

**Ámbito Colindante al Centro Comercial y Casco Antiguo**

La vía

Azul

**6.2.2 Horario de funcionamiento**

El horario de estacionamiento regulado y controlado en toda la zona ORA será de Lunes a Viernes, de 09:00 a 14:00 horas y de 17:00 a 20:00, y Sábados de 09:00 a 14:00 horas, tal y como se venía haciendo en la actualidad.

**6.2.3 Recomendaciones tarifarias y duración máxima**

Se proponen las siguientes tarifas por tipología de plaza en la zona ORA de Motril:

TIEMPO	ZONA AZUL	ZONA VERDE
Hasta 20 minutos	0,25 €	0,50 €
Media Hora	0,40 €	0,80 €
Una Hora	0,80 €	1,60 €
Una Hora y Media	1,35 €	2,70 €
Dos Horas	2,25 €	
Dos Horas y Media	3,35 €	
Tres Horas	4,30 €	
Tres Horas y Media	5,40 €	
Cuatro Horas	6,45 €	

Los intervalos de tiempo son fraccionables, excepto en los primeros veinte minutos, por intervalos de tiempo intermedios entre dos tarifas, por múltiplos de 0,05 € proporcionalmente entre la tarifa anterior y la posterior. Se puede establecer un suplemento por el exceso de hasta una hora sobre el tiempo autorizado en el ticket: 3 euros (sin fraccionamiento).

Transcurrido el período máximo autorizado, no podrá estacionarse en el mismo barrio hasta que hayan transcurridos cuatro horas de la hora límite de finalización del estacionamiento anterior que figure en el ticket correspondiente, incluido en su caso el suplemento anteriormente referido.

Como podemos observar, el estacionamiento en éste tipo de zonas va incrementando su valor para los períodos más largos, además, en las zonas de estacionamiento para residentes, los precios por el estacionamiento por horas sin el distintivo de residente son muy superiores a los precios en las zonas azules, por tanto, hay un mayor gravamen en utilizar las plazas de aparcamiento reservadas a residentes para rotación.

Las plazas de estacionamiento en zona verde están destinadas preferentemente a residentes del barrio o zona específica que hayan abonado la tasa del distintivo

correspondiente, pudiendo estacionar por tiempo ilimitado, sin superar más de cinco días en la misma plaza.

Se proponen los siguientes precios de éstos distintivos:

CONCEPTO	PRECIO
Distintivo de Residentes Anual	24,60 €
Distintivo de residentes Mensual	3,05 €

### 6.3 Reserva plazas de aparcamiento adaptadas.

Las personas usuarias de silla de ruedas o con movilidad reducida constituyen un sector importante de la población que participa de la vida ciudadana al igual que el resto de los habitantes de un municipio en el que incide, en mayor medida, si cabe, el conflicto creciente entre la movilidad y la calidad de vida que afecta al conjunto de la población de cualquier ciudad o núcleo urbano, formando parte de la población global.

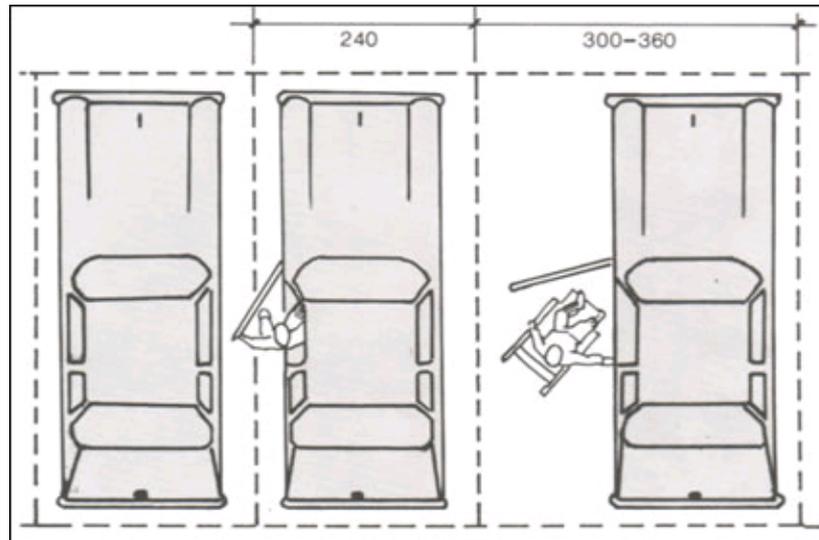
Para ello se propone la realización de un programa de actuación de estacionamientos, por un lado que regule las plazas en zona ORA y por otro que ofrezca directrices de actuación en el resto del municipio de Motril.

