



PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE
DE SABIÑÁNIGO

Equipo redactor

D. FERNANDO MARTÍNEZ SEBASTIÁN
Arquitecto municipal

DÑA. ALBA PALACÍN BOLI
Agente de Empleo y Desarrollo

ÍNDICE

1.	MOTIVACIÓN.....	1
2.	OBJETIVOS DEL PMUS	3
3.	INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO.....	5
3.1.	TAREAS DE ANÁLISIS PREVIO	6
3.1.1.	ORÍGENES	6
3.1.2.	ZONIFICACIÓN	8
3.2.	MODELO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL.....	10
3.2.1.	SOCIOECONOMÍA.....	10
3.2.2.	LAS PIEZAS DEL MODELO TERRITORIAL	19
3.2.3.	DESARROLLOS URBANÍSTICOS.....	21
3.3.	LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD A LOS PPLES. CENTROS DE ACTIVIDAD	31
3.3.1.	LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES Y/O EMPRESARIALES	31
3.3.2.	CENTROS SANITARIOS Y DE SALUD	37
3.3.3.	CENTROS DE SERVICIOS SOCIALES.....	39
3.3.4.	CENTROS EDUCATIVOS	40
3.3.5.	CENTROS CULTURALES.....	46
3.3.6.	CENTROS DEPORTIVOS	49
3.3.7.	CENTROS COMERCIALES	54
3.3.8.	OTROS	55
3.3.9.	CONCLUSIONES.....	57
3.4.	MOVILIDAD PEATONAL	57
3.4.1.	LA MOVILIDAD PEATONAL EN SABIÑÁNIGO	57
3.4.2.	EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD EN SABIÑÁNIGO	58
3.4.3.	CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL INTERNA.....	59
3.4.4.	PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES.....	59
3.4.5.	LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL EN SABIÑÁNIGO.....	62
3.4.6.	PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL	63
3.4.7.	SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN PEATONAL ACTUAL.....	66
3.5.	MOVILIDAD CICLISTA	66
3.5.1.	MOVILIDAD CICLISTA EN SABIÑÁNIGO	66
3.5.2.	ACTUACIONES REALIZADAS PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA	68
3.5.3.	PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DE LA MOVILIDAD CICLISTA	68
3.5.4.	PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA POR PARTE DE LA POBLACIÓN	69
3.5.5.	SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.....	71
3.6.	TRANSPORTE PÚBLICO EN SABIÑÁNIGO	72
3.6.1.	AUTOBÚS URBANO	72
3.6.2.	AUTOBUSES INTERURBANOS	75
3.6.3.	TAXIS	77
3.6.4.	FERROCARRIL.....	78
3.6.5.	GRADO DE SATISFACCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.....	78
3.6.6.	CONCLUSIONES.....	79
3.7.	INFRAESTRUCTURA Y TRÁFICO VIARIO	80
3.7.1.	CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA	80
3.7.2.	JERARQUÍA VIARIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE SABIÑÁNIGO	81
3.7.3.	CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA LOCAL.....	81
3.7.4.	TRÁFICO VIARIO	82
3.8.	APARCAMIENTO	87
3.8.1.	DESCRIPCIÓN DEL APARCAMIENTO	87
3.8.2.	PROBLEMAS DE APARCAMIENTO	90
3.9.	CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS	92

3.9.1. PLAZAS RESERVADAS DE CARGA Y DESCARGA EN SABIÑÁNIGO	92
3.10 ANÁLISIS DEBILIDADES – FORTALEZAS	93
3.10.1. DEBILIDADES	93
3.10.2. FORTALEZAS	95
4. PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	99
4.1 MOTIVACIÓN	100
4.2 SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD	100
4.3 TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	104
4.3.1. SESIÓN INFORMATIVA Y DE DEBATE DEL DIAGNÓSTICO	105
4.3.2. TALLER PARTICIPATIVO Nº1: OBJETIVOS DEL PMUS EL FUTURO DE LA MOVILIDAD ..	105
4.3.3. TALLER PARTICIPATIVO Nº2: “PROPUESTAS DE ACTUACIÓN PARA EL PMUS”	106
4.3.4. PARTICIPACIÓN ON LINE	107
4.3.5. SESIÓN DE RETORNO	107
5. MEDIDAS DE ACTUACIÓN	109
5.1 MOVILIDAD PEATONAL	111
5.2 MOVILIDAD CICLISTA	122
5.3 MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO	127
5.4 TRANSPORTE PÚBLICO	131
5.5 TRANSVERSALES	135
5.5.1. CAMINOS ESCOLARES	135
5.5.2. ACCESIBILIDAD	136
5.5.3. URBANISMO	137
6. INDICADORES, OBJETIVOS Y PLAN DE SEGUIMIENTO	139
6.1. INDICADORES Y OBJETIVOS	140
6.2. PLAN DE SEGUIMIENTO	143
ANEXO I. EXPLOTACIÓN DE LAS ENCUESTAS DE MOVILIDAD	145
ANEXO II. RESULTADOS DE LOS AFOROS	160
ANEXO III. RESULTADO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	196
APÉNDICE I. ACTA DE LA SESIÓN INFORMATIVA Y DE DEBATE	197
APÉNDICE II. ACTA DEL TALLER DE FUTURO	213
APÉNDICE III. ACTA DEL TALLER DE PROPUESTAS	243
APÉNDICE IV. APORTACIONES DE LA PARTICIPACIÓN ONLINE	270
APÉNDICE V. ACTA DE LA SESIÓN DE RETORNO	273

1. MOTIVACIÓN

El Sabiñánigo actual es el resultado de muchas actuaciones urbanísticas motivadas por decisiones puntuales, alejadas de un planteamiento urbanístico tradicional. Dichas actuaciones han originado un crecimiento urbano algo desordenado con unas complicadas condiciones de movilidad y accesibilidad urbana.

No obstante, fruto de numerosas demandas de colectivos y asociaciones, existe un importante compromiso de mejora de dichas condiciones por parte de los estamentos públicos que gobiernan la ciudad. Sabiñánigo es una ciudad viva con una intensa convivencia vecinal que merece un esfuerzo para que sea más habitable.

Por todo ello, se presenta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sabiñánigo.

Se agradece la confianza de la Corporación Municipal en el equipo redactor, la supervisión de este trabajo por la Fundación CIRCE, a través de la figura de D. Jesús Valero y de todo el equipo del Proyecto Europeo BUMP en España que apostaron por dar la opción a pequeños municipios de Aragón, de mejorar su movilidad urbana. Se quiere destacar también la colaboración de la Fundación DFA en la identificación de mejoras en la accesibilidad de espacios y edificios públicos de Sabiñánigo. Agradecer al Área de Obras y Cooperación de la Diputación Provincial de Huesca el préstamo de medios técnicos y humanos para obtener los resultados de aforos de calles. Reconocer la buena disposición del Ayuntamiento de Jaca para trabajar de manera conjunta en este proyecto y por último, agradecer a Aragón Participa, a la empresa Inteligencia Colectiva y a los vecinos de Sabiñánigo por su contribución, mediante la participación ciudadana, al resultado final de este documento. A todos ellos, muchas gracias.

En Sabiñánigo, a 21 de abril de 2016

2. OBJETIVOS DEL PMUS

Objetivos generales

- **Hacer Sabiñánigo más agradable.**
- **Mejorar la calidad de vida de los vecinos de Sabiñánigo.**

Objetivos específicos

- Tener un panorama general de los elementos que influyen en la movilidad en Sabiñánigo y detectar los puntos críticos para cada uno de los modos de transporte.
- Potenciar la movilidad del peatón y del ciclista en Sabiñánigo en detrimento del transporte privado motorizado.
- Optimizar el transporte público urbano e interurbano de Sabiñánigo.
- Mejorar la accesibilidad en Sabiñánigo.

Objetivos por modos de transporte *(Aportaciones surgidas en el Taller de Futuro del proceso de participación ciudadana)*

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.

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

3. INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

3.1 TAREAS DE ANÁLISIS PREVIO

3.1.1. ORÍGENES

Se puede decir que el origen del Sabiñánigo actual se remonta al año 1893, cuando se construyó la Estación de Ferrocarril que buscaba dar servicio y cobertura al, por aquel entonces concurrido, Balneario de Panticosa. El nombre de Sabiñánigo se tomó de un núcleo ya existente que ahora se denomina "Sabiñánigo Alto" y que está situado en la vertiente sur de los Montes Capitiellos. A partir de la Estación de Ferrocarril se creó el Paseo de la Estación (en la actualidad C/ Serrablo) donde se instalaron centros de comercio, fondas, farmacia y espacios para reuniones y negocios de la comarca.

Debido a la estratégica situación de Sabiñánigo, con energía barata obtenida de los saltos hidroeléctricos y agua en abundancia, entre 1918 y 1925 se instalaron importantes industrias en la localidad como EIASA, Explosivos y Aluminio Español. Los terrenos que eligieron para ubicarse fueron los más llanos y extensos y alguna empresa incluso construyó su propio ramal de ferrocarril. Desde ese Paseo de La Estación, se abrió la bifurcación hacia las fábricas para darles acceso. Esto originó la actual Avenida de Huesca.

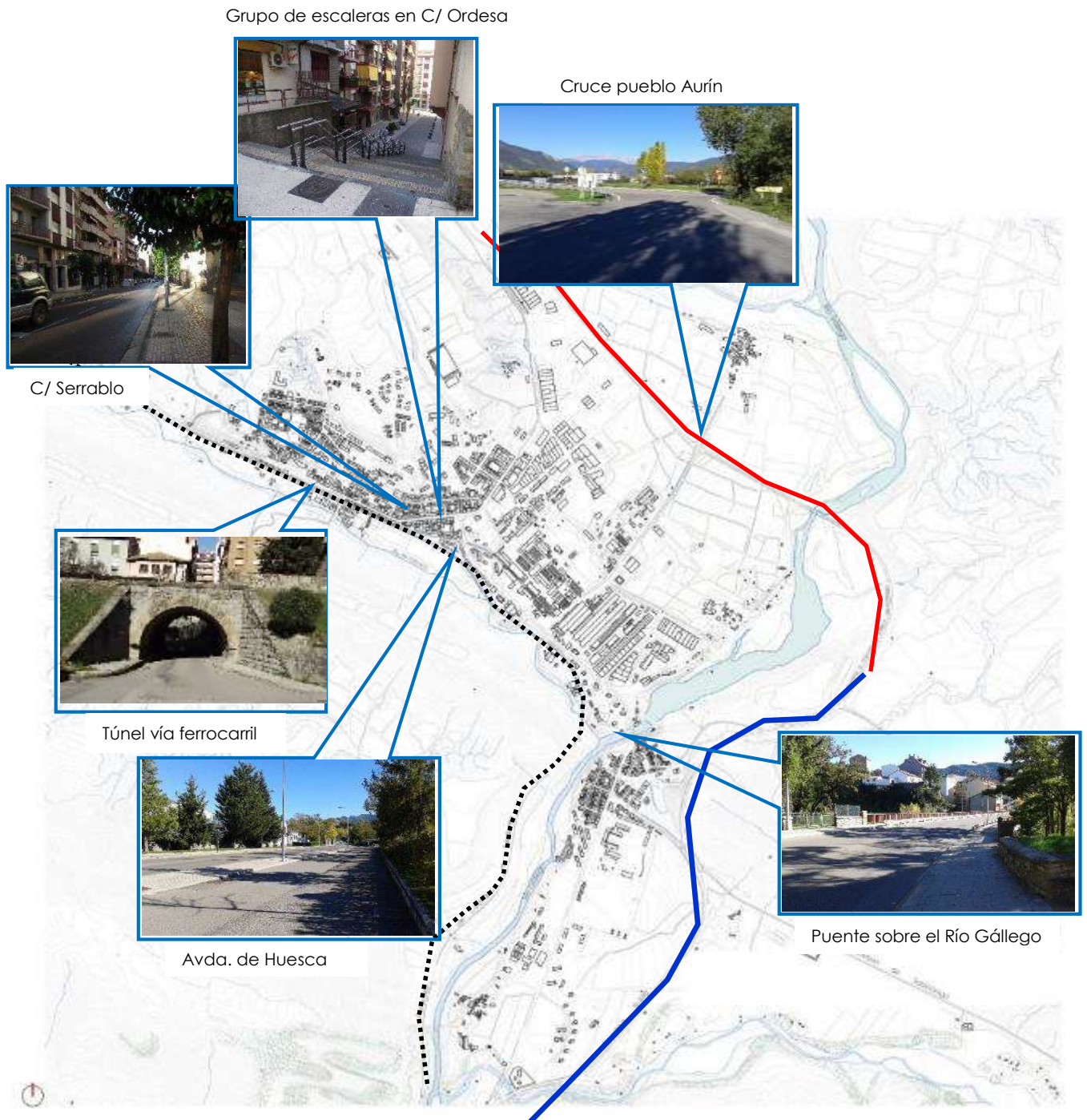
Otro hito importante para la ciudad fue el año 1933 cuando se construyó el puente sobre el río Gállego. Esto propició que Sabiñánigo se expandiera hacia lo que hoy en día es el Barrio Puente Sardas.

A medida que las fábricas crecían necesitaban más mano de obra y durante los años 40, ellas mismas fueron promotoras de numerosas edificaciones que dieron lugar a barrios obreros: "Grupo Santiago", "Grupo San Fermín" y "Grupo Bilbao". En la década de los años 60, se creó la Plaza de España y el Ayuntamiento, se edificaron viviendas VPO a lo largo de la Avenida de Huesca y numerosos unifamiliares para los cargos intermedios de las empresas. También se construyó la Plaza de Santa Ana, suponiendo una ampliación hacia el norte de la calle Coli Escalona y más viviendas para obreros en Puente Sardas "Zona Diagonal".

A partir de los años 70 y 80, Sabiñánigo creció al norte de la calle Coli Escalona, hacia la ladera de la colina La Corona. En la zona industrial de Sabiñánigo, se siguieron implantando empresas auxiliares.

En las últimas décadas se han construido numerosos edificios y equipamientos públicos como el centro cultural Capitiellos, las instalaciones deportivas de La Corona, la Biblioteca, el Auditorio "La Colina", Pabellones Deportivos, la piscina cubierta, piscinas municipales de verano, etc.

La ciudad se ha seguido extendiendo hacia la Avda. de Biescas, los unifamiliares de la C/ Ciudad de Billère y el entorno de la Pza. Rafael Alberti en el Barrio Puente Sardas.



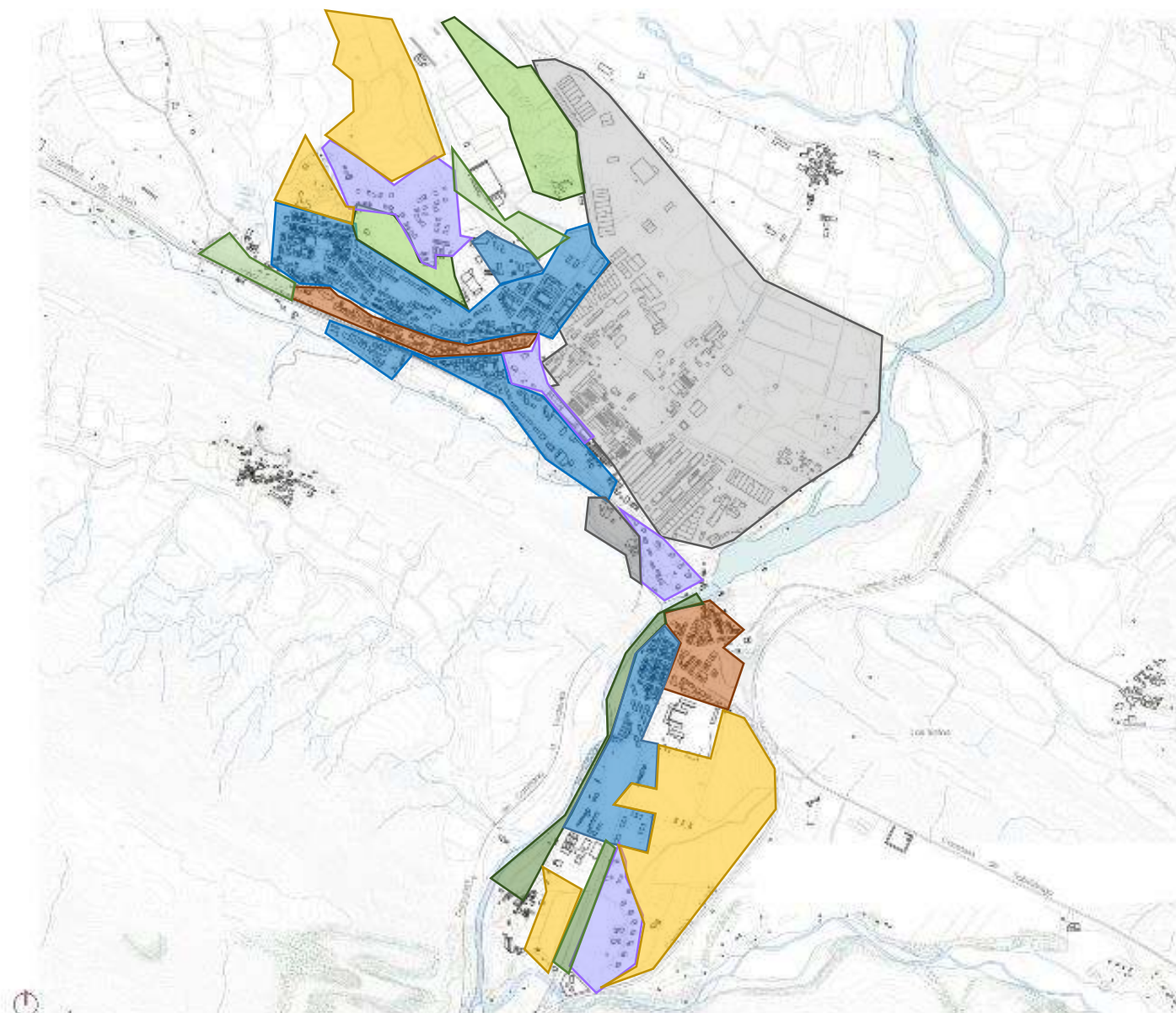
Mapa 1. Localización de puntos de interés para la movilidad en Sabinánigo

3.1.2. ZONIFICACIÓN

En función de la morfología urbana existente en la ciudad, se han clasificado las siguientes zonas:

- **Zona casco.** Zonificación en base a un desarrollo urbanístico lo más parecido a un crecimiento tradicional de casco histórico. Tiene esta consideración la C/ Serrablo desde la Pza. España hasta la estación de autobuses y calles adyacentes y la zona existente en lo que antiguamente consistía el núcleo rural de Puente Sardas, hoy en día incluido en el suelo urbano de Sabiñánigo.
- **Zona ensanche.** Desarrollo urbanístico producido como resultado del crecimiento de la ciudad a partir de la C/ Serrablo y en la zona de Puente Sardas, alrededor del eje formado por la Avda. del Ejército.
- **Zona de vivienda unifamiliar.** Zona urbana con tipología de vivienda unifamiliar. Se consideran las zonas de viviendas unifamiliares antiguas para empleados de las industrias existentes en la Avda. de Huesca y Zona Basa y se añade la zona de La Corona, desarrollo urbanístico creado a partir de la década de los años 80.
- **Zona industrial.** Asentamiento urbanístico que se inició en la primera mitad del siglo XX sin ningún tipo de ordenación urbana, situada entre Sabiñánigo y Puente Sardas, fraccionando en dos el núcleo urbano de Sabiñánigo. Lógicamente, el suelo para nuevos asentamientos industriales se ha situado en este ámbito.
- **Zonas verdes.** En Sabiñánigo se encuentran varias zonas para parques y zonas verdes para esparcimiento y recreo de la población, con una proporción de 14,83m²/hab., cifra muy superior a la considerada como mínima por la Ley Urbanística de Aragón.
- **Zonas de nuevos desarrollos urbanísticos.** El crecimiento de Sabiñánigo está regulado, tanto en ordenaciones existentes en suelo urbano no consolidado como en suelo urbanizable delimitado. Esto garantiza el crecimiento urbanístico de Sabiñánigo en un horizonte superior a 10 años.

La distribución en un mapa, queda tal que así (Ver Mapa 2):



Mapa 2. Zonificación de Sabinánigo

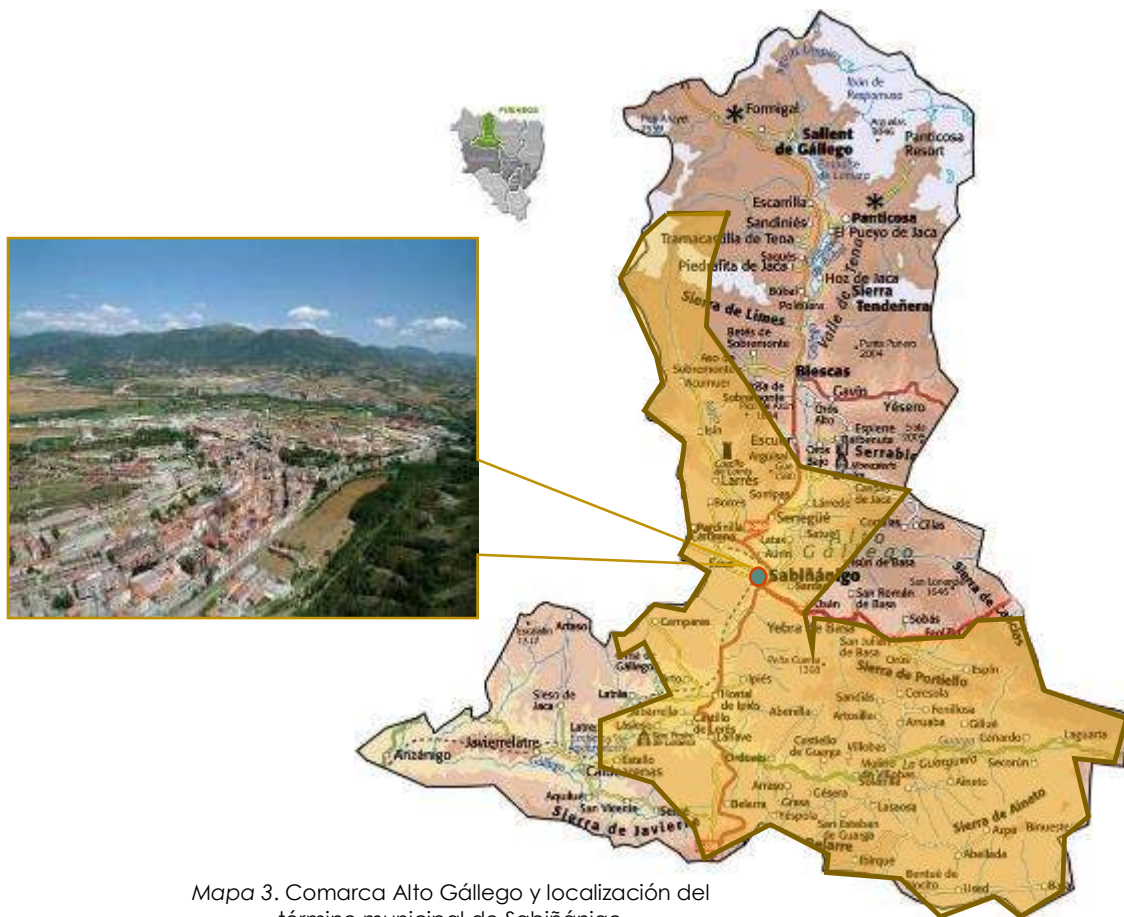
-  Zona casco
-  Ensanche
-  Zona vivienda unifamiliar
-  Zona industrial
-  Zonas verdes
-  Zonas nuevos desarrollos urbanísticos

3.2 MODELO URBANÍSTICO Y TERRITORIAL

3.2.1. SOCIOECONOMÍA

3.2.1.1 Población y evolución

Sabiñánigo, cabecera de la Comarca Alto Gállego (Ver Mapa 3), en el norte de la provincia de Huesca, es un municipio de tradición industrial. Como ya se ha explicado en el apartado *Orígenes*, la llegada del ferrocarril en 1893 y la disponibilidad de agua en abundancia (con la correspondiente facilidad para generar energía) fueron los motivos de esta peculiaridad.



Mapa 3. Comarca Alto Gállego y localización del término municipal de Sabiñánigo

Su término municipal (Ver *espacio destacado en el mapa*) abarca 52 núcleos de población habitados y es de los más extensos de la provincia de Huesca con 586,82Km²:

Es un municipio de **9.598 habitantes** (*Instituto Aragonés de Estadística a 01/01/2015*).

De los 9.598 habitantes, 4.814 son hombres (50,2%), mientras que 4.784 son mujeres (49,8%). La población extranjera en Sabiñánigo en 2015 supone un 12,6%, de los cuales, el 48,2% son mujeres y el 51,8% hombres, lo que significa que no se trata únicamente de individuos aislados que se establecen en Sabiñánigo en trabajos temporales, sino que son núcleos familiares completos buscando en el municipio su nueva ciudad.

Entidad singular	Población a 23/12/2015 (Ficha territorial)	Distancia a Sabiñánigo (Km)
Abenilla	0	25
Acumuer	13	14
Aineto	42	
Allué	7	8
Arguisal	11	10
Arraso	6	23
Arto	14	13
Artosilla	13	32
Aurín	40	1
Bara	9	50
Baranguá	3	11
Belarra	6	20
Bentué de Nocito	1	41
Borrés	17	7
Camparés	2	10
Cartirana	51	3
Castillo de Guarga	5	13
Castillo de Lerés	7	13
Cerésola	4	36
Gésera	7	24
Gillué	12	26
Grasa	4	24
Hostal de Ipiés	43	11
Ibort	79	10
Ipiés	11	12
Isín	4	11
Isún de Basa	33	7
Laguarda	13	42
Lanave	2	13
Lárrede	26	10
Larrés	85	6
Lasasosa	1	28
Lasieso	10	15
Latas	49	6
Latrás	10	17
Layés	1	14
Molino de Villobas	4	24
Ordovés	2	20
Orna de Gállego	20	16
Osán	19	6
Pardinilla	26	6
El Puente de Sabiñánigo	33	0,5
Rapún	10	6
Sabiñánigo Alto	55	2
Sabiñánigo	8.837	---
S. Esteban de Guarga	5	29
S. Román de Basa	8	6
Sardas	43	4
Sasal	15	5
Satué	9	8
Senegüé	100	6
Solanilla	18	39
Sorripas	36	6
Yéspola	3	26
Used	2	44

Tabla 1. Núcleos de población del término municipal de Sabiñánigo por nº de habitantes y distancia a la capital Sabiñánigo.

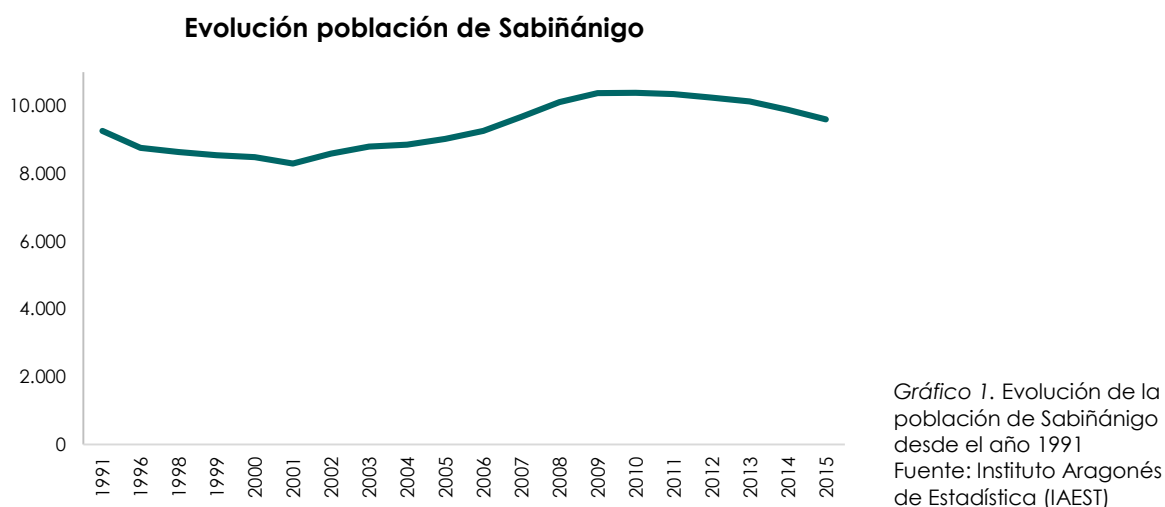
Fuente: IAEST Ficha Territorial a 23/12/2015

En la *Tabla 1*, se muestran los numerosos núcleos distribuidos por el término municipal y la distancia a la que se encuentran de Sabiñánigo (nótese que en algunos casos llega a ser superior a los 50 Km, como ocurre con Bara, o superior a 40 Km, como Bentué de Nocito y Laguarda (Ver *Tabla 1*).

Por número de habitantes, tras Sabiñánigo, el siguiente núcleo es Senegüé y tiene 111 empadronados.

En definitiva, existe una alta dispersión demográfica en el término municipal y Sabiñánigo actúa como centro de servicios.

Pero Sabiñánigo no siempre ha tenido la misma población. Representando su **evolución** durante los últimos 25 años, se presenta el *Gráfico 1*:



Analizando la curva del *Gráfico 1* se pueden diferenciar tres etapas en el número de habitantes de Sabiñánigo desde 1991:

Por un lado, en los primeros 10 años (hasta 2001) la población decreció, coincidiendo con un período de crisis coyuntural al resto de España, donde las empresas más importantes de Sabiñánigo sufrieron reconversiones y escisiones de líneas de producción, que provocó la destrucción de empleo y que hizo que numerosas personas dejasen Sabiñánigo. En un tramo intermedio, desde el 2001 hasta 2009, se aprecia una clara evolución positiva. Si en el 2002 la variación interanual fue del 1,21%, en 2007 fue del 4,41%. El año 2009 presentó una variación interanual del 2,63%, que en términos absolutos se tradujo en 266 habitantes. La variación absoluta del periodo de 8 años es de 1.895 personas. El incremento poblacional en esta época se debió a los procesos migratorios que convirtieron a Sabiñánigo en el destino de muchas personas, pues las actividades económicas que se llevaban a cabo eran un importante polo de generación de empleo y por lo tanto, de demandantes del mismo. En el último tramo, desde 2009 a 2015, se nota una leve disminución en el nº de habitantes, que ha supuesto una pérdida de 780 habitantes en 6 años.

3.2.1.2 Densidad de población

La **densidad de población** en 2015 es de 16,4 habitantes/Km², muy por debajo de la media aragonesa que está en torno a los 28 habitantes/km², pero por encima de la provincia de Huesca, que se queda en 14,4 habitantes/km². Por ello, puede decirse que el municipio presenta un desequilibrio territorial importante, al estar prácticamente toda la población y la actividad económica radicada en la ciudad de Sabiñánigo, mientras que más de 500Km² son casi un desierto demográfico con escasa actividad económica.

Así pues, intentar plantear medidas de movilidad sostenible para conectar los núcleos de población con Sabiñánigo, buscando alternativas al vehículo privado, resulta complicado. Por eso, este Diagnóstico centra su ámbito territorial en el caso urbano de Sabiñánigo.

3.2.1.3 Caracterización de la población por edad

A la vista de la Pirámide del Gráfico 2 (Fuente: Instituto Aragonés de Estadística (IAEST) a 01/01/2015, último Pirámide de población), la **población de Sabiñánigo** se compone mayoritariamente de personas entre 30 y 64 años.

Mientras hasta los 70 años, predomina la población masculina, a partir de los 70, la población femenina es mayoritaria.

Los menores de 19 años representan el 18,2% del total, mientras que los mayores de 65 el 20,0%. La edad media de la población es de 44,1 (Para los hombres de 43,2 años y para las mujeres de 45,1 años).

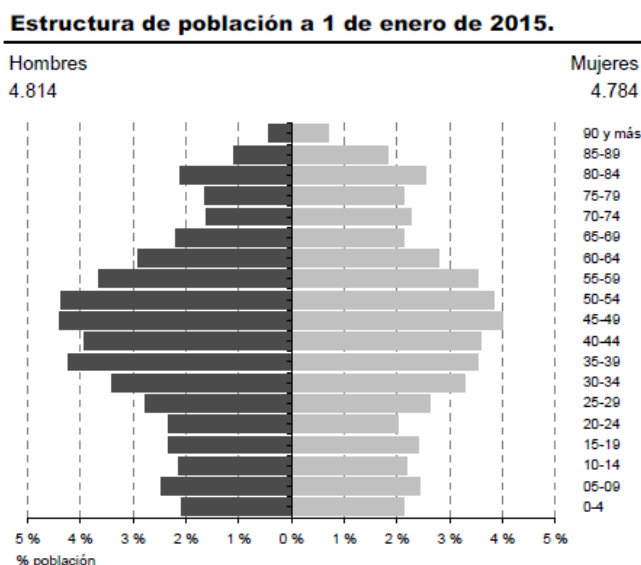


Gráfico 2. Pirámide de población de Sabiñánigo. Año 2015
Fuente: Instituto Aragonés de Estadística (IAEST)

3.2.1.4 Sectores productivos

La **actividad económica** en Sabiñánigo se reparte de la manera que muestra la Tabla 2. Los últimos datos oficiales corresponden al año 2013:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Agricultura y ganadería	26 (2,0%)	26 (1,8%)	28 (1,9%)	28 (2,0%)	28 (1,9%)	29 (1,9%)	30 (2,1%)	33 (2,0%)
Industria y energía	96 (7,0%)	102 (7,0%)	107 (7,2%)	113 (7,9%)	118 (8,2%)	111 (7,2%)	104 (7,3%)	115 (7,0%)
Construcción	286 (20,9%)	327 (22,4%)	322 (21,7%)	302 (21,2%)	262 (18,2%)	293 (19,1%)	236 (16,7%)	261 (16,0%)
Servicios	959 (70,2%)	1.006 (68,9%)	1.028 (69,2%)	983 (68,9%)	1.030 (71,6%)	1.104 (71,8%)	1.046 (73,9%)	1.225 (75,0%)
TOTAL	1.367	1.461	1.485	1.426	1.438	1.537	1.416	1.634

Tabla 2. Evolución del nº de actividades económicas en Sabiñánigo de 2006 al 2013
Fuente: Instituto Aragonés de Estadística (IAEST)

Desde el punto de vista cualitativo, tradicionalmente Sabiñánigo ha centrado su actividad económica en el sector industrial, cuyo número de matrículas económicas se ha mantenido en estos últimos años. Sin embargo, con el tiempo, el reparto sectorial de actividades ha ido cambiando debido a la mejora de las comunicaciones, a la cercanía de las montañas pirenaicas y a un cambio en el estilo de vida de la población (el ocio cada vez es un factor más determinante). Todo ello, provocó que el sector servicios y el fenómeno turístico y la construcción se desarrollaran rápidamente durante unos años, por eso son los que mayor aumento han acusado (principalmente la construcción hasta 2008). Como consecuencia de la crisis económica a partir de ese

año, el nº de matrículas en el sector de la construcción sufrió una importante disminución. Cada vez más, Sabiñánigo se está convirtiendo en una población en la que el sector servicios supone tres cuartas partes del nº de actividades económicas. Por otra parte, es significativo el hecho de que el sector primario es prácticamente inexistente en el sistema económico de la localidad. Así pues, se puede hablar de estructura diversificada pero con reparos.

Cuantitativamente, la industria en Sabiñánigo se presenta como tercera fuente de empleo en cuanto a *número de matrículas económicas*. La implantación de las grandes empresas hicieron de Sabiñánigo uno de los núcleos fabriles más importantes de la provincia de Huesca. Durante muchas décadas la actividad económica ha estado basada en el "monocultivo industrial".

3.2.1.5 Población y relación con la actividad económica

Respecto a la **relación entre la población y la actividad económica** y de acuerdo con el Instituto Aragonés de Estadística, en el año 2014, un 61,6% se consideraban activos en Sabiñánigo. De éstos, un 46,8% se encontraban ocupados, mientras que el 14,8% eran activos en paro. Un 38,4% de la población era inactiva (con un 5,0% de estudiantes, un 24,1% de jubilados, prejubilados o rentistas y 1,7% tienen una invalidez temporal permanente). En "otra situación" se encontraba el 7,6% restante.

3.2.1.6 El empleo en Sabiñánigo y su evolución

Se ofrece una gráfica de la evolución del nº de afiliados a la Seguridad Social del municipio según el Régimen de cotización a la Seguridad Social en el que se encuentran inscritos, desde el año 2010 (Ver Gráfico 3):

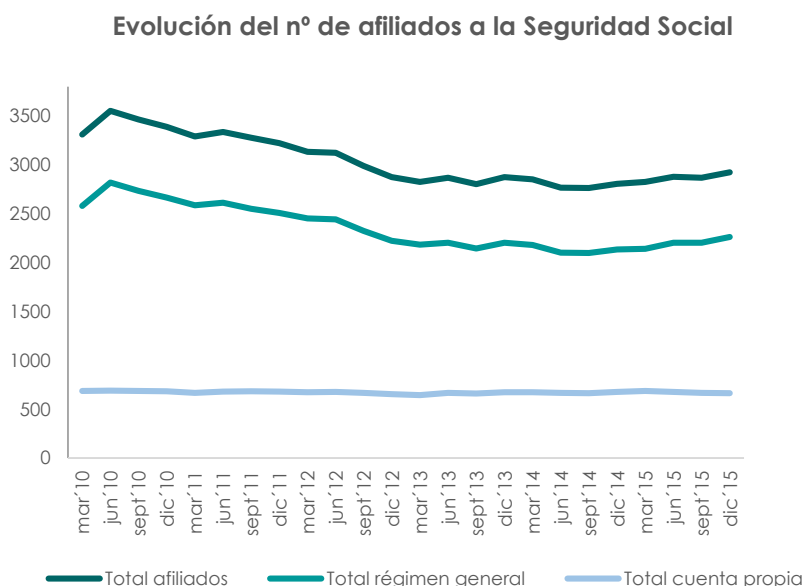


Gráfico 3. Evolución del nº de afiliados a la Seguridad Social según Régimen
Elaboración propia a partir de datos Instituto Aragonés de Estadística (IAEST)

A la vista del resultado, el nº de trabajadores por cuenta propia parece que se ha mantenido en el tiempo, mientras que los asalariados han sufrido una fuerte disminución hasta junio de 2014. Desde entonces se detecta un ligero repunte.

A continuación, en el Gráfico 4, se muestra la distribución del nº de **afiliados a la Seguridad Social** desde marzo de 2010 **en función de la actividad económica**:

Evolución del nº de afiliados por actividad económica

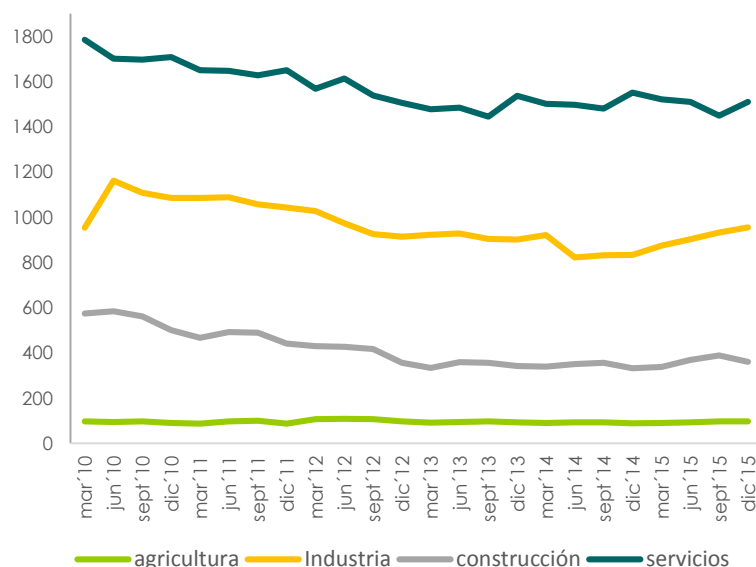


Gráfico 4. Evolución del nº de afiliados a la S.S. según grupo de actividad.
Elaboración propia a partir de datos Instituto Aragonés de Estadística (IAEST)

El nº de afiliados en el sector de agricultura y ganadería es el único que se mantiene desde 2010. El sector servicios, la industria y la construcción han perdido afiliados hasta septiembre de 2014. A partir de ese momento, aparece una leve mejoría, más evidente en el sector industrial. Por actividades económicas, el sector servicios es el que más nº de afiliados tiene, seguido de la industria (ya se ha explicado la importancia de la industria en Sabiñánigo).

La **situación del desempleo** y su evolución desde 2009 se presenta en el Gráfico 5:

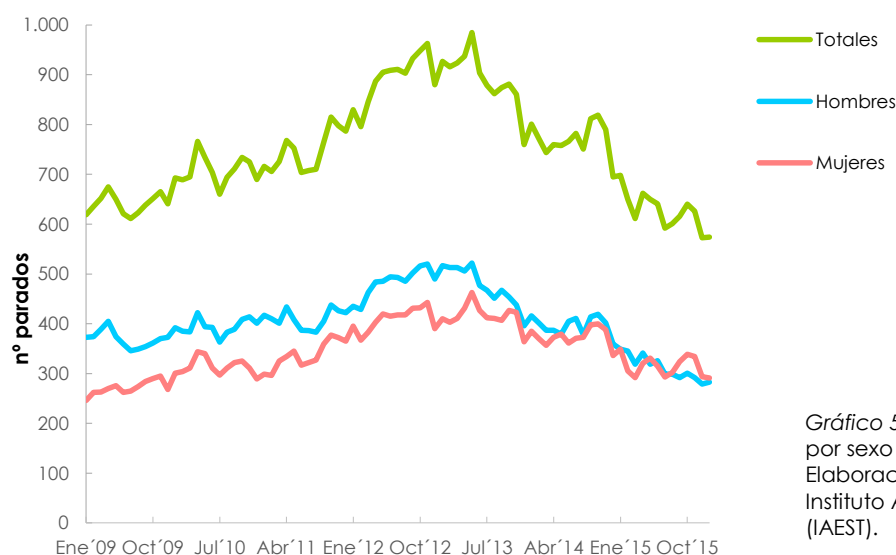


Gráfico 5. Evolución del nº de parados por sexo desde 2009
Elaboración propia a partir de datos Instituto Aragonés de Estadística (IAEST).

A la vista del Gráfico 5 se comprueba cómo el nº de parados en Sabiñánigo, sufrió un aumento significativo desde comienzos de 2009. No obstante, en la primera mitad del año 2013 ese aumento se estabilizó y comenzó a disminuir. Durante el 2014, el nº de parados evolucionó cíclicamente, pero sin tendencia a aumentar. Y en 2015 se ve

una tendencia clara a disminuir, llegando a valores inferiores a enero de 2009. Desde mayo de 2015 se constata un importante cambio de tendencia en el género de los parados, siendo el nº de mujeres paradas mayor que el de hombres.

Por actividades económicas (Gráfico 6), el sector servicios es el que más contribuye al número de parados, con una evolución cíclica (en Sabiñánigo tienen mucha influencia los contratos de trabajo estacionales relacionados con el sector turístico de nieve en los meses de invierno), siempre ascendente desde enero de 2010 a diciembre de 2013. A partir de entonces, comienza a disminuir. Le sigue el sector de la construcción, con un estancamiento desde comienzos de 2010 y una ligera mejoría desde diciembre de 2012 hasta septiembre de 2015 que vuelve a aumentar. En el sector industrial, se han producido varios hechos relevantes que han afectado a empresas industriales de la localidad y que se constatan en el gráfico (mayo'12 y mayo'14). Destaca el último aumento de mayo de 2014, que coincidió con la resolución de un expediente de regulación de empleo de una empresa que se vendió y reabrió. En julio de 2015 prácticamente se han recuperado valores anteriores al cierre. Por último, coincidiendo con la poca influencia del sector primario en Sabiñánigo, el nº de parados de este sector es prácticamente inexistente:

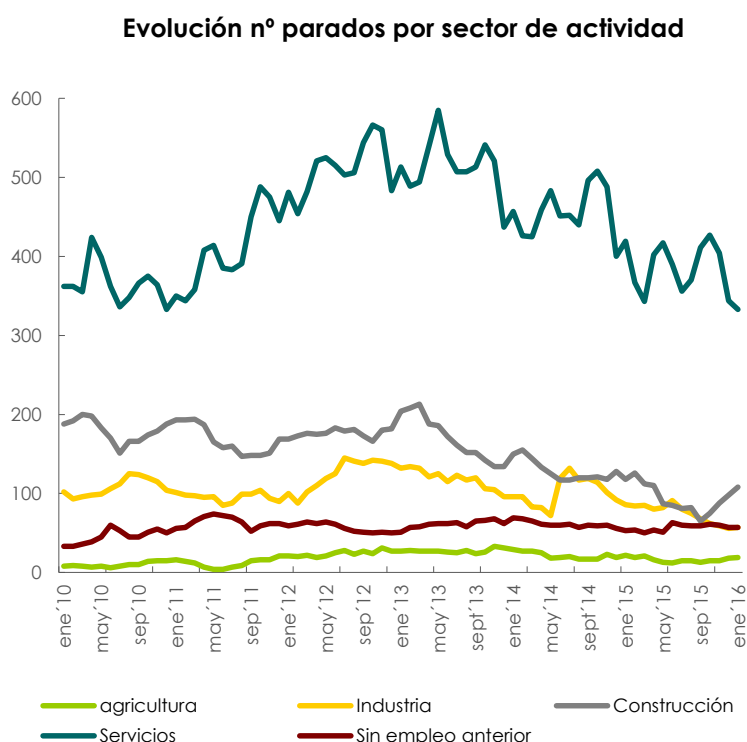


Gráfico 6. Evolución del nº de parados por sector de actividad desde 2010
Elaboración propia a partir de datos Instituto Aragonés de Estadística (IAEST)

3.2.1.7 La movilidad al trabajo

Según los datos obtenidos del *Censo de Población y Viviendas del año 2001* (último dato oficial del que se dispone), del total de ocupados del término municipal de Sabiñánigo en ese año (3.201 personas), la gran mayoría (74,4%) trabajaba en el propio municipio, mientras que 23,4% lo hacían en otros municipios y el resto, en su domicilio. La mayor parte de los desplazamientos eran viajes de menos de 10 minutos. Y el 33,6% de los trabajadores hacía 1 viaje diario y el 46,5% hacía 2.

Para intentar dar una visión algo más actualizada, se introducen los resultados de las Encuestas recabadas sobre los hábitos de movilidad de ciudadanos de Sabiñánigo en octubre de 2015. Se puede conocer el medio de transporte utilizado por los encuestados, en función de su situación laboral:

Reparto modal de los Ocupados

De las 215 respuestas recibidas de personas ocupadas, el 24% van a pie o en bicicleta en sus desplazamientos habituales, el 4% utilizan diversos transportes públicos y el 70% utilizan el vehículo privado (ya sea como conductor o como acompañante) para desplazarse. Ningún ocupado de los encuestados utiliza taxi, ni ferrocarril, ni moto (Ver Gráfico 7).

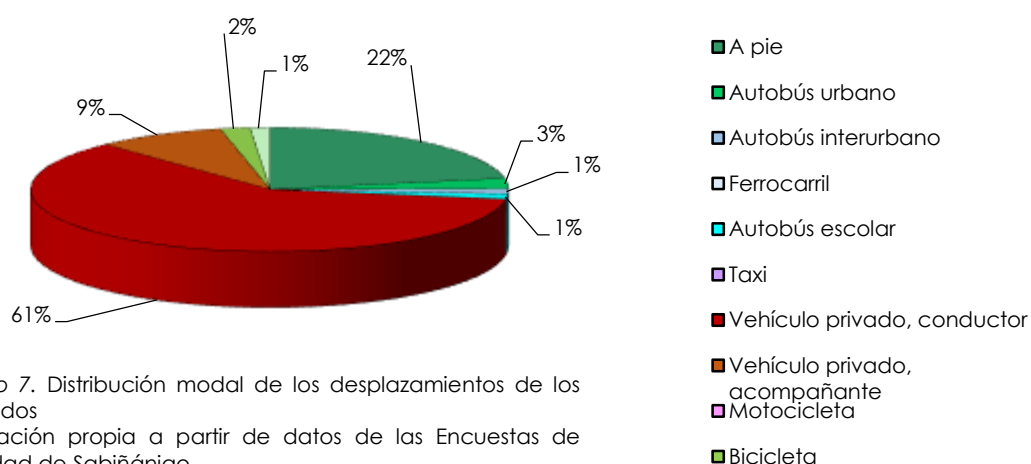


Gráfico 7. Distribución modal de los desplazamientos de los ocupados
Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Reparto modal de los Desempleados

De las 40 respuestas recibidas de parados, el 40% van a pie o en bicicleta en sus desplazamientos habituales, el 12% utilizan diversos transportes públicos, y el 48% utilizan el vehículo privado (ya sea como conductor o como acompañante) para desplazarse. Ningún parado de los encuestados utiliza taxi, ni ferrocarril, ni moto (Ver Gráfico 8).

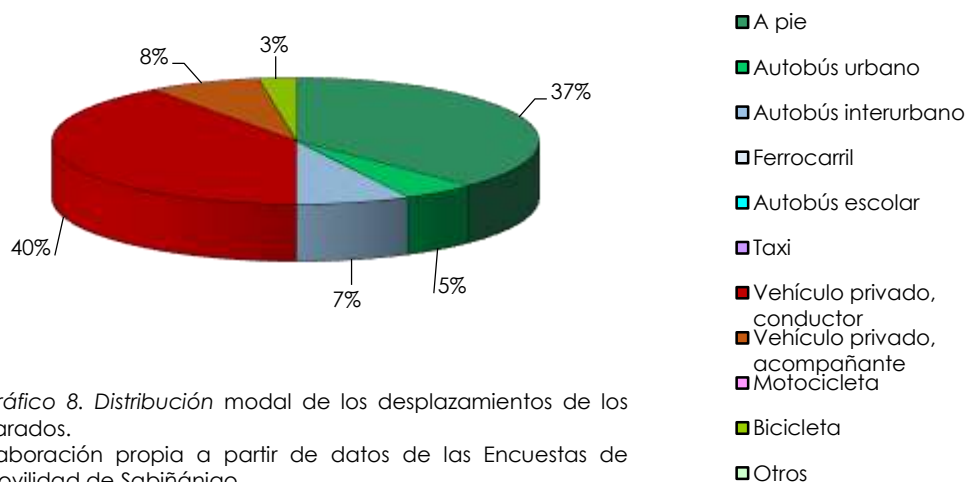


Gráfico 8. Distribución modal de los desplazamientos de los parados.
Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Reparto modal de los Jubilados

De las 38 respuestas recibidas de jubilados, el 42% van a pie o en bicicleta en sus desplazamientos habituales, el 21% utilizan diversos transportes públicos, y el 37% utilizan el vehículo privado (ya sea como conductor o como acompañante) o la motocicleta para desplazarse (Ver Gráfico 9).

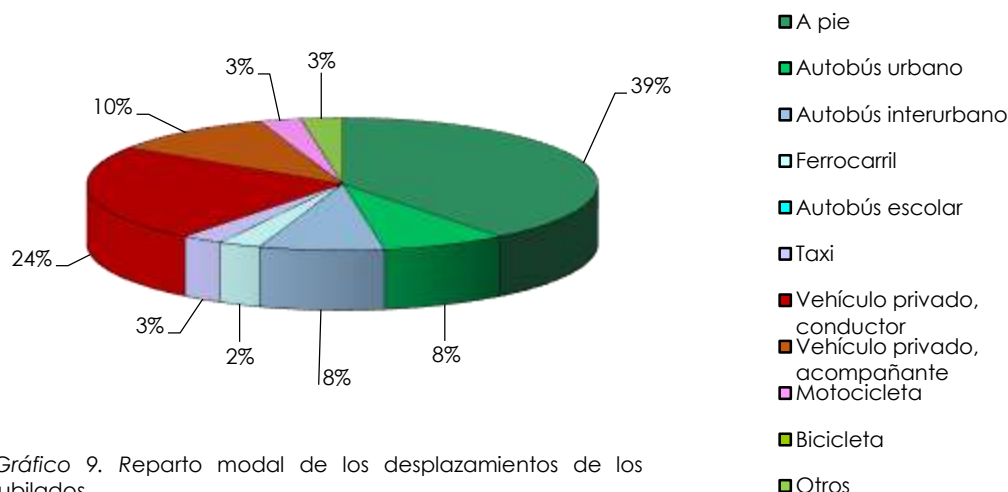


Gráfico 9. Reparto modal de los desplazamientos de los jubilados.
Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Reparto modal de los Estudiantes

De las 39 respuestas recibidas de estudiantes, el 31% van a pie o en bicicleta en sus desplazamientos habituales, el 22% utilizan diversos transportes públicos, y el 44% utilizan el vehículo privado (ya sea como conductor o como acompañante) o la motocicleta para desplazarse (Ver Gráfico 10).

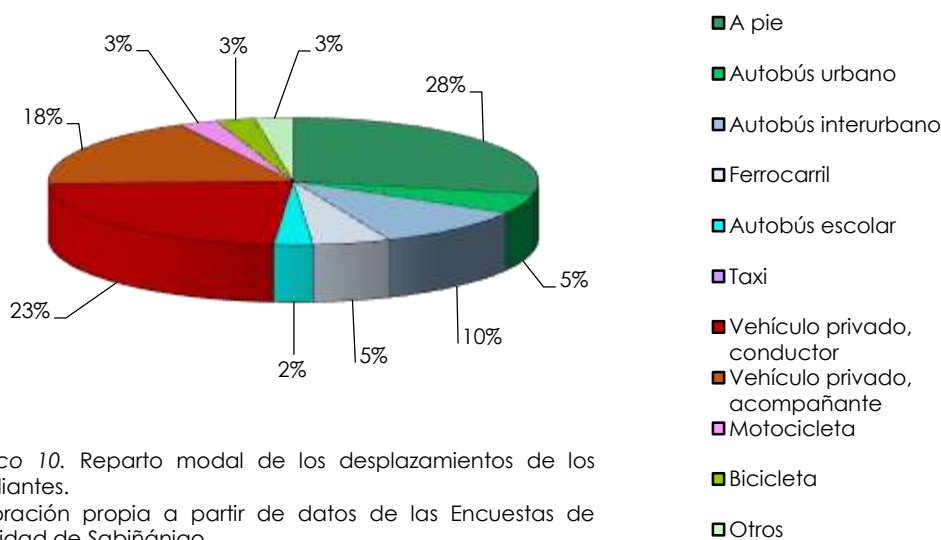


Gráfico 10. Reparto modal de los desplazamientos de los estudiantes.
Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

3.2.2. LAS PIEZAS DEL MODELO TERRITORIAL

3.2.2.1 Infraestructuras viarias

La infraestructura de transporte de Sabiñánigo se compone de una **red de carreteras** para vehículos y de una **línea de ferrocarril**.

La trama de la red viaria del término municipal contempla diferentes vías de comunicación, cuya clasificación y calificación se determina en función del organismo al que pertenece:

- Nacional N-260
- Autovía A-23
- Autonómica A-1604
- Red viaria local compuesta por un elevado número de carreteras.
- Línea de ferrocarril.

Los principales viales de comunicación del término municipal se constituyen a través de dos grandes ejes que lo atraviesan pertenecientes a la Red de Carreteras Estado (RCE), la carretera N-260, denominada "eje transpirenaico" y la carretera N-330 (futura A-23).

- **N-260:** Este vial de comunicación parte de Sabiñánigo, discurre cercano a Yebra de Basa y pasa a la vecina Comarca del Sobrarbe a través de Fiscal. Posteriormente atraviesa toda esta comarca en dirección Oeste-Este y alcanza la comarca de Ribagorza a través de la localidad de Campo.
- **Autovía A-23:** Es la autovía Sagunto-Somport que discurre en dirección Sur-Norte desde Huesca. En Sabiñánigo cambia de orientación y se dirige a Jaca (que posteriormente enlazará con la A-21 hacia Pamplona) y a continuación hacia el túnel de Somport.

Estas vías delimitan dos ejes vitales. Por un lado, la comunicación de todos los valles pirenaicos en sentido Este-Oeste y por otro, la comunicación con el eje Sur-Norte.

Igualmente existe un solo vial perteneciente a la Red Comarcal de Carreteras del Gobierno de Aragón:

Eje Oeste-Este:

- **A-1604:** Desde la N-330 casi a la altura del núcleo de Lanave y comunicando los pueblos de Belarra, Ordóves, Castiello de Guarga, Arraso, Yéspola, Grasa, Gésera, Molino de Villobas, Lasaosa, Artosilla, Cerésola, Molino Escartín, Aineto, Bescós y Laguarda hasta Boltaña en la Comarca del Sobrarbe. Longitud aproximada: 30 Km.

