



Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)



Metodología del PMUS de Marchena

El PMUS de Marchena ha sido desarrollado manteniendo la metodología establecida en la “Guía de elaboración e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible redactada por IDAE”, esta guía se ha elaborado a raíz de la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia en España (E4) y establece una veintena de medidas en relación a la movilidad, el transporte o los PMUS. También se ha tenido en cuenta la Guía ELTIS “**Guidelines. Developing an Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**” la cual se centra en los puntos de integración, participación y evaluación. Se ha tenido en cuenta las consideraciones incluidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible para realizar la organización de un proceso que dispone de las fases siguientes:

- Organización y arranque del proceso.
- Pre-diagnóstico y avance de objetivos generales.
- Análisis y diagnóstico de la información existente y tomas de datos.
- Elaboración del PMUS.
- Participación y plan de acción.
- Seguimiento y evaluación.

Ámbito de Actuación

El municipio de Marchena se encuentra localizado en la Comarca de la Campiña de Sevilla, asentado sobre la vega media del Guadalquivir, la localidad de Marchena cuenta con 379 Km² que limitan con municipios de tamaño medio y pequeño como Écija, Fuentes de Andalucía, La Lantejuela, Osuna, Puebla de Cazalla, Morón de la Frontera, Paradas y Carmona.

El municipio se encuentra a unos 59 km de Sevilla y a 90 Km de Córdoba. Marchena al encontrarse en un corredor natural facilita las comunicaciones que conforma el Valle del Guadalquivir, conectando las provincias más occidentales con el resto de la región. Los usos urbanos se localizan de forma concentrada en el núcleo urbano tradicional, y de forma más dispersa en los asentamientos rurales en la Plataforma de Arahál-Morón-Paradas.



Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)



Análisis de la Movilidad en el municipio de Marchena

El proceso de elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Marchena ha comenzado con un análisis del municipio que ha tenido en cuenta las cuatro dimensiones que afectan al desarrollo urbano sostenible: el espacio físico, usos que se llevan a cabo en el territorio, flujos de vehículos y personas que se producen en el territorio, hábitos social y patrones de movilidad.

- **Análisis D.A.F.O (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades)**
 - **Análisis del Espacio Físico**

ANÁLISIS D.A.F.O.	
Análisis del Espacio Físico	
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> ○ Disfunción entre espacio urbano y la jerarquía viaria ○ Único viario estructurante Norte-Sur (Manuel Rojas Marcos/ San Sebastián) segmentados en tramos de distintos sentidos de circulación ○ Viario de tránsito mejorable en algunas zonas (ausencia de aceras, barreras arquitectónicas, aceras mínimas) ○ Escasa peatonalización del municipio ○ Falta de ordenanzas de movilidad, accesibilidad y regulación de aparcamientos.
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> ○ Crisis económica ha retraído las inversiones para la ejecución de infraestructuras. ○ Paulatino envejecimiento de la población requerirá un esfuerzo en accesibilidad. ○ Falta de coordinación entre distintas administraciones. ○ Cultura del "coche" muy arraigada entre la población. ○ Paso a nivel del tren aún no eliminado
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> ○ Conectividad interurbana eficiente a través de la A-364 y la A-380, sin conflictos con el espacio urbano. ○ Existe una circunvalación que canaliza de forma clara el tráfico perimetral de forma adecuada. ○ Tamaño del municipio ideal para realizar recorridos a pie o en bicicleta. ○ Descentralización y distribución razonablemente equitativa de determinados equipamientos de gran demanda. ○ Existencia de caminos rurales que conectan con el municipio, como la vía verde o Arroyo del Lavadero.
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> ○ Existencia de un rico patrimonio cultural de interés turístico. ○ Planes de peatonalización parcial en proceso de implementación. ○ Mayor preocupación por hábitos de vida saludables. ○ Mejora de la movilidad de tránsito que aumenta la convivencia y la calidad de vida ciudadana. ○ El Plan Andaluz de Bicicleta establece inversiones en infraestructuras ciclistas.

- **Análisis de Usos del territorio.**



Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)



