

1. Disposiciones generales

CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Orden de 3 de febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía, tras su reforma aprobada por la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, establece en su Título II, Capítulo II, art. 64.1.3.º, que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva de transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Señala el artículo 3 de la Ley 2/2003, de 12 de marzo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, que las Administraciones Públicas competentes promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos en Andalucía, en condiciones idóneas de equidad social, solidaridad territorial, seguridad y accesibilidad a las personas con movilidad reducida. A tal fin se promoverán los transportes públicos como medio preferente para los desplazamientos cotidianos y se potenciará la creación de sistemas de transportes que faciliten su acceso y disfrute por los ciudadanos, rigiéndose por los principios de planificación, participación, coordinación y cooperación, en el marco de un desarrollo sostenible.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el 2 de noviembre de 2022, el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía 2030. Dicho Plan constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos precisos a fin de alcanzar los retos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía. En el citado acuerdo se fijaron los objetivos y el contenido del Plan, así como la tramitación que debería seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. Así pues el Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030).

Este Plan se incardina en el marco estratégico europeo, atendiendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015) y al Pacto Verde Europeo (2019), que tiene por objetivo reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero de la Unión en al menos un 55% para 2030, con respecto a los valores de 1990 y alcanzar una Europa climáticamente neutra en el 2050. Esta reducción de la contaminación, pasa además por la restauración de la biodiversidad y la transición a una economía limpia y circular. En lo que respecta a la movilidad, establece necesario no solo el uso de energías limpias, asequibles y seguras, también el cambio acelerado a una movilidad sostenible, en buena parte apoyada en la movilidad activa.

Con el fin de adaptarse a las exigencias de la financiación europea, el PITMA 2030 realiza un diagnóstico y determina los problemas, necesidades y retos que debe abordar. Entre ellos, se encuentra la necesidad de equilibrar el reparto modal, atender a los compromisos en materia de cambio climático, inculcar hábitos de movilidad sostenible en la población y dotar a la comunidad de infraestructuras para la movilidad activa en las diferentes escalas (urbana, metropolitana y regional).

El PITMA 2030 cuenta, para su desarrollo, con 10 líneas estratégicas, conformadas a su vez por programas que establecen medidas concretas. Dentro de la Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa, cabe destacar el Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal,

directamente conectado al desarrollo de las vías ciclistas ligadas al ocio y turismo (redes regionales) y a la movilidad obligada (redes urbanas y metropolitanas). Esta Línea pretende impulsar el cambio en el modelo de movilidad, reduciendo la movilidad obligada, el consumo energético y el uso de combustibles fósiles en el transporte, lo que permitirá mejorar las condiciones ambientales y sociales del territorio, y garantizar su futuro. Ello implica también favorecer las condiciones y las infraestructuras que dan soporte a la movilidad activa (a pie o en bicicleta) que en las ciudades pueden representar buena parte de los desplazamientos diarios. Para ello, se establecen medidas al desarrollo de infraestructuras ciclistas como medio a integrar en las etapas de transporte de las Áreas Metropolitanas para facilitar la movilidad obligada, incluyendo: Accesos a paradas de metro y tranvías; accesos a infraestructuras asociadas al transporte; aparcamientos seguros para bicicletas en los nodos de transporte y vías ciclistas planificadas en planes regionales o de transporte metropolitano.

Por ello, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda ha tomado la decisión de desarrollar el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa con el objetivo de incrementar la participación del transporte público, la intermodalidad, la competitividad y la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano; mejorando los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano.

Con el fin de establecer el orden de prioridad en las actuaciones que conforman el Programa, la Dirección General de Infraestructuras del Transporte ha llevado a cabo el desarrollo de una serie de criterios para su programación, partiendo del número de habitantes al que dan servicio, las condiciones geográficas de las áreas a las que den servicio, su conexión con nodos metropolitanos de transporte, su vinculación con tramos de vías ciclistas existentes o propuestas y su vinculación con espacios naturales próximos a áreas metropolitanas. Una vez obtenida esta información, se procedió al diagnóstico de la situación determinando ocho actuaciones de partida que responden a las Áreas Metropolitanas de cada una de las capitales de provincia andaluzas.

Asimismo se ha determinado un horizonte temporal coincidente con el PITMA 2030, estableciéndose el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia, a través de los Fondos Next Generation, como principal fuente de financiación de las mismas.

De conformidad con lo dispuesto en la disposición final primera del Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 y con lo establecido en el artículo 3.1, del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a propuesta de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte,

RESUELVO

Primero. Aprobar el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, el cual se adjunta a la presente orden como anexo.

Segundo. Disponer la publicación de esta orden en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía al amparo de lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Tercero. Facultar a la persona titular de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte a llevar a cabo mediante resolución, aquellas adaptaciones en el contenido del Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa que supongan un desarrollo actualizado de los mismos y en concreto la actualización del anexo de servicios.

00277503

Cuarto. La presente orden surtirá efectos al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Contra la presente orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante el mismo órgano que haya dictado el acto, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la notificación o publicación de esta orden, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y el artículo 115.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de Administración de la Junta de Andalucía, o bien recurso contencioso-administrativo, ante el órgano jurisdiccional competente de lo contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, desde el día siguiente a la publicación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 3 de febrero de 2023

MARÍA FRANCISCA CARAZO VILLALONGA
Consejera de Fomento, Articulación del Territorio
y Vivienda

A N E X O

PROGRAMA ANDALUZ DE ACCESIBILIDAD A LOS NODOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE: FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA

(1) Justificación y antecedentes.

En Andalucía la planificación en materia de redes ciclistas y el uso de la bicicleta se concretaba a través del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 (PAB), redactado por la entonces Consejería de Fomento y Vivienda y aprobado por Consejo de Gobierno en desarrollo y ejecución del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020).

Dicho Plan, PAB, tenía como finalidad propiciar un mayor uso de este medio de transporte y aportar el marco estratégico que contribuyese a la obtención de los objetivos territoriales y ambientales que tiene planteados la Comunidad Autónoma Andaluza, fijando los criterios básicos para el desarrollo de una política de movilidad sostenible que favoreciese el trasvase de viajes en vehículos motorizados privados a los no motorizados, coadyuvando además políticas de intermodalidad con el Transporte Público. Asimismo, debe contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuir el consumo energético del transporte, favorecer la salud pública, promover un desarrollo turístico sostenible en Andalucía e incentivar la modalidad deportiva del ciclismo.

El objetivo es que la bicicleta se convierta en un medio preferente de transporte en los ámbitos urbanos y metropolitanos y en un medio de ocio, turismo y deporte, cómodo y útil en la red autonómica y con carácter general.

Habiéndose superado su ámbito temporal el PAB ha perdido su vigencia.

