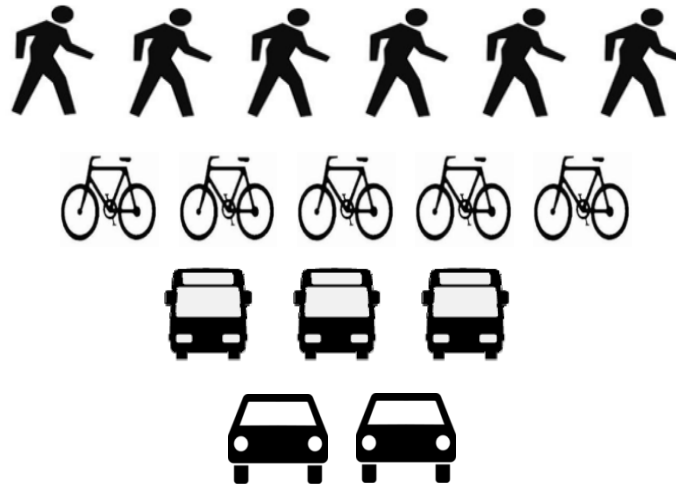


Plan de movilidad urbana sostenible (PMUS) de Lorca

La realización e implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la ciudad de Huesca



Región de Murcia
Consejería de Fomento e
infraestructuras

Manuel Pineda, DOYMO

Sesión Informativa PMUS - 29 de junio de 2016

Proceso de desarrollo políticas de movilidad

11/ 2011

Pacto por la movilidad

6/ 2012

PMUS

2012/2013

Preparación medidas

9/2013

Implantación medidas

Red carriles bici

Ampliación servicio T. Público

Nuevo parking público

Ampliación zona regulada

Implantación zona peatonal

2014

Urbanización zona peatonal



Objetivos

GENERALES

¿Qué queremos?

1. MODELO DE CIUDAD (de calidad y saludable)
2. DINAMISMO ECONÓMICO
3. ACCESIBILIDAD
4. SEGURIDAD VIAL

OPERATIVOS

¿Cómo conseguirlo?

5. FAVORECER EL TRANSPORTE PÚBLICO
6. FAVORECER LOS DESPLAZAMIENTOS PEATONALES Y EN MODOS NO MOTORIZADOS
7. DISUASIÓN DEL USO DEL AUTOMÓVIL
8. MARCO NORMATIVO ADECUADO
9. IMPULSAR UNA NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD
10. PROCESO DE PARTICIPACIÓN



La situación de partida

Los desplazamientos en coche de los residentes de Huesca eran....

CORTOS: El 29% de menos de 1 km y el 92% de menos de 2 km

PARA IR A TRABAJAR: 43% de los desplazamientos laborales son en coche cuando la media es un 29%

CONCENTRADOS EN EL TIEMPO: EL 45% del tráfico se concentra en 4 h.

POR VÍAS NO PREPARADAS: El 55% del tráfico por el centro era de paso

Lo que provocaba:

RUIDO: Más de 75 dBA en algunos puntos

CONGESTIÓN EN HORA PUNTA

INDICIPLINA DE APARCAMIENTO

ESPACIO PÚBLICO DESTINADO AL COCHE:
55%. El 20% de las aceras de menos de 1,8 m

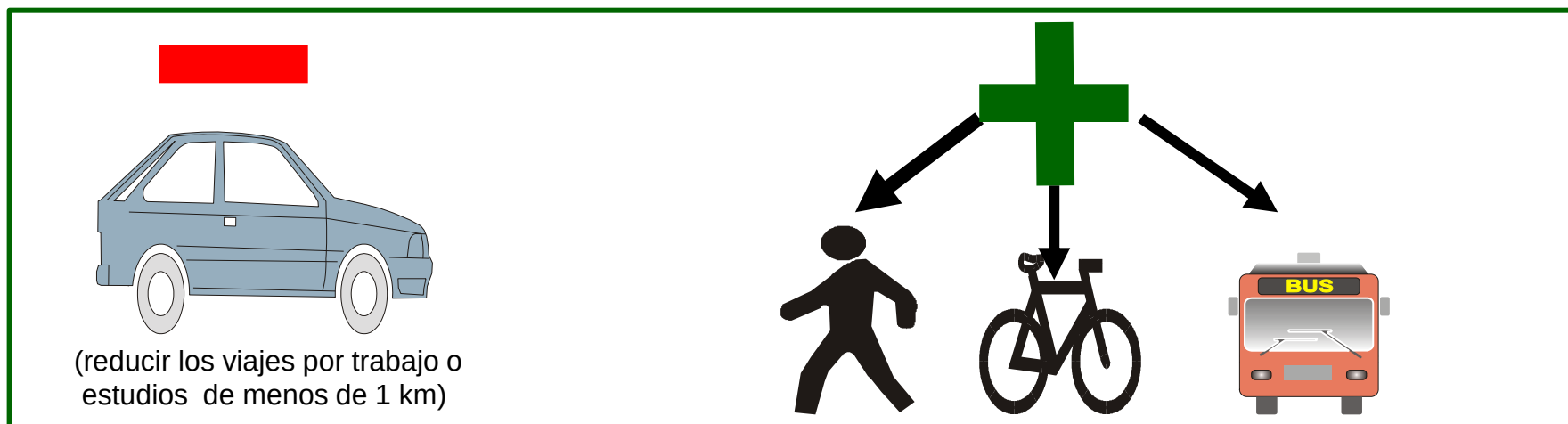


Objetivos ➡ Menor uso del coche

MODELO DE CIUDAD de calidad, saludable,
dinámica económicamente, segura y
accesible