Con la construcción de una variante, el casco urbano de la localidad de Sabiñánigo dejó de verse afectado por la gran afluencia de tráfico que discurría por la N-330.

Existen **multitud de caminos rurales y viales estructurantes del ámbito local** que conectan al núcleo principal de Sabiñánigo con el resto de 51 núcleos urbanos que se encuentran emplazados en el término municipal de Sabiñánigo.

Por último, se halla la **vía de ferrocarril Zaragoza-Canfranc-Pau** que discurre paralela a la localidad y que se convierte en una barrera física que impide el crecimiento, a día de hoy, hacia ese lado, si no se resuelve antes su cruce o paso.

3.2.2.2 Localización de áreas residenciales y de actividad económica

Como se ha adelantado en el apartado *Orígenes*, el municipio de Sabiñánigo presenta un modelo de implantación urbana muy heterogéneo, resultado de un crecimiento producido en el final del siglo XIX a partir de la construcción de la estación de ferrocarril, lo que dio origen a la creación de diferentes comercios y centros de negocio que fueron el germen del crecimiento posterior. La implantación de importantes industrias atraídas por la estación de ferrocarril, el precio del suelo y de la energía eléctrica producida en la cuenca del río Gállego motivó la necesidad de construcción de viviendas, que a falta de una base de crecimiento urbano tradicional (el de una expansión a partir de un centro histórico), se fueron instalando en el territorio de una manera bastante desordenada.

La industria eligió para su implantación, una importante área de terreno con una orografía suave en contraste con la ubicación de las viviendas, las cuales se construyeron en una zona muy accidentada situada en una colina al norte de la Estación y a lo largo de la actual Calle Serrablo.

Sabiñánigo, en la primera mitad del siglo XX, creció al noroeste del río Gállego y una vez que se construyó el primer puente sobre éste, se posibilitó su expansión por la zona del barranco de Sardas (actualmente Barrio Puente Sardas) hasta el núcleo de El Puente.

El crecimiento posterior de Sabiñánigo, ya basado en un cierto orden urbanístico, separó claramente las áreas residenciales de las de actividad económica o productiva. Las empresas siguieron instalándose en la zona más llana del territorio, allí donde se habían situado las primeras industrias, excepto casos concretos en la Crta. de Jaca o en la Avda. de Huesca, 34. Mientras tanto, las áreas residenciales surgieron al norte de la Calle Serrablo, en una zona muy accidentada. Se desarrollaron calles paralelas a la Calle Serrablo y otras perpendiculares a ésta, pero con unas pendientes muy acusadas, originando problemas de accesibilidad que persisten a día de hoy (Ver Imagen 1).



Imagen 1. Grupos de escaleras que conectan la C/ Serrablo, con C/ Luis Buñuel, con C/ Coli Escalona y con C/ Lepanto

Actualmente, esta tendencia de crecimiento se ha afianzado. Está definido un suelo urbano apto para urbanizar mediante instrumentos de desarrollo -Planes Parciales- situado en la zona noroeste de Sabiñánigo (con crecimiento residencial tipo ensanche y vivienda unifamiliar) y la zona sur (con crecimiento residencial tipo ensanche salpicada con alguna actuación de viviendas unifamiliares). En concreto, el desarrollo residencial de la **zona norte y noroeste** cuenta con la *Unidad de Ejecución nº10*; con los Sectores

residenciales *El Parque I y II*; *La Corona I, II, y III* (todos ellos en suelo urbanizable delimitado) y *Esquiñones* (suelo urbano no consolidado), mientras que el desarrollo residencial en la **zona sur** cuenta con dos Planes Parciales en las inmediaciones de Pirenarium (*Plan Parcial Puente Sardas* (Ver Imagen 2) y *Plan Parcial del Antiguo Acuartelamiento de Sabiñánigo "Gravelinas"*), ambos ya desarrollados urbanísticamente, y la



Imagen 2. Plan Parcial Puente Sardas

Unidad de Ejecución nº19, (situada en suelo urbano no consolidado). Por último, en el **extremo sur**, existen el *Sector Residencial El Puente de Sabiñánigo*, el *Sector Residencial Puente Sardas* (ambos en suelo urbanizable delimitado) y *Zona Basa* (en suelo urbano no consolidado), sectores donde prioritariamente se construirán viviendas unifamiliares.

Se puede concluir con que el área de actividad de usos productivos está localizada entre las áreas de actividad residencial de Sabiñánigo, existiendo una reserva de suelo suficiente para satisfacer las necesidades de crecimiento de ambas actividades a largo plazo

3.2.3. DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Este apartado recoge una breve descripción de los sectores previstos en el PGOU vigente desde el 1 de marzo de 2006 y su grado de desarrollo. Los datos que se presentan a continuación se han extraído de la documentación existente en el documento del PGOU o de los diferentes Planes Parciales presentados en la actualidad. En ninguno de estos documentos existe previsión de aspectos de movilidad para los nuevos desarrollos.

Los objetivos del planeamiento son consecuencia de la problemática territorial, de la necesidad de dotar de un instrumento eficaz de planeamiento al municipio y de las expectativas de desarrollo que cuando se aprobó existían.

Estos son los criterios generales que se definieron:

- Clasificar el suelo de acuerdo con las necesidades globales del municipio derivadas del resultado del Análisis y que se expresaron igualmente tanto por el propio Ayuntamiento como por particulares en los periodos de información pública que hubo en la tramitación administrativa de este planeamiento.
- Contemplar una delimitación del "Suelo Urbano" en sus tipos de "consolidado" y "no consolidado", con el objeto de completar tramas ya existentes, así como de reconocer el innegable derecho a ser Suelo Urbano de aquellas parcelas que cumplieran con los requisitos exigidos por el Artículo 13 de la Ley 5/99, Urbanística de Aragón (en adelante L.U.A.), en concordancia con el Artículo 8 de la Ley 6/1998, de 13 de abril. No obstante, el perímetro del Suelo Urbano, en relación al que existía en las NN.SS., no sufrió mucha variación en el núcleo de Sabiñánigo, ya que el desarrollo se previó a través de Suelo Urbanizable Delimitado, cuyo desarrollo se remite al Plan Parcial.

- Incorporar al Suelo Urbano las áreas ocupadas por Planes Parciales o Especiales en ejecución o ejecutados, tales como el Plan Parcial de Montecasona, el Plan Parcial en los terrenos del antiguo acuartelamiento de Sabiñánigo, el Plan Parcial del Sector 18, el Plan Especial en los terrenos del antiguo acuartelamiento de Sabiñánigo, y el Plan Parcial del Llano de Aurín.
- Incorporar las determinaciones de todas las Modificaciones Puntuales definitivamente aprobadas y planeamiento de desarrollo que también estuviese definitivamente aprobado, tales como Estudios de Detalle.
- Mantener el suelo industrial existente, aumentándolo con la previsión de nuevo suelo industrial.
- El Municipio se desarrollaría tanto mediante actuaciones sistemáticas como asistemáticas, delimitadas en Suelo Urbano No Consolidado.
- Establecer las medidas oportunas que permitieran el desarrollo y gestión del planeamiento de una manera dinámica, sin tener que recurrir a otras figuras de planeamiento que posibilitan llevar a la práctica la idea concebida por los promotores, al tener previsto utilizar unos parámetros muy concretos.
- Proteger y posibilitar el mantenimiento de zonas libres de edificación, respetando al menos los estándares legalmente establecidos teniendo en cuenta la facilidad de obtención de las mismas.
- Proteger los inmuebles de valor artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico y aquellas áreas de valor visual y ambiental, evitando caer en una generalización que impediría una eficaz tutela sobre los elementos que efectivamente poseen un singular valor cultural.

Fuente: P.G.O.U. de Sabiñánigo. 2006

3.2.3.1 En Suelo Urbano

En el núcleo principal de Sabiñánigo se mantuvo aproximadamente la misma delimitación de Suelo Urbano que existía en las Normas Subsidiarias con pequeños ajustes en los límites para completar tramas o definir bordes y con las ampliaciones correspondientes a las áreas que, en ejecución de Planes Parciales, habrían ido obteniendo dicha clasificación.

La superficie total de Suelo Urbano es de 278,70 Ha. La superficie de viales y espacios libres constituye un 19,40 % del total.

De este suelo, 49,51 Ha es Suelo Urbano No Consolidado por estar sometido a procesos integrales de urbanización y, por tanto, 229,19 Ha es Suelo Urbano Consolidado.

Se mantuvo la ordenación existente refundiendo las Normas Vigentes con las Modificaciones Puntuales aprobadas y recogiendo como áreas de planeamiento diferenciado aquellas cuya ordenación viene dada por planeamiento de desarrollo aprobado: Planes Parciales, Especiales y Estudios de Detalle, tales como el Plan Parcial Puente Sardas, el Plan Parcial Cooperativas de Viviendas del Pilar, el Plan Parcial y Plan Especial en los terrenos del acuartelamiento de Sabiñánigo, entre otros.

Se recogieron e incorporaron las determinaciones que vienen impuestas por la variante de la N-330 y su desdoblamiento.

Algunas áreas que en el planeamiento anterior estaban incluidas en Suelo Urbanizable Delimitado, con Plan Parcial aprobado, se incluyeron en Suelo Urbano No Consolidado, tal como la Zona de los Cuarteles; o bien ordenándolas en este Plan General, como es el caso de la UE-1.

Consecuencia de la ordenación del Plan General, se conectó el núcleo del Puente de Sabinánigo con el núcleo de Sabinánigo en la zona de Puente Sardas.

Para el núcleo de Sabinánigo, se establecieron veinte áreas de ordenación, en atención al uso y tipología edificatoria prevista para cada una de ellas en el Plan General.

Las áreas de ordenación para el núcleo de Sabinánigo son las siguientes:

Área nº	Denominación	Uso Global	Alturas	m² suelo
1	Intensiva Centro Urbano	Residencial	6	6.257,72
			5	7.391,48
			4	5.082,16
			3	1.557,24
			E.E. (V)	593,48
			E.E. (VI)	1.491,20
			E.E. (media VII)	3.010,93
			E.E. (VII)	2.385,28
			E.E. (VIII)	1.227,12
			E.E. (IX)	643,37
			E.E. (XI)	201,93
			TOTAL	29.841,91
2	Intensiva sin Patio de Manzana	Residencial	P. Diferenciado (B+9, B+10, B+3)	2.995,06
			6	5.705,45
			5	6.397,55
			4	13.257,76
			3	16.982,52
			E.E. (III)	698,24
			E.E. (IV)	597,00
			E.E. (media V)	945,01
			E.E. (V)	673,71
			E.E. (VI)	2.684,72
			E.E. (media VII)	1.518,38
			E.E. (VII)	83,47
			E.E. (VIII)	3.837,68
			E.E. (IX)	195,03
			E.E. (X)	670,39
			TOTAL	57.210,97
3		Residencial	6	4.012,41

	Intensiva con Patio de Manzana		5	4.321,97
			4	51.173,80
			3	15.515,84
			E.E. (II)	679,51
			E.E. (III)	193,54
			E.E. (media IV)	463,97
			E.E. (IV)	769,56
			E.E. (media V)	3.703,93
			E.E. (V)	479,71
			E.E. (media VI)	315,94
			E.E. (VI)	1.955,10
			E.E. (media VII)	1.187,62
			E.E. (VII)	2.257,30
			E.E. (VIII)	159,05
			E.E. (IX)	1.205,18
			E.E. (X)	3.668,47
			P. Diferenciado (B+3)	10.080,76
			TOTAL	102.143,65
4	Intensiva Barrio San Fermín	Residencial	Entre 1 y 3	16.564,40
			E.E. (II)	347,81
			E.E. (III)	264,55
			E.E. (V)	191,10
			TOTAL	17.367,86
5	Residencial Semi-Intensivo	Residencial	Grado I	93.539,16
			Grado II	80.364,84
			Grado III	14.667,00
			TOTAL	188.571,41
6	Residencial Extensiva I	Residencial		174.251,49
7	Residencial Extensiva II	Residencial		13.374,42
8	Equipamiento Intensivo	Equipamiento		5.804,86
9	Equipamiento Semi-Intensivo	Equipamiento		175.349,50
10	Industria Básica Tipo A	Industria y Almacenaje		650.956,31
11	Industria Auxiliar Tipo B	Industria y Almacenaje		115.870,50
12	Industria Tipo C	Industria y Almacenaje		66.488,75
13	Servicios Industriales	Almacenes y Comercio. Terciario		58.856,12
14	Equipamiento Deportivo	Equipamiento	Público	31.916,87
			Privado	53.329,28
			TOTAL	85.246,15
15	Equipamiento hotelero	Terciario		12.481,49

16	Estacionamiento	Infraestructuras básicas		10.788,48
17	Zona Ferroviaria	Infraestructura Básica Ferroviaria		51.566,19
18	Espacios Libres de Uso y Dominio Públicos	Espacios libres		346.111,47
19	Espacios Libres de Uso y Dominio Privados	Espacios libres		85.267,10
20	Plazas y Viario	Viario		489.383,48

Tabla 3. Áreas de ordenación del núcleo de Sabiñánigo
Fuente: PGOU Sabiñánigo

Algunas zonas del núcleo principal de Sabiñánigo se han remitido desde el Plan General a su ordenación posterior mediante planeamientos de desarrollo (Plan Especial de Reforma Interior o Estudio de Detalle), a lo que se ha llamado "Ordenación Remitida". En estos casos, se ha otorgado al ámbito un aprovechamiento global determinado y un uso genérico a los que habrá de atemperarse el planeamiento de desarrollo que se redacte, según fichas o zona de calificación. Los supuestos que se contemplan con ordenación diferida, en que la asignación de usos pormenorizados, tipologías e intensidades edificatorias concretas se producirá mediante la aprobación de uno de esos planeamientos de desarrollo del Plan General son los siguientes:

	ÁREA DE PLANEAMIENTO	NÚCLEO
1	Estudio de Detalle de Equipamiento público entre zonas deportivas de Montecorona	Sabiñánigo
2	Estudio de Detalle Residencial Intensivo sin patio de manzana y Zona Verde entre Calles Sancho Ramírez, Serrablo, Coli Escalona, Ramiro El Monje y Gral. Villacampa	Sabiñánigo
3	Estudio de Detalle Residencial Semi-intensivo grado III entre Guardia Civil y calles Serrablo, Domingo Samitier y Gral. Villacampa	Sabiñánigo
4	Estudio de Detalle Solares Avda. del Serrablo	Sabiñánigo
5	PERI "Manzana de la Estación de Servicio de Avda. de Huesca, 24"intensivo en la antigua Residencia de Oficiales	Sabiñánigo
6	Estudio de Detalle en el solar junto al acceso de la depuradora y LIDL	Sabiñánigo
7	Estudio de Detalle en el solar de Avda. del Ejército 27,A (Antigua residencia de oficiales)	Sabiñánigo
8	Estudio de Detalle Residencial Semi-intensivo grado II en la Avenida Yebra de Basa, junto a la Zona Verde del Barranco de Sardas	Sabiñánigo
9	Estudio de Detalle en los solares de Avda. Yebra de Basa 11 y Calle Valentín Carderera	Sabiñánigo

Tabla 4. Tabla con las Áreas de ordenación remitida
Fuente: PGOU Sabiñánigo

3.2.3.2 En Suelo Urbanizable

Constituye este tipo de suelo, los terrenos que son clasificados como tales en el Plan General por prever su posible transformación, a través de la redacción de Planes Parciales y su urbanización. El Plan General tan sólo clasificó Suelo Urbanizable Delimitado con asignación de usos y edificabilidades globales, a desarrollar mediante

Planes Parciales, y estableció las condiciones de desarrollo básicas del posible Suelo Urbanizable No Delimitado.

El Plan General, en su Memoria Justificativa, estableció como uno de sus objetivos “la clasificación del suelo de acuerdo con las necesidades globales del municipio derivadas del resultado del Análisis y expresadas igualmente por el propio Ayuntamiento y por los particulares en los periodos de información pública”. Sin embargo, las demandas de suelo edificable tienen cualitativa y cuantitativamente un límite legal y otro derivado del modelo territorial adoptado para un desarrollo equilibrado.

Como consecuencia de la aceptación de distintas alegaciones presentadas, se clasificaron nuevos Sectores de Suelo Urbanizable Delimitado y suprimido otros. Todos los incorporados constituyen unidades geográficas y urbanísticas que permitirán un desarrollo adecuado en Planes Parciales. Ninguno de ellos se delimitó con el exclusivo propósito de ajustarse a los límites de propiedad. Su planteamiento garantiza una adecuada inserción de estas zonas dentro de la estructura urbanística general del Plan. De estos Sectores, unos están destinados a primera residencia y otros, junto a algunos núcleos rurales, a segunda.

Se procedió también a variar densidades y aprovechamientos para igualar los aprovechamientos medios de los Sectores, con el objeto de facilitar la gestión del Plan. Sus condiciones y superficies, con las variaciones efectuadas se reflejan en las fichas correspondientes y en el cuadro adjunto. Se relacionan a continuación todos los Sectores.

- Sector Residencial 1.- Corona I, de 6,2499 Ha, al Norte del núcleo, junto a la Urbanización Montecasona y al Oeste del Paseo de La Corona. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 30 viviendas/hectárea. Tiene adscrito sistema general de espacios libres. En la actualidad, este Sector está pendiente de desarrollo.
- Sector Residencial 2.- Corona II, de 5,4717 Ha, al Norte del núcleo, junto al Sector La Corona I y al Oeste del Paseo de La Corona. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 30 viviendas/hectárea. Tiene adscrito sistema general de espacios libres. En la actualidad, este Sector está pendiente de desarrollo.
- Sector Residencial 3.- Corona III, de 6,4586 Ha, al Norte del núcleo, junto al Sector Corona II y al Oeste del Paseo de La Corona. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 30 viviendas/hectárea. Tiene adscrito sistema general de espacios libres. En la actualidad, este Sector está pendiente de desarrollo.
- Sector Residencial 4.- Fondazas – Sorbitas, de 17,5564 Ha, al Norte de la ciudad, junto al Sector Esquiñones y entre Cartirana y Sabiñánigo, entre la carretera de Jaca y la de Cartirana. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 48 viviendas/hectárea. Tiene adscrito sistema general de espacios libres. Este Sector se ha desarrollado urbanísticamente aunque no se han iniciado las obras de urbanización ni se considera que se inicien en corto o medio plazo.

- Sector Residencial 5.- El Parque I, de 2,3311 Ha, al Norte del Parque y al Oeste de la antigua Carretera. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 60 viviendas/hectárea. En la actualidad, este Sector está pendiente de desarrollo.
- Sector Residencial 6.- El Parque II, de 2,9040 Ha, al Norte del Parque y al Oeste de la Antigua Carretera. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 60 viviendas/hectárea. Este Sector se ha desarrollado urbanísticamente.
- Sector Residencial 7.- El Puente de Sabiñánigo, de 4,3369 Ha, al Sur de la Ciudad, junto al núcleo de El Puente de Sabiñánigo. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 20 viviendas/hectárea.
- Sector Residencial 8.- Puente Sardas, de 4,1261 Ha, ubicado al Sureste, entre el núcleo y la variante de la N-330. El uso global será residencial. Se prevé una densidad máxima de 35 viviendas/hectárea. Tiene adscrito sistema general de espacios libres.
- Sector Industrial 1.- Aurín, de 20,3908 Ha, al Este de ciudad, junto a la N-330, a continuación de la zona industrial existente. El uso global será industrial. Se prevé un aprovechamiento bruto de 0,75 m²t/m²s.
- Sector Industrial 2.- El Disco, de 1,3715 Ha, ubicado al Este de la Ciudad, junto a la N-330, como continuación a la zona industrial existente. El uso global será industrial. Tiene una edificabilidad bruta de 0,75 m²t/m²s.
- Sector Industrial 3.- Pardinilla de 37,6159 Ha, junto a la N-330, en el límite del término municipal. El uso global será industrial. Se prevé un aprovechamiento bruto de 0,47 m²t/m²s.

A continuación se resume el cálculo del aprovechamiento medio de cada sector y de todo el Suelo Urbanizable Delimitado (Ver *Tabla 4*). Dada la posición de los Sectores, su relación con los núcleos y demás circunstancias que concurren en ellos, se consideró preciso establecer coeficientes distintos para cada uno de ellos. Se establecieron coeficientes de zona, que expresa el valor que el Plan atribuye a cada uso y tipología con relación al uso y tipología característicos. La homogeneización en el caso del Suelo Urbanizable Delimitado se realizó con relación al uso dominante residencial. Así, existen:

RESUMEN DE LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO. SUPERFICIES (Ha)				
		SABIÑÁNIGO	NÚCLEOS	TOTAL
SUELO URBANO	CONSOLIDADO	229,19	72,68	301,87
	NO CONSOLIDADO	49,51	8,74	58,25
TOTAL		278,7	81,42	360,12
SUELO URBANIZABLE DELIMITADO	RESIDENCIAL	49,43	0	49,43
	INDUSTRIAL	21,76	37,62	59,22
TOTAL		71,19	37,62	108,65
SUELO NO URBANIZABLE				58.232,83
TOTAL MUNICIPIO				58.701,60

Tabla 5. Resumen de la clasificación del suelo Sabiñánigo
Fuente: PGOU Sabiñánigo

Hipótesis de crecimiento.

La población de Sabiñánigo, tal y como se ha explicado en el apartado *Evolución de la Población* de este Diagnóstico, era en 1996 de 8.759 habitantes y disminuyó hasta los 8.295 en 2001. A partir de ese momento, comenzó nuevamente a crecer a un ritmo medio anual del 3%, situándose en 2003 en cifras de 1996 (8.797 habitantes). Este aumento de población se produjo de forma gradual a costa de un saldo migratorio positivo, al que ayudó también la inmigración. Hasta 2001 el número de viviendas que se construía cada año no superaba las 100. Sin embargo, en 2001 se construyeron 149 viviendas, coincidiendo con el repunte de la población. Por otra parte, también en los núcleos de los alrededores de Sabiñánigo se rehabilitaron viviendas y se construyeron nuevas unifamiliares, generalmente con destino a segundas residencias, constituyendo éste un fenómeno en alza. El 20 % de las viviendas del núcleo de Sabiñánigo se han construido en los últimos 20 años.

En consonancia con todo ello, el Plan General optó por la clasificación de una oferta de suelo suficiente, tendente a satisfacer una demanda de vivienda de la población existente y otra de segunda residencia que se desplaza al municipio en periodos vacacionales y fines de semana. Ello con las premisas de que se pudiera integrar en el modelo territorial y de asentamiento de población existente, de que se mantuviese el equilibrio de desarrollo interno del núcleo, optando por un crecimiento cualificado frente a un crecimiento intensivo, con calidad dotacional, ambiental y paisajística; pero teniendo en cuenta también la escasez de suelo susceptible de desarrollo urbano en los alrededores del núcleo principal. Respecto a los demás núcleos urbanos, se pretendió satisfacer la demanda de nuevas viviendas unifamiliares en los municipios en que se manifestó esta necesidad. En los demás, el desarrollo previsto fue asistemático, ocupando terrenos que completaran la trama urbana.

El número de viviendas previsto para un techo de 20 años desde la aprobación del PGOU (2006) se refleja en la *Tabla 5*. Se ha calculado una ocupación de 3,5 habitantes por vivienda. El total de 2001 era de 4.539 viviendas y 8.295 habitantes. En 2003, la población era de 8.797 habitantes.

	SUELO	Nº VIVIENDAS	Nº HABITANTES	OBSERVACIONES
SABIÑÁNIGO	URBANO (UES)	987	3.454,50	Probablemente será inferior por la coexistencia con otros usos permitida
	URBANIZABLE	1.933	6.765,50	
	TOTAL	2.920	10.220	

Tabla 6. Previsión crecimiento Sabiñánigo
Fuente: PGOU Sabiñánigo

De estas nuevas viviendas, se considera como segunda residencia un 40% (2.137 viviendas), por lo que el resto (3.206 viviendas) albergará a los 5.866 habitantes que se calcula que crecerá la población de Sabiñánigo en los próximos 10 años.

Las nuevas viviendas en los núcleos secundarios se prevé que tengan un destino de segunda residencia, por lo que el número de habitantes que en ellas se albergarán no computa a efectos estimación poblacional futura de los habitantes censados actualmente en el término municipal.

Espacios públicos

El número de habitantes de derecho, a efectos de la cuantificación de espacios libres y zonas verdes es, en estos momentos, de 9.883 personas en la totalidad de los núcleos. Una vez determinada la zona de ampliación del núcleo urbano y realizada una estimación del número de viviendas que se construirán probablemente en el municipio en el suelo calificado como residencial por el Plan General y estimando la media de habitantes por vivienda, se calcula el suelo mínimo que haya de calificarse como zonas verdes y espacios libres públicos. Se calcula para una población de 19.017 habitantes.

Como Espacios Libres y Zonas Verdes públicas, sólo en el núcleo de Sabiñánigo se han calificado 346.111,47m², de los que 281.466,63m² son Sistemas Generales y 64.644,84m² son Sistemas Locales. Computando sólo los Sistemas Generales, salen 14,80m²/hab. Esa cifra es muy superior a los 5m²/hab. que establece como mínima el artículo 33.c de la L.U.A., por lo que puede decirse que el planeamiento de Sabiñánigo garantiza la existencia de un entorno urbano de alta calidad para el esparcimiento y recreo de la población.

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	
UBICACIÓN	SUPERFICIE (m²)
S.G.-V1	73.798,54
S.G.-V2	6.520,63
S.G.-V3	8.597,30
S.G.-V4	14.621,00
S.G.-V5	25.625,00
S.G.-V6	3.541,91
S.G.-V7	4.189,33
S.G.-V8	28.623,76
S.G.-V9	1.669,39
S.G.-V10	4.512,90
S.G.-V11	2.564,47
S.G.-V12	1.958,21
S.G.-V13	298,00
S.G.-V14	3.589,67
S.G.-V15	6.920,29
S.G.-V16	791,82
S.G.-V17	22.427,53
S.G.-V18	17.113,34
S.G.-V19	2.197,26
S.G.-V20	17.880,10
S.G.-V21	21.469,20
S.G.-V22	1.125,37
S.G.-V23	3.378,32
S.G.-V24	8.053,29
TOTAL	281.466,63

Tabla 7. Sistemas Generales Sabiñánigo
Fuente: PGOU Sabiñánigo

Todo ello sin perjuicio de las dotaciones de zonas libres que se conseguirán en la gestión del Suelo Urbanizable Delimitado.

3.2.3.3 Variables de movilidad derivadas de los nuevos desarrollos

Para evaluar la influencia que los nuevos desarrollos urbanísticos previstos tendrán en la movilidad general de Sabiñánigo, se considerará la población prevista, los viajes diarios extrapolados de las Encuestas de Movilidad recabadas así como las plazas de aparcamiento existentes en las zonas que se han desarrollado urbanísticamente.

Población y viajes en los desarrollos residenciales

EL P.G.O.U. vigente recoge una estimación del techo poblacional del municipio, calculando el número de viviendas previstas y aplicando un ratio de habitantes por vivienda de 3,5.

Las zonas de desarrollo residencial tanto al norte y noroeste de Sabiñánigo son los Sectores residenciales *El Parque I y II*, *La Corona I, II, y III* en suelo urbanizable delimitado y la *Unidad de Ejecución nº10 y Esquiñones*, en suelo urbano no consolidado. En *Esquiñones* está prevista la construcción de 362 viviendas; en la *Unidad de Ejecución nº10*, 390; en los sectores residenciales *El Parque I y II*, 314 viviendas y en *La Corona I, II y III* 545 viviendas. En total, en esa zona se prevé la construcción de 1.611 viviendas, lo que supone una población teórica de 5.638 personas, de las cuales 3.173 accederían por Paseo de La Corona y C/ Ciudad de Billère al centro de Sabiñánigo y 2.465 por la C/General Villacampa y C/ Serrablo.

En la zona sur, en las inmediaciones de Pirenarium está urbanizada la zona afectada por los Planes Parciales: *Plan Parcial Puente Sardas* y *Plan Parcial del Antiguo Acuartelamiento de Sabiñánigo "Gravelinas"*, con un total de 735 viviendas. A continuación, se encuentra el suelo urbano no consolidado de la *Unidad de Ejecución nº19* con una previsión de 140 viviendas más. Por último, en el extremo sur, se encuentran los Sectores Residenciales *El Puente de Sabiñánigo* y el Sector Residencial *Puente Sardas* situados ambos en suelo urbanizable delimitado con una previsión de 231 viviendas, prioritariamente unifamiliares. En total, en la zona denominada *Puente Sardas Sabiñánigo* está prevista la construcción de 1.106 viviendas más. Esto supone un incremento de 3.871 personas. El acceso al centro de Sabiñánigo se produciría por las Avenidas del Ejército y Huesca.

La consecuencia inmediata es que Sabiñánigo cuenta con suelo para absorber el teórico crecimiento que se produzca en los próximos 20 años. Aunque actualmente, con la población existente no se producen problemas de aglomeración de tráfico en el municipio ni de aparcamiento, es indudable que esta situación se debe mantener en el futuro, por lo que se debe implementar el uso de la bicicleta y el transporte público.

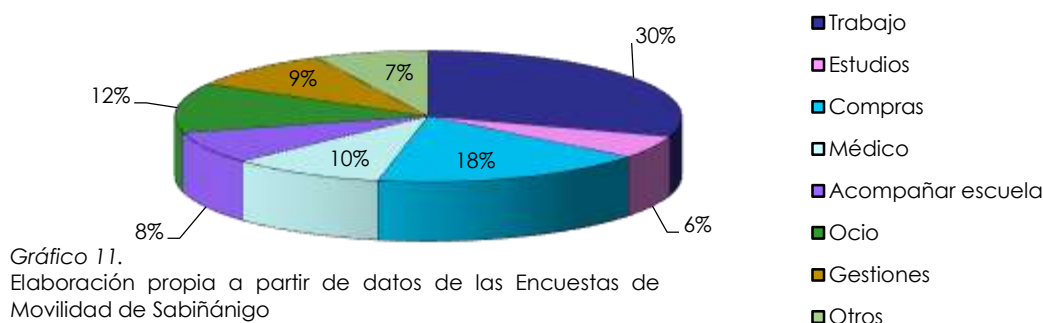
El incremento de viajes que se produciría se podría cifrar en 16.600 en el desarrollo residencial norte y noroeste y 11.400 en la zona sur, lo que supondría un aumento del doble de los desplazamientos que se producen a día de hoy. Las calles Ciudad de Billère, General Villacampa, Serrablo, Paseo de La Corona, Avda. del Ejército y Avda. de Huesca tienen unos aforos de tráfico que permitirían el incremento de tráfico que supondría el aumento de población considerada.

Plazas de aparcamiento

El P.G.O.U. de Sabiñánigo obliga a la previsión de una plaza cada 80m² de superficie útil de vivienda o fracción y de una plaza por cada 70m² de superficie útil de local comercial, oficinas o establecimiento público en los edificios de nueva planta que se construyan en estas zonas de nuevos desarrollos. Aparte de esto, como plazas de aparcamiento en superficie, las áreas que se han desarrollado mediante Planes Parciales en la zona norte-noreste de Sabiñánigo son: la *Unidad de Ejecución nº10*, con una previsión de 58 plazas y el sector *Esquiñones*, que prevé la existencia de 339 plazas. En la zona sur, se han urbanizado los Planes Parciales: *Plan Parcial Puente Sardas* y *Plan Parcial del Antiguo Acuartelamiento de Sabiñánigo "Gravelinas"*, con un total de 330 aparcamientos en superficie, con lo que se obtiene un ratio aproximado en ambas zonas de Sabiñánigo de casi un aparcamiento en superficie cada dos viviendas, ratio aconsejado en los nuevos desarrollos urbanos.

3.3 LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD A LOS PRINCIPALES CENTROS DE ACTIVIDAD DE SABIÑÁNIGO

De acuerdo con los resultados de las Encuestas de movilidad (Ver Gráfico 11), los principales motivos de viajes en el municipio de Sabiñánigo se concentran en puntos concretos del territorio puesto que el trabajo, las compras, los estudios, la salud y el ocio agrupan la mayor parte de los desplazamientos en horas concretas del día. Conocer la dimensión y características de la movilidad de estos centros de actividad permitirá dimensionar adecuadamente el grado de sostenibilidad y elaborar propuestas que gestionen la movilidad actual hacia pautas más racionales:

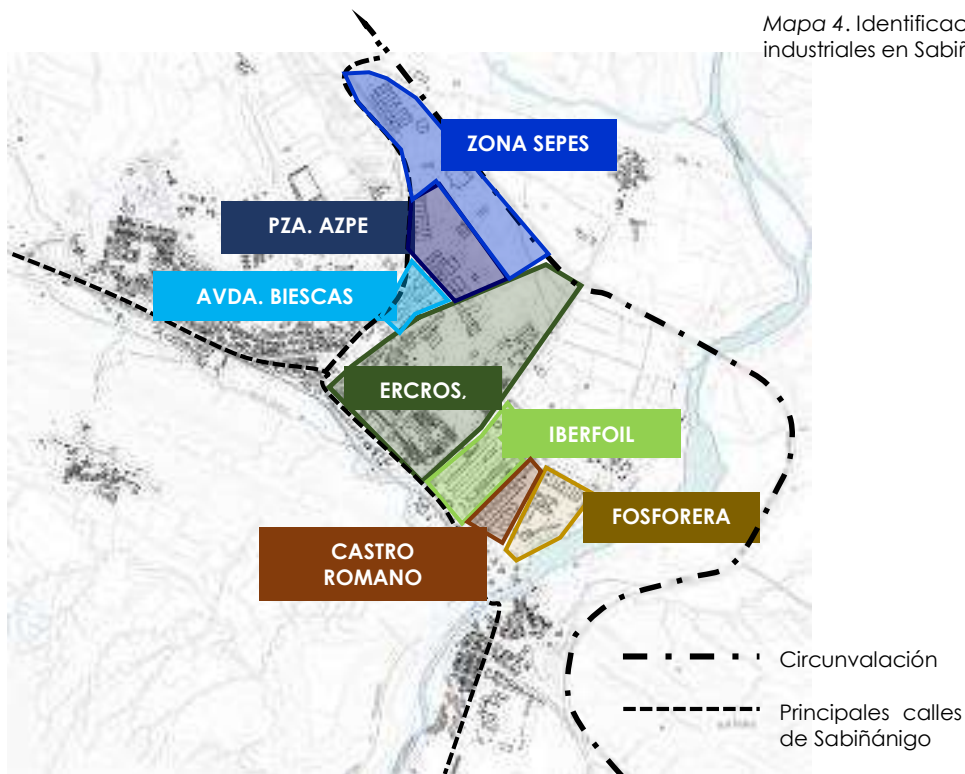


3.3.1. LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES Y/O EMPRESARIALES

3.3.1.1 La movilidad en los polígonos industriales y/o empresariales

En Sabiñánigo existen dos instalaciones fabriles de industria pesada en medio del casco urbano: *Ercros* (con 250 trabajadores) e *Iberfoil Sabiñánigo* - Grupo Alibérico (con 95 trabajadores). Además, en la Crta. Nacional que conecta Sabiñánigo con Biescas, a la altura del núcleo de Senegüé, está implantada la empresa *Bieffe Medital Sabiñánigo* - Grupo Baxter, que emplea a unas 350 personas.

Por otra parte, Sabiñánigo tiene definidos en su Plan General de Ordenación Urbana 5 zonas industriales diferenciadas: Zona S.E.P.E.S.; Pza. Azpe; Avda. Biescas; Castro Romano y Fosforera (Ver Mapa 4):



POLÍGONO LLANO DE AURÍN-ZONA S.E.P.E.S

Este polígono, situado en la zona noreste de Sabiñánigo tiene una superficie total de 132.865m², de los cuales, 64.823m² están distribuidos en 67 parcelas y lo ocupan unas 50 empresas. Cuenta con conexión directa a la circunvalación de Sabiñánigo (posteriormente, con la futura A-23) sin necesidad de atravesar el caso urbano. Los usos de las empresas que allí se ubican son talleres y concesionarios de vehículos, empresas de producción industrial, almacenes, talleres mecánicos y eléctricos, comercio y transportes.



POLÍGONO LLANO DE AURÍN-ZONA AVDA. BIESCAS

La superficie total de este polígono es de 33.054 m². Es el desarrollo industrial más antiguo y consta de 18 parcelas que ocupan 19.370m². Es de propiedad privada. Cuenta con conexión directa a la circunvalación de Sabiñánigo (posteriormente, con la futura A-23) sin necesidad de atravesar el caso urbano. Los usos de las empresas que allí se ubican son la producción industrial, comercio, sector terciario.



POLÍGONO LLANO DE AURÍN-ZONA PLAZA AZPE

La superficie total de este polígono es de 39.885m². Constaba de 14 parcelas, sin embargo, se reparcelaron para hacerlas más pequeñas y ocupan 21.058m². Cuenta con conexión directa a la circunvalación de Sabiñánigo (posteriormente, con la futura A-23) sin necesidad de atravesar el caso urbano. Los usos de las empresas que allí se ubican son la producción industrial, el comercio y sector terciario.



POLÍGONO CASTRO ROMANO

La superficie total de este polígono es de 19.300m². 12.100m² están ocupados por 22 parcelas. Se trata de un polígono privado. No cuenta con conexión directa a la circunvalación de Sabiñánigo, con lo cual, es necesario atravesar parte de casco urbano por Avda. de Huesca hasta llegar a la rotonda entre fábricas y tomar la Cabañera dirección N-330. Los usos de las empresas que allí se ubican son talleres, comercios, almacenes.



POLÍGONO FOSFORERA

La superficie total de este polígono es de 30.740m². 19.011m² están ocupados por las 58 parcelas. No cuenta con conexión directa a la circunvalación de Sabiñánigo, con lo cual, es necesario atravesar parte del casco urbano por Avda. de Huesca hasta llegar a la rotonda entre fábricas y tomar la Cabañera dirección N-330. Los usos de las empresas que allí se ubican son almacenes y talleres.



ERCROS

La fábrica de Ercros en Sabiñánigo tiene casi un siglo de historia. Está ubicada en el centro de la localidad y dispone de dos entradas, una para vehículos privados (C/ Serrablo, 104) y otra de mercancías (Cabañera, s/n). Su actividad se articula alrededor de la fabricación de cloro, potasa y sus derivados.

En 2015, cuenta con una plantilla de 203 personas. El proceso productivo no se interrumpe gracias al horario de 3 turnos (de 06:00h a 14:00h, de 14:00h a 22:00h y de 22:00 a 06:00h) de lunes a domingo, mientras que el horario del personal de administración y del de investigación y desarrollo es de jornada intensiva, aproximadamente de 07:00h a 15:00h de lunes a viernes.

En la entrada principal de la fábrica (C/ Serrablo, 104) hay un aparcamiento de 56 plazas para los vehículos de los trabajadores y en la puerta de entrada y salida de mercancías también existe un espacio para camiones. Gracias a la situación de este acceso, los camiones de mercancías no deben atravesar el casco urbano ya que cuenta con conexión directa a la variante de Sabiñánigo (y futura A-23).

En el año 2015, de media, la fábrica genera un volumen considerable de mercancías. Al mes, pueden entrar alrededor de 10.000 Ton de materia prima en unos 400 camiones; mientras que la salida de producto supone unas 15.000 Ton, distribuidas en 600 camiones.

Además, Ercros posee un ramal ferroviario con conexión directa a la línea de ferrocarril Zaragoza - Canfranc (Ver Imagen 3). Sin embargo, hoy por hoy, la empresa no transporta sus mercancías por ferrocarril.



Imagen 3. Ramal ferroviario de la fábrica Ercros

IBERFOIL SABIÑÁNIGO

La fábrica de Iberfoil Sabiñánigo, del Grupo Alibérico también tiene casi un siglo de historia. Está ubicada en el centro de la localidad (Avda. Huesca, 25). Su actividad se especializa en la laminación de hoja fina de aluminio.

En 2015, cuenta con una plantilla aproximada de 95 personas. El proceso productivo no se interrumpe gracias al horario de 3 turnos (de 06:00h a 14:00h, de 14:00h a 22:00h y de 22:00 a 06:00h) de lunes a domingo y el horario del personal de administración es de jornada partida, de 08:00h a 13:00h y de 15:00h a 18:00h de lunes a viernes.

La materia prima y el producto acabado se transporta mediante camiones de gran tonelaje. Lo cierto es que a pesar de no contar con conexión directa a la variante de Sabiñánigo (futura A-23), el tramo de casco urbano que deben atravesar los camiones es muy corto.

Frente a la entrada de la fábrica existe un aparcamiento de 28 plazas para los vehículos de los trabajadores (Ver Imagen 4), mientras que en el interior del recinto, también hay espacios de aparcamiento.



Imagen 4. Aparcamientos de la fábrica Iberfoil Sabiñánigo en Avda. Huesca

BIEFFE MEDITAL SABIÑÁNIGO

La fábrica Bieffe Medital Sabiñánigo (perteneciente al Grupo Baxter) está implantada desde los años 90 en el núcleo de Sorripas, a 7 km de Sabiñánigo dirección Biescas. Se dedica a la preparación de soluciones intravenosas para administrar fluidos, terapias y medicamentos.

A pesar de que su ubicación queda fuera del ámbito territorial de este Diagnóstico, merece la pena hacer un comentario por su relevancia para la movilidad laboral ya que en 2015 emplea a cerca de 350 trabajadores (muchos de ellos vecinos de Sabiñánigo) que deben desplazarse a diario hasta la localidad de Sorripas.

El proceso productivo no se interrumpe gracias al horario de 3 turnos (de 06:00h a 14:00h, de 14:00h a 22:00h y de 22:00 a 06:00h) de lunes a domingo.

No existe un servicio de transporte discrecional a la fábrica, sin embargo, es habitual que los trabajadores se organicen en coches compartidos.

En el año 2015, la fábrica genera un volumen considerable de mercancías. Al mes, pueden salir de la fábrica 250 camiones de unas 21 Ton de media.

3.3.1.2 Problemática de tráfico en los polígonos industriales

Se puede decir que las entradas y salidas a las empresas ubicadas en los polígonos industriales no provocan problemas de tráfico.

No obstante, se destacan en este diagnóstico una serie de cruces que se consideran problemáticos y que cuanto menos, precisarían de un replanteamiento:

- Avda. Biescas, a la altura de la Plaza Azpe (Ver Imagen 5):

Imagen 5. Vista de la entrada a la Pza. Azpe desde Avda. Biescas



- Avda. Huesca, entrada de los polígonos Fosforera y Castro Romano (Ver Imágenes 6 y 7):



Imágenes 6 y 7. Vista de la entrada a los Polígonos Fosforera y Castro Romano



- Acceso al polígono Llano de Aurín a través de la calzada circular del segundo acceso en Avda. Biescas (Ver imagen 8). Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación. Se indica que se trata de un problema de diseño.



Imagen 8. Vista de la rotonda en Avda. Biescas

3.3.2. CENTROS SANITARIOS Y DE SALUD

3.3.2.1 Centro de Salud

El **Centro de Salud “S. Ramón y Cajal” de Sabiñánigo** se sitúa en la Avda. de Huesca, 20 (Ver Imagen 9).

Desde el punto de vista sanitario, Sabiñánigo se localiza dentro del Área 1, Sector Huesca. La zona de salud a la que da cobertura el Centro de Sabiñánigo abarca una población de 10.347 habitantes: 5.269 varones y 5.078 mujeres (Fuente: Informe del año 2013 del Departamento de Salud del Gobierno de Aragón) (Ver Tabla 8):



Imagen 9. Centro de Salud “Ramón y Cajal” de Sabiñánigo

Municipio	Entidad singular	Total	Varones	Mujeres
Total		10.347	5.269	5.078
Biescas	Javierre del Obispo	14	10	4
Caldearenas	Aquilué	24	14	10
Caldearenas	Caldearenas	21	11	10
Caldearenas	Estallo	7	3	4
Caldearenas	Javierrelatre	66	38	28
Caldearenas	Latre	29	17	12
Caldearenas	San Vicente	16	10	6
Caldearenas	Serué	18	11	7
Caldearenas	Sieso de Jaca	1	1	0
Nueno	Nocito	31	19	12
Nueno	Abenilla	0	0	0
Sabiñánigo	Acumuer	14	7	7
Sabiñánigo	Aineto	40	19	21
Sabiñánigo	Allué	7	4	3
Sabiñánigo	Arraso	6	4	2
Sabiñánigo	Arto	14	8	6
Sabiñánigo	Aurín	41	19	22
Sabiñánigo	Bara	9	4	5
Sabiñánigo	Baranguá	3	1	2
Sabiñánigo	Belarra	7	4	3
Sabiñánigo	Borrés	16	8	8
Sabiñánigo	Campares	2	1	1
Sabiñánigo	Cartirana	52	22	30
Sabiñánigo	Castiello de Guarga	5	2	3
Sabiñánigo	Castillo de Lerés	7	3	4
Sabiñánigo	Cerésola	4	3	1
Sabiñánigo	Gésera	6	2	4
Sabiñánigo	Gillué	12	7	5
Sabiñánigo	Grasa	5	2	3
Sabiñánigo	Hostal de Ipiés	42	22	20
Sabiñánigo	Ipiés	11	6	5
Sabiñánigo	Isún de Basa	34	17	17
Sabiñánigo	Laguarda	14	8	6
Sabiñánigo	Lanave	2	1	1
Sabiñánigo	Lárrede	22	10	12
Sabiñánigo	Larrés	91	47	44
Sabiñánigo	Lasaosa	1	0	1
Sabiñánigo	Losieso	11	7	4
Sabiñánigo	Latas	40	25	15
Sabiñánigo	Latrás	11	7	4
Sabiñánigo	Layés	1	0	1
Sabiñánigo	Molino de Villobas	4	2	2
Sabiñánigo	Ordovés	2	1	1
Sabiñánigo	Orna de Gállego	18	6	12
Sabiñánigo	Osán	19	13	6
Sabiñánigo	Pardínilla	32	17	15

Tabla 8. Población a la que da cobertura el Centro de Salud de Sabiñánigo

Sabiñánigo	Puente de Sabiñánigo (El)	35	20	15
Sabiñánigo	Rapún	9	4	5
Sabiñánigo	Sabiñánigo	9.082	4.593	4.489
Sabiñánigo	Sabiñánigo Alto	60	27	33
Sabiñánigo	San Esteban de Guarga	5	3	2
Sabiñánigo	San Román de Basa	5	4	1
Sabiñánigo	Sardas	43	23	20
Sabiñánigo	Sasal	15	8	7
Sabiñánigo	Satué	9	4	5
Sabiñánigo	Yéspola	3	0	3
Sabiñánigo	Bentué de Nocito	1	1	0
Sabiñánigo	Used	2	1	1
Sabiñánigo	Artosilla	12	7	5
Sabiñánigo	Ibort	68	37	31
Sabiñánigo	Solanilla	16	10	6
Sabiñánigo	Isín	4	3	1
Yebra de Basa	Fanillo	10	7	3
Yebra de Basa	Orús	6	3	3
Yebra de Basa	San Julián de Basa	7	4	3
Yebra de Basa	Sobás	15	11	4
Yebra de Basa	Yebra de Basa	108	56	52

La zona de influencia incluye 3 municipios completos (Caldearenas, Yebra de Basa y Sabiñánigo) y alguna entidad del municipio de Biescas y Nueno. En total, cubre 66 entidades singulares de población. El Equipo de Atención Primaria está constituido y en funcionamiento desde el 13 de diciembre de 1993. El Servicio de Urgencias permanece abierto las 24 horas. El centro dispone además de servicios de matrona, pediatría, rehabilitación, odontología y salud mental, además del de extracción de sangre para análisis clínicos.

Desde el punto de vista de movilidad y aparcamiento, el Centro cuenta con dos plazas de aparcamiento reservado para personas con discapacidad: una junto al edificio y otra en la acera de enfrente, al lado de una parada del autobús urbano (dirección Plaza España). En ese punto también se encuentra una parada de taxis. En su fachada oeste, el edificio dispone de un aparcamiento libre con espacio para 20 vehículos (Ver Imagen 10).



Imagen 10. Aparcamiento libre del Centro de Salud y entrada oeste hacia el ala de atención primaria

Estudiando las características del edificio en cuestiones relativas a la accesibilidad se comprueba como éste tiene dos entradas: la del propio centro de salud y la de Urgencias. A la de atención primaria, por el oeste y desde el aparcamiento, se accede mediante una rampa que salva el desnivel. La rampa la comparten peatones y vehículos de emergencia. Esta rampa presenta un tramo de escaleras junto a la fachada y carece de barandilla pasamanos. Además, las dos puertas de acceso son dobles y acristaladas. El suelo exterior que se halla frente a las puertas es de adoquines y sus juntas producen resaltes y huecos. Ya en el interior del centro, sólo hay un grupo de baños adaptados en la planta baja, mientras que en el área de urgencias no hay ninguno (si bien es cierto que el área de urgencias y el centro de salud se comunican mediante un pasillo sin barreras). Por último, el mostrador de información no se considera adaptado por su altura.

3.3.2.2 Centro médico Mutua Asepeyo

La Mutua Asepeyo ofrece dos espacios en Sabiñánigo. El centro de atención (ubicado en la Avda. de Huesca, 18) (Ver Imagen 11) y el espacio para reconocimiento médicos de empresas (C/ Serrablo). Ambos son espacios en planta calle.

Imagen 11. Centro de atención de ASEPEYO en Avda. Huesca



3.3.2.3 Centro médico Mutua MAZ

La Mutua MAZ tiene un centro médico en Sabiñánigo, en Avda. de Huesca, 4-6 (Ver Imagen 12). Se encuentra todo él en planta calle y es accesible

Imagen 12. Centro médico MAZ en Avda. Huesca, 4-6



3.3.3. CENTROS DE SERVICIOS SOCIALES

3.3.3.1 Residencia para mayores "Alto Gállego"

La Residencia de ancianos "Alto Gállego" está ubicada en la C/ San Juan de la Peña, 18 (Ver Imagen 13). Es un centro que dispone de 96 plazas.

El edificio consta de dos plantas comunicadas con ascensor. Los aseos públicos están adaptados.



Imagen 13. Exterior de la Residencia

El acceso principal se hace a través de una puerta situada en la verja exterior, que conduce directamente a la entrada del edificio. A cota cero, la puerta que accede al interior es acristalada y abatible, seguidamente se observa una moqueta encastrada en el suelo y a continuación otra puerta acristalada y con apertura abatible. Las puertas exteriores de cristal, presentan excesivo peso para personas con movilidad reducida (así que tal vez sería aconsejable que dispusieran de un sistema de apertura automática).

La residencia dispone de un amplio espacio de aparcamiento en el exterior, pero no hay ninguna plaza reservada para personas con discapacidad.

3.3.3.2 Residencia para mayores “Valles Altos”

La Residencia para mayores *Valles Altos* está situada en la C/ Coli Escalona, 52 (Ver *Imagen 14*). Es un centro que dispone de 80 plazas para válidos y asistidos y 20 plazas más para estancias diurnas.

El edificio consta de seis plantas todas ellas comunicadas con ascensor. Los aseos públicos, están adaptados.

En la zona de aparcamiento de la C/Coli Escalona, frente a la residencia, existe una plaza reservada. El bordillo de la acera pública está rebajado frente a la puerta principal, la cual es de madera y con apertura abatible.



Imagen 14. Exterior de la Residencia para mayores Valles Altos

3.3.3.3 Hogar de personas Mayores

Este servicio está gestionado por el Instituto Aragonés de Servicios Sociales. Se encuentra ubicado en la confluencia de la C/Serrablo y la C/ Zaragoza (Ver *Imagen 15*).

El acceso principal se hace por la C/Zaragoza y presenta una pendiente pronunciada, así que, para llegar al interior del edificio es necesario pasar por una rampa que se halla en un lateral.



Imagen 15. Exterior del Hogar de Personas Mayores de Sabiñánigo

El Hogar de Personas Mayores consta de dos plantas comunicadas por una escalera interior, para solucionar esta barrera arquitectónica existe una silla salva-escaleras.

No dispone de aparcamiento reservado y el más cercano se encuentra en la C/ Serrablo, junto a la Estación de Sabiñánigo.

3.3.4. CENTROS EDUCATIVOS

3.3.4.1 Centros de infantil, primaria y secundaria

Escuela municipal Educación Infantil de 0 a 3 años “Cardelina”

La Escuela “Cardelina” se ubica en un edificio situado en la C/ Valle de Oza y allí asisten bebés y niños de hasta 3 años. El nº máximo de matrículas permitido por capacidad es de 133.

El centro permanece abierto de lunes a viernes durante todo el año. En periodo escolar, de 7:45h a 19:00h y en los meses de julio y agosto, de 7:45h a 15:15h. Existen varias modalidades horarias y la entrada y salida es libre dentro de esos intervalos. No obstante, lo habitual es de 9:30h a 12:30h y de 15:00h a 17:00h.

Al estar en una colina, presenta un acceso por la parte alta del edificio y otro por la parte baja (Ver *Imagen 16*). La puerta de entrada en ésta, consta de una larga escalinata dividida en dos tramos. Este acceso no se emplea por las dificultades que ofrece a los niños. El acceso por la parte superior se encuentra frente a un paso de peatones y conduce al recreo superior del Centro. Los vehículos que se desplazan desde C/ Valle de Oza a C/Panticosa (y en sentido contrario), al tener que salvar la colina, propicia que circulen a demasiada velocidad, con el peligro que esto supone para los peatones que utilizan el citado paso de cebra. (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación*).



Imagen 16. Escuela Infantil Cardelina

Ya en el interior las tres plantas del edificio están comunicadas con varios tramos de escaleras y no dispone de ascensor. Tampoco cuenta con aseos adaptados.

Centros de Enseñanza Primaria

El término municipal de Sabiñánigo tiene cinco centros de enseñanza primaria, de los que tres están en la ciudad de Sabiñánigo y dos en localidades del término municipal. De ellos, cuatro son públicos (Colegio Montecorona, Colegio Puente Sardas, Valle de Guarga y Miguel Servet) y uno concertado (Colegio Santa Ana). En este Diagnóstico, únicamente se describen los tres ubicados en la localidad de Sabiñánigo.

Colegio Público de Educación Infantil y Primaria "Montecorona"

Situado en la falda de la colina "La Corona", en sus instalaciones, formadas por dos edificios independientes, se imparte infantil y primaria y cuenta además, con un aula de Educación Básica Obligatoria (EBO) para Alumnos con Necesidades Educativas Especiales. Las clases en el centro se imparten en horario de 9.30h a 13.00h y de 15.00h a 16.30h. Desde mediados de junio a mediados de septiembre se considera periodo vacacional de verano y el centro permanece cerrado. En el curso 2015-2016 hay matriculados 400 alumnos. El Claustro lo componen 37 maestros y 3 trabajadores desempeñan labores de administración.



Imagen 17. Colegio Montecorona Entrada por C/ Ciudad de Billère

La instalación dispone de dos entradas: una a través de la C/Ciudad de Billère, 18 (por donde acceden los alumnos más pequeños) (Ver *Imagen 17*) y otra por la C/Torla. Atendiendo las demandas del equipo directivo, durante 2015, se han pintado pasos de peatones hacia esas entradas y se han rebajado bordillos. Además, en ambos accesos existen plazas de aparcamiento reservado para personas con discapacidad.

En lo referente a accesibilidad, el edificio en el que se imparten las clases de educación primaria tiene tres plantas conectadas todas ellas por ascensor. En la planta

segunda, coincidiendo con la ubicación del Aula EBO existe un baño adaptado. El edificio de infantil no presenta barreras arquitectónicas puesto que se sitúa en una sola planta. Dos recreos a diferentes alturas separan ambos edificios. Una rampa une los dos recreos. El servicio de comedor que oferta el centro se ubica en un edificio independiente, situado en una zona más elevada y cuyo acceso se realiza mediante una rampa metálica en zig-zag.

Por último, en el año 2015 se ha puesto en marcha una iniciativa municipal para fomentar que los alumnos recuperen el hábito saludable de desplazarse en pie o en bicicleta al colegio. Para ello se han marcado mediante pictogramas pintados en la acera, unas rutas escolares seguras hacia los tres centros de infantil y primaria de la localidad. Como ejemplo, se muestra el plano correspondiente al camino hacia el Colegio Montecorona en la *Imagen 18*.



Imagen 18. Plano de los caminos escolares al Colegio Montecorona

Colegio Público de Educación Infantil y Primaria "Puente Sardas"

Situado al sur de la localidad, es uno de los primeros edificios de Sabinánigo ubicados en esta zona. La distancia al centro urbano, considerando como tal la Pza. España, es de unos 2 Km. Su oferta educativa abarca el 2º ciclo de infantil y toda la etapa de primaria. Las clases se imparten en dos edificios independientes. En el curso 2015-2016 están matriculados en el centro 211 niños, de los cuales 55 (26%) son trasladados diariamente desde varios núcleos del término municipal mediante transporte escolar. El claustro lo componen 21 maestros.



