

Proceso participativo para la elaboración del
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
de Sabiñánigo

ACTA DE LA SESIÓN DE RETORNO

Sabiñánigo, 18 de abril de 2016



Índice

1. Introducción	1
2. Organización	2
3. Desarrollo de la sesión de retorno	4
3.1. Bienvenida y presentación de la sesión.....	4
3.2. Balance del proceso participativo	4
3.3. Valoración de las aportaciones recibidas y avance de las previsiones de ejecución del PMUS	7
3.4. Próximas actuaciones	11
Anexo 1: Medidas de actuación	1
Anexo 2: Planificación temporal.....	4



1. Introducción

La estructura urbanística del municipio de Sabiñánigo está condicionada de una forma considerable por una serie de circunstancias especiales (creación de un nuevo municipio a partir de la estación, presencia de grandes empresas dividiendo el municipio, etc.) que se han traducido en un crecimiento en algunas ocasiones desordenado. Su configuración alargada y otros aspectos difíciles de modificar como la presencia longitudinal del río y la carretera o las vías del tren hacen que no se den las mejores condiciones para disponer de una movilidad sostenible. Por otra parte, Sabiñánigo es una ciudad con una intensa vida vecinal y de estos movimientos se ha venido demandando al Ayuntamiento una serie de mejoras que es necesario abordar de forma integral.

Por ello, los servicios técnicos del Ayuntamiento de Sabiñánigo han trabajado desde hace meses en la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) del municipio. Este Plan, permitirá a Sabiñánigo disponer de una herramienta de planificación que aportará las pautas en materia de movilidad en los próximos años, con un enfoque claro hacia la sostenibilidad.

Se ha realizado un importante trabajo técnico de diagnóstico para conocer la situación de partida, pero se considera muy importante conocer la opinión de la ciudadanía en un aspecto tan importante para el día a día del municipio. Por ello, se ha diseñado un proceso participativo que permite plantear objetivos y propuestas que mejoren el documento final del PMUS.

Para la definición y desarrollo del mismo, se ha contado con el apoyo técnico y económico de la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior del Gobierno de Aragón (en adelante DGPC).



2. Organización

FICHA TÉCNICA DEL PROCESO PARTICIPATIVO

INFORMACIÓN GENERAL	Entidad organizadora	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Apoyo técnico y económico	Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior del Gobierno de Aragón
	Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva
	Objetivos del proceso	- Contrastar el borrador inicial de Diagnóstico elaborado por el Ayuntamiento. - Establecer una visión compartida del futuro deseado para la movilidad de Sabiñánigo y traducirla en objetivos alcanzables. - Aportar propuestas de mejora de la movilidad sostenible que se puedan incorporar al futuro PMUS.

SESIONES	Fecha	Sesión	Agentes convocados
	04.02.2016	Informativa y debate del diagnóstico	Tejido asociativo y ciudadanía en general
	11.02.2016	Objetivos del PMUS	
	20.02.2016	Propuestas a incluir en el PMUS	
	18.04.2016	Retorno	

FICHA TÉCNICA DE LA SESIÓN DE TRABAJO

ORGANIZACIÓN DEL TALLER	Fecha	18 de abril de 2016
	Horario	18h a 20h
	Lugar	Molino Periel (Sabiñánigo)
	Participantes convocados	Tejido asociativo y ciudadanía en general
	Forma de convocatoria	Correo electrónico personal, llamadas telefónicas y boletines municipales.
	Asistentes	15
	Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	Objetivos de la sesión	- Presentar un breve balance del desarrollo del proceso de debate. - Explicar detalladamente el grado de aceptación de las propuestas realizadas en los talleres. - Abrir un espacio de dudas y preguntas sobre los contenidos presentados.
	Metodología empleada	- Exposición en plenario. - Turno de preguntas.
	Programa	- Bienvenida e introducción a la Sesión de Retorno (Jesús Lasierra, Alcalde de Sabiñánigo) - Balance del proceso participativo para elaborar el PMUS de Sabiñánigo Elías Escanero, Técnico del Servicio de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón. - Valoración de las aportaciones recibidas y avance de las previsiones de ejecución del PMUS - Turno de ruegos y preguntas