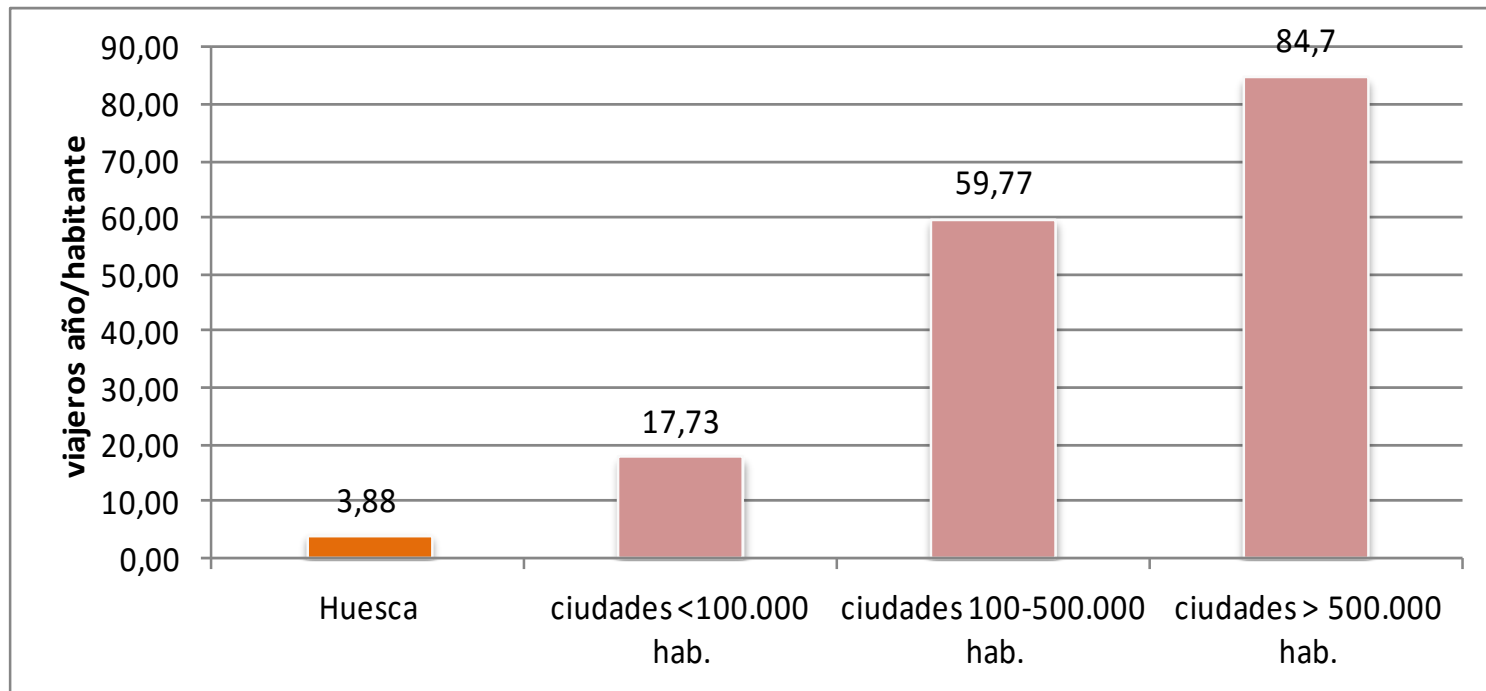
*Otra forma de moverse
(- 6.000 viajes en
coche)*



5. Favorecer el transporte público: **Puntos críticos**

- Escasa utilización y por demanda cautiva (el 71% no tiene carné o coche)
- La frecuencia es muy baja (30'-1h.) y el tiempo de desplazamiento es poco competitivo incluso con el modo pie.

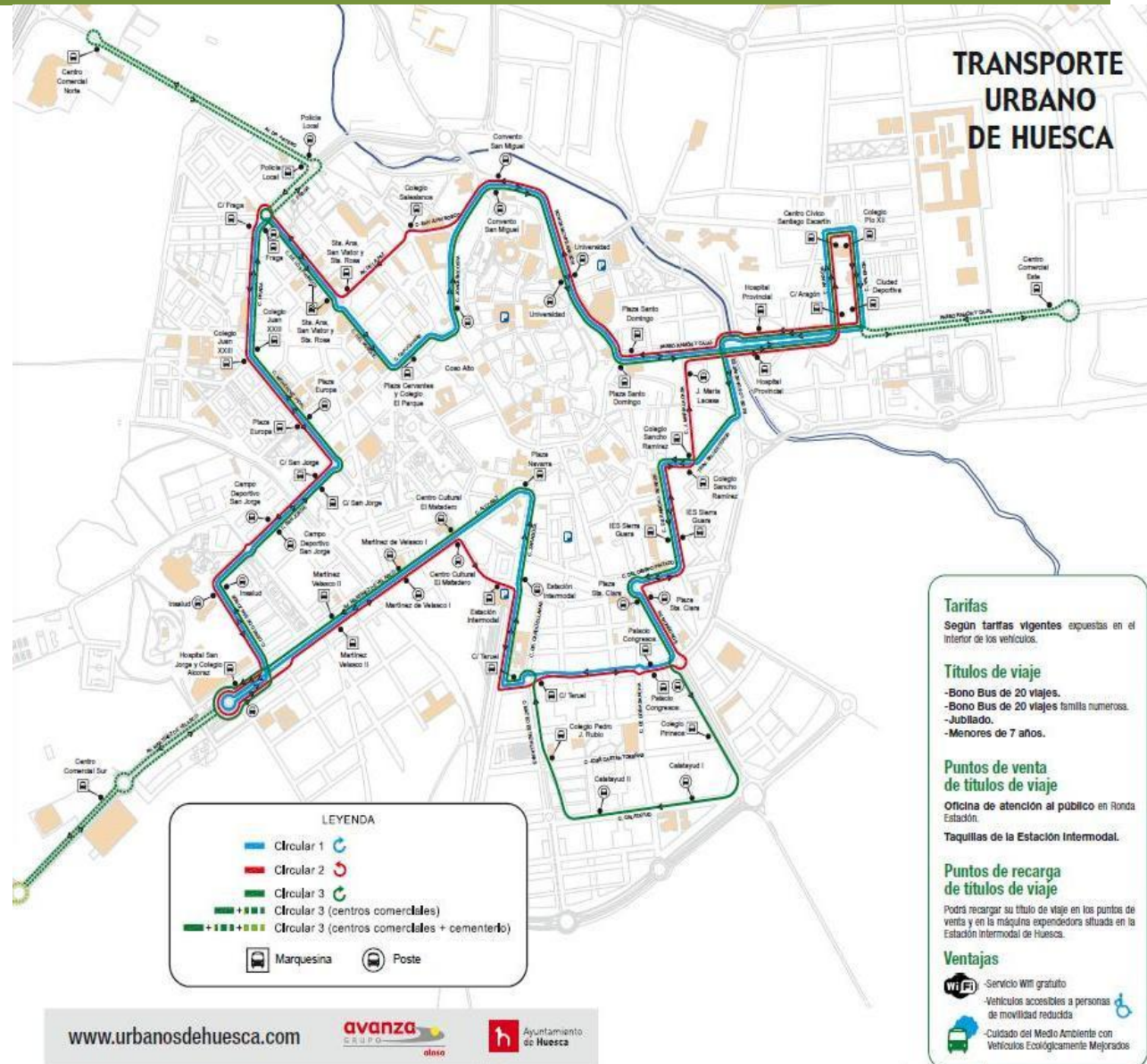
Nivel de demanda del transporte público



5. Favorecer el transporte público: Actuación (nuevo servicio urbano)

Criterios

- Zona residencial urbana: paradas a menos de 250 metros (3 minutos caminando).
- Itinerarios circulares que primen las relaciones entre las zonas más perimetrales.
- Una única línea que evite transbordos.
- Aumento de frecuencia: 20 minutos en hora punta.