Imagen 19. Colegio Puente Sardas. Acceso desde la C/ Derechos Humanos

El horario de las clases es de 9:30h a 13:00h y de 15:00h a 16:30h. Desde mediados de junio a mediados de septiembre se considera periodo vacacional de verano y el centro permanece cerrado.

La instalación dispone de dos accesos: uno a través de la C/Derechos Humanos, 3 (Ver *Imagen 19*) y otro a través de la C/Río Basa. Existen dos plazas de aparcamiento reservado para personas con discapacidad, además de un amplio aparcamiento libre de 200 plazas. Allí también tiene una parada en su recorrido el autobús urbano.

Evaluando las instalaciones según criterios de accesibilidad, el edificio en el que se imparten las clases de educación primaria tiene dos plantas y no dispone de ascensor ni de baños adaptados. El edificio de infantil se sitúa en una sola planta y las escaleras de acceso tienen una alternativa mediante rampa. Por último, el servicio de comedor que oferta el centro se ubica en la planta baja del edificio de primaria.

Como ocurre con el Colegio Montecorona, tiene marcado un recorrido seguro que llega hasta el Colegio Puente Sardas utilizando calles de menos tráfico y seguras.

Colegio Concertado de Educación Infantil y Primaria “Santa Ana”

Este colegio se sitúa en el centro de la localidad (Pza. Santa Ana). Su oferta educativa abarca el 2º ciclo de infantil y toda la etapa de primaria. En el curso 2015-2016 tiene matriculados 167 alumnos y un claustro de 16 maestros.

Las clases se imparten en horario de 9:30h a 13:00h y de 15:00h a 16:30h. Desde mediados de junio a mediados de septiembre se considera periodo vacacional de verano y las clases se suspenden.



Imagen 20. Colegio Santa Ana. Puerta de acceso a través de la C/Pedro Sesé

La instalación dispone de dos entradas: una a través de la C/Pedro Sesé esquina C/Ramón J. Sender (Imagen 20), por donde acceden los alumnos más pequeños y que en el año 2015 ha mejorado su seguridad, al ser pintado un paso de peatones; y otra a través de la Pza. Santa Ana (Imagen 21) que tiene un tramo de escaleras y que llega al patio de recreo. En las inmediaciones del centro existe un aparcamiento reservado para personas con discapacidad, que se comparte con la Casa de Cultura y la Biblioteca pública.



Imagen 21. Entrada al colegio Santa Ana por Pza. Santa Ana

En cuanto a cuestiones de accesibilidad, el edificio en el que se imparten las clases de educación primaria tiene dos plantas destinadas a aulas conectadas por ascensor. Sin embargo, el acceso a la planta primera se realiza a través de un tramo de escaleras sin rampa. Tampoco cuenta con baños adaptados.

De nuevo, a lo largo de Sabiñánigo hay marcado un recorrido seguro que llega hasta el propio colegio, utilizando calles de menos tráfico y seguras.

Centros de Enseñanza Secundaria

En Sabiñánigo hay dos centros que imparten enseñanza secundaria, bachillerato y módulos profesionales y ambos son públicos: **IES “San Alberto Magno”** (cuyas instalaciones se inauguraron en 2006) e **IES “Biello Aragón”**, con una amplia trayectoria en enseñanza de Formación Profesional.

Instituto de Educación Secundaria "San Alberto Magno"

Situado en lo alto de la colina "La Corona", el edificio es de reciente construcción (2006). Oferta primer y segundo Ciclo de Educación Secundaria Obligatoria, así como Bachillerato (de Ciencias, y Ciencias y Tecnología y de Humanidades y Ciencias Sociales). En el curso 2015-2016 tiene matriculados 348 alumnos y el claustro de profesores lo componen 38 personas.



Imagen 22. Instituto San Alberto Magno y el aparcamiento en sus inmediaciones

Las clases en el centro se imparten en horario de 8:30h a 14:30h. Desde mediados de junio a mediados de septiembre hay periodo vacacional de verano y el centro permanece cerrado.

La instalación dispone de un acceso con escaleras que se salvan con una rampa. El edificio consta de tres plantas comunicadas mediante ascensor. Cada planta cuenta con baños adaptados. En los alrededores del centro hay un amplio aparcamiento de 50 plazas (Ver *Imagen 22*) que se comparte con el Campo municipal de Fútbol "Joaquín Ascaso". Además, existen 3 plazas reservadas para personas con movilidad reducida.

Instituto de Educación Secundaria "Biello Aragón"

Situado en el sur de la localidad, (junto al Colegio Puente Sardas), está compuesto por dos edificios. Oferta primer y segundo Ciclo de Educación Secundaria Obligatoria, así como Bachillerato (de Ciencias, Ciencias y Tecnología y de Humanidades y Ciencias Sociales). Además, imparte Ciclos formativos de Formación Profesional Básica, Media y Superior. En el curso 2015-2016 tiene matriculados 356



Imagen 23. Imagen de la entrada del Instituto Biello Aragón a través de la C/ Derechos Humanos

alumnos, de los cuales, 148 acuden desde todos los puntos de la Comarca utilizando transporte escolar y otros llegan desde Jaca. Desde finales de 2015, las frecuencias del autobús interurbano que hace el recorrido entre Sabiñánigo y Jaca se han incrementado y esto permite que los alumnos de una localidad asistan a los centros de la otra utilizando el transporte público. El claustro de profesores lo componen 56 personas.

Las clases en el centro llevan un horario de 8.30h a 14.30h. Desde mediados de junio a mediados de septiembre se considera periodo vacacional de verano y el centro permanece cerrado.

El acceso se realiza desde la C/ Derechos Humanos (Ver Imagen 23). No tiene ninguna plaza reservada para personas con discapacidad. Todos los tramos de escaleras de entrada a los edificios se salvan con rampas. Además, el edificio de tres plantas cuenta con ascensor y con baños adaptados en la planta calle (aunque se debería intervenir en el lavabo para quitar el pedestal).

3.3.4.2 Otros centros educativos

Otros centros de enseñanza oficial que tienen sede en Sabiñánigo son el Centro de Educación de Adultos, la extensión de la UNED de Barbastro, la Universidad de la Experiencia, la Escuela Oficial de Idiomas y el Conservatorio Profesional de Música.

Casa de Cultura “Antonio Durán Gudiol”

La Educación de Adultos, el Aula de Sabiñánigo de la Extensión de la UNED de Barbastro y la Universidad de la Experiencia comparten espacio en el edificio denominado Casa de Cultura “Antonio Durán Gudiol”, situado en la C/Pedro Sesé. El inmueble consta de tres plantas y tiene dos accesos, uno con varios tramos de escaleras (Ver Imagen 24) y el otro, en un lateral, que conduce directamente a un ascensor. A él se llega mediante una rampa desde una zona de aparcamientos que tiene una plaza reservada para personas con discapacidad. Los aseos del edificio no son adaptados.



Imagen 24. Entrada a las instalaciones de la Casa de Cultura A. Durán Gudiol

Las clases de Educación de Adultos se imparten durante todo el día, de septiembre hasta junio según el calendario del Departamento, aunque se concentran en su mayoría por la tarde.

En el curso 2015-2016 la Educación de Adultos tiene 573 alumnos matriculados en Sabiñánigo (751 en todo el ámbito comarcal), un claustro de 11 profesores y permanece abierto hasta las 22.30h. El Aula de la Extensión de la UNED de Barbastro tiene matriculadas aproximadamente a 200 personas y 63 asisten a la Universidad de la Experiencia. En la administración de esta Aula trabajan 2 personas.

Escuela Oficial de Idiomas y Conservatorio Profesional de Música

El antiguo edificio del Instituto San Alberto Magno se ha convertido en el Centro Educativo y cultural “Capitiellos”. Las enseñanzas del Conservatorio de Música y de la Escuela Oficial de Idiomas están allí alojadas. Desde su puerta principal en C/Instituto Laboral se accede a un amplio aparcamiento al aire libre de 58 plazas, 2 reservadas para personas con discapacidad y 19 para motos (Ver Imagen 25).



Imagen 25. Entrada a las instalaciones del Conservatorio de Música y Escuela O. de Idiomas

Las clases se concentran en horario de tarde. En el Conservatorio de Música hay matriculados 235 alumnos en el curso 2015-2016 y el claustro de profesores lo componen 25 personas. Además, hay 2 conserjes y 1 administrativo. La Escuela Oficial de Idiomas tiene 236 alumnos matriculados en el curso 2015-2016 y el número de profesores es de 6.

El edificio consta de varias plantas, todas ellas comunicadas por ascensor. En la planta segunda existe un aseo perfectamente adaptado.

3.3.5. CENTROS CULTURALES

3.3.5.1 Auditorio “La Colina”

El Auditorio “La Colina” fue inaugurado a finales del año 2006 y se trata de una instalación moderna y funcional, con una capacidad para 450 personas en su sala principal (Ver *Imagen 26*). El cine comercial también participa en este espacio, con sesiones de viernes a lunes.

Frente al acceso principal, existe un amplio espacio de acera pública cuyo bordillo no tiene ningún rebaje. La entrada al edificio presenta varias puertas acristaladas y abatibles que dan acceso a un amplio recibidor que distribuye las zonas. Las dos plantas del edificio están conectadas con ascensor. En la parte superior del patio de butacas hay un espacio previsto para personas usuarias de sillas de ruedas. También los camerinos se reparten en dos plantas y en cada una existe uno adaptado con su respectivo baño, igualmente adaptado. En la planta baja del edificio, se encuentra un aseo público adaptado.



Imagen 26. Imagen de la entrada al Auditorio La Colina

Este Auditorio forma parte del Centro Cultural Comarcal que alberga también la Biblioteca Pública Municipal “Rosa Regás”.

3.3.5.2 Biblioteca Municipal “Rosa Regás”

La Biblioteca Municipal “Rosa Regás”, está ubicada en la C/Ramón J. Sender,1, (Ver *Imagen 27*) junto al Auditorio y en ella se desarrolla un amplio programa de actividades, que va desde las enmarcadas dentro del Programa Anual de Animación a la Lectura, hasta cuentacuentos, talleres, representaciones teatrales, o las relacionadas con la feria del libro.

La Biblioteca abre sus puertas todos los días de lunes a viernes de 10.00h a 13.00h y de 16.30h a 20.30h y los sábados, excepto los meses de julio y agosto, de 10.00h a 13.00h.



Imagen 27. Imagen de la entrada al espacio de Biblioteca municipal

El edificio tiene 2 plantas (planta calle y primera planta) y se comunican a través de dos tramos de escaleras o un ascensor. Además, el mostrador de información está adaptado en altura y en la planta baja, se halla un aseo público igualmente accesible. Existe una plaza de aparcamiento reservado que comparte con la Casa de Cultura A. Durán Gudiol (que ya se ha explicado anteriormente).

3.3.5.3 Centro Sociocultural “Puente Sardas”

El Centro Sociocultural “Puente Sardas” está en la C/Joaquín Costa del barrio Puente Sardas (Ver Imagen 28). Es un edificio de tres plantas, todas comunicadas mediante tramos de escaleras y no dispone de ascensor. Tampoco de baños adaptados.

En la puerta de acceso existen dos plazas de aparcamiento reservado para personas con discapacidad.



Imagen 28. Imagen del edificio Centro Sociocultural Puente Sardas

3.3.5.4 Espacio de Asociaciones “Capitiellos”

El tejido asociativo de Sabiñánigo es muy numeroso y activo. El Ayuntamiento dispone de un espacio que cede a estos colectivos para que se reúnan, ensayen, se organicen, etc. Se ubica en un ala del antiguo Instituto San Alberto Magno. La entrada de esta zona se encuentra por la C/Valle de Oza (Ver Imagen 29). Tiene dos accesos, ambos adaptados. A pesar de que los aseos en su interior están adaptados, no son 100% accesibles.



Imagen 29. Imagen de la parte trasera del Espacio de Asociaciones Capitiellos

A lo largo de la C/Valle de Oza hay varios espacios de aparcamiento.

3.3.5.5 Espacio Ciudadano “Pirenarium”

Desde que en el año 2014 el Ayuntamiento recuperara la propiedad de las instalaciones de Pirenarium, éste se ha convertido en un Espacio Ciudadano (Ver Imagen 30), lugar de encuentro y de actividades.

En él comparten ubicación un Restaurante con capacidad para 350 comensales, un Albergue Juvenil de 199 plazas, un Albergue adaptado de 24 plazas, locales de numerosas asociaciones, un Aula de Educación Básica Obligatoria (EBO) para adolescentes con necesidades especiales, la sede de Talleres de Empleo y Escuelas Taller y próximamente, las dependencias de la Policía Local, la oficina de Atención al Visitante y un espacio para emprendedores. Además, cuenta con un recurso turístico: el Jardín de las maquetas.



Imagen 30. Pirenarium Espacio Ciudadano

En el recinto existen dos ascensores que comunican las diversas estancias.

Las instalaciones cuentan con dos amplios aparcamientos. Uno al oeste del edificio de 40 plazas y otro al este del edificio de 350 plazas (Ver Imagen 31).



Imagen 31. Vista del aparcamiento de Pirenarium

3.3.5.6 Museo A. Orensanz y Artes de Serrablo

Situado en el vecino núcleo de El Puente de Sabiñánigo, este museo etnológico se localiza en una antigua vivienda de arquitectura pirenaica popular (Ver Imagen 32). Está compuesto por dos edificios de tres plantas unidos por un voladizo. No es un edificio accesible.

El Museo funciona también como escenario de diferentes actividades culturales, como las `Beiladas`, charlas-coloquios, conferencias, y conciertos.



Imagen 32. Vista del Museo A. Orensanz y Artes de Serrablo

3.3.5.7 Sala municipal de Arte

La Sala municipal de Arte se ubica en la C/Serrablo. El espacio se destina a ofrecer exposiciones de pintura, dibujo o escultura, así como diversas presentaciones de libros, conferencias, charlas y otras actividades culturales.

En cuestión de accesibilidad, en la puerta de entrada presenta un pequeño escalón que se hace necesario rebajar. Ya en el interior (Ver *Imagen 33*), tres escalones impiden recorrer todo el espacio expositivo a las personas con movilidad reducida.



Imagen 33. Vista de interior de la Sala municipal de Arte

3.3.5.8 Molino Periel

El Molino Periel fue un comercio de ultramarinos y panadería hasta 1977, cuando cerró. Sin embargo, los propietarios preservaron el molino harinero y el edificio fue donado al Ayuntamiento (*Imagen 34*).

A día de hoy, la planta baja cuenta con entrada desde la Plaza del Molino (Ver *Imagen 35*) y tiene uso de espacio cultural (conciertos, conferencias, teatro); mientras que en la planta superior (con acceso desde la C/Coli Escalona, 21) se localizan las oficinas municipales de Cultura, Deportes y Promoción. La accesibilidad no está resuelta en el interior del edificio para pasar de una planta a otra, ya que dispone de una pronunciada escalera



Imagen 34. Molino Periel



Imagen 35. Imagen Plaza del Molino

3.3.6. CENTROS DEPORTIVOS

3.3.6.1 Pabellón Polideportivo Plaza. Constitución

Este Polideportivo se encuentra en la Plaza de La Constitución. El espacio permanece abierto todo el año, excepto del 13 de julio al 16 de agosto que únicamente abre la oficina. Por lo general, el horario de apertura es, de lunes a viernes, de 8:30h hasta las 14:30h y de 17:00h a 23:00h; mientras que los sábados el horario de apertura es de 10:00h a 14:00h y de 16:00h a 20:00h. Los domingos está cerrado al público.

El Polideportivo dispone de 54 aparcamientos en sus alrededores, pero no hay ninguno reservado a personas con movilidad reducida.

La fachada principal cuenta con dos accesos, una puerta lleva directamente a las oficinas y la otra puerta conduce a las pistas deportivas del pabellón. Las dos puertas comparten frente a ellas, un espacio elevado sobre el nivel de la calzada y rodeado por una barandilla, a este nivel se puede acceder bien por un amplio tramo de escaleras, junto a las oficinas, o por una rampa frente a la puerta del pabellón.



Imagen 36. Acceso desde la plaza Manuel Viamonte

Existe todavía otro acceso por la parte trasera del edificio (Ver Imagen 36), al nivel de calle y directo a las pistas deportivas.

Ya en el interior del pabellón, hay espacio para situar a las personas con movilidad reducida y usuarias de sillas de ruedas, aunque no está señalizado. Los vestuarios y aseos no están adaptados.

3.3.6.2 Pabellón Polideportivo Puente Sardas

El pabellón Polideportivo Puente Sardas se localiza en ese barrio (Ver Imagen 37). La instalación permanece abierta del 14 de septiembre al 31 de mayo de cada año. De lunes a viernes el horario es de 17:00h a las 22:00h; mientras que los sábados el horario de apertura es de 10:00h a 14:00h y las tardes según actividades. Los domingos está cerrado al público.



Imagen 37. Vista del Polideportivo Puente Sardas desde la Avda. del Ejército

Dispone de un amplísimo aparcamiento de 175 plazas que comparte con los usuarios del Colegio Puente Sardas y del Instituto Biello Aragón.

El acceso principal al Pabellón se hace por la C/Derechos Humanos. Desde la puerta de entrada se llega directamente a las oficinas y a las pistas deportivas del pabellón. Existe otro acceso por la fachada trasera que conecta con la pista polideportiva. Sin embargo, los aseos y vestuarios públicos, no están adaptados.

3.3.6.3 Piscina municipal de verano Pza. Constitución

Estas piscinas municipales de verano se encuentran en la Plaza Constitución, a los pies del Parque Municipal (Ver Imagen 38). Permanecen abiertas desde mediados de junio a mediados de septiembre todos los días, en horario ininterrumpido de 11:00h a 20:00h.

Se dispone de suficiente espacio para el aparcamiento de vehículos en los alrededores aunque no hay señalizado ninguno para personas con movilidad reducida. El paso de peatones que existe frente a la puerta principal está rebajado.

En el interior el acceso al vaso de baño está adaptado para personas con movilidad reducida gracias a una grúa portátil que se ha adquirido en 2015 y cuyo uso se compartirá con las necesidades de la piscina municipal de verano de Puente Sardas, hasta que se adquiera otra similar en el año 2016.



Imagen 38. Zona de baño en piscinas Pza. Constitución

3.3.6.4 Piscina municipal de verano Puente Sardas

Estas piscinas municipales de verano se encuentran en el barrio Puente Sardas, al sur de la localidad. Son la primera instalación entrando desde Huesca. Permanece abierta desde mediados de junio a mediados de septiembre todos los días, en horario ininterrumpido de 11:00h a 20:00h.

Gracias a las intervenciones que ha sufrido en los últimos años, es una instalación completamente adaptada, accesos, aseos y vestuario y desde este 2015 con la grúa portátil, al vaso de la piscina (Ver Imagen 39):

Por su ubicación, la mayoría de los usuarios acuden en vehículo privado. Dispone de un área de aparcamiento y cuenta con dos espacios reservados para personas con discapacidad.

De septiembre de 2014 a agosto de 2015, la instalación ha tenido 16.838 usos.

Imagen 39. Imagen del interior de las piscinas de Puente Sardas



3.3.6.5 Piscina climatizada municipal

Compartiendo edificio con el Polideportivo Pza. Constitución, pero con estancias independientes, se localiza la piscina climatizada. La instalación permanece abierta desde el 14 de septiembre al 13 de junio cada año. De lunes a viernes el horario es de 9:30h a 13:00h y de 15:00h a 22:30h. Los sábados de 10:30h a 13:00h y de 16:30h a 20:00h. Los domingos cierra.

La piscina dispone frente a la entrada principal de bastante espacio de aparcamiento, que comparte con el Polideportivo, pero no hay ningún aparcamiento reservado para personas con movilidad reducida.

La puerta principal acristalada y de apertura abatible, se encuentra a cota cero con respecto a la acera pública. Frente a la puerta, el bordillo de la acera está rebajado con una rampa. Ya en el interior, se puede acceder a los vestuarios e incluso a la piscina directamente. Existe un vestuario con ducha incorporada y adaptada, pero no hay aseo adaptado próximo. Para acceder desde allí a la zona de baño se debe recorrer el recibidor y acceder por la puerta con rampa que conduce a la piscina (Ver *Imagen 41*). Se cuenta con una grúa para facilitar el ingreso en el agua (Ver *Imagen 40*).



Imagen 40. Interior de la piscina climatizada



Imagen 41. Acceso a la zona de baño en Piscina climatizada

De septiembre de 2014 a agosto de 2015, la instalación ha tenido 46.229 usos.

3.3.6.6 Instalaciones deportivas “La Corona”

En lo alto de la meseta denominada “La Corona” se localiza el complejo deportivo con el mismo nombre, que alberga pistas de atletismo, 2 pistas de pádel, 3 pistas de tenis (Ver *Imagen 42*) (una cubierta), campo de fútbol y frontón cubierto.



Imagen 42. Instalaciones deportivas de La Corona

Las instalaciones permanecen abiertas todo el año. De lunes a viernes el horario es de 9:30h a 13:00h y de 16:00h a 22:00h (excepto de noviembre a marzo que el horario de tarde se adelanta de 13:00h a 21:00h). Los sábados de 10:00h a 14:00h y de 16:00h a 20:00h. Los domingos del 6 de septiembre al 14 de junio abre por la mañana de 10:00h a 14:00h.

El exterior de las instalaciones, tiene un amplio espacio para aparcamiento de vehículos, aunque no existe ningún espacio reservado para personas con movilidad reducida.

El acceso principal se hace a través de una puerta en la verja que rodea el recinto, frente a ella la acera tiene el bordillo rebajado (Ver *Imagen 43*). Para acceder al interior de las oficinas (primer edificio nada más entrar) hay que superar dos escalones exteriores. En la parte trasera de las oficinas, se encuentran los vestuarios y los aseos públicos. Todos ellos sin adaptar y con un escalón de 17 cm de altura cada uno.



Imagen 43. Zona de acceso a las instalaciones

De septiembre de 2014 a agosto de 2015, la instalación ha tenido 31.102 usos.

3.3.6.7 Gimnasio municipal

El edificio que alberga el gimnasio municipal se localiza en el Paseo de La Corona (Ver *Imagen 44*). Tiene una sola planta y cuenta con una sala de musculación y otra sala en la que se realizan diversas actividades: gimnasia de mantenimiento, etc.



Imagen 44. Gimnasio municipal

El gimnasio abre todo el año, excepto en el mes de agosto. El horario de apertura en verano se ve reducido. Del 1 de octubre al 31 de mayo, abre los lunes, miércoles y viernes de 9:30 a 13:30 y de 15:00h a 22:00, mientras que los martes y jueves sólo abre por la tarde de 17:00h a 21:00h. Los sábados sólo abre según actividades y el domingo permanece cerrado. En su interior, los aseos y vestuarios públicos no están adaptados. De septiembre de 2014 a agosto de 2015, el Gimnasio ha tenido 20.176 usos.

3.3.6.8 Campo municipal de fútbol “Joaquín Ascaso”

La Agrupación Deportiva Sabinánigo tiene como sede el Campo municipal “Joaquín Ascaso”, localizado en lo alto de la colina “La Corona”, junto al Instituto San Alberto Magno. Se trata de un campo de fútbol de hierba artificial.

Cuenta con un aparcamiento para autobuses y vehículos de unas 50 plazas (Ver *Imagen 45*). Además, existen dos plazas reservadas para personas con discapacidad.



Imagen 45. Aparcamiento del Campo de fútbol municipal Joaquín Ascaso.

3.3.7. CENTROS COMERCIALES

Sabinánigo no dispone de un Centro comercial propiamente dicho. No obstante, el principal eje viario que atraviesa la localidad, la C/Serrablo (Ver *Imagen 46*), actúa como Centro Comercial Abierto. Se trata de una calle de dos sentidos de circulación y espacio de estacionamiento regulado en uno de los lados (81 plazas). El horario de la zona azul es de lunes a viernes, de 9.30h a 13.30h y de 16.30h a 20.00h y los sábados de 9.30h a 14.00h. Regulando el estacionamiento se pretende que exista rotación de vehículos que favorezca al comercio. En general, el horario comercial en Sabinánigo es de 9.30h a 13.30h y de 16.00h a 20.00h.

Además, a lo largo de la vía hay 2 aparcamientos reservados para personas con movilidad reducida.

El paso de peatones más transitado se controla mediante semáforo. Además, en el otro extremo de la calle, que coincide con la entrada a Sabinánigo desde Jaca, existe un paso elevado de peatones con señalización 30.



Imagen 46. Calle Serrablo

Por otra parte, los polígonos industriales en los que el uso terciario y de servicios está permitido, se pueden considerar espacios comerciales de la localidad. Destaca la **zona de Avda. Biescas**, en la que se concentran la mayoría de los supermercados de gran superficie (Mercadona, Día, Cash & Carry) y otros establecimientos comerciales (de bricolaje: Bricoserrablo, Disver; de servicios: Emag; talleres mecánicos: Peugeot; Renault; Seat; comercio asiático) y de alimentación y bebidas (Pescadería San Sebastián, Exclusivas Ara, Distribuciones Gállego, etc.). En las calles del polígono se permite el estacionamiento de vehículos (Ver *Imágenes 49 y 50*). Además, algunos establecimientos (Mercadona, Día) poseen su propio parking. Se detecta cierto riesgo para los peatones al transitar por el carril secundario de la Avda. de Biescas (desde Bricoserrablo hasta Hiper Asia (Ver *imagen 47*)), ya que las aceras son estrechas o inexistentes (Ver *imagen 48*) y al invadir la calzada el peatón, se producen situaciones de peligro (*Aportación realizada en el buzón de sugerencias habilitado en la web municipal durante la Semana Europea de la Movilidad 2015 (del 16 al 22 de septiembre)*).



Imágenes 47 y 48. Vista de aparcamientos en la zona comercial del polígono Avda. de Biescas



Imágenes 49 y 50. Aparcamientos en polígono Pza. Azpe

3.3.8. OTROS

Cementerio municipal

En la N-260, a 1 Km del barrio de Puente Sardas, dirección Yebra de Basa, se ubica el Cementerio municipal (Ver *Imagen 51*). Dispone de un amplio aparcamiento de autobuses y vehículos (Ver *Imagen 52*) y tiene dos plazas reservadas para personas con discapacidad.



Imagen 51. Entrada del cementerio municipal



Imagen 52. Aparcamiento del cementerio municipal

Oficina de Empleo

La oficina de Empleo de Sabiñánigo, perteneciente al Instituto Aragonés de Empleo, es un edificio aislado situado en el Barrio Puente Sardas, en la C/Val Estrecha, s/n. Da cobertura a toda la Comarca Alto Gállego y la Comarca de Sobrarbe.

Dispone de un amplio espacio de aparcamiento, pero no tiene ninguna plaza reservada para personas con discapacidad.

Es un edificio de una sola planta y está elevado con respecto al nivel de la calzada (Ver *Imagen 53*). El acceso al interior se hace por un lateral del edificio, a través de una larga rampa, con doble pasamanos a ambos lados de la misma y que conduce a la puerta principal cuyo sistema de apertura es abatible. En el principio de la rampa de acceso presenta un escalón redondeado que dificulta enormemente el paso a personas usuarias de silla de ruedas.



Imagen 53. Vista del edificio de la Oficina de Empleo de Sabiñánigo

Ayuntamiento de Sabiñánigo

La sede física del Ayuntamiento de Sabiñánigo está situado en el centro del casco urbano, en la Plaza España, 2 (Ver *Imagen 54*).

La entrada principal al Ayuntamiento se realiza por esta misma plaza. Para acceder al interior se encuentra en primer lugar, un escalón exterior bajo el porche del edificio, el cual se salva con una pequeña rampa junto a una columna, para seguidamente, llegar a la puerta de acceso al edificio, que presenta un escalón y para el que existe colocada una rampa de madera que no reúne las condiciones mínimas de accesibilidad, pero que al menos da una solución provisional.



Imagen 54. Vista del edificio de la Oficina de Empleo de Sabiñánigo

Este edificio consta de tres plantas, todas ellas comunicadas por tramos de escaleras y por ascensor. Los aseos públicos, ubicadas en cada planta, no están adaptados.

Comarca Alto Gállego

La sede de la Comarca Alto Gállego se ubica en la C/ Secorún, en el polígono S.E.P.E.S (*Imagen 55*). En esas mismas instalaciones, se alberga la Oficina Comarcal Agroambiental.

El edificio consta de 2 plantas y es totalmente accesible. Lo habitual para llegar a la sede comarcal es utilizar el vehículo privado. De hecho, el acceso peatonal es bastante complicado por la falta de continuidad de acera en algunos tramos del polígono. Anteriormente las dependencias comarcales se encontraban en un edificio en el centro de Sabiñánigo (C/ Serrablo). Por razones de espacio hubo de trasladarse a otro edificio más amplio y funcional. No obstante, su ubicación en la zona industrial no tuvo en cuenta el aspecto de la accesibilidad para el ciudadano, entendiendo como tal, no la eliminación de barreras, sino la proximidad y cercanía a un servicio público (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación*).



Imagen 55. Vista del edificio de la Comarca

Tanatorios

En Sabiñánigo existen dos tanatorios que se ubican en la misma calle del Polígono S.E.P.E.S., C/ José Lastiesas. Ambos tanatorios son edificios de una planta y el acceso a los mismos está adaptado.

3.3.9. CONCLUSIONES

Aparte de los problemas de accesibilidad y existencia de barreras arquitectónicas ya explicados en cada uno de los centros de actividad enumerados anteriormente, se puede concluir este apartado reiterando que los principales motivos de desplazamiento en el municipio de Sabiñánigo se concentran en puntos concretos del territorio: los centros de trabajo, estudio, comercio y salud.

Los polígonos industriales son uno de los principales generadores de viajes con más de 1.100 trabajadores que diariamente acceden hasta estos espacios. El modo de transporte fundamental para ir a trabajar es el vehículo privado; el desplazamiento peatonal es prácticamente inexistente. Esta situación se debe a las facilidades dadas al acceso en vehículo privado, unido a la posibilidad de aparcar en el centro de trabajo. Por otro lado, los horarios del transporte público no se adaptan a los de la entrada y salida de los trabajadores de los polígonos industriales.

Las entradas y salidas a los centros de enseñanza de los casi 2.000 alumnos son objeto de preocupación por parte de las autoridades de Sabiñánigo. Aunque muchos niños acuden andando al colegio, nuevos hábitos asociados al acceso en vehículo privado están generando problemas que repercuten en el funcionamiento de la ciudad a las horas de entrada y salida del colegio, en el sedentarismo de los escolares y en la calidad del entorno urbano; muchos padres y madres llevan a sus hijos en coche, dejándolo en doble fila y generando problemas de tráfico. Además, existe dispersión de actividades extraescolares, lo que obliga a emplear el vehículo privado en los desplazamientos (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

El acceso a las zonas comerciales no presenta problemas de movilidad. Tanto en la calle Serrablo y zona centro, como en los comercios situados en los polígonos industriales, el acceso se produce mayoritariamente en vehículo privado. En los polígonos industriales, casi exclusivamente en vehículo privado. En la zona centro el acceso peatonal es más importante, sobre todo por los habitantes de la zona centro y el ensanche. Las personas que viven en el barrio de Santiago, La Corona y Puente Sardas utilizan más el vehículo privado.

El acceso puntual a espectáculos, centros culturales y deportivos, sanitarios y de servicios sociales se produce sin ningún tipo de inconveniente, tanto en vehículos privados como a pie. Existen aparcamientos para los vehículos, si bien se debería incrementar el número para vehículos de personas discapacitadas (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

3.4 MOVILIDAD PEATONAL

3.4.1. LA MOVILIDAD PEATONAL EN SABIÑÁNIGO

Según los datos obtenidos de las Encuestas de Movilidad realizadas entre los habitantes de Sabiñánigo, la población realiza a pie diariamente un 30% de todos los desplazamientos con origen o destino en Sabiñánigo (Ver Gráfico 12). Este porcentaje se considera bajo, teniendo en cuenta que la población es inferior a 10.000 personas y las distancias no son muy importantes (aunque hay que recordar el carácter longitudinal de la morfología urbana de la ciudad, que sin duda influye en el porcentaje de los desplazamientos que se realizan a pie).

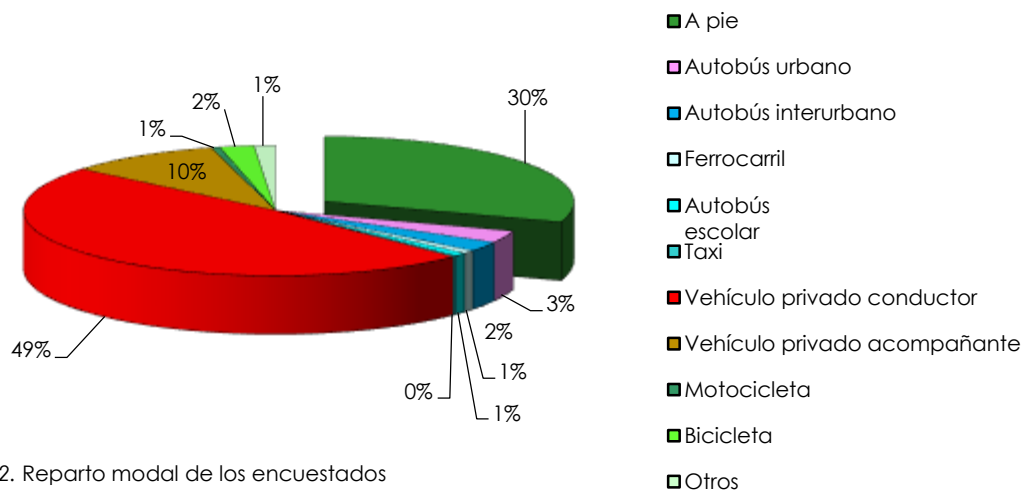


Gráfico 12. Reparto modal de los encuestados
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

El análisis de la movilidad por zonas muestra cómo las personas cuyas viviendas están situadas en el centro y el ensanche son las que aportan un porcentaje de viajes andando superior a la media del municipio. Estas áreas permiten una mayor accesibilidad a pie por la menor distancia de los desplazamientos. En las zonas más alejadas del centro (Barrio de Santiago, La Corona y Barrio Puente Sardas) los desplazamientos a pie son inferiores a los que se realizan en zonas más céntricas.

El tiempo empleado en acceder peatonalmente al centro urbano de Sabiñánigo (considerando como tal la Plaza España) desde las zonas más alejadas de la ciudad, se estima en 15 minutos desde el Barrio de Santiago y Estación, 15 minutos desde La Corona, 20 minutos desde Montecasona y el campo de fútbol y 25 minutos desde el pabellón deportivo de Puente Sardas, situado en la entrada sur de Sabiñánigo.

3.4.2. EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD EN SABIÑÁNIGO

La disminución porcentual de los viajes a pie a lo largo de las últimas décadas es una constante en la movilidad urbana de prácticamente todas las ciudades españolas y europeas. El automóvil parece haber sido el gran beneficiado del descenso de viajes a pie. En Sabiñánigo, el transporte público urbano (que se analizará en siguientes apartados) se emplea poco (una media de 110 usos al día en 2014) aunque cada año aumenta el número de usos.

Según datos extraídos del Instituto Aragonés de Estadística, el *índice de motorización* muestra que el número de automóviles de Sabiñánigo en el año 2004 era de 453 por cada 1.000 habitantes y en el año 2013 el ratio se mantuvo en 456 turismos por 1.000 habitantes, lo que indica que los hábitos del uso del automóvil no han variado en los últimos años.

Otro factor que puede influir en el mayor uso del automóvil respecto a la movilidad peatonal es el carácter lineal de la morfología urbana, la facilidad del acceso rodado con calzadas amplias y aparcamientos abundantes. La implantación de nuevas áreas urbanas situadas en el perímetro del suelo urbano no va a favorecer que los viajes a pie sean el modo prioritario en los desplazamientos en el interior de la ciudad.

3.4.3. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL INTERNA

De acuerdo con los resultados obtenidos en las Encuestas de Movilidad recibidas, los desplazamientos prioritarios que se realizan a pie, mayoritariamente son para ir a la compra (24%), al trabajo (no en polígonos industriales, 22%), al médico (9%), acompañamiento escolar (8%) y ocio (12%), estudios (7%), gestiones (10%) y otros (8%) (Ver Gráfico 13).

MOTIVO PRINCIPAL DEL DESPLAZAMIENTO



Gráfico 13. Principal motivo de desplazamiento para aquellos que se desplazan a pie.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Tomando de nuevo como referencia los resultados de las Encuestas realizadas, el 22% de los ocupados que fueron encuestados afirma desplazarse a pie, el 37% de los parados también lo hace, al igual que el 39% de los jubilados encuestados y el 28% de los estudiantes.

3.4.4. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES

3.4.4.1 Problemas

Distancias

El suelo urbano de Sabiñánigo se caracteriza por su carácter lineal, dividido en dos partes bien diferenciadas unidas por el puente sobre el río Gállego: la zona de Puente Sardas (vertebrada por la Avenida del Ejército) y el resto de la ciudad, que, a partir de la Avenida de Huesca y la Calle Serrablo, se articulan en las zonas de Ensanche, Barrio de Santiago y La Corona. Como se ha comentado anteriormente, este carácter lineal de la ciudad provoca que exista una distancia considerable entre los puntos más alejados del municipio, lo que conlleva la utilización más frecuente del automóvil en detrimento de la movilidad peatonal.

Además, se produce un hecho reseñable en la citada Avenida de Huesca, una vez atravesado el puente sobre el río Gállego (dirección Jaca). Existe un recorrido de unos 700 metros, hasta el Centro de Salud donde no existe apenas edificación residencial y coincide con los polígonos industriales Fosforera, Castro Romano y las empresas Iberfoil y Ercros. Esta zona no resulta atractiva para el tránsito peatonal, lo que provoca una sensación de soledad que puede convertirse en inseguridad. (Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.).

El pequeño comercio se sitúa preferentemente en los alrededores de la Calle Serrablo y la Pza. Sta. Ana, mientras que en los polígonos industriales destaca la zona de Avenida de Biescas en la que se concentran la mayoría de los supermercados de gran superficie. El acceso a los comercios situados en la zona de la Avenida de Biescas se

produce casi exclusivamente en coche, mientras que en el pequeño comercio del centro de la ciudad su acceso se realiza a pie preferentemente por las personas que viven en sus inmediaciones. Este hábito de utilización del vehículo privado para el acceso al centro desde las zonas periféricas de la ciudad, supone que para las visitas a los centros de salud, espectáculos, actividades deportivas y por supuesto el acceso al trabajo, los desplazamientos no se efectúan a pie.

Barreras

En Sabinánigo se podrían considerar las siguientes barreras físicas que desfavorecen el desplazamiento peatonal:

- La orografía que existe en la zona norte de la Calle Serrablo hasta la zona de La Corona, sobre todo desde la Plaza España hasta el Barrio de Santiago, donde existen accesos con unas pendientes que provocan la existencia de escaleras y rampas superiores al 18%. Algunos tramos de escaleras no disponen de barandillas. *(Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.)*
- La vía ferroviaria situada al sur del municipio y que transcurre paralela a toda la trama urbana, especialmente desde la Plaza de España, con un paso inferior para el acceso al Barrio de La Tulivana con limitaciones importantes para el acceso de vehículos pesados, compartiendo calzada peatones y vehículos.
- El río Gállego, con un solo puente peatonal y otro para el tráfico rodado situados ambos a pocos metros uno del otro. En la zona de Puente de Sardas, el río provoca una barrera que, unido a la existencia del ferrocarril, obliga a los peatones a acceder al resto del municipio por la Avenida del Ejército a través de los puentes anteriormente referidos.

Obstáculos en el viario

Los obstáculos son barreras de carácter puntual que impiden el paso para algunos grupos de personas o interfieren en la continuidad del itinerario elegido.

Mobiliario urbano

El mobiliario urbano tiene como finalidad dar un servicio al ciudadano, pero en muchos casos se convierten en obstáculo ya sea por exceso, por mala ubicación o por la interrupción que genera.

Algunos ejemplos son la situación de los bancos (Ver *Imagen 56*), del alumbrado público, de los alcorques de árboles o bolardos con diseño peligroso en calles semipeatonales *(Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.)*



Imagen 56. Vista de una acera en el Barrio Santiago

Aceras estrechas y bordillos sin rebaje

Muchas de las calles de la localidad continúan teniendo aceras muy estrechas, habituales en el Barrio Santiago, aunque también en proyectos más recientes (ejemplo: urbanización Montecasona) (Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.).

También abundan los bordillos altos y con vados de salida de vehículos. En estas zonas, el desplazamiento a pie se realiza, en muchos casos, por mitad de la calzada. Las aceras estrechas (Ver Imagen 57) o la ausencia de aceras con bordillos rebajados (Ver Imagen 58) impiden que personas con movilidad reducida puedan desplazarse sin dificultades.

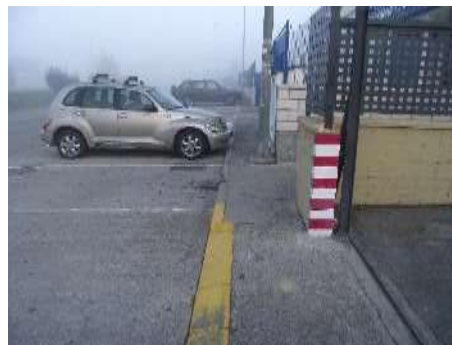


Imagen 57. Vista de una acera estrecha y con obstáculos en el área comercial del Polígono Llano de Aurín



Imagen 58. Vista de un paso de peatones sin rebaje de bordillos

No obstante, se están realizando mejoras y en diciembre de 2015, el Ayuntamiento ha promovido el rebaje de bordillos de los pasos de peatones de la C/ Serrablo (desde la Estación a Pza. España) y sus calles adyacentes.

Inseguridad en pasos de peatones

En algunos casos se han detectado cruces peligrosos (la intersección de la C/Pedro Sesé con la esquina de Pza. Santa Ana (Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación)) o pasos de cebra alejados de las intersecciones, lo que obliga al peatón a hacer rodeos o favorece que cruce por donde no debería.

También hay pasos de peatones con escasa visibilidad para el conductor, ya que no existen isletas de guarda que separe de los aparcamientos contiguos. (Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.)

Desde el Ayuntamiento se trabaja para aumentar la seguridad de los peatones.

Ausencia de zonas peatonales

Como se ha indicado anteriormente, Sabinánigo tiene una carencia importante de zonas peatonales. La consecuencia inmediata es la falta de atractivo de itinerarios que fomenten el uso peatonal en los desplazamientos. (Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.).

3.4.4.2 Oportunidades

El tamaño de la ciudad

Sabiñánigo es una ciudad con menos de 10.000 habitantes, lo que implica que, aunque existan evidentes problemas para la movilidad, las distancias son relativamente cortas y permiten efectuar gran parte de los trayectos a pie. Es fundamental el implementar campañas de concienciación para el desplazamiento peatonal junto con la creación de itinerarios peatonales y mejora de las infraestructuras urbanas.

Gran posibilidad de mejora en las infraestructuras urbanas.

El hecho de que en Sabiñánigo no existan itinerarios peatonales desarrollados, permite la posibilidad de que, al crearlos, se den las condiciones para que resulte atractivo el uso peatonal en los desplazamientos. Con la mejora de las infraestructuras urbanas y la creación de ascensores y rampas peatonales es indudable que se dan las circunstancias para mejorar la movilidad peatonal.

3.4.5. LA INFRAESTRUCTURA PEATONAL EN SABIÑÁNIGO

El Ayuntamiento de Sabiñánigo ha puesto de manifiesto la voluntad de mejorar la transitabilidad peatonal en el municipio. La potenciación de los caminos escolares y rutas peatonales, tanto urbanas como periurbanas, la eliminación de barreras arquitectónicas en vías públicas, zonas verdes y de recreo (intervención en Piscinas de verano de la Pza. Constitución con la Escuela Taller SABIÑÁNIGO ACCESIBLE); edificios de pública concurrencia y el estudio de peatonalización de zonas aledañas a la Plaza Santa Ana y la semipeatonalización de la Calle Serrablo desde la Plaza de España hasta la estación de ferrocarril y autobuses interurbanos es una muestra de la importancia que el Ayuntamiento quiere dar a los peatones.

3.4.5.1 La Infraestructura en las zonas existentes

Sabiñánigo no cuenta con un Plan de Peatonalización y en el municipio no existen prácticamente calles de coexistencia o peatonalizadas completamente.

En la zona norte de la Calle Serrablo, donde la orografía es más acusada, existen calles cuyo acceso se produce mediante escaleras, en muchos casos con una pavimentación en mal estado o sin barandillas, lo que unido a la adversa meteorología en los meses invernales, supone unas condiciones muy difíciles para el uso peatonal, sobre todo para personas con movilidad reducida y de avanzada edad (como *Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación se ponía el ejemplo de los desplazamientos para hacer la compra*). En la zona de "La Corona" y las Plazas de Santa Ana y Constitución así como la Calle General Villacampa, nuevas zonas urbanizadas en Puente Sardas y en los polígonos industriales donde la orografía es menos accidentada, las vías tienen una sección favorable para el peatón gracias a la mayor anchura de sus aceras. Incluso zonas como el Paseo de La Paz y la Plaza Rafael Alberti tienen carácter peatonal con aceras amplias, con arbolado y buena iluminación. No obstante, sí que existen algunos casos en los que por pertenecer a urbanizaciones diferentes, se detecta falta de continuidad en las calles (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

El Ayuntamiento dispone de un DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD en vías públicas, zonas verdes y edificios de pública concurrencia a partir del cual, ha

comenzado a trabajar la recién creada Escuela Taller "SABIÑÁNIGO ACCESIBLE". Durante 1 año, 10 personas se están dedicando a aprender a eliminar barreras arquitectónicas en la localidad, todo ello orientado a mejorar el tránsito peatonal.

3.4.5.2 La infraestructura en los nuevos desarrollos

Las nuevas zonas de desarrollo residencial tanto al norte y noroeste de Sabiñánigo son los Sectores residenciales El Parque I y II, La Corona I, II, y III en suelo urbanizable delimitado y la Unidad de Ejecución Nº10 y Esquiñones en suelo urbano no consolidado. En Esquiñones la infraestructura planteada está en sintonía con las últimas actuaciones urbanísticas cuyas vías tienen una sección favorable para el peatón gracias a la mayor anchura de sus aceras. Lo mismo puede decirse en la Unidad de Ejecución Nº10.

En la zona sur, en las inmediaciones de Pirenarium está urbanizada la zona afectada por los Planes Parciales Plan Parcial Puente Sardas y Plan Parcial del Antiguo Acuartelamiento de Sabiñánigo "Gravelinas". La urbanización, también situada en terreno llano, tiene unas secciones de las vías y aceras muy adecuadas tanto para el tránsito peatonal como el rodado.

3.4.5.3 Pasos de peatones elevados

La Concejalía de Obras ha impulsado la modificación e instalación de pasos de peatones elevados, con un doble objetivo:

- Mejorar la seguridad de peatones y conductores.
- Mejorar la accesibilidad eliminando barreras arquitectónicas.

Estos pasos elevados se han instalado en zonas de tránsito de peatones muy concurridas y con un nivel de tráfico importante, de acuerdo con los informes de la Policía Local, que identificó los puntos negros o peligrosos de la red. A lo largo de la localidad existen 6 pasos de peatones elevados (C/ Serrablo-Estación; C/ Coli Escalona a la altura del nº26 y nº62; Avda. Ejército-Fuente Cortillas; Avda. Ejército, 8 y en C/ Serrablo (frente al cuartel de la Guardia Civil). No obstante, la ejecución técnica de alguno de los pasos elevados se pone en entredicho (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*).

3.4.6. PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL POR PARTE DE LA POBLACIÓN DE SABIÑÁNIGO

En las Encuestas de Movilidad se preguntó a los residentes de Sabiñánigo su opinión acerca del estado de los itinerarios peatonales que realizan. Estos son los resultados:

Estado de las aceras

De las 234 respuestas recibidas, un 47% considera que las aceras se encuentran o normales o en buen estado, mientras que un 50% consideran que están mal o regular (Ver Gráfico 14):

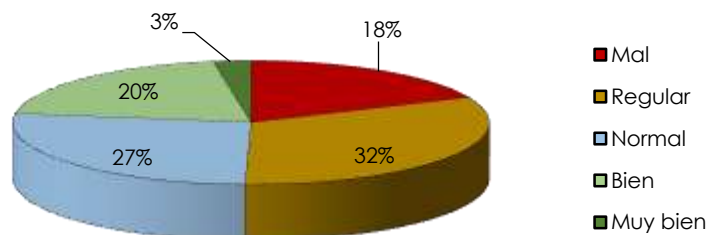


Gráfico 14. Percepción del estado de las aceras por parte de los encuestados

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

El mal estado de las aceras muchas veces está relacionado con el tipo de baldosa utilizado en algunas calles y avenidas (C/ Serrablo, Avda. Huesca), muy resbaladizo durante los meses de invierno en los que las lluvias y heladas son habituales. (Aportación realizada a través del Buzón de Sugerencias habilitado en la web municipal durante la Semana Europea de la Movilidad 2015 (del 16 al 22 de septiembre), así como en la sesión informativa y de debate del Diagnóstico).

Señalización

De las 232 respuestas recibidas, un 64% considera que la señalización se encuentra o normal o en buen estado, mientras que un 29% considera que está mal o regular (Ver Gráfico 15):

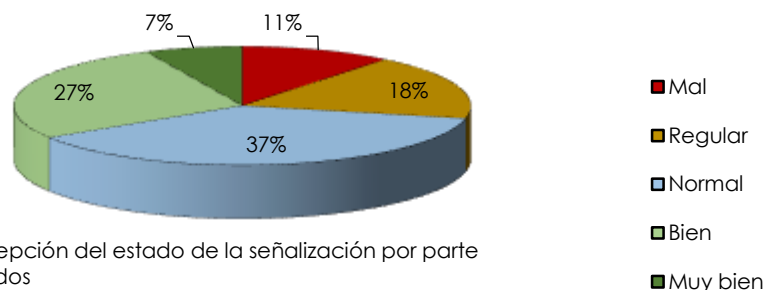


Gráfico 15. Percepción del estado de la señalización por parte de los encuestados

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Mobiliario Urbano

De las 228 respuestas recibidas, un 66% considera que el mobiliario urbano se encuentra en estado normal o en buen estado, mientras que un 30% considera que está mal o regular (Ver Gráfico 16).

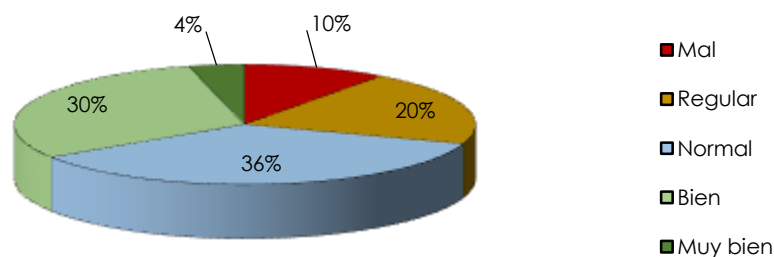


Gráfico 16. Percepción del estado del mobiliario urbano por parte de los encuestados

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Sobre los cruces e intersecciones

De las 226 respuestas recibidas, un 52% considera que los cruces se encuentran en estado normal o en buen estado, mientras que un 44% considera que están mal o regular (Ver Gráfico 17).

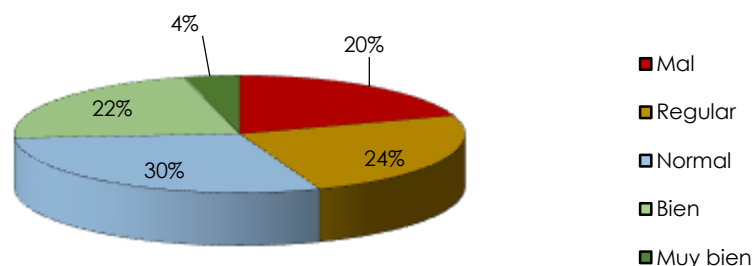


Gráfico 17. Percepción del estado de los cruces e intersecciones por parte de los encuestados

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Accesibilidad para personas de movilidad reducida

De las 229 respuestas recibidas, un 41% considera que la accesibilidad se cumple normal, bien o incluso muy bien, mientras que un 59% considera que está mal o regular (Ver Gráfico 18):

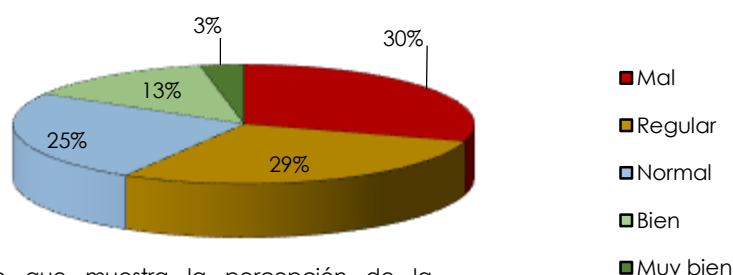


Gráfico 18. Gráfico que muestra la percepción de la accesibilidad

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Sobre la seguridad en el recorrido

De las 230 respuestas recibidas, un 62% considera que los recorridos son seguros, mientras que un 38% considera que no lo es (Ver Gráfico 19):



Gráfico 19. Percepción de la seguridad de los recorridos

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

3.4.7. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN PEATONAL ACTUAL

Demanda

- Baja representación de los viajes a pie en el reparto modal total, siendo incluso el segundo modo más utilizado en la movilidad dentro del propio municipio, muy por detrás del vehículo privado (30 % del total de desplazamientos, frente al 60% del vehículo privado, bien como conductor o acompañante).
- Amenaza de una mayor pérdida de representación en el reparto modal total, con la ubicación de nuevas zonas netamente residenciales en el perímetro del suelo urbano con lo que, si se mantiene la tendencia, los habitantes de dichas zonas emplearán mayoritariamente el vehículo privado.
- Se precisa una mejora de la transitabilidad peatonal en el municipio. Potenciación de los caminos escolares y rutas peatonales, tanto urbanas como periurbanas. Falta concienciación de los dueños de los perros sobre la retirada de los excrementos de la vía pública y más lugares habilitados para mascotas (*Aportaciones realizadas en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

Infraestructuras

- Paulatino grado de intervención de mejora en la infraestructura (ampliaciones de acera, pavimentaciones, mejora de las intersecciones, creación de pasos de peatones elevados, etc.),
- Problemas orográficos que obligarían a la instalación de rampas o escaleras mecánicas para facilitar la accesibilidad, sobre todo a personas mayores y con minusvalías físicas.
- Importante influencia de la vía del ferrocarril, lo que supone una barrera para el Barrio de La Tulivana y entorpece la posibilidad de creación de una vía rodada alternativa a la Calle Serrablo que facilitaría la peatonalización total de una parte importante de la misma.

Nuevos desarrollos

- Existencia de viarios adecuados para los desplazamientos peatonales internos en los nuevos desarrollos, aunque se deberían incluir carriles bici o el uso compartido de la calzada en las propias calles de la nueva urbanización y en las que comunican las zonas con el centro, con la reducción de la velocidad a 30Km/hora.

3.5 MOVILIDAD CICLISTA

3.5.1. MOVILIDAD CICLISTA EN SABIÑÁNIGO

La bicicleta es un modo de transporte muy indicado para el desplazamiento urbano. Si se tienen en cuenta sus prestaciones, resulta ser el modo más eficaz para distancias medias de hasta 7-10 km. La utilización de la bicicleta para viajes cotidianos también ofrece la posibilidad de combinar funcionalidad con ejercicio físico. La bicicleta no produce contaminación atmosférica o acústica y tampoco consume energías no renovables; además su coste económico es bajo. No obstante, las propias características del vehículo, muy frágil respecto a posibles accidentes y la exposición

directa a las condiciones meteorológicas, hacen al ciclista muy vulnerable, lo que de inicio provoca un rechazo en los habitantes para su uso cotidiano en la movilidad.

No existen estadísticas precisas que indiquen el uso de la bicicleta en Sabinánigo. Los resultados de las encuestas de Movilidad realizadas a los habitantes de Sabinánigo muestran una **presencia apenas significativa** en la movilidad diaria (Ver Gráfico 11 anterior). Los viajes detectados en este modo representan el 2% del total del municipio.

Todos estos viajes son internos al municipio, no reflejándose ningún viaje hacia el exterior del municipio, que no sean los relacionados con el ocio y el deporte.

Los resultados de la encuesta indican que la mitad de los ciudadanos utiliza la bicicleta sólo ocasionalmente. El motivo más común de los viajes en bicicleta es el desplazamiento para ocio y deporte, aunque como dato positivo, el 20% de los encuestados manifiestan que utilizarían la bicicleta si se mejoraran las infraestructuras.

No parece muy lógico que un municipio que se vuelca con la organización de pruebas ciclistas (Marcha Cicloturista Quebrantahuesos, Clásica Mireia, Memorial Luis Muñoz, Encuentro de Escuelas de Ciclismo) y en la que muchos de los participantes son de la localidad, ofrezca datos de uso de la bicicleta como modo de desplazamiento tan bajos.