	Mª Jesús	Abadías Martín	Asoc. Escalibar
	Mamen	Banet Risco	AAVV Artosilla
	Inés	Borbón Campos	AMPA Ballet Ibón
	Francisco	Chamorro Jaso	Escuela Taller "Sabiñánigo accesible"
	José Manuel	Garcés Tresaco	Arqueros de Sabiñánigo
	Esther	González Gil	Asoc. Dingolondango
	Jorge	Gracia Pérez	CEIP Puente Sardas
	Alejandro	Lafuente	Particular
	Rafael	Lastra Naya	Particular
	Marisa	Morillo Guijarro	AAVV Virgen Pilar
	Gonzalo	Navarro Osán	AEPAG
	Mariano	Polanco Cedenilla	Ecologistas en Acción - ADEPA
	Lourdes	Royo Puértolas	AA de MC Alto Gállego
	Francisco Javier	Sadrormil Gutierrez	AMPA IES San Alberto Magno
	Mª Pilar	Soteras Bandrés	AAVV Bª Santiago

ORGANIZACIÓN	Jesús	Lasierra Asín	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Isabel	Mañero Yáñez	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Alba	Palacín Boli	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Fernando	Martínez Sebastián	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Elías	Escanero Lorient	Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior
	Diego	Chueca Gimeno	Inteligencia Colectiva, asistencia técnica a la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior



3. Desarrollo de la sesión de retorno

3.1. Bienvenida y presentación de la sesión

Jesús Lasiera, alcalde de Sabiñánigo dio la bienvenida a los asistentes y agradeció a todos ellos el trabajo realizado a lo largo de estas sesiones debate.

Igualmente, dio la gracias de forma especial a la Dirección General de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón por el apoyo prestado en su ya extensa experiencia en el desarrollo de procesos participativos (Autobús, Pirenarium y ahora el PMUS).



Sin más preámbulos cedió la palabra a Elías Escanero, técnico de la citada Dirección General para que pudiera exponer el balance de la participación.

3.2. Balance del proceso participativo

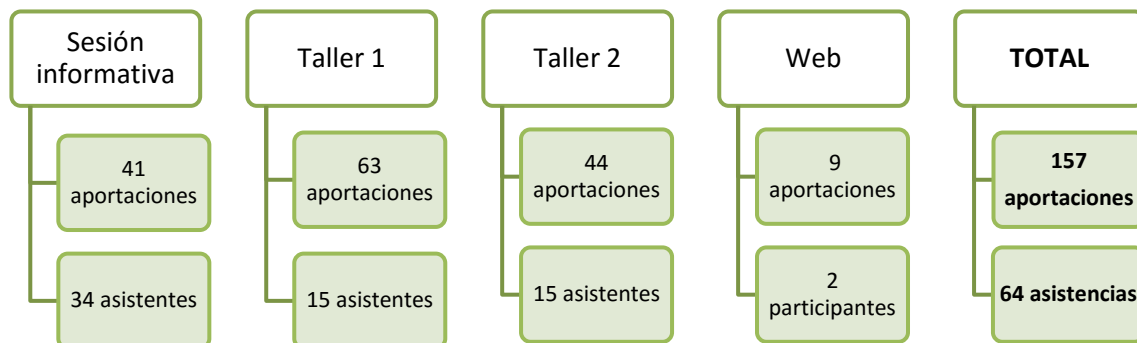
Elías Escanero centró su exposición en la realización de un balance de la participación basado en las cifras de asistencia, las aportaciones realizadas y el tratamiento dado a las mismas.

Comenzó recordando la estructura del proceso y la forma en la que se habían realizado la difusión y la convocatoria a la sesión informativa. En este punto destacó la amplitud de la convocatoria en la que se había empleado todos los medios disponibles al alcance del ayuntamiento. Se enviaron correos electrónicos y/o se hicieron llamadas telefónicas a 40 entidades locales, pero, también se colocaron carteles, se publicó la información en el boletín municipal (programa de actividades), se emitieron notas de prensa y se participó en programas de radio. Además se realizó la difusión habitual a través de redes sociales y páginas web.

