



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



— Convive y Respeta —

AYUNTAMIENTO DE JACA

MARZO 2016



INTRODUCCIÓN.....	1
A. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.....	3
A.1. ¿QUÉ ES UN PMUS?	3
A.1.1. ¿CUÁLES SON SUS BENEFICIOS?.....	4
A.1.2. ¿QUÉ TIPO DE MEDIDAS Y ACTUACIONES CONTEMPLA?	5
A.2. EL PMUS DE JACA.....	5
A.2.1. ANTECEDENTES.....	6
A.2.2. OBJETIVOS.....	9
A.2.3. EJES DE ACTUACIÓN.....	11
B. DIAGNÓSTICO	12
B.1. MODELO SOCIOECONÓMICO	12
B.1.1. POBLACIÓN.....	12
B.1.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	15
B.2. MODELO TERRITORIAL	16
B.2.1. TERRITORIO.....	16
B.2.2. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.....	17
B.3. MODELO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE JACA	20
B.3.1. EVOLUCIÓN URBANÍSTICA.....	20
B.3.1. ZONIFICACIÓN.....	22
B.4. CENTROS DE MOVILIDAD Y ACTIVIDAD	24
B.4.1. ZONAS RESIDENCIALES. VIVIENDAS. EQUIPAMIENTO HOTELERO.....	24



B.4.2. ACUARTELAMIENTOS MILITARES.....	26
B.4.3. ZONAS INDUSTRIALES. EQUIPAMIENTOS COMERCIALES.....	27
B.4.4. EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS.....	32
B.4.4.1. CENTROS ADMINISTRATIVOS.....	32
B.4.4.2. EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS.....	36
B.4.4.3. CENTROS EDUCATIVOS.....	41
B.4.4.4. CENTROS DEPORTIVOS.....	50
B.4.4.5 CENTROS CULTURALES, TURÍSTICOS Y DE OCIO.....	52
B.4.4.6. NÚCLEOS RURALES.....	57
B.5. MOVILIDAD URBANA.....	59
B.5.1. RED VIARIA URBANA. ACCESIBILIDAD.....	59
B.5.2. TRÁFICO URBANO.....	65
B.5.3. PARQUE DE VEHÍCULOS.....	72
B.5.4. ESTACIONAMIENTO.....	74
B.5.5. SINIESTRALIDAD.....	84
B.5.6. TRANSPORTE URBANO.....	86
B.5.7. SERVICIO DE TAXIS.....	89
B.5.8. TRÁFICO VIARIO DE MERCANCÍAS. ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.....	92
B.5.9. TRANSPORTE INTERURBANO.....	94
B.5.9.1. LÍNEAS DE AUTOBUSES INTERURBANOS.....	95
B.5.9.2. LÍNEA DE TREN.....	100



C. PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	102
C.1. ANTECEDENTES.....	102
C.1.1. ENCUESTAS AGENDA 21 LOCAL. 2044-2009.....	102
C.1.2. SONDEO CAMINOS ESCOLARES SEGUROS. 2012.....	103
C.2. SONDEO MOVILIDAD PMUS.....	105
C.3. INSTANCIAS Y SUGERENCIAS.....	110
C.4. PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA “ARAGÓN PARTICIPA”	
.....	111
D. PLAN DE ACCIÓN. MEDIDAS.....	114
E. PLAN DE SEGUIMIENTO. INDICADORES.....	166
F. CONCLUSIONES.....	185
G. ANEXOS.....	189

Anexo 1. Informes aforos tráfico.

Anexo 2. Tablas resumen medidas e indicadores.

Anexo 3. Informe sondeo opinión hábitos movilidad.

Anexo 4. Actas Aragón Participa.

Anexo 5. Informe sondeo opinión Policía Local.

Anexo 6. PLANOS.



INTRODUCCIÓN

La elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para Jaca (PMUS), fue -en Julio de 2015- una de las primeras decisiones tomadas en mi condición de Concejal Delegado de Movilidad.

Desde entonces he tenido la oportunidad de asistir a distintos foros relacionados con la movilidad sostenible, que me han servido para constatar la necesidad de asumir el reto de traducir las inquietudes en acciones y, al mismo tiempo, aprender de la experiencia de otros; tanto de sus éxitos, como de sus errores y de sus propuestas de futuro.

Algunas de las citas, frases y comentarios escuchados o leídos han pasado a formar parte de la filosofía de este Plan. Entre ellas destaco:

- “El progreso es imposible sin el cambio. Aquellos que no pueden cambiar sus mentes, no pueden cambiar nada”. (George Shaw)
- La INTEGRACIÓN, la PARTICIPACIÓN y la EVALUACIÓN deben conformar los pilares básicos de un PMUS.
- SOSTENIBLE, SEGURA y SALUDABLE: las tres “eses” de la Movilidad.
- “La necesidad de promover un modelo de desplazamientos en el que predominen los medios activos (peatonal y ciclista) y los colectivos, con una reducida presencia del automóvil.”
- “Las virtudes de la bicicleta se pueden leer desde la óptica individual, pero se refuerzan ante las políticas públicas por su contribución al beneficio colectivo”
- La necesidad de asegurar una MOVILIDAD ACCESIBLE para todos...

El mayor valor de este PMUS reside en que el resultado final recoge, en un porcentaje muy alto, las propuestas realizadas por los propios ciudadanos a través de los distintos procesos de participación abiertos para este fin.

Otros valores son la apuesta clara por los desplazamientos seguros a pie y en bicicleta aprovechando las magníficas condiciones de la ciudad, la voluntad de apostar por una movilidad accesible a todos, la necesidad de modificar la jerarquía de los medios de transporte en favor del peatón, la bicicleta y el transporte público



por delante del automóvil, y la adecuación del sistema de reparto de mercancías a las características de las zonas históricas de la ciudad.

El trabajo ha sido realizado por los propios servicios municipales bajo la tutela y coordinación de la Fundación CIRCE a cuyo representante agradezco su buen trabajo y apoyo constante.

Por parte municipal el equipo de coordinación lo ha formado la Técnico de Medio Ambiente, el Jefe de la Policía Local y este Concejal Delegado de Movilidad.

En el análisis técnico de las propuestas ciudadanas, han intervenido, además, los jefes de los servicios de deportes, transporte urbano y urbanismo.

Por parte externa han colaborado la firma PRAMES -en la reedición de las encuestas ciudadanas-, y "ARAGON PARTICIPA" -del Departamento de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón-, en el desarrollo del proceso participativo.

Quiero agradecer a mis compañeros de equipo su alta implicación y gran esfuerzo, a los ciudadanos su buen criterio y el tiempo dedicado y a la técnica delineante su compromiso-extra y su profesionalidad.

Considero de justicia dejar constancia del magnífico trabajo realizado, en su día, por la "Agenda21 Local" en materia de movilidad. Los datos recabados y el documento resultante han sido fundamentales para este PMUS. Si las acciones propuestas entonces se hubieran llevado a cabo, Jaca hubiera estado en la vanguardia de la implantación de planes de movilidad urbana sostenibles.

Los ciudadanos y los técnicos han realizado un magnífico trabajo. A los políticos nos corresponde ahora hacer posible sus propuestas como medio para resolver sus necesidades y mejorar la calidad de vida de todos –residentes y visitantes-, comprometiéndonos en el desarrollo de una sociedad más sana, sostenible, justa y respetuosa con nuestro medio ambiente.

El Concejal Delegado de Movilidad.



A. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

A.1. ¿QUÉ ES UN PMUS?

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Esto significa proporcionar a la ciudadanía, alternativas al vehículo privado que sean cada vez más sostenibles, eficaces y confortables, y a la vez, concienciar de la necesidad de un uso más eficiente del vehículo privado. Por tanto, se hace necesaria una gestión de la demanda de movilidad privada que requiera de una alta concienciación y participación ciudadana.

La elaboración de un PMUS requiere una metodología de participación y concienciación social, información y educación por parte de las autoridades locales, análisis detallados de la situación inicial y de las propuestas, implantación progresiva de las medidas con evaluación de resultados, y realizaciones piloto, educativas y promocionales.

A su vez, los planes de movilidad requieren de un equipo de gestión municipal que garantice la participación de los ciudadanos, así como de organizaciones políticas, sociales y empresariales, que preste apoyo y soporte a las acciones estrictamente técnicas y que prepare la normativa necesaria.

Igualmente, debe llevarse a cabo una evaluación periódica en base a indicadores predefinidos de los resultados obtenidos con la implantación de las medidas para verificar el cumplimiento de objetivos o, en su defecto, diseñar y aplicar medidas correctoras.



A.1.1. ¿CUÁLES SON SUS BENEFICIOS?

Los PMUS reportan una serie de beneficios para la ciudad donde se implanta:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables).
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

En definitiva, los PMUS pretenden integrar todos los beneficios asociados al TRANSPORTE SOSTENIBLE.

A.1.2. ¿QUÉ TIPO DE MEDIDAS Y ACTUACIONES CONTEMPLE?



Los planes de movilidad urbana sostenible se desarrollan mediante políticas de regulación de la movilidad y de la accesibilidad, entre las que se incluyen:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en centros urbanos.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Potenciación de estacionamientos de disuasión en las paradas de las afueras de las ciudades o en el ámbito metropolitano.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación a los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta y supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad.

A.2. EL PMUS DE JACA

En julio de 2015, el nuevo equipo de gobierno salido de las últimas elecciones municipales, decide continuar con el convenio firmado el 8 de enero de 2014 por la corporación anterior con la Fundación CIRCE - Centro de Investigación de Recursos y Consumos Energéticos- quien, a través de su proyecto BUMP -Boosting Urban Mobility Plans- se dedica a proporcionar formación y asesoramiento en la elaboración de PMUS con el apoyo de fondos europeos.

Una vez decidida la elaboración de un PMUS para Jaca, los trabajos dan comienzo retomando las iniciativas tomadas con anterioridad entre las que destacan las que a continuación se relacionan.



A.2.1. ANTECEDENTES.

- AGENDA 21 LOCAL.

El proceso de Agenda 21 Local que se inició en el año 2004 culminó con un **Plan de Acción Local** aprobado por el Pleno del Ayuntamiento el 20 de septiembre de 2006. Dentro de ese Plan de Acción, uno de los ejes de actuación fue el modelo territorial del término municipal de Jaca que programaba la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana con el fin de perseguir los siguientes objetivos:

- Disminuir el uso del **transporte motorizado** privado.
- Potenciar el uso de **medios de transporte respetuosos** con el medio ambiente.
- Mejorar la **fluidez** de la circulación de todo tipo de medios de transporte y respetar los espacios de cada uno de ellos.
- Hacer de Jaca un municipio **accesible** a todos.
- Fomentar la **educación vial**.

Para conseguir estos objetivos, se propusieron las siguientes acciones:

- **Ordenar** del tráfico, la circulación y el estacionamiento de vehículos.
- Fomentar el desplazamiento **a pie**.
- Impulsar el uso de la **bicicleta**.
- Potenciar el **transporte público urbano**.
- Eliminar las **barreras arquitectónicas**.



- Realizar campañas de **concienciación ciudadana** para el uso de transportes alternativos.

- ENCUESTAS CIUDADANAS 2004-2009-2015.

Durante el diagnóstico de la Agenda 21 Local en 2004 se realizaron unas **encuestas de percepción ciudadana**. Esta iniciativa fue repetida en 2009. En ambas ocasiones había un apartado específico sobre Movilidad.

Aprovechando la existencia de estos datos, se decide pasar un nuevo cuestionario en 2015 con el fin de obtener datos importantes tanto sobre la situación actual, como la comparativa con las ocasiones anteriores. De esta forma se da pie a un importante proceso de participación ciudadana que, dada su magnitud e importancia para el desarrollo de este PMUS, se comenta en el capítulo correspondiente y se expone, en su totalidad, en uno de los anexos de este documento.

- RETE21.

El Ayuntamiento forma parte de la Red de Entidades Alto Aragonesas por la Sostenibilidad (**RETE21**), desde el 22 de junio de 2005 mediante acuerdo suscrito con la Diputación Provincial de Huesca. Esta red proporciona apoyo técnico y logístico en proyectos e iniciativas sostenibles. Una de estas iniciativas, ya instauradas, hace referencia a los:

- CAMINOS ESCOLARES SEGUROS.

Durante un año desde mayo de 2012, los miembros de RETE21 desarrollaron un trabajo técnico para sentar las bases de la implantación de caminos escolares seguros en cada uno de las entidades locales participantes. La **ACCIONES** de todas las actividades realizadas y de las conclusiones extraídas está recogida en el **documento denominado Caminos Escolares en pequeños y medianos municipios**, elaborado en febrero de 2013 por ARC MEDIACIÓN AMBIENTAL, entidad que dinamizó todo el proceso.



Este trabajo se considera antecedente de las campañas para implantar los caminos escolares en Jaca que el Ayuntamiento ha desarrollado durante 2013 y 2014 elaborando encuestas, señalizando recorridos, celebrando actividades y facilitando la participación de la comunidad escolar.

- RED DE CIUDADES POR LA BICICLETA.

El Ayuntamiento de Jaca forma parte de la **Red de Ciudades por la Bicicleta** (RcxB) desde el 19 de enero de 2011. Esta asociación tiene como objetivo el facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de la bicicleta en las ciudades, realizando para ello todas las actividades necesarias para impulsar la bicicleta como medio de desplazamiento e intensificando las iniciativas adoptadas con el mismo objetivo, entre otros, por las administraciones públicas.

Como parte de ello, se firmó el 22 de mayo de 2012 un Convenio de colaboración con dicha Red para adherirse al sistema de Registro de Bicicletas (**BICIREGISTRO**) que no ha entrado en funcionamiento hasta marzo de 2016.

Desde la Asamblea General celebrada en Murcia en octubre de 2015, el ayuntamiento de Jaca forma parte, como vocal, de la Junta Directiva.

- FUNDACIÓN ECA BUREAU VERITAS.

El Ayuntamiento aprobó el 26 de enero de 2011 un convenio con esta Fundación para el desarrollo de la bicicleta y el caminar en la ciudad teniendo en cuenta que dedicaba su actividad a colaborar con otras entidades públicas y privadas en su fomento y dado que, en ese momento, ostentaba la Secretaría Técnica de la RcxB.

El 19 de julio de 2012, la Corporación firma un contrato menor de servicios para la redacción de un estudio de Movilidad Urbana Sostenible. En el marco de este contrato, en febrero de 2013, la Fundación ECA Bureau Veritas presentó un **estudio sobre la creación de rutas de movilidad obligada a pie y la optimización del servicio de autobús urbano**, en el que se propone la señalización de determinadas recorridos por el casco urbano de Jaca, con la indicación del tiempo



que se tarda en llegar a pie o en bicicleta a determinados centros de interés y una propuesta de desdoblamiento de la ruta del autobús urbano.

Ninguna de estas propuestas ha tenido continuidad, a pesar del coste del estudio.

- PROYECTO BUMP DE LA FUNDACIÓN CIRCE.

El Ayuntamiento se incorporó al Proyecto BUMP, -que coordina la Fundación CIRCE- el 8 de enero de 2014 proporcionando formación y asesoramiento en la elaboración de PMUS.

A.2.2. OBJETIVOS.

Con la elaboración del PMUS de Jaca se pretende fundamentalmente **mejorar la calidad de vida de los ciudadanos -residentes y visitantes-**, a través de los siguientes objetivos:

- Hacer de la INTEGRACIÓN, la PARTICIPACIÓN y la EVALUACIÓN, los pilares básicos de nuestro PMUS.
- Hacer de Jaca una ciudad cómoda, agradable, sostenible, accesible, saludable y respetuosa con el medio ambiente.
- Potenciar el uso de los medios de transporte y desplazamiento adecuados para estos fines, especialmente: el caminar, la bicicleta y el transporte público.
- Disminuir, consecuentemente, el uso del transporte privado motorizado.
- Darle al peatón la preferencia del plan de movilidad sobre la bicicleta y otros vehículos.

Para ello será necesario:



- Conocer la situación actual de la movilidad en el municipio y hacer un diagnóstico de los aspectos que la condicionan o limitan.
- Prever el impacto en la movilidad de los nuevos desarrollos urbanísticos, ya sean residenciales, equipamientos o centros terciarios comerciales o de otro uso.
- Hacer de Jaca una ciudad accesible a todos, suprimiendo barreras arquitectónicas y actuando sobre todo tipo de elementos que impidan o dificulten la movilidad de peatones, bicicletas y automóviles, y los desplazamientos con sillas portabebés, sillas de ruedas, etc.
- Realizar campañas de concienciación, sensibilización y educación vial que permitan la convivencia entre peatones, bicicletas y automóviles de forma respetuosa y segura.
- Actualizar los Reglamentos y Ordenanzas Municipales relacionados con la movilidad, de forma que garanticen la convivencia y el respeto entre los diferentes modos de desplazamiento, la seguridad de los peatones, ciclistas y conductores y la correcta prestación de los servicios de transporte público.
- Fomentar los desplazamientos que requieran algún nivel de actividad física, como forma de preservar la salud.
- Establecer un sistema coherente de aparcamientos, tanto de residentes como de rotación y disuasorios, como cuestión clave para reducir el uso del automóvil privado.
- Recuperar espacios y acondicionar y aumentar las superficies peatonales. Seguir con el plan de peatonalización del Casco Histórico.
- Actuar sobre el reparto de mercancías en el casco urbano desde criterios de sostenibilidad.



- Contar con la opinión, sugerencias y propuestas de los ciudadanos y de los distintos sectores sociales y económicos implicados, a través de la creación de la “MESA DE LA MOVILIDAD”.

- Elaborar el correspondiente sistema de seguimiento y evaluación del PMUS que permita retroalimentarlo y mantenerlo siempre actualizado.

A.2.3. EJES DE ACTUACIÓN.

Será necesario articular medidas sobre ocho “ejes de actuación”:

- Mejorar y promover la movilidad peatonal y en bicicleta.
- Mejorar la circulación y pacificar el tráfico.
- Mejorar el número, equipamiento y uso de los aparcamientos.
- Mejorar la accesibilidad y la seguridad de las vías urbanas.
- Ordenar el tráfico y el reparto de mercancías en el Casco Histórico.
- Mejorar el transporte público.
- Implementar la sostenibilidad en la movilidad.
- Acciones transversales

En cada medida deberá figurar su plazo de ejecución y su presupuesto aproximado.



B DIAGNÓSTICO

B.1. MODELO SOCIOECONÓMICO

B.1.1. POBLACIÓN.

El municipio de Jaca cuenta con **13.121 habitantes** de derecho, de los que un **92,6%** se concentran en la **ciudad de Jaca** y un **7,4%** reside en los núcleos rurales. El núcleo rural más habitado es Barós con 99 personas empadronadas. Bescós de la Garcipollera, Jarlata, Navasilla, Las Tiesas Altas, Las Tiesas Bajas y Orante cuentan con menos de 10 habitantes de derecho (Fuente: Nomenclador del Padrón municipal de habitantes. INE-IAEST, 1-1-**2014**).

Respecto a su evolución, es a lo largo del **siglo XX** cuando se producen los movimientos migratorios que configuran la actual distribución de la población en el municipio de Jaca. A principios de siglo la ciudad representaba el 53% de la población total del municipio, si bien a **partir de los años 50 empieza a absorber la población procedente de los núcleos rurales y municipios vecinos** hasta llegar al casi 93% actual, por su papel de cabecera de comarca y por el desarrollo de la actividad turística. A pesar de diversos retrocesos demográficos, en incremento absoluto, Jaca se sitúa a principios del siglo XXI como el tercer municipio de la provincia de Huesca con **mayor crecimiento de población** (Fuente: Loscertales, B., Jacetania de espacio agrario a espacio turístico, 1993).

Desde inicios del **siglo XXI**, se mantiene la tendencia del incremento en el número de habitantes del municipio, si bien **desde el año 2009** hasta la actualidad se observa un **ligero decrecimiento de la población**, achacada a la crisis económica y la caída del sector de construcción.

Evolución de la población

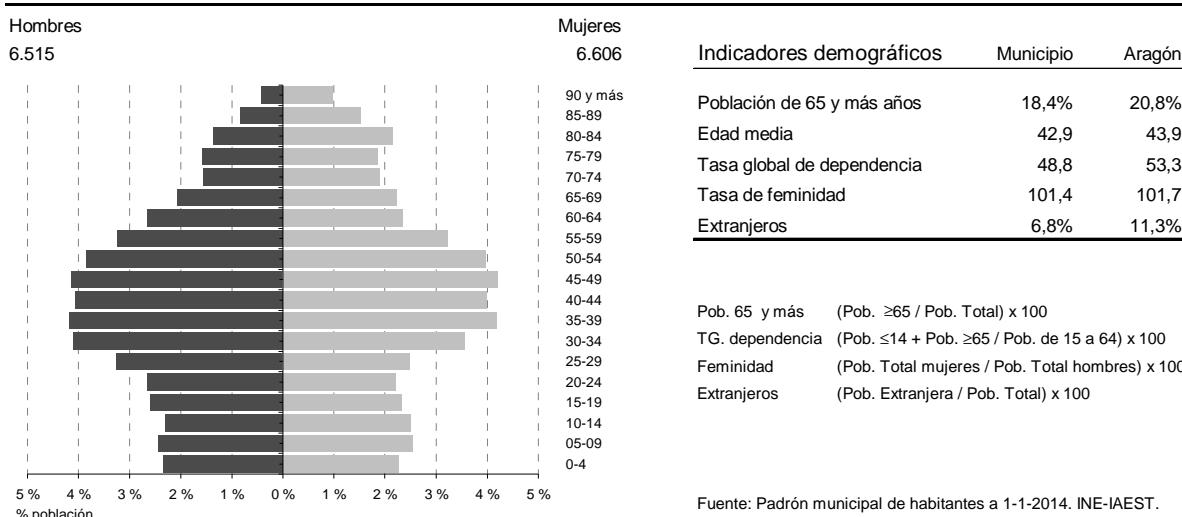
Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Población	11.591	11.932	12.063	12.322	12.553	12.736	12.759	13.193	13.396	13.374	13.299	13.248	13.221	13.121	13.088

Fuente: Padrón municipal de habitantes a 1 de enero de cada año.



En cuanto a la **estructura** de la población de Jaca, en la actualidad la **composición por sexos** es **equilibrada**, con una tasa de feminidad de 101,4. La **edad** media de la población se sitúa en los 42,9 años, un 18,4% de la misma tiene más de 65 años y una tasa global de dependencia de 48,8, lo que se traduce en un modelo de pirámide característico de **población regresiva**: ensanchada en sus tramos centrales de edad, en los que se concentra la población activa, y con un porcentaje de ancianos relativamente superior al de jóvenes (Fuente: Nomenclador del Padrón municipal de habitantes. INE-IAEST, 1-1-2014).

Estructura de población a 1 de enero de 2014.



Fuente: Padrón municipal de habitantes a 1-1-2014. INE-IAEST.

En cuanto a su **movimiento natural**, la población de Jaca se asemeja a la de Aragón, con **saldo vegetativo negativo** (más defunciones que nacimientos). Respecto al **movimiento migratorio**, el saldo también viene siendo **negativo** desde el año 2010 (más emigraciones que inmigraciones) (Fuente: Movimiento natural de población. INE-IAEST, 2014).

En cuanto a la **procedencia** de la población, en la actualidad un **6,8% son extranjeros**, un porcentaje que se ha venido incrementando desde principios del siglo XXI y que se ha mantenido en estos últimos años. En una gran proporción estos extranjeros proceden **de América** y en su mayor parte su edad es igual o inferior a los 45 años, lo que muestra que son una **población potencialmente activa**. Se justifica su presencia en Jaca como mano de obra para el sector de la construcción en los años en que este sector se desarrolló económicamente y que posteriormente también se han ocupado en el sector servicios, principalmente en



la hostelería (Fuente: Nomenclator del Padrón municipal de habitantes. INE-IAEST, 1-1-2014).

Por el carácter de centro turístico y de segunda residencia de Jaca, la **población residente estacional**, que se concentra principalmente en verano y los fines de semana de invierno, durante la temporada de esquí, incrementa la población residente habitual de forma significativa en esas épocas. La población estacional máxima (la residente habitual más la ocasional), estimada ponderadamente por la ocupación del número total de viviendas construidas en Jaca y de las plazas hoteleras disponibles en la ciudad, fue de **43.948 personas a lo largo del año 2009** (Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, 2010). Los datos disponibles de la recogida de residuos para ese mismo año **2009**, permiten establecer una población ocasional durante el mes de agosto, el de mayor ocupación continuada del año, de 8.854 personas, en total **una población estacional máxima de 22.250 personas**. Las cifras estimadas para el año **2014** a partir de los datos del servicio de recogida de residuos domésticos son de **una población estacional máxima de 49.416 personas**, repitiéndose el **mes de agosto** como el de **mayor ocupación** con una población ocasional de 9.426 personas (Fuente: Fomento de Construcciones y Contratas, S.A. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

En cuanto a los datos relativos a la **población turística ocasional**, en el **año 2014** se atendió en la **Oficina de Turismo de Jaca** a **44.738 personas**, de las a que 42.037 se hizo de forma presencial y el resto a través de correo postal, correo electrónico, fax o teléfono. El mes de agosto es el mes de mayor afluencia con 11.428 personas atendidas en 2014, llegando a 13.585 en 2015, año en el que se ha celebrado el Festival Folklórico de los Pirineos coincidiendo con el comienzo de ese mes. En cualquier caso, noviembre es el mes de menor actividad turística en la Oficina, con únicamente 940 personas atendidas en 2014 (Fuente: Oficina Municipal de Turismo de Jaca, 2014, 2015).



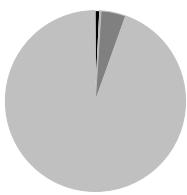
B.1.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA.

La actividad económica predominante en el municipio de Jaca es el **sector servicios o terciario**, ligado al turismo y relacionado con el carácter de ciudad cabecera de comarca que tiene Jaca. El 82,7% de las afiliaciones a la Seguridad Social pertenecen al sector servicios y, en segundo lugar, el 9,4% al sector de la construcción. De las actividades económicas agrupadas en el sector servicios, el mayor número de inmatriculaciones en Jaca responde a los servicios de comidas y bebidas, lo que denota la importancia del sector terciario relacionado con el turismo (Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social. Explotación: IAEST, 2014).

Contratos

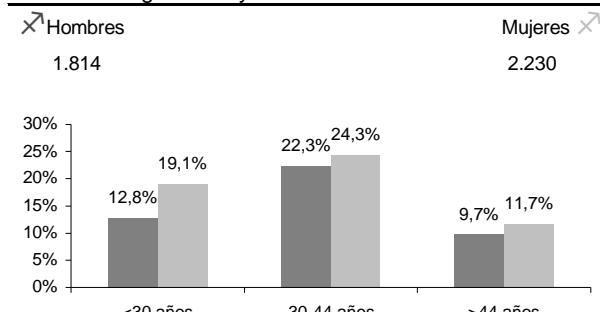
Unidad: Total anual de contratos registrados

Contratos según sector de actividad. Año 2014



↗ Agricultura	0,7%
↗ Industria	0,4%
↗ Construcción	4,4%
↗ Servicios	94,4%

Contratos según sexo y edad. Año 2014



Fuente: Instituto Aragonés de Empleo. Explotación:
Instituto Aragonés de Estadística

La principal fuente generadora de **empleo** también es el **sector servicios**, que cuenta con el 94,4% de los contratos registrados. El 71,7% de los demandantes de empleo lo son del sector servicios y la ocupación más demandada es como vendedor en tiendas y almacenes. Actualmente hay 904 demandantes de empleo en Jaca (Fuente: Instituto Aragonés de Empleo. Explotación: IAEST, 2014).



B.2. MODELO TERRITORIAL

B.2.1. TERRITORIO.

El **municipio** de Jaca está situado en el cuadrante noroeste de la provincia de Huesca, en el sureste de la Comarca de La Jacetania, de la que es capital. El municipio abarca los núcleos rurales de Abay, Abena, Ara, Aragúas del Solano, Áscara, Asieso, Atarés, Badaguás, Banaguás, Baraguás, Barós, Bernués, Bescós de la Garcipollera, Binué, Botaya, Caniás, Espuéndolas, Gracionépel, Guasa, Guasillo, Ipas, Jarlata, Las Tiesas Altas, Las Tiesas Bajas, Lerés, Martillué, Navasa, Navasilla, Novés, Orante, Osia, Ulle y Villanovilla. La estación invernal de Astún también pertenece al término municipal de Jaca, desde el Pico de La Raca hacia el norte hasta toparse con la frontera francesa.

El municipio tiene una altitud media de 818 m.s.n.m., se extiende en una superficie de 406,3 km², siendo el noveno municipio más extenso de Aragón. El territorio de Astún ocupa unas 900 Has. situadas a 1.600 m.s.n.m y a unos 30 Km. de distancia de la ciudad de Jaca.

La **ciudad de Jaca** es un punto estratégico de comunicaciones entre el valle de Canfranc, la Canal de Berdún y la Val Ancha. Se encuentra a 72 Km. de Huesca, la capital de provincia, y a 33 Km. de la frontera francesa. Actúa como punto turístico de atracción para las comunidades más próximas, Navarra, País Vasco, y para el resto de Aragón. Por su cercanía a las estaciones de esquí del Valle del Aragón y su ubicación en un entorno de montaña, Jaca es un centro turístico de deportes de invierno y ligados a la naturaleza, pero también cultural, gracias a su legado histórico y monumental y a ser atravesada por el Camino de Santiago.



B.2.2. INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

Las carreteras más importantes son las **nacionales N-330**, que comunica Alicante con Zaragoza, Huesca, Jaca y Puerto de Somport, y la **N-240**, que une Tarragona, Lérida, Huesca, Jaca, Pamplona y San Sebastián. Estas carreteras forman parte de la Red de Carreteras del Estado y también de la Red de Interés General del Estado en Aragón.

Las características geométricas de la N-330 son las de una carretera convencional de dos carriles, al que hay que añadir la Variante Este de Jaca, que comunica los accesos de Sabiñánigo y Somport de la N-330. Este itinerario tiene características preferentes dentro de la red de interés del Estado constituyendo uno de los accesos transfronterizos de primer orden. El acceso oeste de Jaca está constituido por la N-240, también una carretera convencional de dos carriles. El tramo interior al municipio discurre entre el núcleo urbano de la ciudad y el puente sobre el río Gas. Estas dos carreteras cruzan la ciudad de Jaca, convirtiéndose en los grandes viales del casco urbano: de sur a norte las Avenidas Regimiento de "Galicia 19", Primer Viernes de Mayo y Francia, y de este a oeste las Avenidas Perimetral y Nuestra Señora de la Victoria.

