

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Pinto



Escenarios de movilidad

Variables de control de los escenarios futuros		Escenario Actual 2009	Escenario Tendencial 2014	Escenario Ambiental 2014	Ahorros en el Escenario Ambiental (2009-14)
Poblacion	Habitantes	43.214	43.214	43.214	=
Distribución territorial movilidad	Interna	42,6%	41,8%	43,8%	Δ 1,2%
	Externa	57,4%	58,12%	56,2%	Descenso del 1,2%
Distribución Modal	Andando	30%	28%	33,11%	Δ 3,11%
	Veh. Privado	47%	51,32%	31,71%	Desciende 15,29%
	Tran. Publico	21%	19,7%	28,19%	Δ 7,19%
	Otros (bicicleta)	1,75%	0,98%	6,99%	Δ 5,24%
Parque vehículos	Vehículos	23.459 (543 Veh/1.000 hab)	25.191 (583 veh/1.000 hab)	20.396 (471,9 veh/1.000 hab)	Desciende 3.063 vehículos
	Turismos	17.319 (401 turismos/1.000 hab)	19.051 (414 turismos/1.000 hab)	15.201 (351 turismos/1.000 hab)	Descenso en 2.118 turismos
	Motorización familias	18,71% familias no tienen coche	10% familias no tienen coche	20% de las familias no tienen coche	Δ 1,29%
Variables energéticas y de emisiones CO²	Viajes año	39.103.910	39.103.910	39.103.910	=
	Km año	485.538.757,05	499.238.819,1	434.766.081,5	Desciende 50.772.675,55
	Litros año	32.079.054,3	33.785.174,29	22.905.554,52	Desciende 9.173.499,78
	Kep año	30.845.007,55	32.485.494,8	22.024.404	Desciende 8.820.603,55
	Tn CO2 año	89.143.234,6	93.898.488	63.443.619,55	Desciende 25.699.615,05
Espacio estacionamiento	Ocupación vehículos	281.508 m2 (469.180 m2)	302.292 m2 (503.820 m2)	244.752 m2 (407.920 m2)	Desciende en 36.756 m2 (desciende en 61.260 m2)
	Ocupación turismos	207.828 m2 (346.380 m2)	228.612 m2 (381.020 m2)	182.412 m2 (304.020 m2)	Desciende en 25.416 m2 (desciende en 42.360 m2)
	Estándar aparcamiento	1,5 plazas/100m2 como mínimo	2 plazas/100m2 como minimo	1 plaza/100 m2 como maximo	Desciende en 0,5 plazas/100m2 (y además max)

PMUS: 10 Programas para lograr la movilidad sostenible en Pinto

P1. Mejora del espacio urbano y ciudadano

P2. Programa de integración de la movilidad sostenible en el urbanismo

P3. Programa de Gestión del Trafico y de la Red Viaria

P4. Programa de Mejora de la Distribución de Mercancías

P5. Programa de Gestión del Estacionamiento

P6. Programa de Seguridad Vial

P7. Programa de Fomento y mejora del Transporte Publico

P8. Programa de mejora de la movilidad en los centros atractores

P9. Programa de Gestión de la Movilidad

P10. Programa de Evaluación y Seguimiento del PMUS

P1. Mejora del espacio urbano y ciudadano

OBJETIVO:

Incrementar el N° viajes realizados en modos no motorizados

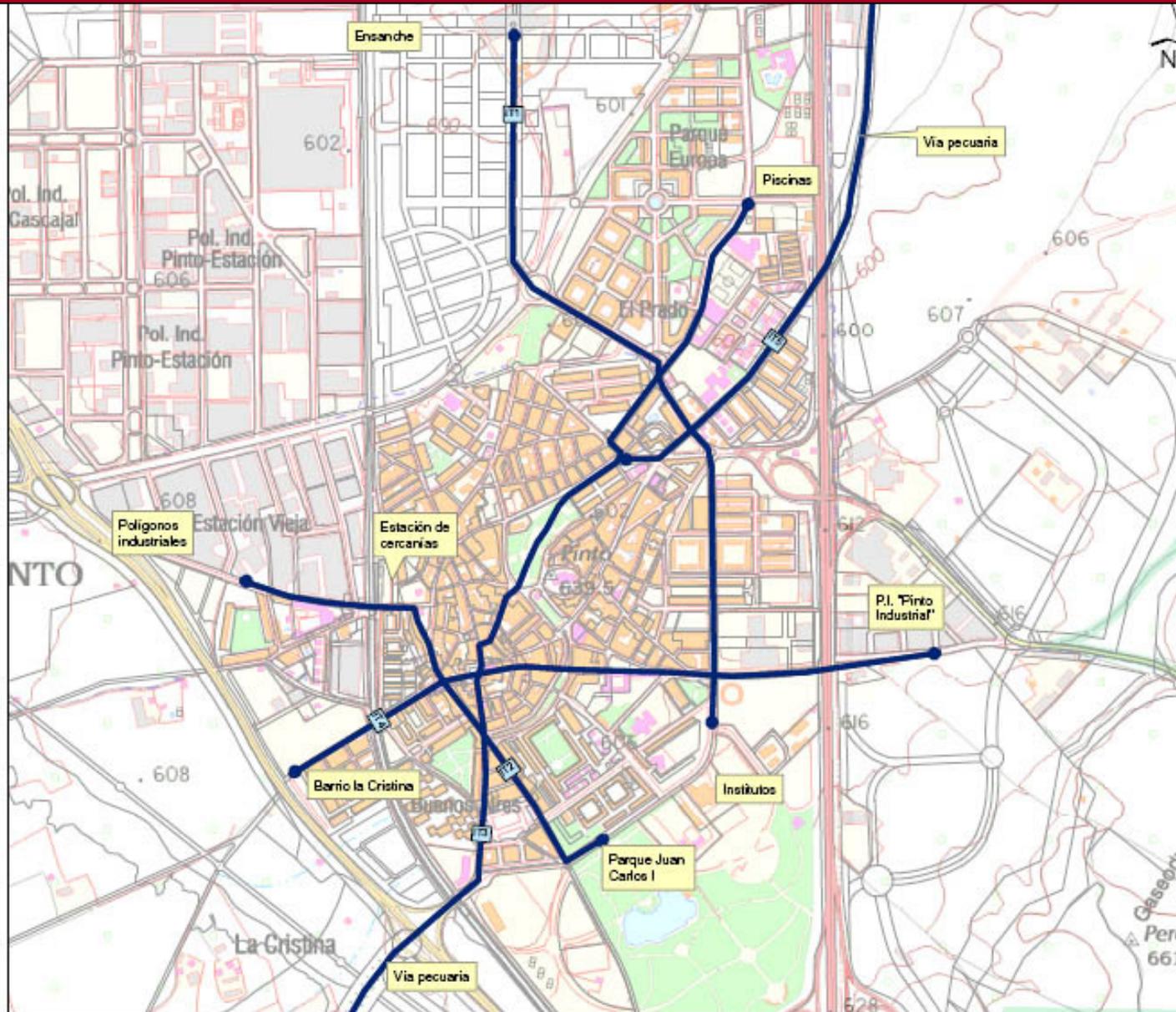
Este Programa se desarrolla mediante 3 Planes Sectoriales:

P1. 1. Plan de Mejora de la Movilidad Peatonal

P1.2. Plan de Mejora de la Movilidad Ciclista

P1.3. Plan de Mejora de la accesibilidad

P1. 1. Plan de mejora de la Movilidad Peatonal



Itinerarios principales

Plan de movilidad peatonal

1:10.000



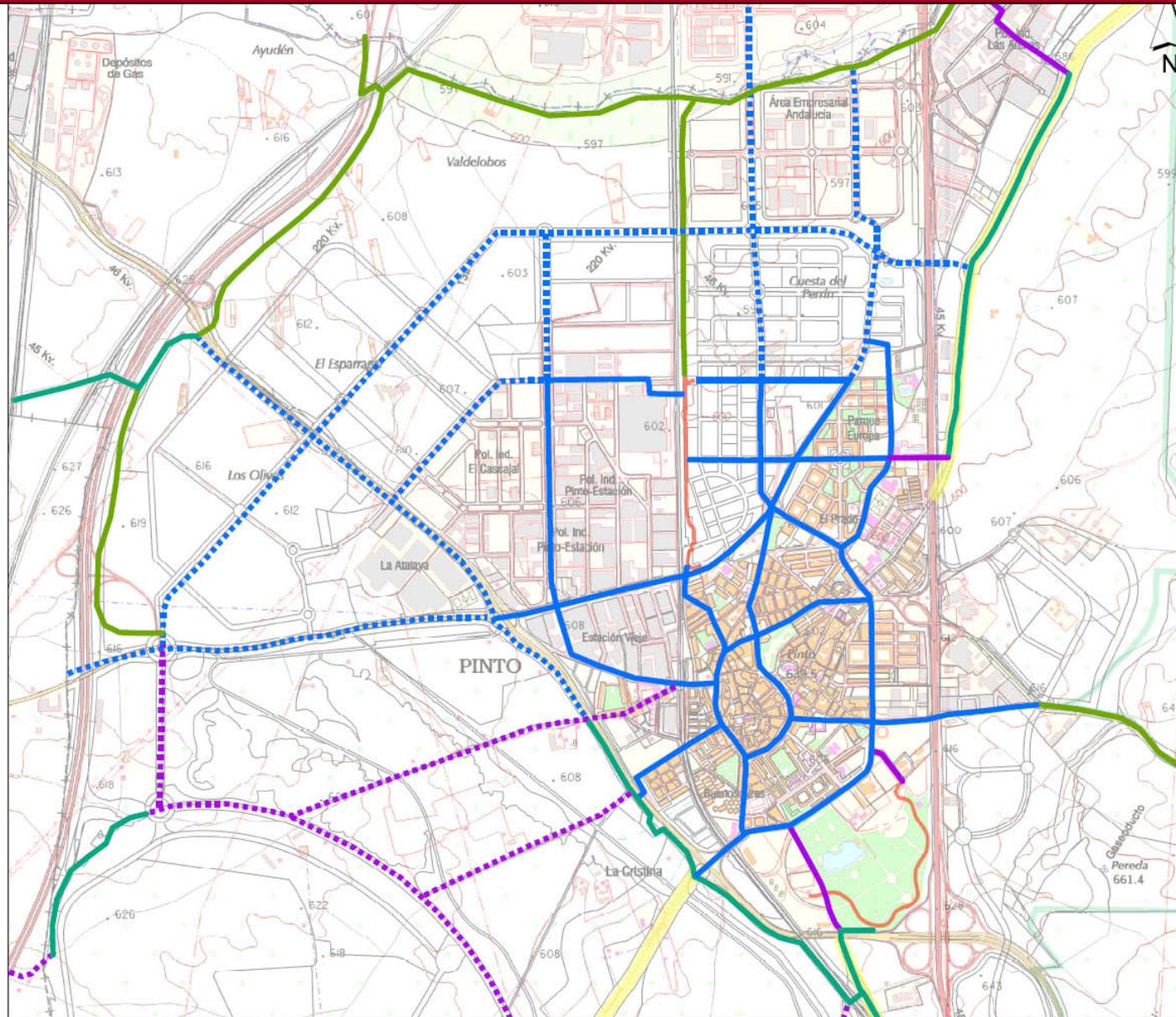
P1.2. Plan de mejora de la Movilidad Ciclista