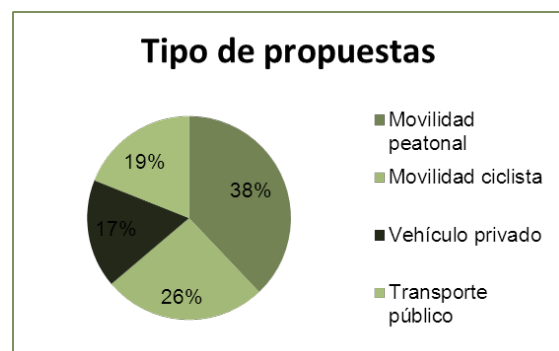


Posteriormente, comentó los objetivos y los resultados de cada una de las sesiones de debate en la que se llegaron a acordar los objetivos asociados a cada modo de transporte y un total de 58 propuestas de acción a través de 157 aportaciones.

El detalle de aportaciones y asistentes en cada una de las sesiones es el siguiente:



Destacó que los cuatro modos de transporte tuvieron un tratamiento bastante similar en cuanto a las intervenciones en los talleres. Aunque la movilidad peatonal destaca sobre el resto, no existe una gran diferencia que permita identificar a un modo de transporte con un peso especial en el debate



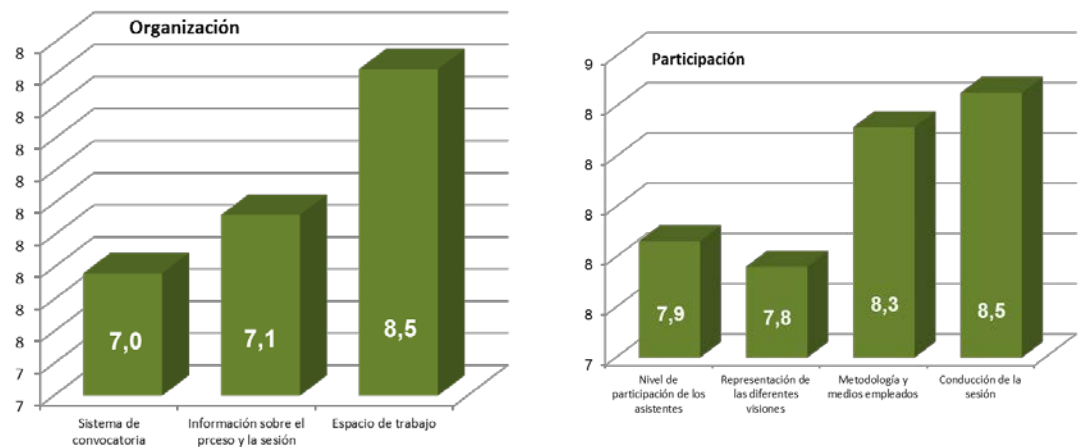
Aunque la explicación de las aportaciones concretas y el destino de las mismas se explicarían a posteriori por parte del ayuntamiento, se detuvo en el tratamiento de las propuestas desde el punto de vista numérico.