5. Favorecer el transporte público: Actuación (nuevo servicio urbano)

Campaña de promoción y sensibilización

- Autobús gratuito los primeros días
- Autobús exposición
- Folletos/Cartelería
- Campaña en los institutos, colegios y con otros colectivos
- Apps tiempo de espera en parada



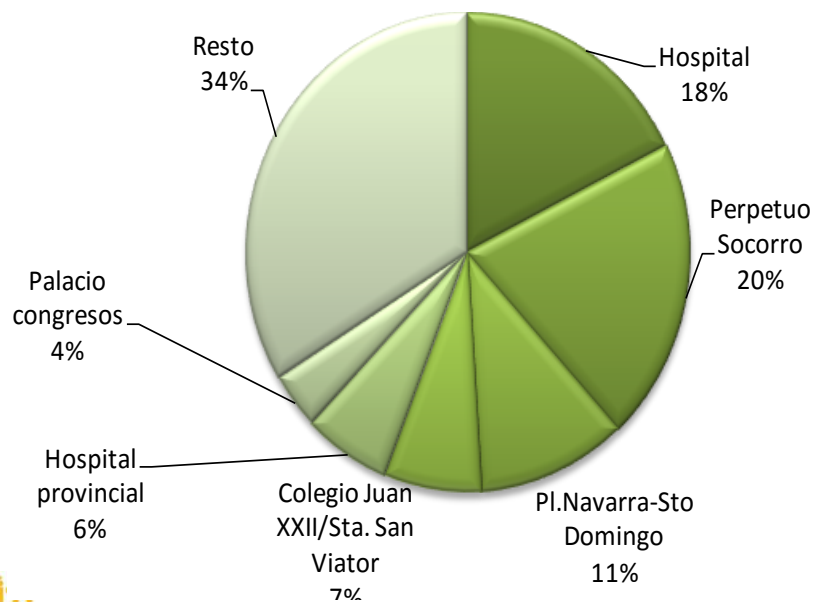
5. Favorecer el transporte público: Resultados

	Situación anterior	Situación actual
% Población cubierta con una parada a menos de 250m	80%	95%
% Población cubierta con una parada a menos de 250m y una frecuencia superior a los 20 minutos en hora punta	0%	95%
Tiempo medio de desplazamiento en hora punta (%)	25	17
% de relaciones con un tiempo total superior a 30 minutos	28%	3%
% relaciones en que es más competitivo que el peatón	7%	34%

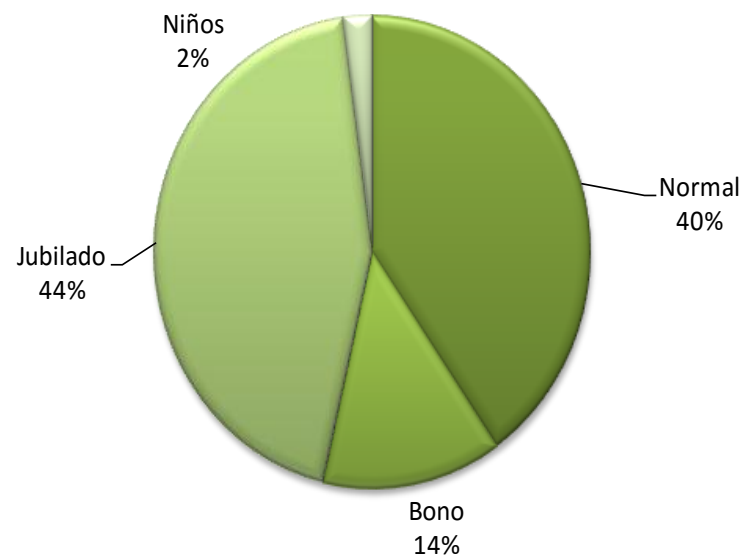
5. Favorecer el transporte público: Resultados

- Aumento de un 25,3% del número de viajeros en transporte público urbano. Mayor presencia de jubilados y escolares
- Las paradas de los extremos de la línea (Perpetuo Socorro y Hospital) son las que tienen más viajeros: cerca del 40%. El centro de la población, los colegios, el Hospital Provincial y el Palacio de congresos también son importantes centros de atracción.

Viajeros por parada

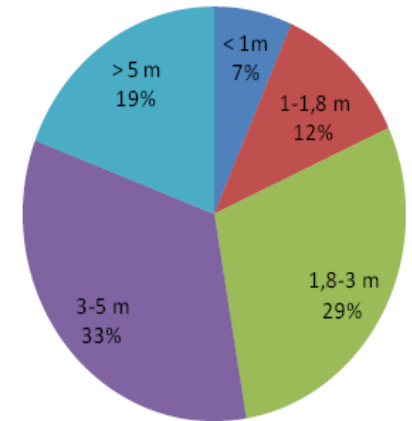
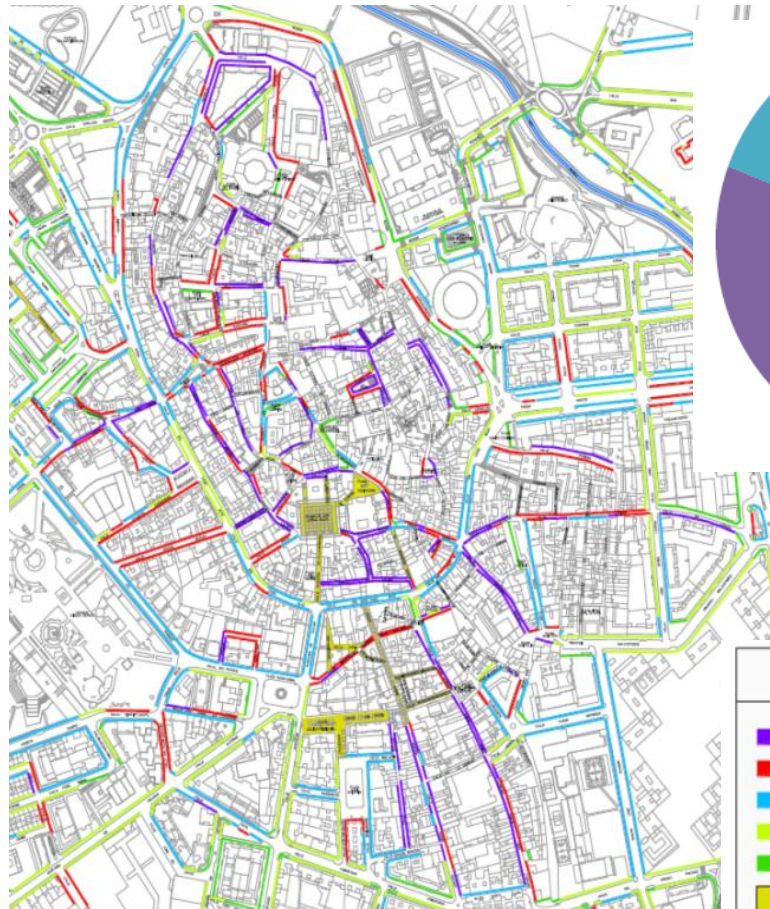


Viajeros por título de transporte



6. Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): **Puntos críticos**

- Vías con aceras inferiores a 1 metro
- Bajo niveles de servicio peatonal en vías comerciales como el Coso.
- Dificultades de movilidad peatonal en el entorno de los colegios



ANCHURA ACERAS	
■	< 1 m (6.677 m)
■	1 - 1,79 m (11.793 m)
■	1,80 - 2,99 m (29.568 m)
■	3 - 5 m (33.960 m)
■	> 5 m (19.502 m)
■	Zona peatonal

6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): **Actuaciones**

- **Proceso de Peatonalización** (principal actuación del PMUS)
- Mejora de los ejes básicos peatonales: Ramón y Cajal



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): Actuaciones



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): **Puntos críticos**

- Aumento de la calles peatonales: de 1,2 Km a 7,3 Km. Creación de una zona compacta