OBJETIVOS:

- **Aumentar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano**
 - **Introducir al ciclista en la agenda social y política**
 - **Incluir la bicicleta en el planeamiento urbanístico**
 - **Encajar al ciclista en la gestión del viario y del espacio público**
 - **Reducir los accidentes y el peligro del tráfico motorizado**
 - **Aumentar el atractivo para los desplazamientos en bicicleta**
 - **Incrementar las posibilidades de acceder al entorno rural y natural en bici**
 - **Completar los tramos de vías ciclistas existentes y establecer una red ciclista**
- **Aumentar el peso cotidiano de la bicicleta en el reparto modal**

Longitud de la red básica propuesta según la distribución territorial y funcional				
Función	Núcleo urbano (km)	Ensanches (km)	Espacios libres (km)	TOTAL (km)
Uso cotidiano	16,1	14,9	0	30,9
Uso recreativo	1,7	9,8	8,2	19,8
Uso mixto	0	0	10	10
TOTAL	17,8	24,7	18,2	60,6

P1.2. Plan de mejora de la Movilidad Ciclista



- Red básica**
- Función / Zona**
- Diario / Núcleo urbano
 - - - Diario / Ensanche
 - Mixto / Núcleo urbano
 - - - Mixto / Ensanche
 - Mixto / Zonas Verdes
 - - - Ocio / Zonas verdes
- Vías existentes**
- Vías pecuarias
 - - - Vía ciclista regional (en ejecución)
 - Vía ciclista municipal

Red básica de vías ciclistas del núcleo urbano

Plan de movilidad ciclista

1:18.000



P1.3. Plan de mejora de la Accesibilidad

OBJETIVOS:

La movilidad sostenible debe favorecer la igualdad y la equidad social

PUESTA EN PRACTICA DEL "PLAN INTEGRAL DE ACCESIBILIDAD DEL MUNICIPIO"

Cumplimiento de la Ley 8/1993 de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la CAM, y Reglamento Técnico (RD.13/2007)

NECESIDAD: Concienciación y sensibilización social, para que las medidas Sean eficaces

***mejora de la accesibilidad en el transporte publico**

***CONTINUIDAD DE LA CADENA MODAL DE TRANSPORTE**

•Coordinación del Plan de Mejora de la Accesibilidad con el resto Programas del PMUS

•Hasta la remodelación de la Estación FFCC aplicar mejoras sencillas para conseguir la accesibilidad en ambos lados

***censo de Puntos Negros de la accesibilidad**

***Campaña para evitar aparcamiento irregular en plazas PMR**

P2. Programa de integración de la movilidad en el urbanismo

Estrecha relación; Las pautas de movilidad están muy relacionadas con el diseño y los usos del suelo

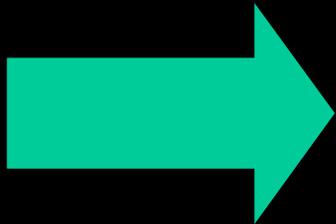
MEDIDAS:

- *Coordinación de la planificación urbanística y de transportes**
- * Introducir criterios que garanticen la densidad y mezcla de usos**
- *Condicionar la localización de las actividades a la accesibilidad no motorizada y transporte público**
- *obligatoriedad de estudios de mov. inducida por los nuevos desarrollos**
- *Involucrar a los promotores en la movilidad sostenible**
- *Conectividad de los barrios existentes con los nuevos (todos los modos de transporte)**

P3. Programa de gestión del tráfico y de la red viaria

OBJETIVOS:

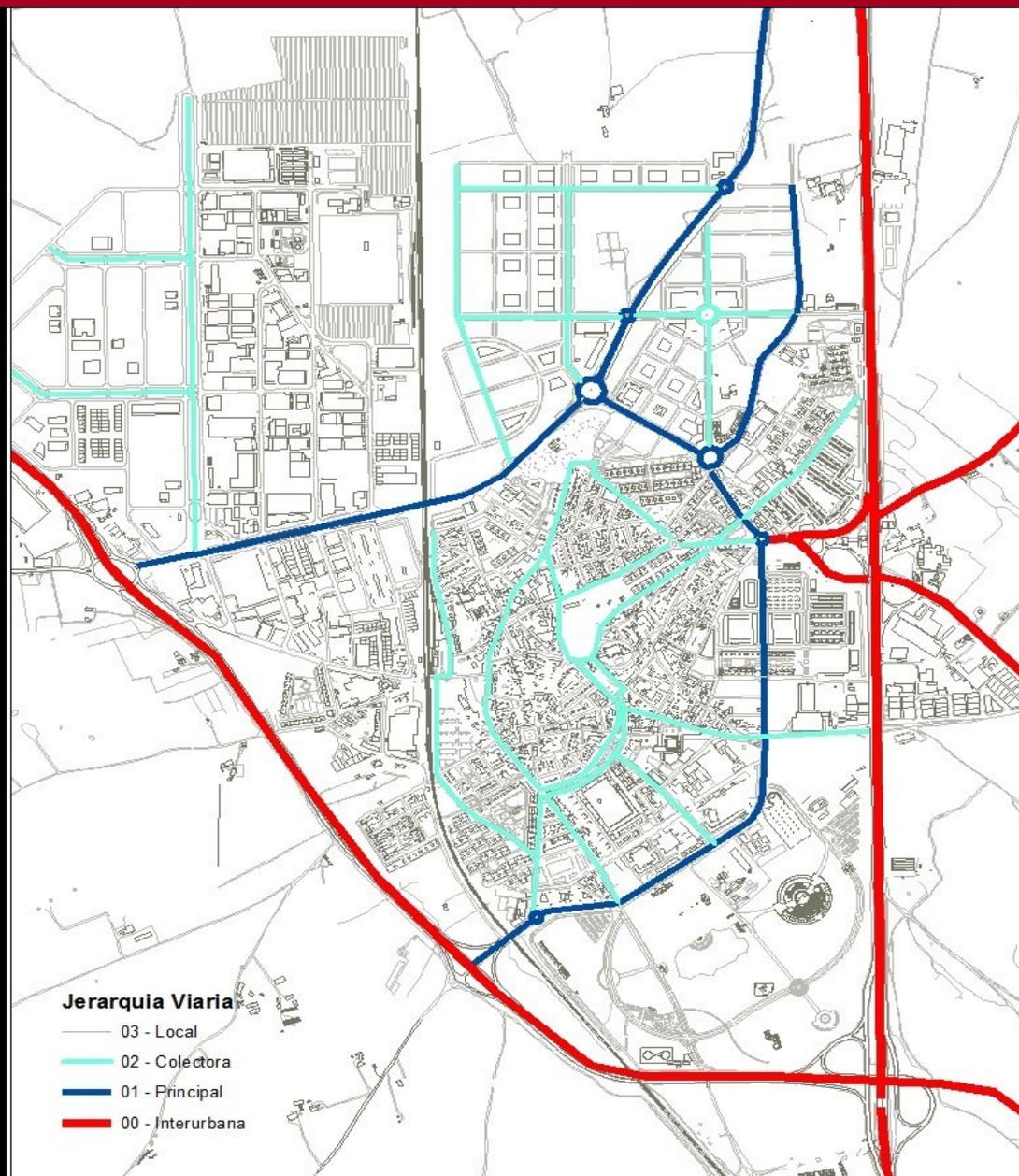
- *Facilitar el acceso al transporte público y favorecer su operación frente al resto de modos motorizados
- * Disponer el espacio público para potenciar los modos no motorizados, preservando el atractivo de calles y plazas como lugares de estancia
- * Y propiciar unas condiciones de operación para el transporte motorizado que garanticen la seguridad del resto de usuarios del viario o del espacio público



MEDIDAS:

- 3.1 Propuesta jerarquización del viario
- 3.2 Propuesta ordenación del tráfico
- 3.3 Modificación en las secciones viarias
- 3.4 Medidas de "calmado de tráfico"
- 3.5 Vigilancia y gestión
- 3.6 Mejora de la transitabilidad en intersecciones

P3.1. Jerarquización del viario



P3.4. Medidas de "calmado de tráfico"

MEDIDAS

- Lomos amortiguadores de velocidad
- Orejas en entradas a calles y cruce peatonales
- * Miniglorietas
- * Zig-zag
- * Fondos de saco
- * Estrechamientos laterales de calzada
- Pavimentación diferenciada
- , Etc.