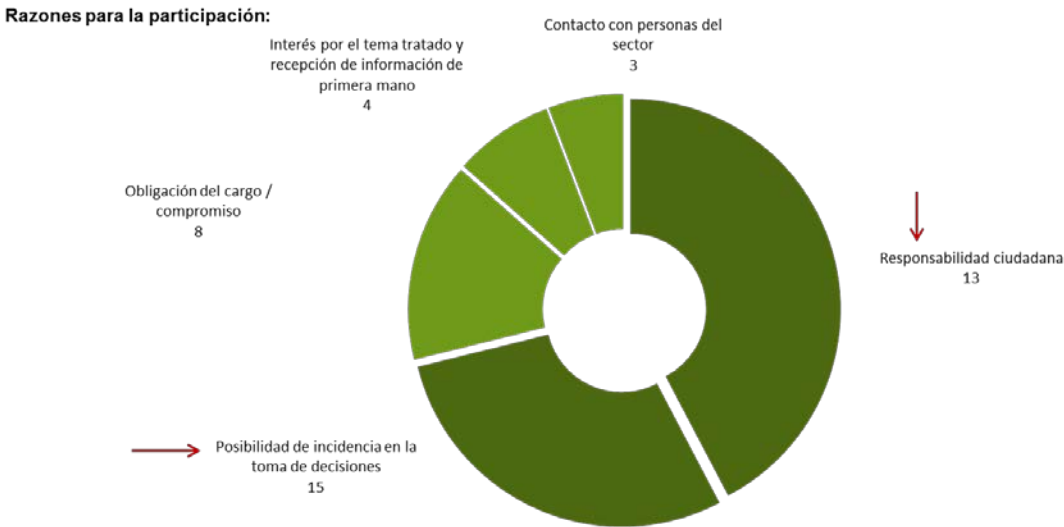
En ese sentido, Elías Escanero explicó que todas las aportaciones al diagnóstico se habían recogido en el documento final y que de las 17 propuestas de objetivos se habían aceptado 13. Las cuatro propuestas restantes no se habían rechazado, pero en los talleres los propios asistentes refrendaron tratarlas como acciones concretas a desarrollar.

En cuanto a las propuestas de actuación, se incorporaron al PMUS un total de 30. El contenido final del PMUS y las razones para su no inclusión fueron explicadas a continuación por parte del alcalde de Sabiñánigo, Jesús Lasierra.

Para finalizar, destacó la buena valoración por parte de los asistentes, los cuales dieron un notable alto a las sesiones.



Como se puede comprobar en el gráfico siguiente, la gran mayoría de las personas que acudieron a los talleres lo hacían por responsabilidad ciudadana o porque comprendía que existiría una posibilidad de incidir en la toma de decisiones.



3.3. Valoración de las aportaciones recibidas y avance de las previsiones de ejecución del PMUS

Tras la intervención de Elías Escanero, retomó la palabra Jesús Lasierra para explicar la estructura del PMUS y cómo el proceso participativo había influido en el contenido final del mismo.

Objetivos

Explicó que se habían recogido todos los objetivos planteados en los debates y de ésta forma se habían establecido los siguientes objetivos para cada uno de los medios de transporte que se añadían a los objetivos generales y específicos planteados por el ayuntamiento y refrendados en los talleres:



Movilidad peatonal

- Favorecer la movilidad peatonal sobre otro tipo de modos de desplazamientos
- Eliminar las barreras arquitectónicas en los desplazamientos peatonales
- Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos peatonales

Movilidad ciclista

- Conseguir que la bicicleta sea empleada en los desplazamientos habituales
- Fomentar el uso de la bicicleta a nivel laboral
- Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos ciclistas

Transporte público

- Disponer de un transporte público basado en vehículos sostenibles
- Mejorar la conexión de los núcleos rurales con Sabiñánigo a través del transporte público
- Incremento del uso del servicio de transporte público en actividades escolares o desplazamientos laborales
- Mejorar la infraestructura ferroviaria para evitar afecciones ambientales, paisajísticas y de movilidad

Vehículo privado

- Reducir sensiblemente el uso del vehículo privado
- Reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte

Objetivo transversal

- Fomentar la movilidad sostenible a través de la educación e implicando a todos los actores

Medidas de actuación del PMUS

En lo referente a las 30 medidas de actuación que contempla el PMUS, señaló que cada una de ellas se encuentra estructurada en una serie de fichas que detallan, no solo las actuaciones previstas, sino también el presupuesto y los plazos previstos.

Explicó que en la selección de estas acciones había primado un espíritu práctico y responsable para no incluir acciones que luego no se pudieran acometer. De hecho, al final de la sesión se comprometió a realizar reuniones anuales con las personas interesadas para poder valorar el grado de ejecución del PMUS y analizar si es preciso realizar variaciones sobre el mismo.

