
PMUS Monzón

Fases I y II: Redacción de un diagnóstico participado

RESUMEN EJECUTIVO

[version 01.a](#)

mzn
AYUNTAMIENTO DE MONZÓN

3 de diciembre de 2017



Management
System
ISO 9001:2008
ISO 14001:2004
OHSAS 18001:2007
www.tuv.com
ID 9105076991



Tipo:	Informe técnico – Resumen ejecutivo
Descrip:	PMUS Monzón. Fases I y II. Redacción de un diagnóstico participado
Ciente:	Ayuntamiento de Monzón

Versión:	1.a
Autor:	Grupo SU
Fecha:	03/12/17

Dirección:

Ayuntamiento de Monzón

Contacto: Pilar Ibarz (Concejalía de Medio Ambiente)

Realización:

Fundación CIRCE

Equipo técnico y redacción:

- Ana Allué
- Juan Aranda
- Felipe del Busto
- Beatriz Gimeno
- Miguel Marco
- Breogan Sanchez
- David Zambrana

Índice

1	Resumen ejecutivo.....	5
1.1	La movilidad actual	5
1.2	Diagnóstico desde la experiencia montisonense	6
1.3	Sí al PMUS	6
1.4	Movilidad en vehículo privado	7
1.5	Movilidad peatonal	8
1.6	Movilidad ciclista	10
1.7	Transporte público urbano.....	11
1.8	Transporte público interurbano.....	12
1.9	Logística e Industria	12
1.10	Calidad de vida (Espacio Humano)	14
1.11	Conclusión general	15

1 Resumen ejecutivo

1.1 La movilidad actual

El diagnóstico de movilidad urbana muestra una ciudad con características geográficas peculiares, distancias recorridas relativamente cortas y donde el vehículo privado es, paradójicamente, el predominante en los desplazamientos. Junto a éste, excesos de velocidad por parte de los vehículos privados, emisión de ruidos y contaminación son factores incitadores de un cambio progresivo hacia un modelo de movilidad variado, compartido y respetuosa con la salud y la calidad de vida de sus ciudadanos.

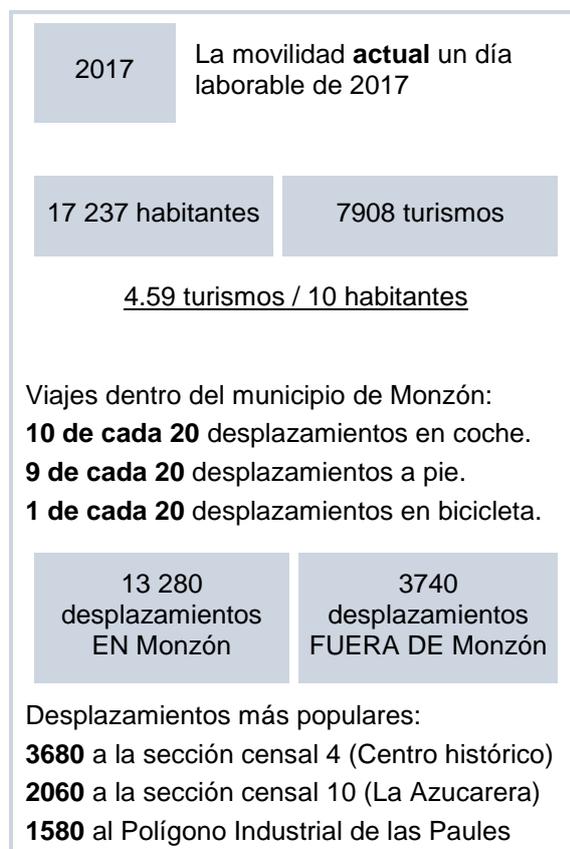
Los análisis realizados por todos los registros de desplazamiento pendular en el área urbana de Monzón demuestran una distancia pendular mediana global (todos modos) de 830 metros de distancia entre los puntos de origen y destino. Por modo de desplazamiento escogido, éstas están clasificadas a continuación:

- A pie: 680 metros (9 - 13 minutos).
- En bicicleta: 1.2 kilómetros (5 - 6 minutos).
- En coche: 1.3 kilómetros.

Se concluye que a pesar de las cortas distancias, en Monzón, la mayoría de desplazamientos con motivo estudio y trabajo se realizan en coche. Así, la movilidad a pie en el municipio se reduce mayoritariamente a aquellos relacionados con la realización de compras (especialmente en el Casco histórico y el Centro). Este hecho es paradójico en una ciudad como Monzón ya que por sus condiciones geográficas, los peatones deberían los protagonistas en el reparto modal.

La bicicleta en Monzón hace acto de presencia paulatinamente en desplazamientos con motivo trabajo aunque su porcentaje de uso es demasiado bajo si se compara con su facilidad de implantación en Monzón (capítulo 1.6).

Los datos analizados enseñan, además, otras curiosidades como son el reparto del uso del vehículo privado por género, en el que se ha detectado que de cada 10 personas que usan coche, 6.1 son varones.



1.2 Diagnóstico desde la experiencia montisonense

De manera coordinada con el Ayuntamiento de Monzón, se ha desarrollado un proceso de participación que tiene como objetivo involucrar (a lo largo de todas las fases del PMUS), a los distintos colectivos sociales implicados en el municipio.