El pasado 2 de noviembre de 2022, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el nuevo Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía, documento que sustituye y actualiza al PISTA 2020.

El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030) constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía.

00277503

Con su aprobación, la administración autonómica se dota de un instrumento preciso para afrontar los retos que la movilidad futura plantea. Entre ellos, el desarrollo de infraestructuras ciclistas andaluzas.

Este Plan se incardina en el marco estratégico europeo, atendiendo a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015) y al Pacto Verde Europeo (2019), que tiene por objetivo reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero de la Unión en al menos un 55% para 2030 con respecto a los valores de 1990 y alcanzar una Europa climáticamente neutra en el 2050. Esta reducción de la contaminación, pasa además por la restauración de la biodiversidad y la transición a una economía limpia y circular. En lo que respecta a la movilidad, resulta necesario no solo el uso de energías limpias, asequibles y seguras, también el cambio acelerado a una movilidad sostenible, en buena parte apoyada en la movilidad activa.

1.1. Planificación de referencia.

Dentro de la movilidad activa, la planificación y programación de la bicicleta cuenta con un carácter fuertemente transversal. A nivel europeo queda enmarcada en materia de movilidad urbana, adaptación al cambio climático, turismo y desarrollo sostenible. A nivel estatal la respaldan planes, programas y estrategias dedicados a la movilidad sostenible, el medio natural, el cambio climático, la educación ambiental o la logística. Las siguientes tablas aportan el contexto de planificación en el que se ubica el presente Programa de vías ciclistas en conexión con los nodos metropolitanos de transporte.

Planificación europea vinculada al desarrollo de vías ciclistas

2021	Nuevo Marco de Movilidad Urbana de la UE
2021	Nueva Estrategia Europea sobre Adaptación al Cambio Climático
2021	Estrategia de la Unión Europea en Materia de Turismo Sostenible
2019	Pacto Verde Europeo
2016	Agenda Urbana de la Unión Europea
2016	Estrategia Europea a favor de la Movilidad de Bajas Emisiones
2015	Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible
2010	Marco europeo de referencia para la ciudad sostenible (RFSC)
2008	Directrices de actividad física de la UE. Actuaciones recomendadas para apoyar la actividad física que promueve la salud
2001	Carta Europea de Turismo Sostenible

Planificación estatal vinculada al desarrollo de vías ciclistas

2021	Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030
2021	Estrategia Estatal por la Bicicleta
f.desc.	Programa Español de Vías Verdes (en el marco del Programa de Caminos Naturales)
2021-2030	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático
2021-2030	Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030
2020-2025	Plan de Acción de Educación Ambiental para Sostenibilidad. Horizonte 2020-2025
2019	Agenda Urbana Española
2018	Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030. Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible
2013-2024	Estrategia Logística de España 2013-2024
2012-2024	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024

Planificación autonómica vinculada al desarrollo de vías ciclistas

2022	El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030)
------	---

De acuerdo con el marco estratégico y de planificación de la Unión Europea, la sostenibilidad del transporte debe ser una prioridad estratégica a escala local, regional, nacional y europea, y requiere cambiar el modelo actual de movilidad. El sistema de transporte andaluz debe enfrentarse así en los próximos años a importantes retos relacionados con la sostenibilidad, adoptando las líneas y orientaciones que vienen establecidas desde la Unión Europea. El consumo energético y la correspondiente emisión de contaminantes, los accidentes de tráfico, la congestión, el consumo de espacio y la ruptura del territorio por sus infraestructuras y flujos son factores que condicionan la calidad de vida, la capacidad de crecimiento económico a largo plazo y el equilibrio de los ecosistemas.

Por lo tanto, la planificación y priorización de las actuaciones a llevar a cabo para la gestión vías ciclistas en conexión con los nodos metropolitanos de transporte se convierten en aspectos primordiales y necesarios de este Programa. El contenido que se ha propuesto es coherente con las políticas y programas establecidos en otros ámbitos de actuación. Igualmente, está totalmente alineado con la estrategia temática europea para la movilidad sostenible.

1.2. Problemas, necesidades y retos para la movilidad ciclista.

Adaptado a las exigencias de la financiación europea, el PITMA 2030 realiza un diagnóstico y determina los problemas, necesidades y retos que debe abordar. Entre ellos, se encuentra la necesidad de equilibrar el reparto modal, atender a los compromisos en materia de cambio climático, inculcar hábitos de movilidad sostenible en la población y dotar a la comunidad de infraestructuras para la movilidad activa en las diferentes escalas (urbana, metropolitana y regional).

Andalucía continúa siendo una comunidad autónoma donde persiste el predominio de los desplazamientos en automóvil privado en la movilidad de las personas. En el transporte urbano y metropolitano, los Planes de Transporte Metropolitanos, en redacción actualmente, ofrecen algunos datos significativos, entre ellos, que los medios motorizados suponen entre el 44 y el 55% de la movilidad, de los que entre el 80% y el 87% se producen en automóvil privado, siendo por tanto la participación del transporte público reducida, en comparación con otras áreas metropolitanas españolas y europeas. En las principales ciudades, sin embargo, es mayor la cuota de viajes no motorizados, y es mayor también la participación del transporte público.

Consecuentemente, el PITMA 2030 cuenta con 6 Objetivos Estratégicos, entre los que cabe destacar cuatro relacionados de manera directa con el fomento de la movilidad en bicicleta:

1. Promover medidas en el sistema de movilidad dirigidas a la eficiencia energética y a la mitigación y adaptación ante el cambio climático.
2. Desarrollar una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad, y que sea sostenible, resistente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal.
3. Avanzar en una movilidad regional sostenible.
4. Promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.

Como diferencia este cuarto objetivo estratégico, resulta necesario discernir dos tipos de movilidad, la movilidad obligada y la movilidad ligada al ocio y/o el turismo. Buena parte de los desplazamientos en la ciudad, hacia el centro de trabajo o estudios, suponen distancias entre 1 y 5 kilómetros, donde la bicicleta es claramente competitiva en términos de tiempo y accesibilidad, al igual que lo es el desplazamiento peatonal para distancias menores. En esta misma línea, el desarrollo del cicloturismo tiene un interés intrínseco para el fomento de la actividad económica en un sector clave para Andalucía como el turismo, contribuyendo a la diversificación de la oferta, a su desestacionalización y a la promoción de modos de ocio más sostenibles. Para ambos objetivos, movilidad cotidiana y turística/de ocio, Andalucía cuenta con un gran potencial dadas sus características climáticas. Además, en el caso del cicloturismo es posible dotar de un nuevo uso

a infraestructuras existentes, como caminos rurales, vías verdes, vías pecuarias o carreteras de bajo tráfico.