MEDIDA PEATONAL 2:
Sustitución de los bolardos en C/ Ordesa y C/ El Pilar por barandillas para evitar accidentes y aumentar la seguridad

DESCRIPCIÓN:
La C/ Ordesa y la C/ El Pilar son dos de las calles que se consideran semipeatonales en Sabiñánigo, en el que los vehículos circulan en un único sentido, que no cuentan con plazas de aparcamiento y están urbanizadas mediante plataforma única. Con la idea de delimitar el espacio previsto para el vehículo y para el peatón, existen colocados unos bolardos. En la C/ Ordesa, esféricos y pegados al suelo. En la C/ El Pilar, estilizados, con forma de bastón. En ambos casos se consideran peligrosos porque favorecen el tropiezo. Se propone su sustitución por barandillas.



Imagen de los bolardos actuales en C/ Ordesa y en C/ El Pilar

PRESUPUESTO:	12.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

Las medidas de actuación presentadas se recogen como anexo 1 del presente documento.

Medidas de actuación no incluidas en el PMUS

Este punto fue al que se dedicó más tiempo de exposición ya que se explicaron una a una las razones por las que no se habían contemplado las propuestas.

En su gran mayoría se trataba de acciones sobre las que no tenía competencia el ayuntamiento (actuaciones en empresas o ferrocarril, por ejemplo) otras que planteaban actuaciones positivas pero que no eran viables actualmente por estar demasiado adelantadas a su tiempo (colocación de postes de recarga o promoción del vehículo privado) o algunas que también se ejecutarán pero no desde el punto generalizado que se proponían (preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles o eliminar la posibilidad de aparcar en la calle).

Las propuestas no recogidas son las que siguen:

MOVILIDAD PEATONAL

- Fomentar, a través del planeamiento y las normas urbanísticas, que las calles de nueva construcción dispongan de soportales que protejan a los peatones.
- Desplazar los pasos de peatones para que no estén ubicados en las intersecciones, lugares en los que la visibilidad es menor.
- Acercar los servicios a los ciudadanos para minimizar los desplazamientos.
- Modificación de la normativa para incrementar el ancho de las aceras.
- Concentración de la oferta de tipo extraescolar en un espacio concreto para evitar los desplazamientos.
- Habilitar espacios en los parques para poder pasear con perros e indicaciones para realizar un buen uso.
- Denuncias a las personas que no recogen los excrementos de sus perros

MOVILIDAD CICLISTA

- Creación de párquines cubiertos en locales desaprovechados para las personas que no tienen sitio en casa para guardar la bicicleta.
- Desarrollo de un programa de subvenciones municipales para la compra de bicicletas eléctricas.
- Construir aparcabici cubiertos en todas las empresas.

- Establecer un plan de incentivos para el uso laboral de la bicicleta (ayudas en la compra, horarios, etc.).
- Apoyo municipal a las empresas que consiguieran que sus trabajadores se desplazaran en bicicleta (reducción del IBI, reconocimiento público, etc.).
- Creación de parques de bicicletas en las empresas para poderse desplazar por el interior de las plantas.
- Promover la compra colectiva de bicicletas eléctricas con el fin de aprovechar descuentos por volumen de compra y reducir el coste.
- Aprovechar el propio cauce del río Aurín como una vía verde.

VEHÍCULO PRIVADO

- Preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles.
- Limitación drástica de la velocidad (20Km/h o lo que sea técnicamente posible).
- Eliminar la posibilidad de aparcar en la calle. Podrían aprovecharse ciertos edificios (por ejemplo el edificio de telefónica haciendo un aparcamiento vertical).
- Establecimiento de normas urbanísticas que obliguen a que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento no solo para sus inquilinos sino de que se incremente el número de plazas para que puedan ser alquiladas a otras personas
- Potenciar el uso de vehículos eléctricos de carácter privado: Establecer la obligación de crear puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios públicos y privados; subvencionar la adquisición de vehículos eléctricos; Apoyar la sustitución de vehículos de las empresas; Desarrollo de un sistema público de uso de vehículos eléctricos que permita el alquiler por horas (o incluso minutos) para desplazamientos cercanos.

TRANSPORTE PÚBLICO

- Establecer un servicio de transporte público basado en vehículos pequeños que podrían ser solicitados a demanda. Se entiende que la atención no podría ser inmediata como en un servicio de taxi y que precisaría avisarse con tiempo para planificar la ruta y reducir costes.
- Promover la electrificación de la vía ferroviaria desde la entrada al valle y prolongar hasta Canfranc.