La **Autovía Mudéjar A-23** Sagunto-Somport sube en dirección Sur-Norte desde Huesca. En el municipio de Jaca hay un tramo de unos 10 Km. desde la salida de Sabiñánigo hasta la Variante Este de acceso a la ciudad, que deriva en la N-330 dirección norte. Por otro lado, actualmente están en ejecución dos tramos de la **Autovía del Pirineo A-21** Jaca-Pamplona. Recientemente el Ministerio de Fomento ha aprobado el proyecto de construcción de la **Variante Norte de Jaca**, que conectará estas dos autovías salvando el centro urbano por el norte mediante un tramo de 8 Km. El proyecto está presupuestado en 114,6 millones de euros (2015), con un horizonte de ejecución de 4 años a partir de finales del 2016 (Fuente: <http://www.heraldodearagon.es>. Elaboración propia, 2015).

También hay **carreteras autonómicas** de segundo orden, la **A-1205**, que comunica Jaca con San Juan de la Peña por Bernués (42,30 Km.), la **A-1603** que une Santa Cilia con Bernués (22,80 Km.) y la **A-2605** que comunica las localidades de la comarca, Hecho y Aísa, con Jaca (23,50 Km.). Ninguna de estas vías



pertenecen a la Red Básica de carreteras autonómicas, aunque sí se consideran de interés comarcal.

Respecto a las **carreteras de titularidad de la Diputación Provincial de Huesca** en el municipio de Jaca, sus funciones son equivalentes a la red viaria municipal de acceso a los núcleos rurales y son la **HUV-3011**, que une la N-330 con el apeadero de Navasa hasta Baranguá, y la **HUV-2141** que conecta el núcleo de Abay con la carretera de Aísa.

El resto de las carreteras son las de tercer orden, que unen los treinta y tres núcleos rurales del municipio con la ciudad de Jaca. Los **accesos a los núcleos rurales** del municipio son del Ayuntamiento de Jaca, salvo los ya comentados a Abay, Navasa y Las Tiesas Bajas, a los que se accede por carreteras provinciales y autonómicas, respectivamente. En kilometraje, estas carreteras de responsabilidad municipal suponen algo más del 35% de las vías existentes en el municipio. En su gran mayoría se encuentran pavimentadas y tienen una anchura suficiente de calzada de entre 4 y 6 m. (Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, 2010).

El municipio de Jaca posee una importante red de **caminos agropecuarios** que permiten la conexión directa entre los diferentes núcleos rurales, así como otros caminos de segundo orden de uso variado, entre otros, el de esparcimiento. Mención especial merecen las **vías pecuarias** que atraviesan la ciudad de Jaca (Cañada Real de Bernués, Cabañera de Navarra y Cañada de Jaca a Biescas), que compatibilizan su uso tradicional con el de ocio, y a lo largo de las que se produce puntualmente el tránsito de ganado por el casco urbano.

La **infraestructura ferroviaria** existente en el municipio de Jaca consiste en una única vía que recorre Canfranc–Huesca–Zaragoza. Esta vía no está electrificada y el tráfico se controla por bloqueo telefónico a partir de Ayerbe. El trazado de la vía férrea cruza el término municipal de Jaca (15,5 Km.) en dirección noroeste desde el este y, a su paso por la ciudad, una vez atravesada la Estación de tren de Jaca, situada al nordeste del núcleo urbano, cambia a dirección norte. El trazado es prácticamente rectilíneo y no presenta pendientes importantes en



su paso por el término municipal hasta el tramo entre la Estación de tren de Jaca y el término municipal de Castiello de Jaca, en el que empieza a adquirir su carácter de alta montaña, debiendo salvar hasta entonces tres túneles (Fuente: Coordinadora para la apertura del ferrocarril Canfranc-Olorón. <http://www.crefco.org>, 2015).

Desde el 31 de diciembre de 2004 RENFE Operadora explota el tráfico ferroviario, mientras que ADIF –Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-, entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, es la titular de las instalaciones. En 2009 ADIF, realizó obras de renovación en el tramo de vía entre Caldearenas y la Estación de tren de Jaca. Las actuaciones en el municipio de Jaca consistieron principalmente en la sustitución de la vía antigua, que disponía de carriles de 45 Kg./m sin soldar y traviesas de madera, por otra nueva con carriles de 60 Kg./m, en barras largas soldadas, y traviesas monobloque de hormigón. Estas traviesas son polivalentes, por lo que permiten cambiar el ancho de la vía (actualmente ibérico de 1,668 m.) al estándar europeo o UIC (de 1,435 m., el mismo que utilizan los ferrocarriles franceses). El objeto de las obras fue mantener las condiciones la calidad de rodadura, permitiendo una mejora de la explotación ferroviaria, al aumentar la calidad de la vía y la seguridad de las circulaciones.

En cualquier caso, por las características de esta infraestructura ferroviaria, la velocidad máxima de circulación es de 90 Km./h, aunque en la mayor parte del recorrido no se pueden superar los 70 Km./h y hay varias limitaciones a solo 30. La carga de los trenes de mercancías está limitada a 19 Tm. por eje. (Fuente: Coordinadora para la apertura del ferrocarril Canfranc-Olorón. <http://www.crefco.org>, 2015).

En el casco urbano de la ciudad de Jaca, el cruce de la vía férrea con dos importantes viales urbanos, la Calle Fondabós y la Calzada de Rapitán, se resuelve con pasos a distinto nivel (superior o inferior, respectivamente) habilitados, tanto para el tráfico rodado, como para el peatonal. Sin embargo, sigue existiendo tránsito de peatones al mismo nivel de las vías desde el Barrio de La Tejería hacia el centro de la ciudad atravesando la Estación de tren de Jaca, a pesar de las



señales que prohíben cruzar las vías, instaladas en el entorno de la misma por el gestor ferroviario.

B.3. MODELO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD DE JACA

B.3.1. EVOLUCIÓN URBANÍSTICA.

La **ciudad de Jaca**, por su situación en un nudo de comunicaciones, entre los valles pirenaicos y las tierras agrícolas de la depresión longitudinal, ha evolucionado a lo largo de la historia de una ciudad-mercado, con una economía ganadera, agrícola y de pequeña industria artesanal, a una ciudad residencial y de servicios, configurándose como un centro turístico y cabecera de su Comarca. Esta transformación de las características socio-económicas de Jaca ha tenido su reflejo en la morfología urbana.

Antes de la fundación de la ciudad en el siglo XI, Jaca era una villa que se reducía a dos calles semicirculares en torno al monasterio de las Benedictinas. En la Edad Media la ciudad ya se configuró desde su fundación como ciudad-mercado situada en el Camino de Santiago, lugar de intercambios y de obligado peaje entre Francia y Zaragoza. Por su estratégica situación geográfica y la existencia de la muralla, la ciudad se afirmó como plaza fuerte frente a las invasiones. En esta época la población se dividía en dos núcleos: uno situado al este, al borde del río Gas; otro al norte en torno a la iglesia de San Pedro, que fue elevada a la categoría de catedral a instancias del rey Sancho Ramírez tras la fundación de la ciudad. Las calles que componían este casco antiguo, conservan en la actualidad esencialmente su trazado ortogonal de tradición romana, con la Calle Mayor como vía principal de este a oeste a la que confluyen perpendicularmente desde el norte una serie de calles que corresponden con los distintos barrios gremiales de aquella época y configuran lo que se considera el **Casco Histórico** de Jaca.



En la Edad Moderna se acentúa la condición de ciudad fortificada con la construcción de la Ciudadela en el barrio de extramuros y la Casa Consistorial y el Convento de las Benitas dentro del recinto amurallado.

Hasta los comienzos del siglo XX no se desarrolla la ciudad como tal. Se construye el paseo de Alfonso XIII en 1903 (actual Paseo de la Constitución) y en 1915 se derriban las murallas, comenzando un proceso de transformación urbana que permitió al antiguo caserío fusionarse con las **zonas de ensanche**, justificada por el crecimiento natural de la población y la incipiente afluencia de turismo. El trazado fuera del recinto primitivo de la ciudad obedece al proyecto de ensanche siguiendo el diseño de cuadrícula geométrica que facilita las comunicaciones interiores y favorece que el aire y el sol penetren en las viviendas. Así, se reformó el interior del Casco Histórico y sus enlaces con los nuevos ensanches, el de poniente que se extiende entre el Cuartel de la Victoria y la Ciudadela y el del Barrio Norte, comprendido entre el paseo de la Cantera, la Escuela Militar de Montaña y la Estación del Ferrocarril, configurándose los barrios en los que actualmente está residiendo la población de Jaca y se concentra la mayor densidad de viviendas.

Superado este crecimiento ordenado de la ciudad en el primer tramo del siglo XX, a partir de los años 70 comienza a producirse un importante **desarrollo urbanístico**, no justificado por el incremento demográfico local, sino por la demanda exterior de residencia del turismo en masa. Se completa en esa década el tejido urbano de los ensanches y surgen diversas urbanizaciones (Banco de la Salud, Prado Largo, Oroel 2000) aisladas del conjunto urbano.

En los años 80 se crean principalmente **áreas residenciales** en la zona de Membrilleras, a ambos lados de la avenida Perimetral, y más recientemente se amplían la zona norte de la ciudad, con el Barrio de La Tejería y la urbanización Solana de Rapitán, la sur en el área anexa a la zona deportiva, y se desarrolla la zona de poniente, el Llano de Samper y el Llano de la Victoria, que actualmente configuran todos ellos los barrios de segunda residencia, con urbanizaciones de calles amplias y distribución regular de parcelas con edificaciones en bloque. A partir de 2005, el sector de la construcción ha decelerado su actividad en Jaca y



no se han producido grandes crecimientos urbanos. (Fuente: Diagnóstico Agenda 21 Local de Jaca, 2006. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

B.3.1. ZONIFICACIÓN.

Con todo ello, queda distribuida la ciudad de Jaca tal y como se configura actualmente, organizada alrededor de núcleo urbano original, relativamente compacta en su centro y algo extendida hasta sus límites geográficos: por el norte el Monte Rapitán, por el nordeste las cornisas del río Aragón y por el sudeste el río Gas.

La ciudad queda enclavada en la terraza fluvial entre la margen izquierda del río Aragón y la derecha de su tributario, el río Gas. Desde el oeste hasta el centro de la ciudad no hay grandes desniveles, pero desde aquí hasta su encuentro con la falta del Monte Rapitán, al norte de la ciudad, existe una ligera pendiente. Por contra, al sur y al este, los barrios en el entorno del área deportiva, Membrilleras y Prado Largo, que se sitúan en la vertiente del río Gas, quedan a menor cota que el centro urbano.



Figura. Escaleras que salvan los desniveles entre los barrios de Membrilleras y Área Anexo Deportiva con el centro de la ciudad.

El Casco Histórico presenta edificaciones con alta densidad de ocupación de viviendas y usos comerciales y de servicios en las plantas bajas, conservando, en su mayoría, la arquitectura original y sin grandes edificaciones. En los ensanches se entremezclan las urbanizaciones de viviendas en edificios de gran altura con las zonas residenciales de viviendas de tipo unifamiliar. Las edificaciones en bloque



de los ensanches comparten el uso residencial con los usos comerciales y de servicios en las plantas bajas. Los barrios de viviendas más recientes prácticamente mantienen un uso exclusivamente residencial, ordenados en urbanizaciones con espacios abiertos interiores que ocupan manzanas completas distribuidas regularmente. El suelo con destino a equipamiento comercial e industrial urbanizado más recientemente queda en la periferia de la ciudad, mientras que en el Barrio Estación se ha quedado embolsado un triángulo de suelo urbano con este carácter.

Esta **actual configuración** de la ciudad de Jaca responde al planeamiento establecido en el año 1996 mediante la aprobación de la última revisión realizada del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU). El **suelo urbano de la ciudad de Jaca** ocupaba entonces una superficie de 1.237.000 m², que se han ampliado hasta los **2.912.541 m²** que tiene en la actualidad, gracias a la expansión urbana que ha experimentado. Esta superficie supone únicamente un 0,81% de ocupación del territorio del municipio.

De la programación del PGOU únicamente queda por desarrollar una bolsa de suelo urbanizable en la zona de Levante, al este de la ciudad, de unos 538.300 m², en la que el uso característico previsto es el residencial y la tipología predominante de edificación es la vivienda unifamiliar, con una previsión de construir más de 1.500 viviendas. El espacio urbano destinado a la movilidad que el planeamiento prevé en este suelo se concreta en los 56.387 m² destinados a sistemas generales (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Jaca, 1996. Indicadores RETE21, 2012. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).



B.4. CENTROS DE MOVILIDAD Y ACTIVIDAD

B.4.1. ZONAS RESIDENCIALES. VIVIENDAS. EQUIPAMIENTO HOTELERO.

El **uso residencial en la ciudad de Jaca** está ocupando grandes áreas de la ciudad, concentrándose la **población residente habitual** en el Casco Histórico, el Barrio Norte, el Barrio Universidad, Anexo Área Deportiva, Barrio Tejería, Barrio La Paz y Barrio San Jorge y las **segundas residencias** en el Vértice de Levante, Llano de Samper, Llano de la Victoria, Solana de Rapitán y Burgo de Rapitán.

El **número total de viviendas** en el municipio de Jaca pasó de 11.717 en 2004 a 16.636 en 2009 (Fuente: Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Años 2005 y 2010). Esta cifra es superior a la estimada mediante el padrón fiscal de **2014**, que se sitúa en **15.721 viviendas**, de las que **1.238 viviendas** están distribuidas **en los núcleos rurales** (Fuente: Padrón fiscal, 2013, 2014. Tesorería) y también mediante el Censo de Población y Vivienda de **2011**, que establece el **número total de viviendas familiares en Jaca en 16.075** (Fuente: Censo de población y viviendas. INE-IAEST, 2011).

Del total, las **viviendas principales en Jaca** han evolucionado de 4.127 en el año 2001 a **5.295 en el año 2011**. Esto arroja una cifra de **viviendas de segunda residencia** superior a las principales, calculadas en 8.415 viviendas en 2001 y en **10.780 viviendas en 2011** (Fuente: Censo de población y viviendas. INE-IAEST, 2001 y 2011).

El régimen de ocupación de las viviendas principales se cifra en una media de **2,4 residentes por vivienda principal** (Fuente: Censo de población y viviendas. INE-IAEST, 2001 y 2011).



Viviendas según tipo	
	Viviendas
Total	16.075
Principales	5.295
Convencionales	5.295
Alojamientos	0
No principales	10.780
Secundarias	8.498
Vacías	2.282

Distribución de las viviendas principales según régimen de tenencia	
Régimen	%Viviendas
Total	100,0%
En propiedad	
Compra, pagada	37,8%
Compra, hipoteca	31,1%
Herencia o donación	8,1%
En alquiler	17,3%
Cedida gratis/bajo precio	2,7%
Otra forma	3,1%

Distribución de las viviendas convencionales según superficie útil	
Superficie (m ²)	%Viviendas
Total	100,0%
Hasta 45 m ²	7,2%
De 46 a 60 m ²	4,6%
De 61 a 75 m ²	21,5%
De 76 a 90 m ²	34,6%
De 91 a 105 m ²	12,4%
De 106 a 120 m ²	7,6%
De 121 a 150 m ²	6,6%
Más de 150 m ²	5,4%

Fuente: Censo de población y viviendas, 2011. INE-IAEST.

La capacidad residencial de Jaca queda aumentada por la oferta de **alojamiento turístico** existente en todo el municipio, pero sobre todo en la ciudad.

Oferta turística

	Establecimientos	Plazas
Hoteles, hostales y similares	28	2.350
Viviendas de turismo rural	27	233
Campings	3	1.596
Apartamentos turísticos	73	303

Fuente: IAEST. Año 2014.

En cuanto al **equipamiento hotelero**, el mes de **agosto** es el mes en que permanecen abiertos la totalidad de los establecimientos hoteleros, con una oferta de **28 establecimientos y 2.331 plazas disponibles** en **2014**, mientras que en octubre y noviembre se registra la mínima disponibilidad. En cuanto al grado de ocupación de estas plazas, sigue siendo agosto el mes que mayor ocupación registra, con un 64,58% en el año 2014, si bien la ocupación registrada en fines de semana de ese mismo año es más importante los meses de enero, febrero y marzo, alcanzando un 67,08% este último mes coincidente con la Semana Santa. (Fuente: Encuesta de ocupación hotelera, 2014. INE).



En el municipio, caben destacar las viviendas previstas con carácter de **segunda residencia del Valle de Astún y del núcleo rural de Badaguás**, ambas asociadas a los equipamientos deportivos desarrollados en sus respectivos territorios y que están planificadas en un total de **850 y 610 viviendas** (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana de Jaca, 1996. Convenio urbanístico de planeamiento sobre las condiciones urbanísticas para el desarrollo de la estación invernal “Valle de Astún”, 2009. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

B.4.2. ACUARTELAMIENTOS MILITARES.

El **uso militar** ocupa una gran superficie del núcleo de Jaca, concretamente supone un 2,36% de la superficie del suelo urbano de la ciudad. Existen dos acuartelamientos: La Victoria, situado en la Avenida de Nuestra Señora de la Victoria, al este de la ciudad, frente a la carretera hacia Pamplona, y San Bernardo (Escuela Militar de Montaña), situado en la Calle San Bernardo, en el norte de la ciudad, en la salida hacia Canfranc.

	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	<u>Superficie ocupada</u>
Acuartelamiento La Victoria	0,8 Km.	32.797 m ²
Acuartelamiento San Bernardo	0,8 Km.	35.981 m ²

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

En cuanto al régimen de ocupación de los acuartelamientos, actualmente **los efectivos son unas 800 personas**, 248 trabajan en San Bernardo y 558 en La Victoria, con una previsión de tendencia a la baja de este número, estimándose la pérdida de unos 60 efectivos por año hasta el 2017.

Los efectivos residentes en los cuarteles únicamente se cifran en unos 150 en San Bernardo y unos 200 en La Victoria, por lo que el resto generan movilidad entre sus lugares de residencia y los acuartelamientos, como centros de trabajo. Concretamente hay 108 efectivos residentes en San Bernardo que trabajan en La



Victoria, lo que se estima que genera una tráfico de 15 coches, 15 bicicletas y 20 personas andando con una frecuencia diaria de lunes a viernes, principalmente entre las 7:30 y 8:00 de la mañana y de las 15:00 a las 15:30 horas de la tarde, coincidiendo con el horario de trabajo. Además, los fines de semana, con salida el viernes por la tarde y llegada el domingo por la noche, el acuartelamiento de la Victoria genera un tráfico estimado de 50 vehículos a motor procedentes de los militares residentes en este cuartel.

Ambos acuartelamientos cuentan con aparcamiento interior, tanto para vehículos a motor, como para bicicletas. El aparcamiento interior de bicicletas del Acuartelamiento La Victoria llega a utilizarse por 50 o 60 bicicletas en los momentos de máxima ocupación. En el Acuartelamiento La Victoria cuenta también con un aparcamiento de acceso restringido, exterior al recinto, con espacio suficiente para, al menos, 40 plazas.

En cuanto al parque móvil militar, únicamente se prevén como máximo 2 convoyes al año, de unos 30 o 40 vehículos cada vez (Fuente: Base Oroel. USBA, 2015).

B.4.3. ZONAS INDUSTRIALES. EQUIPAMIENTOS COMERCIALES.

Las **zonas industriales** se encuentran en la periferia del casco urbano de Jaca, salvo el Polígono Estación que se ha quedado embolsado en el suelo urbano. También existen otros dos polígonos industriales aislados, situados a la entrada y salida de la ciudad por la N-330, Charlé (sentido Castiello de Jaca) y Rescanato (sentido Sabiñánigo).

	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	<u>Superficie total</u>
Campancián	2,7 Km.	126.593 m ²
Llano de la Victoria	2,0 Km.	179.476 m ²



	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	<u>Superficie total</u>
Estación	2,2 Km.	28.325 m ²
Charlé	3,5 Km.	6.182 m ²
Rescanato	4,2 Km.	14.100 m ²

Fuente: Área de Urbanismo, Obras, Servicios y Medio Ambiente. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Por su ubicación y dimensiones, **Charlé y Rescanato**, no presentan dificultades de acceso, ni tienen gran incidencia en el tráfico rodado. Sin embargo, el **Polígono Estación** que se ha quedado embolsado en el suelo urbano, presenta una urbanización de calles relativamente estrechas en su interior, sin salida o conexión más que en la periferia de la manzana, sin aceras y sin distribución de aparcamientos, con lo que la circulación interior se complica para vehículos de ciertas dimensiones.



Figura. Calle Ferrocarril y calle en fondo de saco, ambas representativas de la urbanización del Polígono Industrial Estación.

Los accesos al Polígono Estación se realizan por Calzada de Rapitán, Calle Ferrocarril y Calle Isaac Albéniz, esta última con dificultades de tránsito por su geometría estrecha. El entorno más inmediato es compartido con usos educativos y culturales.

Los Polígonos de **Campancián y Llano de la Victoria**, de más reciente creación, cuentan con una gran superficie aún libre y un elevado porcentaje de



parcelas sin ocupar. En el Llano de la Victoria se tiene constancia del desarrollo de 32 actividades y de 15 en Campancián (Fuente: Área de Urbanismo, Obras, Servicios y Medio Ambiente. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

	<u>Superficie libre</u>	<u>Parcelas libres/totales</u>
Campancián	24.327 m ²	8/22
Llano de la Victoria	22.566 m ²	14/59

Fuente: Área de Urbanismo, Obras, Servicios y Medio Ambiente. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Se estima que el número de desplazamientos con origen o destino a estos polígonos industriales no son importantes, dada su baja ocupación. Sin embargo, los accesos presentan dificultad para los vehículos pesados. En el Llano de la Victoria, la geometría de las vías (una rotonda partida de reducidas dimensiones) y el relativo intenso tráfico (a la entrada de la ciudad por la N-240 desde Pamplona) dificulta las maniobras a los vehículos de grandes dimensiones. A Campancián se llega desde la variante oeste de la N-330 o desde el centro urbano por la Calle Fondabós; en ambos casos se confluye en una rotonda final que desemboca en un único acceso al polígono, trazado con acusada pendiente y que se toma mediante una curva pronunciada.

Ninguno de estos polígonos tiene un carácter estrictamente industrial, ya que en ellos se mezclan usos comerciales y de servicios, siendo estos dos últimos los de más peso.





Figura. Viario del Polígono Industrial Llano de la Victoria y urbanización de la Galería Comercial del Polígono Campancián.

Las dos áreas urbanas con **equipamiento comercial** se sitúan precisamente en **Campancián y Llano de la Victoria**, si bien el carácter compacto de la ciudad de Jaca se constata en la integración del **comercio minorista** en la tejido urbano, de forma que la zona de mayor densidad de este tipo de establecimientos se da en el centro, con una densidad que supone el 46% de todo el comercio de Jaca, donde destaca la Calle Mayor con más del 16% de todos los comercios al por menor de la ciudad (Plan de Equipamiento Comercial de Jaca, Gobierno de Aragón, 2009). Esto significa que la mayor **zona comercial** de Jaca se encuentra en la zona peatonalizada del **Casco Histórico**, donde las compras se realizan generalmente a pie, por las dificultades de acceso rodado, las restricciones de paso a vehículos y las dificultades de aparcamiento cercano.

Estos comercios minoristas son principalmente de **bienes ocasionales**, orientados en buena parte al turismo, con menor presencia de comercios de bienes de consumo diario destinados a la población residente. Desde finales de los años 90 hasta el año 2009, la evolución del comercio de Jaca fue positiva, hasta un 10 % de aumento en el número de establecimientos y un 45% en la superficie de venta, dándose los mayores crecimientos en droguería y perfumería, comercio mixto, hogar y construcción y textil y calzado. Esta evolución y el número final de **establecimientos, 566 en 2008** (Fuente: Anuario Económico. La Caixa, 2008), se entiende una oferta sobredimensionada respecto a la demografía de Jaca y su área geográfica de referencia: Jaca concentra el 86% de la superficie comercial de su comarca y casi el 11% de la superficie comercial de la provincia de Huesca, lo que da idea de su importancia como centro comercial al por menor en su entorno más próximo y del peso de la demanda turística (Plan de Equipamiento Comercial de Jaca. Gobierno de Aragón, 2009).

Por otra parte, las superficies que concentran el comercio de **bienes de consumo diario** se sitúan en las **zonas comerciales** contrapuestas y distantes del centro urbano: los supermercados de tamaño medio ubicados en el Llano de la Victoria y el hipermercado ubicado en Campancián.



El **Centro Comercial de Campancián** contiene un hipermercado de 4.000 m² de superficie de venta dentro de una **galería comercial de 6.000 m² con 3 medianas superficies y 20 locales para el comercio al por menor**. La galería dispone de **650 plazas de aparcamiento** en la que están instalados una estación de servicio y un tren de lavado.

La zona industrial y la comercial de Campancián comparten urbanización y accesos, de los que ya se han descrito las circunstancias, si bien la Galería Comercial se encuentra más próxima a la entrada al polígono, lo que la hace más accesible para el vehículo privado que la zona industrial. La línea de autobús urbano no llega a este Polígono.

En cuanto a las superficies comerciales del **Llano de la Victoria**, existen **2 supermercados** a ambos lados de las Avenida Nuestra Señora de la Victoria, con **1.498 m² y 600 m² de superficie de venta**, respectivamente. Se cuenta en ambos casos con la dotación reglamentaria de plazas de aparcamiento asociadas, **170 en aparcamiento subterráneo y 10 en superficie en el primer caso y 56 en superficie en el segundo**.

Los accesos a estos últimos equipamientos comerciales se facilitan desde sendas vías de servicio paralelas en cada sentido de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria, que descargan el tráfico en este tramo de salida y entrada a Jaca desde Pamplona. La línea de autobús urbano tiene parada en las inmediaciones, en el Tanatorio Municipal y en el Instituto Pirenaico de Ecología, a las horas y 16 minutos, dentro del horario del servicio.

Además de estos dos polos comerciales, la población residente habitual dispone en el Barrio Norte de dos supermercados para el consumo diario de bienes, situados en Avenida Escuela Milita de Montaña nº 7, Avenida Francia nº 6



y Avenida de Zaragoza nº 16. El acceso en vehículo en los tres casos presenta las dificultades propias del interior del tejido urbano, estando todos los establecimientos en puntos de concentración de tráfico rodado. El aparcamiento disponible en las proximidades está afectado en gran parte por la Zona Azul.

Las zonas comerciales de Campancián y Llano de la Victoria están equipadas con ambas **estaciones de servicio** de venta y distribución de carburantes a vehículos. Además, estratégicamente situada se encuentra otra gasolinera en la Rotonda Colegio Escuelas Pías. Ninguna de ellas cuenta con puntos de recarga para vehículos eléctricos.

B.4.4. EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS.

En su condición de cabecera de comarca, el municipio de Jaca cuenta con una importante dotación de **equipamientos y servicios públicos**, ubicados prácticamente en su totalidad en el núcleo urbano principal, la ciudad de Jaca. La mayoría de los servicios de gestión y administrativos (Ayuntamiento, Policía Local, Estación de Autobuses, Biblioteca Municipal, Casa de la Cultura, Oficinas de información al consumidor, de información juvenil, Centro de prevención comunitaria, la Oficina de Turismo, la Escuela Oficial de Idiomas, el Centro de Salud, etc.) son céntricos, si bien algunos centros sanitarios, deportivos y educativos, se encuentran en la periferia del casco urbano (Hospital, Cementerio, Tanatorios, Residencias de ancianos, CEIP Monte Oroel, IES Pirineos, Sede de la Comarca de la Jacetania, Estación de Ferrocarril, Punto Limpio, etc.), que generan desplazamientos más largos por la ciudad. Los servicios más alejados del centro de la ciudad, el Hospital de Alta Resolución del Pirineo y el Cementerio, distan ambos unos 2 Km. de distancia del mismo.



B.4.4.1. CENTROS ADMINISTRATIVOS.

Los **centros administrativos** están ubicados en zonas céntricas de la ciudad, salvo la Comarca de La Jacetania, situada en un extremo, al final de la Calle Estación. Siendo Jaca una ciudad de servicios y el centro administrativo de la Comarca, estos centros juegan un doble papel, no sólo como centros de movilidad respecto a los usuarios, si no como centros laborales. Por su actividad, cada centro concentra un parque móvil más o menos amplio, con mayor o menor equipamiento asociado de aparcamiento o guarda de vehículos en las cercanías de sus sedes. Se indican las distancias de los principales centros de gestión al centro de la ciudad.

<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	
Ayuntamiento de Jaca (OMIC)	0,00 Km.
Policía Local	0,00 Km.
Oficina Delegada del Gobierno de Aragón (INAEM)	0,50 Km.
Sede de la Comarca de La Jacetania (DPH)	1,60 Km.
Juzgados	0,80 Km.
Registro de la Propiedad	0,55 Km.
Instituto Nacional de la Seguridad Social	0,30 Km.
Comisaría de la Policía Nacional	0,55 Km.
Puesto de Jaca de la Guardia Civil	0,95 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

De los centros administrativos, el que mayor número de trabajadores concentra y que más tránsito de usuarios tiene es el **Ayuntamiento**, situado en la Calle Mayor, 24, donde tiene la sede la Policía Local, e igualmente donde se encuentra la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC).

Por su ubicación, en plena zona peatonal del Casco Histórico, la aproximación a este centro no puede hacerse con vehículo más que en el horario restringido de acceso de la zona peatonalizada y con los espacios de estacionamiento más próximos, en un entorno de entre 125 y 250 m. Entendido como centro laboral, al mismo acuden unas 80 personas cada día. De esta cifra forma parte la Policía Local con una plantilla de 30 trabajadores que, por su



actividad, genera múltiples desplazamientos diarios en los que debe disponer de su parque móvil compuesto por 1 furgoneta, 4 vehículos para patrulla y atestados y 5 motocicletas. Si bien se permite la parada en la entrada del Ayuntamiento, el aparcamiento asociado a la actividad municipal se encuentra en la Calle Campoy Irigoyen y Calle Ferrenal, en uno de los límites que restringe el acceso a la zona peatonal.

Además, el Ayuntamiento cuenta con otros servicios externos que dependen administrativamente de las oficinas centrales y cuya jefatura técnica se ubica en la Casa Consistorial: Brigada de Obras, Servicio de Emergencias y Brigada de Parques y Jardines. Los trabajadores asignados a estos servicios, en el desarrollo de sus funciones, generan movilidad en el entorno del Ayuntamiento y también en el resto de la ciudad y del municipio.



Figura. Entrada principal del Ayuntamiento de Jaca por la Calle Mayor.

Los vehículos municipales susceptibles de generar una movilidad diaria en el entorno más inmediato del Ayuntamiento se cifran en unos 6. Sin embargo, el cómputo total del Parque Móvil Municipal y de los vehículos y maquinaria asociados a los servicios de recogida de residuos, limpieza viaria y alcantarillado resulta de unos 60 vehículos, que prestan sus servicios en todo el municipio.

El centro logístico del Parque Móvil Municipal se sitúa en la Naves Municipales, en la Calle Estación, para el caso de las Brigadas de Obras, y en el



Vivero Municipal, sito en Solana de Rapitán, para la Brigada de Parques y Jardines. El Centro Municipal de Residuos sito en el Camino de Ipas, en Campancián, es el lugar de guarda de los vehículos de los servicios de recogida de residuos, limpieza viaria y del alcantarillado. Estos centros son los puntos de salida y llegada de los desplazamientos de los vehículos para la prestación de los servicios a los que están asignados y están dispuestos en la periferia de la ciudad.