En Andalucía, en lo relativo a la red de movilidad obligada, ha continuado la disminución en los desplazamientos realizados en modos no motorizados, a pie y en bicicleta, pese a las actuaciones derivadas de la aplicación del Plan Andaluz de la Bicicleta, y de las políticas en este sentido de algunos municipios. Por ejemplo, el uso de la bicicleta en Sevilla se ha estabilizado en un 6% de los desplazamientos, pese a disponer de una red extensa de vías ciclistas. Por otro lado, tanto en la red de movilidad obligada como en la red deportiva y de ocio se presentan tramos inconexos que no permiten desplazamientos propios de la movilidad cicloturística (40-50 km diarios) y obligada (< 8km). Para la red deportiva y de ocio, además, la accesibilidad a las iniciativas ya en marcha es mejorable y en ocasiones la conservación de la infraestructura es deficiente. Tampoco existen habitualmente actividades de información, promoción y marketing. Sin embargo, se trata de actuaciones que tienen a favor elementos como una inversión relativamente baja y una amortización rápida, aunque es necesario contemplar adecuadamente las partidas de conservación y vigilancia, una mayor capacidad de desarrollar la economía local, frente al modelo turístico convencional, y desde luego tratarse de una movilidad sostenible y de bajo impacto, compatible con otras líneas de turismo alternativo como el patrimonial, ferroviario, minero, astronómico, gastronómico, megalítico o de naturaleza. Las oportunidades de desarrollo son buenas, teniendo en cuenta la financiación de la Unión Europea para infraestructuras verdes en el próximo marco financiero y la existencia de iniciativas con la repercusión mediática que tienen las Rutas EuroVelo y las Vías Verdes, con un mercado potencial elevado en Europa, donde son infraestructuras conocidas y demandadas. Estas rutas, y las que se desarrollan en parques naturales y en los ámbitos metropolitanos, son también importantes para los cicloturistas locales y regionales, como forma de conocer el propio territorio.

Siguiendo el recorrido iniciado por el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, el nuevo PITMA 2030 asume la necesidad de aumentar la participación de los servicios de transporte público favoreciendo la intermodalidad en Andalucía, de cara, entre otros objetivos, a cumplir con los compromisos en materia de cambio climático. Persiguiendo la complementariedad entre medios de transporte, el fomento de la movilidad activa es una acción fundamental. El aumento de áreas de movilidad peatonal y ciclista, gracias al impulso de actuaciones adecuadas para ello en el entorno de las grandes infraestructuras metropolitanas, asegura una mejora de la competitividad de los medios de transporte colectivo y un descenso de uso del automóvil privado. Además, el acompañamiento de estas acciones con una adecuada regulación de acceso de bicicletas a trenes, metros, tranvías y autobuses, así como la dotación de aparcamientos seguros en los nodos metropolitanos de transporte y otras localizaciones estratégicas, resultan imprescindibles.

El PITMA 2030 cuenta, para su desarrollo, con 10 líneas estratégicas, conformadas a su vez por programas que establecen medidas concretas. Entre ellos cabe destacar los siguientes, directamente conectados al desarrollo de las vías ciclistas ligadas al ocio y turismo (redes regionales) y a la movilidad obligada (redes urbanas y metropolitanas), respectivamente:

- Línea Estratégica 2. Apoyo normativo y de planificación, y dentro de esta el Programa 3. Planificación de actuaciones en redes ciclistas regionales. Esta Línea aboga por potenciar la movilidad ciclista a escala metropolitana mediante infraestructuras y servicios que formen una red completa, con buenas conexiones a los sistema de transporte público y a los equipamientos de carácter supramunicipal, y realizadas con unos estándares de calidad semejantes al del resto de infraestructuras de transporte, con una plataforma adecuada, señalización específica, medidas de seguridad y una correcta adecuación paisajística. En cuanto a las infraestructuras cicloturísticas, cree conveniente que adquieran especial relevancia en la planificación, dado el auge del cicloturismo en Europa y la potencialidad para su desarrollo en Andalucía por la presencia de

infraestructuras viarias que pueden ser adaptadas y señalizadas para este fin, más la oportunidad de desestacionalizar la oferta turística y potenciar el desarrollo sostenible de territorios rurales. Para ambas redes, metropolitana y regional, se precisa la dotación de programas de conservación anuales que aseguren su adecuado mantenimiento, y además requieren actividades de información, promoción y marketing.

• Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y Movilidad Activa, y dentro de ésta el Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal. Esta Línea pretende impulsar el cambio en el modelo de movilidad, reduciendo la movilidad obligada, el consumo energético y el uso de combustibles fósiles en el transporte, que permitirá mejorar las condiciones ambientales y sociales del territorio, y garantizar su futuro. Ello implica también favorecer las condiciones y las infraestructuras que dan soporte a la movilidad activa (a pie o en bicicleta) que en las ciudades pueden representar buena parte de los desplazamientos diarios. Para ello, se establecen medidas al desarrollo de infraestructuras ciclistas como medio a integrar en las etapas de transporte de las Áreas Metropolitanas para facilitar la movilidad obligada, incluyendo:

- Accesos a paradas de metro y tranvías.
- Accesos a infraestructuras asociadas al transporte.
- Aparcamientos seguros para bicicletas en los nodos de transporte.
- Vías ciclistas planificadas en planes regionales o de transporte metropolitano.

(2) Objetivos específicos del Programa.

En concordancia particular con el Objetivo Estratégico 6 «movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible» del PITMA 2030, las metas del presente programa se fijan en los siguientes objetivos específicos:

• Incrementar la participación del transporte público en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano. Un reparto modal con mayor protagonismo del transporte público mejorará la calidad de vida de los ciudadanos, contribuyendo a la disminución de las emisiones de gases contaminantes y ruido y mejorando el potencial de uso de los espacios públicos gracias a la disminución del tráfico. El establecimiento de medidas que dispongan a la sociedad andaluza hacia este escenario resulta necesario para elevar a la comunidad a los estándares de uso de los medios públicos de transporte de las grandes ciudades españolas, persiguiendo objetivos a escala europea.

• Incrementar la intermodalidad en el transporte metropolitano, mejorando su competitividad. Ligado al anterior objetivo, un transporte metropolitano más competitivo en modos, número de conexiones y redes, resulta absolutamente necesario para captar un mayor número de usuarios.

• Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano. Este objetivo se centra en la necesidad de reducir los niveles de consumo y dependencia energética de Andalucía y los efectos desfavorables del cambio climático. Andalucía continúa siendo una comunidad donde persiste el predominio de uso del automóvil privado en la movilidad de la población; sin embargo, en los últimos quince años la creación en Sevilla de una red de vías ciclistas permitió que la bicicleta obtuviera rápidamente una cuota del 6% de los desplazamientos diarios en esta ciudad. Este ejemplo resulta una base para implantar modelos similares en el resto de áreas metropolitanas.