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): **Puntos críticos**

Pl. Universidad



Pl. San Bernardo



c. San Bernardo



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): Actuaciones

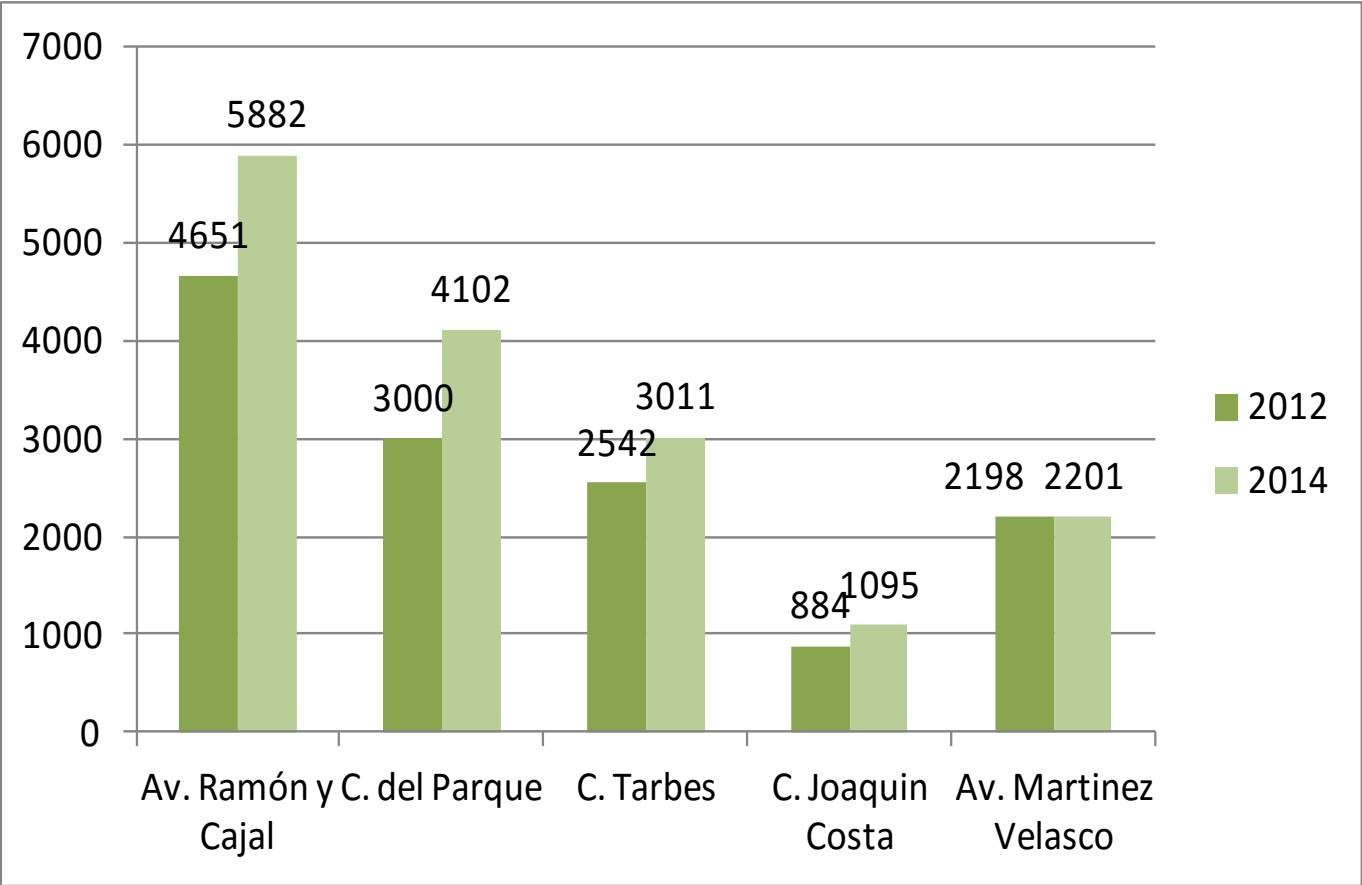
■ Procesos de camino escolar en 5 colegios



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): Resultados

- Aumento de un 38% del número de peatones, un 53% en la zona peatonal y un 27% fuera de ella