#### 6.3.1 Directrices de regulación de los estacionamientos de plazas adaptadas en el municipio de Motril.

- Correcta señalización horizontal y vertical de todas las reservas de aparcamiento adaptadas.
- Publicación bajo plano de la ubicación de todas las paradas adaptadas del municipio.
- Control policial y/o por controladores de la ORA
- Guardar proporción entre reserva de plazas adaptadas y plazas libres en todo el municipio. Se propone la reserva de 1 de cada 50 plazas, es decir el 2% del total, como norma general.
- En los centros dotacionales, como educativos y sanitarios, comerciales y de ocio, administrativos, de servicios, oficiales, etc, se propone el estudio de implantar siempre 2 plazas por cada solicitud recibida por un residente o trabajador en un área de influencia de los mismos de 100m.
- Exista un rebaje a menos de 10m de la plaza, para acceder a la acera.

- Incrementar el tamaño de las plazas reservadas para que sean efectivamente adaptadas con el objetivo de favorecer la movilidad del usuario de estas plazas de acuerdo al siguiente esquema:

**Gráfico 5 Diseño de Plaza Adaptada en superficie**



#### 6.4 Sistema de aparcamientos subterráneos

Según los datos registrados en la fase de diagnóstico del presente estudio de la ciudad de Motril, se han localizado en esta ciudad dos aparcamientos subterráneos, por un lado, el existente en la Plaza de la Aurora con un total de 200 plazas y ocupaciones del entorno al 95% en periodos de mañana disminuyendo hasta el 105 en períodos de tarde, y por otro, el aparcamiento del Hospital que con una capacidad para unas 350 plazas mantiene ocupaciones del 50% en períodos de mañana disminuyendo hasta el 25% en períodos de tarde.

Además, también se han localizado aparcamientos para los clientes de medianas superficies (supermercado Dani y SuperSol), Día y McDonalds (ambos en superficie) o Alcampo (con varias plantas) y ALDI.

Por otra parte, en la ciudad de Motril también se ha diagnosticado la existencia de determinadas bolsas de aparcamiento donde éste se produce de forma ilegal, este es el caso del Polideportivo (unas 250 plazas), el Mercado Municipal (25 plazas ilegales), el Hospital (25 plazas) y la Agencia Tributaria (25 plazas). Todas estas bolsas de estacionamiento registran ocupaciones del 100%.

#### 6.4.1 Aparcamientos subterráneos de disuasión de entrada al centro

En relación a los aparcamientos subterráneos existentes en la actualidad, se propone mantener el de la Plaza de la Aurora, mientras que el existente en la Plaza del Tranvía se propone redefinirlo como aparcamiento para residentes del ámbito del barrio de Centro Comercial y del Casco Antiguo.

En el Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad de Motril, se propone la construcción de al menos tres nuevos aparcamientos en el casco urbano que también servirán como aparcamientos de disuasión para la entrada al centro de la localidad. En este sentido los aparcamientos propuestos en el PGOU son:

- Aparcamiento localizado en la Avenida de Enrique Martín Cuevas. Su objetivo será que los visitantes procedentes del norte de la localidad, estacionen sus vehículos ya que tanto el Centro Comercial como el Centro Antiguo se tiene previsto se cierre al tráfico de los no residentes.
- Aparcamiento en la Avenida de Pío XII. En este caso servirá para disuadir de la entrada al centro antiguo de los tráficos procedentes de la carretera de Almería y del Camino de las Ventillas.
- Aparcamiento de la Avenida de la Constitución. Serviría de disuasión para los tráficos procedentes de la Carretera de Almería y de la Avenida de Nuestra Señora de la Cabeza, además de los viajes con destino el polígono industrial.

Además de todos estos aparcamientos propuestos en el PGOU, con objeto de este PMUS y como complemento a éstos, **se propone la ubicación de un aparcamiento, para unas 350 plazas, en los terrenos donde se ubicará la futura estación de autobuses** y que, además de aparcamiento de disuasión para los tráficos de visitantes al centro, favorecerá el intercambio modal con otros modos de transporte, y de otro en **el Camino de Cañas, de ámbito rotacional**, con el objetivo de cubrir la demanda del centro comercial abierto desde el Oeste.