• Incrementar la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano. Andalucía es, pese a lo expuesto en el apartado anterior, según los datos aportados por el Informe Barómetro de la Bicicleta en España de 2019, una de las tres comunidades autónomas con mayor porcentaje de uso de la bicicleta y Sevilla, dentro de las determinadas como grandes ciudades de España, es la que presenta mayor proporción de usuarios de bicicleta de todo el país, con un 59,7% de usuarios. Un sistema de infraestructuras ciclistas competitivo y seguro contribuirá a la mejora de estas cifras en la comunidad.

(3) Criterios para la concreción de actuaciones.

Atendiendo a los objetivos específicos del Programa, resulta necesario establecer una serie de criterios que establezcan las premisas para regir la prioridad de las actuaciones y su programación en función de las necesidades y posibilidades. Con una fuerte componente territorial, a continuación se establecen los criterios de selección de actuaciones específicas para la adscripción al Programa, siendo necesario dar cumplimiento como mínimo a cuatro de los cinco primeros requisitos que se exponen seguidamente:

3.1. Proporcionar servicio a más de 100.000 habitantes. En esta primera fase de programación se han priorizado aquellas actuaciones que, en el sumatorio de habitantes de los municipios que conectan, alcancen, al menos, la cifra de 100.000 habitantes. De esta forma se garantiza un impacto mínimo de las actuaciones en la movilidad obligada de una masa poblacional representativa. Además, la medida del éxito de estas actuaciones permitirá obtener datos significativos de cara a la programación futura.

3.2. Localizarse en áreas con condiciones geográficas favorables para el uso de la bicicleta. A partir de los datos obtenidos en el análisis territorial de las áreas metropolitanas andaluzas, queda definida una relación directa entre el potencial ciclista de un determinado territorio y su orografía. Así, las áreas susceptibles de ser incluidas en esta programación deben contar, además de con una conexión entre puntos de demanda y una distancia asumible, con una topografía llana o de baja pendiente, en la que el transporte en bicicleta sea factible.

3.3. Conectar de forma directa con nodos metropolitanos de transporte. Siendo este el principal objetivo del programa, se priorizarán las actuaciones vinculadas de manera directa a nodos de transporte de distinto tipo, estaciones de metro y tren, intercambiadores, paradas de autobús urbano e interurbano, etc. La disposición de aparcamientos seguros, sistemas de alquiler de bicicletas u otros vehículos no motorizados y las facilidades para transportarlos en estos medios de transporte constituirán actuaciones complementarias para asegurar el éxito de estas inversiones.

3.4. Vincularse a tramos de vías ciclistas ya existentes o propuestas. La intención futura de los distintos planes y programas ciclistas que desarrolla Andalucía es la conformación de una red continua y segura en las distintas escalas de su territorio. De este modo, las actuaciones propuestas deben enmarcarse en un panorama contextualizado y lógico a escala urbana, metropolitana y regional, que trabaje por la conformación de un sistema interconectado evitando la consecución de hitos desarticulados.

3.5. Poner en valor espacios naturales vinculados a ámbitos metropolitanos. Amenazados por constantes tensiones urbanísticas, los parajes, parques y, en definitiva, espacios o paisajes no urbanizados próximos o conformantes de las áreas metropolitanas suponen una oportunidad para la sensibilización ciclista. Vinculados inicialmente al ocio y el turismo, pueden suponer también parte de rutas obligadas para muchos commuters. El fomento de la movilidad activa irá vinculado, por tanto, a favorecer rutas que favorezcan hábitos saludables y den acceso a valores medioambientales y culturales inherentes al paisaje andaluz.

Cómo principio general, que deberá respetarse en la selección de las actuaciones, además de cumplir con los criterios objetivos ya señalados, se priorizará el menor número de actuaciones en ejecución o ejecutadas por cada una de las Áreas Metropolitanas de las capitales de provincia andaluzas debiéndose concretar una actuación por cada una de las Áreas Metropolitanas de las capitales de provincia andaluzas.

(4) Horizonte temporal para la programación de actuaciones.

En orden a lograr una actuación eficaz y eficiente en el logro de los objetivos derivados de la planificación establecida en el vigente instrumento de planificación, procede vincular el horizonte temporal del programa al establecido para el PITMA 2030.

Así pues la vigencia del presente programa será hasta 2030, pudiendo incorporar a la programación inicial, en la medida que la disponibilidad financiera lo permita, aquellas actuaciones, que cumpliendo con los criterios objetivos establecidos en el apartado 3 contribuyan a la consecución de los objetivos generales y específicos del programa y en

concreto al cambio acelerado a una movilidad sostenible apoyada en la movilidad activa. Dichos objetivos podrán ser objeto de revisión durante el periodo de vigencia del Plan.

De este modo, se alinea la programación a los hitos de la financiación mayoritaria, siendo esta la de los Mecanismos de Recuperación y Resiliencia (Fondo de Recuperación, MRR) y la de los Fondos de Cohesión de la Unión Europea.

(5) Financiación.

La hipótesis de partida es contar con una financiación pública procedente de diferentes fuentes de financiación que permitan abordar la globalidad de las actuaciones y medidas contempladas. Así se han alineado los objetivos, líneas estratégicas y medidas del Programa tanto con los marcados en el Reglamento del marco financiero plurianual FEDER 21_27 como con los del fondo Next Generation y resto de fondos de cohesión.

El importe y la fuente de financiación de las inversiones que se estiman necesarias para el cumplimiento de las actuaciones programadas queda detallado en el Anexo I, Tabla de actuaciones.

Se trata en su mayoría de actuaciones financiadas por Fondos Next Generation EU, en concreto del Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia (MRR) asignados a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se formalizan los compromisos financieros con la Comunidad Autónoma de Andalucía para el ejercicio 2021 par ala financiación de actuaciones en el marco del componente 1, derivados del Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021 por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución correspondiente al ejercicio 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» y 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Los citados fondos mayoritarios Next Generation EU, procedentes de los mecanismos financieros de la Unión Europea, pretenden que la Europa posterior a la COVID-19 sea más ecológica, más digital, más resiliente y mejor adaptada a los retos actuales y futuros. Por lo tanto, los objetivos específicos de este Programa quedan alineados.

Dicha financiación se complementa con fondos de financiación autonómica gestionados por Delegaciones Territoriales de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (caso de Almería) o incluidas en la financiación de los Fondos FEDER del marco 14-20 (caso de Málaga).