Nº de Peatones/12 horas

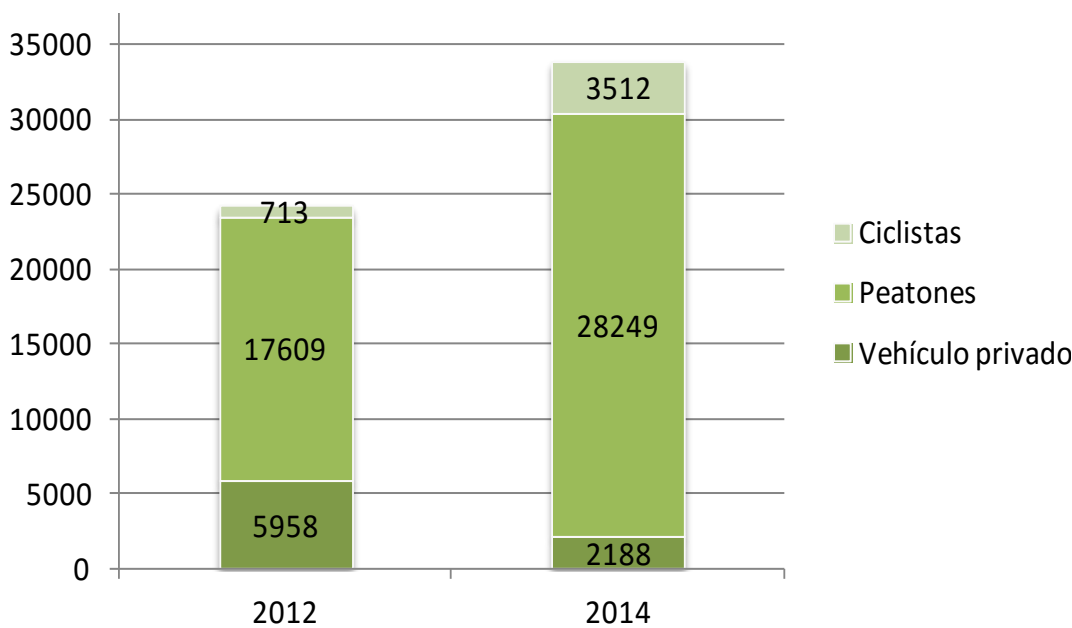


6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (pie): Resultados

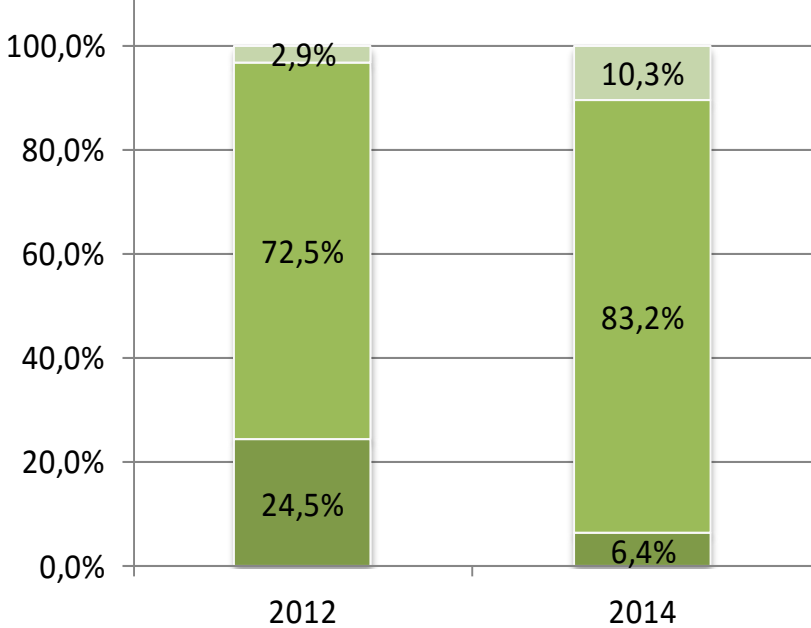
- El número de personas que acceden a la zona peatonal ha aumentado en un 40%. La disminución del tráfico se ha visto ampliamente compensada por el aumento de peatones y ciclistas

Movilidad zona peatonal (principales accesos)

(nº de personas por modo de transporte)

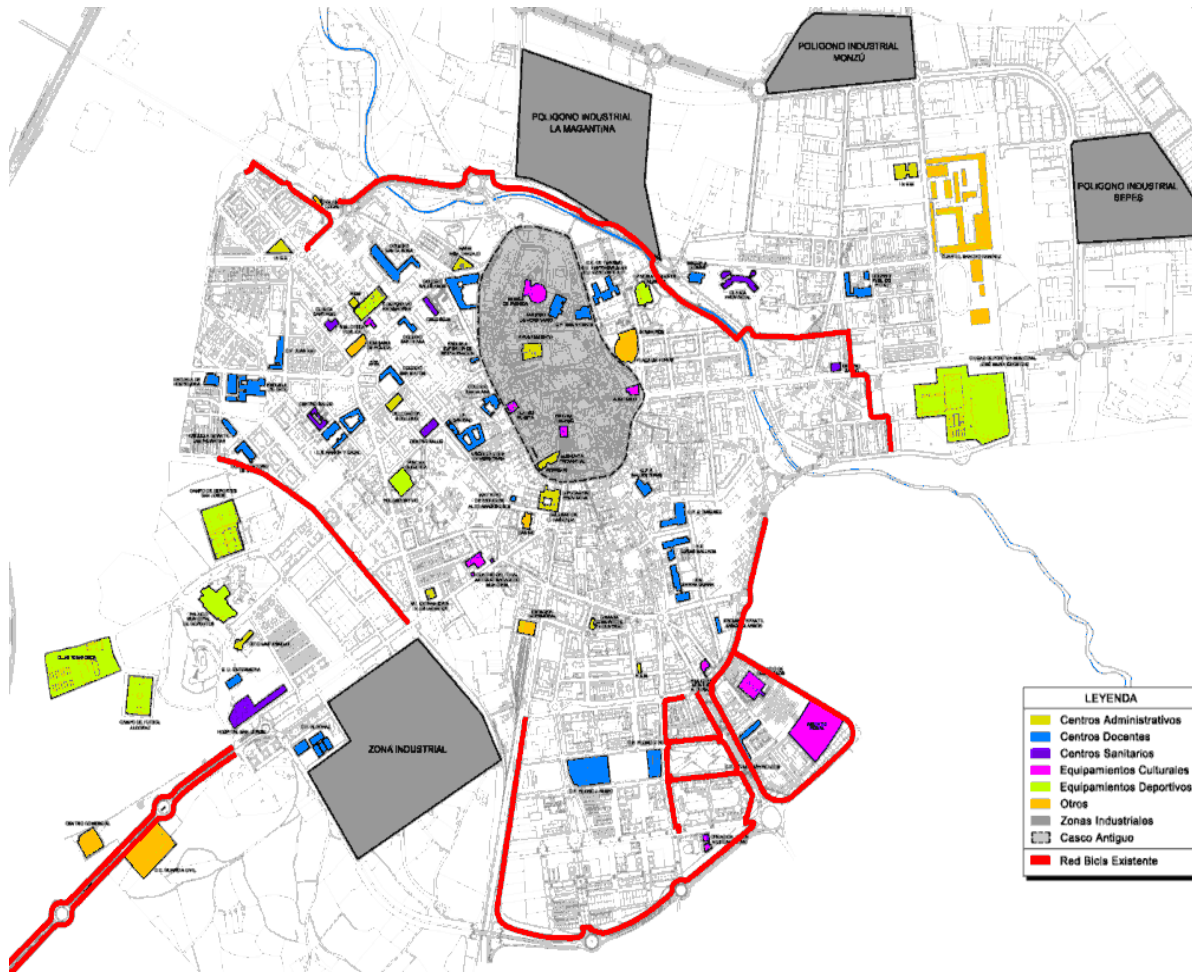


(% por modo de transporte)



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (bici): Puntos críticos

- Red ciclista incompleta e inconnexa



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (bici): **Actuaciones**

- Aumento del número de carriles-bici: de 11km a 15 Km



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (bici): Actuaciones

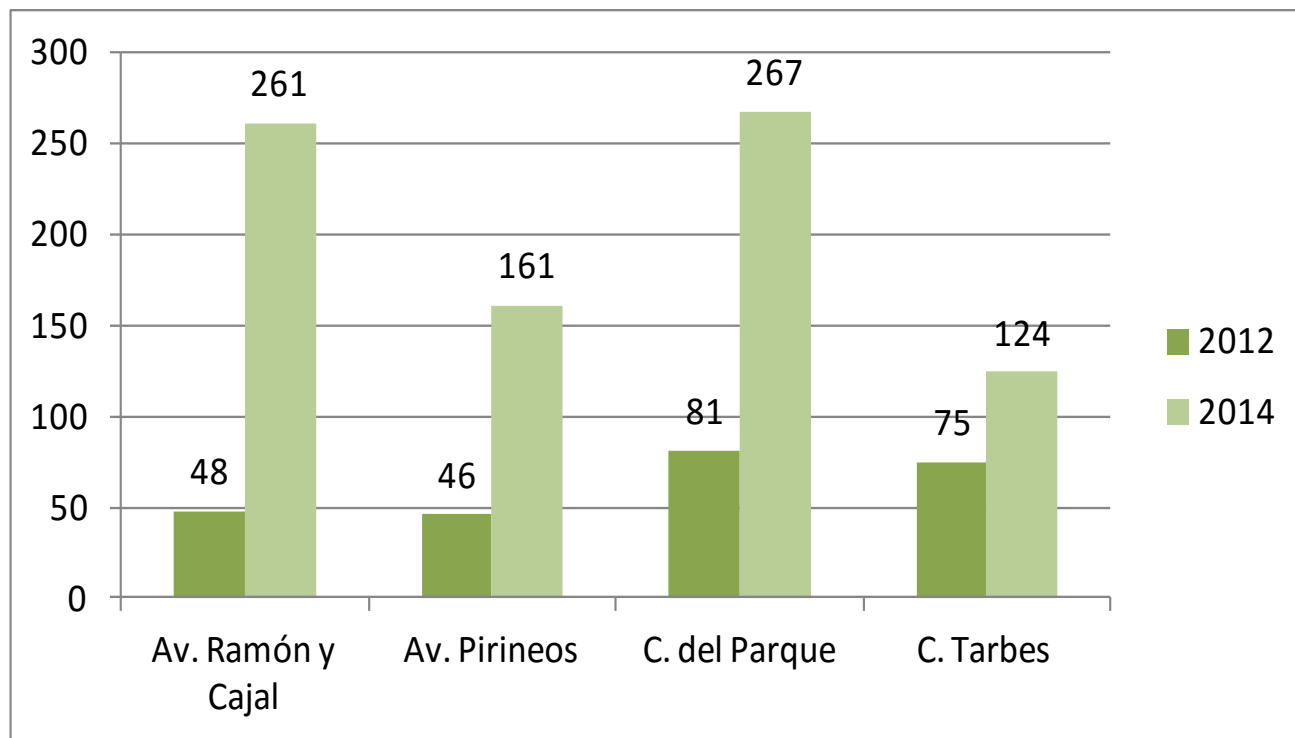
■ Campañas de comunicación y sensibilización