La Marcha Cicloturista Quebrantahuesos.

Desde 1989, cada penúltimo sábado de junio, Sabinánigo se convierte en la capital del ciclismo. Cerca de 15.000 ciclistas llegados de todas las partes del mundo toman la salida de la Quebrantahuesos, de 205 kilómetros y de la Treparriscos, de 90 kilómetros. A ellos se suman un centenar de ciclistas con discapacidad.

La Quebrantahuesos realmente se convierte en una fiesta del ciclismo no profesional, dado que su carácter no competitivo y las actividades que se organizan en torno a la prueba, favorecen que entre participantes y acompañantes Sabinánigo triplique su población durante ese fin de semana.

El recorrido de la prueba tiene la salida y llegada en Sabinánigo y por su relevancia, requiere un pequeño comentario en este Diagnóstico de movilidad.

Para coordinar la seguridad en la prueba se está elaborando un Plan de Autoprotección y Emergencias. Y si importante es la seguridad de los participantes, también lo es la movilidad de los mismos. El recorrido atraviesa Sabinánigo, con lo que ese día el eje principal permanece cortado al tráfico de vehículos privados. Deben preverse alternativas para no interrumpir la circulación y causar el menor perjuicio posible. La actividad administrativa de la carrera durante esos días se localiza en las instalaciones de Pirenarium. Esto permite utilizar como zona de acampada y aparcamiento, la urbanización del Plan Parcial *Puente Sardas* y del *Antiguo Acuartelamiento Gravelinas* que se encuentran parceladas pero sin construir. Así mismo, se habilitan áreas de aparcamiento en el Paseo de La Corona. Todo esto favorece un gran desahogo para el resto de calles del municipio. Además, en un intento de evitar el uso del vehículo privado durante el día de la prueba, se habilitan autobuses para los ciclistas y sus acompañantes que conectan el final de la prueba con la zona de duchas y aparcamientos.

3.5.2. ACTUACIONES REALIZADAS PARA FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA EN SABIÑÁNIGO.

Sabiñánigo no cuenta con un Plan que regule ni el uso de la bicicleta ni actuaciones orientadas a su uso, como el desarrollo de una red de itinerarios ciclistas compuesta por carriles para su circulación y elementos accesorios como aparcamientos para bicicletas.

Se han realizado unas actuaciones muy modestas orientadas a la promoción del uso de la bicicleta en el municipio, consistentes en la construcción de un carril bici por el Parque Petesberg y la colocación de unos aparcamientos de bicicletas en distintos puntos.

3.5.2.1 Carriles bici.

En Sabiñánigo solamente existe un carril bici que se ha instalado en el Parque Petesberg ubicado en la zona de La Corona (Ver *Imagen 59*). Se trata de un carril bici de unos 820 metros de longitud, que no tiene continuidad en el resto de la ciudad.



Imagen 59. Vista del carril bici en Parque Petesberg

3.5.2.2 Aparcamientos para bicicletas.

En el municipio de Sabiñánigo se han instalado aparcamientos de bicicletas por parte de los servicios municipales en los siguientes emplazamientos: en Plaza de España (Ver *Imagen 60*); Instituto San Alberto Magno y Colegio Puente Sardas; Piscina pública de Plaza Constitución, Piscina Pública Puente de Sardas, Piscina Climatizada y Polideportivo Puente Sardas. Hay que reseñar que dichos aparcamientos de bicicletas se encuentran infrutilizados y tal vez si se reubicasen en zonas céntricas o en los polígonos industriales se aumentaría su uso. (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)



Imagen 60. Vista del aparcamiento de bicicletas instalado en Pza. España

3.5.3. PROBLEMAS Y OPORTUNIDADES DE LA MOVILIDAD CICLISTA

3.5.3.1 Problemas

Desniveles

El principal motivo, por detrás de la seguridad, que se refleja en las Encuestas de Movilidad para no usar la bicicleta es la accidentada orografía que existe en la zona norte de la Calle Serrablo, desde el Barrio de Santiago hasta la Plaza de España para el acceso a la zona de La Corona y equipamientos deportivos situados en las inmediaciones del campo de fútbol. El acceso a dichas zonas desde la Calle Serrablo por la Calle Coli Escalona, Plazas de Santa Ana y Constitución tiene menos pendiente, pero faltan carriles bici, o en su defecto, carriles compartidos con disminución de la velocidad a 30 Km/h.

Falta de seguridad

En las Encuestas, el principal motivo para no usar la bicicleta es la falta de seguridad en su uso. Esta sensación de inseguridad se incrementa por la necesidad de compartir la calzada con el coche en las vías principales de Sabinánigo, unido a que se permite una velocidad máxima de 50 Km/h. La sección actual de dichas vías hace difícil la introducción del carril bici en la zona de la calzada y las aceras no deberían compartir su uso con la bicicleta, por lo que se debería optar por vías compartidas de bicicletas y vehículos con disminución de la velocidad a 30 Km/h. Se echa en falta el desarrollo de campañas de educación vial para ciclistas, peatones y conductores. *(Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.)*

3.5.3.2 Oportunidades

Distancias

Desde el punto de vista de la distancia, Sabinánigo es un municipio muy apropiado para el uso de la bicicleta debido a las distancias que hay que recorrer para desplazarse desde cualquier punto de la ciudad. La mayor distancia a recorrer no supera los cuatro kilómetros.

El centro se encuentra a menos de un kilómetro y medio de cualquier punto de la ciudad.

Respecto a las zonas de actividad económica, los polígonos industriales se localizan entre el barrio Puente Sardas y el resto de la ciudad, por lo que para su acceso no hay que recorrer más de dos kilómetros.

Gran posibilidad de mejora en las infraestructuras urbanas.

Al igual que pasa en la infraestructura de la movilidad peatonal, las actuaciones destinadas a fomentar los desplazamientos en bicicleta, han sido muy escasas por lo que existe la posibilidad de que se den las condiciones para que resulte más atractivo el uso ciclista en los desplazamientos con la mejora de las infraestructuras urbanas, la creación de carriles bici de anchura adecuada (teniendo incluso en cuenta bicicletas singulares (triciclos) *(Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación)*) y medidas que favorezcan el uso de la bicicleta como el sistema de movilidad no peatonal más sostenible.

3.5.4. PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA POR PARTE DE LA POBLACIÓN DE SABIÑÁNIGO

Mediante la realización de Encuestas, se ha preguntado a los vecinos de Sabinánigo su opinión acerca del uso de la bicicleta en el municipio, de los hábitos empleados y de la potencialidad de este modo de transporte.

De las 218 respuestas recibidas, un 35% se considera usuario de la bicicleta. Entre las razones para no serlo (Ver Gráfico 20), hay diversidad de opiniones. Un 12% lo considera un medio de transporte "poco cómodo"; un 13% no dispone de bicicleta, un 20% lo considera poco seguro. Un 15% no la uso por las condiciones meteorológicas y un 17% por la orografía que presentan algunas zonas de Sabiñánigo. Destaca, además, que a un 15% "no le gusta" usar la bicicleta.

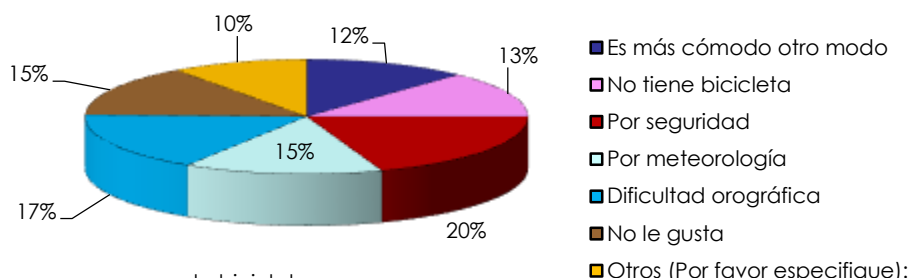


Gráfico 20. Razones para no usar la bicicleta.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

Entre ese 10% que optaba por "otros", se han recogido las siguientes especificaciones:

- No hay carril bici
- No hay aparcamientos
- Se trata de un medio de transporte individual

Sólo los motivos deportivos o de ocio y con una frecuencia de fines de semana u ocasional, se presentan como principales alicientes para su uso (Ver Gráfico 21):

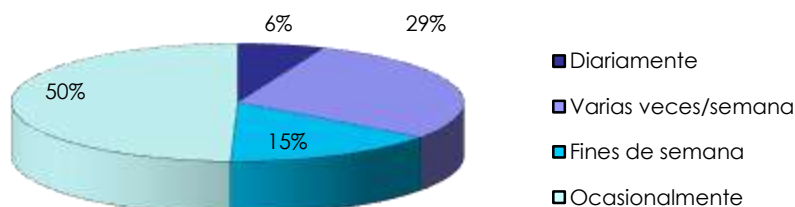


Gráfico 21. Frecuencia con la que se usa la bicicleta.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

La implantación de mejoras en los recorridos ciclistas tampoco provocaría un aumento significativo del uso de la bicicleta (Ver Gráfico 22), ya que únicamente un 22% de los encuestados afirma que entonces la utilizaría para ir al trabajo, a estudiar o para realizar gestiones. Un 25% la utilizaría sólo para ocio y deporte y un 20% en cualquier caso (probablemente se trata de los que ya son usuarios). Llama la atención que un 33% seguiría sin utilizarla por mucho que se mejoren las infraestructuras.

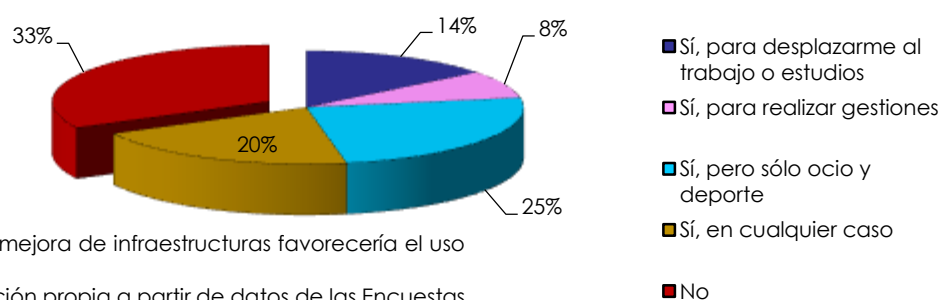


Gráfico 22. Si la mejora de infraestructuras favorecería el uso de la bicicleta

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo

El uso de la bicicleta como modo de transporte en Sabiñánigo no es percibido como un modo habitual de desplazamiento. Varias son las causas que no favorecen la integración de esta posibilidad.

Por un lado están las directamente relacionadas con la prácticamente inexistente infraestructura ciclista, la orografía y la falta de seguridad, pero como factor fundamental que se ha encontrado para no usar la bicicleta es la incompatibilidad entre modo y motivo del desplazamiento. No se producen apenas desplazamientos en bicicleta que no estén relacionados con el ocio y el deporte. El uso de la bicicleta para acceso al trabajo, estudios o realizar gestiones es difícil, por lo que aunque aumentasen las facilidades de su uso para captar usuarios del vehículo privado en desplazamientos habituales, el grado de éxito sería escaso. En tal caso, es recomendable empezar potenciando el uso de la bicicleta como actividad de ocio y deportiva, para un posterior aumento de los usuarios de la bicicleta, que derivará en alguna captura del vehículo privado. El desarrollo de campañas de concienciación y de seguridad vial y el incentivo de los desplazamientos laborales en bicicleta por parte de las empresas (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación*) también serían muy interesantes para el fomento de su uso. Éste sentaría las bases para el diseño y desarrollo de una red ciclista segura compuesta por carriles para la circulación de bicicletas y elementos accesorios en el municipio de Sabiñánigo y sus alrededores y que incluyera la promoción de bicicletas eléctricas (*Aportaciones realizadas en la sesión informativa y de debate del proceso de participación*).

3.5.5. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN.

Infraestructuras

Prácticamente inexistente la Infraestructura ciclista en lo que se refiere a los carriles bici (Ver Mapa 6). Los aparcamientos para bicicletas están infrutilizados debido a la falta de uso de este medio de desplazamiento.

Orografía

Problemas de acceso a varias zonas de la ciudad por la existencia de importantes desniveles que suponen un rechazo para el uso de la bicicleta.

Peligrosidad

Hegemonía del tráfico motorizado en los viales.

Demanda

Muy baja utilización cotidiana de la bicicleta como modo de transporte, debido a la incompatibilidad de modos con los motivos de los viajes.

Mapa 5. Localización de los carriles bici en Sabiñánigo



3.6 TRANSPORTE PÚBLICO EN SABIÑÁNIGO

3.6.1. AUTOBÚS URBANO

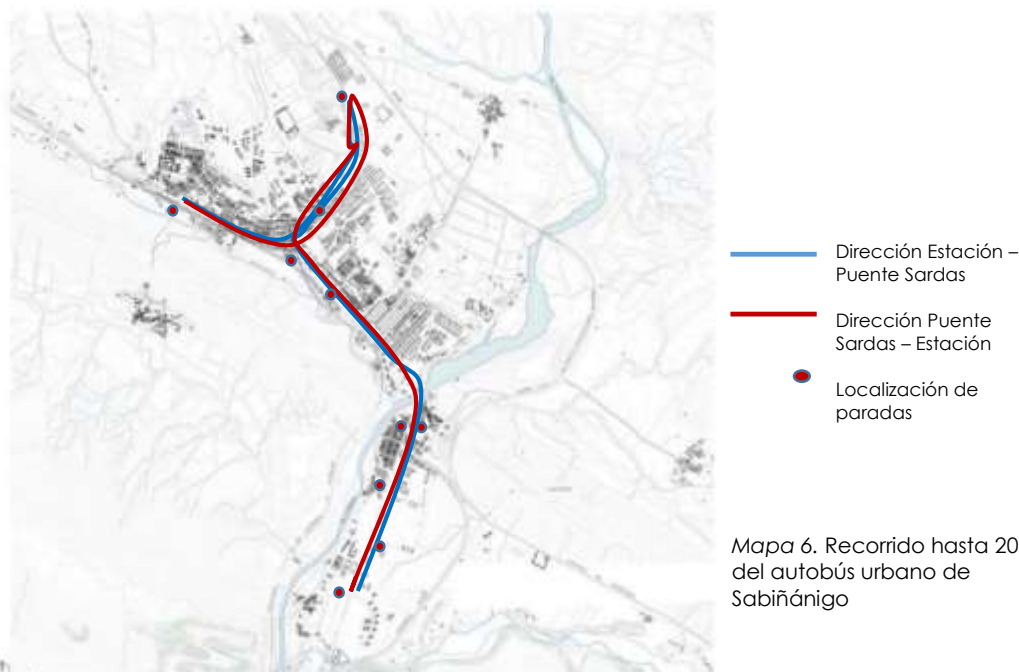
Existe un servicio de autobús urbano en Sabiñánigo (Ver Imagen 61):



Imagen 61. Vehículo utilizado en Sabiñánigo

El origen del autobús urbano de Sabiñánigo data de los años 60, cuando como hijuela de la línea que unía Jaca con Huesca, comenzó el transporte colectivo de viajeros entre el antiguo acuartelamiento "Gravelinas" del Barrio Puente Sardas y la esquina entre C/ Serrablo y C/Valle de Tena en el Barrio de La Estación, convirtiéndose de facto en el "autobús urbano" de Sabiñánigo y solucionando en gran medida los problemas de movilidad y de acceso a servicios básicos (colegios, consultorio médico,...) que por aquel entonces provocaba la implantación de servicios mayoritariamente en el Barrio de la Estación frente al Barrio Puente Sardas. A pesar de que la prestación del servicio de transporte público no es obligatorio para municipios de población inferior a 50.000 habitantes, según la Ley 7/1985 Reguladora de Bases del Régimen Local (y su modificación en la Ley 27/2013 de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local), se sigue considerando necesario y fundamental por la morfología de ciudad. El vehículo utilizado actualmente dispone de un sistema de acceso para personas con movilidad reducida, sin embargo, se considera que tiene un tamaño excesivo para el nº de usos que tiene (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

Hasta el 31 de diciembre de 2015, el recorrido del autobús urbano ha sido el siguiente:



Utilizando cifras del **año 2014**, el **autobús urbano tuvo 28.615 usos**, así que se podría hablar de una media de 110 usos al día (dado que el autobús no funciona los sábados y domingos). Por meses y tipos de billete, se obtiene la *Gráfico 23*:

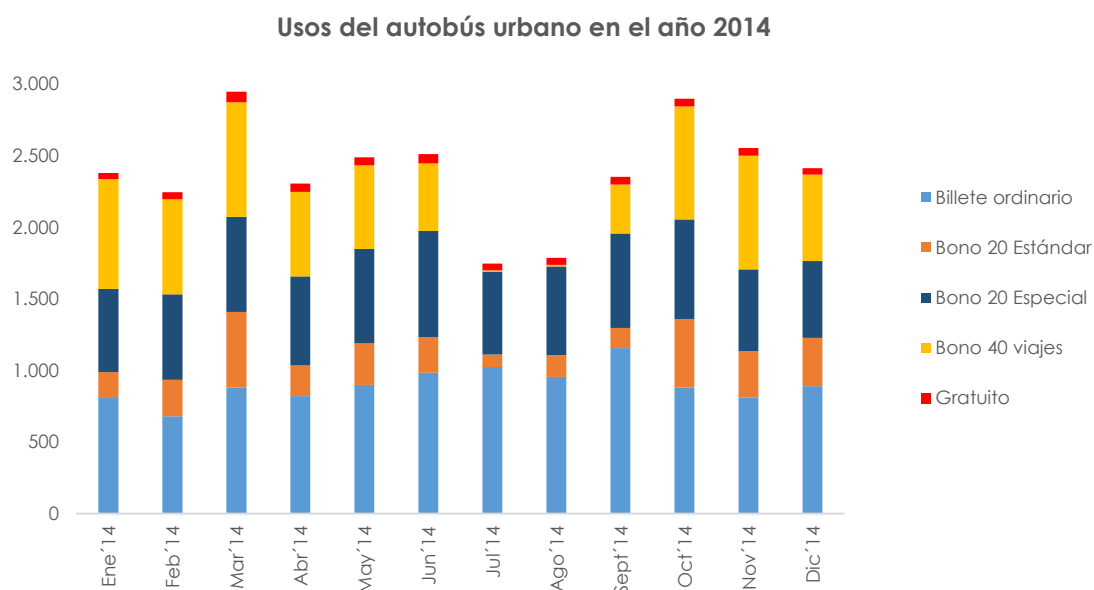


Gráfico 23. Evolución del uso del autobús urbano en 2014 según tipo de billete
Fuente: Alosa

Están en vigor la siguiente tipología de billetes:

	Precio	Validez	Observaciones (Obligatorio presentar documentación para su expedición)
Billete sencillo	1,00.-€		
Bono 20 viajes estándar	14,00.-€	Un año	
Bono 20 viajes especial	10,00.-€	Un año	- Jóvenes, - Mayores de 65 años - Discapacitados entre 40 y 65% - Familias numerosas.
Bono 40 viajes	12,00.-€	Un año	- Escolares (Obligatorio presentar Carnet Escolar para su expedición) - Familias sin recursos (Informe del Servicio Social de Base de la Comarca)
Bono acceso gratuito	Gratuito	Un año	- Menores de 4 años - Discapacitados igual o mayor del 65%

Tabla 9. Tipos de billetes

El horario de atención al público de la taquilla para la recogida de bonos es:

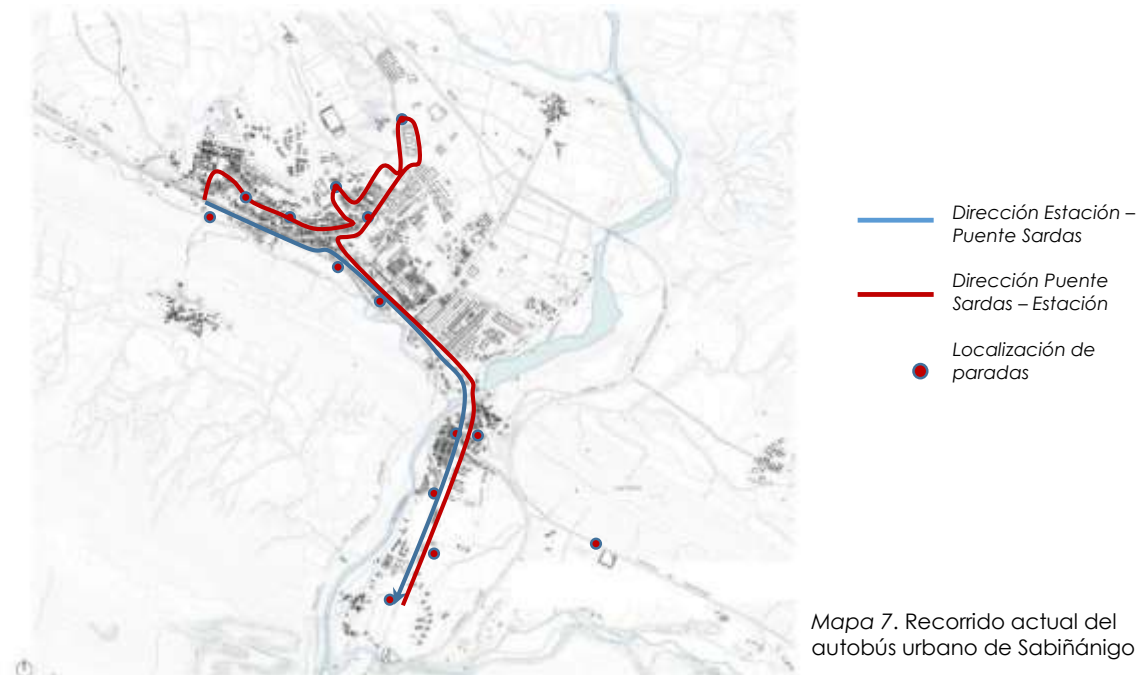
Lunes a jueves: de 08:00 a 11:30 horas y de 15:00 a 18:00 horas

Viernes: 08.00 a 13:15 horas 15:00 a 19:30 horas

Domingos: 15:00 a 19:30 horas

En 2014, un 37,7% de los usos provino del *billete ordinario*; un 11,3% del Bono 20 estándar; un 26,3% utilizó el Bono 20 especial (aquí se nota la alta utilización del bus urbano por los estudiantes) y un 22,4% el Bono 40. Existe un porcentaje muy bajo que tuvo el acceso gratuito (un 2,3%) en 2014.

En el año 2013, el recorrido del autobús urbano fue motivo de un proceso de participación ciudadana. El nuevo recorrido que se consensó y que está en vigor desde el 11 de enero de 2016 es el siguiente:



Con esta modificación se pretende dar una mejor conexión entre zonas. No obstante, se debería renovar la información ofrecida en las paradas y el horario no acaba de adaptarse a todos los eventos que se organizan (*Aportaciones realizadas en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)

Los horarios son:

DIRECCIÓN ESTACIÓN - PUENTE SARDAS

Estación Autobús	Plaza España	Centro Salud	Plaza Cillas Cortillas	Pirenarium	Zona escolar Puente sardas
8:00*	8:02	8:04	8:07	8:09	8:12
8:30*	8:32	8:34	8:37	8:39	8:42
9:00*	9:02	9:04	9:07	9:09	9:12
9:36*	9:38	9:40	9:43	9:45	9:48
10:00	10:02	10:04	10:07	10:09	10:12
10:45	10:47	10:49	10:52	10:54	10:57
11:30	11:32	11:34	11:37	11:39	11:42
12:15	12:17	12:19	12:22	12:24	12:27
13:00	13:02	13:04	13:07	13:09	13:12
13:45*	13:47	13:49	13:52	13:54	13:57
PARADA DE 14:00 A 16:15					
16:15	16:17	16:19	16:22	16:24	16:27
17:00	17:02	17:04	17:07	17:09	17:12
17:45	17:47	17:49	17:52	17:54	17:57
18:30	18:32	18:34	18:37	18:39	18:42
19:15	19:17	19:19	19:22	19:24	19:27
20:00	20:02	20:04	20:07	20:09	20:12

*servicio del 16/09 al 14/06 excepto en vacaciones escolares

DIRECCIÓN PUENTE SARDAS – ESTACIÓN

Zona escolar Puente sardas	Urb. Virgen del Pilar	Cemen-terio	Pirena-rium	Pza. Cillas Corfillas	Centro salud	Pla. España	Calle Serrablo, 110	Tanato-rio	C/Gral. Villacam-pa	Pza. Constitu-ción	C/Coli Escalo-na 39/54	Mar-qués Urqui-jo, 4	Estación
8:15*	8:16		8:18	8:20	8:23	8:25							8:27
8:45*	8:46		8:48	8:50	8:53	8:55							8:57
9:12*	9:14		9:16	9:18	9:20	9:22	9:24		9:27	9:29	9:32	9:33	9:35
9:49*	9:51		9:53	9:55	9:57	9:59							10:00
10:15	10:16	10:19	10:22	10:24	10:27	10:29	10:31	10:33	10:36	10:38	10:42	10:43	10:45
11:00	11:01		11:03	11:05	11:08	11:10	11:12	11:14	11:17	11:19	11:23	11:24	11:26
11:45	11:46		11:48	11:50	11:53	11:55	11:57	11:59	12:02	12:04	12:08	12:09	12:11
12:30	12:31	12:34	12:37	12:39	12:42	12:44	12:46	12:48	12:51	12:53	12:57	12:58	13:00
13:15	13:16		13:18	13:20	13:23	13:25	13:27	13:29	13:32	13:34	13:38	13:39	13:41
14:30*	14:31		14:33	14:35	14:38	14:40	14:42	14:45	14:47	14:49	14:53		14:56
PARADA DE 14:30 A 16:30													
16:30	16:31		16:33	16:35	16:38	16:40	16:42	16:44	16:47	16:49	16:53	16:54	16:56
17:15	17:16		17:18	17:20	17:23	17:25	17:27	17:29	17:32	17:34	17:38	17:39	17:41
18:00	18:01		18:03	18:05	18:08	18:10	18:12	18:14	18:17	18:19	18:23	18:24	18:26
18:45	18:46		18:48	18:50	18:53	18:55	18:57	18:59	19:02	19:04	19:08	19:09	19:11
19:30	19:31		19:33	19:35	19:38	19:40	19:42	19:45	19:47	19:49	19:53	19:54	19:56
20:15	20:16		20:18	20:20	20:23	20:25	20:27	20:29	20:32	20:34	20:38	20:39	20:41

*servicio del 16/09 al 14/06 excepto en vacaciones escolares

3.6.2. AUTOBUSES INTERURBANOS

Los autobuses interurbanos que llegan y salen de Sabiñánigo tienen su parada en la Estación de Autobuses (C/ Serrablo, s/n) (Ver Imagen 62).



Imagen 62. Estación de Autobuses de Sabiñánigo

Los horarios de los autobuses interurbanos con paradas en Sabiñánigo son los siguientes:

Línea Zaragoza-Jaca

(Precio billete estándar Sabiñánigo – Zaragoza: 14,50.-€ y Sabiñánigo – Jaca: 1,75.-€).

(Se ha incluido en este Diagnóstico el aumento de frecuencias fruto del Convenio entre el Ayuntamiento de Sabiñánigo y el Ayuntamiento de Jaca firmado en diciembre de 2015, para favorecer el desplazamiento de alumnos y mantenimiento de servicios educativos y sanitarios).

De lunes a viernes

Zaragoza	Sabiñánigo	Jaca
	8:05	8:20
	8:30	8:45
06:30	8:50	9:10
08:30	10:40	11:00
11:00	13:10	13:30
	14:45	15:00
14:00	16:10	16:30
	16:45	17:00
	17:00	17:15
15:30	17:40	18:00
17:00	19:10	19:30
18:00*	19:35*	19:55*
	20:00	20:15
19:00	21:10	21:30
	21:30	21:45
20:30*	22:50*	23:10*

Jaca	Sabiñánigo	Zaragoza
06:30	06:50	8:50
07:50	08:05	
08:30	08:50	10:50
11:00	11:20	13:20
13:00	13:20	15:20
13:30	13:45	
14:00	14:20	16:20
15:00	15:20	17:35
16:00	16:20	18:20
17:00	17:20	19:20
17:30	17:45	
18:30	18:45	
19:00	19:20	21:20
20:30	20:45	

*servicio solo viernes

Sábados

Zaragoza	Sabiñánigo	Jaca
	8:30	8:45
06:30	8:50	9:10
08:30	10:40	11:00
11:00	13:10	13:30
13:00	15:10	15:30
	17:00	17:15
17:00	19:10	19:30
19:00	21:10	21:30

Jaca	Sabiñánigo	Zaragoza
08:30	08:50	10:50
10:30	10:45	
11:00	11:20	13:20
13:00	13:20	15:20
15:00	15:20	
17:00	17:20	19:30
17:30	17:45	
19:00	19:20	21:30

Domingos

Zaragoza	Sabiñánigo	Jaca
08:30	10:40	11:00
11:00	13:10	13:30
13:00	15:10	15:30
	17:00	17:15
17:00	19:10	19:30
19:00	21:10	21:30
20:30	22:50	23:10

Jaca	Sabiñánigo	Zaragoza
08:30	08:50	10:50
10:30	10:45	
11:00	11:15	
13:00	13:20	15:20
15:00	15:20	17:35
16:00	16:20	18:20
17:00	17:15	19:25
18:00	18:20	20:20
19:00	19:20	21:20

Línea Sabiñánigo-Formigal

(Precio billete estándar Sabiñánigo – Formigal: 4,95.-€)

De lunes a viernes

Sabiñánigo	Formigal
17:45	19:00

Formigal	Sabiñánigo
07:30	08:45
15:45	17:00

Sábados

Sabiñánigo	Formigal
10:45	12:00
17:45	19:00

Formigal	Sabiñánigo
07:30	08:45
15:45	17:00

Domingos

Sabiñánigo	Formigal
10:45	12:00

Formigal	Sabiñánigo
15:45	17:00

Línea Sabiñánigo-Sarvisé

(Precio billete estándar Sabiñánigo – Sarvisé: 4,85.-€)

De lunes a viernes

Sabiñánigo	Sarvisé
11:00	12:05

Sarvisé	Sabiñánigo
15:00	16:05

Sábados

Sabiñánigo	Sarvisé
09:15	10:25

NO HAY SERVICIO

Domingos

Sabiñánigo	Sarvisé
11:00	12:05
16:45	17:50

Sarvisé	Sabiñánigo
15:00	16:05
18:00	19:05

3.6.3. TAXIS

En Sabiñánigo, existen 6 licencias de autotaxis y 3 paradas debidamente identificadas mediante señalización horizontal y vertical: Estación de Autobuses, Centro de Salud (Ver Imágenes 63 y 64) y entrada a Pirenarium Espacio Ciudadano.

Imágenes 63 y 64 Señalización horizontal y vertical parada de taxi en Avda. Huesca – Centro de Salud



Contactos de los concesionarios:

Taxi Ángel Puértolas	609 504 272
Taxi Hermanos Escar	649 039 986
Taxi Fernando Galindo	689 487 193
Taxi Susana Pau Molina	669 220 729
Taxi Antonio Pavón	629 124 171 (Taxi adaptado)
Taxi Luis Ángel Yuste	630 272 613

3.6.4. FERROCARRIL

Los trenes que llegan y salen de Sabiñánigo tienen su parada en la Estación de ferrocarril (Ver Imagen 65), que comparte espacio con la Estación de Autobuses (C/ Serrablo).



Imagen 65. Estación de Ferrocarril de Sabiñánigo

Línea Zaragoza-Canfranc

(Precio billete estándar Sabiñánigo – Zaragoza: 13,35.-€)

De lunes a viernes

Zaragoza	Sabiñánigo
08:40	11:42
15:41	18:41

Sabiñánigo	Zaragoza
06:50	09:45
18:43	21:48

Sábados

Zaragoza	Sabiñánigo
06:40	09:36
08:47	11:57
15:41	18:41

Sabiñánigo	Zaragoza
09:35	12:40
16:25	19:43
18:43	21:48

Domingos

Zaragoza	Sabiñánigo
06:40	09:36
08:47	11:57
15:41	18:41

Sabiñánigo	Zaragoza
09:35	12:40
16:25	19:43
18:43	21:48

3.6.5. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

A partir de las Encuestas de Movilidad de Sabiñánigo recabadas entre los vecinos de Sabiñánigo se muestran los resultados de satisfacción del transporte público:

GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS URBANO (1 lo peor, 5 lo mejor)

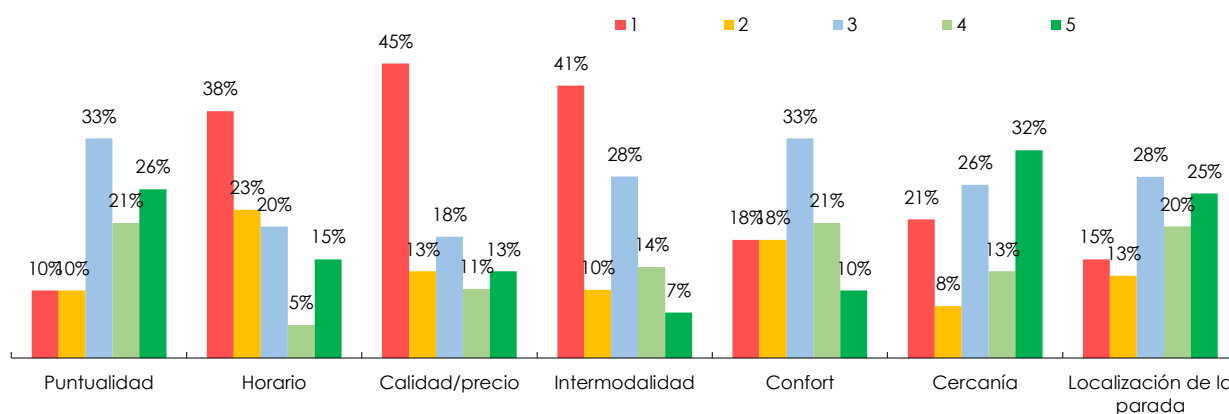


Gráfico 24. Grado de satisfacción del servicio de autobús urbano

De las 263 respuestas recibidas, lo peor valorado es el horario, la calidad/precio y la intermodalidad del autobús urbano, mientras que la cercanía y la localización de la parada reciben mejores puntuaciones.

GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS INTERURBANO (1 lo peor, 5 lo mejor)

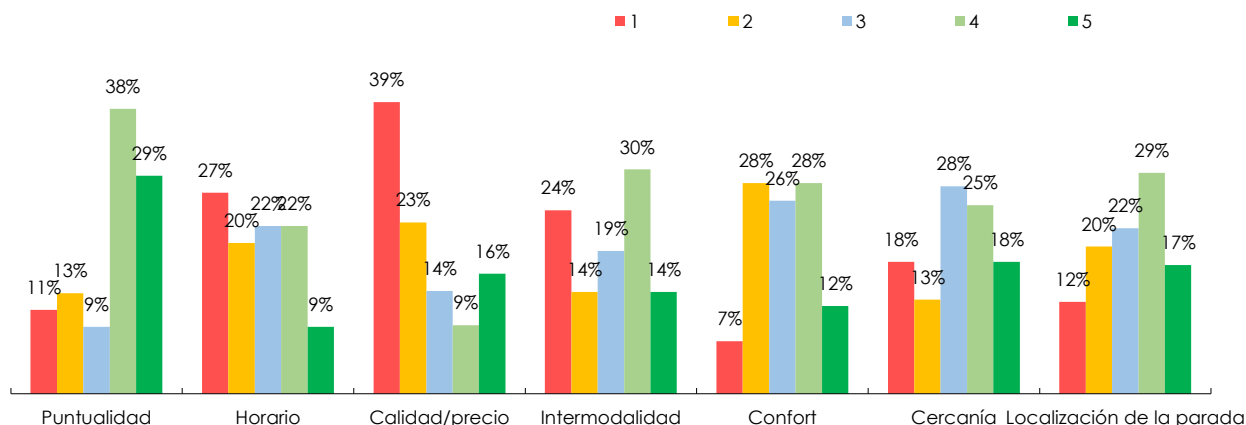


Gráfico 25. Grado de satisfacción del servicio de autobús interurbano

De las 186 respuestas recibidas, lo peor valorado es la relación calidad/precio, seguido por el horario y la intermodalidad. Por el contrario, la puntualidad recibe buenas opiniones.

GRADO DE SATISFACCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (1 lo peor, 5 lo mejor)

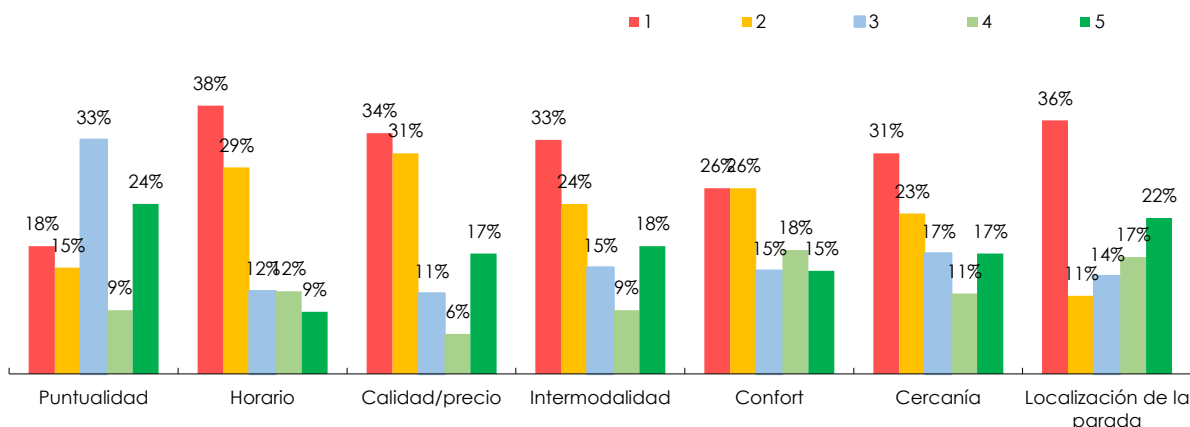


Gráfico 26. Grado de satisfacción del servicio de transporte ferroviario

De las 189 respuestas recibidas, el transporte ferroviario, en todos los conceptos, excepto en la puntualidad, recibe malos resultados.

3.6.6. CONCLUSIONES

El transporte público en Sabiñánigo tiene una influencia muy baja en la movilidad de la población. El interurbano se utiliza principalmente para desplazamientos relacionados con el trabajo, ocio y gestiones principalmente a Huesca y Jaca; así como a Zaragoza por cuestión de estudios. La movilidad entre los habitantes de núcleos rurales pertenecientes al término municipal y Sabiñánigo no se produce con este medio de

transporte pues sería insostenible su mantenimiento debido a la baja densidad demográfica del término municipal, por lo que se recurre al transporte privado.

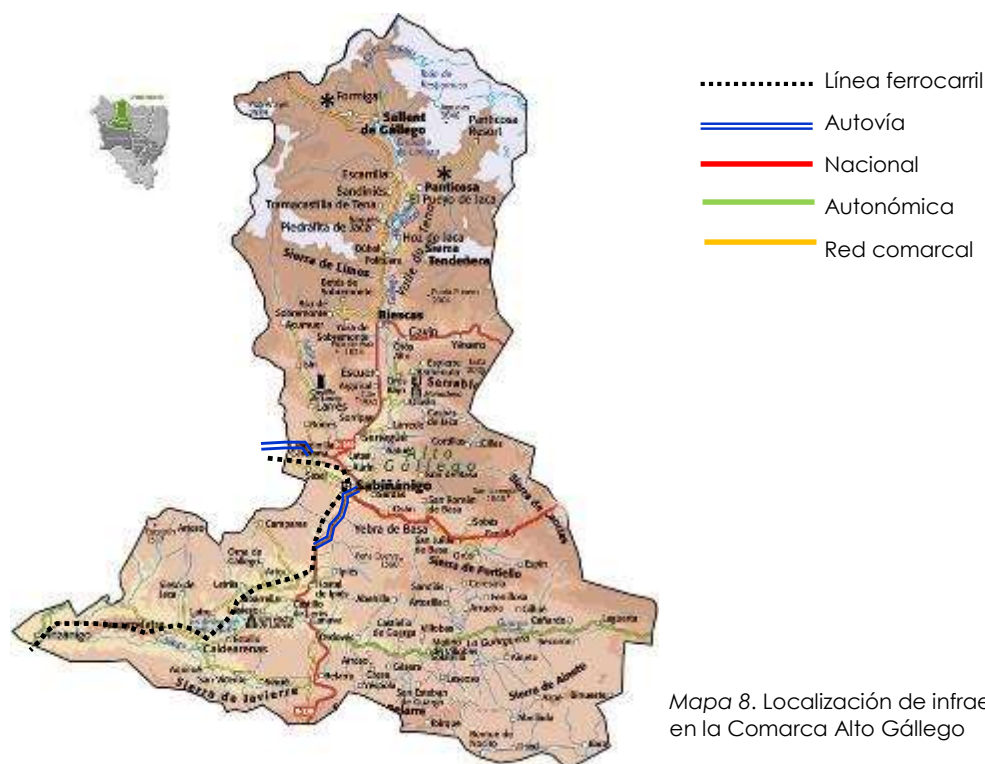
El transporte urbano se utiliza principalmente por personas mayores y estudiantes debido a que la frecuencia de horarios en los desplazamientos oscila entre treinta y cuarenta y cinco minutos dependiendo de la franja horaria. Aunque se está estudiando una mayor optimización del servicio intentando coincidir horarios con entradas y salidas de centros educativos y los autobuses interurbanos y ferrocarril, este medio de transporte, necesario debido a la morfología de la ciudad, tiene poco uso siendo un servicio deficitario para el Ayuntamiento, por lo que no se puede plantear un incremento del servicio para acortar el tiempo de espera del autobús. Lo que procede es mejorar paulatinamente el servicio buscando mejores recorridos y horarios y con un autobús más eficiente y de menor tamaño, adaptado a las condiciones de accesibilidad de personas con problemas de movilidad.

Respecto al transporte por ferrocarril, su uso es prácticamente testimonial, debido a la poca frecuencia de horarios y la mala relación de la calidad /precio.

3.7 INFRAESTRUCTURA Y TRÁFICO VIARIO

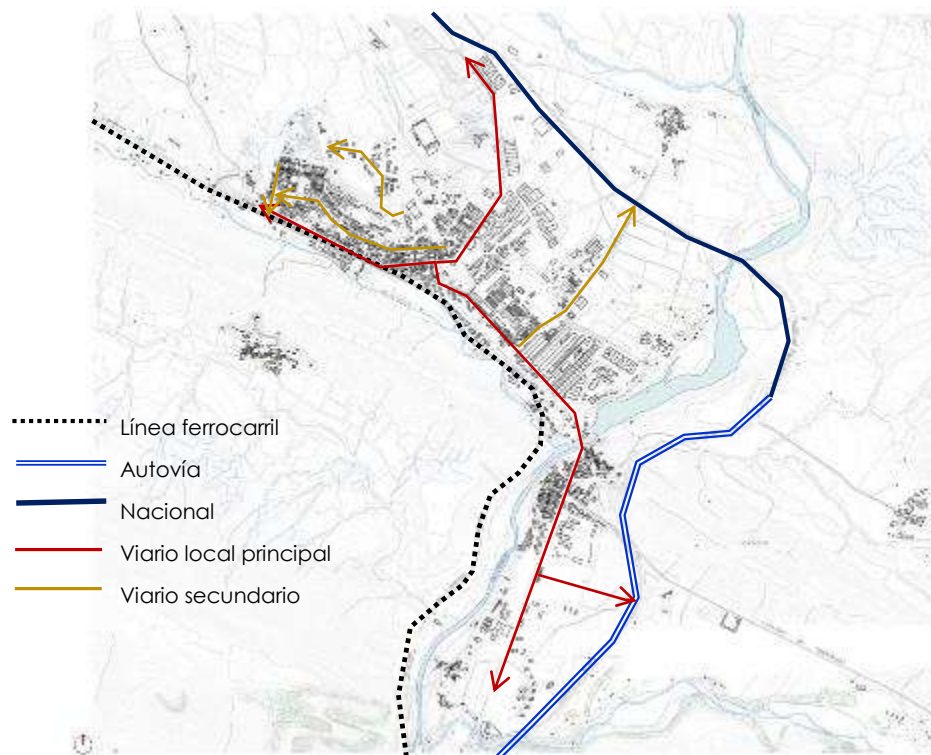
3.7.1. CONFIGURACIÓN GENERAL DE LA RED VIARIA

A lo largo de la Comarca Alto Gállego, se pueden encontrar diferente infraestructura viaria Ver Mapa 8.



Mapa 8. Localización de infraestructuras en la Comarca Alto Gállego

3.7.2. JERARQUÍA VIARIA DE LA INFRAESTRUCTURA DE SABIÑÁNIGO



Mapa 9. Jerarquía viaria

3.7.3. CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA LOCAL

La infraestructura viaria local está compuesta por unas 120 calles y plazas que ocupan una superficie total de 489.384 m². De las 120 calles únicamente 5 se pueden considerar como peatonales o semipeatonales (4,2%). El resto se divide en vías de dos sentidos y de uno, con calzadas relativamente anchas (con excepciones en el Barrio Santiago y Barrio San Fermín) debido a que se trata de una localidad relativamente nueva.

El tipo de pavimento que predomina es el asfalto. Cada año, el Ayuntamiento realiza un mantenimiento de las calzadas con proyectos de reasfaltado.

En un intento de mejorar la seguridad de la red viaria local y reducir la velocidad del tráfico, se han ido realizando intervenciones para construir rotondas en sustitución de cruces.

Así, se pueden encontrar rotondas en:

Plaza. España (Intersección C/ Serrablo – Avda. Huesca)

Entre fábricas (intersección Avda. Huesca y cabañera)

Boulevard (intersección Avda. Ejército y Boulevard)

Avda. Biescas (intersección Avda. Biescas – C/ Ibirque)

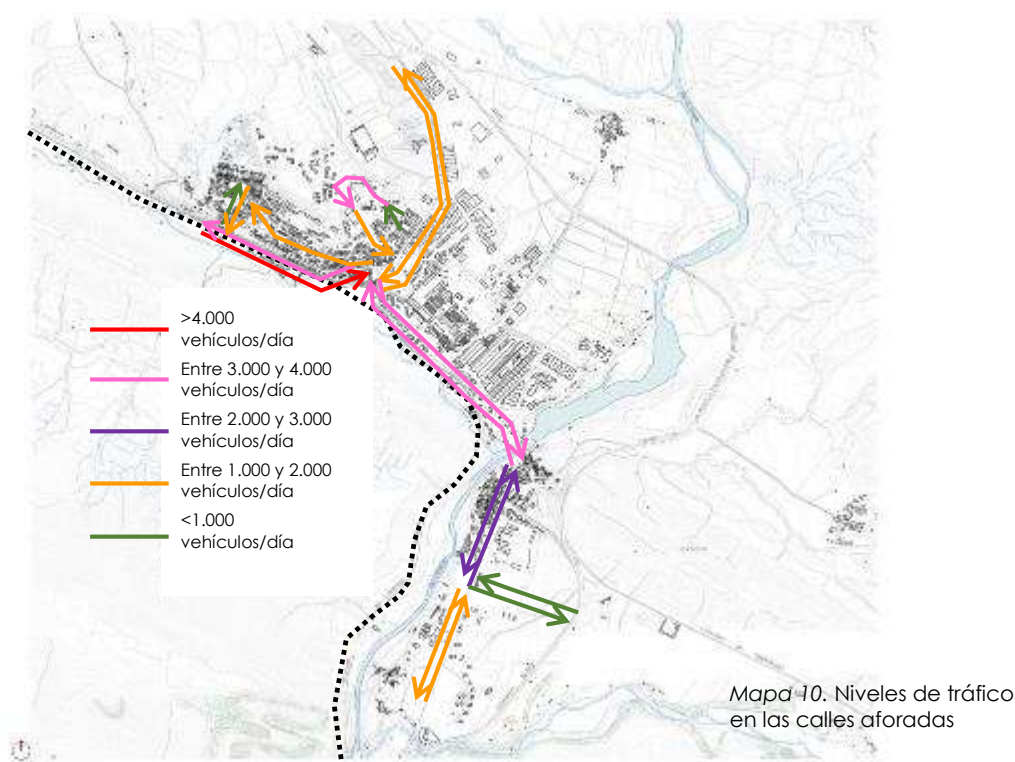
Avda. Biescas (intersección Avda- Biescas – Vial acceso Montecasona) (en la sesión informativa del proceso de participación surgen dudas sobre la solución técnica utilizada para la construcción de esta rotonda y los problemas puntuales que esto provoca).

3.7.4. TRÁFICO VIARIO

3.7.4.1 Niveles de tráfico en las calles principales

Gracias a la colaboración de la Diputación Provincial de Huesca, durante varias semanas se han aforado las calles que se consideran más representativas para el análisis del tráfico de la localidad a razón de 7 días de estudio por cada calle.

Los resultados completos se recogen en el Anexo II de este Plan, pero a modo de resumen, se presenta el Mapa 10 en el que, por colores, se distinguen los niveles de tráfico de las calles aforadas.



Analizando los resultados desde un punto de vista global, se puede decir que tal y como están organizados los sentidos del tráfico en la actualidad, no existen congestiones ni embotellamientos. La mayor densidad de vehículos se concentra en la C/ Serrablo, con una media de 6 coches/min en dirección Pza. España (descontando las horas de la madrugada) y con 5 coches/min de media en dirección Estación de autobuses. En el resto de las vías aforadas se constata que el número de vehículos que circulan por ellas permite la posibilidad de introducir áreas peatonales en el municipio y redistribuir el aumento de aforos que la peatonalización supone en las áreas perimetrales contando incluso con la posibilidad de crecimiento poblacional en las áreas residenciales que no están desarrolladas.

Particularizando el análisis de los resultados obtenidos de las vías aforadas, se pueden ir extrayendo las siguientes conclusiones, comenzando por el sur y yendo hacia el norte.

El Boulevard Antonio Muñoz Lorient es una calle de dos carriles para cada uno de ambos sentidos, con una anchura por sentido de al menos 7m. En dirección entrada a la ciudad, los resultados son bastante constantes durante los 7 días de la semana (pequeños aumentos los viernes y los sábados) y prácticamente, en todas las franjas horarias (exceptuando la madrugada). De media, circula 1 coche/min. Teniendo en cuenta que en las inmediaciones del Bulevar se encuentra un área urbanizada correspondiente a los Planes Parciales *Puente Sardas* y *Antiguo Acuartelamiento de Sabiñánigo "Gravelinas"* que en la actualidad está sin construir, se puede asegurar que esta vía absorbería sin problema el aumento de población (y por tanto de desplazamientos) que se produciría al desarrollarse. En dirección salida de la ciudad los datos también permanecen relativamente constantes durante toda la semana, aunque a lo largo de los días, existen unas horas en las que circula mayor número de vehículos, en las franjas de 13:00 a 15:00h y de 18:00h a 20:00h. Como conclusión, se podría decir que es una vía infrautilizada.

La Avenida del Ejército es la vía de entrada por el sur de la localidad. La anchura de calzada es superior a los 7m y el interés por aforarla se incrementa debido a la existencia de centros educativos de primaria y secundaria en las inmediaciones. Evidentemente los resultados confirman un aumento de vehículos a las horas de entradas y salidas de los centros (de 8:30 a 10:00h tanto el Instituto como el Colegio), de 14:30h a 15:30h (con la salida del Instituto y la entrada al Colegio por la tarde) y a partir de las 16:30h hasta las 18:00h con la salida del colegio. Aun así, es una vía que en el sentido centro de la localidad, como máximo, tiene 3 coches/min y en sentido salida, 2,5 coches/min.

La Avenida de Huesca es la continuación de la Avenida del Ejército en sentido sur-norte, una vez atravesado el Puente sobre el Río Gállego. La calzada es mayor de los 7m y el lugar elegido para la colocación de los aforadores fue en un paso de peatones elevado, a la altura del Centro de Salud. En el sentido centro de ciudad, la media es de 5 coches/min, (aunque en momentos puntuales pueden llegar a ser hasta 6). De lunes a viernes, se aprecia una circulación bastante constante durante las mañanas (de 9 a 15:00h), un descenso entre las 15:00 y las 18:00h, para luego, llegar al máximo diario entre las 19:00 y las 21:00h. Claramente tiene influencia en estos comportamientos la ubicación de la Fábrica Iberfoil Sabiñánigo y los polígonos Castro Romano y Fosforera (Ver descripción en el apartado 2.1. *Los Polígonos Industriales y/o Empresariales*). Los sábados y domingos disminuye el nº de vehículos. En el sentido dirección Huesca, el tránsito es mucho más constante a la largo de la jornada laboral, de nuevo con una media de 5 vehículos/min.

La Calle Serrablo tiene dos tramos, desde la Estación de autobuses a Pza. España y de Pza. España a Avda. de Biescas. Únicamente el primero se ha aforado. Como ya se ha comentado a lo largo del documento, se trata de la principal arteria de la localidad y en ella se concentra la actividad comercial. A pesar de que el límite de velocidad en el casco urbano de Sabiñánigo es de 50km/h, por lo general en esta calle la velocidad de los vehículos es menor, dado que existen numerosos pasos de peatones muy transitados e incluso un semáforo en el lugar exacto donde se colocaron los aforadores. Con una calzada útil de más de 6m, tiene circulación en ambos sentidos. En dirección Plaza España, ofrece la mayor densidad de vehículos de todas las vías aforadas, con 6 vehículos/min y llegando incluso en algún momento del día a 7,6 coches/min. El comportamiento de la circulación en esta calle se asimila al de otras ya descritas: constante en las horas de las mañanas, un descenso al mediodía y valores

máximos a las 20:00h. Los viernes tiene más desplazamientos que el resto de días y los domingos se reducen. En dirección Estación de autobuses (y salida por carretera de Jaca), las cifras disminuyen con respecto al otro sentido. De nuevo los viernes es el día de mayor afluencia y los domingos el de menor.

La Calle Coli Escalona es paralela a la calle Serrablo hacia el norte. Se trata de una vía de un solo sentido, dirección Jaca y tiene una calzada útil de 4,15m. De media circulan por ella alrededor de 2 vehículos/min y los sábados y domingos el nº de vehículos disminuye.

La Avenida de Biescas es la continuación de la C/ Serrablo como salida de la ciudad dirección Biescas. En uno de sus laterales está el Polígono Llano de Aurín, que cuenta con una importante zona comercial con numerosos establecimientos de gran superficie. El aforador se colocó entre las dos rotondas de salida de la ciudad. En dirección entrada, se nota el horario comercial y hasta las 10h no aumenta el tránsito de vehículos, mientras que de salida, se diferencian tres momentos puntuales en los que aumentan las salidas: las 9:00h, las 14:00h y las 20:00h. De media 2 vehículos/min.

La calle Zaragoza es una vía de dos sentidos, transversal a la C/ Serrablo y C/ Coli Escalona. Tiene una anchura de 6,20m. En sentido descendente (podríamos decir que es el que lleva al centro de la ciudad), la media es de 2coches/min. Mientras que en sentido ascendente es de 1,5coches/min.

Por último, se ha medido una céntrica zona integrada por las plazas Constitución y Santa Ana. En Plaza Constitución, dirección Ciudad de Billere, los resultados de la vía de 3m y un único sentido son elevados para el tipo de vía de que se trata. Es seguro que tiene influencia la existencia en las inmediaciones de un centro escolar y varias instalaciones deportivas y culturales. De nuevo en Plaza Constitución, dirección paseo de la Corona, la cifra es bastante menor. Por último, en Plaza Santa Ana, dirección C/ Ramiro El Monje, el tráfico es intenso. Se trata de una calzada de 8,5m, con espacio de aparcamiento en ambos lados y doble dirección, por lo tanto, la calzada útil es de 4,20m, para soportar, de media, 5 coches/min.

Como conclusión, se puede afirmar de una manera objetiva lo que se constata en el día a día: que Sabiñánigo no tiene problemas de tráfico de vehículos. Como además, como se ha comentado anteriormente, el acceso a los polígonos industriales por parte de los vehículos pesados de produce por la carretera N-260 que discurre perimetralmente al municipio, el tráfico en el interior del municipio es fluido, con un predominio muy importante del vehículo medio tipo turismo.

Los datos obtenidos de la medición de los aforadores permiten concluir que el objetivo a medio plazo de ampliar las zonas e itinerarios peatonales es posible sin que se produzcan significativos problemas de tráfico debido al inevitable aumento del número de desplazamientos que se producirán en las áreas próximas.

3.7.4.2 Principales problemas

Nº de accidentes de tráfico:

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Nº de accidentes de tráfico en casco urbano	56	55	48	35	47	45
Nº de accidentes con atestado o diligencia a prevención *	40	36	28	18	29	24

* La diferencia entre nº de accidentes de tráfico y con atestado, es que en el segundo caso sólo se incluyen los accidentes con daños físicos o en los que no hay acuerdo entre las partes implicadas.