#### 6.4.2 Publicidad en las entradas de la ciudad

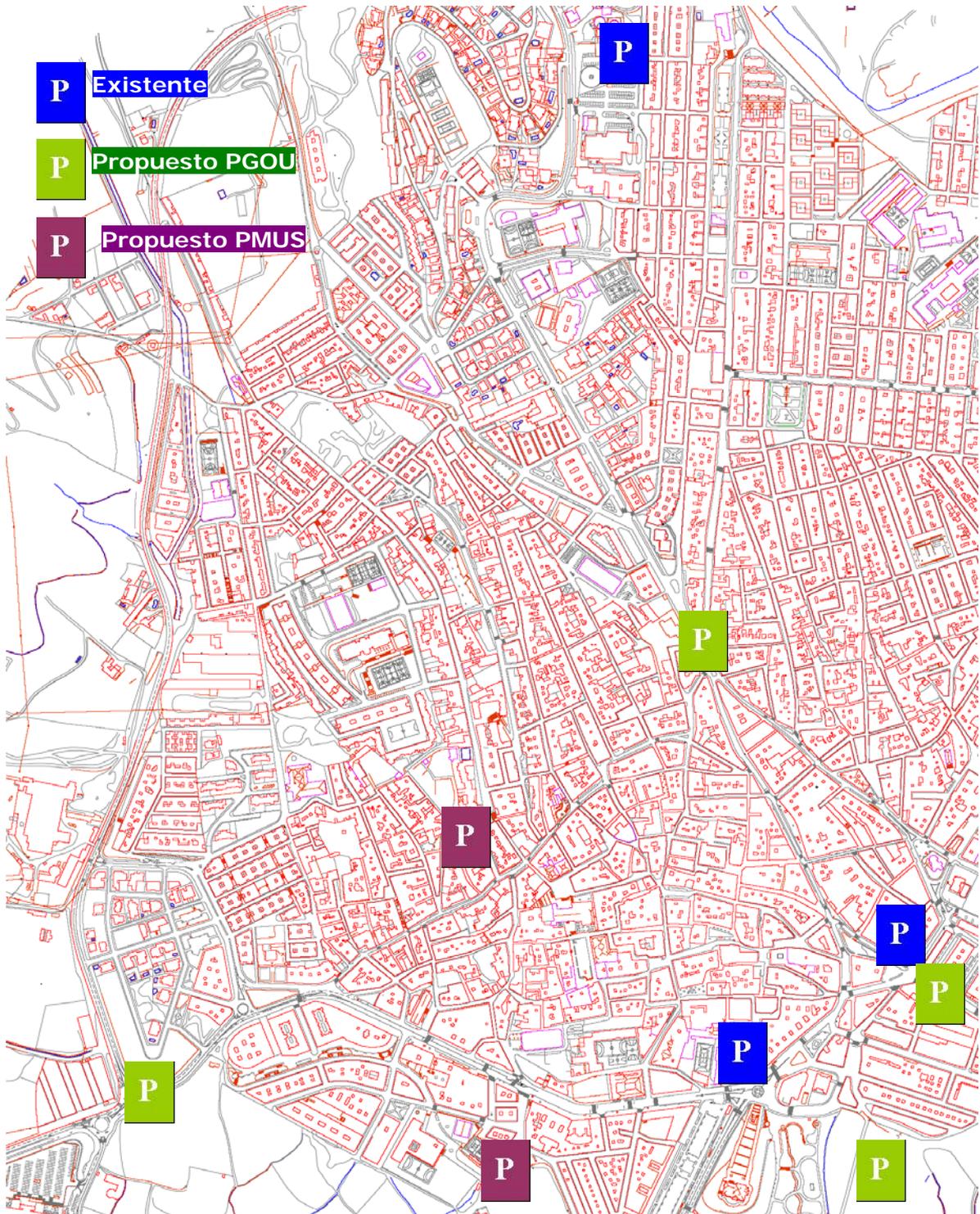
Se recomienda señalar los itinerarios hacia los aparcamientos de rotación y disuasión, tanto desde los barrios como principalmente en los accesos de la ciudad.