6.Favorecer los desplazamientos no motorizados (bici): Resultados

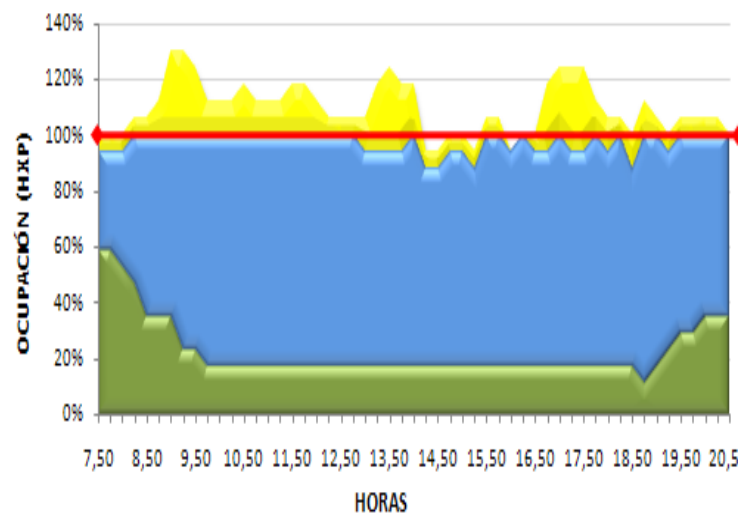
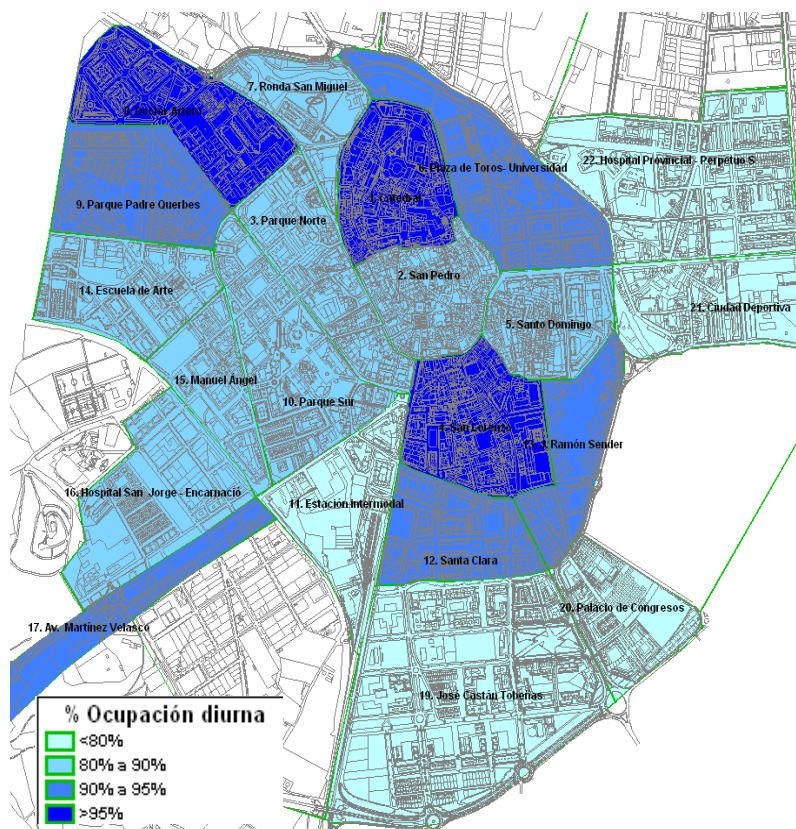
- **Aumento de la movilidad de bicicletas en un 200%:**
 - Un 393% en la zona peatonal
 - Un 176% en las vías donde se ha creado carril-bici
 - Un 122% en el resto de vías

Nº de Ciclistas/12 horas



7. Disuasión del uso del automóvil privado: **Puntos críticos**

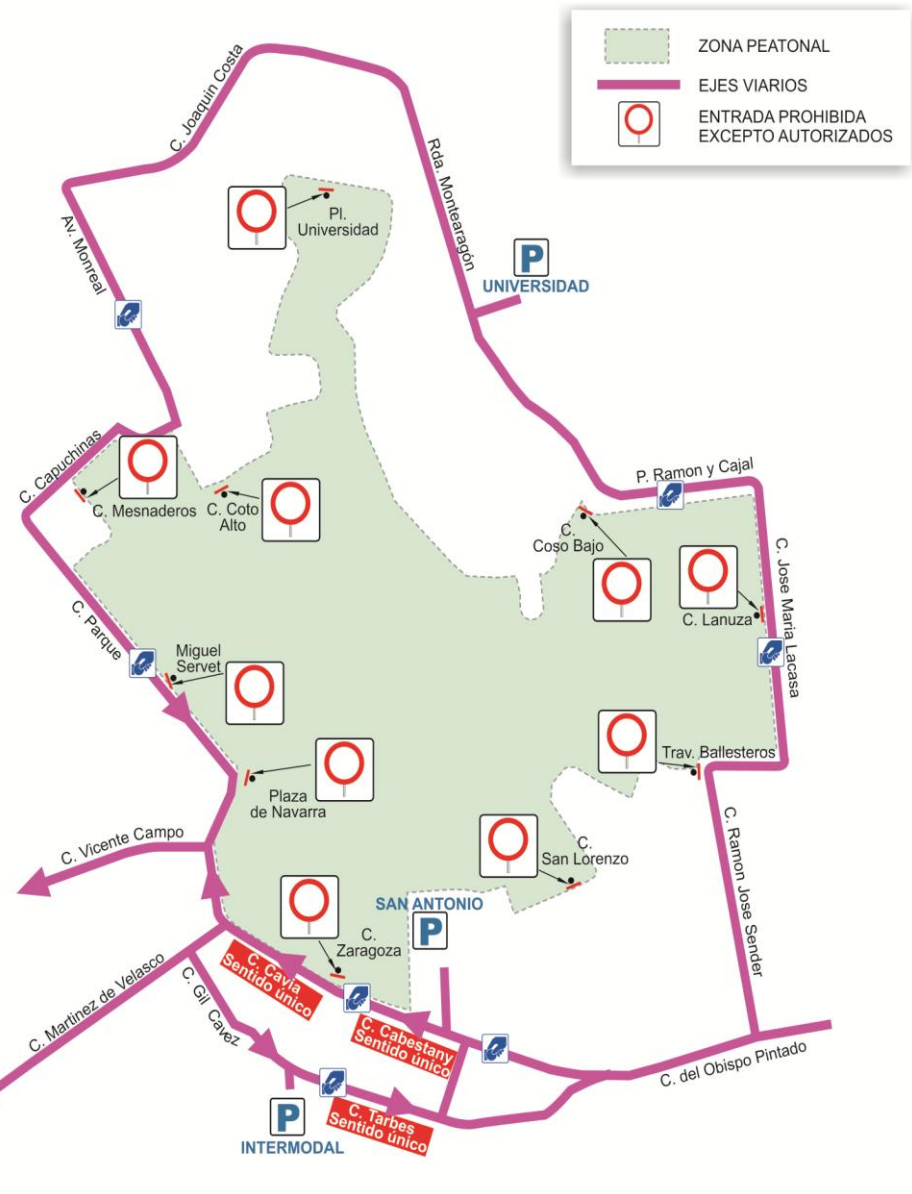
- Saturación del estacionamiento en alguna zona central (donde no hay zona azul o su oferta es escasa)
- Infrautilización parkings públicos
- Indisciplina de estacionamiento relacionada con los centros escolares
- Circulación perimetral al centro poco fluida