Tabla 10. Nº de accidentes en el casco urbano por anualidades

Clasificación por los daños ocasionados

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Con daños personales	11	9	11	1	11	9
Con daños materiales	29	27	17	17	18	15

Tabla 11. Nº de accidentes clasificados

Ubicación de los accidentes con diligencias

Año	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Avda. Ejército	4	5	2	2	2	3
Avda. Huesca	7	1	4	1	5	--
C/ Serrablo	7	9	10	--	7	4
C/ Coli Escalona y Marqués de Urquijo	4	3	1	3	2	2
Avda. Biescas	1	1	1	3	2	--
Crta. De Jaca	1	3	--	--	3	2
C/ Gral. Villacampa	2	2	1	1	--	--
Pza. España	--	--	--	--	2	--
C/ Pedro Sesé	--	2	2	--	--	--
C/ Asún	--	--	--	2	--	--
C/ El Pilar	--	--	2	1	--	3
Resto de calles	13	11	7	5	6	10
Total	39	37	30	18	29	24

Tabla 12. Ubicación de los accidentes

Clasificación del Parque de vehículos

Clasificación del parque de vehículos en 2013

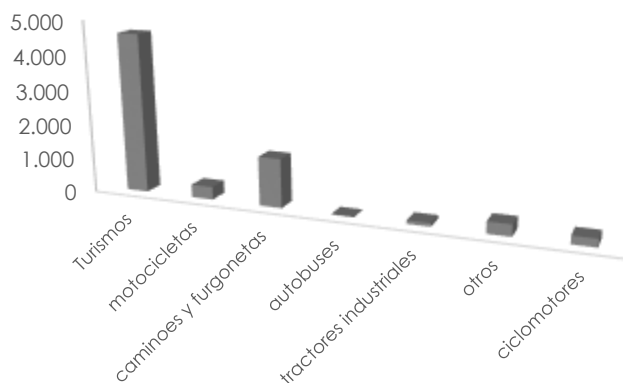


Gráfico 27. Clasificación del parque de vehículos del año 2013 en Sabiñánigo

Como puede observarse en la Gráfico 27, la fracción de vehículos más numerosa corresponde a turismos, cuyo porcentaje respecto del total en el año 2013 es del 65,3%, seguido en orden decreciente por camiones y furgonetas (20,0%). Las motocicletas suponen un 5,2%, los ciclomotores un 3,3% y los tractores 1,4%.

Evolución del parque de vehículos

Evolución parque vehículos y población

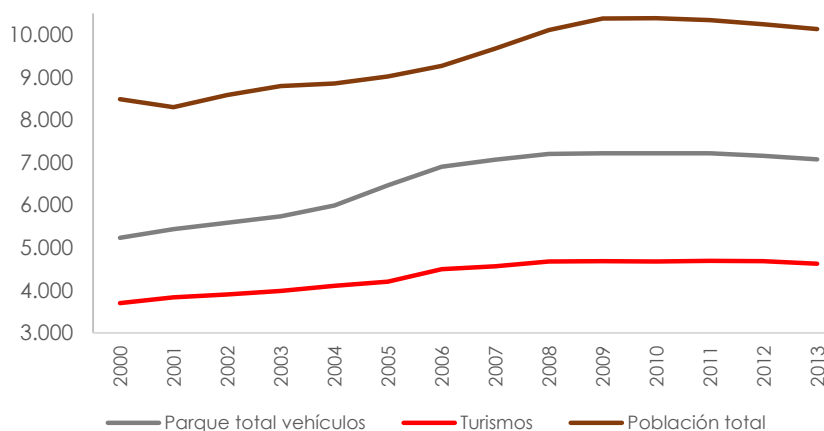


Gráfico 28. Evolución del parque de vehículos, frente a la evolución del nº de habitantes

A la vista de la Gráfico 28 se observa que existe un crecimiento lineal del número total de vehículos a lo largo de los primeros 10 años, crecimiento incluso superior al crecimiento de la población en ese periodo de tiempo. A continuación, desde el año 2009, el nº de vehículos se mantiene, siendo la cifra de 2013 de 7.078 vehículos.

Índice de motorización

El índice de motorización da idea del nº de vehículos por cada 1.000 habitantes y por cada año. Mientras en el año 2000, el índice de motorización en Sabiñánigo era de 0,62%, en el año 2009 fue del 0,695%. En el año 2013 (último del que se poseen datos) el índice fue del 0,698%.

Antigüedad del parque de vehículos

Antigüedad del parque de vehículos del año 2013

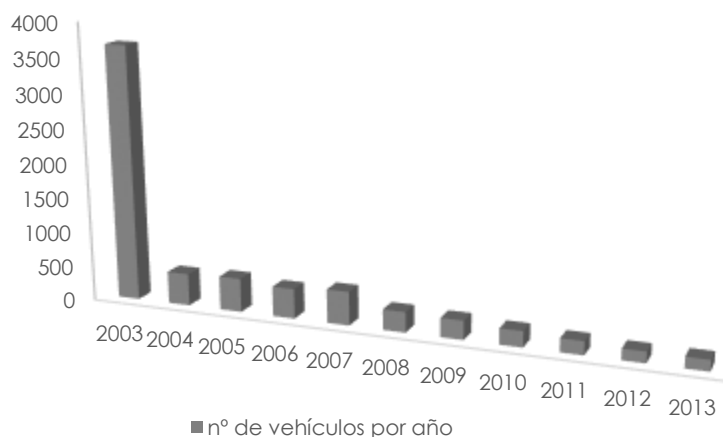


Gráfico 29. Antigüedad del parque de vehículos. El dato de 2003 se refiere a ese año y anteriores

Según los datos del Gráfico 28, en el año 2013, el 53,8% de los vehículos en circulación tenían más de 10 años y menos del 15% de los vehículos tenían menos de 5 años.

3.8 APARCAMIENTO

3.8.1. DESCRIPCIÓN DEL APARCAMIENTO

Al tratarse de una ciudad relativamente "nueva", en general no existen problemas de aparcamiento en Sabiñánigo (Ver *Imágenes 66 y 67*), salvo en momentos y espacios puntuales. En función del ancho de vía, pueden existir calles con aparcamientos en ambos sentidos y calles con aparcamientos en uno sólo de los lados. Sabiñánigo funciona como centro de servicios de la Comarca y en ocasiones se detectan problemas de aparcamiento para la gente que se desplaza a hacer determinadas gestiones. (*Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.*)



Imagen 66. Aparcamientos en ambos lados en la Pza. Santa Ana (vía de dos sentidos)



Imagen 67. Aparcamientos en un único sentido en C/ Coli Escalona (de un solo sentido)

En todo Sabiñánigo, existen **dos zonas de estacionamiento regulado** mediante **zona azul**. Su función no es tanto recaudatoria, como para favorecer la rotación en el principal eje comercial y de servicios, (C/ Serrablo (Ver Imagen 68) y Pza. Cervantes (Ver Imagen 69)). En total se cuenta con 113 plazas (81 en la C/ Serrablo y 32 en la Pza. Cervantes).



Imagen 68. Aparcamientos en C/Serrablo regulados mediante zona azul



Imagen 69. Aparcamientos regulados mediante zona azul en Pza. Cervantes

Existen además otros espacios habilitados como aparcamientos público gratuito:

Aparcamiento Ercros (Ver Imagen 70). Una parte del aparcamiento de esta céntrica fábrica de Sabiñánigo fue cedida por la empresa para destinarlo a aparcamiento libre, de 44 plazas:



Imagen 70. Aparcamientos en Aparcamiento gratuito Ercros

Se encuentra además, debidamente señalizado (Ver Imágenes 71 y 72) en ambas direcciones de la Calle Serrablo:



Imágenes 71 y 72. Señalización del aparcamiento de Ercos

Aparcamiento Polideportivo Pza. Constitución/Piscina Climatizada/Auditorio La Colina

Rodeando al edificio que comparten el Polideportivo de la Plaza Constitución y la Piscina Climatiza existe una zona de aparcamiento libre de 54 plazas (Ver Imagen 73). Además, una parte también da cobertura al Auditorio (Ver Imagen 74).



Imagen 74. Vista del aparcamiento que rodea al Polideportivo y también da cobertura al Auditorio

Imagen 73. Vista del aparcamiento delante del Polideportivo y Piscina



También se encuentra debidamente señalizado en ambas direcciones de la calle Serrablo (Ver Imágenes 75 y 76).



Imágenes 75 y 76. Señalización del aparcamiento del Polideportivo

Aparcamiento Polideportivo Puente Sardas/Colegio Puente Sardas/Instituto



El aparcamiento libre (Ver Imagen 77) que da cobertura al Colegio Puente Sardas, al Instituto Biello Aragón y al Polideportivo Puente Sardas dispone de 175 plazas.

Imagen 77. Aparcamiento del Polideportivo Puente Sardas

Aparcamiento en el polígono Llano de Aurín



En el Polígono Llano de Aurín existe un aparcamiento de vehículos y camiones (Ver Imagen 78).

Imagen 78. Aparcamiento en polígono Llano de Aurín

Aparcamiento de autocaravanas

Aprovechando una parte del aparcamiento de las instalaciones de Pirenarium, en el año 2015, el Ayuntamiento habilitó un Área de Autocaravanas (Ver Imagen 79) que cuenta con agua potable, electricidad, desagüe de aguas grises y negras y permite la estancia máxima de 48 horas continuadas en la misma semana, con una tarifa de 4,00.-€. Permanece abierto todo el año.



Imagen 79. Aparcamiento de autocaravanas

Por su localización, tiene acceso directo desde la Autovía A-23, tomando la salida 406 BOLTAÑA-FISCAL-SABIÑÁNIGO y accediendo al Bulevar A. Muñoz Lorient.

3.8.2. PROBLEMAS DE APARCAMIENTO

3.8.2.1 En el centro urbano

Como ya se ha comentado en el apartado anterior, realmente en Sabinánigo no existen problemas de aparcamiento.

3.8.2.2 En las proximidades de las zonas escolares

A las horas de entrada y salida de los centros escolares, muchos padres acompañan a sus hijos al Colegio en vehículo privado. A raíz de los resultados de unas

encuestas y unas actividades enmarcadas en el proyecto de Caminos escolares (Ver *Imagen 81*), se obtuvieron datos que muestran que en algunos colegios, el 43% de los alumnos de 4º de primaria acuden al colegio en vehículo privado.

Imagen 80. Resultado de la actividad realizada con los alumnos de 4º de primaria del Colegio Montecorona cuando se preguntó cómo acuden habitualmente al colegio



Para corroborar este hecho, se muestran imágenes de la entrada al Colegio Montecorona, en la que los vehículos aparcan a ambos lados de la C/ Ciudad de Billère (Ver *Imagen 81*), en la C/Torla (Ver *Imagen 82*) y en C/ Paseo de La Corona.

Imagen 81. Momento de entrada al Colegio Montecorona por C/ Ciudad de Billère



Imagen 82. Momento de entrada al Colegio Montecorona, vehículos en C/ Torla

También en el Colegio Puente Sardas, el aparcamiento se llena a las horas de entrada y salida (Ver *Imagen 83*)

Imagen 83. Momento de salida del Colegio Puente Sardas. El aparcamiento se llena de vehículos



3.8.2.3 En las zonas industriales

La zona industrial Llano de Aurín no tiene problemas de aparcamiento. Como ya se ha comentado, existen espacios destinados a aparcamiento tanto de camiones como de vehículos (Ver *Imágenes 84*):



Imágenes 84. Aparcamiento de camiones y vehículos en la C/ Ibirque

En el Polígono Castro Romano y en el Polígono Fosforera (Ver *Imagen 85*) tampoco existen.



Imagen 85. Aparcamientos en polígono Castro Romano

3.9 CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

3.9.1. PLAZAS RESERVADAS DE CARGA Y DESCARGA EN SABIÑÁNIGO

En Sabinánigo existen 9 plazas reservadas para carga y descarga, repartidas por las calles Serrablo y Coli Escalona. En la C/ Serrablo existen 6 zonas reservadas para carga y descarga, mientras que en la C/ Coli Escalona hay 3.

El horario de estacionamiento regulado es de 7:00 a 12:30h y de 16:00h a 18:00h, excepto festivos. El tiempo de estacionamiento máximo en ese horario es de 15 minutos.

La regulación particular de cada zona reservada se entiende que queda definida por la señalización, vertical y horizontal (Ver *Imagen 86*).



Imagen 86. Aparcamiento reservado para carga y descarga en C/ Serrablo.

3.10 ANÁLISIS DEBILIDADES – FORTALEZAS

3.10.1. DEBILIDADES

- **Orografía.** Sabinánigo creció por las laderas de una meseta denominada La Corona. Desniveles importantes en: las calles perpendiculares a la C/ Serrablo; en varias calles del Barrio Santiago y en el Acceso al Instituto San Alberto Magno. Ninguna de estas pendientes tiene resuelta la accesibilidad.



Imagen 89. Grupo de escaleras que conectan C/ Serrablo con C/Luis Buñuel

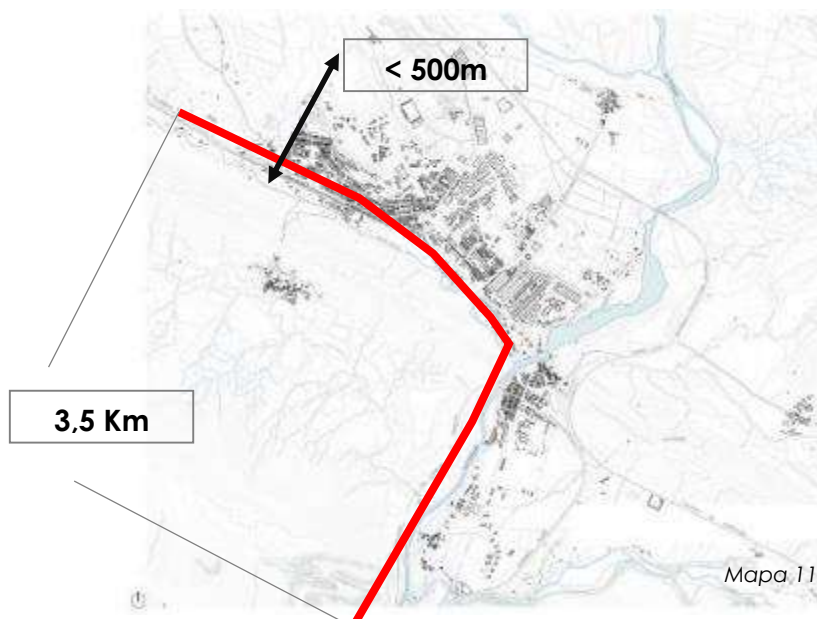


Imagen 87. Grupo de escaleras que conectan C/Coli Escalona y C/ Lepanto



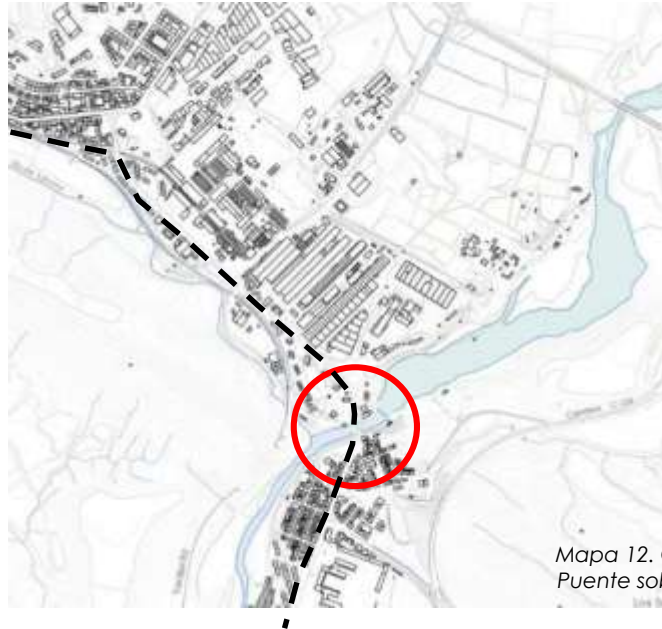
Imagen 88. Grupo de escaleras que conectan C/Luis Buñuel y C/ Coli Escalona

- **Carácter lineal** del municipio (>3,5Km de longitud con una anchura máxima <500m)



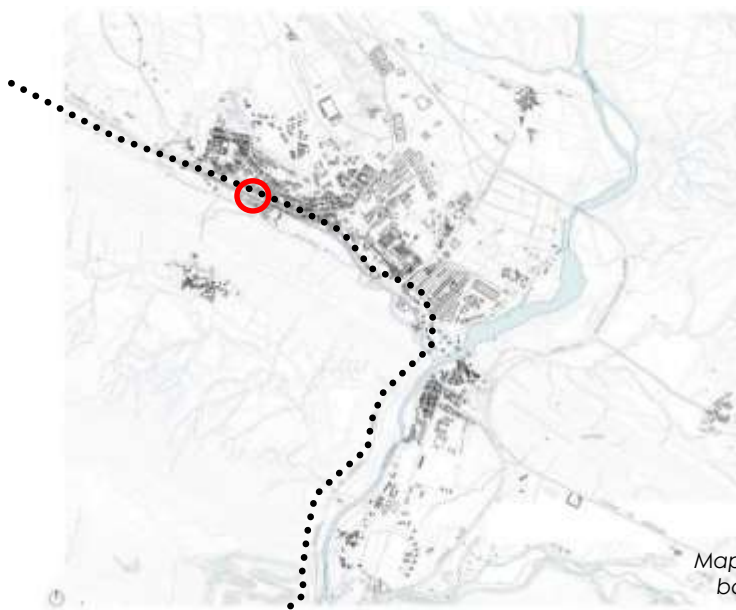
Mapa 11. Distancias

- **Crecimiento caótico y poco planificado** en los primeros 100 años de historia de la localidad.
- El **estrangulamiento** que supone la existencia de un único puente sobre el río Gállego, lo que origina una separación entre los dos barrios (La Estación y Puente Sardas). Por lo tanto, el tráfico rodado y el peatón confluyen en el puente.



Mapa 12. Cuello de botella
Puente sobre el río Gállego

- **Barrera física que supone la vía del ferrocarril.** Hoy por hoy, el único paso de la vía es inferior, a través de un túnel de pequeñas dimensiones.



Mapa 13. Situación del paso
bajo la vía del ferrocarril

- **Inexistencia de una Ordenanza de Seguridad y Tráfico**
- Servicio de TRANSPORTE PÚBLICO URBANO **deficitario**.

- Existencia de **barreras arquitectónicas** en vías públicas, parques, jardines y edificios de pública concurrencia
- **Obsolescencia** general del **asfaltado y de la señalización horizontal** de determinados tramos de la red urbana
- **Climatología** complicada, principalmente en los meses de invierno, para transitar a pie o en bicicleta por las calles con mucha pendiente.
- **No existe un sistema de transporte público interurbano** que conecte los 51 **núcleos de población habitados con Sabiñánigo**. Algunos se encuentran a más de 50 km de éste. No obstante, la densidad demográfica es muy baja, lo que provocaría servicios de transporte público deficitario
- La **bicicleta** prácticamente **no se usa en desplazamientos urbanos**, sin embargo una gran cantidad de personas practican ciclismo como actividad deportiva
- Importante **peso de la C/ Serrablo** en la jerarquía de la movilidad urbana municipal
- **Cotidiana utilización del vehículo privado** por lo cómodo y fácil que es circular por Sabiñánigo. Último índice de motorización de turismos (2013): 456,4 por cada 1.000 habitantes (prácticamente 1 turismo por cada dos personas).
- **No existe la posibilidad** de que las empresas de la localidad utilicen el **ferrocarril** para el **transporte de mercancías**.
- A pesar de que por Sabiñánigo, o sus inmediaciones, discurren tres ríos (Gállego, Aurín y Tulivana), **ninguno tiene las riberas acondicionadas** y por lo tanto, no se prestan al paseo y la bicicleta. *(Aportación realizada en la sesión informativa y de debate del proceso de participación.)*
- **No existe un área peatonal**.
- **Complicada intersección** a la entrada de los polígonos Castro Romano y Fosforera.

3.10.2. FORTALEZAS

- **No existen grandes congestiones de tráfico rodado** salvo en momentos muy puntuales (por ejemplo el fin de semana en el que se celebra la Quebrantahuesos).
- **Facilidad** para el **estacionamiento del vehículo privado**
- Existencia de un **Plan local de Ordenación del tráfico** del año 2005, que se ejecutó y contó con la ayuda de la Jefatura Provincial de Tráfico y en cuyas actuaciones se invirtieron más de 70.000€: reordenación de tráfico en calles, aumento de la capacidad de espacios de estacionamiento, mejoras en la señalización horizontal.

- En el año 2011 se completó el proyecto de mejora de la señalización turística vertical que se había iniciado en el año 2007. Se añadió información, identificando zonas de aparcamiento

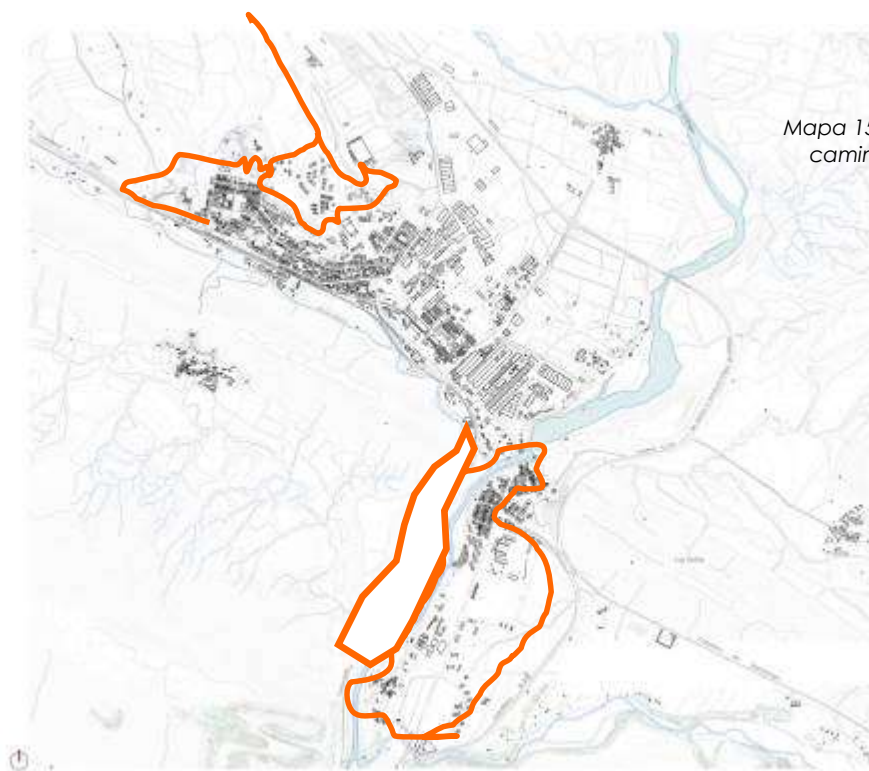


Imagen 90. Grupo de señalización en Pza. España

- Ejecución anual de **proyectos de asfaltado** de varias calles de Sabinánigo
- Existencia de un **DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD** en vías públicas, zonas verdes y edificios de pública concurrencia a partir del cual, ha comenzado a trabajar la recién creada **Escuela Taller "SABINÁNIGO ACCESIBLE"**, en la que durante 1 año, 10 personas se van a dedicar aprender a eliminar barreras arquitectónicas en la localidad.
- Ya está diseñada y pintada in situ, una **red de caminos escolares seguros** hacia los 3 centros de educación primaria de la localidad
- Existencia de un **servicio de Transporte urbano público colectivo**, cuyo recorrido y frecuencia fue decidido mediante un **proceso de Participación Ciudadana**.
- Existencia de **conexión de los polígonos industriales con la circunvalación** (y por lo tanto, con los proyectos de la autovía). Así pues, el transporte de mercancías por carretera no debe atravesar el caso urbano.
- Existencia de un **nuevo paso sobre el río Gállego** a la altura del núcleo de El Puente de Sabinánigo.



- **Existencia de políticas públicas municipales** que **fomentan el uso de vehículos híbridos** (50% bonificación en la cuota del Impuesto de vehículos durante los 4 primeros años desde su matriculación) **y de los eléctricos puros** (75% de bonificación durante toda la vida útil del vehículo).
- **Fuerte tradición ciclista** en el municipio, con la existencia de diversas peñas ciclistas
- La calle Serrablo cuenta con sistema de regulación del estacionamiento mediante parquímetros de zona azul. Así mismo la Pza. Cervantes también tiene estacionamiento limitado con zona azul.
- Las estaciones de autobús y ferrocarril están unidas, por lo que se pueden considerar multimodal.
- Se acaba de ejecutar el **proyecto de recuperación del “Camino del Pastor”**, que tradicionalmente unía Jaca-Sabiñánigo-Yebra de Basa mediante un itinerario peatonal
- A pesar de no estar debidamente señalizados, existen definidos en plano **una red de senderos urbanos** que unen las zonas verdes de la localidad:



Mapa 15. Red de posibles caminos periurbanos

- Se ha resuelto favorablemente una subvención para la colocación en la Estación de Autobuses de Sabiñánigo de un sistema de información electrónica para el viajero del autobús interurbano

- Algunas calles de Sabinánigo cuentan con badenes (pasos de peatones elevados) que favorece la reducción de la velocidad de los vehículos justo antes de afrontar el cruce (2 en la C/ Coli Escalona, 1 en Avda. de Huesca, 2 en C/ Serrablo (a la altura de la C/ Zaragoza y frente al cuartel de la Guardia Civil) y 2 en Avda. del Ejército)



Imagen 91. Paso elevado en C/ Coli Escalona

Mapa 16. Ubicación de los pasos elevados

4. PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

4.1 MOTIVACIÓN

De acuerdo con el Artículo 101 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en su apartado 5 se establece que **en la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible se garantizará la participación pública.**

Por ello, desde el primer momento en el que el Ayuntamiento de Sabiñánigo apostó por elaborar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la localidad, se incorporó la participación ciudadana.

Para comenzar, era necesario introducir aspectos relacionados con la Movilidad Sostenible en el día a día de la comunidad de Sabiñánigo, así que se aprovechó la celebración simultánea en toda Europa de la Semana de la Movilidad, del 16 al 23 de septiembre, para promover los modos de desplazamiento sostenible en detrimento del uso del vehículo privado.

4.2 SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

Una vez que los técnicos municipales cerraron el borrador del Programa, se mantuvieron reuniones informativas con determinados colectivos que, a juicio del Ayuntamiento, debían ser informados expresamente por su relación e interés por la movilidad. A todos ellos, se les pidió participación, difusión y se les ofreció la posibilidad de proponer más actividades:

- El 4 de septiembre de 2015, a las 10h, reunión con los técnicos de la Asociación de Empresarios Pirineos Alto Gállego.
- El 4 de septiembre de 2015, a las 11h, reunión con los directores de los tres centros educativos de infantil y primaria.
- El 7 de septiembre de 2015, a las 18h, reunión con representantes de las 5 asociaciones locales vinculadas con asuntos de discapacidad: Asociación de Fibromialgia Alto Gállego, Cruz Roja Alto Gállego, ATADES, Fundación Benito Ardid y Asociación Escalibar.
- El 7 de septiembre de 2015, a las 19h, reunión con representantes de la Junta de la Asociación de Vecinos del Barrio Santiago.
- El 10 de septiembre de 2015, a las 11h, reunión con el responsable de zona de la empresa que presta el servicio de autobús urbano e interurbano en Sabiñánigo.
- El 11 de septiembre de 2015, a las 12h, reunión con el Presidente de la Asociación de vecinos Virgen del Pilar de Puente Sardas

El Programa definitivo comenzó el 13 de septiembre de 2015, con la celebración del **Día del PEDAL**, organizado por la Peña Ciclista Edelweiss y la Fundación Benito Ardid. La actividad consistió en un paseo desde el Pabellón polideportivo Puente Sardas hasta el núcleo de Isín. Allí se prepararon juegos para niños y se llevó a cabo una comida popular. Participaron unas 80 personas.

El 15 de septiembre de 2015, a las 8.50h, **Aragón TV emitió en directo**, durante 5 minutos, una entrevista a la técnico de promoción del Ayuntamiento, que habló de las iniciativas a llevar a cabo durante la semana.

El 15 de septiembre de 2015, en la emisora local **Radio Sabiñánigo**, el Alcalde de Sabiñánigo, el arquitecto municipal y la Agente de Empleo y Desarrollo mantuvieron una **tertulia** que se emitió ese mismo día, de 13.30h a 14.00h.

El 17 de septiembre de 2015, a las 19:00h se organizó la **charla informativa: LA MOVILIDAD ES COSA DE TODOS** impartida por D. Jesús Valero de la Fundación CIRCE. Hubo escasa participación: 7 asistentes.



Imagen 92. Momento de la charla "La Movilidad es cosa de todos"

El 16 de septiembre de 2015 se llevó a cabo la **DINAMIZACIÓN del CAMINO ESCOLAR hacia el Colegio Montecorona**. Contó con unos 20 niños y algunos padres. La actividad resultó muy interesante, pero la participación podría haber sido más numerosa, dado que este colegio es el que más alumnos matriculados tiene.



Imagen 93, 94 y 95. Camino escolar al Colegio Montecorona

El 17 de septiembre de 2015 le tocó el turno al **camino escolar hacia el Colegio Santa Ana**. Un éxito de participantes contando con que es el colegio que menos nº de alumnos matriculados tiene en el curso 2015-2016.



Imagen 96, 97 y 98. Camino escolar al Colegio Santa Ana

Recorte de prensa (Diario del Altoaragón 18/09/2015)**Dinamización de los caminos escolares**

En el marco de la Semana de la Movilidad, que se celebra en Sabiñánigo del 16 al 22 de este mes, se lleva a cabo en colaboración con los colegios de la localidad la dinamización de los caminos escolares seguros haciendo que el trayecto andando a la escuela sea una fiesta y en la menor medida posible se utilice el coche. El miércoles fueron los escolares del colegio Montecorona, ayer los del colegio Santa Ana y hoy los del colegio Puente Sardas, quienes van acompañados por unos actores que les van contando en el trayecto los beneficios que tiene para la salud el andar y para el medio ambiente utilizar lo menos posible el coche en la ciudad. Estos caminos escolares ya los marcó el Ayuntamiento el curso pasado con unas grandes flechas azules en las aceras para que los alumnos, siguiéndolas, puedan ir solos a la escuela. **M. PORTELLA**

El 18 de septiembre de 2015. **DINAMIZACIÓN CAMINO ESCOLAR hacia el Colegio Puente Sardas.** Muy buena participación, más si cabe cuando un 25% de los alumnos de este centro utilizan el transporte escolar ya que viven en alguno de los núcleos del término municipal.

Imagen 99, 100 y 101. Camino escolar al Colegio Puente Sardas



Aragón TV emitió la noticia el domingo día 20/09/2015 en los informativos de las 14:00h. A partir del minuto 14.20 en el Enlace:

<http://alacarta.aragontelevision.es/informativos/pagina/2/>

Del 16 al 19 de septiembre de 2015, el Ayuntamiento convirtió la principal vía comercial de la localidad, la **C/ Serrablo, en un vía de sentido único (dirección Huesca).** El horario que se estableció fue de 8:00h a 20:00h del 16 al 18 de septiembre y el sábado 19, de 8:00h a 14:00h.

El 19 de septiembre de 2015, a las 17:00h, el Servicio Social de la Comarca Alto Gállego organizó una **MASTERCLASS de PATINES** dentro de su Plan de Adicciones. Además de patinar en la Plaza España, los participantes pudieron realizar un circuito urbano por la Calle Serrablo hasta la Estación de Autobuses.



Imagen 102 y 103. Masterclass patines
en Pza. España y circuito urbano

El 19 de septiembre de 2015, a las 19:00, **TALLER DE SENSIBILIZACIÓN acerca de la ACCESIBILIDAD** en la Pza. España, organizado por la Asociación Escalibar.



Imagen 104. Taller de sensibilización en
Pza. España

Del 16 al 22 de septiembre de 2015 el **AUTOBÚS URBANO fue GRATUITO y cambió su recorrido**, experimentando con el que se consensuó en un Proceso de participación ciudadana llevado a cabo en 2013 en Sabiñánigo.

Los días 21 y 22 de septiembre de 2015, la concesionaria del servicio de autobús urbano e interurbano, organizó unas **Jornadas para conocer sus autobuses** en los tres centros de infantil y primaria de la localidad. En total participaron unos 500 alumnos.



Imagen 105 y 106.
Jornadas de puertas
abiertas autobús



Además, durante toda la semana del 16 al 22 de septiembre de 2015, se **recomendó circular a 30Km/h** en todo el caso urbano, mediante paneles que se colocaron en las 4 entradas a la localidad. Se invitaba a los ciclistas y a los vehículos a compartir la calzada.

Una vez finalizada la Semana Europea, el Ayuntamiento convocó de nuevo el día 8 de octubre de 2015, a todos los colectivos con los que se había reunido previamente (Asociación de Empresarios, Asociaciones de vecinos, asociaciones de discapacitados, directores de los colegios y Hogar de Personas mayores) para **evaluar** cómo percibieron las medidas puestas en funcionamiento por el ayuntamiento durante la semana y recibir propuestas. Esto es lo que se recogió de aquella sesión:

- La empresa concesionaria del servicio del autobús urbano proporcionó datos del nº de usuarios del autobús urbano durante la semana, así como propuestas de mejora en la frecuencia (ajustando horarios a las entradas y salidas de los colegios e institutos) y en el recorrido (añadiendo una nueva parada en la C/ Coli Escalona).
- La Asociación de Empresarios, trasladó sugerencias de mejora: Informar con más tiempo de todas las iniciativas, acompañarlas con dinamización de calles, e incluso propuso introducir los cambios en el sentido de las calles paulatinamente (ejemplo: una vez al mes)
- Los colegios valoraron positivamente la dinamización de los caminos escolares, pero prevén poca constancia si no se incide en la confianza que deben depositar los padres en la seguridad de los caminos.

Así mismo, en la web municipal se habilitó un **Buzón de sugerencias** respecto a asuntos de movilidad:

Se recibieron 5 propuestas:

- Rebajar los bordillos de los pasos de peatones. Existen muchos casos que no está hecho e impide un desplazamiento adecuado para personas usuarias de sillas de ruedas, carritos de bebé, carritos de compra. *Recibido el 26/10/2015 a las 16:27h*
- Estudiar y actuar en Avda. Biescas, desde Brico Serrablo hasta Hiper Asia. Dado que las aceras, de existir son muy estrechas y los aparcamientos en batería de la zona provocan riesgos para el peatón. *Recibido el 23/10/2015 a las 8:40h.*
- Mala colocación de algunos pasos de peatones justo en las esquinas de las calles. Se propone trasladarlos al medio de éstas. *Recibido el 23/10/2015 a las 6:53h.*
- Las baldosas de la Calle Serrablo resbalan principalmente cuando llueve. *Recibido el 22/10/2015 a las 0:08h*
- Colaborar con alguna asociación donde se registran las bicis y así evitar robos o desapariciones. *Recibido el 20/10/2015 a las 23:32h*

4.3 TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el mes de febrero de 2016, una vez que el trabajo técnico de elaboración del Diagnóstico hubo finalizado, el Ayuntamiento consideró imprescindible conocer la opinión de la ciudadanía en un aspecto tan importante para el día a día del municipio como es la movilidad.

Por ello, se diseñó un **proceso participativo** que permitiera plantear objetivos y propuestas que mejorasen el documento final del PMUS. Para la definición y desarrollo del mismo, se contó 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) y con la dinamización de las sesiones por parte de la empresa Inteligencia Colectiva.

Los objetivos planteados para este proceso participativo fueron:

- 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.

En base a estas premisas, las sesiones de participación se desarrollaron de la siguiente manera:

4.3.1. SESIÓN INFORMATIVA Y DE DEBATE DEL DIAGNÓSTICO

La sesión informativa y de debate del Diagnóstico, se celebró el día 4 de febrero de 2016, en horario de 18:00h a 20:00h. Contó con 34 asistentes. Tras la bienvenida del Alcalde y la explicación del proceso de participación ciudadana por parte de un Técnico de la Dirección General, el arquitecto municipal y la Agente de Empleo y Desarrollo Local, procedieron a resumir las partes en las que se dividía el Diagnóstico. Los participantes realizaron aportaciones al finalizar cada apartado. Se adjunta el mapa de actores de la sesión y acta en el Apéndice I del Anexo III.



Imágenes 107, 108 y 109. Momentos de la sesión informativa y de debate del Proceso de participación para elaboración del PMUS



4.3.2. TALLER PARTICIPATIVO Nº1: “OBJETIVOS DEL PMUS - EL FUTURO DE LA MOVILIDAD EN SABIÑÁNIGO”

El Taller de futuro se celebró el 11 de febrero de 2016, en horario de 18:00h a 21:00h. Contó con 15 asistentes. Se desarrolló mediante una dinámica en la que los participantes debían imaginar que regresaban a Sabiñánigo tras 20 años y contaban

de qué manera se encontraban la ciudad en cuestiones de movilidad. Se adjunta mapa de actores y acta de la sesión en Apéndice II del Anexo III.



Imágenes 110, 111 y 112. Momentos del Taller de objetivos para elaboración del PMUS



4.3.3. TALLER PARTICIPATIVO Nº2: “PROPUESTAS DE ACTUACIÓN PARA EL PMUS”

Celebrado el 20 de febrero de 2016, en horario de 10:00h a 14:00h. Contó con 17 participantes. Se adjunta mapa de actores y acta de la sesión en Apéndice III del Anexo III.

Aprovechando que en las dos sesiones de participación anteriores habían surgido ya muchas propuestas, se presentó a los asistentes una combinación de éstas y se comprobó si eran correctas o si era necesaria alguna nueva aportación.



Imagen 113. Momento del Taller de propuestas

A continuación, se solicitó la colaboración de los asistentes para trabajar en torno a 5 posibles proyectos que estarían muy relacionados con la mejora de la movilidad sostenible en Sabiñánigo y que se consideraba era conveniente someter a debate para poder identificar nuevas soluciones o para valorar el impacto social que éstas podrían generar. Las acciones fueron las siguientes:

1. Actuaciones en Sta. Ana y Pza. Constitución.
2. Actuaciones en C/ Serrablo.
3. Construcción de párquines disuasorios.
4. Construcción de un carril bici.
5. Conexiones entre barrios y caminos rurales.



Imágenes 114 y 115. Momentos del Taller de propuestas

4.3.4. PARTICIPACIÓN ON LINE

Por otra parte y desde el día 4 hasta el 22 de febrero de 2016, a través de una Plataforma habilitada en la página web de Aragón Participa fue posible **participar online**. Se adjunta el resultado de la participación on-line en el Apéndice IV del Anexo III.



Imagen 116. Pantalla de la web Aragón Participa con el botón de participación online

4.3.5. SESIÓN DE RETORNO

Uno de los compromisos adquiridos por el Ayuntamiento de Sabiñánigo para recibir el apoyo de Aragón Participa (Dirección General de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón) en la planificación del proceso, fue finalizarlo con una convocatoria en la que se expusiera el balance del desarrollo de la participación y se justificasen las decisiones adoptadas respecto del Plan de Movilidad. La sesión de retorno se celebró el 18 de abril de 2016, en horario de 18:00h a 19:30h. Contó con 15 participantes. Se adjunta mapa de actores y acta de la sesión en Apéndice V del Anexo III.



Desde la citada Dirección General, se procedió a exponer cifras de participación, aportaciones realizadas y el tratamiento dado a las mismas. El 100% de las aportaciones realizadas al documento de Diagnóstico han sido incluidas en este apartado del Plan de Movilidad. De las 17 aportaciones realizadas a los objetivos que debía perseguir el Plan de Sabiñánigo, 13 acabaron incorporándose. Por último, de las 58 propuestas de actuación, 30 se incluyeron como medidas de actuación.



La valoración de las aportaciones recibidas la desarrolló el Alcalde de Sabiñánigo, Jesús Lasierra, quien explicó una a una las propuestas que no se habían incorporado al documento final y el porqué.



5. MEDIDAS DE ACTUACIÓN

Como resultado del análisis y diagnóstico de la situación actual de la movilidad de Sabiñánigo, de las propuestas surgidas del proceso de participación ciudadana y de la intervención institucional para valorar y potenciar las actuaciones que se deben acometer para justificar su implantación por las carencias o necesidades detectadas, se puede elaborar la serie de medidas de actuación.

En estas medidas siempre está presente la voluntad de mejorar no sólo la calidad de la movilidad del municipio, desde un punto de vista de optimización de los viajes, sino también la mejora de la calidad ambiental, introduciendo nuevos parámetros y ofertas de modos de transporte que actualmente no están siendo suficientemente utilizados, como la bicicleta, los recorridos a pie o el transporte público.

En este apartado del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se proponen medidas para mejorar la movilidad respecto a los modelos más relevantes de desplazamiento:

- Movilidad peatonal, consistente en soluciones de accesibilidad entre zonas con problemas orográficos, creación de áreas peatonales y semipeatonales, acondicionamiento de espacios y rutas peatonales urbanas y periurbanas, potenciación de la comunicación entre Puente Sardas y el resto del municipio etc.
- Movilidad ciclista, con la implantación del carril bici, introduciendo elementos de mejora de la calidad de la circulación en bici, como aparcabicis, señalización, etc.
- Movilidad en transporte privado y aparcamiento, con propuesta de aparcamientos disuasorios, prohibición de aparcamiento en zonas peatonales y semipeatonales, vías pacificadas 30 Km/h etc.
- Movilidad en transporte público, con las propuestas de optimización y ajuste del recorrido del autobús urbano, mejora de la calidad del servicio, estudio de implantación de autobús más pequeño aplicando criterios de eficiencia energética en el vehículo, estudio de optimización de transporte en núcleos rurales, etc.

Como medidas transversales, se incluyen la mejora de pavimentación y mobiliario urbano y la potenciación de las rutas escolares, etc.

Además esta fase del PMUS recoge y resume todas las propuestas otorgándolas de un horizonte temporal (dentro de los márgenes del PMUS). Para su identificación, se utilizan los colores, asignando el color **verde** para las medidas a ejecutar entre 2016 y 2017; el color **azul** para las medidas a realizar hasta 2022 y el color **amarillo** para las medidas a realizar hasta 2028. Además, también se incorpora una estimación económica de los costes de implantación de cada una de las mejoras, con una previsión de modos de financiación.

Conviene destacar que existen algunas medidas que deberán ser desarrolladas con mayor detalle, contando con la imprescindible colaboración de la policía local, así como el carácter dinámico de las medidas, debido a que un municipio no es estático, por lo que las propuestas aquí desarrolladas pueden (y deben) ser revisadas en función del cumplimiento de los objetivos del PMUS.

5.1 MOVILIDAD PEATONAL

MEDIDA 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.

DESCRIPCIÓN:

La C/ Ordesa es una calle semipeatonal, con plataforma única que une, transversalmente, la C/ Serrablo con la C/ Coli Escalona. Un tramo de la calle lo conforman un grupo de escaleras con barandilla en el centro. Se colocará un ascensor en la parte izquierda de la escalera (sentido ascendente), que permita a las personas con movilidad reducida llegar a la C/ Coli Escalona desde la C/ Serrablo. De esta manera, quedará resuelto el acceso hasta la plaza Santa Ana desde la C/ Serrablo y la Pza. España, sin necesidad de hacer un rodeo por C/ Sancho Ramírez y por C/ Gral. Villacampa.

Precisará de un proyecto técnico que contemple la realización de una excavación de la zona de escaleras. Se deberá asentar la calle C/ Coli Escalona e intervenir en los muros laterales. A continuación, se pavimentará la nueva zona y por último se instalará el ascensor. El desnivel a salvar es de 4,20m.



Imagen de las escaleras en C/ Ordesa

PRESUPUESTO:	85.000.-€ (IVA no incluido).
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 2:

Sustitución de los bolardos en C/ Ordesa y C/ El Pilar por barandillas

DESCRIPCIÓN:

La C/ Ordesa y la C/ El Pilar son dos de las calles que se consideran semipeatonales en Sabiñánigo. Por ellas, los vehículos circulan en un único sentido, 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 sustituirán por barandillas, que se colocarán de manera discontinua para evitar la sesión de vallado.



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

MEDIDA PEATONAL 3:

Elaboración de una Ordenanza de ocupación del dominio público viario para la instalación de ascensores u otros elementos que garanticen la accesibilidad

DESCRIPCIÓN:

Buscando resolver el problema que se presenta para los inmuebles y locales que pretenden mejorar su accesibilidad (tanto públicos como privados), pero que no disponen de espacio de su propiedad suficiente para la colocación de ascensores u otros elementos, se elaborará y aprobará una Ordenanza que regule la ocupación del dominio público viario, siempre que quede asegurada la funcionalidad de los espacios libres resultantes, dotaciones y demás elementos del dominio público.

PRESUPUESTO:

Sin coste económico

PLAZO DE EJECUCIÓN:

A contemplar en las Ordenanzas municipales de 2017

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

MEDIDA PEATONAL 4:

Elaboración de una Ordenanza de terrazas y veladores específica, que regule la autorización de colocación de veladores en la vía pública.

DESCRIPCIÓN:

En la actualidad, la ocupación con mesas y sillas de la vía pública se recoge y regula en la Ordenanza municipal nº23, sobre *Utilización privativa o aprovechamiento del Dominio Público Local mediante la ocupación de terrenos de uso público*. Según ésta el espacio ocupado por veladores o sillas no podrá exceder, por causa alguna, del 50% del ancho de la acera, debiendo quedar un mínimo de acera libre de 70 cm. Se pretende elaborar y aprobar una Ordenanza específica de terrazas y veladores que concrete más todas las situaciones que pueden darse.

PRESUPUESTO:

Sin coste económico

PLAZO DE EJECUCIÓN:

A contemplar en las Ordenanzas municipales de 2017

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

MEDIDA PEATONAL 5:

Estudio de reorganización del tráfico en el entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución

DESCRIPCIÓN:

En el entorno de las plazas Sta. Ana y Constitución se ubican varios edificios públicos e instalaciones (Colegios, Polideportivo, Auditorio, Biblioteca, Piscina Climatizada, Piscinas de verano, Auditorio). En un intento de reducir el tráfico de vehículos y favorecer que sea una zona más amigable para el peatón, se plantea estudiar la reorganización del tráfico en esta zona, como paso previo a la medida de peatonalización.

Se necesitará el criterio de la Policía Local.



Imágenes de las calles que componen el entorno de la Pza. Constitución



PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	-----

MEDIDA PEATONAL 6:

Recuperación de las riberas del río Tulivana para destinarlas a lugar de esparcimiento y paseo.

DESCRIPCIÓN:

El río Tulivana es un afluente del río Gállego que discurre paralelo a la vía del ferrocarril entre ésta y los montes Capitiellos. Se recuperará el camino junto a la ribera para convertirlo en una zona de paseo y bicicletas, con una longitud aproximada de 1.300 metros. Habrá que resolver el cruce del río Tulivana puesto que el recorrido actual lo atraviesa. Para ello, se trabajará en obtener los permisos correspondientes de Confederación Hidrográfica del Ebro.



Imágenes de diferentes puntos del trazado del paseo junto al río Tulivana



La actuación consistirá en una compactación del firme, limpieza y desbroce del terreno y solución para el paso sobre el río el Tulivana.

PRESUPUESTO:	4.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 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

DESCRIPCIÓN:

Existen unos 500 m desde la gasolinera en Avda. Huesca hasta la Plaza de la Fuente de Cortillas en el Barrio Puente Sardas totalmente ausentes de edificios de viviendas (exceptuando el área residencial de casas individuales de la urbanización denominada 4 x 4) y de comercios (a excepción del Restaurante Elovelys). Se propone organizar un Concurso de ideas, dotado de un premio en metálico, para convertir el espacio en mucho más agradable, clave en los flujos de ciudadanos que se desplazan a pie desde y hacia el Barrio Puente Sardas.



Imagen del estado actual de Avda. Huesca en el tramo paralelo a las fábricas



Imagen del estado actual del Puente sobre el Río Gállego

PRESUPUESTO:	Premio: 500,00.-€
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 8:

Construcción de una acera de 1,5m en el lado derecho (dirección Biescas) del carril secundario de Avda. Biescas entre Supermercado Día y Cash & Carry y cambio del sistema de aparcamiento de este lado de la vía, de batería a cordón.

DESCRIPCIÓN:

El carril secundario en Avda. de Biescas da acceso a diferentes negocios de alimentación y de servicios. A pesar de estar separado del carril principal por una zona ajardinada, en la actualidad se producen situaciones de peligro para el peatón puesto que se permite el aparcamiento en ambos lados del carril, en la parte de la izquierda en cordón, en la parte de la derecha en batería. No existe acera en la zona de la izquierda, mientras que la acera de la derecha, además de muy estrecha es invadida en parte por los vehículos. Se plantea la construcción de una acera de 1,50 metros de anchura y de 625 metros de longitud



Imagen del carril secundario en Avda. Biescas, en concreto. Se presenta imágenes de la acera actual

PRESUPUESTO:	65.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios del Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 9:

Colocación de 3 tramos de escaleras (o rampas) mecánicas en la C/ Oturia, que conecten la C/ Serrablo, con C/ Luis Buñuel, con C/ Coli Escalona y con C/ Lepanto, para mejorar la accesibilidad

DESCRIPCIÓN:

La C/ Oturia es una calle peatonal, que une transversalmente la C/ Serrablo con la C/ Luis Buñuel, con la C/ Coli Escalona y con C/ Lepanto, a través de 3 tramos de escaleras. Se sustituirán las escaleras físicas por rampas o escaleras mecánicas (dependiendo de las posibilidades que ofrezca la pendiente). El desnivel entre C/ Serrablo y C/ Luis Buñuel es de 6,63m; hasta C/ Coli Escalona de 6,25m y hasta C/ Lepanto 7,04m. El desnivel acumulado entre C/ Serrablo y C/ Lepanto es de 19,92m.



Imagen del tramo de escaleras entre C/ Serrablo y C/ Luis Buñuel



Imagen del tramo de escaleras entre C/ Luis Buñuel y C/ Coli Escalona



Imagen del tramo de escaleras entre C/ Coli Escalona y C/ Lepanto

PRESUPUESTO:	Cada una de las rampas: 138.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	El coste del tramo entre C/ Luis Buñuel y C/ Coli Escalona se incluirá en la solicitud de ayudas del Área de Regeneración y Renovación Urbana de Sabiñánigo, en concepto de urbanización. En caso de ser aprobada la ampliación del área: 35% financiación del Ministerio de Fomento, 35% financiación de la Dirección General de Vivienda y Rehabilitación del Gobierno de Aragón, el 30% restante fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo. El resto de tramos se financiarán con fondos propios del Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 10:

Semipeatonalización de la Calle Serrablo, desde Estación de autobuses hasta Pza. España, mediante sentido único de circulación y reurbanización con plataforma única

DESCRIPCIÓN:

La C/ Serrablo es el principal eje comercial de Sabiñánigo. En un intento de reducir el tráfico de vehículos y favorecer que el peatón recupere la calle, se actuará en su reurbanización (desde Estación de autobuses hasta Pza. España), convirtiéndola en una calle de sentido único de circulación, con un carril máx. 4m. Se eliminarán todas las plazas de aparcamiento (unas 139 plazas -71 en zona parquímetro desde nº40 a nº94 y 68 del nº1 a nº40-) y **se prevenirán zonas de carga y descarga alternas**. Habrá que resolver también el asunto de la recogida de residuos y el autobús interurbano. La actuación permitirá tener espacio para peatones y para carril bici, de forma independiente. Todo ello, a cota única.

Para su ejecución será preciso contar con un Proyecto de obras de reurbanización.



Imagen de la Calle Serrablo

PRESUPUESTO:	2.800.000,00. € (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 11:

Peatonalización en el entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución

DESCRIPCIÓN:

Como ya se ha comentado en la Medida Peatonal 5, en el entorno de las Pzas. Sta. Ana y Constitución se ubican varios edificios públicos e instalaciones. En un intento de favorecer que sea una zona más amigable para el peatón, se plantea la peatonalización y reurbanización. En las calles que se conviertan en peatonales, se suprimirán plazas de aparcamiento, se determinarán **zonas de carga y descarga** alternas y habrá que resolver también el asunto de la recogida de residuos.

No obstante, será indispensable un buen estudio de tráfico diseñado por el Dpto. de urbanismo y la Policía Local.

También será necesario contar con un Proyecto de reurbanización.



Imágenes de las calles que componen el entorno de la Pza. Constitución

PRESUPUESTO:	1.815.000,00. € (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA PEATONAL 12:

Señalización de una red de circuitos urbanos que permita identificar itinerarios peatonales por Sabiñánigo.

DESCRIPCIÓN:

Itinerario nº 1: Consiste en un trazado totalmente urbano que partiendo del puente peatonal sobre el río Gállego, discurre por el lado cercano al río hasta el núcleo de El Puente, para posteriormente cruzar la antigua N-330, acceder a la ermita de Sta. Orosia, atravesar la nueva urbanización de Puente Sardas, acceder a los Jardines del Hermanamiento y ascender por el cerro sobre la presa del Río Gállego, para llegar de nuevo, al punto de partida. Recorrido: 4.200m. La mayor parte del recorrido está acondicionado a excepción de unas ejecuciones de camino en 150m en las inmediaciones del río y 400m en el cerro sobre la presa.

Itinerario nº 2: El recorrido parte de la antigua "casa Arregués" situada en la Avda. de Jaca nº 2, discurre, bien por la ladera de Arregueses mediante la ejecución de un nuevo trazado de 400m, o por la subida hacia el Hotel La Pardina hacia una zona urbana que desemboca en el Parque Municipal y las instalaciones deportivas de La Corona. Recorrido: 4.250 metros. Enlaza con el Itinerario periurbano nº1.

Itinerario nº 3: Recorrido que partiendo de la rotonda entre fábricas discurre por un tramo de la Cabañera Valle de Tena y a continuación gira hacia la C/ Secorún del polígono Llano de Aurín y llega hasta la zona Deportiva de "La Corona". **Incluye aceras en la Cabañera y reparación de las mismas** en polígono Llano de Aurín. Recorrido: 3.400 metros.



PRESUPUESTO:

Itinerario nº 1: 30.700,00.-€ (IVA no incluido)
Itinerario nº 2: 22.500,00.-€ (IVA no incluido)
Itinerario nº 3: 182.000,00.-€ (IVA no incluido)

PLAZO DE EJECUCIÓN:

Finalizado en diciembre de 2022

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

5.2 MOVILIDAD CICLISTA

MEDIDA 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

DESCRIPCIÓN:

La antigua N-330 entre Sabiñánigo y Jaca se ha convertido en una vía de servicio tras la puesta en funcionamiento del tramo de Autovía A-23 entre Sabiñánigo y Jaca.

Se solicitará al Ministerio de Fomento, como propietario de la vía de servicio, que habilite un carril bici en el arcén.

La longitud aproximada del carril bici resultante es de 16,5Km



PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	----

MEDIDA CICLISTA 2:

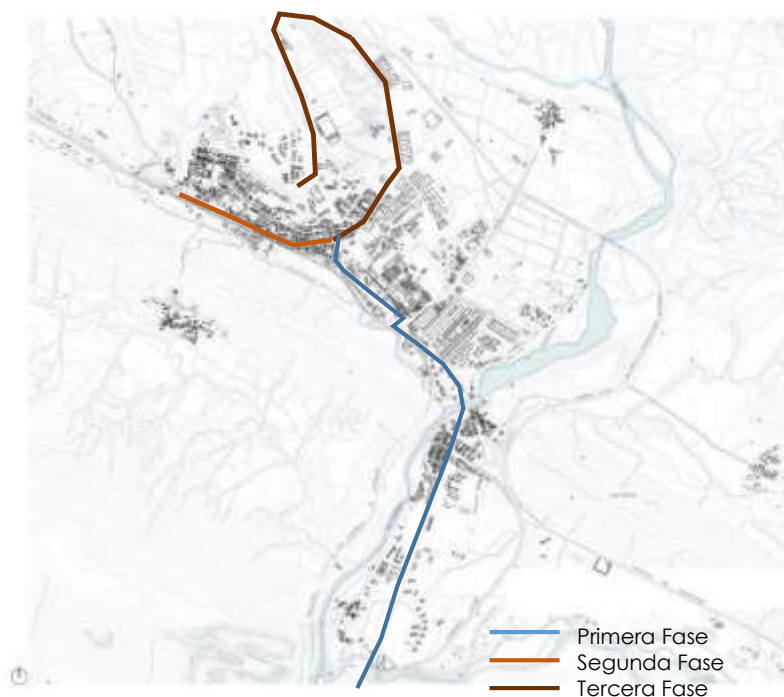
Construcción de un carril bici que comunique los barrios de la localidad

DESCRIPCIÓN:

Partiendo de la rotonda de Bailín (al sur de la localidad), discurrirá, mediante carril bici de dos direcciones, de 2,5m, por el lado izquierdo de la Avda. del Ejército (eliminando plazas de aparcamiento en esta calle), atravesará el río Gállego por el antiguo puente, continuará por Avenida de Huesca por el lado izqdo. (dirección Plaza España) hasta la rotonda entre fábricas. Allí cambiará de lado, hacia el de la derecha, para poder dar salida a la gasolinera (se mantendrían las plazas de aparcamiento en este caso). Continuará hasta plaza España. Esto será una **primera fase**. Recorrido: 2.650 metros.