El plan de participación es una pieza clave en el desarrollo del plan e incluye, no solo elementos de diagnóstico, sino de inputs para la formulación de decisiones.

Así, se han identificado las entidades y grupos de interés relevantes tanto en movilidad como en el tejido asociativo del municipio, y se ha establecido un protocolo de recogida de información apropiado a cada una de ellas.

De esta manera, se ha obtenido información a través de varias vías, a saber: a) entrevistas semi-estructuradas, b) encuestas ciudadanas, c) encuestas de interceptación, d) *focus group*, e) dinámicas de participación en centros educativos y f) encuestas *online*.

Las informaciones relevantes a la identificación de los hábitos en movilidad, como base de datos cuantificable, vienen dadas en gran parte por la encuesta movilidad realizada durante el proceso del Plan Integral de Participación Ciudadana. En éste, se han recogido una serie de datos que han hecho posible la interpretación de los hábitos de desplazamiento en Monzón. Estos hábitos vienen dados por:

- la elección modal;
- los destinos pendulares;
- la frecuencia y amplitud horaria de los desplazamientos.

El número de encuestas ha sido representativa y variada, a manera de cubrir todas las situaciones laborales y rangos de edad en el municipio.

Estructura de la población encuestada en la Encuesta de Movilidad

Hombre: 180	< 19 años: 8
Mujer: 166	De 19 a 65 años: 290
	> 65 años: 49
	NS/NC: 1

Activo empleado: 211
Activo parado: 27
Estudiante: 15
Jubilado: 78
Otros: 15
NS/NC: 2

En el informe de diagnóstico se presentan, a su vez, indicaciones sobre la percepción ciudadana en distintos ámbitos que afectan la movilidad urbana, desde la cantidad de ruido, hasta el conocimiento de la red de transporte público municipal.

Estas valoraciones (todos modos de desplazamiento) que han sido generalmente bajas y han dado un promedio global de servicios en movilidad de **5.6** de 10, otorgan un gran potencial de mejora en materia de desarrollo de políticas de movilidad sostenible.

1.3 Sí al PMUS

De este modo y en relación al apartado anterior, es muy necesario tomar medidas que palien el aumento (o establecimiento) de la dependencia del vehículo privado, a favor de otros medios más respetuosos con la calidad de vida en Monzón.

El informe asociado al presente resumen ejecutivo recoge las bases para empezar a diseñar los diferentes frentes de actuación, los cuales, estarán resumidos en los siguientes apartados.

1.4 Movilidad en vehículo privado

Los tramos con mayor intensidad de vehículos son, de una parte, los correspondientes a la Avenida de Lérida desde La Carrasca hacia la prolongación de la misma siguiendo el Paseo San Juan Bosco y, de otra, la ya conocida curva Laso donde el número de vehículos por día (IMD) ha sido estimado en algo más de 10 000.

Corroborando este análisis, las percepciones ciudadanas sobre los puntos más congestionados durante las horas punta (9 de la mañana y 18 a 19 h. de la tarde) se concentran en:

- la entrada y salida de Centros escolares;
- la Avenida de Pueyo;
- las Cuatro Esquinas;
- la Zona deportiva;
- la rotonda de la Caja Rural.

Es de vital importancia tener en consideración un conjunto de posibles medidas correctoras basadas en la redistribución de tráfico, medidas reductoras de velocidad o rejerarquización viaria para desviar el flujo de camiones y vehículos privados de tránsito del centro de la ciudad.

En lo que respecta al estacionamiento de vehículos, en Monzón, tan solo el 15% de las plazas de estacionamiento forman parte de parkings o lotes de aparcamiento, mientras que nada más y nada menos que el **85%** se realiza en vía pública.

Además del exceso de velocidad general (monitorizada a través de los aforos automáticos colocados en las 6 entradas de la ciudad), se destaca una serie de problemas que promueven la creación de medidas de disuasión del uso/abuso del vehículo privado, comúnmente llamadas, medidas *push*, diseñadas para reducir los efectos secundarios de la dependencia de su uso en la ciudad. En este sentido, los pasos peatonales peligrosos se mantienen como una de las razones de valoración negativa más común, seguida por exceso de velocidad de los coches. De la encuesta ciudadana se desprenden también las principales demandas para la paliación de la siniestralidad.



Figura 1: Cargas de tráfico en el perímetro urbano de Monzón entre las 8:00 y las 9:00