**Evolución ocupación zona no regulada
Av. Monreal**

7. Disuasión del uso del automóvil privado: Actuaciones

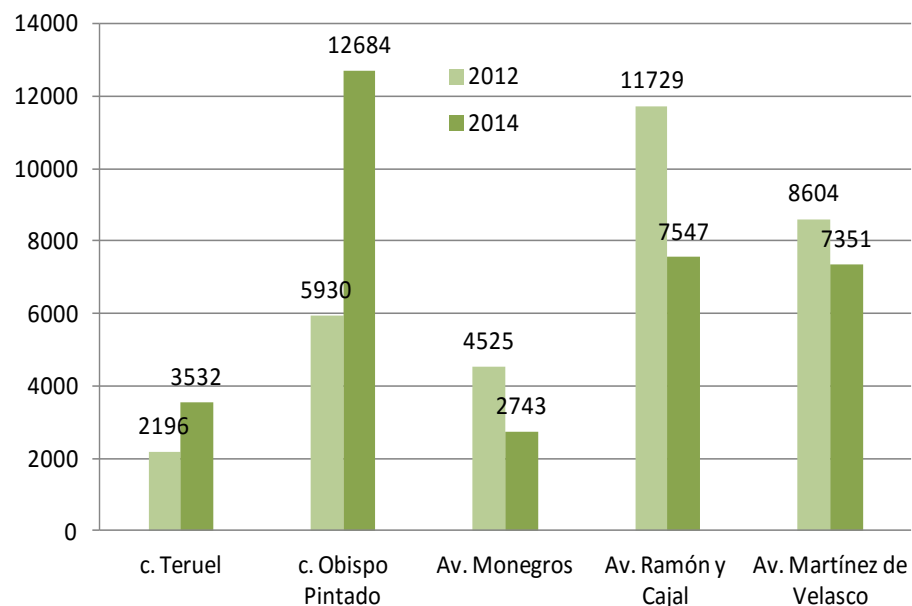
- Sentido único Cabestany-Cavia para agilizar la movilidad transversal
- Creación de un perímetro de zona azul en el entorno de la zona peatonal para facilitar la accesibilidad.



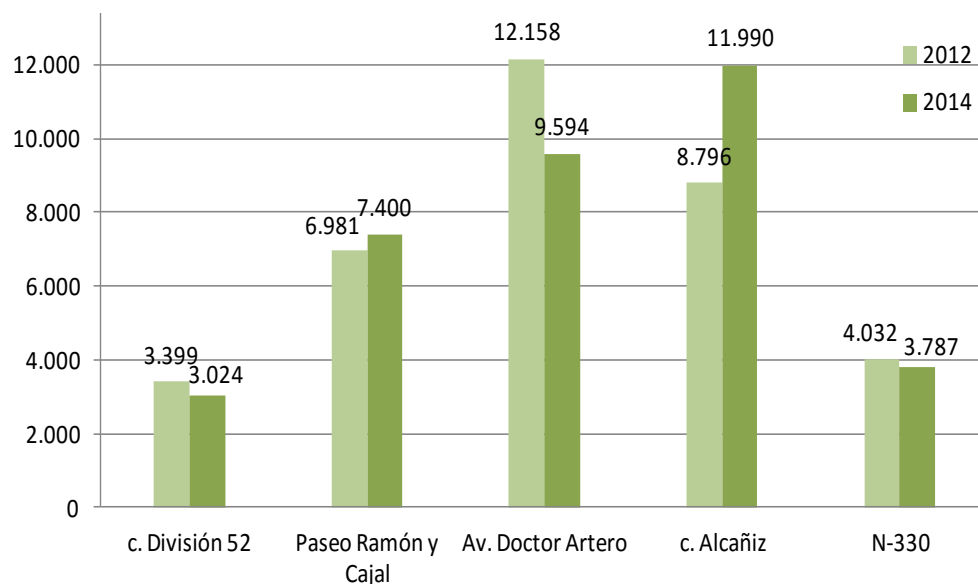
7. Disuasión del uso del automóvil privado: Resultados

- Reducción de un 11% del tráfico en las vías interiores de Huesca: disminución en las radiales y aumento en las transversales.
- Aumento de un 1% del tráfico en los accesos (coches que entran/salen de la ciudad)

Vehículos/día principales vías interiores



Vehículos/día accesos



8. Marco normativo adecuado

- Ordenanza reguladora de las zonas peatonales.
- Reglamento del transporte de viajeros
- Ordenanza del estacionamiento regulado



Movilidad

[Ayuda](#) | [Contacto](#) | [Mapa del web](#) | [Aviso Legal](#) | [RSS](#) | [Inicio-Movilidad](#)

[El Plan de Movilidad](#) | [¿Quiénes lo integran?](#) | [Valores y Beneficios](#) | [Actuaciones](#) | [Otros procesos de Movilidad](#) | [Normativa](#)

Estás en: [Portal Huesca](#) | [Áreas](#) | [Movilidad](#) | [Normativa](#)

Movilidad

[El Plan de Movilidad](#)

- [Pacto por la Movilidad](#)
- [Documentos](#)

[Actuaciones](#)

[¿Quiénes lo integran?](#)

[Valores y Beneficios](#)

[PREGUNTAS FRECUENTES](#)

[Movilidad en España](#)

[Normativa](#)

[Servicios](#)

- [Zonas peatonales](#)
- [Transporte público](#)
 - [Líneas y horarios](#)
 - [Tarifas](#)
- [Atención al usuario](#)
- [Carril bici](#)
- [Zona azul](#)
- [Ciudad de las Niñas y de los Niños](#)
- [Caminos escolares](#)
- [Aparcamientos](#)
- [Parking San Antonio](#)
- [Edificios accesibles](#)