No obstante, dado el horizonte temporal del Programa éste se podrá alimentar en el futuro de financiación procedente de fondos de cohesión, en contreto de financiación procedente del marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027. En diciembre de 2020 fue aprobado el nuevo marco plurianual por el Reglamento (UE, EURATOM) 2020/2093 del Consejo de 17 de diciembre de 2020 por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027. Unos meses más tarde, en junio de 2021, se aprobaron tanto el Reglamento de Disposiciones Comunes como el propio del FEDER, a través de los siguientes Reglamentos:

Estos Reglamentos establecen, por un lado, los Objetivos Políticos y los Objetivos Específicos que se han de perseguir a través de la ayuda del FEDER, y por otro, determinan el cumplimiento de una serie de requerimientos de concentración temática por Objetivo Político y de contribución climática y medioambiental en relación con los ámbitos de intervención de las actuaciones que se incluyan en el Programa.

En el marco 21_27 se han fijado entre las cinco prioridades estratégicas para las inversiones de la UE en desarrollo regional las de:

- Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático;
- Una Europa más conectada, con un transporte estratégico y redes digitales;
- Una Europa más cercana a los ciudadanos, que respalde estrategias de crecimiento de gestión local y que contribuya a un desarrollo urbano sostenible en toda la UE.

Consecuentemente en el nuevo Programa Operativo FEDER Andalucía 21_27 se han recogido los Objetivos Específicos 2.8 «El fomento de la movilidad sostenible, como parte de la transición hacia una economía con cero emisiones netas de carbón» y el Objetivo Específico 3.2 «El desarrollo y refuerzo de una movilidad sostenible, resistente al cambio climático, inteligente, intermodal a escala nacional, regional y local, que incluya la mejora del acceso a la RTE-T y de la movilidad transfronteriza».

Será en desarrollo de estos objetivos donde se incardinan las futuras actuaciones a ejecutar conforme a los criterios definidos en este Programa.

(6) Anexo I, tabla de actuaciones.
Ver tabla de actuaciones adjunta.

(7) Anexo II, necesidad de las actuaciones programadas.

7.1. Nodo Área Metropolitana Almería: Roquetas de Mar-El Ejido (16,8 km).

Los dos municipios presentes en el ámbito de la actuación se encuentran en el litoral de la costa de Almería, concretamente en la comarca conocida como El Poniente almeriense. Al contar con línea costera, ambos municipios cuentan con un potencial turístico elevado, sobre todo en los núcleos de «la Urbanización» (Roquetas de Mar) y Almerimar (El Ejido), con numerosa afluencia de visitantes en la época de estío.

Ambas localidades se encuentran separadas por el Paraje Natural Punta Entinas-Sabinar que alberga uno de los sistemas dunares mejor conservado de la Península. La vegetación existente se ha adaptado a las especiales condiciones de este medio: suelos arenosos, altas temperaturas, escasez de agua y elevadas concentraciones salinas; como por ejemplo la azucena marina, que destaca por sus flores blancas recubiertas de pelillos para reflejar los rayos solares, evitando con ello la pérdida de agua. En las dunas cercanas a la costa predomina el barrón. Esta especie coloniza las arenas y con sus raíces las asienta evitando su movimiento, permitiendo que especies como la sabina negra, el lentisco y otros arbustos fijen definitivamente el sustrato. Al apreciar esta sucesión, se comprende el proceso de formación de un ecosistema de dunas fósiles como el de Punta Entinas-Sabinar, donde abundan los reptiles como la culebra bastarda y la de herradura o el lagarto ocelado. Ya en la playa, el visitante puede identificar interesantes especies como la Gaviota de Audouin, cuyas escasas colonias se encuentran en lugares apartados de la presión antrópica.

En la actualidad la red de caminos existentes en el Paraje Natural Punta Entinas-Sabinar se encuentra en un pésimo estado de conservación. Apreciándose como en la práctica totalidad de caminos existentes hay un importante porcentaje de la superficie con un elevado nivel de bacheo, zonas que han sido invadidas por la vegetación, tramos inundados, de tal modo que los caminos son difícilmente practicables por peatones y bicicletas.

Por ello, se pretende crear un corredor que atraiga y permita el tránsito, de un punto a otro, del turismo que ambas localidades generan y que hasta ahora no tiene otra opción que el coche ya que la movilidad ciclista se debe realizar por carreteras convencionales, con el peligro que ello conlleva.

Esta actuación queda perfectamente integrada en todas las estrategias de movilidad, fomento y divulgación de uso de la bicicleta que se plantea a modo municipal, autonómico y europeo, proporcionando un nuevo eslabón en la construcción de una red de itinerarios ciclistas que hagan atractivo el uso de bicicleta no solo como actividad recreativa y/o

deportiva, sino que actúe como reclamo turístico en la zona y haga posible hacer el trayecto Roquetas-Almerimar de forma segura al usar la bicicleta como medio de transporte alternativo al motorizado.

7.2. Nodo Área Metropolitana Bahía de Cádiz: Puerto Real-San Fernando (8,3 km).

El sistema policéntrico de ciudades de importante tamaño, y la presencia del servicio de cercanías ferroviarias y el marítimo de Cádiz con Rota y Puerto de Santa María constituye una oportunidad para viajes combinando bicicleta y transporte público.

Existe una gran dispersión poblacional y escaso conocimiento de la oferta de transporte público en la Bahía de Cádiz, y se presenta una dependencia generalizada del vehículo privado, traducida a problemas de estacionamiento, restricciones a la movilidad de las personas en general y de aquellas con movilidad reducida, en particular.

El fuerte desarrollo de la actividad turística ocupando el frente litoral de forma casi continua, genera viajes de distancias favorables para la movilidad en bicicleta. Se une a ello grandes oportunidades para el desarrollo ciclo-turístico, dada la densa red de vías de carácter ocio-deportivo existentes.

Con la implantación de esta vía ciclista, se pretende dar solución a los problemas que presente el ámbito y materializar el potencial de este itinerario que en la práctica actual ya es usado por ciclistas. Si bien, con ello, su utilidad se vería incrementada, en tal modo que no sólo tuviera el carácter de ocio y paseo actual, sino que pasaría a convertirse también en un medio alternativo de transporte entre dos focos de atracción diaria.

Asimismo, con este eje se cerraría la conexión entre San Fernando y Puerto Real, para esta alternativa de transporte metropolitano, y a su vez, cerraría la poligonal de conexión entre Cádiz, San Fernando y Puerto Real.

7.3. Nodo Área Metropolitana Córdoba: Córdoba-Medina Azahara-Villarrubia (7 km).

Esta conexión de la red urbana de Córdoba con el exterior (Barriada de Villarrubia y carretera a Medina Azahara) tiene por objetivo contribuir al descenso de las emisiones contaminantes en su entorno metropolitano y favorecer la transformación sostenible del transporte, completando una vía ciclista ya existente. Se trata de una actuación programada en el anterior Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, lo que prueba su necesidad, que cuenta además con un amplio consenso y aceptación social.