Una vez que se desarrolle la Medida Peatonal nº9, habrá un área para circular bicicletas por la C/ Serrablo (de Pza. España a Estación de Autobuses). **Segunda fase**. Recorrido: 775 metros.

En una **tercera fase**, se continuará el carril bici por C/ Serrablo dirección Avda. Biescas para dar cobertura a la zona del polígono Llano de Aurín. Así mismo, se plantea un carril que una los colegios Montecorona y Sta. Ana con el Instituto. Recorrido: 3.250 metros.



PRESUPUESTO:

Primera Fase: 397.500,00.-€ (IVA no incluido)

Segunda Fase: Incluido en la Medida Peatonal nº9

Tercera Fase: 487.500,00.-€ (IVA no incluido)

En esta valoración se ha tenido en cuenta la demolición del pavimento, el enchado de grava y solera de 15cm, acabado a base de resinas acrílicas y áridos de cuarzo, bordillos y accesorios de separación con otros pavimentos y señalización.

PLAZO DE EJECUCIÓN:

Primera Fase: Finalizado en diciembre de 2022.

Segunda Fase: Finalizado en diciembre de 2022

Tercera Fase: Finalizado en diciembre de 2027

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA CICLISTA 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.

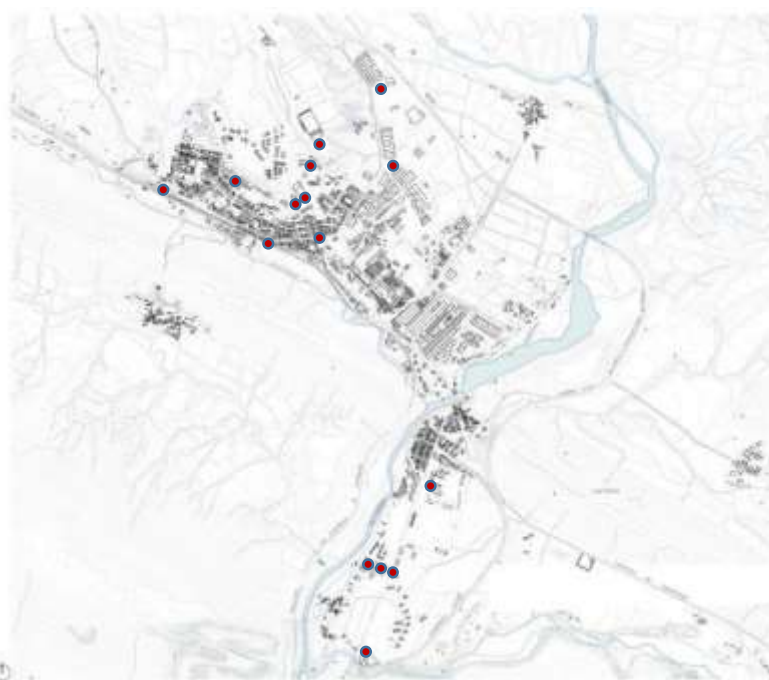
DESCRIPCIÓN:

Existen 7 aparcamientos de bicicletas distribuidos por Sabiñánigo (Pza. España, Instituto San Alberto Magno, Colegio Puente Sardas, Piscina Climatiza, Piscina Pza. Constitución, Piscina Puente Sardas, Polideportivo Puente Sardas).

A estos se añadirán otros, en la medida de lo posible protegidos. Propuestas de colocación: zona de polígonos (Avda. Biescas, Pza. Azpe), en zona centro para dar cobertura a la C/ Serrablo (ejemplo C/ El Pilar), etc. (ver plano inferior).



Imágenes de diversos aparca bicis distribuidos por Sabiñánigo



PRESUPUESTO:	330,00.-€ / unidad (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA CICLISTA 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

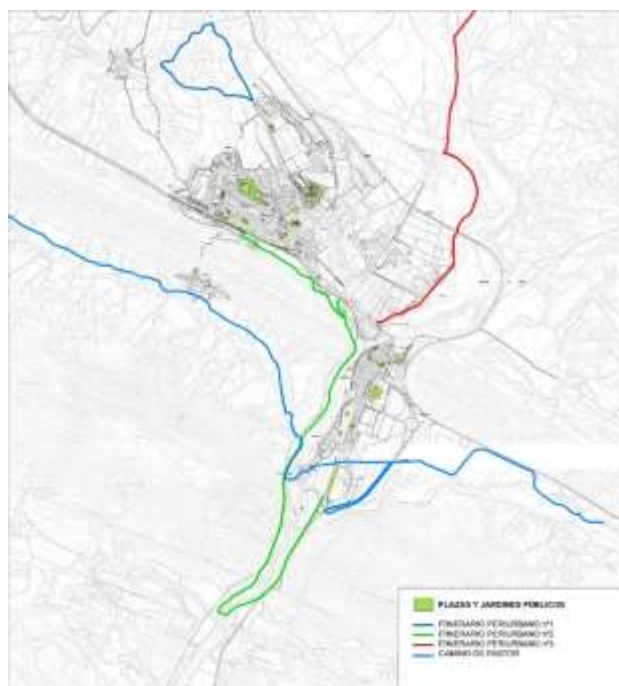
DESCRIPCIÓN:

Itinerario nº 1: Se trata de un itinerario que partiendo de la Zona Deportiva "La Corona", continúa por la ermita de Santa Lucía y regresa a Sabiñánigo (circuitos Cola Cao). Longitud: 2.275m. 300m se consideran actualmente escollera, con lo cual necesitarán una intervención integral (construcción de cunetas, relleno y compactación, etc.). Sobre 1.175m bastará la compactación con moto niveladora, mientras que en 800m será necesario únicamente desbroce y limpieza.

Itinerario nº 2: Este itinerario recorrerá parte de la vía de servicio de la Autovía en su acceso sur a Sabiñánigo por el margen más cercano al río Gállego hasta el desvío a Rapún. Una vez atravesado el río, se tomará el camino que discurre entre la vía del ferrocarril y el margen derecho del río hasta la vuelta a Sabiñánigo, que se efectuará por la zona de La Tulivana, atravesando el río del mismo nombre hasta llegar a la rotonda entre fábricas de la Avda. de Huesca. Recorrido: 5.780m. Se prevé realizar desbroce y limpieza, con actuación puntual de motoniveladora en unos 4.000m

Itinerario nº 3: Este itinerario discurre paralelo a la margen derecha del río Gállego hasta el pueblo de Aurín. Allí enlaza con la Cañada real del Valle de Tena hasta Senegüé y la vía verde hasta Biescas. **Se contempla resolver el paso sobre el río Aurín mediante pasarela.** Recorrido: 5.280m hasta Senegüé, 5.780 m hasta N-260. Desbroce, limpieza y compactación puntual.

Itinerario "Camino del Pastor": El proyecto de recuperación del camino que históricamente ha unido Jaca con Yebra de Basa discurre por Sabiñánigo. Se trata de un recorrido que en los últimos años se ha puesto en valor mediante un proyecto de acondicionamiento.



PRESUPUESTO:

Itinerario nº 1: 20.500,00.-€ (IVA no incluido)
Itinerario nº 2: 14.600,00.-€ (IVA no incluido)
Itinerario nº 3: 30.000,00.-€ (IVA no incluido)

PLAZO DE EJECUCIÓN:

Finalizado en diciembre de 2022

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA CICLISTA 5:

Contratación de campañas de concienciación y educación vial destinadas a ciclistas, resto de conductores, escolares y peatones

DESCRIPCIÓN:

Para fomentar el uso de la bicicleta en Sabiñánigo, se actuará en la contratación de campañas de concienciación y educación vial. Se ofrecerá información a los potenciales usuarios (ciclistas, escolares, etc.) mediante el diseño y reparto de mapas ciclistas (con la señalización de los carriles bici, las calles pacificadas, la situación de los aparcas bicis, los puntos negros, la red de caminos rurales etc.), se fomentará el uso responsable de la bicicleta, se desarrollarán campañas de control de la velocidad en calles pacificadas, se fomentará el uso de la bicicleta en los caminos escolares que sea posible.

PRESUPUESTO:	1.000,00.-€ / campaña (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Anualmente hasta 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	80% subvención Diputación Provincial de Huesca para la realización de actividades de educación y difusión medioambiental 20% fondos propios Ayuntamiento

MEDIDA CICLISTA 6:

Creación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas con aparcamientos en diferentes puntos de la localidad

DESCRIPCIÓN:

Una vez que la infraestructura esté creada y en un intento de fomentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos por Sabiñánigo, se creará un sistema de alquiler de bicicletas que contemple 3 zonas de puntos de recogida o entrega de bicicletas, con sistema de recarga basado en energías limpias y 12 bicicletas eléctricas.

PRESUPUESTO:	15.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2027
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento

5.3 MOVILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

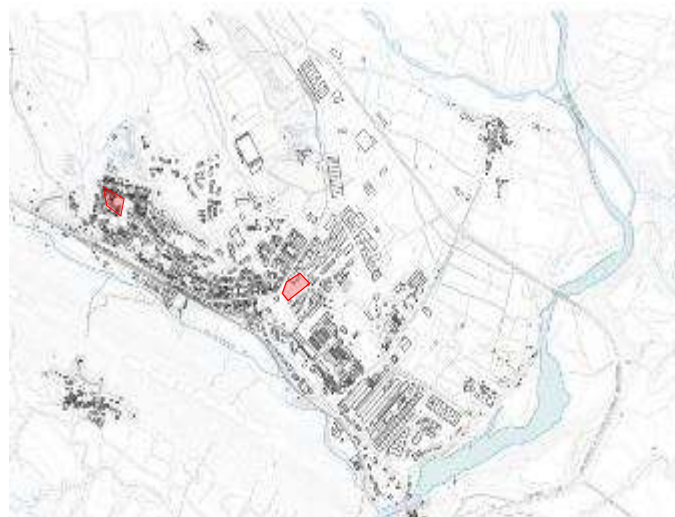
MEDIDA VEHÍCULO 1:

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.

DESCRIPCIÓN:

Simultáneamente a la ejecución de diversas medidas de actuación que este Plan contempla para reducir el uso del vehículo privado en el centro urbano de Sabiñánigo (semipeatonalización de la C/ Serrablo; reorganización de tráfico y posterior peatonalización del entorno de Pza. Constitución y Pza. Santa Ana), se plantea la construcción de espacios de aparcamiento, en concreto de 2 aparcamientos disuasorios, en los extremos de la C/ Serrablo (Ver Mapa adjunto).

Se habilitarán 136 plazas en el espacio de la parte trasera de C/ Serrablo (entre el nº 121 y el Camino de Aurín) y de 56 plazas en una manzana junto a la Pza. San Francisco Javier.



 Áreas de aparcamiento proyectadas

PRESUPUESTO:	Presupuesto base de licitación <i>Construcción de Aparcamiento en manzana de barrio Santiago</i> (según Memoria valorada de arquitecto municipal): 70.521,90. € + 9.000,00. € (IVA no incluido) de honorarios profesionales (Sin incluir demolición de construcciones actuales). Presupuesto base de licitación <i>Construcción aparcamiento parcela Ercros</i> (según Proyecto actualizado a 2015): 217.397,95.-€ + 7.000.-€ honorarios dirección de obra (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	El Aparcamiento parcela Ercros finalizado en diciembre de 2016 El Aparcamiento en manzana Barrio Santiago en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA VEHÍCULO 2:

Reorganización del tráfico en la Pza. Azpe, mediante señalización horizontal y vertical para ganar seguridad de vehículos y peatones

DESCRIPCIÓN:

La circulación de vehículos por las calles que componen la Plaza Azpe y la conformación de la plaza por dos islas verdes, provocan situaciones de peligro.

Con ayuda de la Policía Local, se reorganizará el tráfico de la plaza y se acompañará con señalización vertical y pintura horizontal.



Imagen de todas las direcciones que a día de hoy pueden tomarse en la plaza

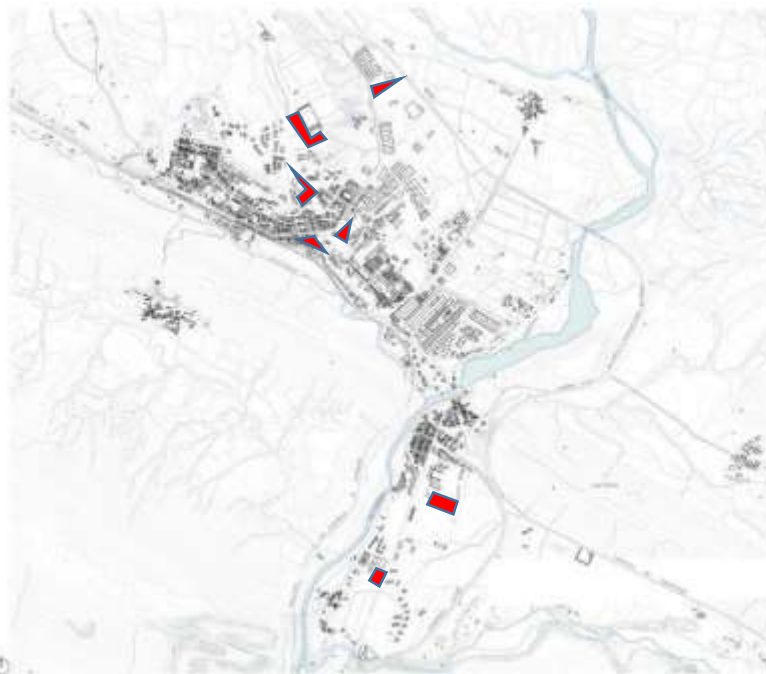
PRESUPUESTO:	640,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA VEHÍCULO 3:

Mejora de la señalización de los aparcamientos existentes

DESCRIPCIÓN:

Existen varias zonas de aparcamiento en Sabiñánigo. Se mejorará la señalización de los mismos, para facilitar su identificación y utilización por los vecinos y visitantes.



 Áreas de aparcamiento existentes

PRESUPUESTO:	2.500,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA VEHÍCULO 4:

Mantenimiento de las bonificaciones fiscales en el impuesto de circulación de los vehículos eficientes.

DESCRIPCIÓN:

En la actualidad, la Ordenanza municipal nº2 regula el *Impuesto sobre el vehículo de tracción mecánica*. En 2016, existe una bonificación del 50% en este impuesto para los vehículos híbridos en los primeros 4 años naturales desde su primera matriculación. Del mismo modo, existe una bonificación del 75% para los coches eléctricos durante toda la vida útil del vehículo. Se mantendrán estas bonificaciones.

PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Anualmente
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	----

MEDIDA VEHÍCULO 5:

Pacificación paulatina de calles en el casco urbano, reduciendo la velocidad máxima permitida de 50km/h a 30km/h, mediante señalización.

DESCRIPCIÓN:

Una de las maneras de introducir la bicicleta como alternativa al uso del vehículo privado es reducir la velocidad de las calles en las que no existe infraestructura independiente para ambos medios de transporte. De esta manera se compatibilizaría el uso de la calzada tanto por la bicicleta como por el vehículo. Se incluirán campañas de concienciación.

PRESUPUESTO:	2.500,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2022
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA VEHÍCULO 6:

Renovación paulatina de la flota municipal de vehículos, por otros más eficientes

DESCRIPCIÓN:

La flota municipal en 2016 está compuesta por 40 vehículos, de los cuales:

- 2 motos
- 1 quitanieves
- 1 rodillo compactador
- 2 barredoras
- 1 motosegadora
- 1 mini-retro
- 1 camión frigorífico
- 31 coches y furgonetas

El 65 % de la flota actual funciona con diésel, mientras que el 35% lo hace con gasolina

PRESUPUESTO:	700.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2028
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

5.4 TRANSPORTE PÚBLICO

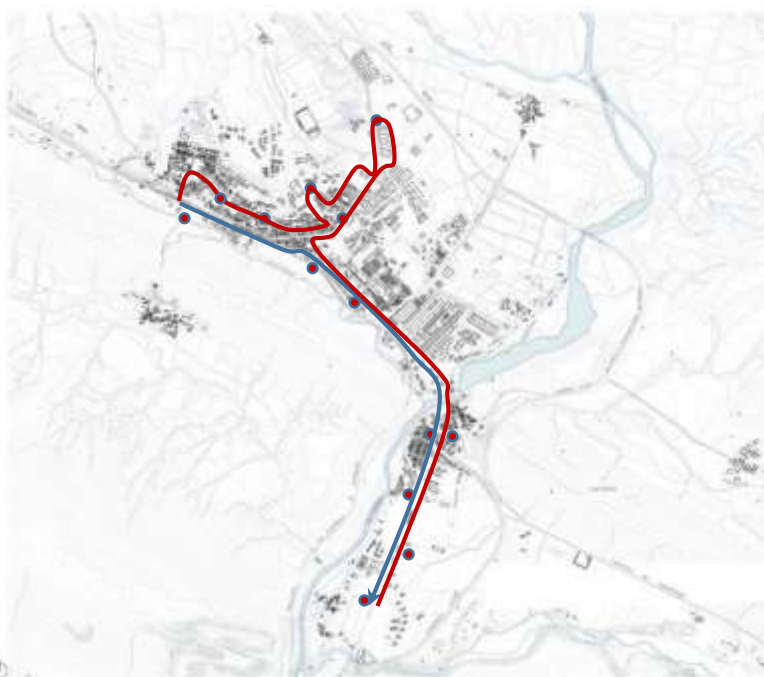
MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 1:

Optimización y ajuste del nuevo recorrido del autobús urbano

DESCRIPCIÓN:

Una vez puesto en marcha el nuevo recorrido del autobús urbano desde el 11 de enero de 2016, se establece un plazo de 1 año para ajustar los horarios y las paradas, intentando atender las demandas de todos los colectivos, siempre y cuando sea factible.

Con esta medida se intenta ofrecer un mejor servicio y en la medida de lo posible, mejorar su viabilidad, aumentando el número de usuarios.



PRESUPUESTO:

Sin coste económico

PLAZO DE EJECUCIÓN:

Finalizado en diciembre de 2016

FUENTES DE FINANCIACIÓN:

MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 2:

Identificación de todas las paradas en el recorrido del autobús urbano mediante marquesinas o hitos

DESCRIPCIÓN:

Existen 6 marquesinas en el recorrido del autobús urbano. En el resto de paradas no hay. En la mayoría de estos casos, por espacio, no es posible colocar marquesinas. Con lo cual, se identificarán las paradas mediante hitos. Además, la información con la denominación de la parada y el horario estimado del recorrido quedará visible en todas ellas.

Se deberá contar con el informe de la Policía Local, cuando la colocación del hito pueda suponer un obstáculo en la acera.



PRESUPUESTO:	1.200.-€ (IVA no incluido).
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 3:

Solicitud de la electrificación de la vía ferroviaria desde Huesca hasta Canfranc al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)

DESCRIPCIÓN:

Para convertir el ferrocarril en una alternativa real en los desplazamientos interurbanos se debe reducir el tiempo de los trayectos (cuestión peor valorada por los usuarios del tren). Se solicitará al propietario de la línea (Administrador de Infraestructuras ferroviarias), la electrificación de la vía ferroviaria desde Huesca hasta Canfranc.

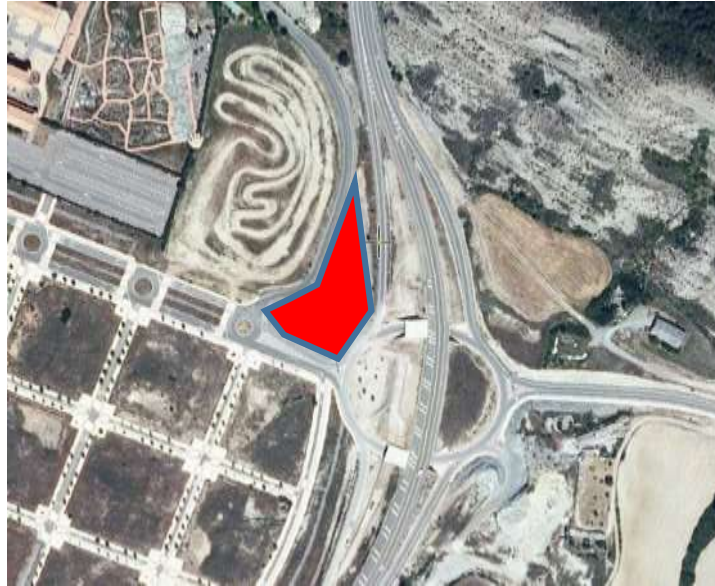
PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	-----

MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 4:

Solicitud al Ministerio de Fomento del uso del espacio entre Pirenarium y el vial de acceso a la Autovía para destinarlo a helisuperficie

DESCRIPCIÓN:

Como un excedente del trazado de conexión de la autovía con el Bulevard J. Antonio Muñoz Lorient, existe una parcela de titularidad del Ministerio de Fomento, sin uso en la actualidad, sobre la que se solicitará el uso para convertirla en helisuperficie, si se dan las condiciones apropiadas para ello.



PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	

MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 5:

Estudio para el establecimiento de convenios con las empresas que faciliten el uso del transporte público en la movilidad laboral

DESCRIPCIÓN:

Se estudiarán las propuestas que el Ayuntamiento reciba procedentes de las empresas, para posibilitar el uso del transporte público por los trabajadores de las mismas en los horarios de entrada y salida.

PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	----

MEDIDA TRANSPORTE PÚBLICO 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.

DESCRIPCIÓN:

Se hace preciso abordar la prestación del servicio de autobús urbano en Sabiñánigo. Tomando como referencia el nº de usos en año 2016, se realizará un estudio comparativo entre la gestión directa del servicio por parte del Ayuntamiento (lo que supondrá la adquisición del vehículo, el combustible y el personal) y la gestión indirecta a través de un contrato de servicios (que deberá prever el pago por la prestación del servicio a la empresa concesionaria).

PRESUPUESTO:	Sin coste económico
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2017
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	----

5.5 TRANSVERSALES

5.5.1. CAMINOS ESCOLARES

MEDIDA TRANSVERSAL 1:

Contratación de campañas de fomento del uso de los caminos escolares seguros

DESCRIPCIÓN:

Dado el éxito de participación en las actividades de dinamización de los caminos escolares que se desarrollaron en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, se propone continuar realizando la actividad de dinamización 1 vez al año en cada uno de los colegios.

La actividad consiste en hacer del trayecto andando a la escuela una fiesta. Quienes se unen al recorrido, van encontrando a unos actores que les van contando los beneficios que tiene para la salud el andar y para el medio ambiente utilizar lo menos posible el coche en la ciudad.



PRESUPUESTO:	340,00.-€ (IVA no incluido) cada actividad de dinamización. Existen tres colegios de primaria en Sabiñánigo
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Anualmente
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	80% subvención Diputación Provincial de Huesca para la realización de actividades de educación y difusión medioambiental 20% fondos propios Ayuntamiento

5.5.2. ACCESIBILIDAD

MEDIDA TRANSVERSAL 2:

Intervención en instalaciones, edificios y espacios públicos para eliminar barreras arquitectónicas, mejorar pavimentos antideslizantes, barandillas en escaleras, zonas de guarda e iluminación de pasos de peatones para aumentar su seguridad, eliminación de obstáculos en las aceras, etc.

DESCRIPCIÓN:

Tomando como referencia el *Inventario y Catálogo de accesibilidad de los edificios y espacios públicos de Sabinánigo* elaborado por la Fundación Discapacitados Físicos de Aragón en el año 2014 y las necesidades que se vayan detectando por el área de Obras, el Ayuntamiento acometerá paulatinamente mejoras en espacios públicos y edificios para conseguir la accesibilidad universal en el municipio.



PRESUPUESTO:	30.000,00.-€ (IVA no incluido) anual
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Anualmente
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento

5.5.3. URBANIZACIÓN

MEDIDA TRANSVERSAL 3:

Reurbanización de C/ Goya; C/ Ramón y Cajal y C/ El Pilar, mediante plataforma única.

DESCRIPCIÓN:

Las calles Goya y Ramón y Cajal son dos vías paralelas que parten de la C/ El Pilar y llegan a C/ Serrablo. Tienen una anchura total de 4m y cuentan con 3m de calzada y aceras a ambos de 0,5m cada una. Se prevé la reurbanización de ambas calles convirtiéndolas en calzadas de plataforma única.

La Calle El Pilar es una calle compuesta por dos tramos. El primero transcurre paralelo al ramal ferroviario de Ercros y una vez alcanzada la C/ Ramón y Cajal, la calle se divide en dos por la vía del ferrocarril. Desde hace unos años, un lado de la C/ El Pilar está mejorada mediante plataforma única. Queda pendiente actuar en la margen derecha.



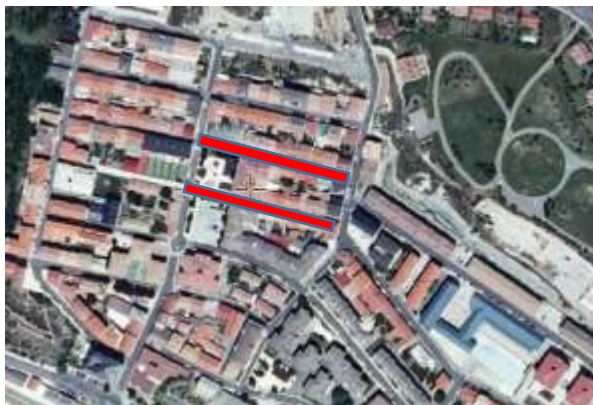
PRESUPUESTO:	124.000,00.-€ (IVA no incluido) (62.000,00.-€ para la urbanización de las calles Goya y Ramón y Cajal y 62.000,00.-€ para la urbanización de la calle El Pilar)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2016 proyecto C/ Goya y Ramón y Cajal Finalizado en diciembre de 2017 proyecto C/ El Pilar
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	80% Diputación provincial de Huesca con los Planes de Cooperación año 2016 y 2017 20% Ayuntamiento de Sabiñánigo

MEDIDA TRANSVERSAL 4:

Reurbanización de calles en Barrio Santiago y en Barrio San Juan y Barrio San Pedro de Puente Sardas mediante plataforma única.

DESCRIPCIÓN:

Continuando con las urbanizaciones realizadas en el Barrio Santiago de la mitad de las Calles Santiago y Teruel, se finalizará los tramos restantes.



En el Barrio Puente Sardas se urbanizará la plaza y la C/ San Pedro del Barrio que recibe dicho nombre



PRESUPUESTO:	400.000,00.-€ (IVA no incluido)
PLAZO DE EJECUCIÓN:	Finalizado en diciembre de 2027
FUENTES DE FINANCIACIÓN:	Fondos propios Ayuntamiento

6. INDICADORES, OBJETIVOS Y PLAN DE SEGUIMIENTO

Los resultados obtenidos de la implantación de las medidas de actuación desarrolladas en el PMUS deben ser correctamente evaluados y cuantificados, tanto en su desarrollo como en sus efectos. Esto se hará mediante indicadores que sean fácilmente cuantificables que permitan confirmar el éxito de los objetivos y detectar posibles disfuncionalidades.

Se deberá definir tanto la periodicidad de la evaluación de los indicadores como el responsable y el sistema más adecuado para la obtención de los resultados que permitan su monitorización para la comprobación del cumplimiento de los objetivos propuestos en el PMUS.

6.1 INDICADORES Y OBJETIVOS.

Los indicadores representativos en función de las áreas generales que definen la movilidad en Sabiñánigo son los siguientes:

- **Movilidad peatonal:**

- Evaluación de los desplazamientos a pie, definiendo un objetivo de incrementar el número de desplazamientos actuales (el 30% del reparto modal) en un 35% en un horizonte temporal de 5 años. El cumplimiento del objetivo implicaría un aumento del 10,50% de los desplazamientos totales producidos en Sabiñánigo, traduciéndose en un desplazamiento peatonal del 40,50%, que en un horizonte temporal de 5 años se considera adecuado.
- Número de usuarios de caminos escolares, con el objetivo de incrementar el número de personas que efectúan el trayecto a la escuela en un 5% cada año. Este objetivo debería estar complementado con campañas de sensibilización dirigidas desde los centros escolares.
- m² de áreas peatonales o semipeatonales. El objetivo es aumentar su superficie en un 100% en 5 años. La realización de las medidas de actuación propuestas en materia de peatonalización implicaría una ampliación de un 300% de la superficie actual. Como esta actuación implica una inversión económica muy importante, el horizonte temporal de su realización es a largo plazo, considerando razonable una realización de una tercera parte en los primeros 5 años.

- **Movilidad ciclista:**

- Evaluación de los desplazamientos en bicicleta, con el objetivo de conseguir un aumento del 30% en el transcurso de 5 años. Como el porcentaje actual de desplazamientos en bicicleta es muy bajo, (el 2% del total de desplazamientos), un incremento del 30% es un objetivo que se debería alcanzar con unas actuaciones de creación de carriles bici, pacificación de calles 30 y campañas de sensibilización. El incremento que supondría este objetivo en los desplazamientos de Sabiñánigo sería un 0,60% lo que implica un desplazamiento en bicicleta del 2,60%.
- Kilómetros de carril bici o zonas 30Km/hora. El objetivo es que en 5 años existan 7 Kilómetros. En un horizonte temporal a largo plazo, 12 -15 años, los 7 kilómetros deberían ser carriles bici.

- **Movilidad del vehículo privado:**

- Aforos en las principales calles de Sabiñánigo, con el objetivo de la disminución del uso vehículo privado en un 20% en 5 años. En Sabiñánigo, el desplazamiento en vehículo privado se produce en un 60% de las ocasiones. La disminución del 20% cada 5 años del uso del vehículo privado se considera fundamental para conseguir los fines que persigue el PMUS. Esta disminución del 20% implicaría un 12% menos de desplazamientos privados motorizados con lo que en los primeros 5 años se habría conseguido estar por debajo del 50% de los desplazamientos totales.
- Como los aforos miden número de vehículos y el objetivo es una disminución general de un porcentaje (el 20%), es necesario concretar qué resultados cumplirían los objetivos en función de cada calle aforada.
- En las calles donde las medidas de actuación de peatonalización previstas no tengan influencia directa, la medición de aforo se analizará desde el punto de vista de una reducción cuantitativa en función de los resultados obtenidos actualmente.
- En las calles Serrablo, Coli Escalona, Zaragoza y Ramiro el Monje y en La Plaza de la Constitución, los aforos deberán ser corregidos en función del grado de desarrollo de las medidas peatonales previstas.
- En el caso de que la calle Serrablo tuviera una dirección única con sentido Huesca-Jaca, el aforo de referencia que se debería tener en cuenta en dicha calle sería el de una sola dirección (4.449 vehículos por día), considerando el mayor dato de los dos sentidos. Lógicamente, el tráfico que se desvía hacia otras calles tendría una influencia directa en el aumento de vehículos en las calles Coli Escalona y Zaragoza, por lo que las mediciones de aforos en dichas calles deberían tener en cuenta el incremento de tráfico producido por la actuación peatonal. Según el resultado de los aforadores, en la calle Coli Escalona y el tramo entre calle Zaragoza y Marqués de Urquijo, el incremento de tráfico para el resultado comparativo se cifraría en unos 3.100 vehículos por día.
- El mismo planteamiento debería hacerse en las calles Ramiro el Monje y la Plaza de la Constitución si se peatonalizara el entorno de la Plaza de Santa Ana y Plaza de la Constitución.
- En este caso el aumento no sería muy significativo pues se trata de calles tangenciales a la peatonalización y se considera que el tráfico se diversificaría por las calles perimetrales sin tener una influencia directa con ninguna calle en concreto como sucede en la semipeatonalización de la calle Serrablo. Esta actuación produciría un aumento en las calles Valle de Oza (no aforada, pero con tráfico escaso) y en la calle Zaragoza en sentido calle Serrablo que se podría cuantificar en 1.350 vehículos diarios, cifra obtenida de dividir por dos el aforo de dos sentidos existentes en la Plaza de la Constitución.
- Aparcamientos en la zona centro. Se pretende una disminución del 50% en 5 años.
- Aparcamientos en la zona perimetral del centro. El objetivo es aumentar su número en un 20% en 5 años. Con la creación de las dos zonas de aparcamientos disuasorios previstas se cubren sobradamente las plazas que se suprimen en la zona centro.

- Número de accidentes, con el objetivo de su disminución cada año del 5 %.

- **Movilidad del transporte público:**

- Número de usuarios del transporte público. Se establece un objetivo del incremento de usuarios de un 5% cada año. En el horizonte temporal de 5 años, el aumento de usuarios supondría un 27%. Como el porcentaje de desplazamientos realizados en transporte público urbano es del 3%, la suma que supondría este objetivo en este tipo de desplazamientos en Sabiñánigo sería un 0,81% lo que implica un desplazamiento en transporte público urbano del 3,81%.

- **Indicador transversal:**

- Como indicador transversal se incluye la medición de la emisión de gases de efecto invernadero, que a falta de disponer actualmente de un aparato de medición, se incluye como medida la instalación de un medidor en el año 2016, y un objetivo de disminución de un 2% anual en la emisión de gases de efecto invernadero.

En la siguiente tabla (Ver *Tabla 14*) se presentan los indicadores más significativos para cada área de medidas de actuación previstas, con los valores obtenidos en el momento de la redacción del PMUS, la periodicidad de la evaluación de los indicadores, el responsable de obtener los resultados y los objetivos derivados de la implantación de las medidas de actuación.

INDICADOR	VALOR	AÑO MEDICIÓN	PERIODICIDAD	RESPONSABLE DE OBTENERLO	OBJETIVOS
Desplazamientos a pie	30%	2015	5 años	Encuestas	Incremento de un 35%
Desplazamientos en bicicleta	2%	2015	5 años	Encuestas	Incremento de un 30%
Usos transporte público urbano	28.615	2015	anual	ALOSA	Incremento de un 5%
nº coches en determinadas calles	Aforos DPH	2015-2016	5 años	Aforadores DPH	Disminución de un 20%
nº de accidentes	45	2015	anual	Policía Local	Disminución de un 5%
nº aparcamientos en zona centro	253	2015	5 años	Área urbanismo	Disminución de un 50%
nº aparcamientos en zona perimetral	305 + zonas aparcamientos + calles secundarias	2015	5 años	Área urbanismo	Aumento de un 20%
Km carriles bici o zonas 30 km/h	850 metros	2015	5 años	Área urbanismo	7 Km
nº usuarios caminos escolares	Realizar encuestas	2016	anual	Centros escolares	Incremento de un 5%
m² de áreas peatonales o semipeatonales	6.135	2015	5 años	Área urbanismo	Aumento de un 100%
Emisión de gases efecto invernadero	Poner medidor	2016	anual	DGA	Disminución de un 2%

Tabla 14. Indicadores y Objetivos

6.2 PLAN DE SEGUIMIENTO.

El Plan de Seguimiento para la evaluación de los objetivos definidos en el PMUS, se aplicará a cada uno de los indicadores definidos anteriormente con los siguientes criterios:

- **Movilidad peatonal:**

- Desplazamientos a pie. Se realizarán encuestas cada 5 años.
- Número de usuarios de caminos escolares. Todos años, cada centro escolar deberá presentar un informe con la medición del número de alumnos que realizan el trayecto al centro a pie.
- m² de áreas peatonales o semipeatonales. El área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sabiñánigo procederá a efectuar una medición del número de metros cuadrados ejecutados cada 5 años.

- **Movilidad ciclista:**

- Desplazamientos en bicicleta. Se realizarán encuestas cada 5 años.
- Kilómetros de carril bici o zonas 30Km/hora. El área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sabiñánigo efectuará una medición de los metros de carril bici y zonas 30Km/hora creados cada 5 años.

- **Movilidad del vehículo privado:**

- Número de coches en las principales calles de Sabiñánigo. Mediante la colocación de aforadores, la Diputación Provincial de Huesca elaborará informe al respecto cada 5 años. Sería conveniente que la ubicación de los aforadores en las distintas calles de Sabiñánigo, fuera la misma que se ha decidido para los resultados indicados en el PMUS.
- Número de aparcamientos en la zona centro. El área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sabiñánigo medirá la variación del número de aparcamientos cada 5 años.
- Número de aparcamientos en la zona perimetral del centro. El área de Urbanismo del Ayuntamiento de Sabiñánigo medirá la variación del número de aparcamientos cada 5 años.
- Número de accidentes. La Policía Local elaborará un informe anual sobre el número y características de los accidentes producidos en el municipio.

- **Movilidad del transporte público:**

- Número de usuarios del transporte público. La empresa ALOSA elaborará un informe anual sobre el número de usuarios del transporte público.

- **Indicador transversal:**

- Medición de gases de efecto invernadero. Anualmente, la Diputación General de Aragón elaborará un informe sobre la emisión de gases de efecto invernadero en el municipio de Sabiñánigo.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible se debe amoldar al carácter dinámico que tienen los municipios, lo que implica que no es un documento cerrado y será susceptible de modificaciones y revisiones. Se propone que la evaluación formal, el análisis y la valoración de la implantación y efectividad de las medidas adoptadas, así como el cumplimiento de los objetivos considerados en el PMUS, se realicen en **enero de 2023** para este Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

En el caso de desviaciones significativas de los resultados esperados, una vez estudiadas las causas, se deberán introducir nuevos objetivos y medidas incluyendo parámetros correctores para mejorar la estrategia en los siguientes horizontes temporales del Plan.

Anexo I. EXPLOTACIÓN DE LAS ENCUESTAS DE MOVILIDAD

MODELO DE ENCUESTA UTILIZADO

1.- DATOS DEL ENCUESTADO

1. GÉNERO (H o M)

2. EDAD (años): 5-17 / 18-34 / 35-49 / 50-64 / +65

3. DIRECCIÓN DE RESIDENCIA:

4. OCUPACIÓN: Estudiante / Jubilad@ / Pensionista / Ocupado / Parado / Otros

5. Nº MIEMBROS DEL NÚCLEO FAMILIAR:

2.- ACERCA DE LOS DESPLAZAMIENTOS PRINCIPALES O PRIORITARIOS

6. ORIGEN Y DESTINO DEL VIAJE:

7. MOTIVO PRINCIPAL DEL DESPLAZAMIENTO

Trabajo / Estudios / Compras / Médico / Acompañamiento escolar / Ocio / Gestiones /

8. DURACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO

Menos de 5 min. / De 5 a 10 min. / De 10 a 20 min. / De 20 a 30 min. / Más de 30 min.

9. FRECUENCIA DEL DESPLAZAMIENTO

Días laborables / Todos los días / 2 o 3 veces por semana / 1 vez por semana / 2 veces al mes / 1 vez al mes / Ocasionalmente

10. HORA DE INICIO DEL VIAJE

Antes de las 7 h / 7 - 8 h. / 8 - 9 h. / 9 - 10 h. / 10 - 11 h. / 11 - 12 h. / 12 - 13 h. / 13 - 14 h. / 14 - 15 h. / 15 - 16 h. / 16 - 17 h. / 17 - 18 h. / 18 - 19 h. / 19 - 20 h. / 20 - 21 h. / 21 - 22 h. / Después de las 22 h.

11. MODO DE DESPLAZAMIENTO UTILIZADO HABITUALMENTE

A pie / Autobús urbano / Autobús interurbano / Ferrocarril / Autobús escolar / Taxi / Vehículo privado, conductor / Vehículo privado, acompañante / Motocicleta / Bicicleta / Otros

3.- ACERCA DEL VEHÍCULO PRIVADO

12. DISPONE DE PERMISO DE CIRCULACIÓN Sí / No

13. DISPONE DE VEHÍCULO PRIVADO Sí / No

14. Nº DE VEHÍCULOS EN EL HOGAR: Nº coches / Nº motos / Nº bicicletas

15. TIPO DE CARBURANTE UTILIZADO: Diesel / Gasolina

16. EN CASO DE COMPARTIR VEHÍCULO: Soy el conductor / Soy acompañante

17. APARCAMIENTO EN EL LUGAR DE RESIDENCIA

En la calle / Aparcamiento privado / Aparcamiento privado / Aparcamiento de pago / Aparcamiento gratuito en destino / No estaciona

19. RAZONES DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Comodidad / Tiempo / Los horarios del transporte público no se adaptan a mis necesidades / No hay línea de transporte público en destino. / Necesidad del uso del vehículo

4.- ACERCA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO (Complete estos apartados siguientes si es usted usuario habitual del transporte público urbano)

20. RAZONES DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

No posee carnet de conducir / No dispone de automóvil / Problema de aparcamiento / Precio / Otras (Por favor especifique):

21. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS URBANO (1 peor puntuación, 5 mejor puntuación)

Puntualidad / Horario / Calidad/precio / Confort / Cercanía / Localización de las paradas

5.- ACERCA DEL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO (Complete este apartado si es usted usuario habitual del transporte público interurbano).

22. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS INTERURBANO (1 peor puntuación, 5 mejor puntuación)

Puntualidad / Horario / Calidad/precio / Intermodalidad / Confort / Cercanía / Localización de las paradas

23. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (1 peor puntuación, 5 mejor puntuación)

Puntualidad / Horario / Calidad/precio / Intermodalidad / Confort / Cercanía / Localización de la parada

6.- ACERCA DEL USO DE LA BICICLETA

24. ¿ES USUARIO DE LA BICICLETA? Sí / No

25. FRECUENCIA DEL USO DE LA BICICLETA (en caso de que sea usuario):

Diariamente / Varias veces/semana / Fines de semana / Ocasionalmente

26. MOTIVOS PARA NO USAR LA BICICLETA (en caso de no ser usuario)

Es más cómodo otro modo / No tiene bicicleta / Por seguridad / Por meteorología / Dificultad orográfica / No le gusta / Otros (Por favor especifique):

27. ¿USARÍA LA BICICLETA SI SE MEJORAN LAS INFRAESTRUCTURAS?

Sí, para desplazarme al trabajo o estudios / Sí, para realizar gestiones / Sí, pero sólo ocio y deporte / Sí, en cualquier caso / No

7.- OPINIÓN SOBRE ITINERARIOS PEATONALES

28. SOBRE EL ESTADO EN GENERAL DE LAS ACERAS: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

29. SOBRE LA SEÑALIZACIÓN: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

30. SOBRE EL MOBILIARIO URBANO: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

31. SOBRE LA PAVIMENTACIÓN: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

32. SOBRE LA ILUMINACIÓN: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

33. SOBRE LOS CRUCES (pasos de peatones y semáforos): Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

34. SOBRE LA ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

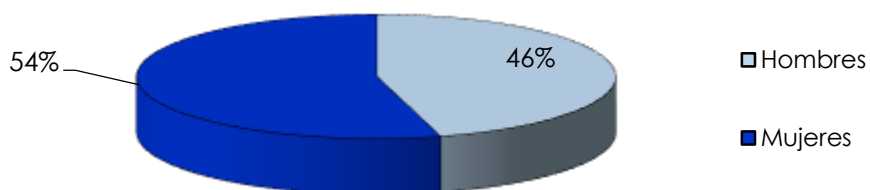
35. SOBRE LA SEGURIDAD: Mal / Regular / Normal / Bien / Muy bien

RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

En total se realizaron 326 encuestas, 110 de ellas se presentaron en formato papel, a través de los 4 buzones que se habilitaron para ello. Las 216 se rellenaron online, a través de una aplicación informática que contrató el Ayuntamiento de Sabiñánigo.

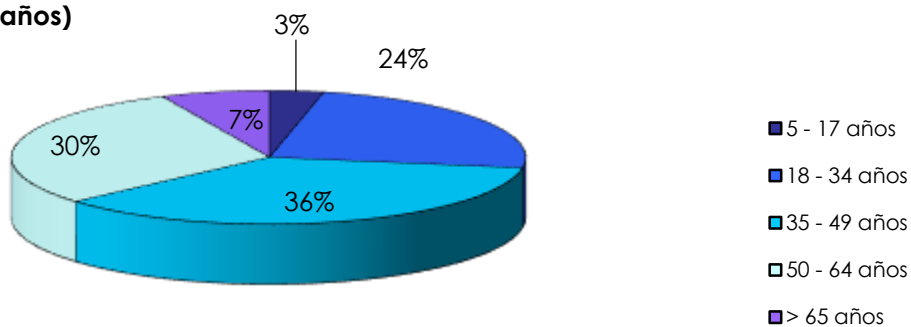
Por género, de las 325 respuestas recibidas a esta pregunta, el resultado es:

1. GÉNERO



A la vista de la Figura 1, los resultados de las encuestas están respondidos en un 54% por mujeres, mientras que el 46% fueron hombres.

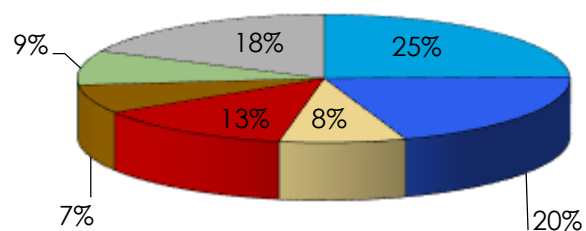
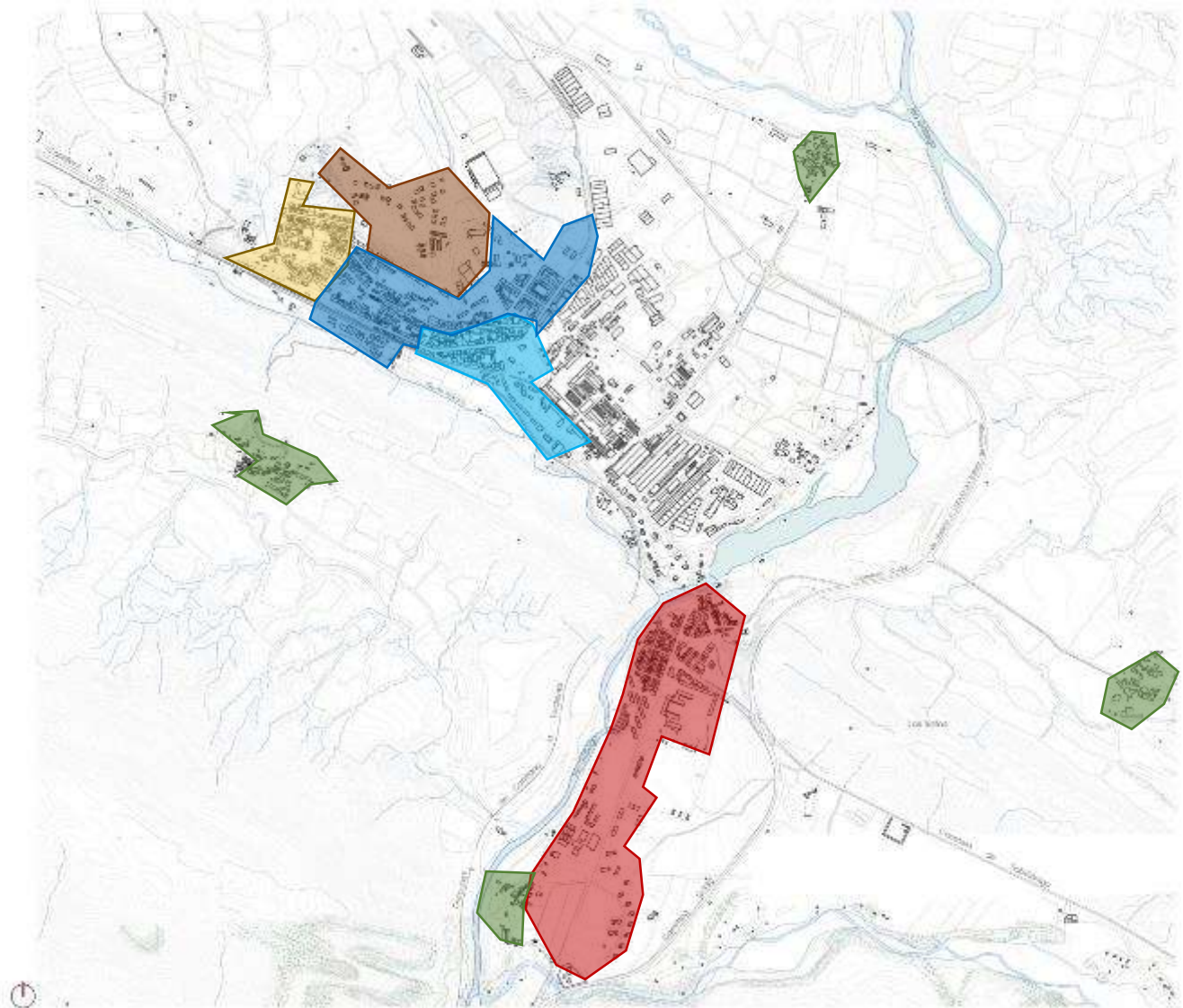
2. EDAD (años)



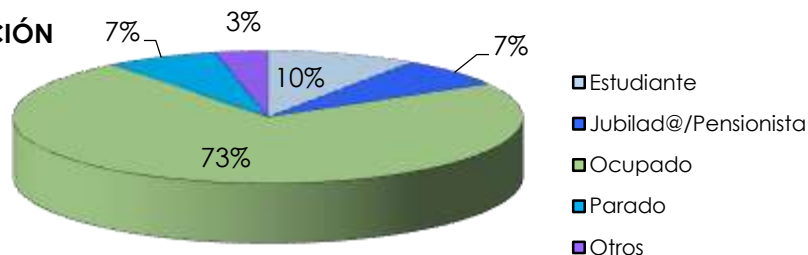
Por edad, de las 289 respuestas recibidas en esta pregunta, todos los grupos de edad están representados. El mayoritario, con un 36% es el de 35 a 49 años.

3. LUGAR DE RESIDENCIA

De las 285 respuestas recibidas, las encuestas se distribuyen de la siguiente manera:



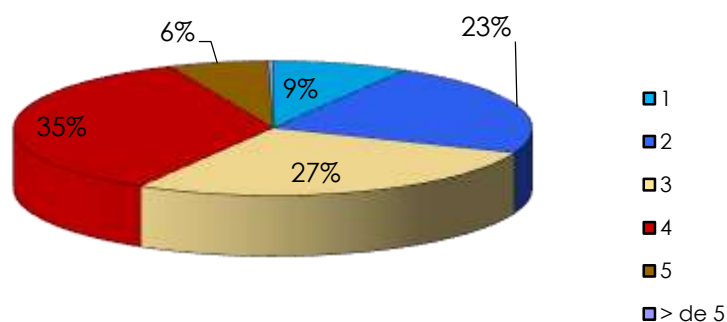
4. OCUPACIÓN



Por ocupación, de las 215 respuestas recibidas, en su mayoría se trata de personas ocupadas. El 7% son parados, el 10 % estudiantes y otro 7 % jubilados.

5. MIEMBROS DEL NÚCLEO FAMILIAR

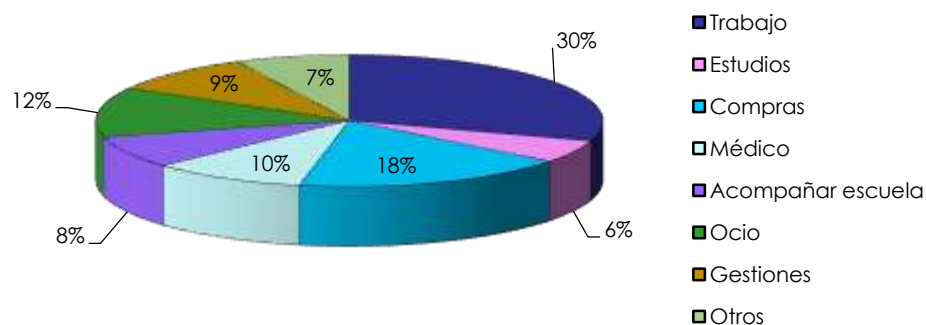
En cuanto a la composición de las familias de los encuestados, se obtuvieron 306 contestaciones, de las cuales:



6. ORIGEN Y DESTINO DEL VIAJE

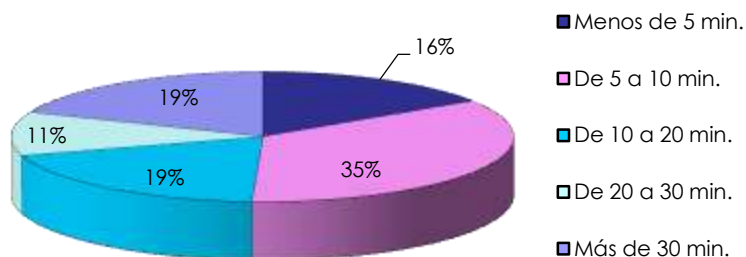
De las 182 respuestas recibidas en esta pregunta, el 58% realiza viajes por el interior de la localidad, mientras que el 42% realiza viajes fuera de Sabiñánigo.

7. MOTIVO PRINCIPAL DEL DESPLAZAMIENTO



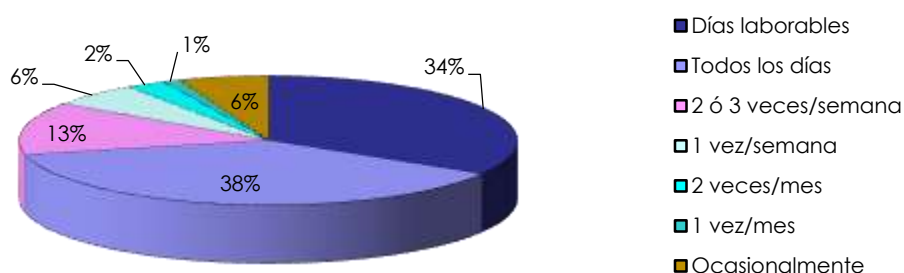
Se han recibido 506 respuestas (puesto que en muchas encuestas se habían recibido para esta pregunta varias respuestas). El principal motivo de desplazamiento es el trabajo (lógico, cuando la mayoría de los encuestados, según el resultado de la pregunta 4. está ocupado). Las compras y el ocio son los siguientes desplazamientos más habituales.

8. DURACIÓN DEL DESPLAZAMIENTO



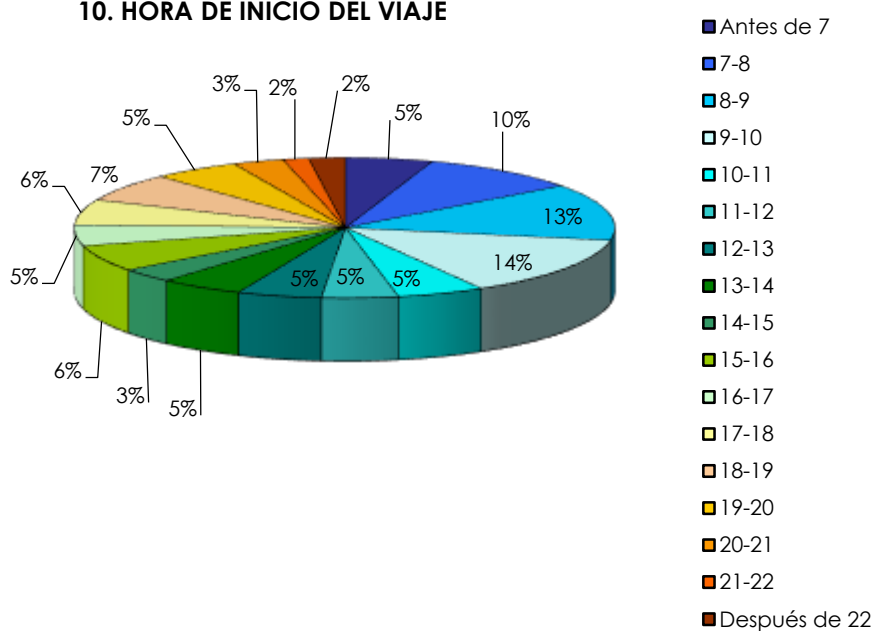
Por duración del desplazamiento, de las 286 respuestas recibidas, a más del 50% le cuesta menos de 10 minutos llegar a su destino. Por otra parte, a un 19% le cuesta más de 30 minutos.