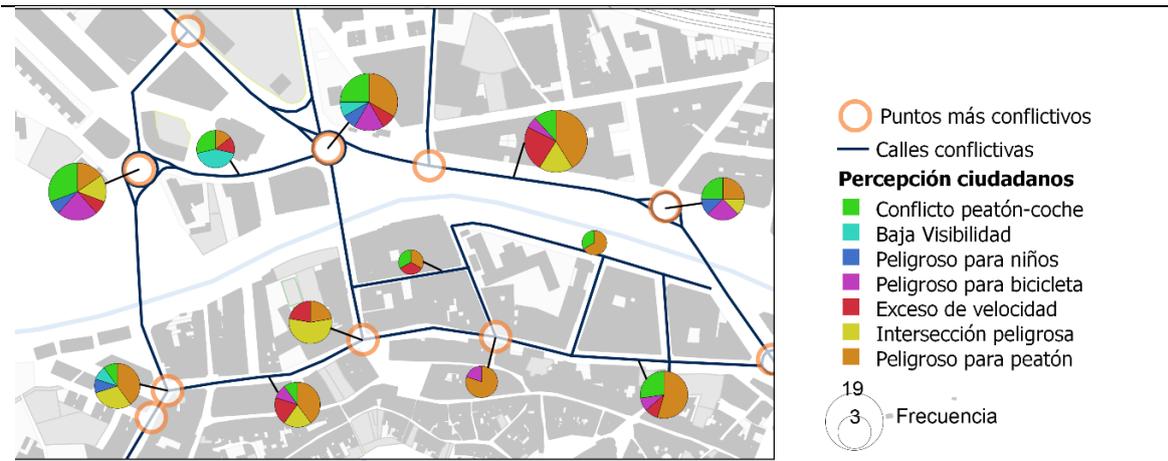


Figura 2: Vías e intersecciones más conflictivas y su valoración por categorías en el centro de Monzón.

El control policial en términos generales y, especialmente, en el exceso de velocidad de los vehículos representa un porcentaje alto de los comentarios al respecto. Sin embargo, se observa también que la necesidad de inculcar civismo a todos los agentes de la vía pública (peatones, conductores, ciclistas, etc.) se plantea como la solución más consensuada.

1.5 Movilidad peatonal

El centro de Monzón presenta un nivel de integración peatonal alto, sobretudo en la Calle Santa Bárbara y los pasos peatonales sobre el Río Sosa. Se destaca la importancia del Puente Viejo como atractor de movimiento peatonal.

Por otro, las zonas menos integradas se encuentran en los barrios residenciales, salvo en el caso de la Jacilla. El desarrollo radial de Monzón ha hecho que los barrios estén escasamente conectados y que, para ir de uno a otro, sea casi obligatorio entrar al centro y transitar sobre las vías principales, aumentando así la interacción y conflictos entre peatones y coches.

“LA PRIORIDAD DEL COCHE SE VERIFICA AL COMPARAR EL ESPACIO DISPONIBLE EN VÍA PARA EL USO DEL MISMO, YA SEA PARA TRÁNSITO O ESTACIONAMIENTO, Y EL ESPACIO DISPONIBLE PARA LOS PEATONES”

Por ejemplo, la denominada “Curva Laso”, intersección de la Av. Nuestra Señora del Pilar y La Av. Cortes de Aragón, es un paso importante tanto de vehículos (que no tienen otra alternativa para acceder al barrio el Molino o la zona deportiva), como de peatones, especialmente niños estudiantes del colegio Santa Ana y Joaquín Costa.

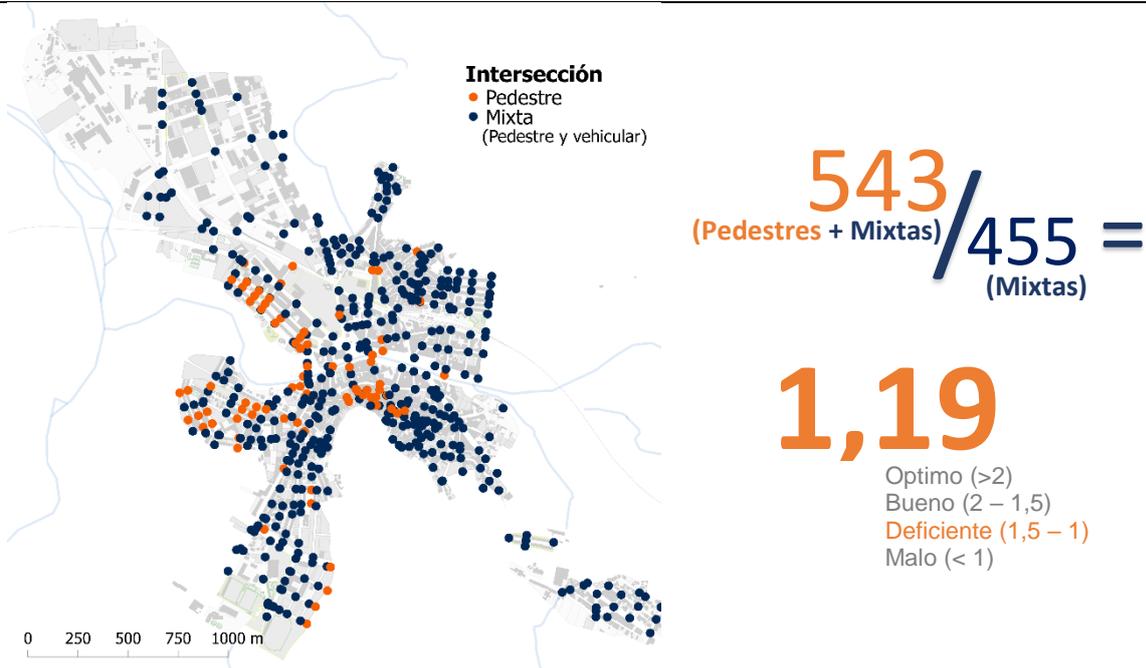


Figura 3: Ratio entre las intersecciones peatonales y las intersecciones mixtas. Basado en ITDP 2016 Standard

Para la promoción de la movilidad peatonal, también es necesario ofrecer mejores condiciones frente al vehículo privado. En este sentido, las rutas peatonales deberían ser más cortas y directas que las vehiculares. Esto solo se logra al disponer de más alternativas de ruta para los peatones que para los coches, o en otras palabras, de tener más vías exclusivas para caminar que vías de tráfico mixto.