P3.5. Medidas de vigilancia y sanción

-Competencia de la Policía Municipal de Pinto

-Adaptación de la Ley de Seguridad Vial

-Redacción de una Nueva Ley/Ordenanza Municipal de Movilidad , Etc.



P3.6. Mejora de la transitabilidad de las intersecciones

Mediante:

- **Prioridad del transporte publico en intersecciones**

Problemas:

LOCALES:

- Las Monjas
- República Argentina
- Pedro Faura, etc.
- Pl. Guardia Civil

-LOCALES con INTERURBANAS

- Pº Artes con Alcotanes
- Las Arenas con Aº Culebro-A4
- Polígonos de M506 y funcionalidad transporte Publico

- **Diseño de rotondas compatibles con la movilidad ciclista**

Cañada Real de Toledo/Sur
Pº Artes/A. López/Cataluña
Pº Artes/ Pablo Gargallo
Martín Sánchez Pinto



P4. Programa de la distribución de mercancías

Este Programa se desarrolla mediante un Plan de gestión de las Mercancías que desarrolla las siguientes medidas:

P4.1. Ordenación del Trafico de Pesado y de la carga/descarga

P4.2. Mejora de la eficiencia de la carga / descarga

P4.3. Reducción del impacto de la carga y descarga

OBJETIVOS

- * Incorporar las mercancías en la movilidad y planeamiento urbano**
- * Ordenar y regular bajo criterios de eficiencia y sostenibilidad la carga-descarga**
- * Minimizar las interferencias de la carga y descarga con el resto de tráficos**
- * Minimizar la ocupación ilegal del aparcamiento reservado para carga y descarga;**
- * Reducir impactos (contaminación, intrusión visual, ocupación espacio).**

P5. Programa de gestión del estacionamiento

Este Programa se desarrolla mediante un Plan de Aparcamientos que desarrollará:

P5.1. Adecuación de la oferta de aparcamiento

P5.2. Aparcamientos para centros atractores

P5.3. Aparcamientos para PMR

P5.4. Estacionamiento regulado en el casco urbano

OBJETIVOS

- * Disminuir el uso del vehículo privado en el municipio de Pinto y con ello la presión que ejerce el aparcamiento sobre la calidad de vida de sus ciudadanos**
- * Racionalizar el espacio dedicado al aparcamiento en la ciudad**
- * Ordenar y regular con criterios de sostenibilidad el aparcamiento residentes, trabajadores y visitantes**
- * Minimizar el índice de ilegalidad en el estacionamiento en el municipio**
- * Contribuir al logro de una accesibilidad universal en la ciudad de Pinto**

P5. 1. Adecuación de la oferta estacionamiento

P5.1.1. Mejora de la oferta de aparcamiento para residentes

Establecer un Plan de Aparcamiento para Residentes (PAR):

- solucionar problemas en barrios
- mejor predisposición hacia el resto de medidas

Propuesta:

- complementar el Plan de Aparcamientos para Residentes subterráneos (PAR) previsto (Sagrada Familia, Puerta Pinto y La Rábida) + 2 Bº Buenos Aires y Los Pitufos.

P5.1.2. Reducción progresiva de plazas de aparcamiento en superficie en los Barrios afectados por el PAR

P5.1.3. Red de aparcamientos de disuasión



P5. 2. Ordenar el aparcamiento en los poligonos industriales

ACCIONES:

- **Acondicionar y señalizar el espacio de aparcamiento diferenciando entre turismo, vehículos medios y pesados**
- **Priorizar el estacionamiento en línea frente al aparcamiento en batería**
- **Disponer elementos de protección en esquinas, pasos de peatones y aceras (orejás, bolardos, etc.), con atención a las zonas en las que se prevé mayor concentración de peatones (entorno de paradas de transporte público, restaurantes, etc.)**
- **Refuerzo de los equipos de vigilancia y control del aparcamiento**