En cuanto al **régimen de usuarios** del Ayuntamiento, no se conocen. Hay que tener en cuenta que los flujos de movilidad se producen principalmente por la mañana, en el horario de atención al público de 9:00 h a 14:30 h, pero que también se celebran eventos en las salas acondicionadas al efecto en la Casa Consistorial (Salón Azul, Salón de Recepciones y Salón de Ciento), fuera de ese horario.

En el año 2014 se celebraron 38 actividades culturales en el **Salón de Ciento**, además de numerosas ruedas de prensa institucionales. El Salón de Ciento dispone de 100 plazas y actualmente se está estudiando el acondicionamiento de su acceso para eliminar las barreras arquitectónicas a personas con movilidad reducida. Por su parte, el **Salón Azul**, de menor capacidad, para 20 personas aproximadamente, también se utiliza indiscriminadamente para reuniones y actos administrativos. El pasado año se contabilizaron 21 actividades en este último recinto (Fuente: Memoria del Servicio de Cultura, 2014).

El acercamiento al **resto de centros administrativos** para trabajadores y usuarios que vayan a realizar gestiones en vehículo resulta relativamente cómodo, contando con aparcamientos públicos de aproximación. Únicamente los **Juzgados** y la **Sede de la Comarca de La Jacetania** (en la que también se ubican oficinas de recaudación la Diputación Provincial de Huesca) tienen asociada una zona de aparcamiento en superficie, de uso libre en el caso de los Juzgados, pero de acceso restringido en el de la Comarca, ya que se encuentra dentro del recinto vallado en que se ubica.



En general también los desplazamientos a pie en los entornos más inmediatos a estos centros se pueden realizar con cierta comodidad, dadas las distancias moderadas que hay que recorrer dentro la ciudad y las condiciones generales de accesibilidad que presentan las vías, si bien no todos los edificios administrativos son accesibles para personas con movilidad reducida. Un edificio representativo de esta situación es la Casa Consistorial, donde las obras de supresión de barreras arquitectónicas del acceso principal se han iniciado en enero de 2016.

B.4.4.2. CENTROS SANITARIOS.

Se indican las distancias de los **centros sanitarios** al centro de la ciudad.

	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>
Centro de prevención comunitaria	0,23 Km.
Hospital de Jaca	2,70 Km.
Centro de Salud	0,30 Km.
Centro de día de personas mayores	0,45 Km.
Tanatorio Municipal	1,60 Km.
Cementerio Municipal	2,20 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales. 2015.

La infraestructura sanitaria en Jaca se incluye en el Sector Sanitario “Huesca” del Servicio Aragonés de Salud y se compone del **Centro de Salud** y 6 **Consultorios** para la atención primaria y del **Hospital de Alta Resolución del Pirineo** y 1 **Unidad de Salud Mental** para la atención especializada a la población, además de 6 **Farmacias** (Fuente: Infraestructura sanitaria. Equipos de Atención Primaria y farmacias. IAEST, 2014).

El **Centro de Salud** se encuentra céntrico, situado en el Paseo de la Constitución, 6-8, entre la Calles Hermanos Argensola y Pérez Galdós, pero el



Hospital se ubica al final de la Calzada de Rapitán, ya en la periferia del suelo urbano, al norte de la ciudad, a más de 2,5 Km. del centro urbano.

El equipo de atención primaria del **Centro de Salud de Jaca** cuenta con **37 trabajadores**, de los que 18 ejercen como médicos de familia, 4 como pediatras, hay 1 estomatólogo y también 14 personas en enfermería (Fuente: Dotación de personal en los Equipos de Atención Primaria según municipio en el que se localiza el centro de salud. IAEEST, 2014). El Centro de Salud no es el único lugar de trabajo del equipo, ya que atienden habitualmente también los **consultorios** asignados en diversos núcleos de la Comarca de La Jacetania (Canfranc, Villanúa, Castiello de Jaca, Santa Cruz de la Serós). Con menor frecuencia se pasa consulta en otros núcleos, entre ellos, los núcleos rurales pertenecientes al municipio de Jaca: un jueves al mes en Atarés, Ara y Bernués y una vez al mes en Abena y Botaya, en consultorios o salas polivalentes, dependiendo del caso.

Los trabajados del equipo de atención primaria disponen de un acceso al edificio desde el **parking cerrado de uso exclusivo** que comparten con el Instituto Nacional de la Seguridad Social, situado en el edificio colindante al Centro de Salud. El parking está situado en la trasera de las dos edificaciones, con entrada y salida desde la Calle Hermanos Argensola y cuenta con 25 plazas, de las que **20 plazas** están asignadas al Centro de Salud. Esta vía es una calle sin conexión, a la que los vehículos entran y salen desde el Paseo de la Constitución.

En la Calle Pérez Galdós se dispone de **2 plazas de aparcamiento reservado** para los **2 vehículos de urgencia** asignados al Centro de Salud, uno de los cuales únicamente se utiliza por la mañana, pues por la tarde presta servicio en Canfranc. Esta vía también es una calle sin salida, a la que los vehículos acceden desde el Paseo de la Constitución.

Los servicios sanitarios ordinarios que realiza la plantilla asignada al Centro de Salud se llevan a cabo en el propio centro, en horario de mañana, de lunes a viernes. Además, para atender las visitas domiciliarias, el equipo de 12 médicos y 11 personas de enfermería, se desplazan desde el centro con su vehículo particular. Los fines de semana, un equipo sanitario reducido presta en el



Centro de Salud un servicio de urgencias que para desplazarse utiliza los 2 vehículos que tiene asignados.

Como **usuarios** se pueden considerar los **13.277 pacientes** asignados al Centro de Salud de Jaca (Fuente: Centro de Salud, 2015), si bien el número de personas asistidas es mayor al atender a desplazados, personas de segunda residencia, visitantes, etc., de difícil estimación, pero que se concentran en temporada turística. Se contabilizan **15.170 personas** para la Zona de Salud 1110 Jaca (Fuente: Población y pirámides de población de las zonas de salud por entidades singulares de población. IAEST, 2013).

El **acceso** de los usuarios al Centro de Salud es único, se realiza a pie por la fachada principal, desde el Paseo de la Constitución mediante un tramo de escaleras o desde la Calle Pérez Galdós por la rampa alternativa para personas con movilidad reducida.



Figura. Entradas principales del Hospital de Alta Resolución del Pirineo y del Centro de Salud.

El **Hospital de Alta Resolución del Pirineo** se sitúa al final de la Calzada de Rapitán, al norte del casco urbano. Se puede acceder en vehículo desde el centro por esta vía con velocidad limitada a 30 Km./h por tener pasos sobreelevados para peatones, pero también desde el acceso relativamente rápido de la variante oeste de la N-330, desde Campancián.



En el Hospital de Alta Resolución del Pirineo se prestan servicios sanitarios, tanto de internamiento clínico, como de atención especializada. Para ello cuenta con **44 camas de hospitalización y 2 de observación de urgencias**, además de 17 locales para consultas. El **personal sanitario** asciende a **191** personas (Fuente: Sistema de Información de atención especializada. Gobierno de Aragón, 2012).

El Hospital cuenta con una **vía de aproximación para vehículos**, con posibilidad de parada en la entrada principal, que se encuentra adaptada para personas con movilidad reducida. La **entrada y circulación de la zona de Urgencias** es independiente a este acceso principal al Hospital. En las calles del entorno del Hospital hay aparcamiento libre, además del acondicionado en la **Plaza Hermandad de San Blas**, con **63 plazas**. En la **zona de servicios**, además del tránsito de vehículos de mantenimiento y servicios, hay unas **20 plazas de aparcamiento**, utilizadas por el personal sanitario. La **parada del autobús urbano** en el Hospital es la de regularización de horario de la línea y se realiza desde las horas y 55 minutos a las horas y 5 minutos, dentro del horario del servicio.

También se incluyen en la infraestructura sanitaria las **6 farmacias** de Jaca (Fuente: Infraestructura sanitaria. Equipos de Atención Primaria y farmacias. IAEST, 2014), cuatro de ellas ubicadas en el centro de la ciudad, en la zona peatonal del Casco Histórico, y las otras dos en el Barrio Norte, en la Avenida Zaragoza y en la Avenida de Francia. Las dificultades de acceso rodado al Casco Histórico ya se han descrito, provienen de las restricciones de paso a vehículos y la falta de aparcamiento cercano.

El **Cementerio Municipal**, que se encuentra a más de 2 Km. del centro de la ciudad en la salida hacia Pamplona, tiene la entrada por la N-240. Cuenta con un acceso acondicionado, tanto para vehículos de servicio, como peatonal, con paso de cebra señalizado y avisado con banda transversal de “botones”. En este tramo está reducida la de velocidad a 50 Km./h. Existe una explanada exterior que



cuenta con espacio suficiente para el aparcamiento y maniobra incluso de vehículos pesados.

La línea de autobús urbano cuenta con parada en el Cementerio a las horas y 18 minutos, dentro del horario del servicio. Además, el autobús urbano es gratuito en el trayecto desde y hacia el centro en los días de mayor utilización, generalmente entorno al 1 de noviembre.

El horario de apertura al público del Cementerio es de 9:00 a 13:15 horas por la mañana y por las tardes de 16:00 a 18:45 horas del 1 de mayo al 30 de octubre y de 15:00 a 17:45 horas del 1 de noviembre al 30 de abril. Los días entorno al 1 de noviembre se suele ampliar el horario, no cerrando la instalación a medio día.

Jaca cuenta con otros centros públicos y privados en los que se prestan **servicios socio-sanitarios**, que se indican por las especiales características de movilidad de sus usuarios. Hay 2 **Residencias privadas para personas mayores**, sitas en dos extremos de la ciudad.

La Residencia Vitalia está situada próxima al Hospital de Jaca, en la Calle Doctor Marañón, 1. Dispone de **150 plazas de residencia y 40 plazas de día**. La Residencia Santa Orosia está situada en Avenida Nuestra Señora de la Victoria, 11 y cuenta con **146 plazas**. Ambas residencias tienen aparcamiento asociado y únicamente la entrada o salida de la Residencia Santa Orosia puede provocar ralentización del tráfico al deber realizarse desde la misma Avenida.

Además está el **Centro de Personas Mayores** del IASS que funciona como centro de día, situado en la Calle Levante, 6. Los accesos al Hogar de personas mayores presentan cierta dificultad para este colectivo. En vehículo se llega a esta calle estrecha de dirección única y con estacionamiento a los dos lados, lo que la conducción y el aparcamiento resultan complicados. A pie, se accede desde la Avenida Jacetania por una acera estrecha y en pendiente y desde la Calle Santo Grial y la Calle Fuente de San Juan hay que salvar en ambos casos tramos de



escaleras que por su configuración y su ubicación en umbría resultan de difícil transitabilidad gran parte del año.

B.4.4.3. CENTROS EDUCATIVOS.

Jaca cuenta con tres centros de educación infantil y primaria, dos públicos (San Juan de la Peña y Monte Oroel) y uno concertado (Colegio Escuelas Pías) y dos institutos de educación secundaria (Pirineos y Domingo Miral). La oferta educativa se completa con los siguientes **centros educativos**, de los que se indican las distancias al centro de la ciudad.

	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>
CEIP San Juan de la Peña	0,60 Km.
CEIP Monte Oroel	1,30 Km.
Colegio Escuelas Pías	0,75 Km.
IES Domingo Miral (E.O.I.)	0,45 Km.
IES Pirineos (Escuela Hogar)	1,40 Km.
IFA Jaca	7,20 Km.
Escuela Municipal de Educación Infantil	0,95 Km.
Centro Público de Educación de Personas Adultas	1,20 Km.
Escuela Municipal de Música "Pilar Bayona"	1,50 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

La **Escuela Municipal de Educación Infantil** está situada en la Calle Burnao, en el Llano de Samper. Las instalaciones de este centro educativo se han ampliado este curso escolar. El equipo de personal está compuesto por 9 docentes y 4 personas de administración y servicios. La matrícula alcanza los 80 alumnos (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

Al centro se accede desde la Calle Pico Collarada o la Calle Burnao. Si bien en la Calle Pico Collarada el espacio para el estacionamiento de vehículos es



limitado, el aparcamiento del Llano Samper se encuentra a menos de 50 m. El acceso peatonal se puede realizar a lo largo del Paseo Manuel Giménez Abad, situado entre la Ciudadela y la Calle Burnao. También tiene acceso directo a la entrada del centro el carril-bici de la Calle Pico Collarada.



Figura. Tramo con señalización de velocidad limitada en el entorno de la Escuela Municipal de Educación Infantil.

En el **CEIP San Juan de la Peña**, que está situado en la Calle San José de Calasanz, 3, se imparten los ciclos obligatorios de Educación Infantil y Primaria a 309 alumnos, 124 de Infantil y 185 de Primaria. La plantilla del colegio es de 70 personas, de las que 45 son docentes. Entre otros servicios, el centro ofrece el de comedor escolar que utilizan 310 personas (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El centro educativo es bilingüe español-inglés. Aunque se realizan actividades extraescolares, el horario en que se imparten las clases es de 9:30 a 12:30 horas y de 15:00 a 17:00 horas.

Las entradas principales del centro están en la Calle San José de Calasanz, que es peatonal en todo el frente del recinto educativo, que comparte con los accesos a patios y trasera del IES Domingo Miral. Esto conlleva que la aproximación en vehículo al colegio y el estacionamiento debe realizarse por la



Calle Fernando El Católico y la Calle Infanta Doña Sancha, que en el entorno más inmediato del centro educativo tienen restricciones de aparcamiento y limitación de velocidad. El entorno más inmediato al colegio tiene señalizado horizontalmente el Camino Escolar Seguro.



Figura. Calle Fernando El Católico en el entorno del CEIP San Juan de la Peña y la calle peatonal Dr. Enrique Balcells por la que se accede a este centro educativo.

El **CEIP Monte Oroel** está emplazado en la Avenida Juan XXIII, 48, junto a la Estación de tren y en las proximidades del IES Pirineos. Se imparten los ciclos obligatorios de Educación Infantil y Primaria a 247 alumnos, de los que 77 cursan Infantil y 170 Primaria. Los recursos humanos del equipo educativo se componen de 26 personas, de los que 23 son docentes. Entre otros servicios, el centro ofrece el de comedor escolar que utilizan 96 personas (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El centro educativo es bilingüe español-francés. Aunque se realizan actividades extraescolares, el horario en que se imparten las clases es de 9:30 a 12:30 horas y de 15:00 a 17:00 horas.

El acceso al colegio se realiza por la Avenida Juan XXIII y por la Calle Estación. En ambas confluyen las Calles Isaac Albéniz y Ferrocarril que rodean el Polígono Estación, urbanizadas con un aspecto industrial y una geometría que dificulta la aproximación rodada y el estacionamiento. El aparcamiento de la Estación de tren y la Calle Estación soportan el estacionamiento de vehículos en



las horas de entradas y salidas al centro. Las familias provenientes de los Barrios de La Paz, San Jorge y Tejería que se acercan al colegio andando deben salvar las vías del tren, pudiendo realizar el recorrido por la Calle Fondabós o por la Calzada de Rapitán. El entorno más inmediato al colegio tiene señalizado horizontalmente el Camino Escolar Seguro.



Figura. Entorno del CEIP Monte Oroel.

En el **Colegio Escuelas Pías** se imparten los ciclos Educación Infantil, Primaria, Secundaria y un Ciclo Formativo de Grado Medio de Gestión Administrativa. El horario escolar para Infantil y Primaria es de 9:30 a 12:30 horas y de 15:00 a 17:00 horas. Existe un servicio de acogida para las familias de estos alumnos en horario mañana de 7:45 a 9:30 horas y por las tardes de 17:00 a 19:00 horas. Los alumnos de secundaria hacen jornada continuada de 8:30 h a 14:30 h. Además se imparten en el centro actividades extraescolares con horario de tarde.

El centro cuenta con un total de 742 alumnos, con el siguiente reparto: 48 Escuela Infantil, 155 Infantil, 341 Primaria, 171 Secundaria y 27 de Ciclo Formativo. La plantilla de profesores es de 59 y de personal no docente de 18, con un total de 77 personas (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El centro cuenta con una Residencia Juvenil y Albergue abierto al público que dispone con 32 habitaciones de 6 plazas y 12 habitaciones de 3 plazas,



además de las instalaciones comunes de Comedor para 170 personas y Sala de Conferencia para 120 personas y varias instalaciones deportivas: pabellón polideportivo, pista polideportiva, pista de pádel, etc.

Este centro educativo está situado en el recinto que se encaja entre el Pabellón de Hielo y el Campo de Fútbol, la Avenida Perimetral, la Bajada de Baños y la margen derecha del río Gas. Desde la entrada principal de las instalaciones en la Avenida Perimetral, 2, las edificaciones salvan un gran desnivel hasta la cota del río Gas, de forma que la Bajada de Baños y la vía lindante al Pabellón de Hielo tienen una gran pendiente.

Si bien el recinto cuenta con diversos accesos, la entrada principal de los alumnos es la situada a la cota del río Gas, la más baja de todas las instalaciones del centro. En esta zona se encuentra señalizado el Camino Escolar Seguro para los que acceden andando o en bicicleta y se dispone de un amplio aparcamiento en la parte posterior de la Pista de Hielo, con 172 plazas, y también el del propio Centro, de unas 80 plazas, situado dentro del recinto vallado, detrás del polideportivo del Colegio, para los que optan por el vehículo a motor.

En el acceso al Colegio desde la Bajada de Baños está prohibido parar, aparcar o estacionar vehículos, por lo que el propio centro limita esta entrada a los que vienen caminando. En la Avenida Perimetral hay unos 6 aparcamientos para las familias de los alumnos de Infantil, reservándose el situado frente a Recepción para el personal docente.



Figura. Entorno del Colegio Escuelas Pías.



El **IES Domingo Miral** está situado en Avenida Regimiento Galicia, 6. Las enseñanzas que se imparten en este Instituto: Educación Secundaria (Programa de Aprendizaje Básico en 1º y 2º de ESO y Programa de Diversificación en 3º y 4º de ESO), Bachilleratos diurno y nocturno de Ciencias y Tecnología y de Humanidades y Ciencias Sociales y Ciclo Formativo (Técnico Deportivo en Deportes de Invierno).

En este centro se encuentra la extensión de Jaca de la **Escuela Oficial de Idiomas**, que imparte cursos por las tardes. El horario lectivo amplio del centro es por las mañanas de 8:30 a 15:15 horas y por las tardes de 16:30 a 22:00 horas.

En el IES Domingo Miral están matriculados 485 alumnos, de los que 243 cursan la ESO, 143 el Bachillerato y 99 el Ciclo Formativo. El personal docente se compone de 49 profesores y otras 10 personas pertenecen a la plantilla (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El **IES Pirineos** está situado en Calle Ferrocarril, 17. Las enseñanzas que se imparten en este Instituto: Educación Secundaria (Programa de Aprendizaje Básico en 1º y 2º de ESO y Programa de Diversificación en 3º y 4º de ESO), Bachilleratos de Ciencias y Tecnología y de Humanidades y Ciencias Sociales, Formación Profesional Básica y Ciclos Formativos de Grado Medio de Electromecánica de Vehículos Automóviles y de Cuidados Auxiliares de Enfermería.

La **Escuela Hogar** de Jaca es un internado que acoge a alumnos que cursan estudios en centros de enseñanza pública de la localidad. La residencia que está ubicada en el mismo edificio que el IES Pirineos, se ha ido adecuando a las características del alumnado y a las demandas educativas actuales. Cuenta con tres grandes espacios destinados a dormitorios, un despacho-sala de estudio y una sala de usos múltiples (Fuente: <http://www.ehjaca.educa.aragon.es>, 2015). Hay 3 profesores y 2 personas no docentes atendiendo la Escuela Hogar. El



régimen de uso de la Escuela Hogar el pasado curso fue de 10 alumnos en residencia y 115 personas en comedor escolar (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

Los IES Domingo Miral e IES Pirineos están situados en las cercanías de los dos colegios públicos de Jaca, por lo que presentan las mismas características de aproximación que las ya comentadas para ellos.

La gestión del servicio de **transporte escolar**, necesario para el desplazamiento de los alumnos que por motivos de escolarización han de ser transportados a los centros públicos CEIP San Juan de la Peña, IES Domingo Miral e IES Pirineos, está encomendado a la Comarca de La Jacetania mediante Convenio con el Gobierno de Aragón. Es la Comarca la que programa las rutas, que deben cubrir, entre otras, al menos las localidades que afectan al municipio de Jaca: Aísa-Esposa-Jaca, Ara-Barós-Navasa-Ulle, Espuéndolas-Guasa-Badaguás-Lerés-Baraguás, Borau-Aratorés-Villanovilla, Aísa-Abay-Araguás del Solano-Caniás, Banaguás-Guasillo, Ara-Badaguás-Baraguás-Guasa-Barós-Espuéndolas-Martillué, Binacua-Santa Cruz de la Serós-Áscara, Las Tiesas Altas-Araguás del Solano-Novés-Caniás-Asieso y Abay-Banaguás (Fuente: Convenio de encomienda transporte escolar entre el Gobierno de Aragón y la Comarca de la Jacetania, 2014).

Este servicio se utiliza por 97 alumnos del CEIP San Juan de la Peña, 2 alumnos del CEIP Monte Oroel, 31 alumnos del IES Domingo Miral y 119 del IES Pirineos (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El **Instituto de Formación Agroambiental** de Jaca (IFA Jaca) se encuentra situado en la orilla derecha del río Aragón, a 7,2 Km. de Jaca en la carretera N-240 en dirección Jaca-Pamplona. Se imparten las enseñanzas de la familia profesional Actividades Agrarias: Ciclos Formativos de Grado Medio de Trabajos Forestales y



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



de Conservación del Medio Natural y de Grado Superior de Gestión y Organización de los Recursos Naturales y Paisajísticos.

En el IFA Jaca están matriculados 104 alumnos y la plantilla del centro la componen 23 personas, de las que 11 son profesores y 12 personal no docente (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El Instituto está ubicado sobre una finca de 3 hectáreas y cuenta además con 199 Ha. de monte. Además de las instalaciones docentes, en el mismo recinto los alumnos disponen de Biblioteca, Salón de Actos y una Residencia. La residencia dispone de 32 habitaciones, 25 dobles y 7 individuales, además de un comedor autoservicio. Permanece abierta durante el curso escolar desde los domingos por la noche a los viernes después de comer, y se abre un fin de semana al trimestre para facilitar el estudio de nuestros internos durante las épocas de exámenes (Fuente: <http://www.ifajaca.es>, 2015). El pasado año utilizaron las instalaciones 30 alumnos (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

El **Centro de Educación de Adultos “Rafael Andolz”** se ubica en la Calle Monte Perdido, 1, si bien a partir de este año se ha cambiado su sede a aulas del IES Domingo Miral y la Comarca de La Jacetania. El pasado año se matricularon 498 alumnos y el centro tenía asignada una plantilla de 14 profesores (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).

La **Escuela Municipal de Música “Pilar Bayona”** está ubicada lindante al Polígono Estación, en la Calle Isaac Albéniz, s/n, dentro de un de los edificios que componen el Centro Cultural La Paz. El programa educativo del centro abarca todas las edades. El pasado año se impartieron clases a 350 alumnos. La plantilla de la Escuela de música está compuesta por 13 profesores y 2 personas no docentes (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).



El horario de atención al público por las mañanas es de lunes a viernes de 9:00 a 14:00 horas y los miércoles de 18:30 a 20:30 horas, pero el horario de clases es por la tarde.

El acceso a la Escuela de Música se realiza por la entrada al recinto del Centro Cultural, situada en la Calle Isaac Albéniz. Es una vía de doble sentido, angosta en sus conexiones, con un aparcamiento no señalizado en el lado del Polígono Estación y con la acera estrecha y elevada respecto a la calzada en su encuentro con la Calzada de Rapitán.

También se consideran en este apartado otros **centros** ubicados en Jaca relacionados con **la docencia y la investigación**:

- La sede de la **Universidad de Zaragoza** en Jaca, situada en la Calle Universidad, 3, a 0,5 Km. del centro de la ciudad. Esta sede cuenta con una Residencia, destinada principalmente a la comunidad universitaria, con 68 habitaciones dobles y 10 habitaciones individuales. Como instalaciones complementarias hay dos comedores y una Sala de Conferencias. El acceso al edificio se realiza por la fachada principal de la Calle Universidad, mediante escaleras o rampa. Esta vía es de dirección única con aparcamiento libre en un solo lado (números pares). En la misma fachada principal la sede tiene reservadas 4 plazas de aparcamiento en batería, exclusivo para residentes.

- El **Instituto Pirenaico de Ecología** (IPE), situado en el encuentro de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria con la calle Miguel de Ambiela, y la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP), cuya sede se encuentra en el mismo edificio del IPE. Los accesos principales a este edificio se sitúan en la avenida principal, mediante escaleras y rampa, pero las edificaciones cuentan con otras entradas para los 35 trabajadores y otros usuarios del centro. Cuenta con un Salón de Actos con capacidad para 60 personas, celebrándose en él unos 6 eventos anuales.

El recinto vallado en el que se encuentra el centro, también contiene un aparcamiento para trabajadores y usuarios dentro del recinto vallado, pero que



generalmente se encuentra abierto y accesible, con capacidad para 25 vehículos, de los que 4 plazas se utilizan para el servicio del Instituto.

- El Ayuntamiento es titular de un **Centro de educación vial en el Llano de la Victoria**, equipado para actividades formativas sobre este asunto, que se encuentra equipado, pero que no ha sido utilizado hasta el momento.



Figura. Centro de Educación Vial, señalización de camino escolar y actividad didáctica de habilidad con bicicleta para niños.

B.4.4.4. CENTROS DEPORTIVOS.

El **equipamiento deportivo** se concentra, por un lado, en el sur de la ciudad, en una zona de suelo urbano periférico que rodea el río Gas y, por otro, en el entorno de los colegios. Gracias al equipamiento con que cuentan algunos de estos centros, se convierten en núcleos generadores de movilidad cuando en ellos se celebran eventos.

Se indican distancias al centro de la ciudad y las capacidades máximas de acogida de espectadores que se indican.

	<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	<u>Aforo máximo de personas</u>
Polideportivo Olimpia	0,90 Km.	1.200 sentadas, 1.000 de pie.
Polideportivo San Juan de la Peña	0,65 Km.	No dispone de graderío.



<u>Distancia al centro de la ciudad</u>		<u>Aforo máximo de personas</u>
Polideportivo Monte Oroel	1,35 Km.	500 sentadas.
Pabellón de Hielo	0,92 Km.	3.579 sentadas*.
Complejo deportivo	0,75 Km.	
Campo de fútbol	0,90 Km.	1.300 sentadas, 2.000 de pie.
Rocódromo (Centro Cultural "La Paz")	1,50 Km.	

*El Plan de Autoprotección del edificio limita el aforo a 3.000 personas.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

En el entorno de todos los centros deportivos hay plazas de aparcamiento de vehículos, de bicicletas y parada del autobús urbano, que se describen más adelante.

Además, hay **equipamientos deportivos al aire libre** distribuidos por la ciudad, con instalaciones para la práctica de multideporte y de ejercicio físico para mayores, que pueden ser utilizados por la población para la práctica de hábitos de movilidad sostenible:

- Ejercicios para mayores en la Calle Burnao, próximo a la Escuela Municipal de Educación Infantil.
- Ejercicios para mayores en Parque de la Chimenea, en el Barrio de Tejería.
- Pista polideportiva en el Barrio de Tejería.
- Pista polideportiva en el Barrio del Llano de la Victoria.
- Skate park en Calle Autonomía de Aragón, próxima al Parque Sanlure.
- Circuito deportivo de ejercicios en el río Gas.

También en el entorno más inmediato de la ciudad, pero ya en suelo no urbanizado, hay **otros equipamientos** para la práctica de disciplinas deportivas (andar, correr y montar en bicicleta) que igualmente pueden ser útiles para fomentar en la población hábitos de movilidad saludables: una conjunto de



paseos, una red de rutas para la práctica del senderismo, una ruta cicloturista, una ruta para la práctica de la bicicleta de montaña y un circuito de descenso en bicicleta.

B.4.4.5 CENTROS CULTURALES, TURÍSTICOS Y DE OCIO.

Se indican distancias al centro de la ciudad de los **centros culturales**.

<u>Distancia al centro de la ciudad</u>	
Centro Juvenil	0,17 Km.
Casino de Jaca	0,12 Km.
Biblioteca Municipal (Casa de la Cultura)	0,40 Km.
Palacio de Congresos	0,80 Km.
Centro Cultural "La Paz"	1,50 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

La **Biblioteca Municipal** se encuentra en el edificio de la **Casa de la Cultura "María Moliner"**, situado e la Calle Levante, 4. El edificio consta de tres plantas, en las que se distribuyen:

- Sala de Adultos, con 78 puestos de lectura,
- Sala Infantil para niños a partir de 3 años, con 50 puestos de lectura,
- Bebeteca, para niños de 0 a 3 años, de 50 m²,
- Hemeroteca/Sección Juvenil, con 30 puestos de lectura, donde se encuentra el mostrador de Información/Préstamo, así como los ordenadores de uso público de Internet,
- Videoteca/Fonoteca, con 230 m², donde están los fondos audiovisuales, 1 televisor para visionado de películas para niños y 2 reproductores de música para escuchar en la Fonoteca.

El horario de los distintos espacios de la Biblioteca en cada época:



-Invierno:

Sala de Adultos: Lunes a Viernes: 10:00 a 13:00 horas, 17:00 a 21:00 horas.
Sábados: 10:30 a 13:30 horas.

Sala Infantil 3-14 años: En Período escolar: Lunes a Viernes: 16:30 a 20:30 horas.
En vacaciones: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 20:30 horas.

Biblioteca 0-3 años: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 19:00 horas.

Audiovisuales: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 20:30 horas.

-Verano (Julio, Agosto y Septiembre):

Sala de Adultos: Lunes a Viernes: 10:00 a 13:00 horas, 17:00 a 21:00 horas.

Sala Infantil: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 20:30 horas.

Biblioteca 0-3 años: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 19:00 horas.

Audiovisuales: Lunes a Viernes: 11:00 a 13:00 horas, 17:00 a 20:30 horas.

En 2014 la Biblioteca Municipal contaba con 7.192 socios, tuvo **59.709 visitas de adultos y 15.141 de público infantil** y se realizaron 21.590 préstamos (Fuente: <http://www.bibliotecaspublicas.es>, 2015).

La Casa de la Cultura dispone de un **Salón de Actos**, de 100 m² y capacidad para **70 personas**. En **2014 se utilizó en 58 ocasiones** de forma externa, además de las actividades que organiza la propia Biblioteca. Las actividades que se desarrollan generalmente en horario de tarde o los sábados por la mañana.