7.4. Nodo Área Metropolitana Granada: Armilla-Alhendín-Otura (3,5 km).

En la actualidad, la última parada de la Línea 1 del metro se encuentra en el municipio de Armilla. Esta parada conecta con una vía ciclista existente que discurre por dicho municipio, pero que no comunica con el núcleo urbano de Alhendín, ya que dicha infraestructura solo llega hasta las inmediaciones donde comienza el término municipal de Alhendín. Esta circunstancia provoca que la infraestructura que se encuentra ya ejecutada, no tenga prácticamente utilidad, o no toda la que podría tener, ya que finaliza repentinamente, dejando a los usuarios sin un modo seguro de alcanzar su destino, teniendo que afrontar este último kilómetro y medio (aproximado) por el margen de la Nacional N-323a con los peligros que ello conlleva. Por ello, es de obligada necesidad dar continuidad a la citada vía ciclista existente, y prolongarla hasta el municipio de Otura para conectar con otro municipio cercano vertebrando así una red ciclista metropolitana que cubra las demandas existentes y tenga la mayor cobertura posible.

Con la implantación de esta actuación se pretende aportar conexión entre puntos de demanda, estableciendo una vía alternativa de transporte entre puntos de origen residencial (Otura y Alhendín) y focos de atracción diaria, como es la ciudad de Granada, que queda conectada con Armilla a través de la línea del Metropolitano. Consiguiendo así un uso de la bicicleta como medio de transporte para movilidad obligada y de ocio.

Así, la vía ciclista es entendida como una prolongación de la conexión de metro; asumiendo por tanto un carácter intermodal, no ya solo por su conexión con el transporte férreo, sino también con el medio de transporte de autobuses urbanos y periurbanos, con multitud de paradas en este itinerario.

7.5. Nodo Área Metropolitana Huelva: Huelva ciudad (6,8 km).

El área metropolitana de Huelva cuenta con puntos de gran atracción y concentración de actividades, como son los centros universitarios, los espacios sanitarios, los intercambiadores de transporte, los equipamientos más relevantes, así como las grandes zonas verdes y espacios libres de ocio, que establecen un conjunto de relaciones metropolitanas muy importantes, que no están conectados entre sí. Actualmente, hay recorridos, que carecen de continuidad y no dan cobertura a las estaciones de transporte, lo que dificulta la intermodalidad. La creación de una red articulada de vías ciclistas que conecten entre sí dichos focos se torna obligatoria.

Con esta actuación, se pretende comunicar los principales nodos de transporte e infraestructuras de carácter supramunicipal (Estaciones de Autobuses y Ferrocarril con los Campus de La Merced y El Carmen, ambos de la Universidad de Huelva), y completar la red ciclista metropolitana del área de Huelva dando continuidad a la red existente, y facilitando la continuidad de futuros corredores.

Se aspira a continuar con la unión de las principales poblaciones priorizando las que disponen de redes urbanas y ejes de poblamiento, así como los principales centros de trabajo y de equipamiento metropolitano. Un alto nivel de conectividad entre la residencia, el empleo y los servicios de mayor atracción, se considera básico para el éxito de las políticas de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte en esta escala.

Es de destacar que esta actuación conectará de lleno con una infraestructura verde básica, de carácter supramunicipal y accesible a todos los públicos, de unos 30 km de longitud, que comunica las poblaciones de tres municipios (Huelva, Aljaraque y Gibraleón, que suman entre ellos unos 180.000 hab.) que rodea las Marismas del Odiel (7.185 Ha.), la cual se encuentra incluida dentro del proyecto «Restauración ambiental y paisajística del itinerario paisajístico y de recualificación de bordes urbanos en el estuario norte del Odiel, Huelva», de la extinta Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Esta actuación a su vez, conecta con la Vía Verde Litoral que incluye los municipios de Gibraleón, Cartaya, Lepe, Isla Cristina y Ayamonte.

Las actuaciones contempladas en esta actuación ofrecen una solución a los problemas que presenta el área metropolitana de Huelva, fomentando una movilidad más racional y sostenible, abogando por reducir el impacto del uso del automóvil como medio de transporte principal, reduciendo así los impactos ambientales y promoviendo el uso de los modos no motorizados a través de la conformación de una red de itinerarios practicables en condiciones ambientales y de seguridad, comunicando y conectando con las distintas vías ciclistas metropolitanas y centros con mayor generación y atracción de viajes de carácter supramunicipal.

7.6. Nodo Área metropolitana de Jaén: Ronda Sur Jaén (2,1 km).

El proyecto consiste en la construcción de un tramo de aproximadamente 2 kilómetros de carril bici en la Ronda Sur de Jaén, con una sección tipo de 2,50 m de anchura, así como un aparcamiento disuasorio para que los usuarios del transporte privado puedan realizar el cambio de modo y adentrarse en el centro urbano de Jaén mediante la red de transporte público o la utilización del carril bici en cuestión.

La situación actual en la ciudad de Jaén es que la ampliación de la red de carriles bici urbanos cuenta con un amplio consenso y aceptación social y anexos a la A-6050 de Jaén a Castillo de Locubín existen dos carriles bici urbanos ya construidos. El primero de ellos al Sur de la ciudad, dirección Los Villares. El segundo al Noroeste de la urbe, vía ciclista acera-bici del Distribuidor Norte de Jaén.

Se espera una mejora notable en el empleo de los carriles bici existentes al lograr con la actuación adentrar éstos en el tejido urbano de Jaén en condiciones de seguridad permitiendo el cambio modal con la inclusión del aparcamiento disuasorio junto al carril bici.

7.7. Nudo Área Metropolitana de Málaga: Málaga-Rincón de la Victoria (1,69 km).

A día de hoy no existe una infraestructura ciclista entre Málaga capital y el municipio del Rincón de la Victoria. Siendo estos dos municipios con importantes focos de demanda y atracción diaria tanto por movilidad obligada como ocio. En la práctica, el uso de la bicicleta en este recorrido se lleva a cabo en condiciones precarias de seguridad y confort, compartiendo el itinerario con vehículos a motor, con los peligros que ello conlleva. Por tanto, establecer una vía ciclista en este recorrido se torna de obligada necesidad.

Con la implantación de una vía ciclista en este recorrido, se pretende unir el litoral Este de Málaga y aportar conexión entre puntos de demanda, estableciendo una vía alternativa de transporte entre puntos de origen residencial (Rincón de la Victoria y barrios limítrofes de Málaga-El Palo y Pedregalejo), y focos de atracción diaria (los propios barrios limítrofes y centro de Málaga-Malagueta). Pero además, todo ello con un potencial intermodal, que consigue prolongar por otros medios (autobús y metro, por ejemplo) esta conexión al resto de la ciudad de Málaga.