Una ciudad donde todas sus calles son transitables en coche hace que el número de intersecciones vehiculares sea exactamente el mismo que el de intersecciones peatonales y el objetivo sostenible es que las segundas sean al menos el doble que las primeras. En Monzón, esto es cierto en los desarrollos más recientes, como el barrio la Jacilla o el barrio el Molino, donde es posible ver un cambio de enfoque que ofrece más intersecciones y rutas exclusivas para el peatón. Sin embargo, Monzón funciona como una ciudad que continúa priorizando la movilidad vehicular sobre la peatonal.

Un punto muy importante del presente diagnóstico es el de la accesibilidad universal, donde se destacan algunos puntos de la ciudad que dificultan el tránsito de sillas y carritos, bien por las características de la baldosa o pavimento. Asimismo, se han detectado rampas incompletas o ineficientes y obstáculos en general, que deberán de tenerse en cuenta durante el diseño de mejoras a la movilidad urbana.

En lo que respecta a los caminos escolares (nacidos como una propuesta surgida con el ánimo de que los niños recuperen la experiencia de caminar juntos hasta el colegio y disfrutar del espacio público), se observa que éstos valoran el aprovechar el camino al centro como punto de encuentro con compañeros y amigos, y que su principal demanda es una mejora de la seguridad vial, que les permita desplazarse tanto a pie, como a bici o en patín, más libremente, reduciendo su percepción de riesgo y peligro.

1.6 Movilidad ciclista

A raíz del diagnóstico, podría considerarse que la bicicleta como medio de movilidad en Monzón, a pesar de tener un elevado potencial, no ha dado aún su primera estocada. En otras palabras, es un “gigante dormido”.

En efecto, el número general de tramos viarios potencialmente transitables en bici y de baja pendiente es relativamente importante configurando Monzón como una ciudad perfectamente trazable en bicicleta.

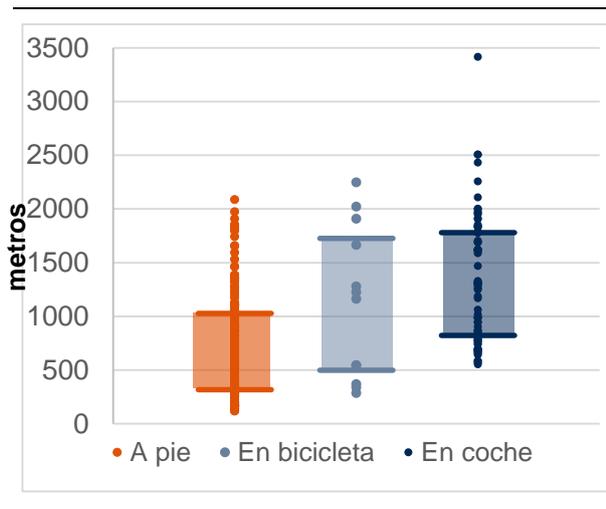


Figura 4: Distancias recorridas por modo en los desplazamientos pendulares (área = 25 - 75%)

Además, se concluye un ratio actual de 1/20 de “usabilidad real” de la bicicleta. En otras palabras, por cada 20 personas que pueden física y psicológicamente hacer uso de la bicicleta, únicamente 1 lo hace en este medio.

El elevado porcentaje de ciclabilidad (80%), las distancias de desplazamiento así como el número de jóvenes y adultos que hoy en día podrían cambiar su medio de locomoción a la bicicleta, confiere a Monzón un elevado potencial para la implementación de una trama ciclista básica o de la generación de medidas de seguridad adecuadas para garantizar el pedaleo en algunas vías estratégicas dominadas hoy en día por el tráfico automovilístico y así, potenciar el uso de la bicicleta en los transportes cotidianos del municipio.

El potencial ciclista de un área urbana en general, también aplicado a Monzón, puede ser medida teniendo en cuenta los siguientes determinantes:

- Disponer de zonas con topografía llana o de baja pendiente.
- Disponer de zonas a una distancia de entre 3-7 km de los centros atractores.
- Unas condiciones demográficas compatibles con el uso de la bicicleta (entre 10 y 50 años).

Monzón ya cumple a raja tabla con los 3 determinantes. Aprovechar el potencial ciclista que tiene la ciudad, depende de las medidas a llevar a cabo en las próximas etapas

1.7 Transporte público urbano

Como puntos positivos de la línea urbana de Monzón, desde una perspectiva técnica, se puede concluir que el autobús urbano tiene una buena accesibilidad a gran parte de la zona residencial, con especial énfasis en el centro y en el barrio de la Carrasca, donde los desplazamientos a pie desde/hacia el núcleo de Monzón son largos.

El autobús urbano, en su ciclo regular, da un servicio completo al perímetro urbano en 50 minutos. Además, después de los análisis espaciales realizados, se ha concluido que casi el 85% de los monisonenses están conectados a menos de 5 minutos de al menos una de las paradas del autobús, un porcentaje que no está hoy en día a la altura de muchas ciudades pequeñas en España.