Tanto el edificio como el Salón de Actos son accesibles, si bien los itinerarios para llegar hasta allí recorren una acera estrecha. En la misma entrada al edificio se dispone de una plaza de aparcamiento de servicio y de una batería de aparcamiento para bicicletas.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



El **Palacio de Congresos** está situado en la Avenida Juan XIII, 17, en pleno Barrio Norte. El edificio es accesible y tiene aparcamiento reservado en sus inmediaciones. En la planta baja está la recepción con horario de 9:00 a 14:00 horas y una **Sala de Exposiciones** con un vestíbulo de 260 m² y una superficie expositiva de 206 m² en la planta baja, cuyo horario de apertura suele fijarse todos los días de 19:00 a 21:00 horas. El Palacio dispone de diversos despachos y también de **5 Salas con una capacidad total para 275 personas**. El **Auditorio** cuenta con **536 plazas** y dispone de una cafetería de 309 m² a su entrada. Los espectáculos y actos que se celebran en el Auditorio se programan a conveniencia, en gran proporción en horario de tarde, en días festivos y fines de semana.

En cuanto al régimen de utilización del Palacio de Congresos, en **2014, el Auditorio y la Sala de Exposiciones** son los de mayor ocupación con **170 y 103 días de utilización** al año. El resto de Salas se solicitaron en 248 ocasiones y la ocupación de despachos se mantuvo durante 260 días (Fuente: Palacio de Congresos, 2014).



Figura. Entradas de la Biblioteca Municipal y del Palacio de Congresos.



El **Centro Cultural “La Paz”** está situado en la Calle Isaac Albéniz, s/n, entre el Polígono Estación y el Barrio de Tejería. Es un complejo integrado por tres edificios. Además de la Escuela Municipal de Música y el Rocódromo, el tercer edificio se utiliza a modo de **Sala Polivalente** para la celebración de eventos (públicos o privados) que generan puntualmente la aglomeración de personas y la congestión del tráfico en la zona. **El pasado año se utilizó el edificio más de 200 días**, para actividades regulares entre semana o celebraciones de eventos en días festivos y fines de semana (Fuente: Servicio de Cultura, Educación, Salud y Deporte, 2014).



Figura. Acceso al Centro Cultural “La Paz” y edificio de la Sala Polivalente que se encuentra en su interior.

En cuanto a los **centros turísticos**, se consideran aquellos enclaves del municipio con valor patrimonial de diversa índole que funcionan como atractivos turísticos y que son visitados por turistas y población de segunda residencia en su tiempo de ocio, tomando como punto de referencia de estos desplazamientos la ciudad de Jaca.

Distancia al centro de la ciudad

Fuerte de Rapitán	4,90 Km.
Monasterios de San Juan de la Peña	23,90 Km.
Parador de Oroel	13,60 Km.
Estación de esquí de Astún	33,00 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.



En general no hay servicios públicos regulares de transporte, salvo para la Estación de Esquí de Astún, por lo que los desplazamientos para la visita a estos lugares suelen ser en transporte privado y, ocasionalmente, mediante el servicio de auto-taxis.

El **Camino de Santiago** también tiene su importancia en la ciudad de Jaca. Se distinguen dos itinerarios en el tramo urbano del camino, el tradicional, que discurre por las Avenidas de Francia, Primer Viernes de Mayo, Regimiento de “Galicia 19” y Nuestra Señora de la Victoria, y el secundario que se ha trazado por la cornisa de la margen izquierda del río Aragón, que bordea el suelo urbano por el Paseo de la Cantera y el Camino Monte Pano.

El **Albergue de Peregrinos** se sitúan en la Calle Conde Aznar, 4, en pleno Casco Histórico de la ciudad. Cuenta con **32 plazas de alojamiento** en un edificio con dos plantas. Está abierto de 15:30 a 22:00 horas. Desde hace tres años se cierra en temporada de invierno (de noviembre a febrero) por la baja afluencia de peregrinos.

Las **zonas verdes y espacios libres** de uso público destinados a plazas, paseos y zonas verdes que forman parte de la ordenación del espacio urbano de la ciudad de Jaca ocupan una superficie aproximada de 480.000 m², en la que se incluyen las áreas periurbanas, como el monte de Rapitán, que tienen continuidad con el suelo urbano, lo que supone más de 30 m² por habitante de derecho (Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

En cierta manera, los parques y jardines de Jaca funcionan como centros atractivos de movilidad, al ser valorados por la población, tanto residente como turistas, para realizar en ellos actividades de ocio y tiempo libre, además de ser utilizados para estancia y reposo en los recorridos peatonales realizados por la ciudad.



B.4.4.6. NÚCLEOS RURALES.

Respecto a los **núcleos rurales** del municipio, se disponen de forma satélite alrededor de la ciudad de Jaca, estando el más cercano a 3 Km., Asieso, y el más alejado a 30 Km., Botaya, con la salvedad del Puerto de Astún que se sitúa a 32 Km. Su población depende funcionalmente de la ciudad de Jaca en cuanto a equipamientos y servicios, aunque en la mayoría hay locales sociales o telecentros para diferentes usos de los vecinos. A su vez, los núcleos rurales son puntos de atracción turística por su patrimonio natural y cultural, contando algunos de ellos con equipamientos y servicios turísticos que generan movilidad.

En general, los núcleos rurales no han sufrido un gran desarrollo urbanístico, a excepción de Badaguás y del Valle de Astún, que cuentan con un equipamiento deportivo (campo de golf y estación de deportes de invierno) asociado a viviendas de segunda residencia, por los que son centros importantes de movilidad.

	<u>Distancia al centro de Jaca</u>	<u>Población</u>
Abay	8,10 Km.	46
Abena	16,90 Km.	20
Ara	17,00 Km.	45
Araguás del Solano	11,20 Km.	30
Áscara	10,90 Km.	48
Asieso	2,50 Km.	23
Atarés	11,20 Km.	50
Badaguás	10,80 Km.	57
Banaguás	5,10 Km.	36
Baraguás	7,10 Km.	27
Barós	3,50 Km.	99
Bernués	18,10 Km.	31
Bescós de la Garcipollera	11,60 Km.	4
Binué	14,50 Km.	7
Botaya	29,00 Km.	25



	<u>Distancia al centro de Jaca</u>	<u>Población</u>
Caniás	8,80 Km.	30
Espuéndolas	12,30 Km.	16
Gracionépel	9,60 Km.	18
Guasa	4,00 Km.	71
Guasillo	4,60 Km.	64
Ipas	6,00 Km.	12
Jarlata	11,60 Km.	8
Las Tiesas Altas	15,10 Km.	10
Las Tiesas Bajas	14,50 Km.	7
Lerés	10,80 Km.	14
Martillué	10,80 Km.	11
Navasa	9,40 Km.	47
Navasilla	10,10 Km.	6
Novés	10,10 Km.	32
Orante	8,40 Km.	5
Osia	27,90 Km.	22
Ulle	5,60 Km.	32
Villanovilla	13,70 Km.	11
Puerto de Astún	32,10 Km.	5

Fuente: Nomenclador del Padrón municipal de habitantes, 1-1-2014. IAEST.
Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

No existe ningún transporte público regular que circule desde los núcleos hasta Jaca o entre ellos, salvo a la Estación Invernal de Astún.



B.5. MOVILIDAD URBANA

B.5.1. RED VIARIA URBANA. ACCESIBILIDAD.

Los sistemas generales viarios de la trama urbana de Jaca obedecen a la planificación del PGOU. Actualmente la red viaria del casco urbano de Jaca recorre 48.672 metros lineales medidos al eje de todas las vías (Fuente: PGOU. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

El **sistema viario general** establece la jerarquía de las calles del casco urbano, siendo las de primer orden las que vertebran la ciudad ejerciendo de **vías distribuidoras** de los desplazamientos desde el exterior y en el interior de la ciudad: **de sur a norte las Avenidas Regimiento de “Galicia 19”, Primer Viernes de Mayo y Francia; de este a oeste las Avenidas Perimetral y Nuestra Señora de la Victoria; por el oeste Paseo de la Constitución; por el este Calle Tierra de Biescas, Calle Autonomía de Aragón y C/ Fondabós; en el interior de la ciudad Calzada de Rapitán, Avenida Juan XXIII, Calle Escuela Militar de Montaña, Calle Madrid y Avenida de Zaragoza; y rodeando el núcleo más antiguo del casco urbano la Avenida de Jacetania y la Avenida Oroel.** El resto de las calles son de menor orden (Fuente: PGOU. Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).

El **viario interior del Casco Histórico** se encuentra en gran parte peatonalizado de acuerdo con las determinaciones del Plan Especial de Mejora y Conservación de Casco Histórico de Jaca aprobado en 1993. El **ámbito peatonalizado de acceso restringido** comprende las siguientes calles: San Pedro – Plaza San Pedro – Santa Orosia – Plaza de la Catedral – Bellido – Puerta Nueva – San Nicolás – Obispo – Echegaray – Zocotín – Hospital – Gil Berges – Hospital - Conde Aznar – Salud - Unión Jaquesa – Carmen – Ramón y Cajal - Sancho Ramírez – Escuelas Pías – Plaza Marqués de Lacadena y Mayor, y los siguientes tramos de calles: Ramiro I hasta Campoy Irigoyen y Ferrenal desde Campoy Irigoyen y 7 de febrero de 1883 desde Cambras.



Figura. Ámbito de la zona peatonalizada del Casco Histórico y encuentro de la Calle Mayor con la Calle Zocotín.

En esta **zona peatonalizada** del Casco Histórico está limitado el tránsito de automóviles, de vehículos de reparto para operaciones de carga y descarga y la circulación de residentes. Los accesos están abiertos al tráfico de lunes a sábado de 6:00 a 11:30 horas y de 15:30 a 17:30 horas; los domingos y festivos permanecen cerrados a vehículos las 24 horas.



Figura. Los tres accesos a la zona peatonalizada del Casco Histórico en Calle Mayor, Calle Ferrenal y Avenida Jacetania.

El control de los accesos por la zona norte se realiza en Avenida Jacetania con Plaza San Pedro y por el sur en Calle Campoy Irigoyen con Calle Ferrenal y en Calle 7 de febrero de 1883, a la altura de la Calle Cambras. El acceso principal está



al principio de la Calle Mayor. El acceso a los residentes de la zona es libre. Está prohibido el estacionamiento durante todo el día, autorizándose paradas de carga y descarga de 15 minutos, cuando la zona peatonal está abierta al tráfico.

La zona peatonal en el Casco Histórico de la ciudad ocupa **18.450 m² de superficie** y se complementa con **otras áreas peatonales**, principalmente emplazadas **en los barrios residenciales** del Llano de Samper y Llano de la Victoria (principalmente de segunda residencia), hasta un total de 34.125 m².

<u>Superficie peatonal</u>	
Avda. Primer Viernes de Mayo, entre C/ Mayor y C/ Santa Orosia	900 m ²
Plaza San Pedro	1.250 m ²
Callejón del Castillo	200 m ²
C/ Santa Orosia	460 m ²
Plaza de la Catedral	1.075 m ²
Plaza Ripa	600 m ²
C/ Mayor	3.500 m ²
C/ Obispo	700 m ²
C/ Bellido	910 m ²
C/ Zocotín	800 m ²
C/ Ramón y Cajal	300 m ²
Plaza Marques de Lacadena	1.050 m ²
Travesía del Viento	200 m ²
C/ Sancho Ramírez	460 m ²
C/ Escuelas Pías	595 m ²
C/ Gil Berges	300 m ²
C/ Conde Aznar	240 m ²
C/ Salud	275 m ²
C/ Hospital	490 m ²
C/ Del Arco	230 m ²
C/ Puerta Nueva	470 m ²
C/ 7 de febrero de 1883, desde C/ Cambras a C/ Mayor	700 m ²
C/ Ferrenal, de C/ Campoy Irigoyen a Plaza Marques de Lacadena	300 m ²
C/ Ramiro I, de C/ Campoy Irigoyen a Plaza Marques de Lacadena	465 m ²
C/ Del Carmen	1.160 m ²
Pasaje Unión Jaquesa	330 m ²



	<u>Superficie peatonal</u>
Pasaje del Carmen	460 m ²
Plaza Cortes de Aragón	2.250 m ²
Plaza entre C/ Huesca y C/ Aragón	540 m ²
Pasaje de Zuriza	509 m ²
Pasaje Valle de Ordesa	509 m ²
Pasaje Valle de Oza	509 m ²
Pasaje Valle de Tena	509 m ²
C/ San José de Calasanz	1.210 m ²
C/ Enrique Balcells	1.290 m ²
Pasaje de la Amapolas	195 m ²
Pasaje de los Tulipanes	210 m ²
Paseo Manuel Jiménez Abad	1.625 m ²
C/ Antonio Tramullas	2.370 m ²
C/ Libertad	875 m ²
C/ Almogárvares	970 m ²
C/ José Antonio Betrán	1.092 m ²
C/ Franciso Piedrafita	688 m ²
C/ Blas Bosqued	1.192 m ²
C/ Joseph Conejos	1.172 m ²
Paseo del Camino de Santiago	3.270 m ²

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Gran parte del espacio peatonalizado del Casco Histórico de Jaca se ha reurbanizado en los últimos diez años, creando vías pavimentadas de plataforma única con las barreras urbanísticas suprimidas.

El 20% de las calles de Jaca tienen prioridad para los peatones (Fuente: Indicadores RETE21, 2010), si bien se plantea como una dificultad el hecho de la ocupación de las aceras y las áreas peatonales de estas calles por **veladores y terrazas**. Esta ocupación por las actividades de hostelería y restauración supone una **superficie máxima de 1.922 m²** (Fuente: Tesorería, 2015), principalmente concentrada en la zona peatonalizada del Casco Histórico y la Avenida Primer



Viernes de Mayo. La ocupación de terrazas y veladores viene regulada por una **Ordenanza Municipal** específica, **Ordenanza Reguladora de la ocupación de vía pública con mesas, sillas, toldos y parosoles**, cuya última versión aprobada es del 21 de mayo de 2014, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca de 2 de junio de **2014**.

También la disposición del **arbolado viario** y de los **elementos de mobiliario urbano** en calles con aceras estrechas (Calle Fondabós, Calle San Bernardo, etc.) se plantea como un inconveniente para los desplazamientos de personas con dificultades visuales, así como el hecho de que ningún semáforo implantado en la ciudad de Jaca esté equipado con señales auditivas.

La ciudad dispone de **1,75 Km. de “carril bici”**. Se trata de un circuito cerrado que transcurre paralelamente del Paseo de la Cantera y la Calle Pico Collarada hasta un punto de encuentro entre ambas, próximo al Árbol de la Salud, completando un recorrido circular. Este “carril bici”, que se utiliza para paseo peatonal y de ocio y no como vía de comunicación, se encuentra actualmente en mal estado de conservación y no cumple las prescripciones técnicas establecidas en el PGOU para este tipo de infraestructuras en cuanto a su configuración, pavimentación y señalización.

El PGOU de 1996 estableció que se diseñaría una red radial de “carriles bici” en la ciudad de Jaca que, utilizando los ejes urbanos principales, llegaría al límite del casco urbano antiguo. Sin embargo, a día de hoy no se ha realizado ningún proyecto en el que se establezcan nuevos “carriles bici” en la ciudad de Jaca, salvo el ya mencionado (Fuente: Plan General de Ordenación Urbana, 1996).



Figura. Carril-bici en Calle Pico Collarada y en Paseo de la Cantera.

La supresión de las barreras arquitectónicas en las vías públicas se inició en Jaca en el año 1996, gracias al **Convenio de cooperación** e integración social de personas con discapacidad entre el Ayuntamiento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la **Fundación ONCE** para realizar obras de accesibilidad, y se ha continuado desde entonces mediante la suscripción de sucesivos Convenios (de 5 de diciembre de 1996, de 14 de noviembre de 2002, de 23 de noviembre de 2006, de 11 de noviembre de 2008 y 4 de octubre de 2011), con otros medios de colaboración o con recursos propios municipales.

Actualmente se encuentran rebajadas las aceras en muchas de las vías urbanas de la ciudad, si bien esto no indica que haya una continuidad de la supresión de las barreras arquitectónicas en toda la longitud de la vía en cuestión y que, por tanto, los itinerarios sean accesibles. Se destacan las calles principales que no cuentan con supresión de barreras arquitectónicas, como la Calle Olorón Santa María, en el Barrio Norte, y determinados tramos de las Avenidas Jacetania y Oroel, que rodean el Casco Histórico de la ciudad. Por zonas, las urbanizaciones del Barrio Universidad, Anexo Área Deportiva, Ladera Sur, Tejería y Solana de Rapitán son las que cuentan con menos rebajes de aceras (Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).



Figura. Barreras arquitectónicas en Calle Universidad, Calle Pérez Galdós, en las inmediaciones del Centro de Salud, y en Calle Fondabós.

B.5.2. TRÁFICO URBANO.

Respecto al tráfico habitual y a la influencia del tránsito ocasional de vehículos ligado a la actividad turística y a la segunda residencia en la ciudad de Jaca, se han realizando aforos desde el 24 de noviembre de 2015 hasta primeros de marzo de 2016. Los aforadores han sido cedido temporalmente por la Diputación Provincial de Huesca, cuyos técnicos han elaborados los informes que se anexan a este Plan. Una visión sucinta de los aforos se expone en la siguiente figura.

Las mayores intensidades de tráfico rodado en la ciudad de Jaca son consecuencia de la afluencia masiva de turistas y segundos residentes en el inicio y el fin de vacaciones de verano (meses de julio y agosto), durante los puentes vacacionales y los viernes y domingos de fines de semana durante la temporada de esquí.

Esta **congestión de tráfico** se produce en las avenidas principales que vertebran la ciudad y que son continuidad de las carreteras nacionales **N-240 y N-330a**. La **Avenida Perimetral** recoge el flujo proveniente de Zaragoza–Huesca, y la **Avenida Nuestra Señora de la Victoria**, el de Pamplona. El grueso de tráfico que entra o sale de la ciudad de Jaca hacia el norte, dirección Canfranc, se reparte, en este caso, entre los que desde el este, por la carretera N-330 y la autovía A-23 pueden optar por la variante norte, y el que pasa por el centro de la ciudad



porque se dirige o viene dirección Pamplona y que, obligatoriamente debe atravesar Jaca, optando, generalmente por las Avenidas Regimiento de "Galicia 19", Primer Viernes de Mayo y Francia.

ESTUDIO AFOROS JACA del 24/11/2015 al 06/03/2016

VÍA	FECHA	TRÁFICO TOTAL	IMD	DÍA MAX	HORA MÁXIMO TRÁFICO	TIPO VEHÍCULO MAYORITARIO	OBSERVACIONES
AV. PERIMETRAL SENTIDO ENTRADA JACA CENTRO	26/01/2016 AL 01/02/2016	23667	3381	VIERNES 4238	09:00 - 10:00 L a V 17:00 - 18:00 L a S	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a V INCREMENTA DE V a S
AV. PERIMETRAL SENTIDO SABIÑANIGO	24/11/15 AL 30/11/15	23945	3421	VIERNES 4299	09:00 - 10:00 L a V 16:00 - 17:00 L a S	TURISMO	TRÁFICO MUY SIMILAR TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA
CL. FDO EL CATÓLICO DOS SENTIDO ENTORNO CP SAN JUAN DE LA PEÑA	01/12/15 AL 07/12/15	10261	1466	VIERNES 1774	09:00 - 10:00 L a V 16:00 - 17:00 L a S	TURISMO	TRÁFICO MUY SIMILAR TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA
AV. JUAN XXII SENTIDO JACA CENTRO	11/01/16 AL 17/01/16	12259	1751	VIERNES 2131	09:00 - 10:00 L a V 17:00 - 18:00 L a V	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a V BAJA MUCHO EN S/D
AV. JUAN XXIII SENTIDO SALIDA DE JACA	11/01/16 AL 17/01/16	10980	1569	JUEVES 1886	08:00 - 09:00 L a V 14:00 - 15:00 L a V 16:00 - 19:00	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a V BAJA MUCHO EN S/D
AV. JACETANIA SENTIDO ENTRADA JACA CENTRO	02/02/16 AL 08/02/2016	16958	2423	SABADO 2944	08:00 - 12:00 L a V 12:00 - 20:00 L a V	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR L a V SUBE ALGO EN S
AV. JACETANIA SENTIDO PLAZA BISCOS DESDE JARDÍN MEDIO PAÑUELO	02/02/16 AL 08/02/2016	20038	3410	VIERNES 3410	11:00 - 12:00 L a S 17:00 - 18:00 L a S MUY ALTA de 08:00 a 20:00	TURISMO	SIMILAR DE L a S BAJA EN D
CL. TIERRA DE BIESCAS SENTIDO JACA-CENTRO (ENTRADA)	16/02/16 AL 22/02/16	25995	3714	L - V SIMILAR	09:00 - 10:00 L a D 18:00 - 19:00 L a V MUY ALTA de 08:00 a 22:00	TURISMO MEDIOS/PESADOS APROX. 10%	TRÁFICO MUY SIMILAR TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA
CL. TIERRA DE BIESCAS SENTIDO ROTONDA DE BAROS SALIDA	29/02/16 AL 06/03/16	23483	3335	VIERNES 3920	08:00 - 09:00 L a D 17:00 - 18:00 L a D MUY ALTA de 07:00 a 21:00	TURISMO MEDIOS/PESADOS APROX. 15%	TRÁFICO MUY SIMILAR TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA
CL. FONDABOS SENTIDO JACA-CENTRO (ENTRADA)	09/12/2015 AL 13/12/15	9992	1427	X - V 1460	08:00 - 09:00 V a V 17:00 - 18:00 L a V	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a V BAJA MUCHO EN D
CL. FONDABOS SENTIDO SALIDA JACA	14/12/15 AL 20/12/15	18729	2676	VIERNES 3048	08:00 - 09:00 L a S 17:00 - 19:00 L a S	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a S BAJA MUCHO EN D
AV. RAPITAN DOS SENTIDOS	14/12/15 AL 20/12/15	6852	979	L - V SIMILAR	09:00 - 10:00 L a V 13:00 - 14:00 L a V	TURISMO	TRÁFICO SIMILAR DE L a V BAJA MUCHO S y D
AV. LA VICTORIA DOS SENTIDOS	26/01/16 AL 31/01/16	63991	9142	VIERNES 12594	08:00 - 09:00 L a V 17:00 - 18:00 L a V 18:00 a 20:00 V MUY ALTA SENTIDO ENTRADA	TURISMO MEDIOS/PESADOS APROX. 10%	TRÁFICO MUY ELEVADO V y S/D
AV. FRANCIA DOS SENTIDOS	19/01/16 AL 24/01/16	27406	3915	SABADO 5552	07:00 - 08:00 L a V 14:00 - 18:00 L a V 07:00 - 21:00 S	TURISMO	TRÁFICO MUY ELEVADO S
AV. PRIMER VIERNES DE MAYO SENTIDO FRANCIA SALIDA DESDE JACA	09/02/16 AL 15/02/16	35857	5122	VIERNES 6461	07:00 - 12:00 L a S 12:00 - 20:00 L a S	TURISMO	TRÁFICO MUY SIMILAR L a S ELEVADO HORAS CENTRALES BAJA EL D
AV. PRIMER VIERNES DE MAYO, SENTIDO JACA-CENTRO (ZONA CIUDADELA)	16/02/16 AL 22/02/16	33395	4771	DOMINGO 5163	07:00 - 12:00 L a S 12:00 - 20:00 L a S	TURISMO MEDIOS/PESADOS APROX. 12%	TRÁFICO MUY SIMILAR L a S INCREMENTO DE MEDIOS/PESADOS V - S - D

La confluencia entre estos tres ejes principales se produce en la **Rotonda "Colegio Escuelas Pías"**, que también conecta con la carretera autonómica A-1205, que recoge el tráfico que se dirige hacia los enclaves turísticos de San Juan



de la Peña y Monte Oroel (Parador de Oroel). El tráfico rodado de la Avenida Perimetral y las Avenidas Regimiento de “Galicia 19”, Primer Viernes de Mayo y Francia están regulado con semáforos, sin embargo, el de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria, no. El tramo de esta avenida desde el Cementerio hasta la Rotonda “Colegio Escuelas Pías” cuenta con 3 rotondas partidas y 6 pasos de peatones, los dos más próximos a la confluencia con esta última rotonda distribuidora están señalizados con paneles luminosos. La velocidad en estas vías está limitada a 50 Km./h.

Se espera que la construcción de la Variante Norte de Jaca, que enlazará las Autovías A-23 y A-21, descongestionará el centro de la ciudad del paso de los vehículos entre el País Vasco y Navarra y el norte (dirección Francia y Valle del Aragón) y el este (hacia Huesca y Valle de Tena), estando previstos tres nudos de enlace (Este, Norte y Oeste) que permitirán acceder a la ciudad.

También se producen **aglomeraciones** durante la celebración de determinados eventos en la ciudad (Festival Folklórico de los Pirineos, Mercado Medieval, competiciones en el Pabellón de Hielo, etc.) en los que se produce de forma puntual una gran ocupación de aparcamiento y grandes flujos de peatones en los espacios de celebración.

En cuanto a las condiciones de las vías urbanas que puedan incidir en la **fluidez del tráfico rodado**, se contemplan las siguientes.

- Las vías principales que presentan **pasos de peatones sobreelevados** en la ciudad son:

C/ Voto de San Indalecio
Avda. Oroel
Paseo Camino de Santiago
C/ Fondabós
Avda. Juan XXIII
Calzada de Rapitán



- Hay una serie de calles con **limitación de velocidad** según su situación y características, por motivos de seguridad y para el apaciguamiento del tráfico.

Por proximidad a una zona escolar, a 30 Km./h, en el tramo afectado:

Avda. Perimetral
C/ Cervantes
C/ Universidad
C/ Fernando El Católico
C/ Pico Collarada
C/ Burnao
Avda. Juan XXIII
C/ Estación

Por proximidad a una zona escolar y, además, geometría de la calzada (paso estrecho, pendiente, etc.):

Avda. Juan XXIII, 20 Km./h
Bajada de Colegio Escuelas Pías a aparcamiento Pabellón de Hielo, 10 Km./h

Por seguridad, cuando las dimensiones de la calzada, la intensidad de tráfico aconsejan la reducción de la velocidad:

C/ Voto de San Indalecio, 30 Km./h
C/ Tierra de Biescas, 30 Km./h
C/ Madrid, 20 Km./h
Avda. Oroel, 30 Km./h
C/ Albareda 20 Km./h

Por seguridad para los peatones, en vías con pasos sobreelevados y estrechas compartidas:

Paseo Camino de Santiago, 30 Km./h
Camino Monte Pano, 20 Km./h
Pase de la Cantera, 20 Km./h
C/ Fondabós, 30 Km./h



Calzada de Rapitán, 30 Km./h

C/ Tejería, 30 Km./h

- Los cruces de vías con **regulación del tráfico con semáforo** son:

Avda. Perimetral con C/ Olimpia

Avda. Regimiento de "Galicia 19" con C/ del Coso

Avda. Regimiento de "Galicia 19" con C/ Universidad y C/ Correos

Avda. Regimiento de "Galicia 19" y Avda. Primer Viernes de Mayo con Pso.

De la Constitución y Pza. Cortes de Aragón

Avda. Francia con C/ Pico Aneto, Avda. Juan XXIII y Avda. Zaragoza

El resto de semáforos no instalados en cruces de vía están en:

Avda. Perimetral (accesos al Colegio Escuelas Pías)

Avda. Perimetral (accesos al Pabellón de Hielo)

Avda. de Francia (frente al nº 4)

En total hay instalados en Jaca **47 semáforos circulares para vehículos y 42 semáforos para peatones** (Fuente: Elaboración propia Policía Local, 2015).

- Otra situación puntual de falta de fluidez en el tráfico se produce en invierno cuando con nevadas, especialmente si éstas coinciden con fin de semana o días festivos, cuando la ocupación turística en Jaca es elevada. La programación de la **vialidad invernal** por parte de las distintas instituciones implicadas tiene en cuenta estas situaciones para su solución. Cada año se redacta un Plan de Vialidad Invernal, al objeto de reducir al máximo las molestias e inconvenientes que la presencia de hielo y nieve pueden provocar en la normal circulación de vehículos y personas.



Figura. Situación de la vialidad con abundante nevada, en las Avenidas Nuestra Señora de la Victoria y Primer Viernes de Mayo.

El tráfico urbano está regulado por la **Ordenanza Municipal de tráfico y circulación de vehículos** publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca de 25 de mayo de **1992**, que no se encuentra actualizada o adaptada a la actual normativa de tráfico vigente.

La Ordenanza contempla obedece principalmente a la utilización de las calles por los vehículos a motor. En cuanto a la bicicleta, establece que deberán “circular por la calzada, tan cerca de la acera como sea posible”. Permite la circulación de las bicicletas en los parques públicos y calles peatonales que “expresamente se autoricen”, no debiendo “exceder en ningún caso la velocidad normal de un peatón y en cualquier caso estos gozarán de preferencia”. Por otro lado, la Ordenanza permite a los patines, patinetes, monopatines, triciclos infantiles y similares, ayudados o no de motor, circular por las aceras, andenes y paseos, pero “adecuando su velocidad a la normal de un peatón y estarán sujetos a las normas establecidas para éstos”.

Respecto a la **influencia del tráfico urbano en la calidad del aire**, únicamente se dispone del estudio realizado por el Gobierno de Aragón mediante la unidad móvil de Control de la Contaminación Atmosférica que se instaló entre



el 10 de diciembre de **2008** y el 25 de enero de **2010** en la ciudad de Jaca, concretamente en la parcela situada entre las calles de Fernando El Católico y del Dr. Enrique Balcells.

Durante el tiempo que duró la campaña, la estación registró datos de contaminación atmosférica (dióxidos de nitrógeno, dióxido de azufre, ozono y partículas en suspensión), pero también meteorológicos (dirección y velocidad del viento, temperatura, humedad relativa, presión barométrica y radiación solar).

Los resultados obtenidos muestran que no hubo superaciones de los valores límites legales para todos los contaminantes medidos más que una única ocasión, en la que se rebasó el límite diario de 50 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$ de partículas PM10, si bien el valor medio de este parámetro del periodo de medición se situó en 13 $\mu\text{gr}/\text{m}^3$. Por ello, se considera que hay una **buena calidad del aire en la ciudad de Jaca**.

Contaminación atmosférica. Año 2009

	Valor medio $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Valor máximo $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM10	13,0	155,3
PM2,5	8,0	58,1
PM1	6,1	56,0
SO ₂	3,0	26,9
NO ₂	5,4	56,9
NO	2,5	47,2
NOx	9,2	109,6
O ₃	58,1	123,4

Fuente: Informe campaña de medida de la unidad móvil de control de la contaminación atmosférica en la ciudad de Jaca. Diciembre de 2008-Enero de 2010. Gobierno de Aragón.