9. FRECUENCIA DEL DESPLAZAMIENTO



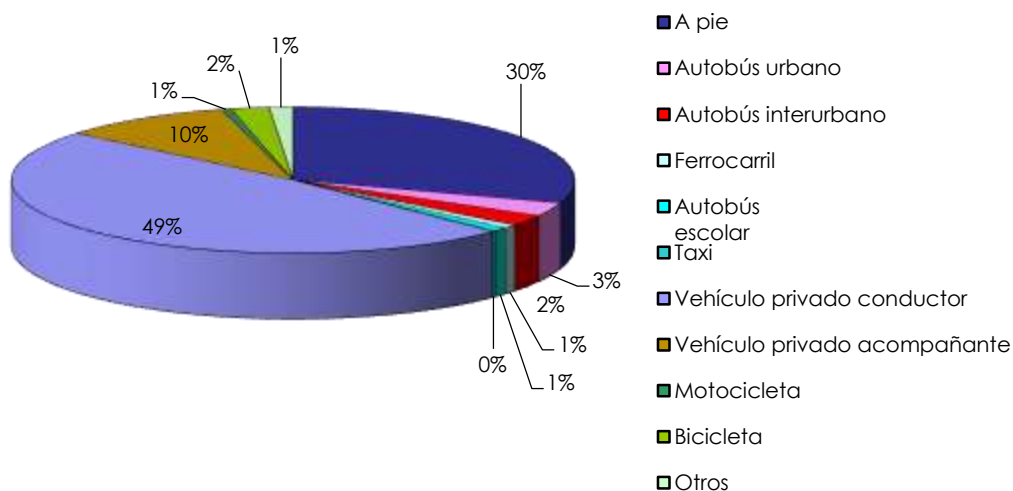
En cuanto a la frecuencia con la que se desplazan las personas encuestadas, una gran mayoría (el 38% de las 273 respuestas recibidas) lo hace todos los días.

10. HORA DE INICIO DEL VIAJE



De las 459 respuestas recibidas (porque se han contabilizado todas las respuestas en una misma pregunta), un 42% se desplaza antes de las 10 de la mañana.

11. MODO DE DESPLAZAMIENTO UTILIZADO HABITUALMENTE



De las 365 respuestas recibidas (porque se han contabilizado todas las respuestas, en caso de que en una misma pregunta hubiese más de una respuesta), casi un 60% de los encuestados se desplaza en vehículo privado, ya sea como conductor o como acompañante.

12. PERMISO DE CIRCULACIÓN

El 92% de los 257 que han contestado a esta pregunta tienen permiso de circulación.

13. DISPONE DE VEHÍCULO PRIVADO

El 89% de los 256 encuestados que han respondido a esta pregunta disponen de vehículo privado.

14. NÚMERO DE VEHÍCULOS EN EL HOGAR

El 74% de las 400 respuestas recibidas (puesto que en una misma encuesta puede haber más de una respuesta) dispone de coches, el 2% motos y el 25% bicicletas

15. TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO

En caso de disponer de vehículo privado, el 69% de las 298 respuestas recibidas en esta pregunta utiliza combustible diésel y el 31% gasolina.

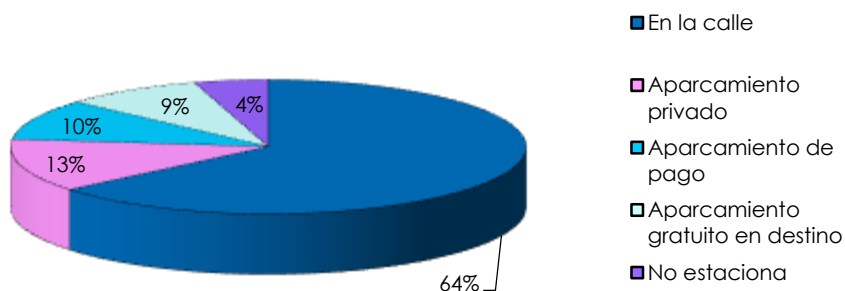
16. EN CASO DE COMPARTIR VEHÍCULO

En caso de compartir vehículo el 72% de las 222 respuestas recibidas es el conductor y 28% va como acompañante.

17. APARCAMIENTO EN EL LUGAR DE RESIDENCIA

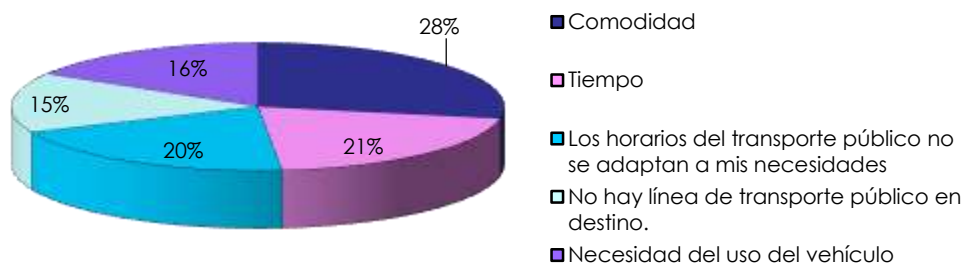
En caso de poseer vehículo, el 32% de las 262 respuestas recibidas, aparca en la calle en su lugar de residencia y el 68% utiliza un aparcamiento privado.

18. APARCAMIENTO EN EL LUGAR DE DESTINO



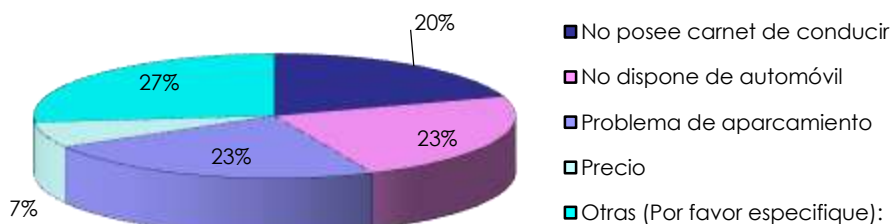
De las 252 respuestas recibidas, el 64% estaciona en la calle en su lugar de destino.

19. RAZONES DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO



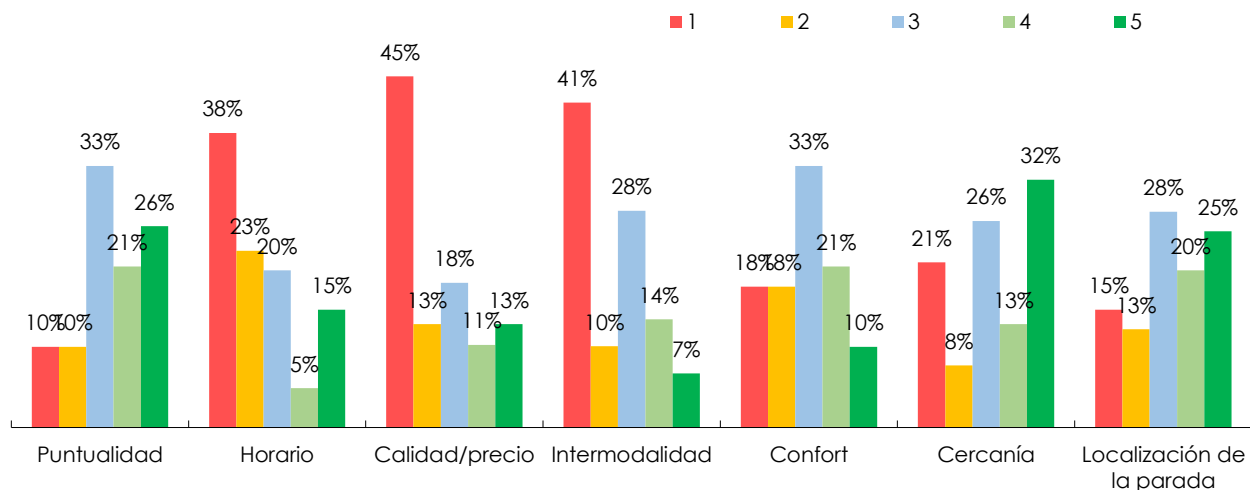
De las 354 respuestas recibidas (puesto que en una misma pregunta puede haber más de una respuesta), un 35% parece que considera, si hubiese transporte público, la posibilidad de moverse en él en el caso de que le encajara. Un 28% lo hace por comodidad, con lo cual, parece poco probable que cambiase de hábito.

20. RAZONES DEL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO



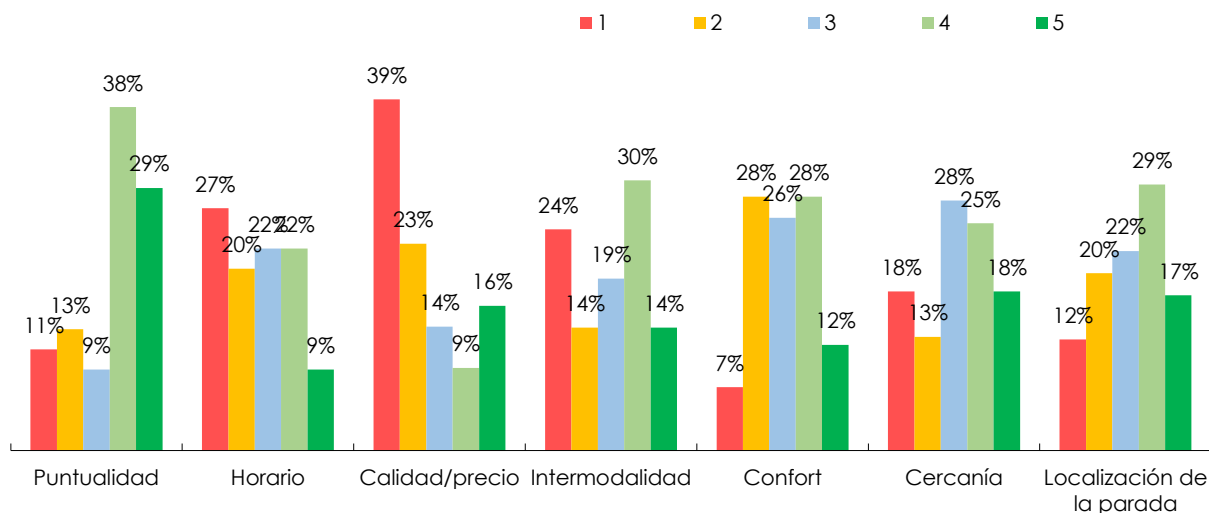
Únicamente debían contestar a esta pregunta los usuarios del transporte público urbano. Se han recibido 44 respuestas. Interesante que un 23% motive su uso del transporte público por falta de aparcamientos. Otras razones para su utilización son, los horarios, la comodidad, etc.)

21. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS URBANO (1 lo peor, 5 lo mejor)



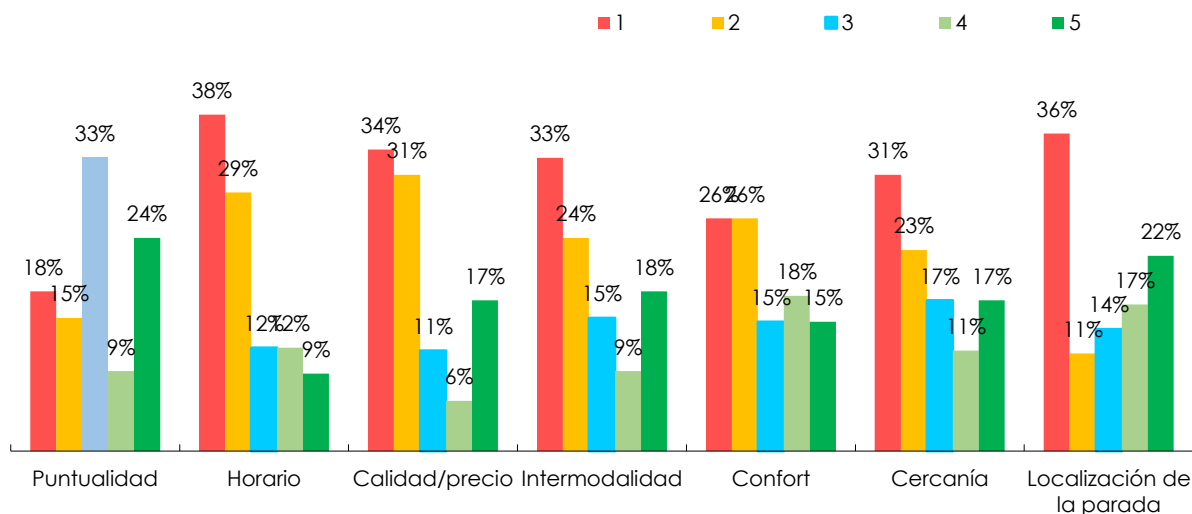
De las 263 respuestas recibidas, lo peor valorado es el horario, la calidad/precio y la intermodalidad del autobús urbano, mientras que la cercanía y la localización de la parada reciben mejores puntuaciones.

22. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL AUTOBÚS INTERURBANO (1 lo peor, 5 lo mejor)



De las 186 respuestas recibidas, lo peor valorado es la relación calidad/precio, seguido por el horario y la intermodalidad. Por el contrario, la puntualidad recibe buenas opiniones.

23. GRADO DE SATISFACCIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO (1 lo peor, 5 lo mejor)

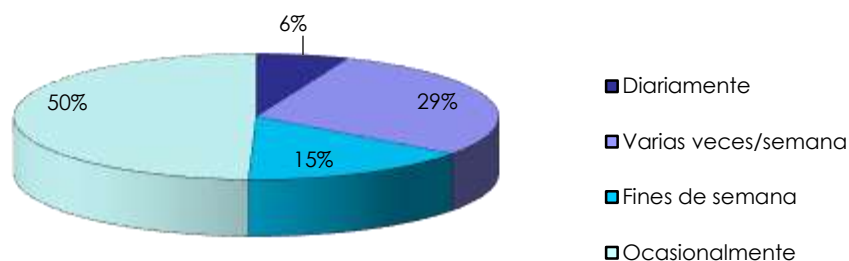


De las 189 respuestas recibidas, el transporte ferroviario, en todos los conceptos, recibe malos resultados.

24. USUARIOS DE BICICLETA

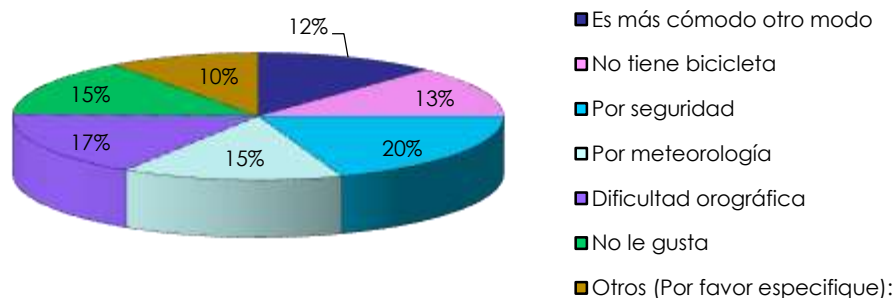
El 35%, de las 218 respuestas recibidas, se considera usuario de bicicleta.

25. FRECUENCIA DEL USO DE LA BICICLETA (en caso de ser usuario)



De las 97 respuestas recibidas (ya que únicamente debían contestar los usuarios de la bicicleta), el 50% la utiliza ocasionalmente.

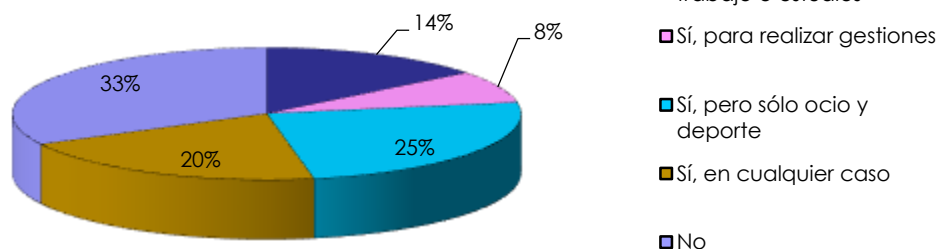
26. MOTIVOS PARA NO USAR LA BICICLETA (en caso de no ser usuario)



De las 200 respuestas recibidas en esta pregunta, existe una distribución de los motivos para no usar la bicicleta. Algunos tan evidentes como la orografía o la climatología. Pero hay que destacar un 20% que considera que ir en bicicleta no es seguro. En el apartado "otros", se han recogido las siguientes especificaciones:

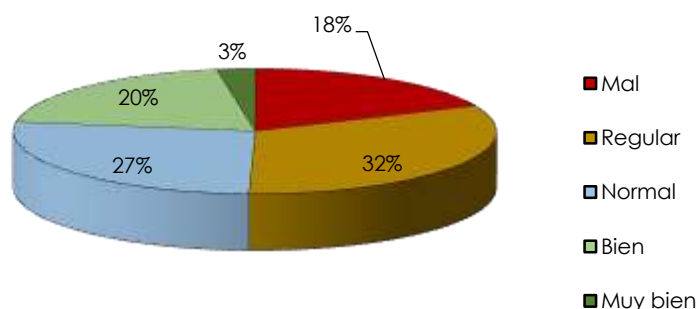
- No hay carril bici
- No hay aparcamientos
- Se trata de un medio de transporte individual

27. ¿USARÍA LA BICICLETA SI SE MEJORAN LAS INFRAESTRUCTURAS?



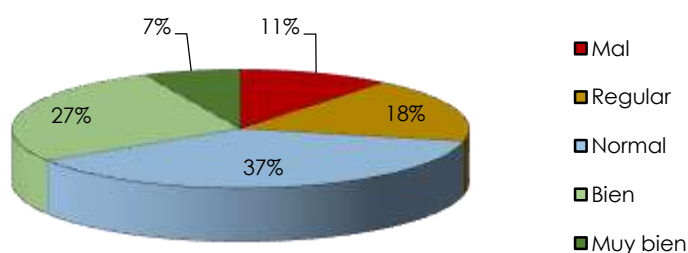
De las 216 respuestas recibidas, un 33% seguiría sin utilizar la bicicleta aunque mejorasen las infraestructuras

28. SOBRE EL ESTADO EN GENERAL DE LAS ACERAS



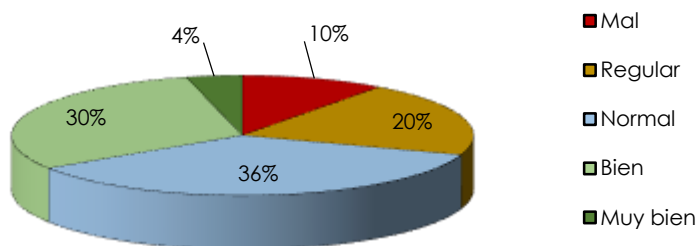
De las 234 respuestas recibidas, un 47% considera que las aceras se encuentran o normales o en buen estado, mientras que un 50% consideran que están mal o regular.

29. SOBRE LA SEÑALIZACIÓN



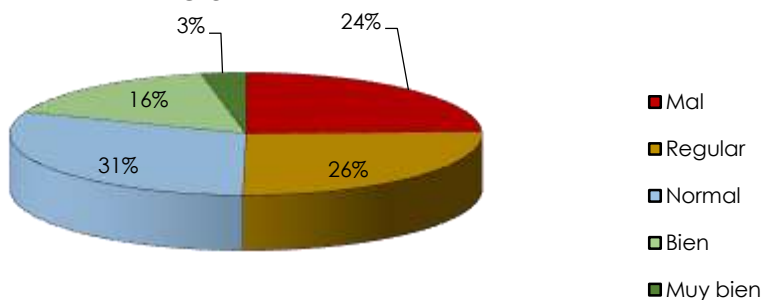
De las 232 respuestas recibidas, un 64% considera que la señalización se encuentra o normal o en buen estado, mientras que un 29% considera que está mal o regular.

30. SOBRE EL MOBILIARIO URBANO



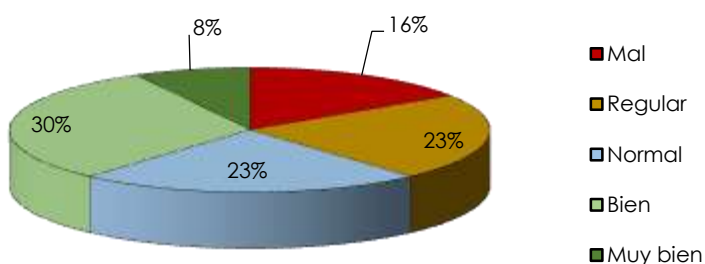
De las 228 respuestas recibidas, un 66% considera que el mobiliario urbano se encuentra en estado normal o en buen estado, mientras que un 30% considera que está mal o regular

31. SOBRE LA PAVIMENTACIÓN



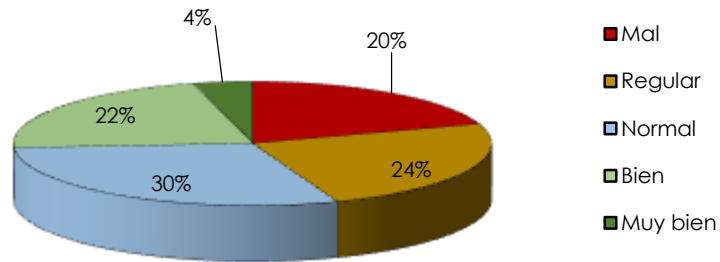
De las 229 respuestas recibidas, un 47% considera que la pavimentación se encuentra en estado normal o en buen estado, mientras que un 50% considera que está mal o regular.

32. SOBRE LA ILUMINACIÓN



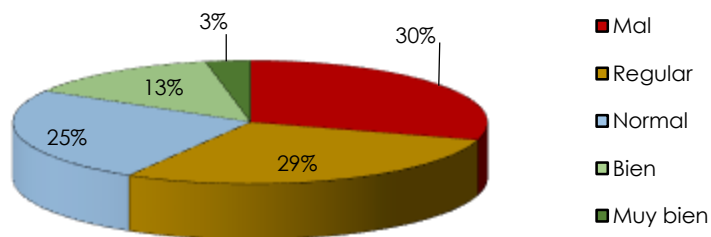
De las 229 respuestas recibidas, un 53% considera que la iluminación se encuentra en estado normal o en buen estado (e incluso un 8% la considera muy buena), mientras que un 39% considera que está mal o regular

33. SOBRE LOS CRUCES (pasos de peatones y semáforos)



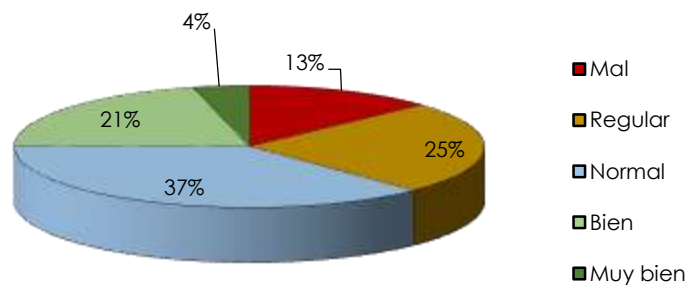
De las 226 respuestas recibidas, un 52% considera que los cruces se encuentran en estado normal o en buen estado, mientras que un 44% considera que están mal o regular.

34. SOBRE LA ACCESIBILIDAD



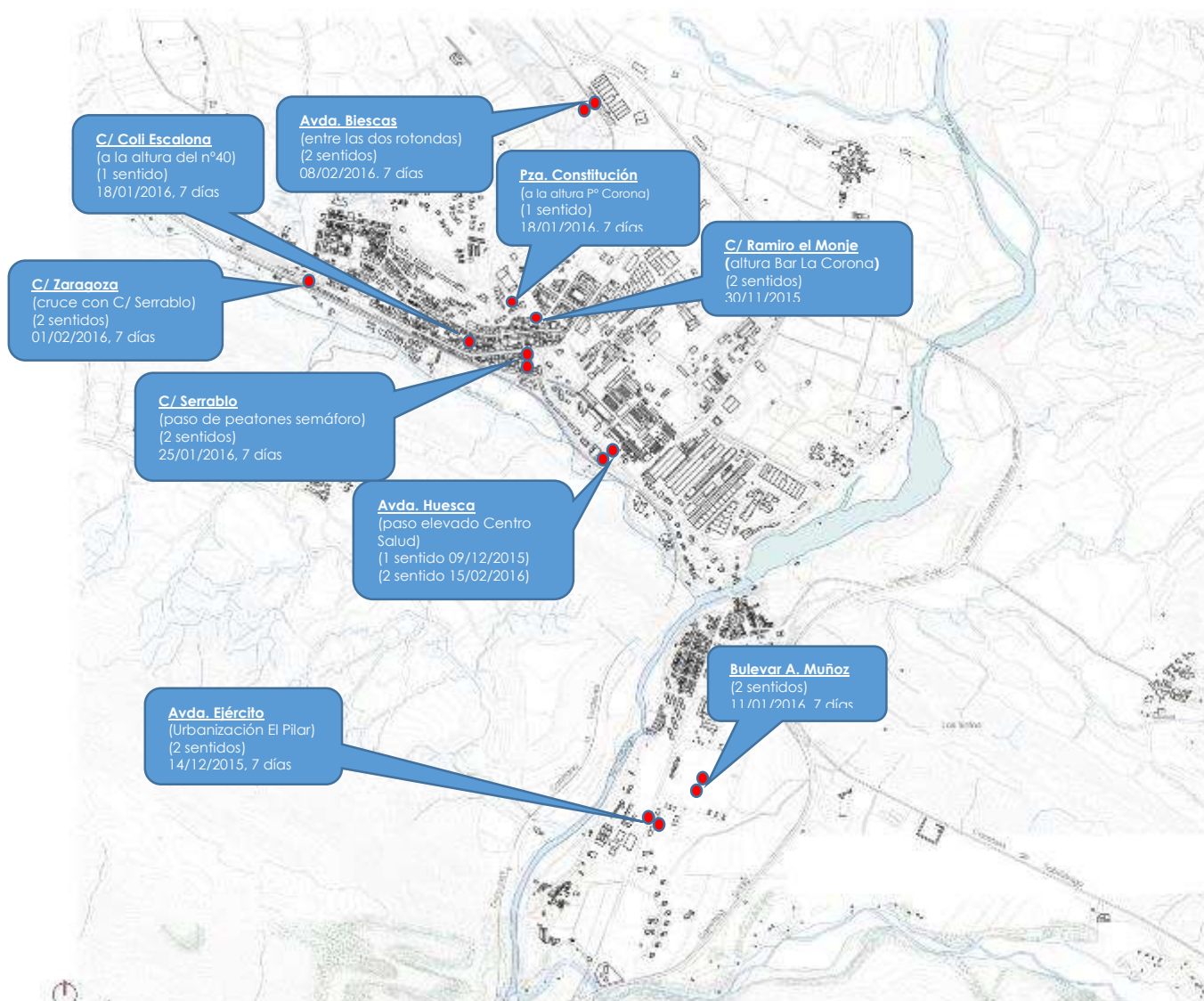
De las 229 respuestas recibidas, un 38% considera que la accesibilidad se cumple normal o bien, mientras que un 59% considera que están mal o regular.

35. SOBRE LA SEGURIDAD



Anexo II. RESULTADOS DE LOS AFOROS

UBICACIÓN DE LOS AFORADORES



RESULTADOS CONTROL DE TRÁFICO

BULEVAR ANTONIO MUÑOZ LORIENTE (Dirección Centro Ciudad)

FECHA INICIO: 11/01/15
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: BULEBAR A. MUÑOZ, DIREC. CENTRO CIUDAD
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	2	694	28	724	5098
MARTES	1	700	27	728	
MIÉRCOLES	2	697	30	729	
JUEVES	2	674	28	704	
VIERNES	1	817	26	844	
SÁBADO	2	662	22	686	
DOMINGO	7	640	36	683	

I.M.D., INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 728

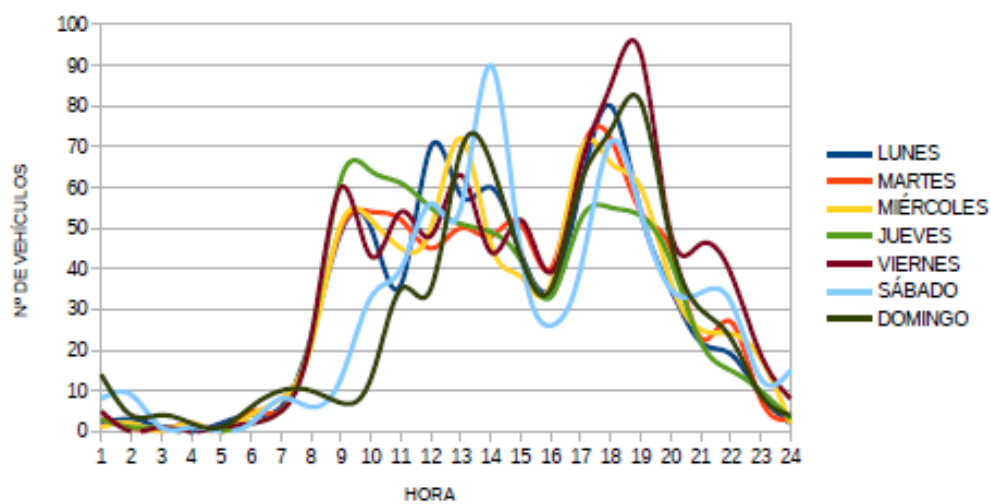
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	2	3	1	3	5	8	14
01:00	3	1	2	1	0	9	4
02:00	1	0	0	1	1	1	4
03:00	0	2	2	0	0	1	2
04:00	2	0	0	0	1	0	1
05:00	4	5	4	2	2	2	6
06:00	6	5	8	5	5	8	10
07:00	23	22	21	23	23	6	10
08:00	49	50	51	62	60	13	7
09:00	50	54	52	64	43	33	13
10:00	36	52	45	61	54	40	35
11:00	70	45	50	55	48	56	35
12:00	58	50	72	51	63	55	69
13:00	60	48	46	49	44	90	66
14:00	44	51	38	42	52	44	43
15:00	35	40	36	33	39	26	35
16:00	60	68	69	52	65	40	61
17:00	80	72	66	55	85	71	74
18:00	54	54	60	53	93	54	81
19:00	35	45	37	42	49	35	47
20:00	22	23	25	22	46	34	30
21:00	19	27	24	15	39	32	23
22:00	9	8	18	10	19	13	9
23:00	2	3	2	3	8	15	4
	724	728	729	704	844	686	683

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



BULEVAR ANTONIO MUÑOZ LORIENTE (Dirección Salida Ciudad hacia autovía)

FECHA INICIO: 11/01/15
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: BULEBAR A. MUÑOZ, DIREC. AUTOVÍA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DIA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETA/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	2	637	18	657	4622
MARTES	2	630	14	646	
MIÉRCOLES	1	655	22	678	
JUEVES	2	616	11	629	
VIERNES	0	699	21	720	
SÁBADO	1	616	21	638	
DOMINGO	1	628	25	654	

I.M.D. (INTENSIDAD MEDIA DIARIA): 660

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	11	1	0	0	3	10	7
01:00	4	2	5	2	1	2	4
02:00	1	0	1	0	2	5	4
03:00	2	0	0	0	0	0	1
04:00	0	1	1	2	3	1	0
05:00	6	6	5	5	4	4	5
06:00	11	9	11	6	13	10	5
07:00	39	40	40	41	36	37	33
08:00	45	41	41	47	43	43	56
09:00	40	40	51	59	58	40	40
10:00	39	38	47	38	51	59	53
11:00	55	51	49	44	50	60	51
12:00	39	47	51	46	40	69	54
13:00	37	53	42	38	44	43	47
14:00	61	65	61	52	53	32	30
15:00	43	40	51	49	56	37	36
16:00	43	47	53	47	60	34	45
17:00	40	32	49	39	54	33	58
18:00	39	31	46	26	30	31	41
19:00	40	38	28	35	42	24	32
20:00	23	29	25	26	28	32	22
21:00	24	24	13	17	27	22	19
22:00	11	8	6	5	16	4	7
23:00	4	3	2	5	6	6	4

657

646

678

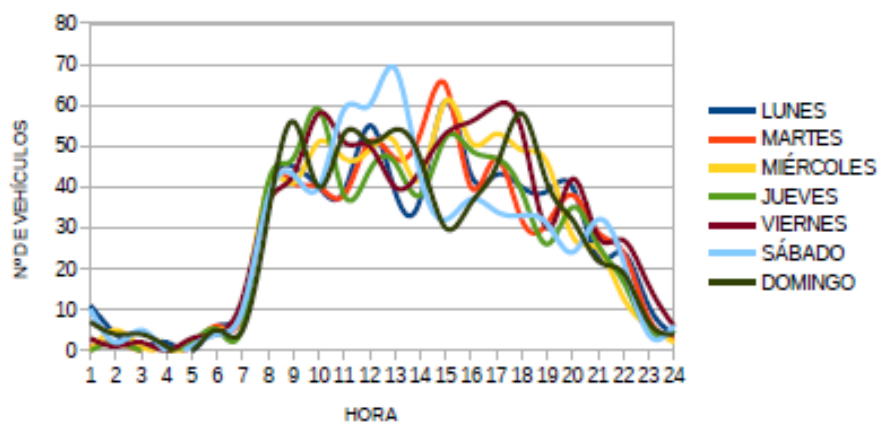
629

720

638

654

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



AVENIDA DEL EJÉRCITO (Dirección centro ciudad)

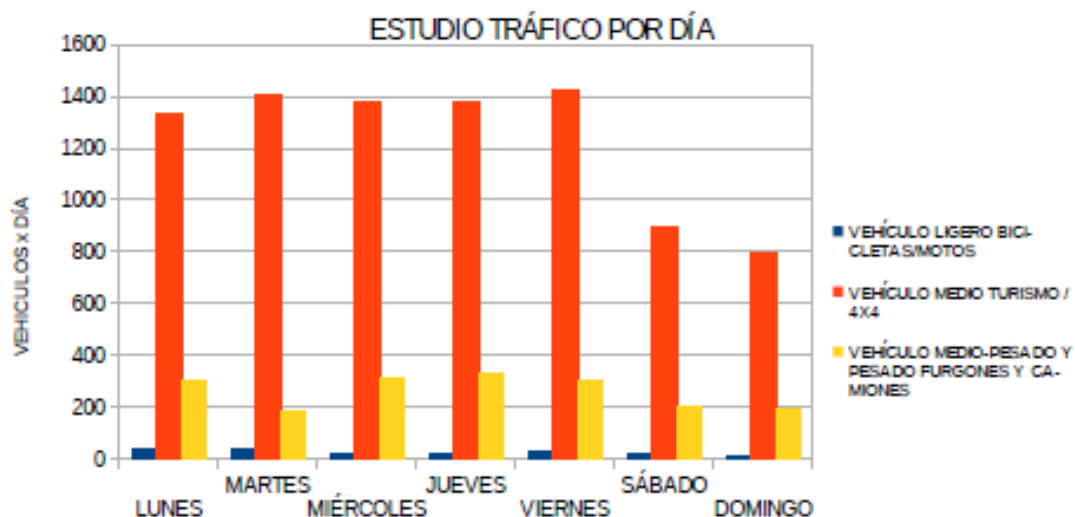
FECHA INICIO: 14/12/15
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA. DEL EJERCITO
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO, DIREC. CENTRO CIUDAD
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	38	1334	305	1677	10620
MARTES	40	1408	186	1634	
MIÉRCOLES	19	1375	309	1703	
JUEVES	22	1375	330	1727	
VIERNES	32	1425	304	1761	
SÁBADO	21	898	205	1124	
DOMINGO	11	791	192	994	

I.M.D., INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.517

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	5	0	6	3	1	9	19
01:00	2	5	6	3	3	3	11
02:00	3	1	2	3	6	4	8
03:00	0	2	1	3	1	8	2
04:00	2	2	3	2	4	3	5
05:00	2	7	6	5	8	6	10
06:00	12	19	16	21	19	13	8
07:00	53	64	62	56	63	20	28
08:00	117	119	115	135	124	32	17
09:00	173	166	158	166	170	50	39
10:00	89	82	81	75	93	71	49
11:00	93	95	111	111	102	73	53
12:00	116	102	116	103	108	73	92
13:00	127	123	114	129	104	89	82
14:00	159	157	153	152	166	53	38
15:00	82	83	86	89	82	48	44
16:00	168	150	158	154	152	65	55
17:00	125	124	140	122	162	96	92
18:00	108	102	109	130	113	115	106
19:00	97	72	93	93	108	98	100
20:00	86	94	83	88	82	91	58
21:00	42	37	59	63	49	54	43
22:00	11	20	18	15	25	33	24
23:00	5	8	7	6	16	17	11

1677

1634

1703

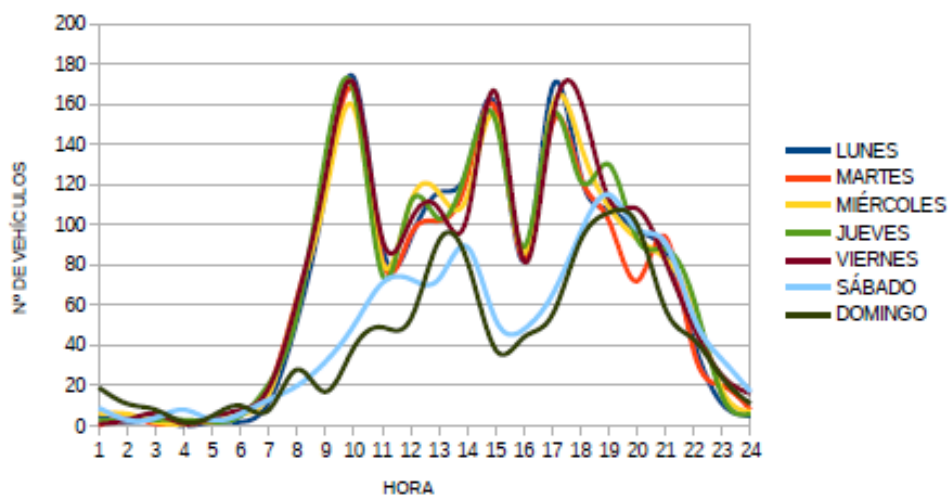
1727

1761

1124

994

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



AVENIDA DEL EJÉRCITO (Dirección Huesca)

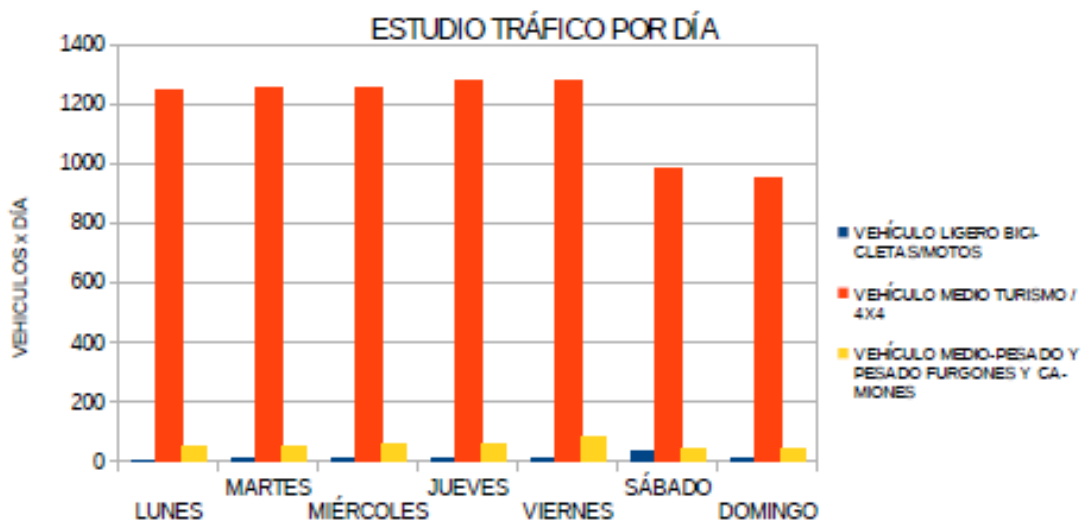
FECHA INICIO: 14/12/15
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA DEL EJERCITO, DIREC. HUESCA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	3	1249	49	1301	8673
MARTES	4	1251	52	1307	
MIÉRCOLES	5	1252	53	1310	
JUEVES	4	1276	59	1339	
VIERNES	6	1280	76	1362	
SÁBADO	32	985	37	1054	
DOMINGO	8	954	38	1000	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.239

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	3	1	3	2	2	6	12
01:00	1	2	5	7	3	6	4
02:00	2	1	0	2	5	6	9
03:00	1	1	1	0	2	2	4
04:00	1	6	4	6	5	8	4
05:00	6	9	5	7	5	3	5
06:00	22	13	20	21	20	13	15
07:00	60	57	61	50	57	48	21
08:00	89	86	87	90	86	57	28
09:00	132	128	137	122	126	64	72
10:00	109	101	76	77	68	84	71
11:00	92	92	85	85	77	80	78
12:00	90	87	85	81	91	79	72
13:00	68	71	91	77	89	77	71
14:00	106	112	102	107	106	64	50
15:00	76	89	90	104	93	78	75
16:00	121	127	126	140	151	68	78
17:00	82	87	76	78	82	60	96
18:00	70	71	63	97	86	71	78
19:00	64	64	81	62	71	59	54
20:00	62	50	61	49	67	60	49
21:00	34	33	30	50	36	34	30
22:00	7	13	14	21	17	23	13
23:00	3	6	7	4	17	4	11

1301

1307

1310

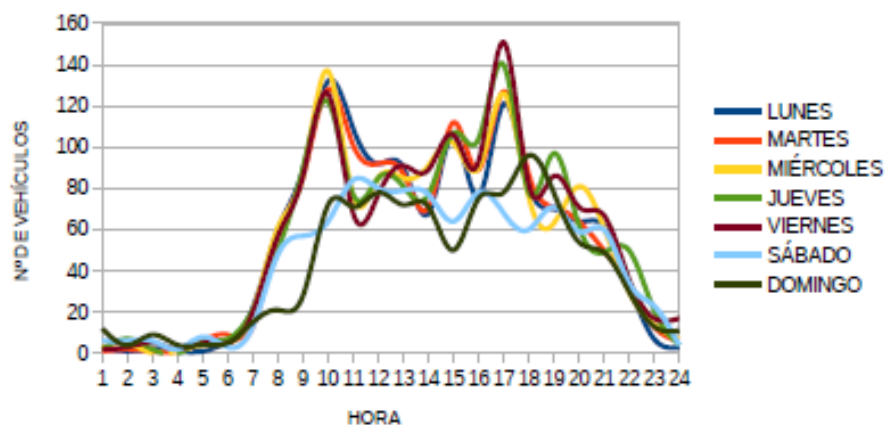
1339

1362

1054

1000

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



AVENIDA DE HUESCA (Dirección Centro ciudad)

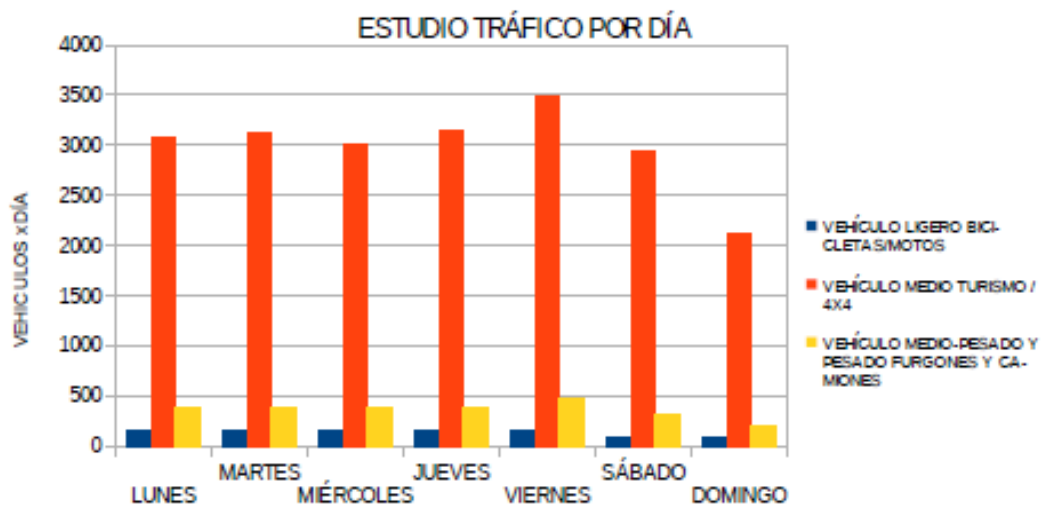
FECHA INICIO: 15/02/16
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA. HUESCA, DIREC. CENTRO CIUDAD
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	150	3087	384	3621	24366
MARTES	154	3115	373	3642	
MIÉRCOLES	158	3004	389	3551	
JUEVES	149	3141	387	3677	
VIERNES	148	3477	485	4110	
SÁBADO	90	2934	314	3338	
DOMINGO	95	2122	210	2427	

I.M.D., INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 3.481

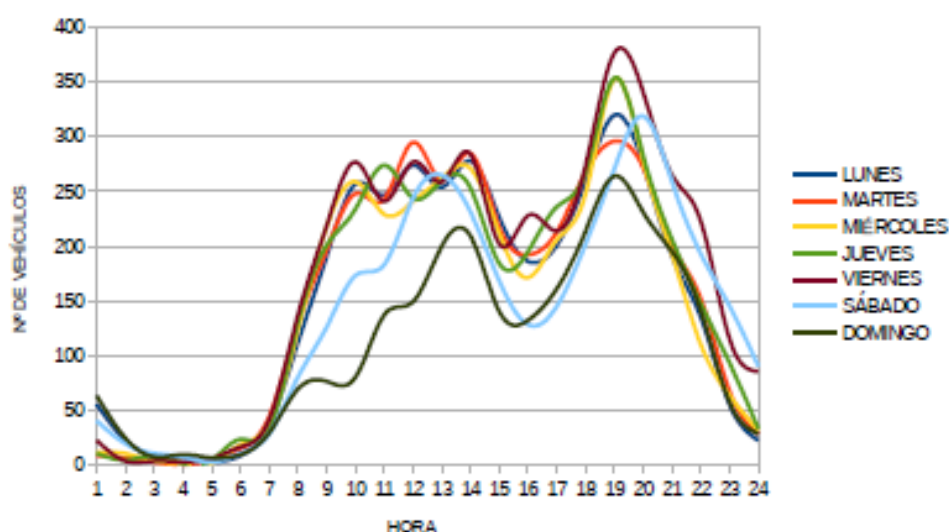
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	55	8	11	10	22	40	63
01:00	22	6	10	4	3	19	24
02:00	8	2	3	8	3	10	7
03:00	6	0	1	1	2	7	9
04:00	2	4	1	4	5	2	6
05:00	8	14	18	23	16	10	9
06:00	36	44	38	32	41	28	29
07:00	112	129	124	130	137	80	69
08:00	191	197	218	201	219	126	76
09:00	257	248	259	234	277	173	80
10:00	247	243	229	274	241	183	137
11:00	274	295	241	244	277	244	149
12:00	254	260	262	260	259	265	200
13:00	278	285	271	253	284	231	209
14:00	226	217	211	184	202	168	140
15:00	186	192	171	195	228	128	132
16:00	201	213	206	236	214	145	161
17:00	260	268	248	268	274	202	214
18:00	320	296	353	354	377	271	264
19:00	275	272	279	283	341	319	231
20:00	191	202	193	206	265	259	195
21:00	135	152	110	147	223	193	141
22:00	55	67	63	93	115	145	57
23:00	22	28	31	33	85	90	28
	3621	3642	3551	3677	4110	3338	2630

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

Este aforo se realizó en fechas diferentes para ambos sentidos de la circulación ya que este aforo falló debido a que se soltaron las gomas.

AVENIDA DE HUESCA (Dirección Huesca)

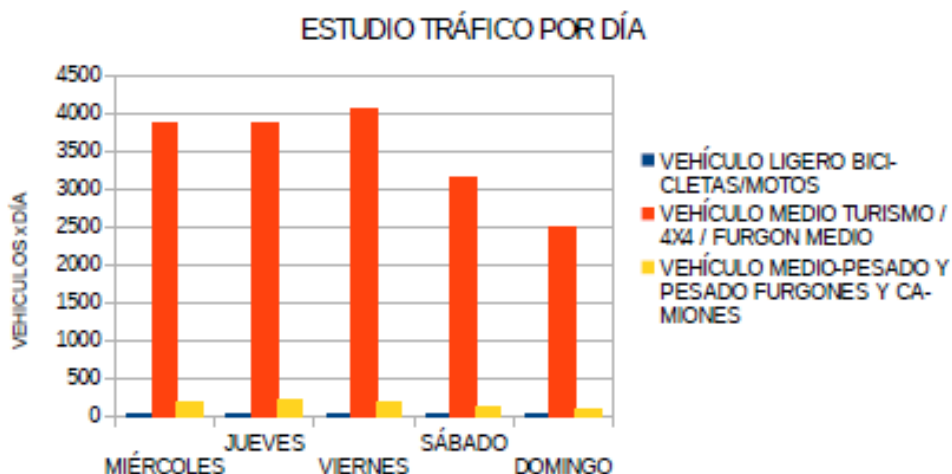
FECHA INICIO: 09/12/15
 DIAS ESTUDIO: 5
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA. DE HUESCA, DIRECCIÓN HUESCA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA: LOCALIZACIÓN DEL AFORO DELANTE DEL CENTRO DE SALUD

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4 / FURGON MEDIO	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES*				4151	26622
MARTES*				4151	
MIÉRCOLES	25	3863	192	4080	
JUEVES	27	3866	203	4096	
VIERNES	36	4056	185	4277	
SÁBADO	19	3144	107	3270	
DOMINGO	22	2499	76	2597	

I.M.D., INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 3.803

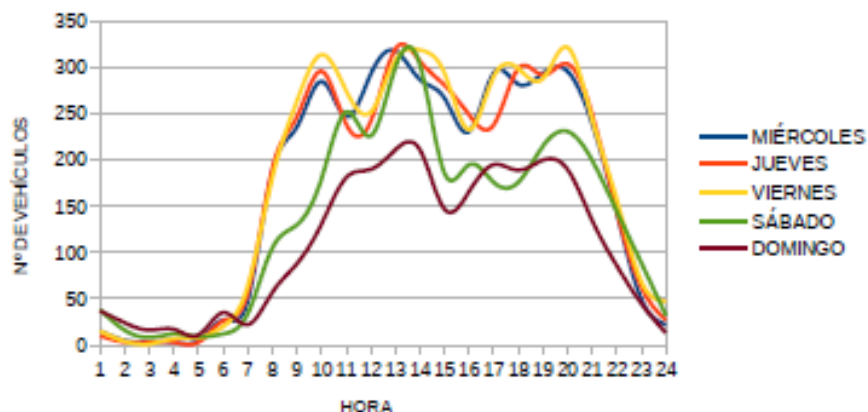
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	15	10	15	38	37
01:00	5	3	4	16	24
02:00	3	3	1	8	16
03:00	3	3	7	12	17
04:00	5	3	8	9	11
05:00	27	26	20	12	35
06:00	48	57	64	34	22
07:00	188	191	181	105	57
08:00	236	247	264	130	88
09:00	285	296	314	180	131
10:00	247	239	275	252	181
11:00	293	242	252	226	190
12:00	318	320	308	300	211
13:00	287	307	319	303	211
14:00	267	281	294	186	147
15:00	231	249	233	195	166
16:00	294	238	290	176	195
17:00	282	299	299	176	189
18:00	294	292	288	215	200
19:00	296	304	322	231	190
20:00	240	250	245	200	135
21:00	144	146	158	145	86
22:00	50	63	69	89	45
23:00	22	27	47	32	13
	4080	4096	4277	3270	2597

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



***NOTA IMPORTANTE:**

Para poder obtener una I.M.D. lo mas cerca de la realidad de la semana en cuestión, tenemos que calcular la I.M.D. semanal teniendo en cuenta que nos faltan el lunes y el martes. Para ello calculamos una media de vehículos entre semana y la multiplicamos por cinco, le sumamos las mediciones del sábado y domingo y hacemos la media entre siete, que son los días de la semana.

CALLE SERRABLO (Dirección entrada Rotonda)

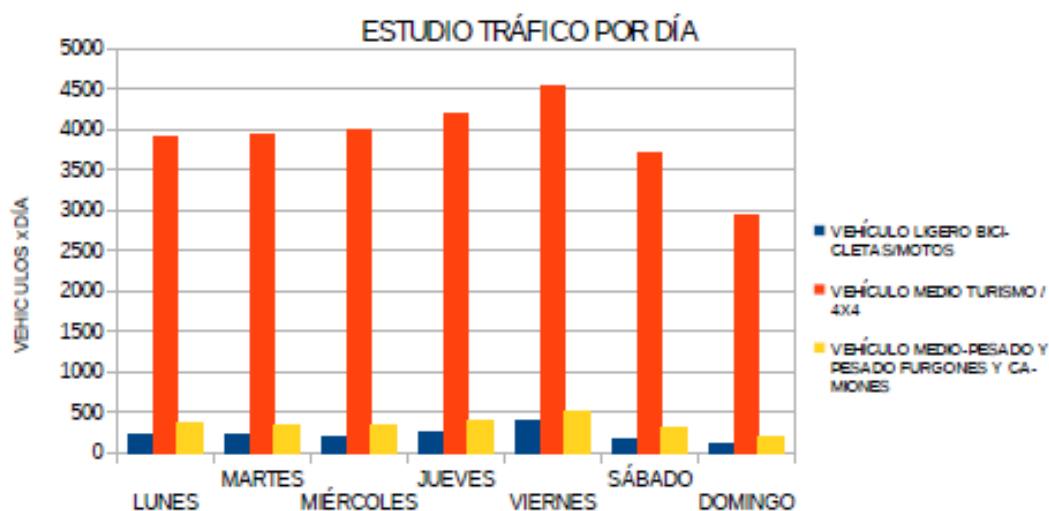
FECHA INICIO: 25/01/16
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: CALLE SERRABLO, DIREC. "ENTRADA ROTONDA"
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	217	3914	353	4484	31142
MARTES	224	3933	341	4498	
MIÉRCOLES	194	3974	344	4512	
JUEVES	246	4198	400	4844	
VIERNES	381	4519	515	5415	
SÁBADO	174	3706	297	4177	
DOMINGO	97	2933	182	3212	

I.M.D. (INTENSIDAD MEDIA DIARIA): 4.449

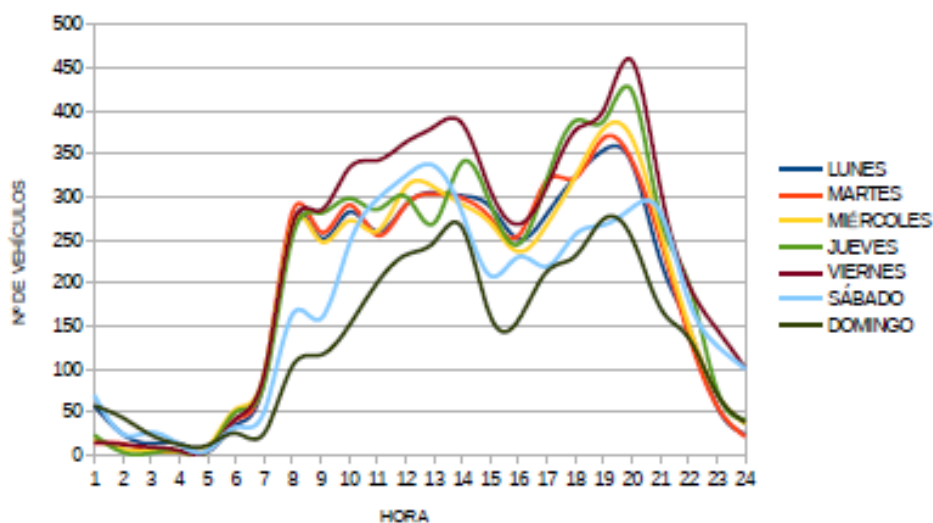
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	57	13	18	23	15	69	57
01:00	24	13	7	3	12	24	43
02:00	13	4	4	2	9	26	23
03:00	13	3	4	4	5	12	12
04:00	4	7	9	4	4	5	11
05:00	35	41	53	50	42	32	25
06:00	86	92	94	83	94	50	25
07:00	271	282	267	253	267	163	103
08:00	252	259	248	281	284	158	116
09:00	282	290	272	298	333	244	150
10:00	259	255	260	285	342	297	200
11:00	290	290	311	300	363	324	232
12:00	305	303	311	269	381	335	247
13:00	301	298	291	340	385	281	264
14:00	288	275	269	291	307	208	161
15:00	251	255	236	245	268	230	157
16:00	280	319	268	320	312	219	213
17:00	323	322	323	388	377	256	231
18:00	354	368	379	388	401	267	274
19:00	339	342	368	423	458	287	252
20:00	227	250	262	277	311	282	171
21:00	149	139	151	200	198	180	136
22:00	57	57	71	76	146	127	71
23:00	24	21	36	41	101	100	38
	4484	4498	4512	4844	5415	4177	3212

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

LOS DATOS OBTENIDOS EN ESTE AFORO, AL ENCONTRARSE EN UNA ZONA CON UNA BAJA VELOCIDAD, ENTRADA O SALIDA DE ROTONDA, ES PROBABLE QUE ESTEN ALTERADOS YA QUE ESTOS A.D.R. ESTÁN PENSADOS PARA TOMAR DATOS EN VÍAS FUERA DEL CASCO URBANO.