ANÁLISIS D.A.F.O.	
Análisis del Usos del Territorio	
Debilidades	<ul style="list-style-type: none">o Déficit de determinados equipamientos supramunicipales dentro del territorio, forzando desplazamientos funcionales.o Débil conexión entre espacios y servicios públicos y espacios libres a pie o en bicicleta.o Zonas de alta concentración de uso atravesado por vías muy transitadaso Localización periférica de determinados equipamientos de gran demandao La ausencia de una estructura peatonal ligada a usos terciarios y falta de uso del espacio público fuera del horario comercial.
Amenazas	<ul style="list-style-type: none">o Crisis económica ha disminuido la capacidad productiva y por tanto la salida de población en busca de oportunidades.o Infraestructuras de índole provincial (Hospital, Universidad) fuera del municipioo Atractiva oferta de ocio y servicios se encuentra fuera del municipioo Falta un instrumento de planificación urbana que permita ordenar usos existentes y futuros.o Conceptos como sostenibilidad aún son vistos como ajenos en municipio de menor tamaño.
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none">o Descentralización y distribución razonablemente equitativa a lo largo del municipio de determinados equipamientos de gran demandao La actividad comercial se concentra en dos ejes del centro urbano, facilitando su articulación y adecuación para el tránsito peatonal.o Existencia de un rico patrimonio cultural de interés turístico, con capacidad de articular nuevos patrones de movilidad sostenibleo Usos de interés turístico concentrados en una zona muy determinada (Palacio ducal) y por lo tanto fácilmente articulables para el tránsito peatonal.
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none">o Potencial para el aumento del número de peatones y ciclista, y consecuentemente el comercio de proximidad y la convivencia.o Mayor demanda de actividades en la naturaleza y al aire libre (senderismo, cicloturismo, etc).o Aumento de la movilidad de tránsito en vías comerciales fomenta el comercio y el crecimiento económicoo Plan Andaluz de la Bicicleta puesto en marcha.o Aprovechamiento del patrimonio urbano y rural para usos turísticos.

- **Análisis de Flujos.**



Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)



ANÁLISIS D.A.F.O.	
Análisis de Flujos	
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> o No existe ni planificación, ni gestión, ni señalización adecuada de las direcciones de circulación. o Conflictos importantes en las entradas y salidas del municipio. o Ausencia de una red de aparcamientos disuasorios atractivos. o Movilidad ciclista no es significativa o Escasa peatonalización del municipio.
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> o Posible saturación futura de la ronda de circulación por la concentración de usos o Paulatino envejecimiento de la población que demandará asistencia para los desplazamientos o Cultura del automóvil muy arraigada en la población como primera opción para los desplazamientos o Debilidad del transporte público. Falta de alternativas y horarios o Alto consumo energético procedente de no renovables.
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> o El municipio cuenta con estación de tren, relacionándola con importantes núcleos de población funcionales (Sevilla). o Existen opciones de transporte público para los desplazamientos a las principales poblaciones del entorno. o El Comercio se distribuye en un eje central del núcleo urbano, favoreciendo los flujos peatonales en estas zonas. o El municipio ya tiene en marcha planes de peatonalización parcial de determinadas zonas.
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> o Existen espacios con gran potencial para crear ejes peatonales, como el entorno del Palacio Ducal. o Uso de las nuevas tecnologías puede reducir los desplazamientos para gestiones administrativas, trabajo, etc. o Consolidación de nuevas formas de movilidad y plataformas como Blablacar, Cabify, etc. o Climatología es favorable para la movilidad de tránsito un gran número de días al año.

• **Análisis social y de patrones de movilidad**

ANÁLISIS D.A.F.O.	
Análisis Social y Patrones de Movilidad	
Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> o Resistencia de algunos sectores de la población a medidas de movilidad sostenible. o Empleo del coche como primera opción para todos los desplazamientos. o Tolerancia social y administrativa a las pequeñas infracciones y abusos de movilidad. o Falta ordenanzas y señalización que regule la movilidad y el estacionamiento o La Población mayor de 65 años se concentra en el área sur-oeste dificultando su acceso a determinados servicios (centro de salud).
Amenazas	<ul style="list-style-type: none"> o Cultura del coche muy enraizada en la sociedad española. o Tendencia al envejecimiento de la población. o La movilidad no está entre las preocupaciones de la población de las pequeñas y medianas ciudades. o Hábitos creados a lo largo de décadas son muy difíciles de erradicar. o Pérdida de población especialmente la cualificada que emigra en busca de un mejor mercado laboral.
Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> o Las áreas de mayor densidad de población se localizan en áreas fácilmente accesibles. o Apoyo social y político hacia la eficiencia energética y la movilidad sostenible o Presencia de múltiples asociaciones de todos los sectores o Hábitos consolidados de vida en la calle y uso del espacio urbano o Climatología y seguridad ciudadana favorecen el uso del espacio público
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> o Población joven con formación universitaria capacitada para liderar el cambio en los patrones de movilidad. o Mayor uso de las nuevas tecnologías por grandes segmentos de la población. o Cambio de actitud hacia modos de vida más saludables favorecen los desplazamientos a pie y en bicicleta. o Mayor sensibilización e información sobre conceptos como sostenibilidad, sostenibilidad, etc. o Ayudas estatales para vehículos eléctricos.



Una manera de hacer Europa
Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)



Diagnósticos de Movilidad.

El diagnóstico realizado ha partido de la elaboración del DAFO recogido en el punto 3.1 del PMUS e incluye los problemas y retos identificados por los servicios técnicos municipales en colaboración con los representantes políticos, representantes de la sociedad civil y ciudadanía en general que ha participado a través de reuniones presenciales y también en internet. De esta forma el DAFO ha sido validado y actualizado a través de un proceso participativo muy amplio.