No se cuenta con **ningún estudio** relativo al **nivel de ruido** procedente del tráfico urbano en la ciudad de Jaca.



B.5.3. PARQUE DE VEHÍCULOS.

Según el padrón municipal del impuesto de **vehículos de tracción mecánica** que grava la titularidad de este tipo de vehículos, regulado por la Ordenanza Fiscal nº 10 “Reguladora del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica”, hay **9.271 vehículos** empadronados en Jaca en 2015, evolucionando al alza desde 2003 con 7.221 hasta 2010 con 9.315, pero con una tendencia estabilizada o ligeramente decreciente desde esta fecha hasta el día de hoy (Fuente: Tesorería, 2015).

En las cuotas fijadas en la citada Ordenanza, que se incrementan las cuotas fijadas en el apartado 1 del artículo 95 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, mediante la aplicación sobre las mismas de los siguientes coeficientes: 1,30 para Turismos y 1,34 para el resto de vehículos (Autobuses, Camiones, Tractores, Remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica y otros vehículos).

Esta Ordenanza fiscal no contempla ninguna bonificación para vehículos turismos eléctricos o eficientes, por bajo consumo o baja emisión de contaminantes, o con una determinada calificación energética, tal y como establece como posibilidad el artículo 95 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (vigente hasta el 01 de Enero de 2016). Sobre la cuota del impuesto de vehículos de tracción mecánica, las ordenanzas pueden establecer una bonificación de hasta el 75 por ciento en función de la clase de carburante que consume el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente o en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.



Parque de vehículos

	2013	2014	2015
Total	9.387	9.312	9.354
Turismos	6.063	6.004	6.014
Motocicletas	710	718	734
Camiones y furgonetas	1.797	1.772	1.788
Autobuses	49	45	44
Tractores industriales	38	38	36
Otros vehículos	307	320	331
Ciclomotores	423	415	407

Fuente: Datos a 31 de diciembre del año. Jefatura Provincial de Tráfico en Huesca. Dirección General de Tráfico.

En cuanto a la distribución en tipo de este parque móvil, turismos, camiones y furgonetas son la mayor parte (Fuente: Jefatura Provincial de Tráfico en Huesca. Dirección General de Tráfico, 2016).

Antigüedad del Parque de vehículos. Año 2014

Año de matriculación	Turismos	Autobuses	Motocicletas	Camiones y furgonetas	Tractores industriales	Otros vehículos
Antes de 1994	929	7	230	325	4	48
De 1994 a 2004	2.470	17	127	836	9	109
2005	365	1	54	138	5	30
2006	377	3	59	140	3	32
2007	400	4	63	108	2	15
2008	266	2	43	56	1	9
2009	254	2	28	46	5	7
2010	243	2	23	35	2	13
2011	182	1	23	25	0	2
2012	140	0	18	27	1	7
2013	132	0	25	23	0	4
2014	161	1	18	30	3	7

Fuente: Instituto Aragonés de Estadística (IAEST) a partir de datos de la Dirección General de Tráfico.



Respecto a su antigüedad, la mayor parte del parque móvil, especialmente los turismos, cuenta con más de 10 años (Fuente: Instituto Aragonés de Estadística, 2014).

Sobre el parque de **bicicletas urbanas**, la Ordenanza Fiscal nº 2, Reguladora de la tasa por utilización de placas, patentes y otros distintivos establece la obligación del uso de placas aprobadas por el Ayuntamiento de Jaca, entre otros, en bicicletas. En la actualidad nadie solicita esta placa para este vehículo.

Como ya se ha expuesto, en el año 2012 el Ayuntamiento se aproximó a la elaboración de un registro de bicicletas urbanas mediante la firma de un Convenio de colaboración con la Red de Ciudades por la bicicleta para implementar el BICIREGISTRO en Jaca.

En cuanto a la caracterización del Parque Municipal de Vehículos que presta los servicios públicos, únicamente se contabilizan dos furgones eléctricos asignados al servicio de limpieza viaria y no se contabiliza ninguna bicicleta.

B.5.4. ESTACIONAMIENTO.

En la actualidad, la ciudad de Jaca dispone en total de **5.382 plazas de aparcamiento libre para turismos** y de unas **333 plazas de pago (zona azul)**. Existen áreas de **aparcamiento de carácter disuasorio, dos de uso libre en superficie**, situadas en el **Llano de Samper (135 plazas)** y en **Vértice de Levante (73 plazas)**, y un **aparcamiento subterráneo de pago**, situado céntrico, en la **Plaza Biscós (307 plazas)** (Fuente: Elaboración propia Policía Local, 2015).



En cuanto a la distribución de las plazas libres de estacionamiento, los aparcamientos situados en las proximidades de la **Plaza de Sanlure y los Juzgados** (**22 plazas** en Juzgados y **28 plazas** en la Calle Fuente de San Juan), del **Polideportivo Olimpia** (**42 plazas**) y del **Pabellón de Hielo** (**72 plazas**), sirven de apoyo en la celebración de eventos y grandes concentraciones de personas en sus entornos respectivos, la Plaza Sanlure y el área deportiva en la que se concentran el Pabellón de Hielo, el Campo de fútbol, el frontón y las piscinas, respectivamente. El resto de plazas de aparcamientos ligadas a equipamientos y servicios (Hospital de Alta Resolución del Pirineo, Comarca de La Jacetania, etc.), aunque son de libre uso, por su ubicación dentro de la ciudad, principalmente son utilizadas por los usuarios de los mismos.

También existen aparcamientos libres en la red viaria del Llano de la Victoria, en las Calles Gaspar Sanz (40 plazas) y Melchor Robledo (40 plazas), en el lado de los números pares de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria, y en las Calles Pablo Nasarre (20 plazas) y Sebastián Aguilera de Heredia (28 plazas), en el lado de los impares. En el borde del sector industrial de este barrio también se dispone de una bolsa de aparcamiento libre (47 plazas), en al Calle Río Cinca.



Figura. Ocupación de los aparcamientos del Llano de Samper y Vértice de Levante en época navideña.

Para estimar el **régimen de utilización** del **aparcamiento libre**, se ha estudiado en **agosto de 2015** la ocupación del espacio en zonas representativas



de la ciudad que se utilizan para el aparcamiento en temporadas de máxima afluencia de la población turística ocasional y de la de segunda residencia: **aparcamientos del Llano de Samper y de Vértice de Levante y las calles Infanta Doña Sancha y Levante**. Se comprueba que en todos los casos el porcentaje de ocupación de las plazas ha superado el **65 %** durante gran parte del día, siendo los días de máxima ocupación los próximos al **15 de agosto**. En comparación, los conteos realizados entre el 18 y el 21 de **diciembre de 2015**, días de temporada baja, la ocupación de estas plazas de aparcamientos estuvo por debajo del **25%** de las disponibles, y únicamente la Calle Levante se utilizó con intensidad.

Para **autobuses**, la ciudad de Jaca dispone de **5 plazas de estacionamiento en la Calle Río Gas** y de **14 plazas en el aparcamiento de Membrilleras**. Este último, se ha venido usando para el aparcamiento de camiones y autobuses, si bien se está transformando en la actualidad en un aparcamiento controlado para **autocaravanas (23 plazas)**. Actualmente el Ayuntamiento está estudiando el régimen de explotación de éste último equipamiento, siendo de momento de libre acceso y utilización.



Figura. Área acondicionada en Membrilleras para el aparcamiento de autocaravanas y autobuses.

En cuanto a **aparcamiento reservado a motocicletas**, existen en la ciudad de Jaca 9 zonas específicamente señalizadas horizontal y verticalmente y



delimitadas con hitos. En total el equipamiento supone **72 plazas** delimitadas especialmente para el estacionamiento de motocicletas en:

	<u>Nº plazas</u>
C/ Olimpia, nº 1	5
C/ Ramiro I, nº 17	10
C/ Domingo Miral, nº 1	10
Pso. de la Constitución, nº 1	10
Avda. Jacetania nº 4	12
Avda. Jacetania, nº 7	10
C/ Valle de Ansó, nº 5	4
C/ Correos, nº 10	5
Hospital de Jaca	6

Fuente: Elaboración propia Policía Local, 2015.

El aparcamiento reservado a personas con movilidad reducida suma 80 plazas en el casco urbano y 16 plazas en el Centro Comercial de Campancián. En la ciudad se encuentran emplazadas en:

	<u>Nº plazas</u>
Avda. Jacetania, nº 3	2
Avda. Jacetania, nº 24	1
Avda. Jacetania, nº 40	1
Avda. Jacetania (Estación de Autobuses)	2
C/ Levante, nº 13	3
C/ Levante, nº 27	2
Aparcamiento Juzgados	2
C/ Huesca, nº 8	2
C/ Escuela Militar de Montaña, nº 19	1
C/ Escuela Militar de Montaña, nº 31	2
Avda. de Zaragoza, nº 38	2
Avda. de Zaragoza, nº 9	2
C/ Ibón de Ip, nº 1	2
C/ Olorón Santa María, nº 1	1
C/ San Marcos, nº 11	2



	<u>Nº plazas</u>
Centro de Salud	2
CEIP Monte Oroel	1
C/ Autonomía de Aragón, nº 17	2
Aparcamientos Centro Comercial Campancián	16
Hospital de Jaca	3
C/ Doctor Grande Covián nº 18	2
C/ La Paz, nº 9	1
C/ Calzada de las monjas	2
Avda. Oroel	2
C/ Ferrenal, nº 21	2
C/ 7 de febrero de 1883, nº 22	1
Avda. Oroel, nº 32	2
C/ Estudios, nº 20	1
C/ Correos, nº 11	2
C/ Domingo Miral, nº 2	2
C/ Coso, nº 36	1
Pso. de la Constitución, nº 11	2
C/ Fueros de Jaca, nº 4	1
C/ Universidad, nº 16	2
Universidad de Zaragoza	2
C/ Fernando El Católico, nº 16	2
Colegio Escuelas Pías	2
C/ Olimpia, nº 1	2
Pabellón de Hielo	3
Polideportivo Olimpia	2
C/ Mariano Rodríguez de Ledesma, nº 2	2

Fuente: Elaboración propia Policía Local, 2015.

En cuanto al **aparcamiento de pago**, el funcionamiento del **aparcamiento subterráneo de la Plaza Biscós** se establece en su **Reglamento de Régimen Interior**, aprobado en **2009**. El aparcamiento se encuentra en régimen de concesión hasta el año 2065, estando previsto un uso mixto de las 307 plazas, coexistiendo las 85 de uso exclusivo (plazas de cesión a residentes, vinculadas a la existencia de una vivienda en el Casco Histórico de la ciudad) con el resto de uso indiscriminado (plazas de rotación). Se establecen tres modalidades para usar



estas plazas: el usuario residente que utiliza una plaza con carácter exclusivo; el de rotación, que mediante el pago de una tarifa hace uso temporal de una plaza de aparcamiento indiscriminada y el abonado, que adquiere el derecho de uso sobre una plaza de aparcamiento indiscriminadamente, abonando la tarifa correspondiente, sin carácter exclusivo, y según el horario y período reflejado en el contrato con la concesionaria explotadora del aparcamiento.

Las **tarifas** máximas aprobadas en 2008, sometidas a una revisión periódica anual conforme a la variación del Índice de Precios al Consumo, se establecen en las siguientes modalidades:

- Plazas de cesión.- 33.000 euros, IVA no incluido.
- Plazas de abono.- Tipos de abonos para uso indiscriminado de una plaza de garaje):
 - Abono mensual completo (las 24 horas del día por período de un mes):
Coches: 84 euros Motos: 26,5 euros
 - Abono mensual diurno (de 7:30 a 15:30 por período de un mes):
Coches: 52 euros Motos: 16,5 euros
 - Abono mensual nocturno (de 20:30 a 7:30 por período de un mes):
Coches: 52 euros Motos: 16,5 euros
 - Abono semanal completo (las 24 horas del día por período de una semana):
Coches: 56 euros Motos: 17,5 euros
 - Abono semanal diurno (de 7:30 a 15:30 por período de una semana):
Coches: 34 euros Motos: 10,5 euros
 - Abono semanal nocturno (de 20:30 a 7:30 por período de una semana):
Coches: 34 euros Motos: 10,5 euros
 - Abono de comercio mensual (de 9:30 a 14:30 y de 16:30 a 20:30 por período de un mes): Coches: 28 euros Motos: 8,5 euros
 - Abono de temporada:
 - de invierno (las 24 horas del día por período de un mes desde el 1 de octubre al 31 de marzo): Coches: 450 euros Motos: 140,5 euros
 - de verano (las 24 horas del día por período de un mes desde el 1 de abril al 30 de septiembre): Coches: 450 euros Motos: 140,5 euros



Actualmente las **tarifas de las plazas de rotación** son de:

- **0,031 euro/minuto**
- **1,85 euro/hora**
- 18,50 euro/día (24 horas)
- y las de abonados de:
- 79 euros/mes con tarjeta de 10 euros de coste.

El horario de apertura del parking es de 24 horas todos los días del año (Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015).



Figura. Entrada al parking subterráneo de la Plaza Biscós, parquímetro de zona azul y aparcamiento acondicionado para motocicletas en la Calle Domingo Miral.

En superficie, las medidas de estacionamiento limitado con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos y la regulación de los usos de las vías urbanas haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre los usuarios, con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, están establecidas en la **Ordenanza Reguladora del Servicio de Ordenación de Estacionamiento de vehículos en la vía pública** (B.O.P.HU. nº 32, de 18 de febrero de 2013).



Este servicio público de estacionamiento limitado y controlado de vehículos en la vía pública bajo control horario se presta mediante un contrato de gestión que, además, incluye el servicio público de inmovilización, retirada y traslado al depósito de vehículos. Ambos servicios están contratados hasta el año 2023, con un canon anual de 10.500,00 euros anuales y de 30,00 euros por cada retirada del servicio de grúa, impuestos no incluidos.

Este **estacionamiento de pago (zona azul)** está regulado por la Ordenanza Fiscal nº 29 de “Tasa por la utilización privativa o aprovechamientos especial del dominio público local reguladora de la tasa por estacionamiento de vehículos de tracción mecánica en determinadas vías públicas de la ciudad”, que en 2015 establece las siguientes tarifas.

Las **tarifas** en Zonas Azules:

- **Dos horas 1,50 euros.**

- Para periodos inferiores la tarifa será proporcional a la anterior, siendo la tarifa mínima correspondiente a un periodo de estacionamiento de 10 minutos.

- Aparcamiento de residentes:

Por cada día laborable o fracción 1,00 euros.

Bono cinco días laborables (lunes a viernes) 4,00 euros.

Sábados, gratuito.

- Tarifa anulación denuncia:

Usuarios que hayan superado el tiempo máximo de estacionamiento, adquiriendo el ticket en la hora siguiente 2,50 euros.

Usuarios que no hayan colocado el ticket de estacionamiento, adquiriendo el ticket en la hora siguiente 6,00 euros.



Las calles céntricas de la ciudad en las que están señalizadas las 333 plazas objeto de estacionamiento controlado son:

Avenida de la Jacetania
Plaza Medio Pañuelo
C/ Aragón
C/ Huesca
C/ Astún
C/ Canfranc
C/ Madrid
Avda. Escuela Militar de Montaña
Pso. Constitución
C/ Goya
C/ Pérez Galdós
C/ Hermanos Argensola
C/ Correos
C/ Domingo Miral
C/ Ramiro I
C/ Campoy Irigoyen
C/ Ferrenal

Fuente: Elaboración propia Policía Local, 2015.

El servicio funciona con arreglo al siguiente horario:

- De lunes a sábados ambos incluidos: de 10:00 horas a 13:30 horas y de 16:00 horas a 20:00 horas.
- Domingos y festivos: libre.

El tiempo máximo permitido para la ocupación de una plaza es de dos horas, en cualquier caso.

Hay que incrementar el espacio de aparcamiento público con el disponible por los particulares en sus respectivas viviendas, como garajes individuales o



comunitarios o como **vados y reservas de paso**, que se estima en espacio suficiente para unos **11.000 vehículos** (Fuente: Tesorería, 2015).

La ciudad de Jaca también cuenta con un equipamiento de **aparcamientos para bicicletas** con capacidad total de **170 plazas**. Hay dos modelos para aparcar bicicletas instalados en la ciudad: el individual de horquilla alta de acero inoxidable y el de batería en fila de 6 plazas a dos niveles. Los “aparcabicis” están instalados en las áreas de influencia de los parques, centros educativos, deportivos y culturales y en ciertos espacios céntricos de la ciudad. Se indican emplazamientos o entornos en los que están instalados y plazas existentes.

	<u>Nº plazas</u>
Estación de Autobuses	4
Plaza Biscós	6
Plaza del Marqués de Lacadena	8
Plaza Cortes de Aragón	10
Pasaje del Carmen	12
Parque Pedro Montserrat	4
Parque de la Chimenea	4
Paseo Manuel Jiménez Abad	4
Paseo de la Constitución	4
Urbanización Prado Largo	8
Centro de educación vial en el Llano de la Victoria	6
Pabellón de Hielo	4
Piscinas Municipales	12
Polideportivo Olimpia	6
Colegio y Polideportivo Monte Oroel	16
Colegio y Polideportivo San Juan de la Peña	16
Palacio de Congresos	4
Biblioteca Municipal	12
IES Domingo Miral	12
IES Pirineos	12
Casa Consistorial (interior)	6

Fuente: Elaboración propia. Policía Local, 2015.



Figura. Aparcamientos públicos para bicicletas en una de las entradas peatonales al parking subterráneo de la Plaza Biscós y en la Plaza Cortes de Aragón. En esta última se aprecian los dos únicos modelos de “aparcabicis” implantados en la ciudad.

B.5.5. SINIESTRALIDAD.

Desde enero de 2012 a junio de 2015 se contabilizan **156 accidentes dentro del casco urbano** de Jaca. La mayor parte de estos de estos siniestros son colisiones (94 accidentes), si bien también se contabilizan 21 atropellos a peatones y 4 en los que estuvo implicada la bicicleta. En cuanto al día de la semana en que se producen, no se encuentran diferencias significativas entre días laborales o festivos o el momento del día en que se producen.

En cuanto al lugar, la mayor parte se produce en las Avenidas Nuestra Señora de la Victoria, Jacetania, Oroel y Perimetral, que soportan importante flujo de tráfico, como vías vertebradoras de la ciudad. Concretamente en la **Avenida Nuestra Señora de la Victoria**, se han contabilizado en ese periodo **hasta 15 accidentes en el entorno de las rotondas partidas**. Otro punto destacable de siniestralidad es la **Calle Tierra de Biescas**, en la que se han producido 4 accidentes, uno con calificación de muy grave en la curva de intersección con la Calle La Piñuela. Por ello se ha adoptado recientemente en ese tramo medidas para la limitación de la velocidad a 30Km./h y se han colocado hitos en el eje



central de la vía. Actualmente, en ambas vías está en estudio el resolver la circulación mediante rotondas cerradas (Fuente: Elaboración propia. Policía Local, 2015).

Siniestralidad enero 2012 - junio de 2015

Causas	156
Colisiones	94
Alcance	23
Atropellos	21
Salida de vía	7
Caída de moto	4
Animales implicados	3
Bicicletas implicadas	4

Fuente: Policía Local.



Figura. Medidas adoptadas en el tramo de la Calle Tierra de Biescas en el que se han registrado diversos accidentes y resultado de un siniestro en esa misma zona.



B.5.6. TRANSPORTE URBANO.

El servicio de transporte urbano de viajeros se limita a la ciudad de Jaca y consiste en **una única línea de autobús**. Este servicio se lleva realizando desde 1990, concesionado desde entonces hasta el año 2000, en el que el Ayuntamiento de Jaca asumió su gestión directa.

Esta línea tiene un **recorrido continuo circular de 15,84 Km.**, desde el norte al sur de la ciudad, con **27 paradas** y una **frecuencia de paso de 1 hora**. La mayor parte de las paradas están equipadas con **marquesina** y todas con una **señalización vertical** homologada con la indicación "BUS", en el que se incorpora un panel con información gráfica de la ubicación de la parada y un esquema de todo el recorrido con indicación de horarios de parada. Todas las paradas están señalizadas horizontalmente para evitar estacionamientos y facilitar el desarrollo del servicio.

El horario del servicio comienza a las 7:45 horas de la mañana, se interrumpe entre las 15:45 horas y las 16:45 horas, cuando se reanuda hasta las 21:45 horas. El recorrido se inicia y termina en la Estación de Autobuses, con las siguientes paradas: Estación de Autobuses – Palacio de Congresos – Residencia Mallo Blanco – CEIP Monte Oroel – Comarca de la Jacetania – Campo la Mora-Tejería – Residencia Vitalia – Hospital – C/ Rapitán – Bº La Paz – Pza. Joaquín Costa – Avda. de Francia – Ciudadela – Pº Constitución – C/ Fernando el Católico – IPE – Tanatorio Municipal – Cementerio – Parque Pedro Montserrat – Residencia Santa Orosia – Colegio EEPP – Piscinas Municipales – Polideportivo Olimpia – Avda. Perimetral – Membrilleras – Prado Largo – Fondabós – Bº Albareda – C/ Madrid – Avda. Oroel-C/Mayor – Avda. Oroel – C/ Ferrenal – Avda. Regimiento "Galicia 19" – C/ Coso – Pza. Cortes de Aragón – Estación de Autobuses.

La línea cuenta con dos vehículos, uno titular en régimen de "renting" en 2015 y otro antiguo de reserva, de propiedad municipal.



Figura. Marquesina en Avenida de Oroel y nuevo autobús urbano en la parada de las Piscinas Municipales.

El autobús antiguo es un modelo UNVI dotado con 45 plazas, de las que 25 son con asiento, 1 plaza para personas con movilidad reducida y 1 conductor. El nuevo autobús SCANIA con carrocería CASTROSUA funciona desde julio de 2015. Está dotado con 86 plazas, de las que 32 son con asiento, 1 plaza para silla de ruedas y 1 conductor. Cuando está ocupada la plaza adaptada para la silla de ruedas, el cupo de las plazas de pie se limita a 48 personas. Este autobús tiene otras adaptaciones para personas con movilidad reducida, además de la plaza para la silla de ruedas, ya que el suelo es bajo en el piso de embarque y el vehículo puede bascular para facilitar la subida o el apeo.

Respecto a los recursos humanos, el servicio se realiza por 3 conductores titulares asignados al servicio y 1 conductor de refuerzo.

El coste del servicio para el usuario se establece en la Ordenanza Fiscal nº 26 “Reguladora de la tasa por la prestación del servicio de transporte público de viajes a través del autobús urbano”, con arreglo a las siguientes tarifas en el año 2015:

-Billete Ordinario 0,80 euros.

-Abono de 10 viajes (Bonobús):
- General, 4,40 euros.



- Pensionistas y discapacitados, 2,60 euros.
- Juvenil, de 4 a 16 años, 2,60 euros.
- Poseedor carné > 65 años 0 euros.

Además, están exentos del pago de esta tasa, los sujetos pasivos minusválidos que necesiten para desplazarse el uso de una silla de ruedas.

Los dos autobuses se han equipado con máquinas expendedoras de billetes ISIS-RC5 y recientemente el Ayuntamiento ha adquirido a la misma casa ISIS Ingeniería y Sistemas, S.L. una máquina de autorrecarga de tarjetas de proximidad para agilizar el acceso al autobús urbano. Ambos sistemas, que estarán operativos para calcular los aforos de los viajeros a partir del próximo año 2016, con la entrada en vigor de nuevas tarifas establecidas en la citada Ordenanza Fiscal.

Hasta el momento, los datos de viajeros del servicio de transporte urbano se han estimado conforme a la recaudación obtenida del servicio. En 2006 se estableció un régimen de uso del autobús urbano de 114.940 viajeros anuales, conforme al número de bonos de 10 viajes vendidos (Fuente: Agenda 21 Local, 2007), mientras que durante el año 2014 el número de usuarios se estima en 37.812 viajeros, según la recaudación de bonos y billetes sencillos vendidos, y 289 usuarios con carné de mayores de 65 años, de los que se desconoce el número de viajes realizado. Los ingresos del servicio a través de billete el pasado año fueron de 37.353,29 euros (Fuente: Tesorería Municipal, 2015).

Para la elaboración del informe de optimización del servicio de autobús urbano, la Fundación ECA Bureau Veritas realizó un sondeo de la demanda en el año 2012. Se realizaron 5 conteos en el autobús, tratando de cubrir los diferentes casos de horario y época del año. Durante una hora de un día laboral de verano se produjeron 49 entradas al autobús por la mañana y 57 por la tarde. En la misma situación un día de invierno, los resultados fueron equiparables, de 53 entradas por la mañana y 63 entradas por la tarde. Sin embargo, un día festivo de invierno por la mañana (aproximadamente de 12:00 a 13:00 horas), únicamente se



producieron 17 entradas al autobús (Fuente: Informe Programa del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Jaca, 2013. Fundación ECA Bureau Veritas).

B.5.7. SERVICIO DE TAXIS.

En Jaca se presta el servicio de transporte urbano de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con conductor en la modalidad de auto-taxis establecido en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles ligeros.

En la actualidad hay 17 licencias concedidas conforme a lo regulado por el Reglamento Municipal de auto-taxis del Ayuntamiento de Jaca, aprobado inicialmente en Pleno Municipal el 12 de agosto de 1994 y modificado posteriormente por Pleno Ayuntamiento de 17 de octubre de 2007, lo que supone una tasa de 1,29 auto-taxis por cada 1000 habitantes (Fuente: Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015).

El régimen tarifario aplicable al servicio urbano de transporte regulado en este Reglamento se establece por el Ayuntamiento con informe favorable del Gobierno de Aragón, previa audiencia de las asociaciones profesionales de empresarios y trabajadores representativos del sector y las de los consumidores y usuarios, sin perjuicio de lo establecido en la legislación sobre control de precios. Si bien no está constituida ninguna asociación de los conductores con licencia de auto-taxis en Jaca, sí que existe un Vocal de Transporte y Automoción en la Asociación de Empresarios de la Jacetania (AEJ), en la que están agrupados una mayoría de ellos, que posee la licencia.

A petición de esta Asociación se aprobó en la sesión de Pleno Ayuntamiento de 17 de octubre de 2012 el régimen de tarifas que continúa actualmente en vigor. Se muestran algunas referencias de las tarifas urbanas y las aplicables a los núcleos rurales del municipio y otras localidades y enclaves de interés cercanos.



Las tarifas urbanas:

Días laborables: 0,60 euros/Km. Hora de espera: 15,80 euros.

Días festivos y nocturnos de 22:00 h a 6:00 h: 0,67 euros/Km. Hora de espera: 18 euros.

Las tarifas de algunos emplazamientos interurbanos:

	<u>Tarifa normal</u>	<u>Tarifa festivos</u>
	euros	euros
Abay	10,30	11,40
Abena	21,60	24,12
Ainsa	86,80	96,48
Aisa	29,40	32,83
Ansó	67,80	75,71
Ara	22,20	24,79
Araguás del Solano	14,40	16,08
Áscara	14,40	16,08
Astún	39,00	43,55
Atarés	14,40	16,08
Ayerbe	78,00	87,10
Bailo	33,00	36,85
Badaguás	15,00	16,75
Barós	6,00	6,70
Berdún	36,00	40,20
Bernués	22,8	25,46
Botaya	36,00	40,20
Camping Pirineos	21,60	24,12
Candanchú	34,80	38,86
Caniás	11,40	12,73
Canfranc pueblo	22,80	25,46
Canfranc Estación	27,00	30,15
Castiello de Jaca	10,80	12,06
Escuela IFA	10,20	11,40
Espuénolas	16,20	18,09



	<u>Tarifa normal</u>	<u>Tarifa festivos</u>
	euros	euros
Hecho	54,00	60,30
Hotel Aragón	14,40	16,08
Hotel Santa Cristina	29,40	32,83
Las Tiesas Altas	19,20	21,44
Linza	91,20	101,84
Lizara	58,80	65,66
Martillué	14,40	16,08
Navasa	12,60	14,07
Osia	34,80	38,86
Puente La Reina	25,80	28,81
Rioseta	34,20	38,19
Sabiñánigo	22,80	25,46
Sabinánigo (Puente Sardas)	25,80	28,81
Salvaterra de Esca	63,00	70,35
San Juan de la Peña	29,40	32,83
Santa Cilia	19,80	22,11
Santa Cruz de la Serós	19,80	22,11
Villanúa	18,00	20,10
Zuriza	85,20	95,14

Fuente: Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Existen dos paradas de taxis en la ciudad de Jaca, una principal de 6 plazas ubicada en la céntrica Plaza Cortes de Aragón y otra de 2 plazas en la Avenida Escuela Militar de Montaña, junto a la Estación de autobuses. Ambas paradas se encuentran señalizadas verticalmente con panel homologado de “TAXI” y reglamentariamente los titulares de las licencias de auto-taxis deben disponer al ciudadano en cada parada un teléfono para recibir llamadas del servicio público de auto-taxis.

Los vehículos adscritos al servicio de auto-taxis van provistos de las reglamentarias placas indicativas del servicio público, con las letras “S.P.” pintadas en negro sobre fondo blanco; son de color gris plata claro en su exterior y en las puertas delanteras va pintado o adherido el Escudo de Jaca, bajo el que



figura el número de la licencia pintado o adherido en color rojo. Además, algunos llevan una capilla luminosa en el techo del vehículo. Algunos de los vehículos están adaptados para personas con movilidad reducida.

En cuanto al servicio, de forma general, los auto-taxis deben prestar 8 horas al día como mínimo, con un día por semana de descanso. Asimismo, pueden disfrutar de un mes de vacaciones al año no pudiendo coincidir en tal situación más del 25% de los adscritos al servicio. El Reglamento Municipal de auto-taxis de Jaca también establece un turno de guardia para el servicio nocturno, que comprenderá desde las diez de la noche hasta las seis de la mañana del día siguiente. Todo ello, de acuerdo con el calendario de descansos que apruebe el Ayuntamiento, una vez oídas a las asociaciones del sector.

B.5.8. TRÁFICO VIARIO DE MERCANCÍAS. ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.

En la zona peatonalizada del Casco Histórico está prohibido el estacionamiento durante todo el día, pero se permiten las paradas de carga y descarga durante 15 minutos cuando la zona peatonal está abierta al tráfico (de lunes a sábado de 6:00 a 11:30 horas y de 15:30 a 17:30 horas; los domingos y festivos permanecen cerrados). El tráfico de los vehículos que exceden de P.M.A. 3.500 Kg. en esta zona debe ser expresamente autorizado, bajo petición de los interesados, permitiéndose extraordinariamente para la realización de obras o la prestación de servicios y, generalmente, fuera del horario de apertura de la zona peatonalizada, para evitar la congestión del tráfico.