La explotación con una cadencia media de 1 hora de mínima y 2 horas de máxima son además, adecuadas para el tamaño del municipio.

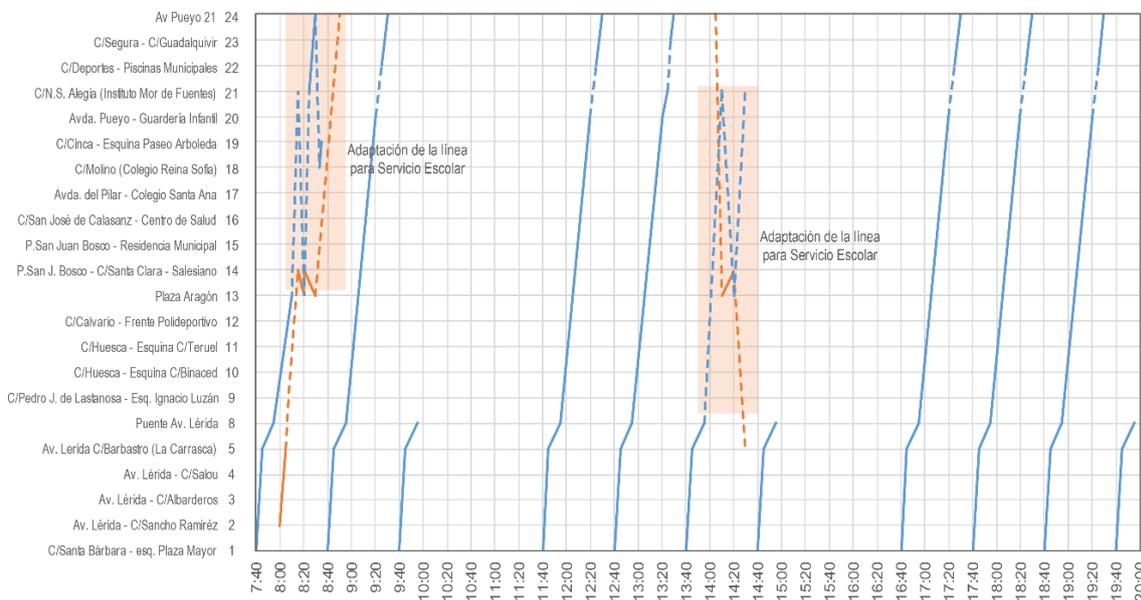


Figura 5: Horario gráfico de la línea de autobús urbano (en azul) y del autobús escolar (en naranja)

Sin embargo, y teniendo en cuenta su reducido uso y conocimiento, la línea actual tiene un potencial de mejora considerable (sin necesidad de utilizar más recursos), partiendo de la base de facilitar la legibilidad del sistema ya que, debido a sus tramos irregulares y dependiendo de la hora del día, el monisonense tiene una sensación de desconocimiento o desinterés del servicio.

Otro punto a mejorar es el servicio al polígono de Paules, hacia donde se realizan una gran parte de los desplazamientos urbanos y hacia donde no hay cobertura. Por ejemplo, una de las empresas principales localizada en el polígono Las Paules, el *Grupo Tatoma*, cuenta con aproximadamente 190 empleados que podrían beneficiarse de una línea de autobús al polígono o de un plan de movilidad empresarial específico.

Asimismo, a través de la generación de escenarios con modelos de simulación, sería posible observar como afectaría una redistribución eficiente de paradas, aprovechando que la cobertura actual es bastante positiva en defecto de su uso.

El taxi, que para el caso de Monzón, debería considerarse más como un servicio interurbano, es utilizado mayoritariamente para viajar a otras poblaciones como Barbastro, Huesca o Lérida, por el motivo de la influencia del AVE.

Cabe destacar de igual manera, que tan solo el 2.4% de la población declara utilizar el taxi y, de éstos, más del 93% lo utiliza de forma ocasional.

1.8 Transporte público interurbano

Más del 40% de los desplazamientos que se realizan a través del autobús interurbano, tienen como objeto el acceso a servicios en otras localidades y de ocio (28%). Compras, acudir al puesto de trabajo y otros motivos, son la finalidad de estos desplazamientos, en menor medida.

En cuanto a la oferta de transporte interurbano, los diferentes servicios de autobús y tren tienen una amplitud horaria aceptable en su conexión con muchas de las ciudades que son destino preferido de los montañeses, en especial Huesca, Barbastro, Binéfar, Zaragoza, Lérida o incluso Calatayud, Madrid o Barcelona, hacia donde el primer servicio de ida empieza antes de las 7:30 y el último regreso permite la llegada a Monzón entre las 22:30 y las 23:59.

Frente al servicio de autobús, el tren ha sido el medio de transporte interurbano peor valorado destacándose su falta de servicio desde la entrada en servicio del AVE.

Dado el número considerable de usuarios del AVE que tienen difícil acceso al servicio, sería fundamental estudiar las diferentes opciones disponibles de servicios de lanzadera, privadas o públicas, coordinadas con las conexiones en tren de alta velocidad desde la estación Lledia Pirineus.

