622.02	0,00	261.450,00	261.450,00
2022	920.162.00	0,00	1.000,00	1.000,000
2022	336.623	0,00	6.000,00	6.000,00
2022	1532.210.03	5.500,000	2.000,00	7.500,00
<b>TOTAL GASTOS</b>		<b>26.000,00</b>	<b>278.000,00</b>	<b>304.000,00</b>

**Estado de Ingresos**

Aplicación presupuestaria		Euros
2022	870.00	278.000,00
<b>TOTAL</b>		<b>278,000,00</b>

Contra el presente Acuerdo, en virtud de lo dispuesto en el artículo 171 del Texto Refundido de la Ley de Reguladora de Haciendas Locales, aprobado por Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, los interesados podrán interponer directamente recurso contencioso-administrativo en la forma y plazo establecidos en los artículos 25 a 42 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de dicha Jurisdicción.

Sin perjuicio de ello, a tenor de lo establecido en el artículo 171.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, la interposición de dicho recurso no suspenderá por sí sola la efectividad del acto o acuerdo impugnado.

En Villanueva de las Cruces, a 12 de mayo de 2022.- EL ALCALDE. Fdo.- Alonso Limón Macías.

**MANCOMUNIDAD DE DESARROLLO DEL CONDADO DE HUELVA****ANUNCIO**

Mediante Resolución de la Presidencia de la Mancomunidad de Desarrollo del Condado de Huelva núm. 355/2022, por la que se aprueba la Oferta de Empleo Público de Estabilización del empleo temporal, en cumplimiento de la Ley 20/2021, de 28 de diciembre, de medidas urgentes para la reducción de la temporalidad en el empleo público, correspondiente a las plazas que a continuación se reseñan:



**PERSONAL LABORAL:**

	Denominación de la plaza	Categoría / Grupo de clasificación profesional	Nº de plazas que se estabilizan	Tipo de proceso selectivo	Fecha de adscripción
<b>Personal adscrito al Programa Orienta</b>	Técnico/a Programa Orienta	A2	2	Concurso de méritos	Anterior al 1 de enero de 2016.
<b>Personal del Centro de Información a la Mujer (CIM)</b>	Informador/a del CIM	A2	1	Concurso-oposición libre	Anterior al 31 de diciembre de 2017, pero posterior al 1 de enero de 2016.
	Asesor/a jurídico del CIM	A1	1	Concurso-oposición libre	Anterior al 31 de diciembre de 2017, pero posterior al 1 de enero de 2016.
	Psicólogo/a del CIM	A1	1	Concurso-oposición libre	Anterior al 31 de diciembre de 2017, pero posterior al 1 de enero de 2016.
<b>Personal de DECONSA</b>	Informático/a DECONSA	C2	1	Concurso de méritos	Anterior al 1 de enero de 2016.
	Limpiador/a	C2	1	Concurso-oposición libre	Anterior al 31 de diciembre de 2017, pero posterior al 1 de enero de 2016.
<b>Otro personal de la Mancomunidad</b>	Archivero/a	A1	1	Concurso de méritos	Anterior al 1 de enero de 2016.

En cumplimiento del artículo 91 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local y el artículo 70.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, se publica la Oferta de Empleo Público para la estabilización de empleo temporal de la Mancomunidad de Desarrollo de Condado de Huelva, en el Boletín Oficial de la Provincia de Huelva.

Asimismo se publica en la sede electrónica dirección <http://www.mancondado.com/es/>



---

**RECURSOS:**

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponer alternativamente o recurso de reposición potestativo ante la Presidencia, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la publicación del presente anuncio, de conformidad con los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o recurso contencioso-administrativo, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Huelva o, a su elección, conforme a lo previsto en el artículo 14.1 regla segunda de la Ley 29/1998, de 13 de julio, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la recepción de la presente notificación, de conformidad con el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Si Se optara por interponer el recurso de reposición potestativo no podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido su desestimación por silencio.

Todo ello sin perjuicio de que pueda interponer Vd. cualquier otro recurso que pudiera estimar más conveniente a su derecho.

En Bonares, a fecha de la firma electrónica.- EL PRESIDENTE. Fdo.: Miguel Ángel Curiel Reinoso.

---