Para obtener una aproximación del flujo de tráfico de reparto de mercancías en esta zona peatonalizada en la que se concentran comercios y servicios, se han realizado aforos de los vehículos que ingresan por los accesos en el horario en el que están abiertos, durante 9 días del mes de agosto, por ser el de máxima ocupación turística, y 20 días del mes de septiembre, representativo de la



temporada baja. Resulta una densidad media de 185 vehículos al día en agosto y de 128 en septiembre, de los que aproximadamente un 60% son vehículos de mercancías que realizan su reparto por la mañana. En cuanto al día de la semana de mayor densidad de tráfico en esta zona en agosto, resulta ser la mañana del viernes. El día de mayor afluencia se produjo el viernes 26 de agosto, con 283 vehículos en todo el día.

Dentro de la zona peatonalizada existen espacios debidamente señalizados para realizar operaciones de carga y descarga por parte de los repartidores de mercancías, en la Calle Bellido y la Calle Escuelas Pías.



Figura. Convivencia del tránsito peatonal con el tráfico y las operaciones de carga y descarga de mercancías en la Calle Mayor en el horario de acceso libre permitido, que se indica en la señalización de los accesos al Casco Histórico, en el caso de la foto, el de la Avenida Primer Viernes de Mayo con Calle Mayor.

En el entorno del Casco Histórico también están debidamente señalizadas las Zonas de carga y descarga que suponen 122 metros lineales reservados en calzada para realizar los trabajos de reparto a los comercios y servicios céntricos y que están situados en:

	<u>M lineales</u>	<u>Nº plazas</u>
Avda. Jacetania, acceso a Plaza San Pedro	10	4
Avda. Jacetania, acceso a Plaza Biscós	10	2
Avda. Oroel, salida de C/ Mayor	15	3



	<u>M lineales</u>	<u>Nº plazas</u>
C/ Ferrenal, esquina C/ Coso	20	4
C/ Domingo Miral, Plaza Cortes de Aragón	15	3
Pso. de la Constitución	15	3
Avda. Primer Viernes de Mayo	22	4
C/ Puerta Nueva	15	3

Fuente: Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015.

El equipamiento de hostelería precisa en su entorno aparcamiento reservado para clientes, en casos de grandes dimensiones para la parada de autobuses en sus proximidades. Los alojamientos hoteleros que tienen realizada sus reservas de calzada para este fin son el Apartotel Oroel, el Gran Hotel y el Hotel A Boira, que por su ubicación y la configuración de las vías en las que están ubicados, resulta preciso para la fluidez del tráfico.

B.5.9. TRANSPORTE INTERURBANO.

Se indica la distancia de los centros de transporte al centro de la ciudad.

Distancia al centro de Jaca

Estación de autobuses 0,30 Km.

Estación de tren 1,60 Km.

La distancia entre ellas es de 1,20 Km.

Fuente: Elaboración propia Servicios Técnicos Municipales, 2015.

La Estación de autobuses se encuentra céntrica, en la Avenida Jacetania, 11. La mayoría de las entradas y salidas de los autobuses a la Estación se realiza desde la Variante Este por esta Avenida Jacetania y por la Calle Tierra de Biescas, que presenta una curva de difícil maniobrabilidad para estos vehículos por su trazado en pendiente con escasa visibilidad.



La Estación de tren está situada al nordeste de la ciudad, en la Calle Estación, s/n. El recinto en el que se encuentra el edificio de las taquillas está acondicionado para el aparcamiento de 25 plazas y la reserva para una parada de autobús.

El acceso rodado no presenta grandes dificultades, salvo por la estrechez de la Calle Estación. Precisamente en 2013, Adif cedió al Ayuntamiento de Jaca un terreno de 330 m² afecto a la estación de ferrocarril, al objeto de ampliar esta calle (continuación de la Calle Isaac Albéniz) y mejorar la seguridad vial de la calle, con una calzada de doble sentido, pues se trata de una vía bastante transitada, teniendo en cuenta que en las proximidades existen dos centros educativos, un polideportivo y el un centro cultural.

La línea de autobús urbano comienza y termina su recorrido en la Estación de autobús a las horas y 45 minutos, dentro del horario del servicio, y tiene parada en las inmediaciones de la Estación de tren (CEIP Monte Oroel), pasando a las horas y 49 minutos, dentro del horario del servicio.



Figura. Edificios y entorno de las estaciones de autobuses y ferrocarril.

B.5.9.1. LÍNEAS DE AUTOBUSES INTERURBANOS.

La línea regular de autobuses interurbanos que conectan Jaca con la capital de la provincia, Huesca, y con Zaragoza, con el siguiente horario. Este servicio



público de regular y permanente de transporte de viajeros por carretera se presta por ALOSA (Grupo AVANZABUS), con los siguientes horarios. El billete sencillo de Jaca a Zaragoza cuesta 15,90 euros. De lunes a viernes, desde las 6:30 horas hasta las 19:00 horas circulan autobuses entre Zaragoza y Jaca de forma regular cada hora u hora y media. Los viernes hay horarios especiales de salida a las 18:00 horas y a las 20:30 horas desde Zaragoza a Jaca. Los sábados y domingos hay menos servicios (Fuente: <http://www.avanzabus.com>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015).

Entre Jaca y Sabiñánigo, además del servicio de esta línea, circulan los siguientes autobuses

De lunes a viernes		Sábados	
<u>Sabiñánigo</u>	<u>Jaca</u>	<u>Sabiñánigo</u>	<u>Jaca</u>
8:05	8:20	8:45	9:00
8:45	9:00	17:00	17:15
17:00	17:15	<u>Jaca</u>	<u>Sabiñánigo</u>
<u>Jaca</u> <u>iñánigo</u>		10:30	10:45
17:30	17:45	15:00	15:20
		17:30	17:45
Domingos			
		<u>Sabiñánigo</u>	<u>Jaca</u>
		17:00	17:15
		<u>Jaca</u>	<u>Sabiñánigo</u>
		10:30	10:45

Además de todos estos horarios, en la línea regular entre Jaca y Sabiñánigo, mediante Convenio de Colaboración entre los dos Ayuntamientos y la empresa ALOSA de entrada en vigor el 11 de enero de 2016, se ha incrementado parcialmente este servicio público de transporte para mejorar la comunicación entre ambas localidades y facilitar el acceso a los usuarios, estudiantes y trabajadores del Hospital de Alta Resolución del Pirineo en Jaca, al Conservatorio de Música y la Escuela Oficial de Idiomas en Sabiñánigo, y a algunos centros educativos en los que se cursan Ciclos formativos. Los servicios objeto de implementación son los siguientes, que se adaptan a las clases de ciclos formativos y a las consultas de servicios sanitarios.



El billete tendrá bonificación para estudiantes, que pagarán 1 euro por el transporte y el resto de usuarios 1,75 euros por viaje (Fuente: <http://www.avanzabus.com>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015).

De lunes a viernes en los periodos que coincidan con el calendario escolar (hasta el 30 de junio y desde el 1 de septiembre hasta el 22 de diciembre) se suplementan los servicios:

7:50	Jaca-Sabiñánigo (IES)*	8:25
8:30	Sabiñánigo-Jaca (Hospital)*	9:00
14:00	Jaca (Hospital)-Sabiñánigo*	14:30
14:40	Sabiñánigo (IES)-Jaca*	15:15
16:00	Jaca-Sabiñánigo	16:30
16:45	Sabiñánigo-Jaca	17:15
18:30	Jaca-Sabiñánigo	19:00
20:00	Sabiñánigo-Jaca	20:30
20:30	Jaca-Sabiñánigo	21:00
21:30	Sabiñánigo-Jaca	22:00

*Se mantienen estos servicios durante los periodos que no coincidan con el calendario escolar.

Igualmente la línea Jaca-Formigal pasa por Sabiñánigo y tiene paradas en las localidades del Valle de Tena, con los siguientes horarios.

De lunes a sábados laborales

Sábados, domingos y festivos

<u>Formigal</u>	<u>Jaca</u>	<u>Formigal</u>	<u>Jaca</u>
7:30	9:05	15:45	17:15
15:45	17:15		
<u>Jaca</u>	<u>Formigal</u>	<u>Jaca</u>	<u>Formigal</u>
17:30	19:00	10:30	12:00



El autobús de la Mancomunidad del Valle del Aragón cubre la línea Jaca-Astún, con paradas en las localidades del Valle del Aragón, con los siguientes horarios.

De lunes a viernes

<u>Astún</u>	<u>Jaca</u>	<u>Jaca</u>	<u>Astún</u>
07:25*	8:10	8:25	9:05
9:50	10:35	12:00	12:40
12:55	13:40	14:15**	15:00
16:00	16:45	14:45	15:25
20:30	21:15	19:35	20:15
		21:45	22:18

*Sábados, domingos y festivos escolares desde Astún. Todos los días desde Somport.

**Sólo en verano.

El billete sencillo de Jaca a la Estación Invernal de Astún cuesta 2,90 euros (Fuente: <http://www.valledelaragon.com>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015).

También existe un autobús de la Mancomunidad del Valle del Aragón que realiza una línea circular Jaca-Aísa-Borau-Jaca, que conecta Jaca con los pueblos del Valle de Aísa, con los siguientes horarios y paradas todos los viernes festivos escolares.

8:00	Jaca	15:10
8:04	Asieso	15:06
8:08	Guasillo	15:02
8:09	Banaguás	15:01
8:12	Abay	14:58
8:14	Caniás	14:56
8:17	Novés-Araguás del Solano	14:53
8:23	Las Tiesas Bajas	14:47
8:24	Las Tiesas Altas	14:46
8:29	Sinués	14:41
8:33	Esposa	14:37
8:37	Aísa	14:33
8:51	Borau	14:19



8:58	Aratorés	14:12
9:00	Villa Juanita	14:10
9:04	Castiello de Jaca	14:06
9:10	Jaca	14:00

Fuente: <http://www.jacetania.es>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Hay una línea Jaca-Pamplona-Huesca operada igualmente por ALOSA (Grupo AVANZABUS), con los siguientes horarios, según los meses del año. El billete sencillo de Jaca a Pamplona cuesta 8,10 euros.

Todos los meses del año menos julio y agosto.

<u>Pamplona</u>	<u>Jaca</u>
15:15	16:57 de lunes a jueves laborables
15:15	15:57 viernes laborables
17:15	18:57 viernes laborables
11:05	12:47 sábados laborables
<u>Jaca</u>	<u>Pamplona</u>
09:15	10:57 de lunes a jueves laborables
09:15	10:57 viernes laborables
15:15	16:57 viernes laborables
09:15	10:57 sábados laborables

En julio y agosto.

<u>Pamplona</u>	<u>Jaca</u>
11:05	12:47 de lunes a viernes
17:15	18:57 de lunes a viernes
11:05	12:47 sábados
<u>Jaca</u>	<u>Pamplona</u>
09:15	10:57 de lunes a viernes
13:45	15:27 de lunes a viernes
09:15	10:57 sábados

Todos los domingos del año.

<u>Pamplona</u>	<u>Jaca</u>
17:15	18:57
22:15	23:57
<u>Jaca</u>	<u>Pamplona</u>
13:45	15:27
19:45	21:27



Fuente: <http://www.avanzabus.com>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015.

Se desconoce el régimen de uso de todos estos servicios (número de pasajeros y su distribución a lo largo del año) de transporte interurbano de autobús.

B.5.9.2. LÍNEA DE TREN.

En la actualidad circulan diariamente por esta línea un TRD (tren regional diesel) y un tren de Mercancías-Renfe Zaragoza-Canfranc, que transporta cereal importado de Francia que llega por carretera a Canfranc.

El único servicio para pasajeros que pasa por el municipio de Jaca y tiene parada en la Estación de tren de Jaca es la línea de RENFE de media distancia con origen en la Comunidad de Aragón: Zaragoza-Huesca-Canfranc (Canfranero).

Esta línea se presta desde Zaragoza y desde Canfranc con una frecuencia de dos veces al día de lunes a viernes y de tres los sábados y domingos, con el horario que se expone, y horarios especiales en festivos, pero nunca con más de tres servicios al día: La duración del trayecto entre Jaca y Zaragoza es de unas 3 horas 30 minutos y entre Jaca y Canfranc de unos 34 minutos.

De lunes a viernes

<u>Zaragoza</u>	<u>Jaca</u>	<u>Canfranc</u>	<u>Canfranc</u>	<u>Jaca</u>	<u>Zaragoza</u>
8:40h	11:58h	12:32h	6:00h	6:34h	9:45h
15:41h	19:02h	19:37h	17:53h	18:27h	21:48h

Sábados y domingos

<u>Zaragoza</u>	<u>Jaca</u>	<u>Canfranc</u>	<u>Canfranc</u>	<u>Jaca</u>	<u>Zaragoza</u>
6:40h	9:52h	10:26h	8:45h	9:19h	12:40h
	8:47h	12:14h		16:10h	19:43h
15:41h	19:02h	19:37 h	17:53h	18:27h	21:48h



El billete sencillo de Jaca a Zaragoza cuesta 14,85 euros y de Jaca a Canfranc 2,80 euros (Fuente: <http://www.renfe.es>. Elaboración propia. Servicios Técnicos Municipales, 2015).

Según los datos de tráfico ferroviario del sistema de información CIRTRA 2009 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Jaca a Canfranc es considerada como muy baja. Estas circulaciones se desglosan en: 28 de media distancia, 5 de mercancías y 1 de servicio (Fuente: CIRTRA 2009. <http://www.adif.es>).

Se desconoce el régimen de uso de estos servicios ordinarios (número de pasajeros y su distribución a lo largo del año) de transporte en tren que circulan por Jaca. En 2015 se prevén hasta 73.000 usuarios de viajes de media distancia en la línea del canfranero, entre Huesca-Zaragoza, sumando ambas direcciones (Fuente: <http://www.radiohuesca.com>, 2015).

De forma extraordinaria se ha prestado un servicio turístico consistente en la circulación de el “tren turístico El Canfranero” durante los días 27, 28, 29, 30 y 31 de julio de 2013 y los días 1, 2, 3, 4 de Mayo de 2014 ha circulado un tren de principios del siglo XX por la vía que une las localidades de Sabiñánigo, Jaca y Canfranc, con una capacidad para 152 viajeros (Fuente: <http://www.elcanfranero.com>, 2015).



C. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

C.1. ANTECEDENTES.

C.1.1. ENCUESTAS AGENDA 21 LOCAL. 2004-2009.

La Agenda 21 Local del municipio de Jaca comenzó su andadura en el año 2004. Con ella, como con toda Agenda 21, comenzó un amplio proceso de participación ciudadana, en el que se utilizaron varias herramientas, entre otras, las encuestas de percepción ciudadana.

Dichas encuestas fueron realizadas en el municipio de Jaca durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2004. Se realizaron respectivamente 384, 290 y 250 a la población residente, a la de segunda residencia y a turistas.

En 2009 estas encuestas se repitieron a un total de 390 residentes y 267 a personas de segunda residencia.

De forma sucinta, se relatan los resultados sobre aspectos relativos a la movilidad de las encuestas realizadas en el año 2009.

- A la pregunta de “De la siguiente lista, ¿Cuáles son los problemas ambientales más importantes del municipio?”, tanto los encuestados residentes, como los no residentes, consideraron en porcentajes equiparables del 10,51% y del 14,61%, respectivamente, que era el “tráfico/uso excesivo del vehículo”. Por detrás de “NS/NC”: “los excrementos de perros” y el “excesivo crecimiento urbano”.

- Dentro del apartado de “Calidad de vida”, a la pregunta abierta: “¿Qué es lo que menos le gusta de Jaca?”, un 5,82% de los residentes mencionó los problemas de tráfico, del uso de la bicicleta y el aparcamiento; a un mismo nivel de interés que muchos otros aspectos de Jaca, mientras que los no residentes mencionaron el “tráfico y aparcamiento” en un porcentaje mayor, del 10,88%.



-Sobre las cuestiones específicas de hábitos de movilidad, un elevado porcentaje de los residentes encuestados respondió que realizaba “a pie en Jaca” los desplazamientos por “trabajo o estudios” (42,56%), por “compras y/o gestiones” (64,62%) y “ocio y/o cultura” (80,26%). Esta pregunta no se realizó a los no residentes.

-De la valoración de los servicios relacionados con la movilidad, únicamente el “transporte público urbano”, las “infraestructuras viarias interurbanas de Jaca” y las “aceras y zonas peatonales” superaron el 5, no siendo bien valorados por los encuestados el “transporte supramunicipal”, las “plazas de aparcamiento” y la “eliminación de barreras arquitectónicas”. Los no residentes contestaron principalmente NS/NC sobre todas las cuestiones valoradas, si bien superaron el 5 los mismos conceptos considerados por los residentes.

-A las propuestas abiertas de los encuestados residentes, se realizaron diversas sobre comunicaciones, transporte, carril bici, tráfico, aparcamientos, aceras, calles, etc., en porcentajes entre 4,25 y 8,49%. Mayores porcentajes, entre 4,78 y 11,95%, cosecharon las propuestas sobre movilidad realizadas por los no residentes.

C.1.2. SONDEO CAMINOS ESCOLARES SEGUROS. 2012.

Se realizaron cuestionarios a 272 alumnos del Colegio Escuelas Pías, a 141 alumnos en el CEIP Monte Oroel y a 237 alumnos en el CEIP San Juan de la Peña, todos ellos del Ciclo de Primaria durante el mes de junio de 2012.

Respecto a los resultados de la pregunta: “¿Cuántos minutos aproximadamente tardas en llegar al colegio?”, la mayor parte de los alumnos de Escuelas Pías respondió: “Entre 5 minutos y un cuarto de hora”, mientras que los alumnos de CEIP Monte Oroel mayoritariamente respondieron: “Menos de 5 minutos”. La respuesta de los alumnos del CEIP San Juan de la Peña fue más repartida entre estas dos. Globalmente, se puede interpretar que la mayor parte



de los alumnos tardan menos de 15 minutos en llegar al colegio, independientemente del medio de transporte que utilicen.

Respecto a la impresión de la tardanza del alumno en llegar al colegio, la mayoría opina que tarda “poco” y, en menor medida, que “regular”.

En cuanto al modo de desplazamiento “desde tu casa al colegio”, “siempre o casi siempre” los alumnos se desplazan a pie o en coche, en proporciones muy cercanas. En cuanto a la bicicleta, la mayoría no va “nunca” al colegio en este medio.

A la pregunta de las razones de “no ir caminando o en bicicleta al colegio”, las respuestas más repetidas fueron: “vivo demasiado lejos” y “se tarda demasiado”. Sin embargo, si se pudiese escoger cómo llegar cada día al colegio, una gran proporción de los alumnos prefiere ir a pie o en bicicleta, aumentando el porcentaje de alumnos que prefieren ésta última en los cursos de 5º y 6º de Primaria.

Sobre quién acompaña al alumno al colegio, mayoritariamente son el padre o la madre. En muy escasa proporción están los alumnos que van solos al colegio o acompañados de hermanos mayores.

En general, la percepción del alumnado es que, cuando ha ido caminando al colegio, lo ha hecho de forma segura y tranquila, salvo alguna incidencia destacable como por ejemplo los alumnos del CEIP Monte Oroel que perciben peligro en el paso de la vía de tren o los de las Escuelas Pías por el tráfico rodado en el entorno del colegio.

Posteriormente, se realizaron cuestionarios a un total de 321 familias, algunas de ellas con más de un hijo o hija en edad escolar cursando el ciclo de Educación Primaria, con un resultado final de 339 cuestionarios contabilizados, en el mes de septiembre de 2012. Se realizaron 144 encuestas en el Colegio Escuelas Pías, 68 en el CEIP Monte Oroel y 127 en el CEIP San Juan de la Peña.



Respecto a la tardanza en llegar al colegio, independientemente del modo de desplazamiento, las familias de Escuelas Pías y del CEIP San Juan de la Peña respondieron “entre 5 minutos y un cuarto de hora” mayoritariamente, mientras que las del CEIP Monte Oroel seleccionaron esta respuesta y la de “menos de 5 minutos” en proporciones parecidas. En general se puede interpretar que la mayor parte de los alumnos tardan menos de 15 minutos en llegar al colegio.

Respecto a las opciones planteadas para la ACCIONES del recorrido hacia el colegio, la percepción de las familias encuestadas en los tres centros es que el camino es “poco” largo y solitario y resulta “medianamente” seguro, agradable y “poco” aburrido.

A las razones aludidas para emplear el vehículo de camino a la escuela, se consideran las opciones planteadas de lejanía, comodidad y posterior uso del coche en proporciones muy parecidas, además de apuntar algunas cuestiones como el miedo o la inseguridad de los padres a que los niños vayan solos, el peso elevado de la mochila para que vayan andando con ellas, la climatología adversa, la falta de tiempo para otras cuestiones o la falta de transporte escolar o transporte público en horario escolar.

Sobre los modos más frecuentes de desplazamientos al colegio, los alumnos de Escuelas Pías y el CEIP San Juan de la Peña lo hacen proporcionalmente igual a pie que en coche, siempre acompañados de adultos. Destaca el porcentaje de alumnos que se desplazan al CEIP Monte Oroel caminando o en bicicleta, solos o con amigos y vecinos.

C.2. SONDEO MOVILIDAD PMUS.

Como paso fundamental del proceso de elaboración del PMUS, el Ayuntamiento de Jaca quería actualizar los datos sobre los hábitos de movilidad en Jaca, así como conocer la opinión de residentes y visitantes sobre aspectos de la movilidad en la ciudad y dar la oportunidad de emitir sugerencias para mejorar la movilidad.



Para ello se realizó un sondeo consistente en la cumplimentación de un cuestionario dirigido independientemente a residentes habituales, temporales (propietarios de segunda residencia) y a personas no residentes pero que acuden con cierta frecuencia a Jaca a trabajar, estudiar, comprar o realizar gestiones.

Las encuestas se abordaron de tres maneras: personalizadas, a través de un encuestador que realizaba las preguntas directamente; on line, mediante un enlace ubicado en la página web del Ayuntamiento de Jaca (<http://www.jaca.es/sondeo-de-opinion-sobre-habitos-de-movilidad.html>) y rellenadas por el propio encuestado en impreso de papel (por ejemplo, en el Centro de personas mayores).

Con motivo de la Semana Europea de la Movilidad de 2015, se lanzó el sondeo mediante encuestas directas a la población, que se realizaron del 16 al 22 de septiembre, coincidiendo con las actividades programadas dentro de esa campaña. Las encuestas on line se pudieron realizar desde mediados de septiembre hasta el 19 de octubre, hasta que se desactivó el enlace en la página web municipal. Por último, entre el 14 y el 16 de octubre se recogieron las encuestas cumplimentadas en papel por los propios encuestados en el Centro de personas mayores, al haber detectado la escasa cantidad de cuestionarios rellenados mediante las otras dos vías por personas mayores de 65 años.

En total se cumplimentaron 560 encuestas: 358 a través de un encuestador, 171 encuestas on line y 31 encuestas rellenadas por el propio encuestado. De todas ellas, se han considerado válidas para su análisis 551 encuestas. El informe con el análisis detallado de los resultados elaborado por la empresa PRAMES, S.A. se anexa íntegro al PMUS.

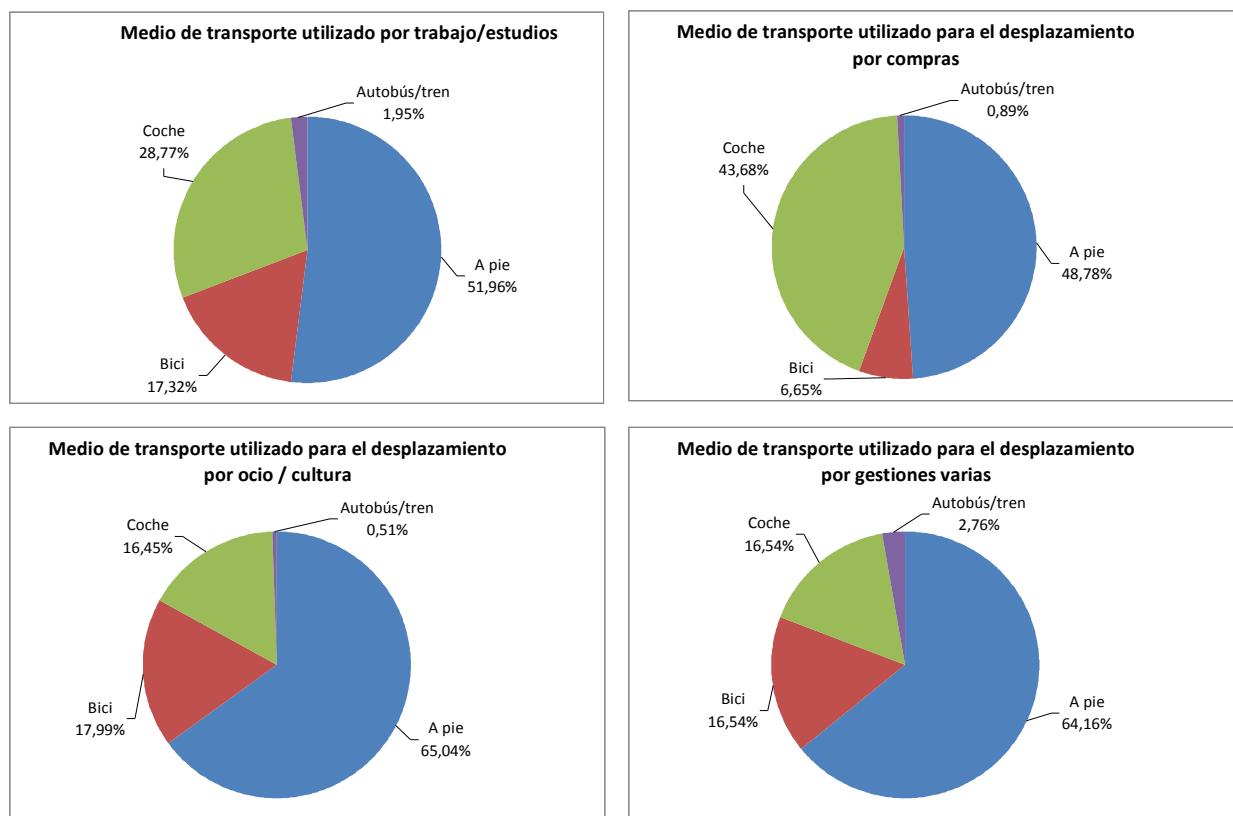
Los resultados más relevantes de este sondeo sobre el reparto modal de la movilidad en Jaca son:

- Los desplazamientos a pie son los más habituales para todo tipo de actividades.



- El vehículo se utiliza principalmente para realizar compras.
- La bicicleta sigue siendo un modo minoritario de transporte.
- El autobús urbano se utiliza muy poco.

Reparto modal de movilidad según objeto del desplazamiento. Año 2015.



Fuente: Sondeo de opinión hábitos de movilidad. PRAMES, S.A., 2015.

Duración media de los desplazamientos. Año 2015.

	A pie	Bici	Coche	Autobús/tren
Por trabajo/estudios	8:51	10:00	13:38	30:43
Por compras	10:36	8:37	8:42	17:30
Por ocio/cultura	14:17	8:47	13:00	22:30
Por gestiones varias	11:15	8:49	12:45	28:00

Fuente: Sondeo de opinión hábitos de movilidad. PRAMES, S.A., 2015.

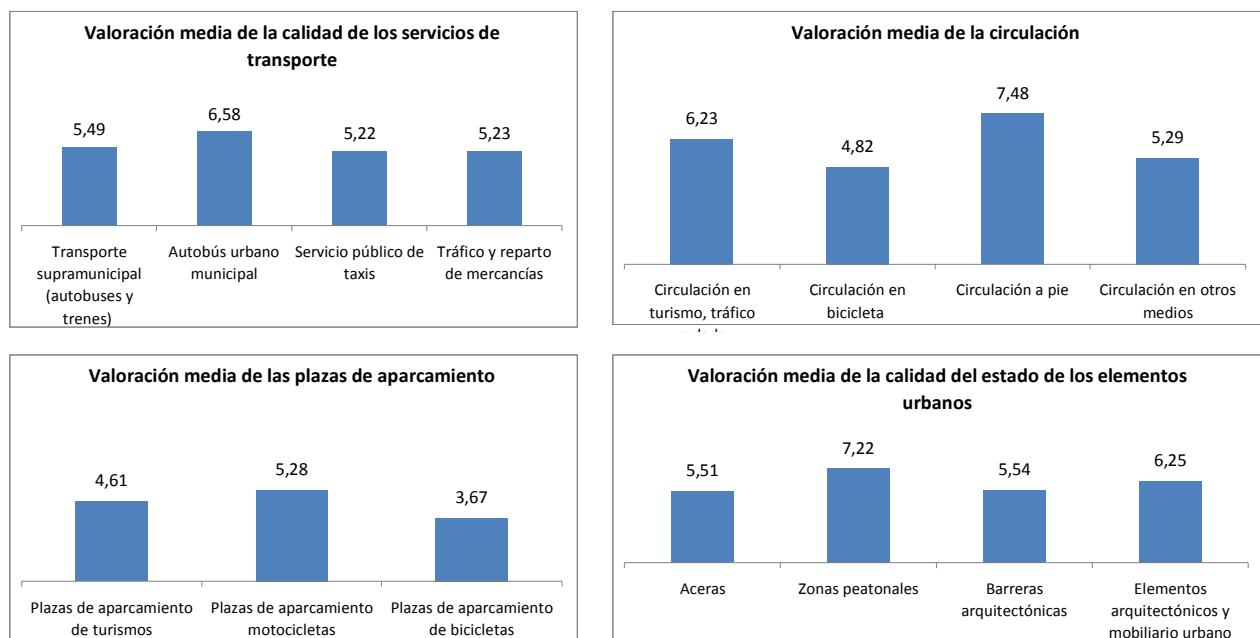


La duración de los desplazamientos a pie, los más habituales, generalmente es menor de 15 minutos para cualquiera de los motivos.

Sobre la **valoración de diferentes aspectos de la movilidad**, las principales conclusiones son:

- **El autobús urbano está bien valorado.**
- **Las zonas peatonales están muy bien valoradas.**
- **La circulación peatonal se valora muy bien, en vehículo bien y en bicicleta mal.**
- **Los aparcamientos de bicicletas son mal valorados, algo mejor los de vehículos y bien los de motocicletas.**

Valoración media de los servicios de movilidad. Año 2015.



Fuente: Sondeo de opinión hábitos de movilidad. PRAMES, S.A., 2015.



De las **646 propuestas y sugerencias** realizadas por los encuestados, clasificadas en 17 grupos temáticos, un 23% se refieren a la **bicicleta** (creación de carriles-bici, mejora de aparca-bicis, regulación de la circulación en bicicleta, etc.), un 16% al **aparcamientos para vehículos** (insuficiencia, zona azul, etc.) y 16% a las **aceras** (accesibilidad, barreras, mantenimiento, etc.).

Propuestas recogidas mediante sondeo. Año 2015.