Normativa



Ordenanza municipal reguladora del uso de las Zonas Pedomas de la ciudad de Huesca



Reglamento regulador del Servicio Público Local de Transporte Colectivo Urbano de viajeros de la ciudad de Huesca



Región de Murcia
Consejería de Fomento
e infraestructuras

El Plan de movilidad urbana sostenible de Huesca

9. Promover una nueva cultura de la movilidad

- Campañas de implantación zonas peatonales
- Campañas fomento transporte público.
- Campañas fomento uso de la bicicleta
- Campañas movilidad sostenible
- Jornadas de dinamización y sensibilización con el comercio, hostelería y otros sectores de la ciudad
- Acciones de sensibilización e impulso de actuaciones con el proyecto internacional de la Ciudad de las Niñas y de los Niños
- Sensibilización y jornadas de trabajo con los medios de comunicación



9. Promover una nueva cultura de la movilidad

Plan de Movilidad de Huesca

HUESCA SE MUEVE... HUESCA ES VIDA



tu comercio AVANZA

Asociación de empresarios de comercio de Huesca

Durante el proceso de transformación, los comercios acercarán sus servicios y promociones pensando en ti.



REGALO
de horas de estacionamiento en la Zona Azul



Comprando en Huesca ganamos todos

SORTEOS
y promociones con la tarjeta de fidelización



REGALO
de horas para el nuevo Parking San Antonio



REPARTO a DOMICILIO
en muchos establecimientos

+info

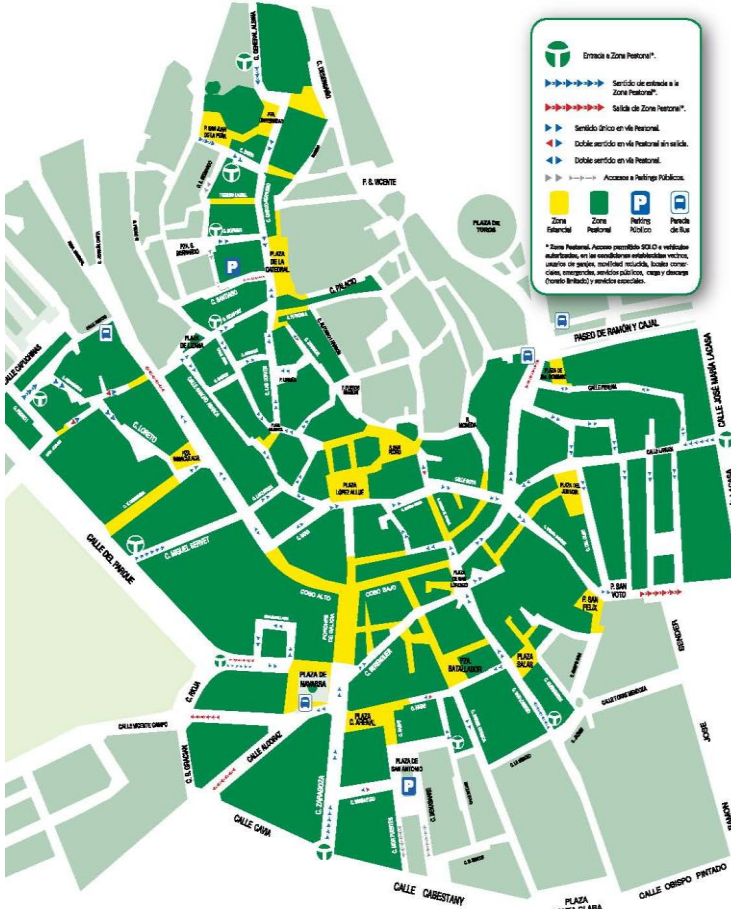
www.comerciohuesca.com
www.facebook.com/comerciohuesca
www.vendetiendas.com
www.facebook.com/vendetiendas

H AVANZAMOS TODOS

Asociación de empresarios de comercio de Huesca Ayuntamiento de Huesca

Plan de Movilidad de Huesca

PARA disfrutar, compartir, ir y venir, encontrarse, comprar, ir al cole, comer, quedar, pasear... ¡VIVIR!



Erreca a Zona Pastoral*

- Sentido de entrada a la Zona Pastoral*
- Sentido de Zona Pastoral*
- Sentido único en vía Pastoral*
- Doble sentido en vía Pastoral sin sentido.
- Doble sentido en vía Pastoral.
- Acceso a Pedregal Público.

Zona Pastoral

Parking Público

Parque de la Roca

*Zona Pastoral. Acceso permitido 500.00 € a vehículos autorizados, en los establecimientos señalizados, usuarios de parque, movilidad reducida, locales comerciales, emergencias, servicios públicos, mayor y menor (movilidad reducida) y servicios sociales.

AVANZAMOS TODOS

ayuntamiento de Huesca

10. Participación ciudadana



- Ponencia de Movilidad/Pacto ciudadano.
- Presentación a las distintas asociaciones de vecinos.
- Reunión con vecinos antes de las obras
- Presentación a los comerciantes, hostelería y otros colectivos
- Oficina de Movilidad

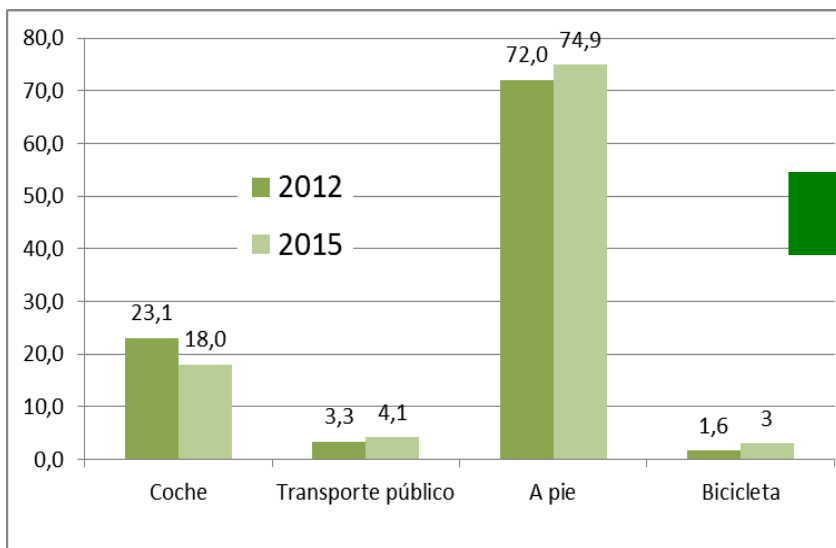


Resultados

Los ciudadanos de Huesca se mueven de una forma más sostenible y saludable: mayor número de desplazamientos a pie (38%), en bici (200%) y en transporte público (25%)...

lo que permite mejorar la calidad de vida y conseguir, en buena medida, los objetivos del Pacto por la Movilidad: **Un modelo de ciudad de calidad y saludable: aumento del espacio público destinado al peatón y disminución del ruido**

Distribución modal



Nivel sonoro