De la misma manera, es crucial aprovechar los recursos disponibles en transporte público interurbano desde las estaciones de autobús y tren, fomentando una compatibilidad en la oferta de servicios, facilitando el acceso de información integrada de ambos sistemas de transporte y, a nivel urbanístico, potencial un fácil y cómodo acceso entre ambas estaciones, favoreciendo la intermodalidad.

1.9 Logística e Industria

La alta actividad industrial en Monzón y sus alrededores, además de generar necesidades de movilidad cotidiana por parte de los empleados, condiciona una movilidad derivada de la propia cadena logística de las industrias locales, que fomenta el tránsito diario vehículos pesados y ligeros empresariales.

Ambos tipos de movilidad, de empleados y de mercancías y servicios, no cuentan hoy con una estructura sostenible. Por un lado, no existen líneas de transporte público o medidas específicas para atender la movilidad laboral y, por otro, no hay estudios sobre el estado de la movilidad industrial en términos energéticos. Esta línea base cobra más relevancia al tener en cuenta el objetivo de Monzón de ser un enclave industrial y logístico de referencia nacional, que ofrece en la Estación intermodal Monzón su principal activo para la atracción de inversión.

También se evidencian altos consumos de energía como parte de la actividad en el entramado industrial supramunicipal, su diagnóstico y la propuesta de soluciones de eficiencia energética dependerá de análisis más profundos.

A partir del diagnóstico de movilidad, se ha concluido que el 30% de los viajes cotidianos se realizan a los polígonos industriales de Monzón o a otras municipalidades vecinas. De entre estos últimos aproximadamente el 80% se realiza por motivos de trabajo. En otras palabras, **un cuarto** de los

viajes diarios de Monzón se realizan para llegar a puestos de trabajo localizados en polígonos industriales u otros municipios.

Debido al uso casi exclusivo del coche privado para la realización de estos viajes (cabe recordar que no existe actualmente una oferta de transporte público de calidad a estas áreas), esta movilidad interurbana resulta ser la principal responsable del inventario de emisiones y del consumo de combustibles fósiles descrito en el apartado de emisiones del informe de diagnóstico.

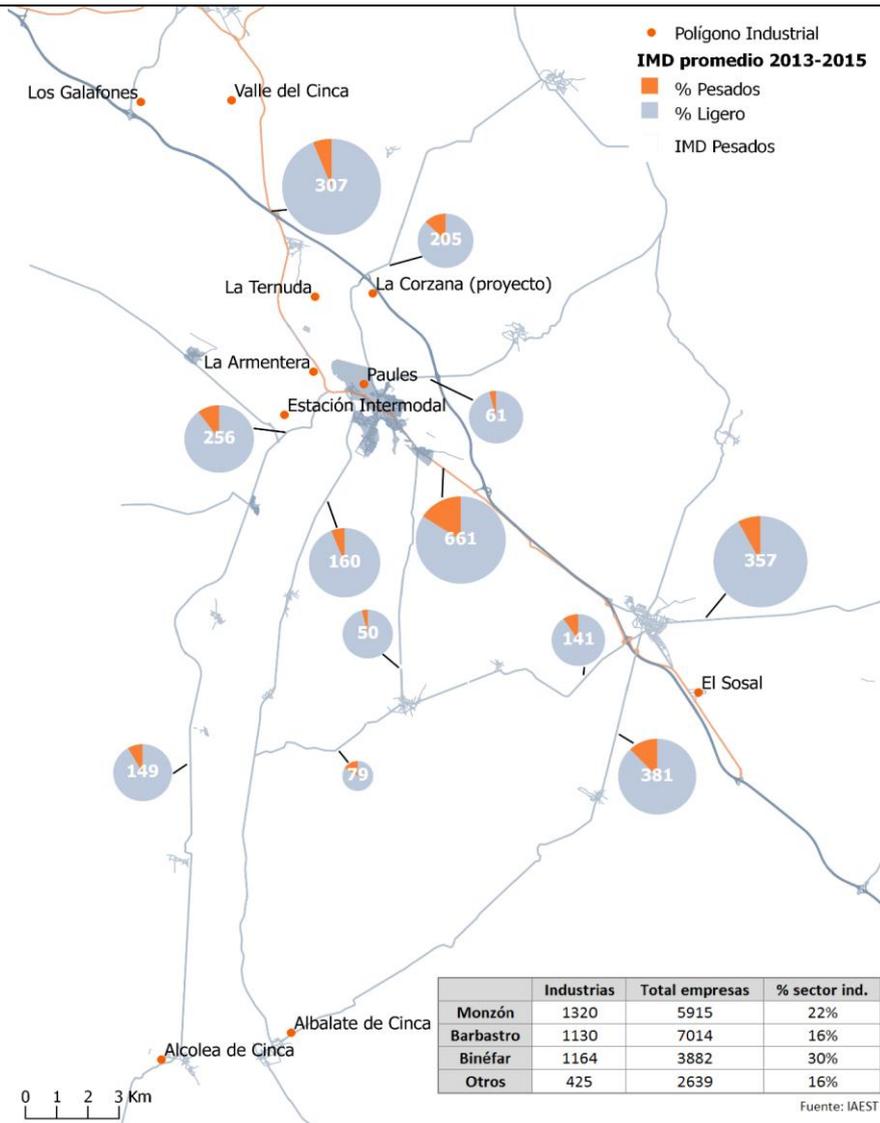


Figura 6: Número de industrias, polígonos industriales e Intensidad Media Diaria de vehículos pesados en Monzón y sus alrededores. Fuente: DGT, IAF, IAEST

De cara a profundizar más en este aspecto y permitir, por un lado, cuantificar el número de personas que demandan soluciones de movilidad hacia los polígonos industriales y, por otro, dimensionar el número, tipo y consumo energético de vehículos asociados a la actividad industrial local, sería recomendable requerir de estudios más detallados.