	Nº propuestas	%
Transporte supramunicipal (autobuses y trenes)	29	4,49
Autobús urbano municipal	24	3,72
Circulación en turismo, tráfico rodado	28	4,33
Circulación en bicicleta	148	22,91
Circulación a pie	1	0,15
Circulación en otros medios	3	0,46
Plazas de aparcamiento de turismos	104	16,1
Plazas de aparcamiento motocicletas	3	0,46
Plazas de aparcamiento de bicicletas	45	6,97
Aceras	103	15,94
Zonas peatonales	8	1,24
Barreras arquitectónicas	24	3,72
Elementos arquitectónicos y mobiliario urbano	28	4,33
Servicio público de taxis	3	0,46
Tráfico y reparto de mercancías	8	1,24
Propuestas en puntos concretos	37	5,73
Otras	50	7,74
Total propuestas	646	100

Fuente: Sondeo de opinión hábitos de movilidad. PRAMES, S.A., 2015.

Comparando los aspectos de movilidad recogidos en las encuestas realizadas para la Agenda 21 Local en 2004 y 2009, se puede concluir lo siguiente:

- Sobre los **hábitos de movilidad**, destaca el **incremento del uso de la bicicleta** en los desplazamientos por **trabajo o estudios**, que pasa de un 4,38% para los residentes y un 4,17% para los no residentes en 2004 a un



7,24% en 2009 y un 17,32% en 2015. Los desplazamientos a pie y en vehículo sufren un descenso ligero, incrementándose levemente el uso de autobús. También en los **desplazamientos por compras** se incrementa el uso de bici (1,08% para residentes y un 0,79% para no residentes en 2004 a un 6,64% en 2015), pero también significativamente el del **coche** (de un 28,65% para residentes y un 26,77% para no residentes en 2004 a un 43,68% en 2015) y, por contra, **descienden los desplazamientos a pie** (de 69,73% para residentes y 68,50% para no residentes en 2004 a 48,78% en 2015). En cuanto a los **desplazamientos por gestiones** **descienden ligeramente los desplazamientos a pie** (64,16% en 2015) y el uso de coche (16,54% en 2015), **mientras se incrementa de manera notable el uso de la bicicleta** (16,54% en 2015) y ligeramente el del autobús (2,76%).

- La **valoración de los servicios** en el año 2015 ha obtenido un **incremento de puntuación en todos los elementos valorados**, tanto respecto a los resultados obtenidos en 2004 como en los obtenidos en 2009. Cabe destacar el incremento de **valoración de las zonas peatonales**, pasando de 4,57 y 5,05 puntos en 2004 (residentes y no residentes respectivamente) y 5,37 puntos en 2009 a un 7,22 puntos en 2015.

C.3. INSTANCIAS Y SUGERENCIAS.

En el periodo de elaboración del Diagnóstico del PMUS se han recibido en el Registro General de Entrada del Ayuntamiento de Jaca diversas peticiones ciudadanas relativas a asuntos de movilidad, a través del buzón de sugerencias de la página web municipal o mediante instancias escritas.

El contenido destacado de las mismas se resume en:

- Modificación de horarios del autobús urbano para su adecuación a las horas de entrada y salida de los trabajadores del Hospital de Alta Resolución del Pirineo (1).



- Parada intermedia del autobús urbano en la Calle Juan XXIII, entre la Residencia Mallo Blanco y la Estación de tren (1).
- Prohibición del aparcamiento de autocaravanas en la Calle Pico Collarada por dificultar la circulación (1).
- Escaleras mecánicas para salvar el desnivel existente entre la Avenida Oroel y el Área Anexo Deportiva (9 comunidades de propietarios).
- Regulación del uso de remolque de personas con bicicleta (2).

C.4. PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA “ARAGÓN PARTICIPA”.

Con el objeto de considerar todas las sugerencias relativas a movilidad recogidas en las encuestas y recibidas mediante instancias vecinales, además de abrir la participación a los diferentes agentes implicados en la movilidad urbana, el Ayuntamiento de Jaca, con el apoyo de Aragón Participa (Gobierno de Aragón), ha diseñado un **proceso participativo abierto** basado en tres etapas: **informativa, deliberativa y de retorno**

Para la **sesión informativa** se convocó a la ciudadanía a las 20:00 horas del 2 de diciembre de 2015 en el Salón de Ciento del Ayuntamiento de Jaca, durante la que se explicaron los objetivos del PMUS y cómo se iba a desarrollar el proceso participativo.

Los cauces de participación a disposición de los ciudadanos han sido los siguientes:

- **Participación presencial** en tres **talleres temáticos** abiertos a cualquier vecino, entidad o asociación de Jaca, previa inscripción en el correo electrónico participacionciudadana@aytojaca.es, habilitado por el Ayuntamiento de Jaca.



- Los talleres se han llevado a cabo en el Palacio de Congresos de Jaca, de 20:00 a 22:00 horas, los siguientes días:

Taller 1 sobre Urbanismo y circulación, el día 10 de diciembre de 2015.

Taller 2 sobre Sostenibilidad y accesibilidad, el día 14 de diciembre de 2015.

Taller 3 sobre Aparcamientos, transporte público y reparto de mercancías el día 17 de diciembre de 2015.

- **Participación on line** abierta a cualquier ciudadano, entidad o asociación para enviar aportaciones al borrador del Plan de Movilidad a través del espacio de participación on line abierto en el portal de Aragón Participa, desde el 2 de diciembre de 2015 hasta el 9 de enero del 2016.

Además de los talleres, “Aragón Participa” ha desarrollado una **encuesta dirigida a la Policía Local** y una **Mesa de Trabajo y Debate con diferentes técnicos municipales** implicados en la puesta en marcha del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, para valorar las sugerencias y propuestas surgidas de los talleres y las encuestas y proponer el paquete de medidas a implementar en el PMUS

En los talleres presenciales se contrastaron y deliberaron las propuestas y sugerencias recogidas en las encuestas del sondeo de movilidad y se generaron otras nuevas durante los debates, tratando de priorizarlas todas por su interés o importancia para el futuro PMUS.

Las propuestas definitivas de los talleres y las recogidas en las encuestas de la Policía Local se trasladaron a la Mesa de Trabajo y Debate con Técnicos Municipales, para analizarlas en función de criterios realistas y legales de ejecución y financiación, así como para evaluar su viabilidad técnica y económica.

Finalmente, el documento de medidas surgido de esta fase deliberativa deberá ser analizado y debatido en los foros políticos para la toma de decisiones y para la secuenciación de la ejecución.



Una vez el PMUS está aprobado por el Ayuntamiento, se producirá la sesión de retorno en la que se explicarán a la ciudadanía las líneas estratégicas del plan, las actuaciones que se pretender llevar a cabo y se justificarán las decisiones adoptadas respecto a las aportaciones ciudadanas.

Todas las actas de las sesiones participativas y los informes de resultados del proceso están publicados en el Portal de Aragón Participa y se anexan al PMUS.



D. PLAN DE ACCIÓN. MEDIDAS.

Las medidas planificadas se articulan en torno a ocho ejes, con diferentes plazos de ejecución en función de su dificultad técnica, presupuestaria o normativa.

- Mejorar y promover la movilidad peatonal y en bicicleta.
- Mejorar la circulación y pacificar el tráfico.
- Mejorar el equipamiento y el uso de los aparcamientos.
- Mejorar la accesibilidad y la seguridad de las vías urbanas.
- Ordenar el tráfico y el reparto de mercancías en el Casco Histórico.
- Mejorar el transporte público.
- Implementar la sostenibilidad en la movilidad.
- Acciones transversales

En la estimación de plazos de ejecución y presupuestos de cada una de estas medidas, se han establecido unidades cualitativas, para cuando no ha sido posible dotarla de un dato cuantitativo. Para el establecimiento de estas unidades se ha tenido en cuenta que el plazo de vigencia del PMUS se ha establecido en 5 años (2016-2020) y que, como la mayor parte de las medidas se va a financiar con recursos propios municipales, el presupuesto se ha calculado proporcional al presupuesto municipal (aproximado a 20 millones de euros).

Plazos de ejecución:

- Plazos de ejecución muy corto: hasta Junio de 2016 (6 meses).



- Plazos de ejecución corto: hasta Diciembre de 2016 (1 año).
- Plazos de ejecución medio: hasta Diciembre de 2018 (hasta 3 años).
- Plazos de ejecución largo: hasta Diciembre de 2020 (hasta 5 años).
- Plazos de ejecución muy largo: después de Diciembre de 2020 (más de 5 años).

Presupuestos:

- Presupuesto muy bajo: de 0 a 10.000 euros (hasta el 0,05% del presupuesto municipal).
- Presupuesto bajo: de 10.001 a 60.000 euros (hasta el 0,3% del presupuesto municipal).
- Presupuesto medio: de 60.001 a 200.000 euros (hasta el 1% del presupuesto municipal).
- Presupuesto alto: de 200.001 a 500.000 euros (hasta el 2,5% del presupuesto municipal).
- Presupuesto muy alto: a partir de 500.001 euros (más del 2,5% del presupuesto municipal).



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1.1.

SEÑALIZAR LA VÍA PÚBLICA PARA FAVORECER LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Señalar, vertical y horizontalmente, en determinadas vías de sentido único un carril exclusivo para que las bicicletas puedan circular en sentido contrario a la circulación del resto de vehículos.
2. Señalar verticalmente la zona peatonal del Casco Histórico para permitir la circulación de bicicletas en ambos sentidos.
3. Señalar una zona adelantada en los semáforos para las bicicletas y, si es posible, un carril de acceso a la misma.
4. Facilitar al máximo el uso de la bicicleta a través de la Ordenanza correspondiente, y sin menoscabo de la preferencia y derechos del peatón.
5. Señalar una carril de paso para bicis en los laterales de determinados pasos de peatones (Ej. paso entre la Plaza Biscós y la Estación de autobuses)

Cruce con Fernando el C.



Continuación Avda. Pico Collarada



Figura. Ejemplo de vías de único sentido en las que se proponen la señalización de carril para circulación de bicicletas en sentido contrario.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Junio 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 2.300,00 euros.



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1. 2.

ACONDICIONAR DETERMINADAS VÍAS PÚBLICAS PARA LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Acondicionar las actuales vías de servicio de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria y determinadas calles del Llano de la Victoria para la circulación segura con bicicleta cuando se hayan cerrado las dos rotundas de entrada a la ciudad desde Pamplona y se haya pacificado el tráfico en esa vía.



Figura. Situación actual de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria en la que se aprecian las dos rotundas abiertas y el ámbito residencial del Llano de la Victoria.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Despues de Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Bajo.



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1. 3.

FAVORECER EL USO DE LA BICICLETA Y LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE EN LOS SERVICIOS PÚBLICOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Acondicionar un aparcamiento cubierto de bicicletas en la Casa Consistorial para uso de los trabajadores municipales.
2. Poner bicicletas eléctricas a disposición de los trabajadores municipales (incluida Policía Local) para su uso en el desarrollo de los servicios públicos.
3. Promover la realización de traslados a pie en el desarrollo de los servicios públicos mediante campañas de sensibilización y difusión del PMUS.
4. Habilitar espacios interiores en los edificios públicos para aparcamiento de bicicletas.



Figura. Actual aparcamiento de bicicletas en el patio interior de la Casa Consistorial.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Junio 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 4.500,00 euros.



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1.4.

IMPLANTAR EL BICIREGISTRO EN JACA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Implantar el BICIREGISTRO en Jaca, gestionado por la Red de Ciudades por la Bicicleta, fomentando mediante una campaña de difusión, tanto la adhesión de establecimientos colaboradores como validadores, como la inscripción de los usuarios de bicicleta.



Figura. Elementos del Biciregistro y folleto informativo sobre su funcionamiento.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Junio 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 685,00 euros.



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1.5.:

AUMENTAR EL EQUIPAMIENTO DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Aumentar las plazas de aparcamiento público de bicicletas, instalando “aparcabicis” en nuevos emplazamientos y reforzando los ya existentes, preferiblemente con el modelo de horquilla o “u” invertida. Se instalarán en fases sucesivas empezando en el entorno de 500 m. desde centro de la ciudad, utilizando espacios públicos y solares del Casco Histórico para crear bolsas de aparcamiento de bicicletas, hacia la periferia, en isométricas de 1 Km.
2. Reservar zonas de aparcamiento de bicis en la propia calzada.
3. Colocar aparcamientos de bicis en los accesos a los edificios públicos, incluyendo especialmente el Ayuntamiento.
4. Instar a los propietarios de comercios a reservar un espacio en su local para aparcar bicis.
5. Instalar progresivamente aparcamientos seguros tip: “bicibox” o “bigloo”.



Figura. Modelos de soporte de bicicleta propuestos, con dimensiones aproximadas 85x1000x50 mm.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017. 1^a Fase. 500 m. del centro de la ciudad.
Diciembre 2018. 2^a Fase. 1 Km. del centro de la ciudad.
Diciembre 2019. 3^a Fase. 2 Km. del centro de la ciudad.

PRESUPUESTO: Bajo. 16.800,00 euros.



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1.6.:

SEÑALIZAR CIRCUITOS PEATONALES Y EN BICICLETA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Señalarizar verticalmente recorridos en el casco urbano hacia centros de interés, con indicación del tiempo y las calorías consumidas según se realicen a pie o en bicicleta. Esta señalización informativa se dirige especialmente a la población turística y a la residente estacional, como peatones circunstanciales. Se señalizarán los recorridos de las estaciones de tren y autobús al centro urbano y entre ellas; de los aparcamientos disuasorios al centro urbano, al Centro de Salud y al Hospital de Alta Resolución del Pirineo y del centro urbano a los lugares turísticos de la ciudad.



Figura. Modelo de señalización propuesto y ejemplo de itinerario que está previsto señalizar.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2019.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 8.800,00 euros.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



1. MEDIDAS PARA MEJORAR Y PROMOVER LA MOVILIDAD PEATONAL Y EN BICICLETA

MEDIDA 1.7.:

ACONDICIONAR EL TRAMO URBANO DEL CAMINO DE SANTIAGO.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Instalar un paso elevado sobre la carretera de Aisa para peatones y ciclistas que conecte el inicio del Paseo de la Cantera con el tramo del Camino de Santiago que por detrás de Villa Parsifal llega al Rompeolas.



Figura. Cruce de la A-2605, entrada por detrás de la urbanización Villa Parsifal y conexión final con el Paseo de la Constitución en el conocido Rompeolas.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Medio.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.1.:

CERRAR ROTONDAS DE LA AVENIDA NUESTRA SEÑORA DE LA VICTORIA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reurbanizar las dos rotondas abiertas de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria para hacerlas cerradas, cuando esté ejecutada la Variante Norte.
1^a Rotonda. Calle Dos Callizos.
2^a Rotonda. Calles Miguel de Ambiel y Joaquín Martínez de la Roca. El estudio de viabilidad de esta rotonda ya ha sido redactado.



Figura. Situación actual de ambas rotondas.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018. 1^a Fase. Rotonda 1^a.
Diciembre 2020. 2^a Fase. Rotonda 2^a.

PRESUPUESTO: Muy alto. Más de 500.000,00 euros.
1^a Fase. La redacción del estudio de viabilidad del proyecto de la rotonda en la que confluye la Calle Dos Callizos ha costado 484,00 euros. La redacción del proyecto técnico se valora en 6.733,65 euros. Se buscará financiación del Ministerio de Fomento como titular de la vía.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.2.:

PERMITIR LA CIRCULACIÓN EN AMBOS SENTIDOS EN CALLE DOS CALLIZOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reorganizar la circulación en la Calle Dos Callizos para permitir la circulación en los dos sentidos y favorecer la circulación de entrada y salida del Polígono Industrial del Llano de la Victoria, sin dañar la pantalla vegetal.



Figura. Situación actual de la Calle Dos Callizos de un único sentido, en sus enlaces con el acceso al Polígono Industrial del Llano de la Victoria y con el Paseo Camino de Santiago.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017.

PRESUPUESTO: Bajo. 19.500,00 euros.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.3.:

EJECUTAR PASOS DE CEBRA EN AVENIDA NUESTRA SEÑORA DE LA VICTORIA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Ejecutar nuevos pasos de peatones en la Avenida de Nuestra Señora de la Victoria para favorecer la circulación peatonal del Barrio Llano de la Victoria cuando, al haber cerrado las rotundas y reurbanizado la Calle Dos Callizos, se ofrezca la suficiente seguridad a los peatones para el cruce de las vías.



Figura. Situación actual de la Avenida Nuestra Señora de la Victoria en el ámbito en el que se prevén nuevos pasos de cebra.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2019.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 2.150,00 euros.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.4.:

ESTABLECER JACA COMO “CIUDAD 30”.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Declarar todo el ámbito urbano de Jaca como “Ciudad 30” y ordenar y señalizar verticalmente los accesos al casco urbano con señales restrictivas de circulación a 30 Km./h. Se colocará un panel en la dirección de entrada a Jaca en cada uno de los accesos:
 - Acceso N-330a desde Sabiñánigo (Rotonda de Barós).
 - Acceso N-330a desde Francia (Calle de la Favorita).
 - Acceso N-330a desde Variante Norte (Rotonda Campancián).
 - Acceso N-240 desde Pamplona (Cementerio).

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 1.360,00 euros.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.5.:

ACONDICIONAR EL TRAMO URBANO DEL CAMINO DE SANTIAGO.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Señalarizar verticalmente el tramo del Camino de Santiago entre el final del Paseo de la Constitución (Rompeolas) y el Camino Monte Pano para facilitar el tránsito de peatones y bicicletas, impidiendo el paso de vehículos pesados (hasta PMA 2000 Kg.), permitiendo la circulación de bicicletas en sentido contrario a la circulación del resto de vehículos y manteniendo la actual limitación de la velocidad de los vehículos a motor en 20 Km./h.



Figura. Señalización actual en el comienzo y el final del Camino Monte Pano.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Junio 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 1.200,00 euros.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.6.:

REURBANIZAR LA AVENIDA JACETANIA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reurbanizar el lado de los números pares de la Avenida Jacetania, reduciendo la mediana de esta vía para favorecer la circulación de vehículos en torno al Casco Histórico, ampliando la acera y creando un carril de incorporación al aparcamiento subterráneo de la Plaza Biscós para evitar la congestión en ese punto.



Figura. Situación actual de la acera de los números pares de la Avenida Jacetania, desde la Plaza de Medio Pañuelo hasta la entrada al aparcamiento subterráneo de la Plaza Biscós.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018.

PRESUPUESTO: Medio. 195.200,00 euros.
Ya está aprobado el proyecto de reurbanización de la Avenida Jacetania (lados pares), del que se ejecutó una primera fase. La segunda fase se refiere al tramo al que afecta esta medida.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.7.:

EJECUTAR ROTONDAS EN CRUCES PELIGROSOS POR SEGURIDAD VIAL.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Crear rotondas cerradas en las confluencias de vías que arrojan elevada siniestralidad.

Se estudiará la ordenación de las confluencias:

- Calle Tierra de Biescas, Calle Piñuela, Calle Membrilleras.
- Calle Isaac Albéniz, Calle Ferrocarril y Avenida Juan XXIII.



Figura. Situación actual de las intersecciones en las que se han registrado siniestros.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017. 1^a Fase. Calle Tierra de Biescas.

Diciembre 2018. 2^a Fase. Calle Isaac Albéniz.

PRESUPUESTO:

Medio. Hasta 200.000,00 euros.

1^a Fase. Se está redactando la memoria valorada de Glorieta en la Calle Membrilleras. El coste de redacción 302,50 euros.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.8.:

SEÑALIZAR LAS SALIDAS DE LA CIUDAD INFORMANDO DE LA PRESENCIA DE CICLISTAS DE CARRETERA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Solicitar al Ministerio de Fomento, a la Dirección General de Carreteras del Gobierno de Aragón y a la Diputación Provincial de Huesca la señalización de las salidas del casco urbano hacia las carreteras de sus respectivas titularidades, con la advertencia de circulación de ciclistas.



Figura. Señalización propuesta.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Junio 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.9.:

COMPLETAR LOS VIALES DE CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDADELA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Completar el vial perimetral de los Glacis de la Ciudadela en su zona sur, por detrás del Seminario, permitiendo la circulación de peatones y bicicletas, continuando con 6 m. sección transversal ya ejecutada hasta la Calle Goya desde la Calle Pico Collarada.

Se ejecutará en dos fases:

- 1^a Fase. Desde Calle Goya hasta Calle Hermanos Argensola.
- 2^a Fase. Desde Calle Hermanos Argensola hasta Avenida de Francia.



Figura. Situación del tramo de vial ejecutado entre la Calle Pico Collarada y la Calle Goya y de su continuación detrás del Seminario hasta la Calle Hermanos Argensola y desde ésta hasta la Avenida de Francia, aún sin urbanizar.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre de 2018. 1^a Fase.
Diciembre de 2020. 2^a Fase.

PRESUPUESTO: Bajo. 40.000,00 euros. 1^a Fase.
Alto. 429.661,00 euros. 2^a Fase.



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.9.:

COMPLETAR LOS VIALES DE CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDADELA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

2. Reurbanizar la acera de la Calle Pico Collarada del tramo que discurre desde el Paseo Manuel Giménez Abad hasta el vial perimetral de los Glacis de la Ciudadela, que actualmente se encuentra sin pavimentar y no reúne ni dimensiones adecuadas, ni condiciones de accesibilidad para los viandantes.



Figura. Conexión actual de la Calle Pico Collarada con el Paseo Manuel Jiménez Abad y configuración actual del tramo que discurre desde ese encuentro hasta el vial perimetral de los Glacis de la Ciudadela.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre de 2018.

PRESUPUESTO: Muy alto.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



2. MEDIDAS PARA MEJORAR LA CIRCULACIÓN Y PACIFICAR EL TRÁFICO RODADO

MEDIDA 2.10.:

MEJORAR LA CALLE ISAAC ALBÉNIZ.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Ampliar la acera y mejorar la calzada de la Calle Isaac Albéniz en el tramo de su encuentro con las Calles Ferrocarril y Estación para facilitar la circulación en el entorno de la Estación de tren y de los centros educativos de la zona, aumentando la seguridad de uno de los Caminos Escolares señalizados.
2. Ejecutar una conexión peatonal alternativa a la actual con la Calzada de Rapitán.



Figura. Situación actual de la Calle Isaac Albéniz en el entorno de la Estación de tren.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018.

PRESUPUESTO: Bajo. 50.000,00 euros.



3. MEDIDAS PARA MEJORAR EL EQUIPAMIENTO Y EL USO DE APARCAMIENTOS

MEDIDA 3.1.:

AMPLIAR LA RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Ampliar las bolsas de aparcamiento libre de vehículos en espacios próximos al centro de la ciudad y a centros atractores de movilidad.

Se podrían crear los siguientes espacios:

- Parcela municipal del Llano de la Victoria lindante al Acuartelamiento de la Victoria y próxima al Barrio Universidad, si la normativa de seguridad lo permite.
- Parcelas municipales de Anexo Área Deportiva resultantes de la reordenación del espacio en que actualmente están ubicadas la antigua Pista de Hielo y las Piscinas Climatizadas, cuando se derriben.

2. Aprovechar temporalmente solares públicos y privados mientras no se les de uso y, en el caso de los privados, previo acuerdo con los respectivos propietarios.

3. Aprovechar otros espacios que puedan servir para este fin

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018. 1^a Fase. Parcela del Llano de la Victoria.
Después Diciembre 2020. 2^a Fase. Parcela Anexo Área Deportiva.

PRESUPUESTO: Bajo. Hasta 50.000,00 euros.
1^a Fase. Parcela del Llano de la Victoria. Solicitud autorizaciones al Ministerio de Defensa por cuestiones de seguridad y acondicionamiento de la parcela.
Muy alto. Más de 500.000,00 euros.
2^a Fase. Parcela de Anexo Área Deportiva. Demolición de edificios existentes, reurbanización y acondicionamiento del espacio.



3. MEDIDAS PARA MEJORAR EL EQUIPAMIENTO Y EL USO DE APARCAMIENTOS

MEDIDA 3.2.:

MEJORAR LA RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS EXISTENTES.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Acondicionar y señalizar el equipamiento existente de aparcamientos libres de vehículos en espacios próximos al centro de la ciudad. En cada aparcamiento se instalará una señal vertical de aparcamiento libre, en la que se indique su denominación, el tipo de vehículos al que va destinado, el número de plazas con las que cuenta y el tiempo que se tarda en llegar al centro urbano caminando. Se acondicionarán los siguientes espacios:

- Calle Pablo Nasarre, se realizará señalización horizontal y vertical, ordenando el espacio y realizando rebajes de entrada al espacio.
- Calle Sebastián de Heredia, se realizará señalización horizontal y vertical, ordenando el espacio y realizando rebajes de entrada al espacio.
- Llano de Samper, se realizará un tratamiento al pavimento y se señalizará horizontalmente, ordenando el espacio.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016. 1^a Fase. Llano de la Victoria.
Diciembre 2017. 2^a Fase. Llano de Samper.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 3.900,00 euros.
1^a Fase. Acondicionamiento y señalización de todos los aparcamientos existentes del Llano de la Victoria.
Medio. 65.338,48 euros.
2^a Fase. Asfaltado en Llano de Samper. Financiado en parte por el Ministerio de Fomento debido a los daños ocasionados por lluvias entre enero y marzo de 2015.



MEDIDAS PARA MEJORAR EL EQUIPAMIENTO Y EL USO DE APARCAMIENTOS

MEDIDA 3.3.:

SEÑALIZAR LA RED DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Instalar señales verticales informativas en las entradas a la ciudad indicando los aparcamientos disuasorios, su denominación, el número de plazas con las que cuentan y su destino (turismos, autobuses, autocaravanas, etc.)

Esta señalización vertical informativa se completará con señalización vertical direccional, indicando el emplazamiento de cada uno de ellos en las vías para dirigir el tráfico hacia ellos por los itinerarios más cortos posibles y, preferentemente, por la periferia de la ciudad.

Se instalarán en:

- Acceso N-330a desde Sabiñánigo (Rotonda de Barós).
- Acceso N-330a desde Francia (Calle de la Favorita).
- Acceso N-330a desde Variante Norte (Rotonda Campancián).
- Acceso N-240 desde Pamplona (Cementerio).

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Bajo.
8.900,00 euros. Señalización principal.
1.800,00 euros. Señalización complementaria.



3. MEDIDAS PARA MEJORAR EL EQUIPAMIENTO Y EL USO DE APARCAMIENTOS

MEDIDA 3.4:

FAVORECER LA OCUPACIÓN DEL APARCAMIENTO DE LA PLAZA BISCÓS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Estudiar alternativas de utilización del aparcamiento subterráneo de la Plaza Biscós para mejorar la ocupación en temporada baja, adaptando las condiciones de su Reglamento de Régimen Interior.



Figura. Escasa ocupación del aparcamiento subterráneo de la Plaza Biscós en temporada baja.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



4. MEDIDAS PARA ORDENAR EL TRÁFICO Y EL REPARTO DE MERCANCÍAS EN EL CASCO HISTÓRICO

MEDIDA 4.1.:

FOMENTAR EL REPARTO EN VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Autorizar el reparto de mercancías en vehículos de propulsión alternativa con ampliación de horario respecto al restringido de la zona peatonal del Casco Histórico, hasta las 13 horas por la mañana y hasta las 19 horas por la tarde.
2. Autorizar el reparto de mercancías en bicicletas y triciclos mecánicos o eléctricos sin restricción horaria



Figura. Ejemplos de posibles vehículos para reparto de mercancías.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



4. MEDIDAS PARA ORDENAR EL TRÁFICO Y EL REPARTO DE MERCANCÍAS EN EL CASCO HISTÓRICO

MEDIDA 4.2.:

FAVORECER UNA ZONA LOGÍSTICA DE REPARTO DE MERCANCÍAS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Incentivar la creación de un centro logístico de distribución de mercancías en alguna de las zonas industriales periféricas de la ciudad para que, desde allí, el reparto de las mercancías en el Casco Histórico se realice mediante vehículos que utilicen tecnologías limpias y estén adaptados a las condiciones urbanísticas de esta zona (reducidas dimensiones de las vías y limitación de PMA a 3.500Kg.).



Figura. Ejemplo de posible centro logístico de distribución.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Bajo.
Se buscará financiación de programas o iniciativas externas relativas a la utilización de vehículos de propulsión alternativa, movilidad sostenible o ahorro energético (Plan MOVEA 2015 o similares).



4. MEDIDAS PARA ORDENAR EL TRÁFICO Y EL REPARTO DE MERCANCÍAS EN EL CASCO HISTÓRICO

MEDIDA 4.3.:

CREAR NUEVAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Crear nuevas zonas de carga y descarga en las inmediaciones del Casco Histórico para favorecer el reparto de mercancías desde estos lugares hasta el centro de forma peatonal, con vehículos que utilicen tecnologías limpias y estén adaptados a las condiciones urbanísticas de esta zona (reducidas dimensiones de las vías y limitación de PMA a 3.500Kg.).

Se crearán en:

- Calle Campoy Irigoyen, esquina con Calle Ferrenal.
- Calle Ramiro I, esquina con Calle Correos.



Figura. Emplazamientos propuestos para la ampliación de las zonas de carga y descarga, en el entorno del Casco Histórico.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 2.150,00 euros.



5. MEDIDAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

MEDIDA 5.1.:

MEJORAR EL SERVICIO DEL AUTOBÚS URBANO.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Realizar un estudio interno, por el propio servicio municipal de autobús urbano, para mejorar la frecuencia de paso, acomodar el número y ubicación de las paradas y adaptar la tipología de los vehículos, con criterios de sostenibilidad y de promoción de la salud de la población.



Figura. Autobús urbano en la parada de la Estación de Autobuses de Jaca, inicio de la línea, y diagrama del recorrido que realiza en la actualidad.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 6.000,00 euros.



5. MEDIDAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO

MEDIDA 5.2.:.

MEJORAR EL SERVICIO DE AUTO-TAXIS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Modificar el Reglamento Municipal de auto-taxis del Ayuntamiento de Jaca para crear una central de gestión de llamadas para el servicio de auto-taxis.
2. Realizar cuantas gestiones sean necesarias para que este servicio sea mejor valorado por los ciudadanos.



Figura. Parada de taxis en la Calle Escuela Militar de Montaña sin auto-taxis en espera.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Bajo.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.1.:

REALIZAR UN INVENTARIO DE LOS PROBLEMAS DE ACCESIBILIDAD Y SUS SOLUCIONES.

ACCIONES DE LAS MEDIDAS:

1. Llevar a efecto el convenio suscrito con la FUNDACIÓN DE DISMINUIDOS FÍSICOS DE ARAGÓN, para la elaboración de un inventario sobre los problemas de accesibilidad en el municipio de Jaca.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016

PRESUPUESTO: Muy bajo. 100€



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.2.:

ELIMINAR BARRERAS URBANÍSTICAS.

ACCIONES DE LAS MEDIDAS:

1. Suprimir progresivamente las barreras arquitectónicas en las aceras de las calles hasta conseguir la continuidad de recorridos integrales accesibles en todas las vías urbanas. Se priorizará el Barrio Norte y el Barrio Universidad.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS. Cada año se ejecutará la supresión de barreras arquitectónicas en determinadas calles.

PRESUPUESTO: Medio. 75.500,00 euros.