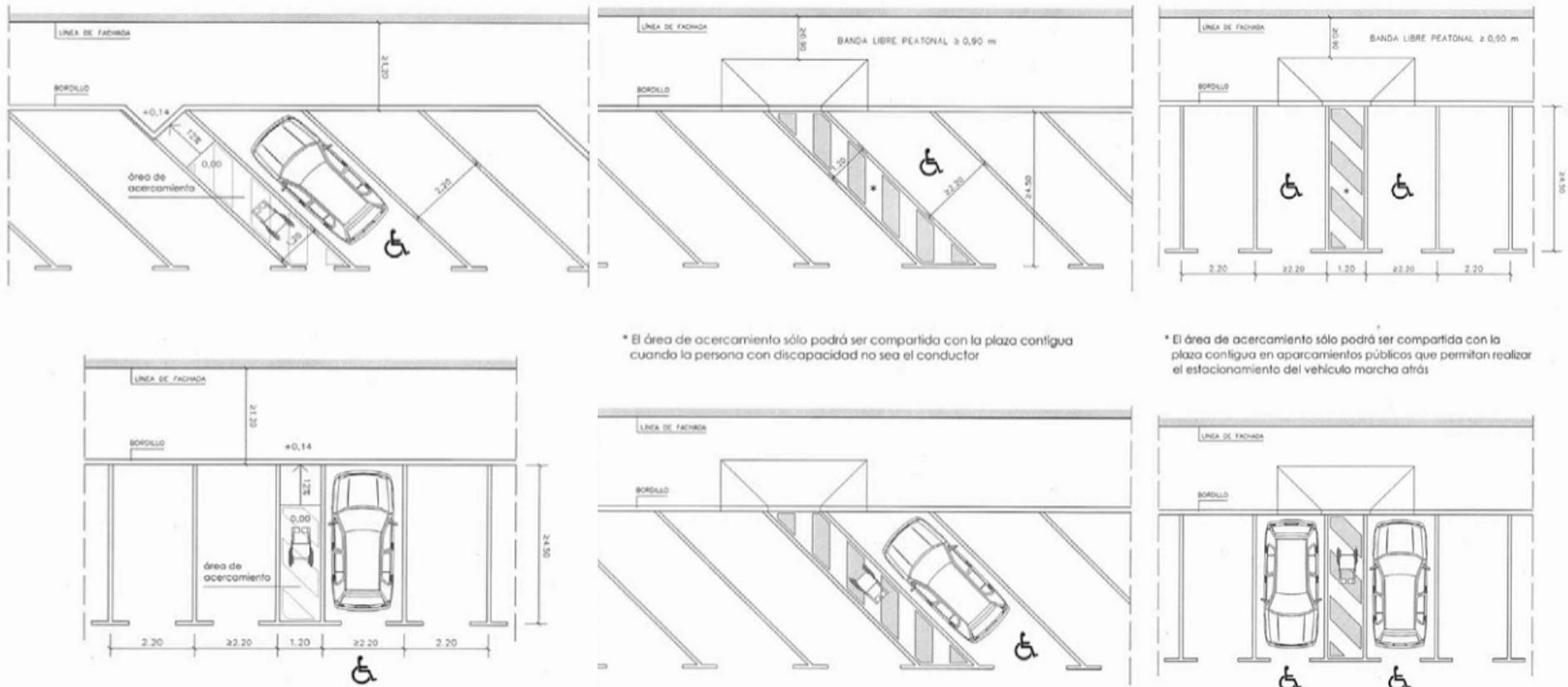


P5.3. Aparcamiento para PMR

P5.3.1. Regulación de aparcamiento reservado a PMR

5.3.2. Adecuación del diseño de las plazas reservadas a personas con discapacidad

5.3.3. Campaña de concienciación para el respeto de los espacios reservado *“Si quieres mi plaza, toma mi minusvalía”* junto a la señalización de las plazas reservadas.