- Soterrar las vías a su paso por Sabiñánigo para que no fueran un obstáculo en la movilidad local.
- Trasladar la estación de autobuses a la zona de Pirenarium.
- Creación de un helipuerto en la zona de Pirenarium.

MEDIDAS TRANSVERSALES

- Urbanizar con proyectos a largo plazo y no hacer planteamientos estancos sin conexión con el entorno.

3.4. Próximas actuaciones

Para finalizar, se expuso de forma orientativa una planificación de las acciones del PMUS realizada a nivel técnico pero que todavía debe ser analizada y valorada por la Comisión de Transportes del Ayuntamiento.

Remarcando el carácter provisional de la planificación temporal, indicó que a partir de la esperada aprobación del PMUS por parte del Pleno Municipal el próximo 28 de abril, se comenzará a trabajar con tres fechas clave para poder conseguir la ejecución de las **medidas de actuación** en un horizonte temporal de 12 años:

- Medidas a **corto plazo** que tendrían que estar finalizadas antes de **diciembre de 2017**
- Medidas a **medio plazo** que tendrían que estar finalizadas antes de **diciembre de 2022**
- Medidas a **largo plazo** que tendrían que estar finalizadas antes de **diciembre de 2027**

En el anexo 2 del presente documento se detalla la escala de tiempo que se presentó en la sesión.

El Plan se revisará en enero de 2023 pero, como se indicó al final de la sesión, se irá revisando anualmente mediante participación ciudadana para valorar si es preciso realizar algún ajuste.

3.5. Turno abierto de dudas y comentarios

Al finalizar la exposición del destino de las aportaciones del proceso participativo y su inclusión en el PMUS, se abrió un turno de preguntas para formular dudas o expresar comentarios al respecto.

A continuación se recogen las dudas planteadas y sus respuestas:

1. Se solicita ampliar la información sobre la propiedad del lugar donde se plantea construir la helisuperficie.

 Se trata de un suelo perteneciente al Ministerio de Fomento y actualmente se emplea como aparcamiento de camiones. Se realizará una autorización exclusiva para este espacio y de esta forma se conseguirá que los helicópteros puedan aterrizar siempre en el mismo sitio (aunque no se tratará de un helipuerto como tal).

2. ¿Sería posible construir un parking subterráneo en la plaza de la escuela?

 En principio no, pero se podría plantear cuando se actúe sobre la calle Serrablo. De todas formas, se alerta de que la construcción de un parking subterráneo tiene un elevado coste y luego tiene que emplearse. Se pone como ejemplo los parking de Huesca o Jaca que alcanzan unas cotas muy bajas de ocupación.

3. ¿Existe algún tipo de priorización de los trabajos planteados? ¿Hay algún proyecto por el que se vaya a comenzar a trabajar?

 Será necesario revisar la programación en la Comisión de Obras, Urbanismo y Servicios, pero se entiende que algunas actuaciones como la conexión de los barrios mediante carril bici o la construcción de parking disuasorios podrían ser sencillas de ejecutar y reportarían importantes beneficios a los serrableses.

4. Se consulta si la temporalización expuesta es definitiva o debe de pasar algún trámite de aprobación.

 Efectivamente, como se ha citado, la temporalización que se ha expuesto se trata simplemente de una aproximación desde el punto de vista técnico. Siguiendo los cauces habituales, ésta deberá ser revisada por la Comisión de Obras, Urbanismo y Servicios y, posteriormente, aprobada por el pleno.

5. Falta recoger la propuesta que planteaba la mejora de la visibilidad en pasos de cebra mediante la reserva de zonas de guarda.

 Se informa de que se ha contemplado de forma general en la línea de actuación de carácter transversal. Se ha planteado de esta forma para tratar de dar un tratamiento más completo y realizar una revisión completa de todos los pasos de cebra por parte de la policía local. Además, las actuaciones deberán de ir acompañadas de la oferta complementaria de plazas de aparcamiento.