El presupuesto se refiere al gasto anual municipal. Se solicitará financiación a la Fundación ONCE y a la Fundación Disminuidos Físicos de Aragón.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.3.:

REURBANIZAR LA ZONA PEATONAL DEL CASCO HISTÓRICO.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Continuar progresivamente la reurbanización de las calles del Casco Histórico hasta completar todas las incluidas en la zona peatonal del centro de la ciudad, mediante una plataforma única del pavimento que sea accesible. Se reurbanizarán las siguientes vías:

- Calle Bellido.
- Calle del Arco.
- Entorno Plaza del Pez (Calles Población, Canal, Barco y 18 de junio de 1891).
- Entorno Antiguo Hospital (Calles Conde Aznar, Hospital y La Salud).
- Calle Puerta Nueva.
- Calle Cambras.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Después de Diciembre 2020.

El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS, en la que no se habrá completado al reurbanización de toda la zona peatonal. Cada año se ejecutará la reurbanización de determinadas tramos de los viales, según disponibilidad presupuestaria.

Diciembre 2017. Calles Bellido y Cambras.

PRESUPUESTO: Alto. 223.000,00 euros. Calle Bellido.

Alto. 272.000,00 euros. Calle Cambras.

El presupuesto se refiere al gasto anual previsto hasta Diciembre de 2016.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.4.:

REURBANIZAR LA CALLE FONDABÓS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reurbanizar al Calle Fondabós ampliando las aceras de la vía con criterios de accesibilidad y para la circulación calmada del tráfico, por ser un eje importante de entrada y salida rodada de la ciudad que actualmente se encuentra en deficiente estado de conservación y la sección actual, de aceras y calzadas, es escasa y no ofrece la suficiente seguridad vial.



Figura. Estado actual del tramo de la Calle Fondabós a reurbanizar en la 1^a Fase.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016. 1^a Fase. Desde el inicio de la vía en Calle Valle de Aspe hasta su intersección con Calle de la Autonomía de Aragón.
Diciembre 2017. 2^a Fase. El resto de la vía.

PRESUPUESTO: Muy alto. 1.396.694,80 euros.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.5:

REURBANIZAR LAS AVENIDAS REGIMIENTO DE “GALICIA 19” Y “FRANCIA”.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reurbanizar las Avenidas Regimiento de “Galicia 19” y de Francia adaptándolas a la circulación prioritaria de peatones y ciclistas cuando se haya construido la variante norte de la ciudad. Se comenzará realizando los estudios previos de diseño y ordenación de estas vías y se continuará redactando los proyectos de ejecución.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2019.
Realización de estudios y propuestas de ordenación.
Después de Diciembre de 2020.
Redacción de proyectos y ejecución.

PRESUPUESTO: Bajo. 18.000,00 euros. Realización de estudios y propuestas de ordenación.
Muy alto. Redacción de proyectos y ejecución.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.6:

MEJORAR LA ACERA DE LA CALLE SAN BERNARDO.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Mejorar la acera perteneciente a la fachada principal del Acuartelamiento dando continuidad a lo realizado en el encuentro con la Calle Rapitán, eliminando las barreras que impiden la circulación peatonal y actuando en los accesos al cuartel. Se acondicionará así uno de los Caminos Escolares señalizados y se posibilitará la posible recuperación de aparcamientos en ese lado de la vía.



Figura. Situación actual de la acera de la Calle San Bernardo del lado por el que se accede al Acuartelamiento San Bernardo.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2017.

PRESUPUESTO: Medio. 125.000,00 euros.
El proyecto está aprobado y se ejecutó un tramo de calle. Este presupuesto se refiere al tramo que falta.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.7.:

SOLUCIONAR LA MOVILIDAD DE LOS BARRIOS PERIFÉRICOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Conectar el Barrio de Tejería y el Barrio Área Anexo Deportiva con el centro de la ciudad con las soluciones técnicas y económicas más viables para cada situación.

Se estudiará:

- En el Barrio Tejería la instalación de una pasarela peatonal para el cruce de las vías del tren o soluciones alternativas.
- En el Área Anexo Deportiva la instalación de elevadores que enlacen la Avenida Perimetral con la Avenida Oroel o soluciones alternativas.



Figura. Ejemplos de posibles soluciones para los problemas de movilidad de los Barrios de Tejería y Área Anexo Deportiva.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Después de Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Muy alto.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.8.:

MANTENER, REPARAR Y ADAPTAR LAS VÍAS Y LAS ZONAS PEATONALES.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Continuar periódicamente con el mantenimiento y la reparación de todas las calles, tanto aceras como calzadas, con criterios de seguridad, accesibilidad y sostenibilidad para garantizar una movilidad segura y sin barreras para vehículos y peatones.

Se repararán las siguientes aceras o zonas peatonales:

- Calle Madrid.
- Calle Huesca.

Se asfaltarán las calzadas de las siguientes calles:

- Calle Isaac Albéniz.
- Calle Río Gas (Campo de fútbol).
- Calle Artaso (Polideportivo Olimpia).
- Calle Albarún.
- Calle Levante.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020. El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS. Cada año se programará el mantenimiento y la reparación de determinadas vías.

PRESUPUESTO: Medio. 151.000,00 euros. Calle Madrid.
Medio. 123.000,00 euros. Calle Huesca.
Bajo. 63.340,20 euros asfaltado en 2016. Financiado en parte por el Ministerio de Fomento por los daños ocasionados por lluvias entre enero y marzo de 2015.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.9.:

MEJORAR ACCESO AL LOCAL MUNICIPAL CALLES LEVANTE Y MADRID.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Mejorar el espacio peatonal exterior al local municipal situado entre Calle Levante y Calle Madrid que actualmente se utiliza por la Banda Municipal y para aulas de la Escuela Municipal de Música. Se eliminarán las barreras urbanísticas de este espacio público y se mejorarán los pavimentos y acabados, renovando la rampa y la escalera de acceso al local que además salva la pendiente que conecta ambas calles.



Figura. Situación actual del acceso al local municipal desde la Calle Madrid y escaleras que conectan esta vía con la Calle Levante.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Medio.
66.057,41 euros. Pavimentación.
33.989,53 euros. Supresión de barreras



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.10.:

PEATONALIZAR CALLE SANTO GRIAL.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Reurbanizar la vía estrecha y sin salida Calle del Santo Grial con pavimento de plataforma única, acondicionando las escaleras de su tramo final que desembarcan en la Calle Levante, suprimiendo las barreras arquitectónicas del paso de cebra existente y facilitando así el acceso peatonal al Centro de Día de personas mayores. Se permitirá así el acceso y la parada a residentes con vehículos, pero se prohibirá el aparcamiento.



Figura. Situación actual de la Calle Santo Grial y escaleras que conectan con la Calle Levante y por las que los peatones acceden al Centro de Día de personas mayores, a la Biblioteca municipal y a la Oficina Delegada del Gobierno de Aragón.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Alto.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.11.:

ORDENAR LA OCUPACIÓN DE VÍAS PÚBLICAS POR TERRAZAS Y VELADORES.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Adaptar la Ordenanza Reguladora de la ocupación de vía pública con mesas, sillas, toldos y paraguas para regular la ocupación del espacio público por terrazas y veladores, para que se mantengan anchos suficiente de paso en las aceras y zonas peatonales. Se garantizarán las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para la utilización de los espacios públicos urbanizados, respetando una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m. que permita el giro, cruce y cambio de dirección de los peatones, independientemente de sus características o modos de desplazamiento, y una altura libre de paso de 2,20 m.

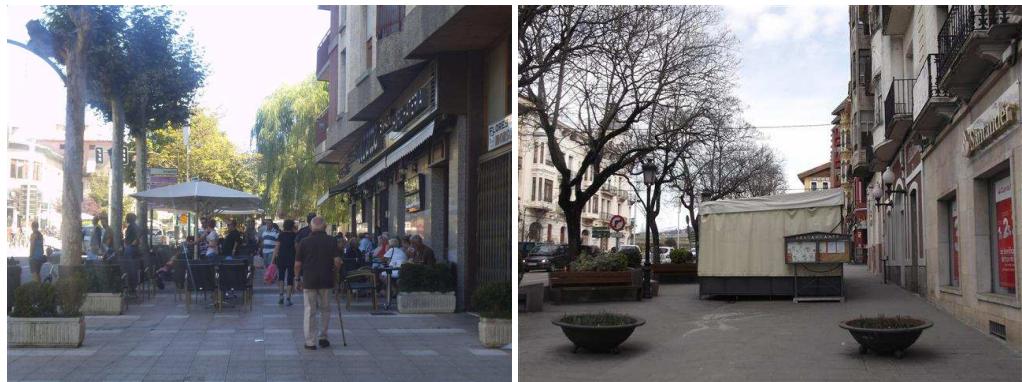


Figura. Ocupación de espacios públicos por terrazas y veladores en Avenida Regimiento “Galicia 19” y en Avenida Primer Viernes de Mayo.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.12.:

ADAPTAR LOS SEMÁFOROS PARA ELIMINAR BARRERAS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Adaptar todos los semáforos para peatones existentes para personas con deficiencias visuales incorporando un sistema de avisador acústico (semáforos sonoros).



Figura. Único semáforo equipado con avisador acústico mediante mando a distancia facilitado por la ONCE, situado en la Avenida Regimiento de "Galicia 19".

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Bajo. 50.955,84 euros.



6. MEDIDAS PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD Y LA SEGURIDAD DE LAS VÍAS URBANAS

MEDIDA 6.13.:

SEÑALIZAR PASOS DE CEBRA EN LA ROTONDA COLEGIO ESCUELAS PÍAS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Señalarizar horizontal y verticalmente los pasos de peatones que afectan a la estación de servicio de la rotonda “Colegio Escuelas Pías” en la que confluyen las travesías de la ciudad de las carreteras N-240 y N-330a.



Figura. Dos tramos del paso de peatones de los accesos de la estación de servicio de la Rotonda “Colegio Escuelas Pías” en los que se han registrado siniestros.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 950,00 euros.



7. MEDIDAS PARA IMPLEMENTAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD

MEDIDA 7.1.:

FOMENTAR EL USO DE VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Adaptar la Ordenanza Fiscal Reguladora del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica para establecer ventajas fiscales para los vehículos eléctricos, híbridos y que incorporen elementos que aminoren las emisiones de CO₂ a la atmósfera.
2. Adaptar la Ordenanza Reguladora del Servicio de Ordenación de Estacionamiento de vehículos en la vía pública (Zona Azul) para eximir del pago a vehículos eléctricos.
3. Implementar ayudas económicas municipales a las existentes estatales para la adquisición de bicicleta eléctrica.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2018.

PRESUPUESTO: Bajo.
Se buscará financiación de programas o iniciativas externas relativas a la utilización de vehículos de propulsión alternativa, movilidad sostenible o ahorro energético (Plan MOVEA 2015 o similares).



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



7. MEDIDAS PARA IMPLEMENTAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD

MEDIDA 7.2.:

REGISTRO MUNICIPAL DE VEHÍCULOS DE PROPULSIÓN ALTERNATIVA.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Promover un registro municipal de vehículos de propulsión alternativa a los que se puedan aplicar las medidas de ampliación de horarios de reparto en el Casco Histórico, de aparcamiento libre en zona azul y otras que se puedan prever en Ordenanzas y Reglamentos.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



7. MEDIDAS PARA IMPLEMENTAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD

MEDIDA 7.3.:

INSTALAR PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Instalar estaciones públicas para recargar vehículos eléctricos.
2. Promover la instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en estacionamientos privados.



Figura. Ejemplo de puntos públicos de recarga para vehículos eléctricos.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2019.

PRESUPUESTO: Medio.

Se buscará financiación de programas o iniciativas externas relativas a la utilización de vehículos de propulsión alternativa, movilidad sostenible o ahorro energético (Plan MOVEA 2015 o similares).



7. MEDIDAS PARA IMPLEMENTAR LA SOSTENIBILIDAD EN LA MOVILIDAD

MEDIDA 7.4.:

ADOPTAR CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD EN LA CONTRATACIÓN DE ELEMENTOS O SERVICIOS QUE IMPLIQUEN MOVILIDAD.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Valorar la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos o de baja emisión de CO₂ en los suministros del parque móvil municipal y en la contratación de servicios municipales que se deban prestar con vehículos, especialmente en el servicio del autobús urbano.



Figura. Único tipo de vehículo eléctrico actualmente utilizado por los servicios municipales, concretamente en el servicio de limpieza viaria.

PLAZO DE EJECUCIÓN:

Diciembre 2020.

El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS. Se trata de introducir estos criterios de forma transversal en los procedimientos de contratación.

PRESUPUESTO:

Muy bajo.



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.1.:

REALIZAR UNA ORDENANZA DE MOVILIDAD.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Redactar, aprobar y aplicar una nueva Ordenanza de Movilidad que favorezca la convivencia y el respeto entre los diferentes modos de desplazamiento y que regule los diferentes usos de las vías públicas, favoreciendo una movilidad amable y sostenible para el entorno urbano, con criterios de ahorro de recursos y respeto al medio ambiente.

La Ordenanza contemplará en capítulo específico, la movilidad en bicicleta y otros nuevos medios de desplazamiento (sedwey, patines, monopatines, etc).

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2016.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.2.:

PROMOVER CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN VIAL Y DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Promover periódicamente campañas de educación vial y de información a la ciudadanía sobre las normas de circulación y movilidad, con especial fomento de la utilización de medios de desplazamientos sostenibles, como el caminar y la bicicleta.

Se repetirán campañas de información, educación y sensibilización ya iniciadas como:

- Aula en Bici anual para los Centros de Educación Infantil y Primaria.

- Semana Europea de la Movilidad.

- Caminos Escolares para los Centros de Educación Infantil y Primaria.

Y se difundirá la nueva ordenación de la movilidad en Jaca:

- Difusión de la nueva Ordenanza de Movilidad.

- Información y desarrollo del PMUS a través de la página web municipal y de las redes sociales municipales, promoviendo la participación ciudadana en todo momento.

2. Promover la participación en la movilidad:

- Participación institucional en organizaciones de movilidad sostenible (Red de Ciudades por la Bicicleta, Red Civitas, ENDURANCE, etc.).

- Creación de una Mesa de la Movilidad con agentes locales de movilidad para la dinamización y el seguimiento del PMUS.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS. Cada año se realizarán campañas en diferentes ámbitos.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 7.500,00 euros.

El presupuesto se refiere al gasto anual municipal. Se solicitará financiación (que puede alcanzar el 85%) a la Diputación Provincial de Huesca para realizar estas campañas de educación y sensibilización.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.3.:

PROMOVER INSTITUCIONALMENTE LA EDUCACIÓN VIAL.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Manifestar el interés municipal de que la Educación Vial se contemple en todos los ciclos de la Enseñanza Obligatoria, habilitando para tal fin el Centro de Educación Vial del Llano de la Victoria y poniendo a disposición de esta labor, cuando se requiera, a la Policía Local.



Figura. Actividades de educación vial y de manejo de bicicleta durante la Semana Europea de la Movilidad.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020. El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS, en la que se deberá haber puesto en marcha el Centro de Educación Vial del Llano de la Victoria.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.4.:

CONSIGNAR PRESUPUESTO MUNICIPAL PARA LA APLICACIÓN DEL PMUS.

ACCIONES DE LA MEDIDA:

1. Comprometer una consignación presupuestaria anual con destino a la ejecución de actuaciones previstas en el PMUS, especialmente a las campañas de educación y difusión, que sea proporcional en un 80% a la recaudación de las multas de tráfico del ejercicio anterior.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020. El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS. En cada ejercicio presupuestario se consignará la correspondiente cuantía.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.5.:

INTRODUCIR CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO.

ACCIONES DE LAS MEDIDAS:

1. Introducir criterios de movilidad sostenible en la normativa urbanística municipal.

- Se tendrán en cuenta estos criterios en el diseño y desarrollo de los nuevos crecimientos urbanos.
- Se contemplará que el equipamiento de aparcamientos en las urbanizaciones de nueva construcción dispongan de puntos de recarga para vehículos eléctricos y zonas de aparcamiento seguro para bicis

2. Aplicar criterios de movilidad sostenible en la remodelación del suelo urbano ya desarrollado, especialmente en la reurbanización de zonas peatonales.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

El plazo de ejecución previsto se refiere a la fecha de revisión del PMUS.

PRESUPUESTO: Muy bajo.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



8. MEDIDAS TRANSVERSALES

MEDIDA 8.6.:

ADQUIRIR SISTEMA PROPIO DE AFORAMIENTO Y CONTROL Y CIRCULACIÓN.

ACCIONES DE LAS MEDIDAS:

1. Adquirir aforadores para continuar el control y seguimiento del tráfico rodado en la ciudad.

PLAZO DE EJECUCIÓN: Diciembre 2020.

PRESUPUESTO: Muy bajo. 5.500,00 euros.



E. PLAN DE SEGUIMIENTO. INDICADORES.

La vigencia prevista del PMUS se extiende hasta diciembre de 2020. A lo largo de estos 5 años, se realizará una revisión del PMUS mediante el conjunto de indicadores modales y sociales que se exponen, con su evolución deseada, para el control y evaluación de las medidas propuestas.

Aunque la evolución deseada para cada indicador se establece al término de la vigencia del PMUS, se realizará una actualización periódica mediante toma de datos y cálculo de todos los indicadores posibles, al objeto de informar a la ciudadanía de la marcha de los objetivos del PMUS y de adelantar las conclusiones de la revisión del mismo a través de los órganos de participación y seguimiento que se creen.

También se revisará en grado de implantación de las medidas de actuación incluidas en el PMUS, analizando cada año si están ejecutadas y finalizadas, en fase de implantación o sin implantar, con el objeto de que al menos a la revisión del plan se hayan ejecutado el 75% de las que se ha programado su finalización con antelación a Diciembre de 2020.

Los controles del seguimiento se realizarán en:

Junio de 2016.

Diciembre de 2016.

Diciembre de 2017.

Diciembre de 2018.

Diciembre de 2019.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



ZONA PEATONALIZADA SIN BARREAS URBANÍSTICAS EN EL CASCO HISTÓRICO

INDICADOR 1

m² de superficie peatonalizada urbanizada con plataforma única dentro del ámbito del Casco Histórico de la ciudad.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Superficie medida sobre la planimetría del Plan General de Ordenación Urbana de Jaca de aquellas calles dentro de la zona peatonalizada del Casco Histórico de la ciudad que se encuentren pavimentadas en una plataforma única, sin diferenciación entre aceras y calzada.

2016. m² de superficie peatonalizada 18.450

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Servicio de Urbanismo y Medio Ambiente.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Delineante Municipal.

PERIODO TOMA DE DATOS: Anual.

INDICADOR 2016: 18.450 m²

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Aumento del 25%.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



CALLES CON REBAJE DE ACERAS EN TODA SU LONGITUD

INDICADOR 2

% de calles de Jaca que cuentan con rebaje de aceras en todo su recorrido.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de calles con rebaje de aceras en todo su recorrido / nº total de calles de Jaca)
* 100

2016. Nº de calles de Jaca 205.

2016. Nº de calles con rebaje de aceras 146.

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Servicio de Urbanismo y Medio Ambiente.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Anual.

INDICADOR 2016: 71,22 %

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor del 95%.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



PARQUE DE VEHÍCULOS

INDICADOR 3

nº de vehículos por habitante empadronado.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

nº de vehículos del padrón del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica / nº total de habitantes de derecho publicados por el INE a día 1 de enero de cada año.

2016. Nº de vehículos del padrón IVTM 9.271

2016. Padrón habitantes 13.221

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Tesorería.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Anual.

INDICADOR 2016: 0,70 vehículos/habitante

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Menor de 0,70 vehículos/habitante



SINIESTRALIDAD

INDICADOR 4

nº de accidentes sucedidos al año.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

nº de accidentes en el casco urbano sucedidos en un año.

2016. Nº accidentes en 3,5 años 165.

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Policía Local.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Trimestral.

INDICADOR 2016: 47 accidentes/año

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Menor de 25 accidentes/año



CALLES CON REBAJE DE ACERAS EN TODA SU LONGITUD

INDICADOR 5

nº de atropellos a peatones y ciclistas al año.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

nº de atropellos a peatones y ciclistas en el casco urbano sucedidos en un año.

2016. Nº atropellos en 3,5 años 21.

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Policía Local.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Trimestral.

INDICADOR 2016: 6 atropellos/año

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Menor de 3 atropellos/año



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS

INDICADOR 6

nº de plazas de aparcamiento de bicicletas por cada 1.000 habitantes empadronados.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de plazas de aparcamiento habilitadas para bicicletas / nº total de habitantes de derecho publicados por el INE a día 1 de enero de cada año) * 1.000

2016. Nº plazas de aparcamiento de bicicletas 170

2016. Padrón habitantes 13.221

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Policía Local.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Anual.

INDICADOR 2016: 12,86 plazas/1.000 habitantes

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 16,00 plazas/1.000 habitantes



UTILIZACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO

INDICADOR 7

nº diario de viajeros del autobús urbano durante un año.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

nº de viajeros del autobús urbano durante un año / 365 días.

2016. Nº de viajeros en 153 días 28.000

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encargado del Parque Móvil.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Mensual.

INDICADOR 2016: 183 viajes/día

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Más de 225 viajes/día



VALORACIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO

INDICADOR 8

Valoración del servicio del autobús urbano por los usuarios.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Índice de valoración de la calidad del servicio del autobús urbano en una escala de puntuación del 1 al 10, donde 1 significa muy mal valorado y 10 muy bien valorado.

2015. Índice valoración del autobús urbano 6,58

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 6,58 puntos

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 8,00 puntos



VALORACIÓN DEL SERVICIO DE AUTO-TAXIS

INDICADOR 9

Valoración del servicio de auto-taxis por los usuarios.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Índice de valoración de la calidad del servicio de auto-taxis en una escala de puntuación del 1 al 10, donde 1 significa muy mal valorado y 10 muy bien valorado.

2015. Índice valoración del autobús urbano 5,22

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 5,22 puntos

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 7,00 puntos



TRÁNSITO MERCANCÍAS EN CASCO HISTÓRICO

INDICADOR 10

Intensidad del tráfico de mercancías en el Casco Histórico por día.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Nº medio de vehículos de mercancías que transitan por la zona peatonalizada del Casco Histórico de Jaca / día.

Se aforan los vehículos en los accesos de la Calle Mayor y de la Calle Ferrenal de 11,30 a 15,30 horas todos los días de la semana en dos temporadas: del 15 de marzo al 15 de abril y del 15 de julio al 15 de agosto.

2015. Nº de vehículos de mercancías en agosto 111

2015. Nº de vehículos de mercancías en septiembre 77

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Policía Local.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Semestral.

INDICADOR 2016: 94 vehículos/día

PERIODO REVISIÓN: 5 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Menor de 80 vehículos/día



REPARTO MODAL MOVILIDAD

INDICADOR 11

Porcentaje medio de personas que realizan sus desplazamientos a pie.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de personas encuestadas que generalmente realizan sus desplazamientos a pie por diversos motivos / nº total de personas encuestadas) * 100

2015. % reparto modal a pie 57,49 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 57,49 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: 64,00 %



REPARTO MODAL MOVILIDAD

INDICADOR 12

Porcentaje medio de personas que realizan sus desplazamientos en bicicleta.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de personas encuestadas que generalmente realizan sus desplazamientos en bicicleta por diversos motivos / nº total de personas encuestadas) * 100

2015. % reparto modal en bicicleta 23,88 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 23,88 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: 27,00 %



REPARTO MODAL MOVILIDAD

INDICADOR 13

Porcentaje medio de personas que realizan sus desplazamientos en vehículo privado.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de personas encuestadas que generalmente realizan sus desplazamientos en vehículo privado por diversos motivos / nº total de personas encuestadas) * 100

2015. % reparto modal en vehículo privado 17,10 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 17,10 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: 7,00 %



REPARTO MODAL MOVILIDAD

INDICADOR 14

Porcentaje medio de personas que realizan sus desplazamientos en transporte público.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de personas encuestadas que generalmente realizan sus desplazamientos en transporte público por diversos motivos / nº total de personas encuestadas) * 100

2015. % reparto modal en autobús y tren 1,53 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 1,53 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: 2,00 %



CAMINOS ESCOLARES

INDICADOR 15

Porcentaje de alumnos de Educación Primaria Obligatoria que frecuentemente realizan a pie su desplazamiento cotidiano al centro educativo.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de alumnos de EPO que van a pie con frecuencia al colegio / nº total de alumnos encuestados) * 100

2012. % alumnos a pie 57,22 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Bienal.

INDICADOR 2016: 57,22 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 65,00 %



CAMINOS ESCOLARES

INDICADOR 16

Porcentaje de alumnos de Educación Primaria Obligatoria que frecuentemente realizan en bicicleta su desplazamiento cotidiano al centro educativo.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

(nº de alumnos de EPO que van en bicicleta con frecuencia al colegio / nº total de alumnos encuestados) * 100

2012. % alumnos en bicicleta 2,80 %

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Bienal.

INDICADOR 2016: 2,80 %

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 10,00 %



VALORACIÓN DE LA CIRCULACIÓN PEATONAL

INDICADOR 17

Valoración de la circulación a pie por el casco urbano de Jaca.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Índice de valoración de la circulación en bicicleta por el casco urbano de la ciudad en una escala de puntuación del 1 al 10, donde 1 significa muy mal valorada y 10 muy bien valorada.

2016. Índice valoración del autobús urbano 7,48

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 7,48 puntos

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 8,50 puntos



VALORACIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN BICICLETA

INDICADOR 18

Valoración de la circulación en bicicleta por el casco urbano de Jaca.

CÁLCULO DEL INDICADOR:

Índice de valoración de la circulación en bicicleta por el casco urbano de la ciudad en una escala de puntuación del 1 al 10, donde 1 significa muy mal valorada y 10 muy bien valorada.

2016. Índice valoración del autobús urbano 4,82

RESPONSABLE DE LOS DATOS: Encuesta de percepción ciudadana.

RESPONSABLE DEL CÁLCULO: Técnico de Desarrollo y Medio Ambiente.

PERIODO TOMA DE DATOS: Cuatrienal.

INDICADOR 2016: 4,82 puntos

PERIODO REVISIÓN: 4 años.

OBJETIVO REVISIÓN: Mayor de 7,00 puntos



F. CONCLUSIONES.

EL FUTURO DE LA MOVILIDAD EN JACA.

“LA MEJOR MANERA DE PREDECIR EL FUTURO ES CREÁNDOLO...”

Peter Ferdinand Drucker (1909-2005). Abogado y tratadista austriaco.

Considerando la situación actual recogida en el Diagnóstico y las propuestas ciudadanas realizadas en el Proceso de Participación, este PMUS contempla **70 ACTUACIONES pertenecientes a 50 MEDIDAS, distribuidas en 8 EJES** que representan el futuro de Jaca en lo que a su movilidad urbana se refiere.

Este futuro vendrá determinado por:

1. La necesaria reforma de la calle Fondabós y -sobre todo- la futura transformación de las actuales avenidas “Regimiento Galicia” y “de Francia” en vías urbanas y bulevares cuando la construcción de las variantes de las autovías de Pamplona y Zaragoza lo permitan, sin esperar a ello para empezar con los estudios y proyectos previos.

2. La descongestión de automóviles aparcados en el núcleo urbano, liberando espacios para:

- otros sistemas de desplazamiento más ecológicos y sostenibles como caminar y bicicleta.

- ganar espacios de disfrute ciudadano.

- mejorar la peatonalización en calzadas y aceras.

- ganar en accesibilidad.

Para ello será necesario habilitar nuevos espacios de aparcamiento disuasorio en las entradas de la ciudad, lo más cercanos posible al núcleo urbano, y mejorar el uso del aparcamiento subterráneo existente, antes de plantearse otras alternativas.



3. La apuesta por la Sostenibilidad y la promoción de la Salud a través de cuantas medidas favorezcan los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte urbano –mejor ecológico- y reconvirtiendo el sistema de reparto de mercancías para que se realice través de vehículos ecológicos adaptados a las características del casco histórico, del resto del núcleo urbano y de los respectivos pavimentos.

4. La mejora en la Seguridad a través de:

- la pacificación del tráfico rodado.
- la actualización de las ordenanzas correspondientes.
- la solución a los problemas que provocan accidentabilidad (rotundas y pavimentos).
- la sensibilización ciudadana con respecto al lema de nuestro PMUS “convive y respeta” en las vías compartidas entre peatones, ciclistas y automóviles.

5. Garantizando la accesibilidad y movilidad cómoda a todos los ciudadanos independientemente de sus limitaciones físico-motrices, de la necesidad de uso de carritos o sillas, de la zona donde vivan o de las características y usos de las vías urbanas.

Para ello será necesario mejorar el estado de las aceras -y, en su caso, su amplitud-, despejarlas de los elementos que la dificultan, completar la red de rebajes en las mismas, dar solución a la conexión de los barrios periféricos y ordenar la instalación de las terrazas y veladores.

Con estos fines, las medidas propuestas se articulan en torno a **ocho ejes de actuación**, con diferentes plazos de ejecución, en función de su dificultad técnica, presupuestaria o normativa.

- Mejorar y promover la movilidad peatonal y en bicicleta.
- Mejorar la circulación y pacificar el tráfico.



- Mejorar el número, equipamiento y uso de los aparcamientos.
- Mejorar la accesibilidad y la seguridad de las vías urbanas.
- Ordenar el tráfico y el reparto de mercancías en el Casco Histórico.
- Mejorar el transporte público.
- Implementar la sostenibilidad en la movilidad.
- Acciones transversales.

Los **PRESUPUESTOS** de estas actuaciones se reparten en diferentes tramos:

- MUY BAJO: 29 actuaciones.
- BAJO: 14 actuaciones.
- MEDIO: 10 actuaciones.
- ALTO: 6 actuaciones.
- MUY ALTO: 11 actuaciones.

Y su ejecución se planifica en distintos **PLAZOS**:

- en 2016: 19 actuaciones.
- en 2017: 9 actuaciones.
- en 2018: 11 actuaciones.
- en 2019: 5 actuaciones.
- en 2020: 19 actuaciones.
- sin determinar: 7 actuaciones.



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JACA



La necesidad de verificar y controlar la implantación de estas medidas y, consecuentemente de este Plan, se llevará a cabo a través del control periódico de **19 INDICADORES** relacionados con ellas.

Con todo ello se espera cumplir con lo que en la Introducción se denominaba “Pilares básicos de un PMUS”: INTEGRACIÓN, PARTICIPACIÓN Y EVALUACIÓN, como elementos indispensables para la consecución de las “tres eses” de la movilidad urbana: SEGURA, SOSTENIBLE Y SALUDABLE.

El Concejal Delegado de Movilidad.



G. ANEXOS.

Anexo 1. Informes aforos tráfico.

Anexo 2. Tablas resumen medidas e indicadores.

Anexo 3. Informe sondeo opinión hábitos movilidad.

Anexo 4. Actas Aragón Participa.

Anexo 5. Informe sondeo opinión Policía Local.

Anexo 6. PLANOS.