Esto permitirá, además, el desarrollo de estrategias de movilidad que mejoren las condiciones sociales, económicas y ambientales del sector industrial en Monzón y sus municipios vecinos.

1.10 Calidad de vida (Espacio Humano)



Figura 7: Distribución del espacio exclusivo para personas (naranja) y exclusivo para vehículos (azul).

¿IMAGINAS QUE EL COLOR AZUL REPRESENTADO EN LA IMAGEN SUPERIOR FUESEN PRECIPICIOS Y ESAS LÍNEAS NARANJAS TUS ÚNICAS PASARELAS PARA SUPERARLOS?

Es de vital importancia fomentar la marcha a pie como elemento más democrático y hecho a nuestra escala, la escala humana.

La imagen superior, que ha sido tomada desde el dron y editada para facilitar la detección de aquellos espacios dedicados al movimiento peatonal pretende plantear la cuestión del reparto del espacio en la ciudad, condicionada desde más de medio siglo por la aparición y expansión del uso del vehículo privado. Así, la prioridad del coche se verifica al comparar el espacio disponible en vía para el uso de coche, ya sea para tránsito o estacionamiento, y el espacio disponible para los peatones.

En el diagnóstico realizado con la finalidad de detectar los puntos negativos que influyen en la reducción de la calidad de vida en la ciudad, se ha detectado una clara heterogeneidad en la distribución del arbolado dentro del perímetro urbano. Además de los dos grandes pulmones de la ciudad (La Azucarera y el Polideportivo) caben destacar el parque del Paseo Arboleda y de María Moliner como áreas de esparcimiento en el municipio. En contraposición, cabe destacar una falta de cobertura vegetal en importantes ejes como son la Avenida de Lérida (en el tramo del lado izquierdo del Río Sosa), la Calle Santa Bárbara o una gran parte de la Avenida Pueyo.

En cuanto a la detección de ruido en la ciudad, cabe destacar que existe una zona preocupantemente amplia cuyo nivel de ruido se sitúa por encima de los 50 db (especialmente, la Avenida de Lérida, San Juan Bosco y Avenida de Fonz). Asimismo, muchas de las escuelas de Monzón están dentro de este espectro y sería conveniente comprobar por medio de dispositivos que los niveles de ruido son adecuados para el bienestar de los niños y jóvenes.

Rediseñar una ciudad a la escala humana es limitar el tráfico de automóviles; aumentar las áreas verdes; estimular el uso de la bicicleta; reconquistar los espacios públicos; fomentar la construcción de transporte público ecológico y efectivo, diseñar más espacios recreativos y culturales accesibles a todo el mundo y que fomenten la igualdad; y, en definitiva, favorecer seres urbanos más felices capaces de cohabitar mejor. En este sentido, es necesario optar por espacios públicos verdes y accesibles, por edificios de menor escala, por opciones de movilidad como la bicicleta y el transporte público.

1.11 Conclusión general

Además de ciudad, Monzón es capital de comarca con un fuerte arraigo a la actividad industrial, hecho que le confiere ser un nodo de influencia intercomarcal, abarcando no únicamente la comarca del Cinca Medio, sino las comarcas vecinas de Somontano de Barbastro y Litera.

Como engranaje esencial en el desarrollo de la ciudad y de la calidad de vida de sus habitantes, mejorar la movilidad urbana desde un punto de vista basado en la sostenibilidad es clave de éxito. La redacción del presente documento nace, así, para dar respuesta a una planificación de la movilidad urbana de Monzón, concluyendo así, las primeras fases relativas al diagnóstico participado y el análisis multimodal.

El trabajo de campo realizado ha sido crucial en el desarrollo del presente informe, especialmente de cara a formalizar las bases para su posterior análisis. Gracias a éste, se ha obtenido una visión global y completa de la situación actual de la movilidad urbana en Monzón (también a través de la experiencia de sus propios habitantes) y ha permitido alcanzar una serie de conclusiones sobre el presente de la movilidad urbana en la ciudad que se presentan a continuación.

La morfología urbana radial de la ciudad, hace de ésta una localidad en la que los desplazamientos al centro son relativamente cortos. Este hecho, sumado a la suave orografía de la ciudad otorga a Monzón de un potencial peatonal y ciclable importante. En oposición a la alta dependencia del vehículo privado que se ha identificado, la promoción de medios de desplazamiento más amigables con el medio ambiente es uno de los retos en movilidad que la ciudad de Monzón podría afrontar en una búsqueda de medidas de emancipación de la dependencia del coche.

En este sentido, en cuanto a las infraestructuras viarias. Estas no solo presentan unas muy buenas condiciones, sino que de realizarse la proyección de expansiones de viales representadas en el PGOU, podrían ser aprovechadas a través de la redistribución de tráfico, medidas reductoras de velocidad o rejerarquización viaria para desviar el flujo de camiones y vehículos privados de tránsito del centro de la ciudad.