Y así, por tanto, la vía ciclista vendría a conectar el área metropolitana al este de Málaga, con el centro de la ciudad, y más aún, con el resto de la provincia, en tanto que la conexión se prolongará, a través de las vías ciclistas urbanas, hasta la propia estación de metro de Atarazanas, y con ello, además, con la estación de autobuses, y central de ferrocarriles María Zambrano. Y con todo, la propuesta adquiere asimismo el máximo grado de intermodalidad. Y, por cierto, sin mencionar, con vistas a futuro, la prolongación del metro hasta la zona de la Malagueta.

Por tanto, este recorrido además de una alternativa de transporte al medio tradicional a motor, cobraría un uso recreativo y deportivo.

7.8. Nudo Área Metropolitana de Sevilla: Tomares-San Juan de Aznalfarache-Mairena del Aljarafe (10,4 km).

Esta red de vías ciclistas se centra en la necesidad de mejorar la accesibilidad a las estaciones del Metro desde los municipios del Aljarafe, dado el carácter polinuclear de éstos. En el área metropolitana de Sevilla, la puesta en servicio de la Línea 1 del Metro de Sevilla ha supuesto que en 2019 el número de viajeros haya sido de 17 millones. Con intención de aumentar la población con acceso fácil al metro, y aumentar aún más la demanda, resulta imprescindible favorecer la intermodalidad Bicicleta-Metro, y para ello es necesario crear una red de vías ciclistas que permitan conectar el sistema polinuclear del Aljarafe con las estaciones de metro.

Se plantea así un anillo ciclista que rodea la población de Mairena del Aljarafe, conectando con la estación terminal de la Línea 1 del Metro de Sevilla. Conectado con el anterior a través del Polígono Industrial PISA, se proponen infraestructuras ciclistas que dan acceso desde el centro de la población de Tomares a las estaciones de San Juan Alto y San Juan Bajo de la Línea 1 del Metro, conectando también con el Polígono El Manchón.

Estas actuaciones se complementarán con la instalación de aparcamientos seguros de gran capacidad en las estaciones con sistemas de acceso controlados.

ACTUACIONES DEL PROGRAMA ANDALUZ DE ACCESIBILIDAD A LOS NODOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE: FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA									
ACTUACIÓN	ÁREA METROPOLITANA	MUNICIPIOS CONECTADOS Y N.º HABITANTES*	NODOS METROPOLITANOS	LONGITUD	IMPORTE ESTIMADO**	FUENTE DE FINANCIACIÓN PROYECTOS	OBJETO	CRITERIOS***	
VÍA CICLO-TURISTA "LA URBANIZACIÓN" (ROQUETAS DE MAR) - ALMERIMAR (EL EJIDO)	ALMERÍA	ROQUETAS DE MAR	98.725 hab.	BUS URBANO	16.826,6 m	2.953.493,03 €	AUTOFINANCIADA (Delegación territorial)	Esta vía tiene por objeto unir, mediante una vía verde respetuosa con el medio, Almerimar (El Ejido) y La Urbanización (Roquetas de Mar), atravesando el Paraje Natural de Punta Entinas-Sabinar.	1
		EL EJIDO	84.005 hab.						2
		POBLACIÓN TOTAL	182.730 hab.						3
VÍA CICLO-TURISTA Y CAMINO PEATONAL PUERTO REAL - SAN FERNANDO	BAHÍA DE CÁDIZ	CÁDIZ	114.244 hab.	ESTACIÓN DE TREN	8.385,00 m	1.575.917,77 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía tiene por objeto conectar, mediante un camino paralelo a la actual línea de ferrocarril y sobre la Vía Verde existente, los municipios de Puerto Real y San Fernando.	1
		PUERTO REAL	41.771 hab.						2
		SAN FERNANDO	94.867 hab.						3
		POBLACIÓN TOTAL	250.882 hab.						4
VÍA CICLISTA EN A-431, CONEXIÓN CÓRDOBA - MEDINA AZAHARA - VILLARRUBIA	CÓRDOBA	CÓRDOBA	322.327 hab.	BUS URBANO	7.000,00 m	3.015.267,82 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía tiene por objeto la conexión de la red urbana de Córdoba con el exterior (Barrada de Villarrubia y carretera a Medina Azahara).	1
		MEDINA AZAHARA	667 hab.	BUS INTERURBANO					2
		POBLACIÓN TOTAL	322.994 hab.	3					
VÍA CICLO-PEATONAL ARMILLA - ALHENDÍN - OTURA	GRANADA	GRANADA	231.775 hab.	METRO	3.500,00 m	2.448.000,81 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía tiene por objeto comunicar los municipios de Armilla (conectado por metro con Granada), Alhendín y Otura.	1
		ARMILLA	24.338 hab.	BUS URBANO					2
		ALHENDÍN	9.674 hab.						3
		OTURA	7.173 hab.						4
		POBLACIÓN TOTAL	272.960 hab.	BUS INTERURBANO					
VÍA CICLISTA EN LA CIUDAD DE HUELVA, ESTACIÓN DE AUTOBUSES - ESTACIÓN DE FERROCARRIL - UNIVERSIDAD	HUELVA	HUELVA	142.538 hab.	ESTACIÓN DE AUTOBUSES	6.801,44 m	2.256.079,42 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía tiene por objeto comunicar mediante movilidad activa las estaciones de autobús y tren con los campus universitarios de La Merced y El Carmen.	1
		ALJARQUE	21.706 hab.	ESTACIÓN DE TREN					2
		GIBRALEÓN	12.810 hab.	UNIVERSIDAD					3
		CARTAYA	20.314 hab.	BUS URBANO					4
		LEPE	28.293 hab.						5
		ISLA CRISTINA	21.516 hab.	BUS INTERURBANO					6
		AYAMONTE	21.510 hab.						7
		POBLACIÓN TOTAL	268.687 hab.	8					
VÍA CICLISTA EN RONDA SUR DE JAÉN + APARCAMIENTO DISUASORIO	JAÉN	JAÉN	111.932 hab.	BUS URBANO	2.100,00 m	797.730,09 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía tiene por objeto el cambio de modo de los usuarios de vehículo privado, a bicicleta o transporte público, al adentrarse en el centro histórico de la ciudad de Jaén.	1
		POBLACIÓN TOTAL	111.932 hab.	BUS INTERURBANO					2
VÍA CICLISTA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA, PLAYA MALAGUETA - LA CALETA	MÁLAGA	MÁLAGA	577.405 hab.	METRO (EN CONSTRUCCIÓN)	1.698,64 m	2.857.597,43 €	FONDOS FEDER	Esta vía ciclista, con una longitud total de 8.500 metros, tiene por objeto último conectar el Conjunto Histórico de Málaga con el término municipal de la Cala del Moral, perteneciente al municipio metropolitano del Rincón de la Victoria.	1
		RINCÓN DE LA VICTORIA	49.790 hab.	ESTACIONES DE AUTOBUSES					2
		POBLACIÓN TOTAL	627.195 hab.	ESTACIÓN DE TREN + ESTACIÓN CERCANÍAS AEROPUERTO					3
		BUS URBANO	4						
		BUS INTERURBANO	5						
VÍA CICLISTA DE LA RED METROPOLITANA DE SEVILLA: CONEXIÓN DE TOMARES CON LAS ESTACIONES DE METRO DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE Y MAIRENA DEL ALJARAFE	SEVILLA	SEVILLA	684.234 hab.	METRO	10.400,00 m	2.093.978,92 €	FONDOS NEXT GENERATION	Esta vía ciclista se compone de dos actuaciones. La primera de ellas, tiene por objeto dar acceso a las estaciones de metro localizadas en San Juan de Aznalfarache desde el centro del término municipal de Tomares y las urbanizaciones del entorno. La segunda, ubicada en Mairena del Aljarafe, busca conectar la estación terminal del metro localizada en la Avenida de los Descubrimientos rodeando el núcleo poblacional.	1
		TOMARES	25.370 hab.	BUS URBANO					2
		SAN JUAN DE AZNALFARACHE	22.088 hab.						3
		MAIRENA DEL ALJARAFE	46.895 hab.	BUS INTERURBANO					4
		POBLACIÓN TOTAL	1.462.821 hab.						5