Además, sería conveniente la utilización de paneles indicativos del número de plazas libres que quedan en los aparcamientos de disuasión de acceso al centro en los puntos de entrada a la ciudad de Motril.

### 6.4.3 Propuesta de Gestión y explotación

Para todos los aparcamientos subterráneos y de disuasión anteriormente descritos se propone la organización por parte municipal de un concurso integral de Construcción, Explotación y Gestión de todos los aparcamientos subterráneos en Motril para poder compensar rentabilidades entre ellos.

Plano 10 Ubicación Parkings Subterráneos Actual y Propuestos



## 6.5 Directrices Gestión de la carga y descarga

Objetivo:	Optimizar las cargas y descargas, y mejorar la fluidez del tráfico
Delimitación:	Casco Urbano
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Regulación horaria</li><li>• Restricción a vehículos pesados</li><li>• Introducción de tecnología</li></ul>
Áreas Implicadas	Urbanismo, Infraestructuras y Tráfico

Con el objetivo de mejorar la fluidez del tráfico y el ambiente urbano, se debe regular la movilidad de los vehículos de transporte de mercancías en el centro de la ciudad. La promoción de la intermodalidad puede formar parte de la gestión del transporte de mercancías. Para empezar se puede tomar la iniciativa para gestionar la circulación de vehículos pesados y la carga y descarga.

La restricción de circulación a vehículos pesados consiste en impedir el acceso a vehículos de un determinado peso o tamaño al área urbana, eventualmente durante un periodo limitado del día. Como alternativa las empresas fraccionan su carga en vehículos de menor peso y tamaño para ser distribuida en la ciudad, en centros de transporte establecidos en la periferia de la ciudad, también denominados Centros Logísticos y que tienen la función de servir de almacenamiento en unos casos y de lugar destinado al cambio de vehículos de las mercancías transportadas en otros.

La regulación del estacionamiento de los vehículos de transporte de mercancías viene por el lado de la regulación de los estacionamientos de estos vehículos y de los espacios destinados a realizar los estacionamientos ya que tienen la necesidad de mantener estos lugares de una forma más o menos cercana a cada comercio.

Para controlar la carga y descarga en la ciudad es importante la limitación de los horarios en que se puede realizar. Gran parte de las operaciones de carga y descarga coinciden con la hora punta de tráfico de la mañana, entorpeciendo el paso de otros modos de transporte, con inclusión del transporte público y la bicicleta.

Como en el caso de la gestión de la movilidad, los empresarios desempeñan un papel esencial en la gestión del transporte de mercancías. Se puede obtener su apoyo y cooperación haciéndoles ver los beneficios para sus empresas de la distribución más eficiente de mercancías.

## 7 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Objetivo:	Introducir sistemas de gestión de la movilidad sostenibles
Delimitación:	Municipio
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Coche compartido</li><li>• Coche multiusuario</li><li>• Lanzaderas a centros de trabajo</li><li>• Teletrabajo</li></ul>
Áreas Implicadas	Industria y Tráfico

Se puede distinguir cuatro categorías de medidas la gestión de la movilidad:

1. Medidas dirigidas a ubicaciones específicas (y un tramo específico) o a destinatarios específicos, por ejemplo gestión de la movilidad con respecto a grandes eventos, parques de atracciones, colegios, polígonos industriales. Este tipo de medidas surte mucho efecto, pero llega a grupos de viajeros limitados.
2. Medidas de apoyo, como comunicación e información, medidas fiscales, oficinas de movilidad, información de itinerario multimodal, horarios de trabajo flexibles. Este tipo de medidas puede llegar a mucha gente, pero individualmente tiene poco efecto. Es importante que forman parte de un paquete de medidas.
3. Medidas individuales, que siempre desempeñan un papel importante en la discusión sobre la gestión de la movilidad, por ejemplo el fomento del uso de la bicicleta, el fomento de la movilidad peatonal, aparcamientos disuasorios.
4. Medidas restrictivas, que reducen el atractivo del uso del vehículo privado por medio de las políticas de tarificación y de aparcamiento. Estas medidas influyen directamente en el número de los kilómetros recorridos. Individualmente ya son eficaces, pero además fortalecen la eficiencia de las medidas individuales.