Como si de un círculo vicioso se tratase, la predominancia del vehículo privado, además, desmotiva el uso de alternativas, especialmente en puntos críticos analizados, como la curva Laso, donde la seguridad integral del peatón se ve amenazada en un espacio estratégico en el que, a partir de los análisis realizados, tanto peatones como conductores lo ocupan con la misma intensidad.

Por si esto fuera poco, cabe destacar que aunque el estado de la calidad del aire en Monzón presente unas condiciones adecuadas frente al estándar de la norma nacional, desgraciadamente, no cumple del todo con las recomendaciones dadas por la Organización Mundial de la Salud. Buena parte de las emisiones que afectan la salud de las personas está relacionada con las actividades locales y, en específico, con el uso de vehículos automotores.

Así, parte de la solución para mantener unos niveles de calidad del aire dentro de rangos óptimos para la salud humana dependerá de las medidas a adoptar en movilidad.

Por otro lado, el transporte público es un gran desafío en Monzón. Así como dentro de la ciudad (a excepción de La Carrasca y la Zona Deportiva, las cuales están más aisladas) éste no es competitivo a otros modos como la bicicleta, la marcha a pie e incluso la micromovilidad (patinetes eléctricos,

	Tipo:	Informe técnico – Resumen ejecutivo	Versión:	1.a
	Descrip:	PMUS Monzón. Fases I y II. Redacción de un diagnóstico participado	Autor:	Grupo SU
	Ciente:	Ayuntamiento de Monzón	Fecha:	03/12/17

ninebots..), sí que podría serlo con el fin de garantizar el acceso a los polígonos industriales, engranaje importante del motor de economía de Monzón.

Sería importante no solo trabajar en la eficiencia de recursos destinados a este, sino en la facilidad de lectura de su red (4 de cada 5 personas la desconoce), hecho que no siempre se tiene en cuenta pero que es fundamental de cara a conocer (a través de la simple mejora de interpretación visual del mismo, o el desarrollo de tecnología móvil) cuándo y dónde es posible acceder al servicio, generando así una verdadera alternativa al uso del vehículo privado.

Se ha descrito también un concepto un tanto nuevo y alejado de la técnicas tradicionales de diagnóstico y análisis en movilidad urbana y es el de “Espacio Humano”. En pocas palabras, un espacio agradable y amigable con el ciudadano es un espacio urbano que éste no utiliza únicamente como vía de tránsito entre el origen y el destino, sino como un espacio para “vivirlo”, haciendo competencia directa al desplazamiento sobre 4 ruedas.

Un espacio agradable, con más vegetación y con menos ruido (especialmente en la Avenida de Lérida) generaría más dinámica urbana atrayendo así a posibles inversores interesados en espacios estratégicos en Monzón como podría ser la calle Barón de Eroles, eje de conexión de ambas estaciones centrales en la ribera norte del río Sosa. Confiamos, también, en que el nuevo proyecto Monzón Río otorgará un potencial mayor al centro, como espacio de esparcimiento natural y de conexión este-oeste.

Durante la elaboración del presente informe, se han extraído los datos del terreno, analizados a vista de calle y bajo el uso de sistemas de información geográfica. Se han, en definitiva, asentado las bases para continuar con las siguientes fases de Objetivos y Diseño de Medidas que completarían el PMUS de Monzón haciendo de ésta una ciudad con una movilidad que promueva la marcha a pie, en bicicleta o en transporte público contrarrestando la dependencia al vehículo privado

Para concluir y, tras analizar los diferentes puntos, sería fundamental que la siguientes fases del PMUS den respuesta a, al menos, estos 7 retos:

- Óptima restructuración del tránsito viario: A través de simulaciones y de comparación de escenarios.
- Dimensionamiento inteligente del parque de estacionamiento público: De cara a garantizar el mejor balance entre los diferentes modos de movilidad.
- Pacificación de las calles: Allí donde se precise de una reducción de velocidad.
- Aprovechar el potencial ciclista: A través de la promoción de este medio.
- Usar eficientemente los recursos en transporte público: Para un mayor aprovechamiento de la infraestructura actual y exploración de soluciones futuras.
- Aceptar el desafío de una alternativa de movilidad intercomarcal a los polos industriales.
- Seguir haciendo de Monzón una ciudad verde y universalmente accesible, donde caminar por sus calles sea un motivo para dejar el coche aparcado en casa.



Tipo:	Informe técnico – Resumen ejecutivo
Descrip:	PMUS Monzón. Fases I y II. Redacción de un diagnóstico participado
Ciente:	Ayuntamiento de Monzón

Versión:	1.a
Autor:	Grupo SU
Fecha:	03/12/17



Tipo:	Informe técnico – Resumen ejecutivo
Descrip:	PMUS Monzón. Fases I y II. Redacción de un diagnóstico participado
Ciente:	Ayuntamiento de Monzón

Versión:	1.a
Autor:	Grupo SU
Fecha:	03/12/17



Edificio CIRCE - Campus Río Ebro
Universidad de Zaragoza - Mariano Esquillor Gómez, 15
50018 Zaragoza
Tel.: 976 761 863 Fax: 976 732 078
e-mail: circe@fcirce.es