6. Es necesario replantear algunos pasos de cebra peligrosos.

 Es cierto que hay algunos casos puntuales en los que es necesario actuar de forma urgente y por ello no se va a esperar a incluirlos en el PMUS, si no que se repintarán aprovechando una partida presupuestaria ya definida para estas acciones. Como se ha citado anteriormente, sí que se incluyen en el PMUS acciones relacionadas con la seguridad de los pasos de cebra, pero ligadas a actuaciones más a largo plazo.

7. ¿Se ha contemplado la mejora del camino peatonal a Puente Sardas?

 Sí, está contemplado. De hecho se recoge la puesta en marcha de un concurso de ideas para encontrar la mejor alternativa posible.

8. Se echa en falta el desarrollo de un plan urbanístico para el polígono de la Cabañera.

 No se ha podido incluir porque se trata de un terreno particular y, por tanto, no se puede actuar. Se han contemplado acciones complementarias como la mejora de la iluminación y de los accesos. Es una cuestión que está valorando la Comisión, pero se trata de un tema complejo.

9. Se propone modificar la última rotonda de salida a Biescas (olivo) para mejorar la seguridad.

 Se explica que está previsto peatonalizar parcialmente la zona y que en ese momento se revisará el diseño de la rotonda citada para mejorar su seguridad.

10. Se retoma una de las propuestas planteadas en los talleres que comentaba que no se debían de aprobar desarrollos urbanísticos que dejaran media calle sin construir. Debería regularse desde el PGOU.

 Como se ha citado en la explicación, es una cuestión de reparto de urbanización a la hora de asignar los desarrollos. Se entiende que no sería correcto que el constructor tuviera que urbanizar una zona sobre la que no va actuar.

11. Para finalizar, se alerta del riesgo que supone el desmonte en la zona de la residencia de mayores.

 Se comunica que ya se ha contactado con los propietarios y se les ha solicitado una actuación.

Para finalizar, se realizaron algunas reflexiones ligadas a la complejidad de mejorar la movilidad de Sabiñánigo por las propias características del municipio. De todas formas, se consideró muy importante tratar el tema de forma colectiva y recoger la opinión de la ciudadanía.

La sesión concluyó con el compromiso del alcalde de Sabiñánigo, Jesús Lasierra, de volver a citar a los presentes en el plazo de un año para evaluar el grado de ejecución del PMUS y valorar si es preciso realizar alguna revisión sobre el mismo.

En Sabiñánigo, a 4 de abril de 2016

Anexo 1: Medidas de actuación

Movilidad peatonal

- ▶ 1. Colocación de un **elevador en el tramo de escaleras entre C/ Ordesa y C/ Coli Escalona** para mejorar la accesibilidad y conexión entre la C/ Serrablo y la C/ Coli Escalona.
- ▶ 2. **Sustitución de los bolardos en C/ Ordesa y C/ El Pilar** por barandillas para evitar accidentes y aumentar la seguridad
- ▶ 3. Elaboración de una ***Ordenanza de ocupación del dominio público viario para la instalación de ascensores u otros elementos que garanticen la accesibilidad***
- ▶ 4. Elaboración de una ***Ordenanza de terrazas y veladores*** específica, que regule la autorización de colocación de veladores en la vía pública
- ▶ 5. Estudio de **reorganización del tráfico en el entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución**
- ▶ 6. **Recuperación de las riberas del río Tulivana** para destinarlas a lugar de esparcimiento y paseo.
- ▶ 7. Organización de un **Concurso de ideas para convertir la travesía** entre el Barrio Puente Sardas y la gasolinera de Avda. Huesca en un espacio más agradable
- ▶ 8. **Construcción de una acera de 1,5m** en el lado derecho (dirección Biescas) del carril secundario de Avda. Biescas entre Brico Serrablo, S.L. y rotonda y cambio del sistema de aparcamiento de este lado de la vía, de batería a cordón.
- ▶ 9. Colocación de **3 tramos de escaleras mecánicas en la C/ Oturia**, que conecten la C/ Serrablo, con C/ Luis Buñuel, C/ Coli Escalona y C/ Lepanto para mejorar la accesibilidad
- ▶ 10. **Semipeatonalización de la Calle Serrablo**, desde Estación de autobuses hasta Pza. España, mediante sentido único de circulación y reurbanización con plataforma única
- ▶ 11. **Peatonalización en el entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución**
- ▶ 12. Señalización de una **red de circuitos urbanos** que permita identificar itinerarios peatonales por Sabiñánigo.