P5.4. Estacionamiento Regulado en el Casco Urbano

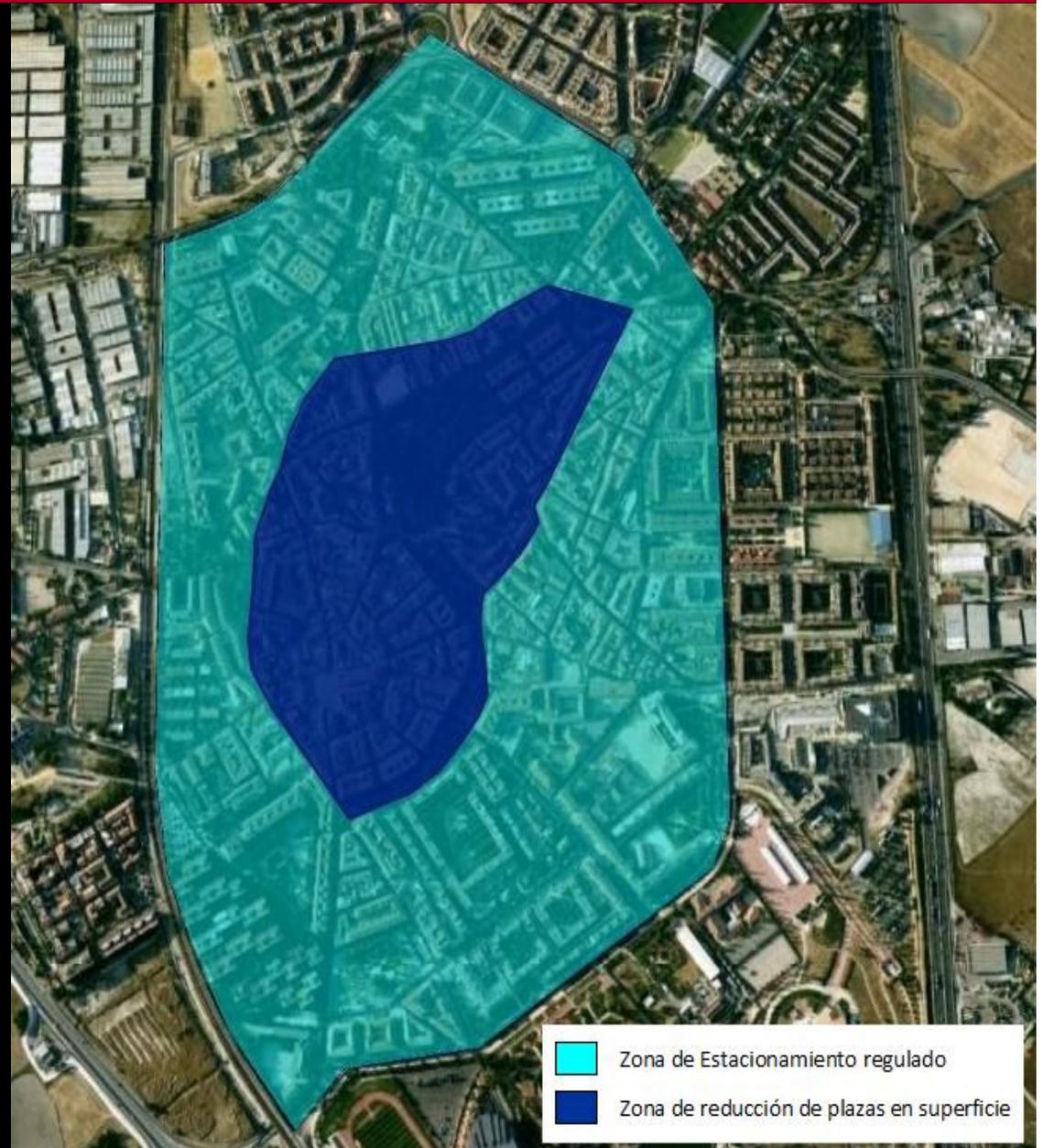
* Mediante tiempo y/o tarifa,

•Coincide con el área de
"trafico calmado"

*Racionalización de plazas de
estacionamiento en superficie

* Todo requerirá un importante
esfuerzo de:

- Vigilancia
- disuasión
- y sanción.



P6. Programa de seguridad vial

ACCIONES:

- **Elaboración de estadísticas anuales sobre accidentalidad**
- **Adaptación diseño de la red a tipologías que garanticen baja disposición al peligro con velocidades bajas (Tráfico Calmado)**
- * **Mejorar el diseño de intersecciones y puntos conflictivos en redes peatonales y ciclistas**
- * **Desarrollo de la vigilancia y control del tráfico**
- **Promoción de la educación y formación a distintos grupos: niños, jóvenes, conductores, ciclistas, mayores, etc.), centrada en el respeto a los ciudadanos y al entorno ambiental .**
- * **Promoción de los modos de transporte menos peligrosos (peatones y ciclistas), o los motorizados de bajo riesgo y conducidos por profesionales.**
- * **Aplicación en los alrededores de los colegios, itinerarios peatonales y ciclistas, y polígonos industriales.**

P7. Programa de fomento y mejora del transporte publico

Este Programa se desarrolla mediante el desarrollo de un Plan de Transporte Publico que tiene las siguientes medidas:

P7.1. Reforzamiento de los puntos de intercambio modal

P7.2. Remodelación de la red de autobuses

P7.3. Mejora de accesibilidad a paradas

P7.4. Accesibilidad universal para mejorar la calidad

P7.5. Campañas de divulgación

OBJETIVOS:

- * Ampliar la cobertura de las áreas productivas espacial y frecuencias
- * Mejorar la intermodalidad con Cercanías de RENFE
- * Hacer atractivo el transporte publico
- * Incrementar la participación del transporte publico
- * Mejorar la calidad de los servicios
- * Lograr una verdadera accesibilidad universal
- * Conseguir que los servicios de transporte público sean eficientes en su operatividad
- * Colaborar a reducir los consumos energéticos



P7. 1. Reforzamiento de los puntos de Intercambio

Puntos de Intercambio Principal.

Permiten canalizar conexiones con rapidez con destinos más demandados (con Madrid.)