Para una introducción efectiva de la gestión de la movilidad, se recomienda dos caminos:

- Individualmente, desarrollar paquetes de medida desde el punto de vista de ubicaciones y destinatarios concretos.
- Globalmente: fomentar medidas que potencian la restricción.

## 7.1 Coche compartido

Además de las actuaciones concretas en el ámbito de tráfico, aparcamiento y transporte público, estas propuestas tienen la aspiración de proponer algunas directrices en cuanto a temas innovadores en el sector de transporte. El coche compartido es uno de ellos, formando parte de la gestión de la movilidad.

En las horas punta la gestión de la movilidad se puede coordinar la oferta y demanda de transporte en Motril. La gestión de la movilidad es un nombre colectivo de las medidas que evitan movilidad innecesaria y que hacen que los viajeros opten óptimamente pensado en alternativas al vehículo privado. Para lograr éxito con este tipo de medidas es imprescindible relacionar la gestión de la movilidad a problemas concretos y a centros atractores de viajes específicos, por ejemplo la relación existente entre los atascos en los accesos a grandes centros atractores como polígonos industriales, hospitales y universidades.

Compartir un coche reduce la cantidad de vehículos que utilizan la red viaria y las zonas de aparcamiento en el destino.

Esto tiene efectos favorables entre otras cosas para mejorar la accesibilidad de los trabajadores a los centros de trabajo en las horas punta: lo que supone un primer incentivo importante para los empresarios, que sólo estarán dispuestos a fomentar el uso del coche compartido entre sus empleados, si las consecuencias son interesantes para sus empresas. En esta línea de actuación otro incentivo puede ser el ahorro de costes por la falta de necesidad de ampliar el espacio dedicado a aparcamiento.

Fomentar el uso del coche compartido consiste en coordinar e incentivar a los empleados que tengan su lugar de residencia próximo entre sí, para que se pongan de acuerdo y acudan juntos al trabajo empleando el automóvil de uno de ellos. Los principales beneficios del viaje compartido para los trabajadores son la reducción del coste global de transporte, al repartirse los gastos entre varios pasajeros, y la disminución del estrés, al poder turnarse los ocupantes para conducir.

La organización se puede llevar a cabo de una manera más o menos sofisticada. Se puede recurrir a mecanismos como una base de datos gestionada por un coordinador de movilidad al trabajo, que se encargue de seleccionar las personas más idóneas para compartir el viaje. A veces basta con que se pongan en contacto

entre ellos mediante un simple tablón de anuncios bien en los centros de trabajo o bien desde el propio Ayuntamiento.

La coordinación de horarios y la disponibilidad de un vehículo alternativo para garantizar la vuelta a casa aumentan el atractivo de compartir coche. En ocasiones, la empresa pone a disposición de los trabajadores un vehículo, de manera que uno de ellos actúa como conductor recogiendo en su ruta a otros empleados. Un vehículo de empresa con "estatus" que, además debería tener aparcamiento preferente y asegurado, puede ser un incentivo importante para compartir coche.

## 7.2 Coche multiusuario

Apoyándose en el alto costo que supone la posesión y mantenimiento individual de un vehículo, en los últimos años, han ido surgiendo agencias y empresas que permiten disponer de un vehículo cuya propiedad es compartida con otras personas. Normalmente, por el pago de una cuota de inscripción y de una tarifa por cada vez y tiempo que se utiliza, se puede acceder a estos "vehículos compartidos".

Aunque, teóricamente, estos sistemas no tienen como objetivo reducir los viajes en automóvil, su efecto puede ser positivo para la sostenibilidad de la movilidad, en la medida en que, los propietarios de vehículos compartidos tienden a utilizar menos el automóvil que los propietarios individuales, combinando la utilización de estos con otros medios de transporte.

Aunque, en ocasiones, gozan de formas de apoyo institucional, en general, los sistemas de vehículo compartido o "carsharing" son de promoción privada, lo que implica el requerimiento de un beneficio económico para su funcionamiento.

Por ello es necesario contar con una cierta masa crítica de demanda para poner estos sistemas en marcha, algo que, en general, sólo suele encontrarse en las ciudades de un cierto tamaño.

Además de las condiciones empresariales, un contexto cultural que anime y prestigie este tipo de formas de desplazamiento es también importante para estas experiencias.