Movilidad ciclista

- ▶ 1. Solicitud al Ministerio de Fomento de **habilitación de carril bici lateral en el arcén de la antigua N-330 entre Sabiñánigo y Jaca**
- ▶ 2. Construcción de un **carril bici** que comunique los barrios de la localidad
- ▶ 3. **Colocación de aparca bicis**, en la medida de lo posible cubiertos, en zonas céntricas de la localidad, prioritariamente en las inmediaciones de los edificios públicos que en la actualidad no cuenten con ninguno.
- ▶ 4. Acondicionamiento y señalización de **red de caminos rurales** que permitan conectar Sabiñánigo con los pueblos vecinos aprovechando las pistas existentes. ESTA MEDIDA SE CONSIDERA TRANSVERSAL A LA MOVILIDAD PEATONAL
- ▶ 5. **Contratación de campañas de concienciación y educación vial** destinadas a ciclistas, resto de conductores, escolares y peatones
- ▶ 6. Creación de un **sistema de alquiler de bicicletas eléctricas** con aparcamientos en diferentes puntos de la localidad

Vehículo privado

- ▶ 1. **Construcción de dos aparcamientos disuasorios**: Uno en parcela cedida por Ercros entre Camino de Aurín y Calle Serrablo y otro en manzana cedida por Ercros en Barrio de Santiago frente a Pza. San Francisco Javier.
- ▶ 2. **Reorganización del tráfico en la Pza. Azpe**, mediante señalización horizontal y vertical para ganar seguridad de vehículos y peatones
- ▶ 3. **Mejora de la señalización de los aparcamientos** existentes
- ▶ 4. **Mantenimiento de las bonificaciones fiscales** en el impuesto de circulación de los **vehículos eficientes**
- ▶ 5. **Pacificación paulatina de calles en el casco urbano**, reduciendo la velocidad máxima permitida de 50km/h a 30km/h, mediante señalización.
- ▶ 6. **Renovación paulatina de la flota municipal de vehículos**, por otros más eficientes

Transporte público

- ▶ 1. **Optimización y ajuste del nuevo recorrido del autobús urbano**
- ▶ 2. **Identificación de todas las paradas** en el recorrido del autobús urbano mediante marquesinas o tótems
- ▶ 3. **Solicitud de la electrificación de la vía ferroviaria** desde Huesca hasta Canfranc al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
- ▶ 4. **Solicitud** al Ministerio de Fomento del uso del **espacio** entre Pirenarium y el vial de acceso a la Autovía **para destinarlo a helisuperficie** de Sabiñánigo
- ▶ 5. **Estudio para el establecimiento de convenios con las empresas** que faciliten el **uso del transporte público** en la movilidad laboral
- ▶ 6. **Estudio económico para determinar la alternativa más viable de gestión del servicio de autobús urbano** entre: gestión directa o adjudicación de un contrato de servicios, a partir de los datos de uso del primer año del nuevo recorrido del autobús urbano. En cualquiera de los dos casos, el vehículo deberá reunir características de sostenibilidad, accesibilidad y eficiencia

Medidas transversales

- ▶ 1. Contratación de **campañas de fomento del uso de los caminos escolares seguros**
- ▶ 2. Intervención en instalaciones, edificios y espacios públicos para **eliminar barreras arquitectónicas**, mejorar pavimentos antideslizantes, barandillas, escaleras en varias zonas de la ciudad, pasos de peatones más seguros, eliminación de obstáculos en las aceras, etc.
- ▶ 3. **Reurbanización de C/ Goya; C/ Ramón y Cajal y C/ El Pilar**, mediante plataforma única.
- ▶ 4. **Reurbanización de calles en Barrio Santiago y en Barrio San Juan de Puente Sardas** mediante plataforma única

Anexo 2: Planificación temporal