MUNICIPIOS CONECTADOS Y N.º DE HABITANTES *
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía 2021

IMPORTE ESTIMADO**
Incluye los presupuestos de ejecución, de dirección y de coordinación en materia de seguridad y salud de las obras.

CRITERIOS***
(1) Localización con condiciones geográficas favorables para el uso de la bicicleta (orografía apropiada).
(2) Conexión con nodos metropolitanos de transporte (estaciones, intercambiadores y paradas de autobús, metro o tren).
(3) Interconexión con tramos de vías ciclistas ya existentes o propuestas.
(4) Puesta en valor de espacios naturales en ámbitos metropolitanos.
(5) Servicio a más de 180.000 habitantes.



ACTUACIONES DEL PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD A LOS NODOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE: FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA				
ACTUACIÓN	ÁREA METROPOLITANA	MUNICIPIOS CONECTADOS Y N.º HABITANTES*		NODOS METROPOLITANOS
VÍA CICLO-TURISTA "LA URBANIZACIÓN" (ROQUETAS DE MAR) - ALMERIMAR (EL EJIDO)	ALMERÍA	ROQUETAS DE MAR	98.725 hab.	BUS URBANO
		EL EJIDO	84.005 hab.	
		POBLACIÓN TOTAL	182.730 hab.	BUS INTERURBANO
VÍA CICLO-TURISTA Y CAMINO PEATONAL PUERTO REAL - SAN FERNANDO	BAHÍA DE CÁDIZ	CÁDIZ	114.244 hab.	ESTACIÓN DE TREN
		PUERTO REAL	41.771 hab.	
		SAN FERNANDO	94.867 hab.	
		POBLACIÓN TOTAL	250.882 hab.	
VÍA CICLISTA EN A-431, CONEXIÓN CÓRDOBA - MEDINA AZAHARA - VILLARRUBIA	CÓRDOBA	CÓRDOBA	322.327 hab.	BUS URBANO
		MEDINA AZAHARA	667 hab.	BUS INTERURBANO
		POBLACIÓN TOTAL	322.994 hab.	
VÍA CICLO-PEATONAL ARMILLA - ALHENDÍN - OTURA	GRANADA	GRANADA	231.775 hab.	METRO
		ARMILLA	24.338 hab.	
		ALHENDÍN	9.674 hab.	BUS URBANO
		OTURA	7.173 hab.	BUS INTERURBANO
		POBLACIÓN TOTAL	272.960 hab.	
VÍA CICLISTA EN LA CIUDAD DE HUELVA, ESTACIÓN DE AUTOBUSES - ESTACIÓN DE FERROCARRIL - UNIVERSIDAD	HUELVA	HUELVA	142.538 hab.	ESTACIÓN DE AUTOBUSES
		ALJARAQUE	21.706 hab.	ESTACIÓN DE TREN
		GIBRALEÓN	12.810 hab.	UNIVERSIDAD
		CARTAYA	20.314 hab.	
		LEPE	28.293 hab.	BUS URBANO
		ISLA CRISTINA	21.516 hab.	BUS INTERURBANO
		AYAMONTE	21.510 hab.	
POBLACIÓN TOTAL	268.687 hab.			
VÍA CICLISTA EN RONDA SUR DE JAÉN + APARCAMIENTO DISUASORIO	JAÉN	JAÉN	111.932 hab.	BUS URBANO
		POBLACIÓN TOTAL	111.932 hab.	BUS INTERURBANO
VÍA CICLISTA EN LA CIUDAD DE MÁLAGA, PLAYA MALAGUETA - LA CALETA	MÁLAGA	MÁLAGA	577.405 hab.	METRO (EN CONSTRUCCIÓN)
		RINCÓN DE LA VICTORIA	49.790 hab.	ESTACIONES DE AUTOBUSES
		POBLACIÓN TOTAL	627.195 hab.	ESTACIÓN DE TREN + ESTACIÓN CERCANÍAS AEROPUERTO
				BUS URBANO
		BUS INTERURBANO		
VÍA CICLISTA DE LA RED METROPOLITANA DE SEVILLA: CONEXIÓN DE TOMARES CON LAS ESTACIONES DE METRO DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE Y MAIRENA DEL ALJARAFE	SEVILLA	SEVILLA	684.234 hab.	METRO
		TOMARES	25.370 hab.	
		SAN JUAN DE AZNALFARACHE	22.088 hab.	BUS URBANO
		MAIRENA DEL ALJARAFE	46.895 hab.	
		POBLACIÓN TOTAL	1.462.821 hab.	BUS INTERURBANO

MUNICIPIOS CONECTADOS Y N.º DE HABITANTES *
Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía 2021

IMPORTE ESTIMADO**
Incluye los presupuestos de ejecución, de dirección y de coordinación en materia de seguridad y salud de las obras.

CRITERIOS***
(1) Localización con condiciones geográficas favorables para el uso de la bicicleta (orografía apropiada).
(2) Conexión con nodos metropolitanos de transporte (estaciones, intercambiadores y paradas de autobús, metro o tren).
(3) Interconexión con tramos de vías ciclistas ya existentes o propuestas.
(4) Puesta en valor de espacios naturales en ámbitos metropolitanos.
(5) Servicio a más de 180.000 habitantes.