## 7.3 Lanzaderas casco urbano-polígono

Se trata en un transporte específico a la demanda, especialmente para conectar nodos importantes de transporte, con centros significativos de trabajo, principalmente en los horarios de entrada y salida de los mismos. Con ellas, se está potenciando la intermodalidad, en el intento de captar a trabajadores que

actualmente viajan globalmente en coche, por inexistencia de conexión en transporte colectivo, o por altas frecuencias de paso de éste.

Requiere entablar un dialogo con las empresas o conjuntos de ellas, o bien con los empleados de ellas, con el objetivo de conocer las pautas de movilidad de los trabajadores de los mismos y los horarios y días laborables.

También es imprescindible ofrecer altas frecuencias de servicio, y regulación estricta con los horarios de los autobuses urbanos , pero dado que las distancias son cortas, y el horario limitado, no son precisos muchos autobuses por lo que el sistema puede abarataarse, además de usar dichos buses como refuerzos en otras líneas en horas valle.

Ejemplos de lanzaderas actualmente en funcionamiento:

- Lanzaderas RENFE-polígonos industriales de Getafe, en Madrid, como ejemplo de transporte interurbano.
- Lanzaderas RENFE-polígono industrial de Villaverde, en Madrid, como ejemplo de transporte urbano.
- Autobús del Polígono Cant Sant Joan de Rubí.
- Gran Vía Sud de L` Hospitalet de Llobregat (Barcelona).
- Poligons Industrials de Granollers (Barcelona)

## 7.4 Teletrabajo y gestión de horarios

La Gestión de la movilidad puede consistir también en medidas que cambian la organización del trabajo, con inclusión de los horarios, de las empresas y administraciones de Motril.

En *primer lugar*, En empresas cuyo trabajo se realice empleando herramientas informáticas, el fomento del teletrabajo puede ser una opción interesante para disminuir el tráfico a un centro de trabajo determinado, a la vez que se aumenta la motivación y el rendimiento del trabajador. Las empresas deben posibilitar que el empleado realice parte del trabajo desde su propio hogar, en uno o dos días a la semana.

Esta medida tiene una serie de exigencias, como la necesidad de financiar (parcialmente) la instalación y el mantenimiento de internet en los hogares de los trabajadores, y crear una red informática de empresa que permita la transmisión de información virtual. Por otro lado, presenta importantes ventajas, como la

liberación de espacio dentro de la oficina, que puede destinarse a otros usos lo que implica, en definitiva, un ahorro de costes para el empresario.

En *segundo lugar*, un cambio en los horarios de trabajo reduce la congestión en las horas punta. Hay dos posibilidades: el horario flexible y el horario comprimido. El horario flexible da a los empleados la opción de reajustar sus horarios de entrada y salida y el horario comprimido consiste en acumular el número de horas de trabajo semanales en menos días (por ejemplo las cuarenta horas semanales en cuatro días). Esta medida funciona muy bien, relacionada a la introducción del teletrabajo.

El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ofrece un apoyo a las empresas por medio de un programa, destinado a financiar proyectos empresariales de formación de empleados en el campo de las telecomunicaciones y el teletrabajo.

## 8 PROGRAMA DE MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO

Objetivo:	Fomento a la compra de turismos ecológicos y técnicas de conducción eficientes
Delimitación:	Municipal
Acciones tipo:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subvenciones a la compra privada de turismos ecológicos</li> <li>• Subvenciones a la renovación de flotas en empresas públicas y privadas de transporte</li> <li>• Establecimiento de cursos de conducción eficiente</li> </ul>
Áreas Implicadas	Tráfico y Medio ambiente

### 8.1 *Turismos ecológicos y técnicas de conducción eficientes privadas*

La renovación del parque automovilístico de turismos y vehículos industriales (autobuses y camiones) puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible en Motril, disminuyendo en cierta medida el porcentaje de GEI emitidos a la atmósfera y el gasto energético producido en el sector del transporte.

El Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 aprobado por el Gobierno para limitar el consumo de energía y las emisiones de CO<sub>2</sub> a la atmósfera en el sector de transporte, insta a la administración autonómica a diseñar e implantar sistemas de apoyo a la adquisición de vehículos eficientes, en particular los motores híbridos. Un Convenio suscrito entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) permite a la Agencia Andaluza de la Energía establecer una **línea de incentivos** de hasta el 50% del sobrecoste para la compra de vehículos turismo híbridos, que combinan un motor térmico y otro eléctrico, menos contaminante que los convencionales. Los vehículos híbridos son silenciosos, consumen hasta 40% menos de combustible y son respetuosos con el medio ambiente.