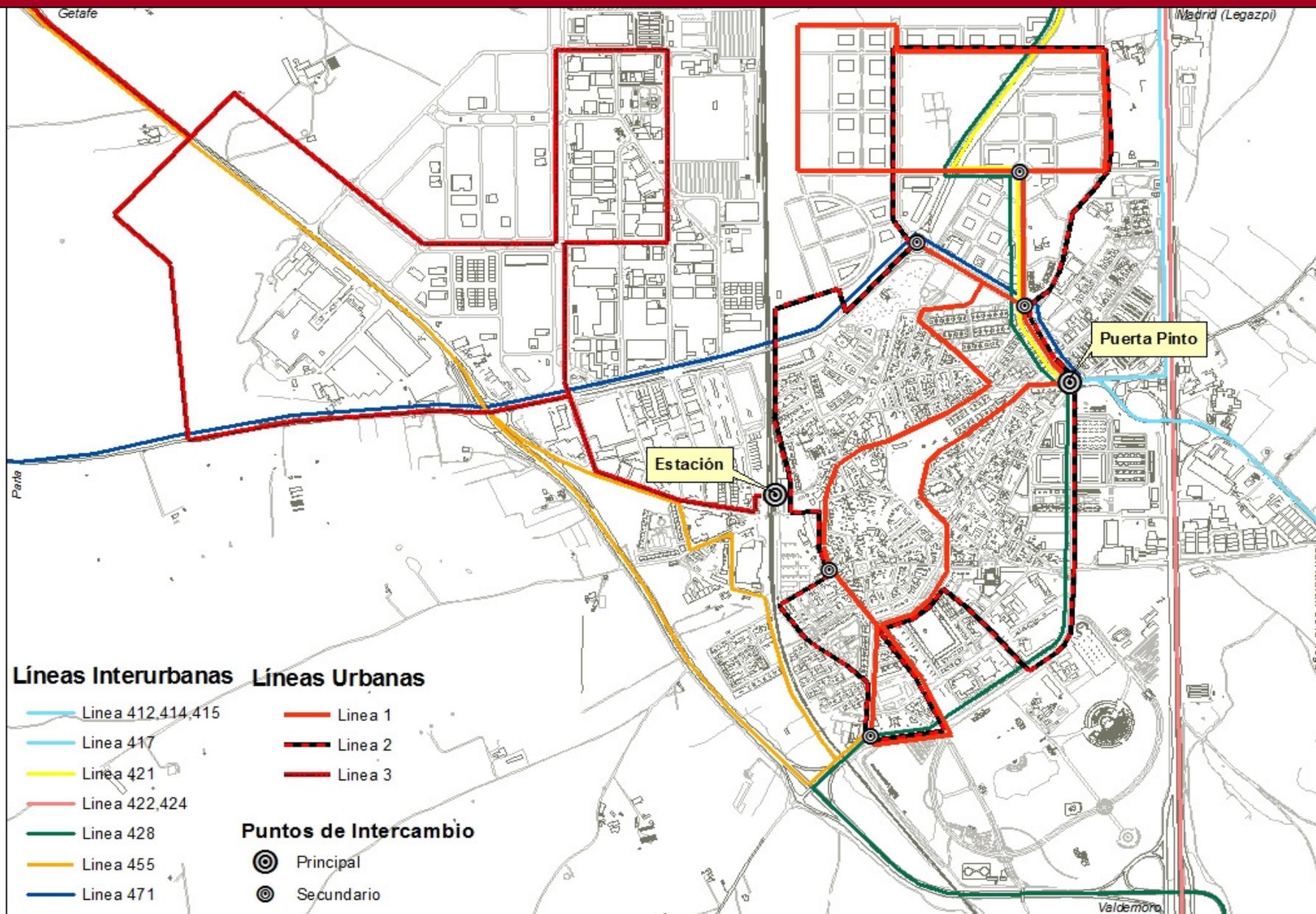
- **Estación de Cercanías de RENFE (tren-bus-peatón-bici-coche-taxi**
- **“Puerta Pinto” (bus interurbano y urbano-peatón-bici-taxi)**

Puntos de Intercambio Secundario.

Paradas de autobuses en las que coincide más de una línea. Se han previsto cinco puntos:

- **Plaza de las Mercedes**
- **Plaza de David Martín (Parque Norte)**
- **Plaza de Martín Sánchez Pinto**
- **Paseo de las Artes**
- **Calle Torrejón**

P7. Programa de fomento y mejora del transporte publico



P8. Programa de mejora de la movilidad en centros atractores

Este Programa se desarrolla mediante cinco Planes Sectoriales:

P8.1. Planes de movilidad en los polígonos industriales

P8.2. Planes de movilidad en los centros escolares “camino escolar”

P8.3. Planes de movilidad en centros comerciales

P8.4. Planes de movilidad en equipamientos sanitarios

P8.5. Planes de movilidad en centros de ocio, deporte y espectáculos



P9. Programa de gestión de la movilidad

Este Programa se desarrolla mediante tres Planes Sectoriales:

P9.1. Medidas para compartir coche

P1.2. Fomento del Teletrabajo

P1.3. Otras medidas de ahorro energético

P10. Programa Evaluación y Seguimiento del PMUS

Este Programa se desarrolla mediante las siguientes medidas:

P10. 1. Creación de la Oficina de la Movilidad

P10.2. Observatorio de la Movilidad