Las empresas privadas pueden aprovecharse también de las subvenciones, por ejemplo en cuanto a la compra de los coches de empresa y autobuses limpios.

Independiente del tipo de vehículo que se conduce, es posible ahorrar combustible y disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> y partículas por medio de una **manera eficiente de conducir**. El Ayuntamiento de Motril y la Agencia Andaluza de la Energía, en colaboración con las Autoescuelas, pueden fomentarla a través de la puesta en marcha de cursos de conducción eficiente. En estos cursos los conductores aprenderán de forma práctica como pueden circular, tanto por ciudad como por carretera, de una manera eficiente, es decir, menos contaminante y ahorrando combustible.

De forma teórica, algunos de los consejos que se ofrecen en estos cursos son: arrancar el motor sin pisar el acelerador y circular siempre que sea posible en marchas largas y a bajas revoluciones. Mantener una velocidad constante, evitando frenazos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios ayuda a la disminución del gasto, así como detener el coche sin reducir previamente la marcha cuando la velocidad y el espacio lo permitan y frenar de forma suave reduciendo de marcha lo más tarde posible. Siguiendo estos consejos en la conducción, se consigue un ahorro de carburante de entre el 10% y el 15%.

Se propone ofrecer los cursos de conducción eficiente a tanto usuarios privados como transportistas, empresas de transporte público y conductores de coches de empresa.

## **8.2 Dotación progresiva de vehículos no contaminantes en flotas de transporte**

Como queda indicado en este capítulo, la renovación del parque automovilístico puede contribuir en gran medida a la movilidad urbana sostenible. Es interesante subvencionar a la **empresa municipal de transporte de Motril** para posibilitar la compra de vehículos no contaminantes de propulsión eléctrica, pila de combustible, híbrida, gas natural, gases licuados del petróleo o hidrógeno, para la flota de la empresa de transporte urbano de Motril.

Además del ahorro de la energía y de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y partículas, EMT de Motril puede funcionar como buen ejemplo visible en el municipio de Motril. En este caso es esencial la comunicación sobre la iniciativa y sus efectos positivos para la eficiencia de la empresa y la calidad de vida en Motril. Por medio de una comunicación adecuada sobre las posibilidades de subvención de la compra de vehículos no contaminantes, se puede inspirar a los ciudadanos considerar la compra de un vehículo limpio para su uso personal.

El Plan de Acción 2005-2007 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 establece que está permitido subvencionar en el caso de los vehículos industriales (autobuses y camiones) de propulsión híbrida, gas natural, y gases licuados del petróleo y también en el caso de los vehículos industriales de propulsión eléctrica, pila de combustible o alimentados por hidrógeno.

Adicionalmente está permitido subvencionar las estaciones de llenado de gas natural, gases licuados del petróleo o de hidrógeno, tanto individuales como colectivas.

### ***8.3 Programas conducción eficiente y manejo rampas flotas públicas***

La protección del medioambiente y la prestación de una atención óptima al cliente, especialmente para personas con movilidad y visión reducida, son valores a inculcar entre el personal de una empresa de transporte público.

Se recomienda a la EMT de Motril que fomente estos principios, introduciéndolos dentro de su política de calidad empresarial.

Para ello resultaría interesante la impartición de cursos de conducción eficiente a todos los conductores de autobuses. Con esta nueva manera de conducir como se ha comentado con anterioridad se consigue un ahorro de carburante y una reducción de CO<sub>2</sub> de entre el 10 y el 15%.

Para conductores de vehículos industriales, se pueden realizar cursos de un día de duración, impartidos por profesionales de la enseñanza (al igual que los privados) con conocimiento en técnicas de conducción eficiente y experiencia en este tipo de formación, siendo la entidad formadora seleccionada por la Comunidad Autónoma o la Agencia Andaluza de la Energía.

Para poder beneficiarse de esta medida que se ofrece, la EMT de Motril podría invertir en programas de mejora de servicio y atención integral al cliente, como por ejemplo, la enseñanza del manejo de las rampas para personas en sillas de ruedas, u otros aspectos de seguridad vial, como el aumento y fomento del respeto a los ciclistas y a los peatones de la ciudad.