CALLE SERRABLO (Dirección salida Rotonda)

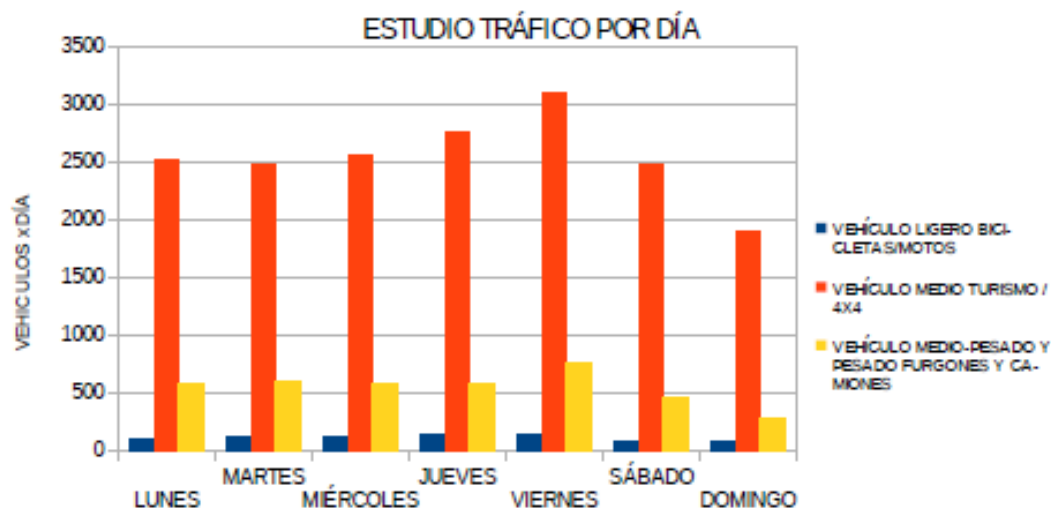
FECHA INICIO: 25/01/16
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: CALLE SERRABLO, DIREC. "SALIDA ROTONDA"
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	103	2504	566	3173	22282
MARTES	113	2476	600	3189	
MIÉRCOLES	119	2543	575	3237	
JUEVES	134	2759	568	3461	
VIERNES	131	3098	750	3979	
SÁBADO	70	2468	458	2996	
DOMINGO	66	1899	282	2247	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 3.183

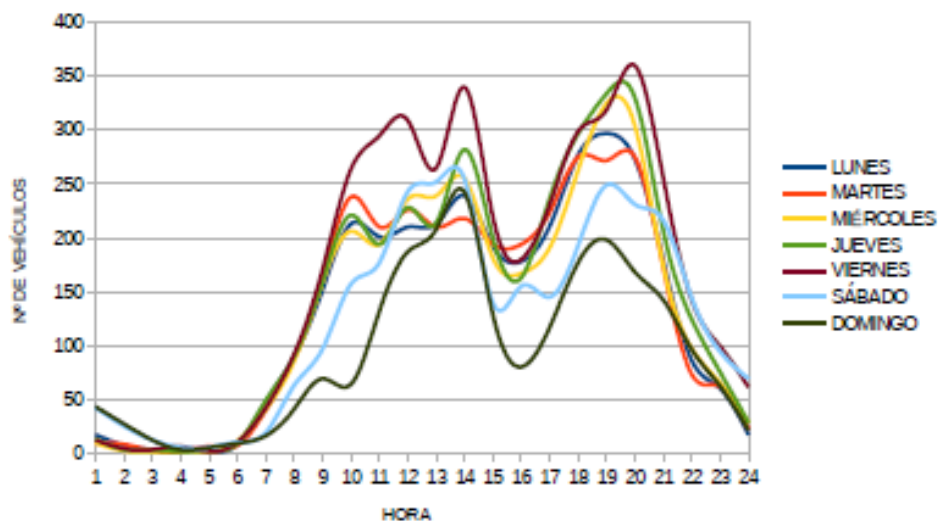
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	17	9	9	13	12	42	43
01:00	7	8	2	3	4	25	27
02:00	3	2	1	2	3	12	12
03:00	2	1	2	1	6	5	3
04:00	1	6	1	2	1	5	5
05:00	8	7	11	9	10	10	9
06:00	47	40	41	49	42	19	16
07:00	90	88	86	90	92	63	41
08:00	152	163	160	160	171	97	69
09:00	213	238	206	221	264	157	64
10:00	201	210	194	194	295	177	132
11:00	210	226	236	228	309	243	187
12:00	213	210	239	214	265	252	208
13:00	239	218	255	282	340	254	242
14:00	192	194	181	199	219	139	128
15:00	178	194	167	163	180	155	80
16:00	211	224	191	237	231	145	117
17:00	277	275	263	297	299	193	177
18:00	297	272	325	334	319	249	198
19:00	273	275	304	330	360	231	168
20:00	179	172	173	206	255	216	142
21:00	86	73	97	124	142	144	96
22:00	60	62	65	75	99	94	62
23:00	17	22	28	28	61	69	21
	3173	3189	3237	3461	3979	2996	2247

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

LOS DATOS OBTENIDOS EN ESTE AFORO, AL ENCONTRARSE EN UNA ZONA CON UNA BAJA VELOCIDAD, ENTRADA O SALIDA DE ROTONDA, ES PROBABLE QUE ESTEN ALTERADOS YA QUE ESTOS A.D.R.'s ESTAN PENSADOS PARA TOMAR DATOS EN VIAS FUERA DEL CASCO URBANO.

CALLE COLI ESCALONA

FECHA INICIO: 18/01/16
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: CALLE COLI ESCALONA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETA/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	59	1819	91	1969	12491
MARTES	35	1812	91	1938	
MIÉRCOLES	14	1909	65	1988	
JUEVES	31	1920	87	2038	
VIERNES	23	1942	94	2059	
SÁBADO	19	1359	57	1435	
DOMINGO	34	958	72	1064	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.784

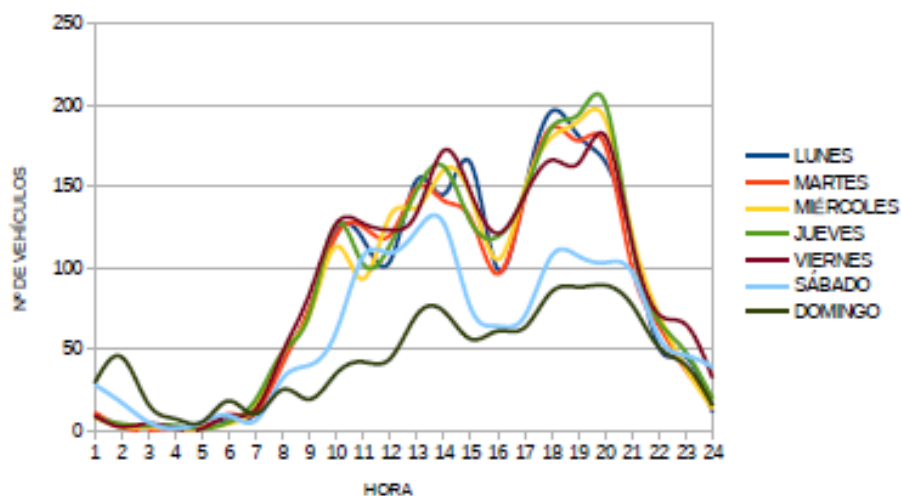
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	10	11	8	8	9	28	29
01:00	2	2	2	4	2	17	45
02:00	2	0	2	3	4	5	16
03:00	1	1	1	3	1	1	7
04:00	1	2	1	1	1	5	5
05:00	6	10	4	5	9	9	18
06:00	11	11	15	19	13	6	10
07:00	46	41	48	48	48	32	25
08:00	73	76	71	72	84	40	19
09:00	122	120	113	127	127	61	35
10:00	117	125	93	102	127	107	42
11:00	104	120	132	114	123	109	44
12:00	154	149	137	148	134	123	71
13:00	145	141	160	162	172	127	73
14:00	164	130	144	128	146	75	56
15:00	99	96	105	119	121	64	61
16:00	146	143	148	145	144	70	63
17:00	196	186	180	186	166	107	85
18:00	181	178	190	194	164	107	88
19:00	165	175	191	201	181	103	89
20:00	117	100	121	115	115	97	77
21:00	51	64	71	67	71	57	51
22:00	45	37	38	48	65	46	40
23:00	11	20	13	19	32	39	15
	1969	1938	1988	2038	2069	1435	1064

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

UNA DE LAS GOMAS DE ESTE AFORO APARECIÓ FUERA DE SU INSERCIÓN, LO QUE HA PODIDO AFECTAR SOBRE TODO AL TIPO DE VEHÍCULO CONTABILIZADO, NO A LA CANTIDAD TOTAL DE VEHÍCULOS AFORADOS.

AVENIDA DE BIESCAS (Dirección Centro ciudad)

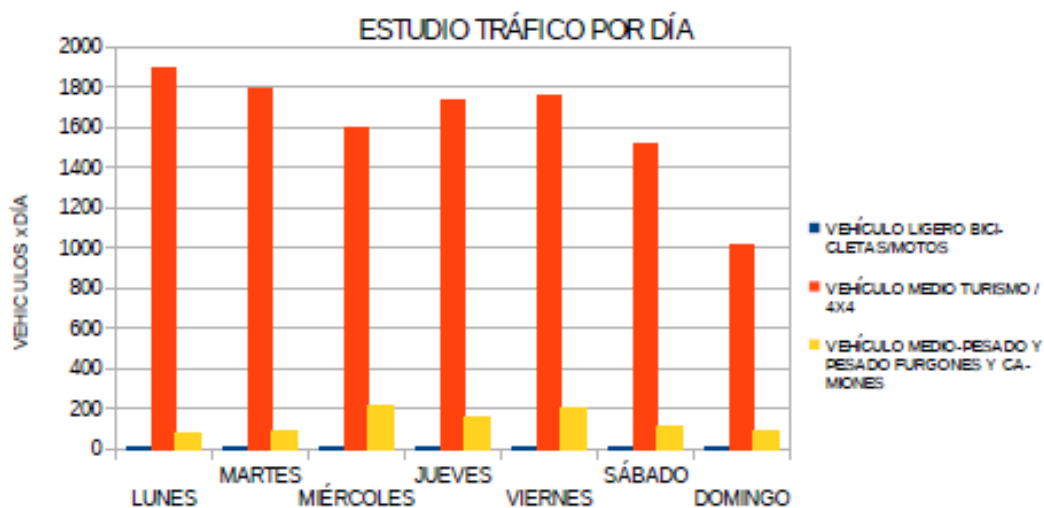
FECHA INICIO: 08/02/16
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA. BIESCAS, DIREC. CENTRO CIUDAD
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	10	1887	78	1975	12282
MARTES	6	1788	83	1877	
MIÉRCOLES	6	1599	211	1816	
JUEVES	13	1733	158	1904	
VIERNES	4	1758	198	1960	
SÁBADO	10	1517	109	1636	
DOMINGO	7	1016	91	1114	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.755

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	29	10	8	4	14	32	32
01:00	13	6	2	1	3	7	19
02:00	8	2	1	0	3	2	3
03:00	5	2	0	1	2	2	8
04:00	2	1	3	1	4	1	8
05:00	26	30	25	25	26	22	9
06:00	28	31	32	28	32	27	9
07:00	45	58	60	52	61	33	12
08:00	75	70	93	84	84	38	25
09:00	112	124	97	110	98	67	30
10:00	117	114	111	108	113	104	35
11:00	143	146	119	116	119	126	80
12:00	133	137	138	149	149	138	85
13:00	165	167	143	153	150	138	103
14:00	117	124	97	109	117	92	69
15:00	108	101	104	139	130	86	71
16:00	170	143	140	159	129	116	82
17:00	187	181	194	194	165	151	114
18:00	200	176	181	181	171	127	90
19:00	107	103	113	121	142	104	81
20:00	81	67	60	58	96	76	58
21:00	62	49	47	62	78	70	45
22:00	29	21	36	33	40	39	25
23:00	13	14	12	16	34	41	21

1975

1877

1816

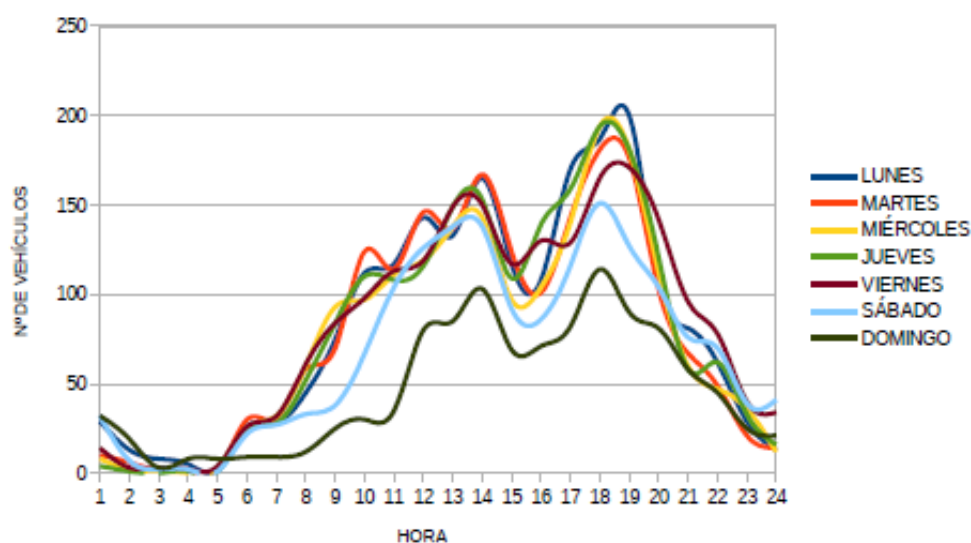
1904

1960

1639

1114

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



AVENIDA DE BIESCAS (Dirección Biescas)

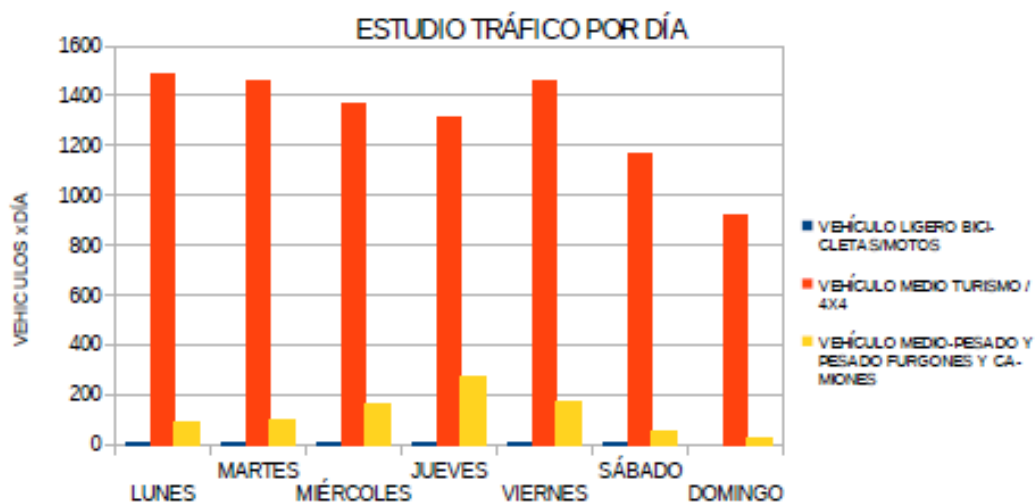
FECHA INICIO: 08/02/16
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: AVDA. BIESCAS, DIREC. JACA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETA/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	2	1482	86	1570	10066
MARTES	3	1458	100	1561	
MIÉRCOLES	5	1366	159	1530	
JUEVES	5	1316	270	1591	
VIERNES	6	1461	168	1635	
SÁBADO	4	1169	55	1228	
DOMINGO	0	922	29	951	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.438

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	5	4	4	4	7	7	13
01:00	4	4	2	3	4	1	11
02:00	3	4	0	2	1	2	4
03:00	1	2	0	0	2	0	4
04:00	2	0	5	3	8	0	1
05:00	27	32	38	38	35	22	9
06:00	29	31	30	31	32	18	25
07:00	135	143	140	128	119	63	59
08:00	132	134	113	108	104	81	65
09:00	92	82	109	96	123	79	52
10:00	110	109	87	90	106	94	90
11:00	93	99	95	95	93	99	87
12:00	97	98	95	103	109	96	56
13:00	123	131	102	125	127	138	79
14:00	89	118	118	119	91	74	51
15:00	107	82	89	117	77	68	31
16:00	86	92	80	80	91	55	50
17:00	86	86	79	82	101	58	45
18:00	98	85	104	99	86	69	43
19:00	114	86	94	101	100	66	62
20:00	58	63	58	64	80	44	34
21:00	57	52	59	72	81	45	48
22:00	17	19	23	23	35	26	20
23:00	5	5	6	8	23	23	12

1570

1561

1530

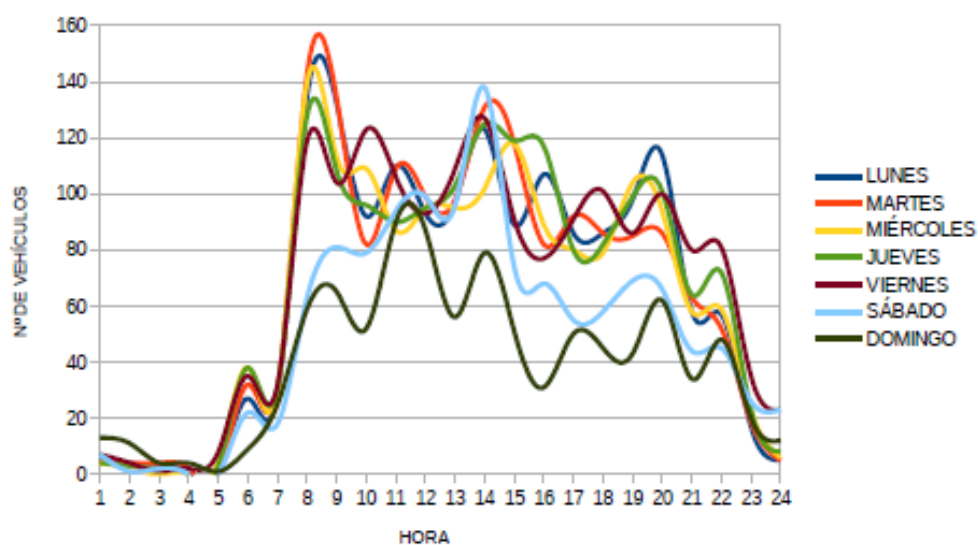
1591

1635

1228

951

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



CALLE ZARAGOZA (Sentido descendente)

FECHA INICIO: 01/02/16
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: CALLE ZARAGOZA, SENTIDO DESCENDENTE
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHÍCULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHÍCULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	6	1436	105	1547	10376
MARTES	8	1454	73	1535	
MIÉRCOLES	10	1452	72	1534	
JUEVES	9	1528	62	1599	
VIERNES	7	1591	68	1666	
SÁBADO	5	1258	57	1320	
DOMINGO	9	1127	39	1175	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.482

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	18	7	6	2	7	11	19
01:00	9	2	1	1	1	7	16
02:00	7	6	0	2	0	5	8
03:00	2	1	1	1	0	1	10
04:00	1	2	2	2	2	1	7
05:00	12	15	11	11	15	14	18
06:00	29	31	39	40	40	16	18
07:00	102	108	115	116	112	52	41
08:00	101	104	92	93	94	53	42
09:00	107	120	118	97	115	81	41
10:00	82	75	88	88	89	91	77
11:00	81	78	86	83	80	117	89
12:00	89	90	75	101	85	96	88
13:00	88	87	81	89	102	104	100
14:00	110	106	110	118	103	66	49
15:00	98	93	89	110	101	82	50
16:00	92	97	111	113	102	86	73
17:00	121	133	120	109	138	105	73
18:00	119	121	116	135	131	71	105
19:00	124	121	117	118	118	58	105
20:00	74	77	83	86	110	79	68
21:00	54	40	41	54	58	57	45
22:00	18	18	25	17	33	28	25
23:00	9	4	7	13	30	39	8

1547

1535

1534

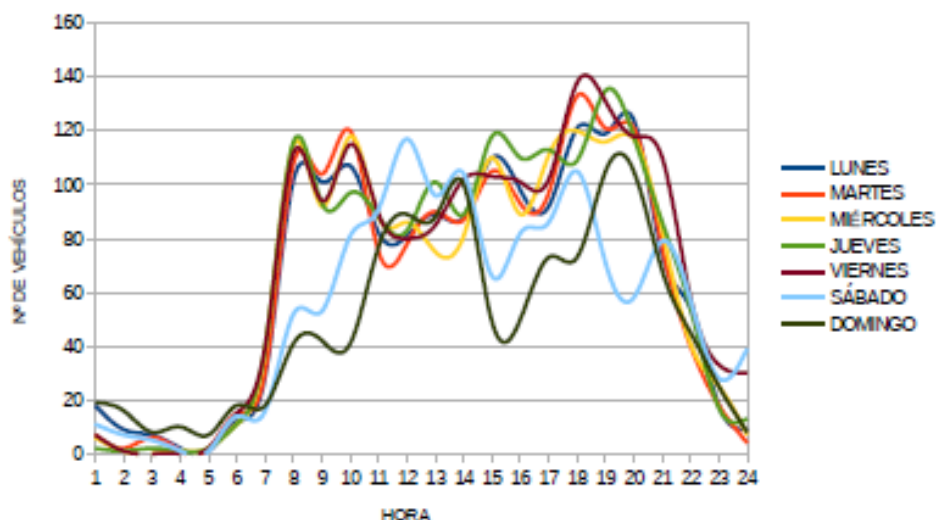
1599

1666

1320

1175

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

Al ser una calle relativamente estrecha, ciertos vehículos al circular por ese tramo es probable que hayan pisado las gomas del otro carril, falseando vagamente los datos arriba descritos.

CALLE ZARAGOZA (Sentido ascendente)

FECHA INICIO: 01/02/16
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: CALLE ZARAGOZA, SENTIDO ASCENDENTE
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETA/SI-MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	8	885	32	925	5810
MARTES	2	852	37	891	
MIÉRCOLES	5	878	33	916	
JUEVES	3	856	33	892	
VIERNES	5	690	18	713	
SÁBADO	5	757	30	792	
DOMINGO	7	655	19	681	

I.M.D. (INTENSIDAD MEDIA DIARIA): 830

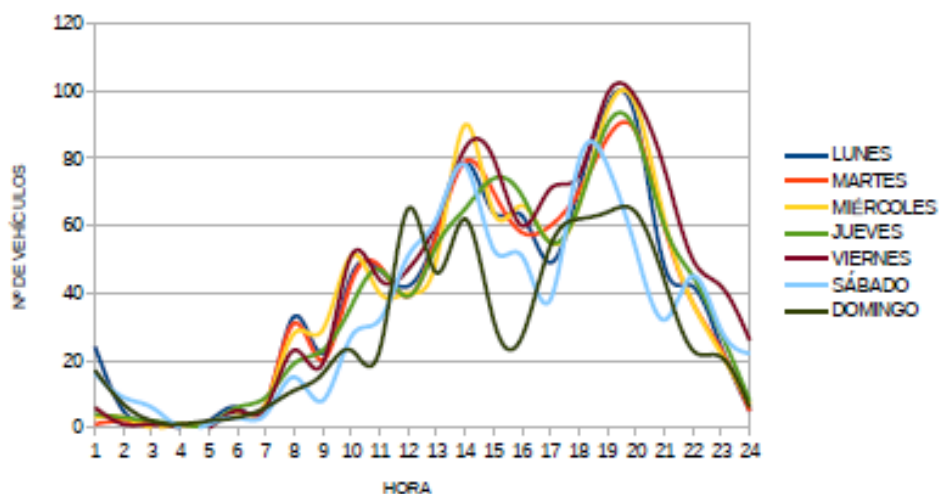
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	24	1	3	4	6	16	17
01:00	5	2	3	3	1	9	7
02:00	1	1	0	2	1	6	2
03:00	1	1	1	1	0	0	1
04:00	2	1	1	1	0	1	2
05:00	6	4	4	6	5	3	3
06:00	6	7	7	9	6	4	6
07:00	33	31	28	19	23	15	11
08:00	22	20	29	23	19	8	16
09:00	45	43	51	36	51	27	23
10:00	47	48	40	47	44	32	23
11:00	42	39	40	39	47	51	65
12:00	58	57	50	54	61	62	46
13:00	79	79	90	65	83	78	62
14:00	64	70	64	74	80	53	32
15:00	63	58	66	69	60	51	27
16:00	49	60	55	55	71	38	54
17:00	71	70	66	66	75	79	62
18:00	96	86	94	90	99	78	64
19:00	92	88	96	88	98	53	64
20:00	48	60	62	60	77	32	44
21:00	42	37	37	45	50	45	23
22:00	24	23	22	28	42	29	21
23:00	5	5	7	8	26	22	6
	925	891	916	892	1025	792	681

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

Al ser una calle relativamente estrecha, puede ser que haya vehículos que al circular por ese tramo hayan pisado las gomas del otro carril, falseando vagamente los datos arriba descritos.

PLAZA CONSTITUCIÓN

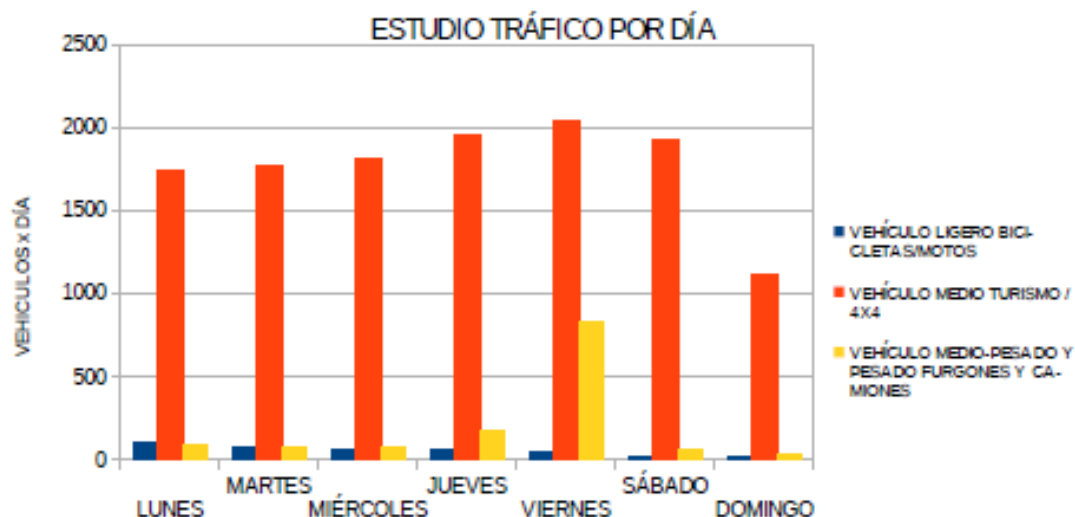
FECHA INICIO: 18/01/16
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: PLAZA CONSTITUCIÓN
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO
 NOTA:

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO-PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	93	1743	81	1917	13980
MARTES	65	1763	78	1906	
MIÉRCOLES	56	1808	68	1932	
JUEVES	55	1961	168	2184	
VIERNES	39	2038	821	2898	
SÁBADO	9	1919	52	1980	
DOMINGO	21	1116	26	1163	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA: 1.997

GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	14	9	5	4	7	24	44
01:00	8	1	0	6	2	18	43
02:00	0	1	0	0	1	6	12
03:00	0	0	0	4	0	4	20
04:00	2	1	1	1	0	0	4
05:00	3	3	2	3	2	5	11
06:00	12	10	10	14	10	7	9
07:00	25	23	28	28	17	15	9
08:00	86	74	79	92	85	36	26
09:00	138	141	140	135	150	68	26
10:00	102	82	91	112	75	100	44
11:00	88	95	78	165	99	157	56
12:00	182	158	148	162	173	163	84
13:00	128	141	131	175	147	172	111
14:00	146	145	142	161	155	103	70
15:00	90	91	97	109	91	103	51
16:00	176	165	172	174	180	121	79
17:00	153	150	183	165	169	139	91
18:00	167	169	187	193	212	145	101
19:00	195	160	161	175	190	181	90
20:00	106	157	145	150	156	173	98
21:00	57	86	76	116	119	111	34
22:00	29	30	36	26	81	70	31
23:00	10	14	20	14	38	59	19

1917

1906

1932

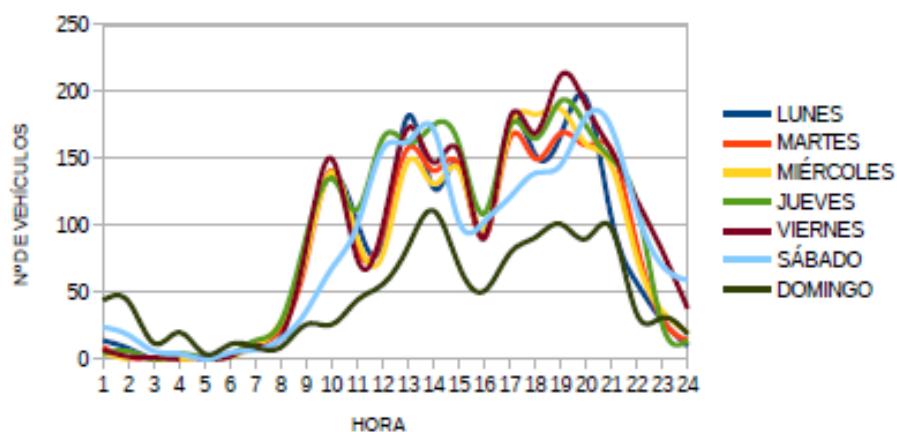
2184

2159

1980

1163

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



C/RAMIRO EL MONJE (Dirección entrada Rotonda Pza. Constitución)

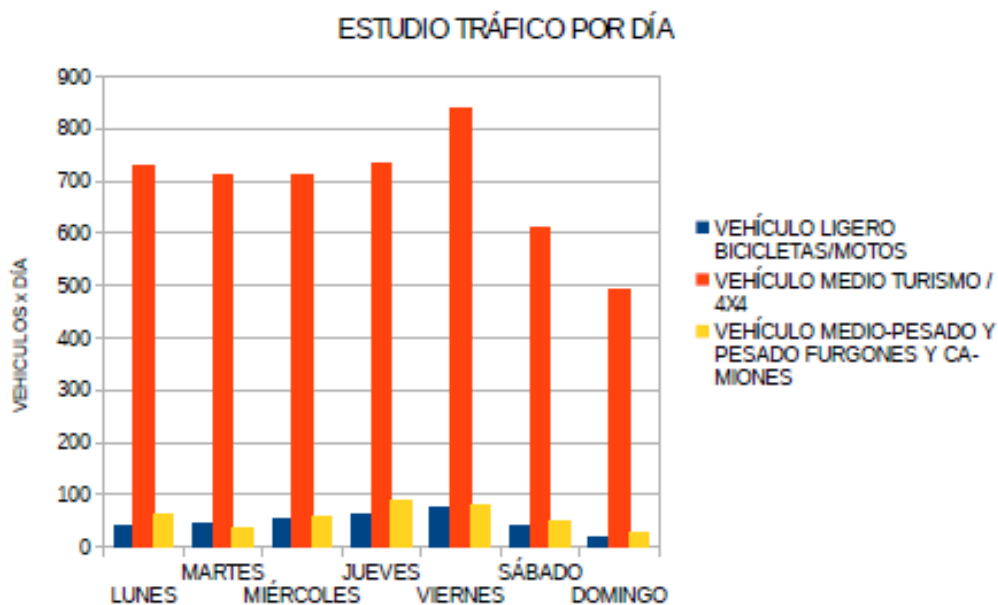
FECHA INICIO: 30/11/15
 DÍAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: C/ RAMIRO EL MONJE, ENTRADA ROTONDA
 UN SENTIDO O DOS: UN SENTIDO, SENTIDO ASCENDENTE, DIRECCION COLEGIO

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO- PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	42	727	64	833	5565
MARTES	43	710	34	787	
MIÉRCOLES	54	711	59	824	
JUEVES	61	734	89	884	
VIERNES	75	839	78	992	
SÁBADO	41	613	49	703	
DOMINGO	19	494	29	542	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA:
795

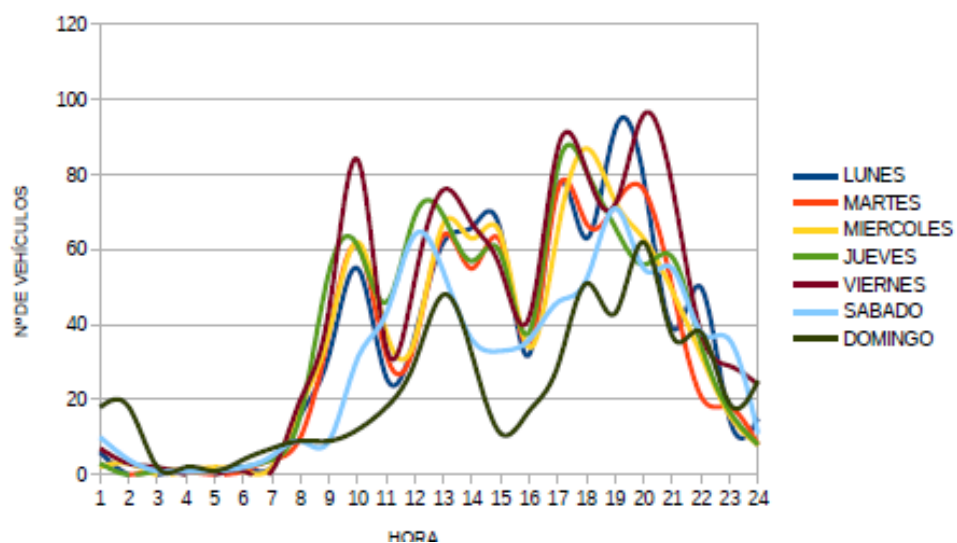
GRÁFICO:



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
00:00	6	0	2	3	7	10	18
01:00	0	0	3	0	3	4	18
02:00	0	1	0	1	2	1	2
03:00	1	1	1	1	0	1	2
04:00	1	0	2	1	0	1	1
05:00	2	1	1	2	1	2	4
06:00	2	4	2	4	1	5	7
07:00	16	10	18	16	20	9	9
08:00	32	38	38	54	44	9	9
09:00	55	61	62	61	84	31	12
10:00	26	32	38	46	34	43	18
11:00	37	35	36	69	52	64	30
12:00	62	64	67	69	76	54	48
13:00	66	55	63	57	67	36	32
14:00	65	62	64	59	55	33	11
15:00	32	35	34	38	42	36	17
16:00	77	76	65	82	87	46	29
17:00	63	67	87	81	81	52	51
18:00	92	72	73	66	72	71	43
19:00	79	76	63	56	96	55	62
20:00	39	50	49	58	77	55	37
21:00	50	21	32	35	38	38	38
22:00	15	18	16	17	29	36	19
23:00	15	8	8	8	24	11	25
	833	787	824	884	992	703	542

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



C/ RAMIRO EL MONJE (Dos direcciones)

FECHA INICIO: 30/11/15
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: C/ RAMIRO EL MONJE, FRENTE AL BAR CORONA
 UN SENTIDO O DOS: DOS SENTIDOS

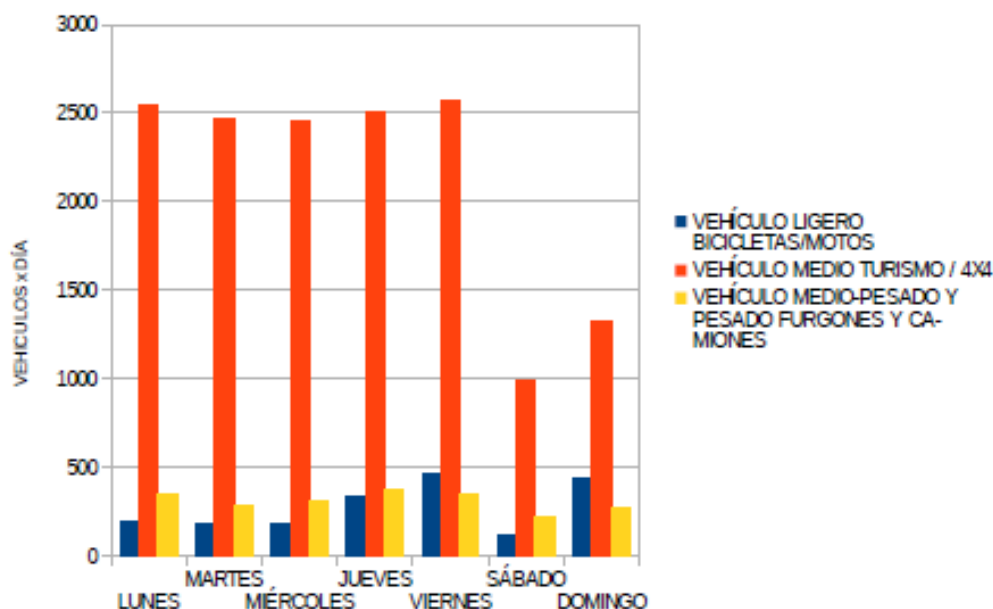
ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO- PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	196	2545	344	3085	18909
MARTES	180	2461	286	2927	
MIÉRCOLES	179	2459	304	2942	
JUEVES	334	2509	368	3211	
VIERNES	470	2576	346	3392	
SÁBADO	116	985	226	1327	
DOMINGO	434	1325	266	2025	

I.M.D. (Intensidad Media Diaria):
2701

GRÁFICO:

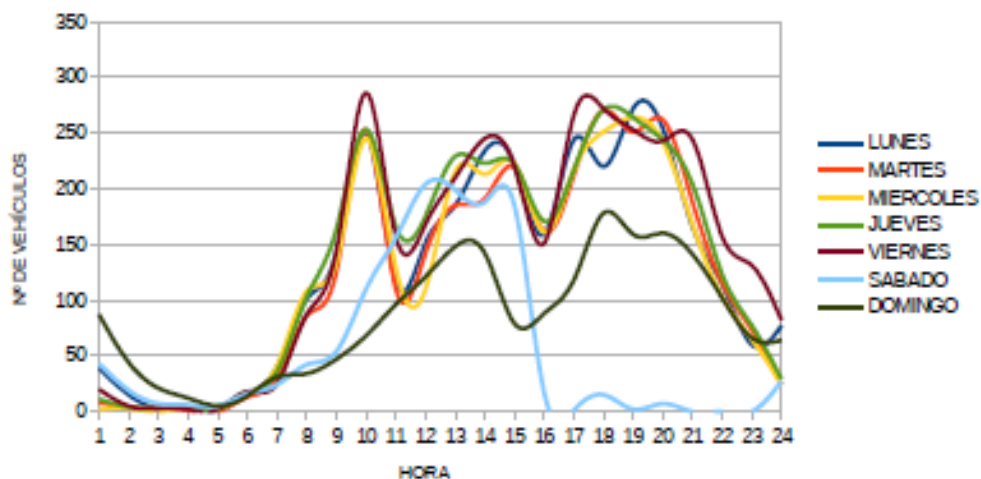
ESTUDIO TRÁFICO POR DÍA



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
00:00	39	8	2	11	20	43	87
01:00	15	3	3	4	5	19	44
02:00	3	2	0	3	3	7	21
03:00	3	1	4	4	2	6	12
04:00	1	0	3	2	2	5	5
05:00	15	13	16	16	18	16	14
06:00	40	30	41	36	25	24	31
07:00	101	86	108	103	87	42	34
08:00	143	126	135	164	145	54	47
09:00	250	253	245	253	286	110	68
10:00	117	110	129	166	157	156	96
11:00	151	142	110	175	168	204	121
12:00	185	185	215	229	210	199	148
13:00	234	191	213	223	245	188	142
14:00	222	219	223	222	220	185	79
15:00	159	162	161	171	151	17	88
16:00	244	212	217	217	266	1	118
17:00	220	270	251	271	272	15	178
18:00	272	251	264	264	253	2	159
19:00	254	262	242	244	243	7	160
20:00	166	188	168	204	244	0	141
21:00	114	116	103	123	157	0	102
22:00	60	73	65	77	131	0	66
23:00	77	24	24	29	82	27	64
	3085	2927	2942	3211	3392	1327	2025

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

SE PUEDE OBSERBAR QUE ES MUY PROBABLE QUE EL SÁBADO DE 15:00 A 16:00 SE RETIRASEN LAS GOMAS Y QUE VOLVIESEN A COLOCAR SOBRE LAS 23:00.

C/ RAMIRO EL MONJE (Sentido descendente hacia C/ Coli Escalona)

FECHA INICIO: 30/11/15
 DIAS ESTUDIO: 7
 POBLACIÓN: SABIÑÁNIGO
 UBICACIÓN AFORO: C/ RAMIRO EL MONJE, FRENTE AL BAR CORONA
 UN SENTIDO O DOS: SOLO SENTIDO DESCENDENTE, DIR. CONTRARIA AL COLEGIO
 NOTA: DATOS DEL ESTUDIO CALCULADOS, NO OBTENIDOS INSITU

ESTUDIO TIPO DE VEHICULO POR DÍA

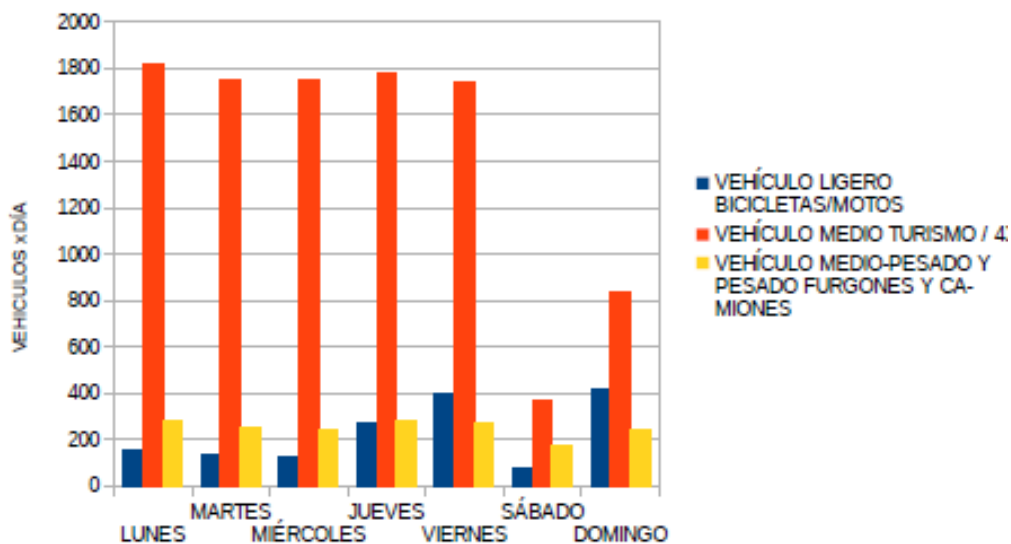
DÍA DE LA SEMANA	TIPO DE VEHICULO			SUBTOTAL	TOTAL
	VEHÍCULO LIGERO BICICLETAS/MOTOS	VEHÍCULO MEDIO TURISMO / 4X4	VEHÍCULO MEDIO- PESADO Y PESADO FURGONES Y CAMIONES		
LUNES	154	1818	280	2252	13344
MARTES	137	1751	252	2140	
MIÉRCOLES	125	1748	245	2118	
JUEVES	273	1775	279	2327	
VIERNES	395	1737	268	2400	
SÁBADO	75	372	177	624	
DOMINGO	415	831	237	1483	

I.M.D. INTENSIDAD MEDIA DIARIA:

1.906

GRÁFICO:

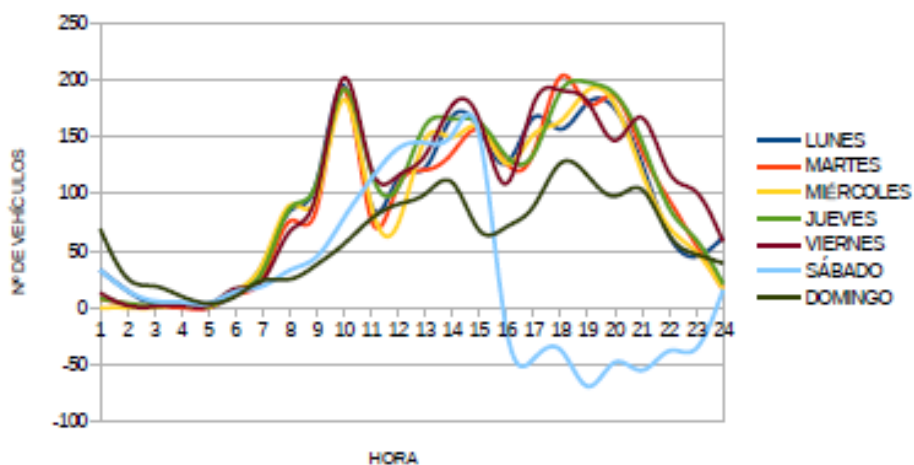
ESTUDIO TRÁFICO POR DÍA



ESTUDIO Nº DE VEHICULOS POR HORA

	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO
00:00	33	8	0	8	13	33	69
01:00	15	3	0	4	2	15	26
02:00	3	1	0	2	1	6	19
03:00	2	0	3	3	2	5	10
04:00	0	0	1	1	2	4	4
05:00	13	12	15	14	17	14	10
06:00	38	26	39	32	24	19	24
07:00	85	76	90	87	67	33	25
08:00	111	88	97	110	101	45	38
09:00	195	192	183	192	202	79	56
10:00	91	78	91	120	123	113	78
11:00	114	107	74	106	116	140	91
12:00	123	121	148	160	134	145	100
13:00	168	136	150	166	178	152	110
14:00	157	157	159	163	165	152	68
15:00	127	127	127	133	109	-19	71
16:00	167	136	152	135	179	-45	89
17:00	157	203	164	190	191	-37	127
18:00	180	179	191	198	181	-69	116
19:00	175	186	179	188	147	-48	98
20:00	127	138	119	146	167	-55	104
21:00	64	95	71	88	119	-38	64
22:00	45	55	49	60	102	-36	47
23:00	62	16	16	21	58	16	39

ESTUDIO Nº DE VEHÍCULOS POR HORA



NOTA IMPORTANTE:

SE PUEDE OBSERBAR QUE, DEBIDO A QUE PROBABLEMENTE LAS GOMAS SE RETIRARON EL SÁBADO DE 15:00 A 16:00, EL CÁLCULO DE VEHÍCULOS APARECE COMO NEGATIVO (ES IMPOSIBLE) HASTA QUE SE VOLVIERON A COLOCAR SOBRE LAS 23:00. POR OTRO LADO, HAY QUE TENER EN CUENTA QUE EXISTE UNA PARTE DEL TRÁFICO, EN PRINCIPIO SIN MUCHA IMPORTANCIA, QUE PASA POR LA CALLE PEDRO DE SESÉ

Anexo III. RESULTADO DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Apéndice I. Acta de la sesión Informativa y de Debate celebrada el día 4 de febrero de 2016, en horario de 18:00h a 20:00h en el edificio Molino Periel (C/ Coli Escalona, 21)



Proceso participativo para la
elaboración del
**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE SABIÑÁNIGO**

**ACTA DE LA SESIÓN
INFORMATIVA Y DE DEBATE**

Sabiñánigo, 4 de febrero de 2016



Índice

1.	INTRODUCCIÓN	199
2.	ORGANIZACIÓN DE LA SESIÓN	201
3.	DESARROLLO DE LA SESIÓN INFORMATIVA	204
3.1.	Bienvenida y presentación de la sesión	204
3.2.	Explicación del proyecto participativo	205
3.3.	Diagnóstico de Movilidad de Sabiñánigo	206
	ANEXO. MONITORIZACIÓN #PMUS_Sabi	210



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 están trabajando 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).

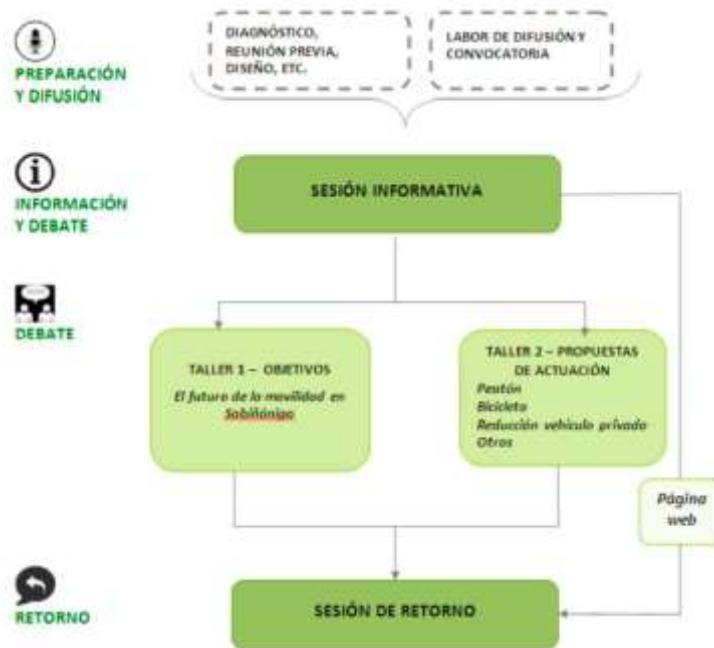
Los objetivos planteados para este proceso participativo son:

- 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.

En base a estas premisas, se diseñó un proceso participativo que sigue el siguiente esquema y las fechas indicadas:

ACTUACIÓN	FECHA	CONTENIDO
Sesión Informativa y debate del diagnóstico	4 de Febrero	Información y debate del diagnóstico
Taller participativo nº1: Objetivos	11 de Febrero	Taller de participación sobre los objetivos del PMUS ("El futuro de la movilidad en Sabiñánigo").
Taller participativo nº2: Propuestas	20 de Febrero	Taller de participación sobre propuestas de actuación para el futuro PMUS
Sesión de Retorno	Marzo-Abril	Se explicarán las decisiones adoptadas en base al resultado del proceso participativo.

El esquema básico del proceso es el que se muestra a continuación:



2. Organización de la sesión

La sesión informativa se desarrolló el día 4 de febrero de 2016 en el Molino Periel siguiendo el siguiente programa:

18h	Bienvenida y apertura de la Sesión a cargo de Jesús Lasierra, Alcalde de Sabiñánigo.
18.20h	Explicación del proceso participativo, por Elías Escanero, Servicio de Participación Ciudadana del Gobierno de Aragón.
18.40h	Información de los aspectos básicos del diagnóstico de movilidad de Sabiñánigo a cargo de Alba Palacín y Fernando Martínez, ambos del Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Aportaciones al documento presentado dinamizadas por Diego Chueca, de Inteligencia Colectiva.

Para la sesión informativa se plantearon y cumplieron estos tres objetivos básicos:

- Presentar el proceso de participación.
- Exponer el diagnóstico de movilidad elaborado por el Ayuntamiento
- Recoger aportaciones complementarias de los asistentes que mejoren el diagnóstico inicial.



Asistieron un total de 34 personas representando a colectivos locales o acudiendo a título particular. De éstas, 30 indicaron su nombre y entidad a la que representaban si era ese el caso.

Nombre	Apellidos	Entidad
Mª Jesús	Abadías Martín	Asociación Escalibar
Carlos	Álvarez Lanzarote	Jazz4fun, Dingolondango, La caja de música, CEIP Pte. Sardas
Óscar	Aurensanz Pinilla	CEIP Puente Sardas
Mamen	Banet Risco	AA.VV. Artosilla
Inés	Borbón Campos	AMPA Ballet Ibón
Rita	Cajal Puente	Colegio Santa Ana
Mª Pilar	Carbonell Perbech	ASAFA Alto Gállego-Jacetania
Santiago	Castán	Bieffe Medital
Francisco	Chamorro Jaso	Escuela Taller "Sabiñánigo accesible"
Josefina	Escalona Berges	Colegio Santa Ana
Federico	Escobar Albertín	Izquierda Unida
José Manuel	Garcés Tresaco	Arqueros de Sabiñánigo
Mª Jesús	Gavín Arnal	Particular
Esther	González Gil	Asociación Dingolondango
Francisco	Jarne Bara	Asociación núcleos rurales "El Cajicar"
Mª Pilar	Lacasta Palacín	Ayuntamiento de Sabiñánigo
Rafael	Lastra Naya	Particular
José Manuel	Martínez García	ALOSA
Virginia	Mazure Mazure	Cruz Roja Española (Alto Gállego)
Marisa	Morillo Guijarro	AAVV Virgen Pilar
Eva	Nogués Gazo	Atades-Huesca
Pablo	Oliván Blázquez	Asociación Empresarios Pirineos Alto Gállego
Javier	Pardo Villanúa	Particular
José Ángel	Pérez Marcuello	UGT
Mariano	Polanco Cedenilla	Ecologistas en Acción - ADEPA
Mª Jesús	Puértolas Gómez	Club Petanca Sabiñánigo
Antonio	Royo Alba	Particular
Lourdes	Royo Puértolas	AA de MC Alto Gállego
Fco. Javier	Sadornil Gutiérrez	AMPA IES San Alberto Magno
Mª Pilar	Soteras Bandrés	AA.VV. Barrio Santiago

Por parte de la organización, asistieron:

Nombre	Apellidos	Entidad
Jesús	Lasierra Asín	Alcalde de Sabiñánigo
Alba	Palacín Boli	Agente de Empleo y Desarrollo del Ayuntamiento de Sabiñánigo
Fernando	Martínez Sebastián	Arquitecto del 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 informativa

3.1. Bienvenida y presentación de la sesión

Jesús Lasierra, alcalde de Sabiñánigo, dio la bienvenida a los numerosos asistentes y agradeció el interés mostrado en el proceso de participación ciudadana, así como la asistencia técnica y económica de la Dirección General de Participación Ciudadana, Transparencia, Cooperación y Acción Exterior del Gobierno de Aragón en el desarrollo del proceso.

En el inicio de su intervención explicó los diferentes caminos relacionados con la movilidad que han llevado al ayuntamiento hasta este proceso, refiriéndose a los Caminos Verdes, el proceso participativo para la mejora del autobús urbano, los caminos escolares y el estudio de accesibilidad a los edificios públicos y espacios urbanizados realizado junto a Disminuidos Físicos de Aragón y a otras entidades locales.

Igualmente destacó las experiencias positivas de participación ciudadana realizadas hasta la fecha con la DGPC (procesos participativos para la mejora del servicio de autobús y para la definición de usos de Pirenarium). Hizo referencia a la calidad de la participación de los serrableses y agradeció de forma expresa a la DGPC estrecha colaboración mantenida hasta la fecha.

Por parte del Ayuntamiento, manifestó el compromiso de valorar y analizar de forma detenida todas las aportaciones realizadas en los talleres para tatar de incorporar todas las que sea posible en el futuro PMUS de Sabiñánigo.

Tras la intervención de Jesús Lasierra, tomó la palabra Fernando Martínez, arquitecto municipal, para explicar las características básicas de un PMUS y los diferentes elementos que lo componen.

Comentó brevemente el proceso de elaboración del diagnóstico que se presentaba en la sesión y explicó que se había elaborado con la colaboración de la Fundación Circe en el marco de un programa europeo de movilidad sostenible y que incluía también un estudio realizado por Disminuidos Físicos de Aragón sobre la accesibilidad a edificios públicos y espacios urbanizados de Sabiñánigo.



3.2. Explicación del proceso participativo

Elías Escanero, inició su intervención agradeciendo la asistencia a todas las personas que llenaron la sala y al Ayuntamiento de Sabiñánigo por su convencimiento y su trabajo en la promoción de la participación ciudadana de calidad como ha venido demostrando en estos años.



A continuación se refirió las ventajas que aporta un proceso participativo en el desarrollo de un PMUS y explicó el contenido básico de un proceso de participación ciudadana y las tres fases en las que se desarrolla (información, debate y retorno).

Seguidamente detalló el mapa de actores que había servido como base para elaborar la convocatoria (y que se encuentra publicado en la web de Aragón Participa) pero también indicó que el proceso de elaboración del PMUS está abierto a todas las asociaciones y vecinos de Sabiñánigo interesados y que quieran aportar cualquier opinión. El mapa de actores es abierto y flexible y, por tanto, se hace una petición a los asistentes para que hagan de "altavoces" e informen de las sesiones a otras personas que pudieran estar interesadas.

Entrando en los detalles del proceso, explicó que se celebrarán dos talleres de debate presenciales a lo que se puede acudir previa inscripción. En el primer taller (jueves 10) se identificarán objetivos que debería de contemplar el PMUS, mientras que en el segundo taller (sábado 20) se tratarán de recoger propuestas de acción concretas.

Los resultados de estos talleres presenciales se verán complementados a través de la participación electrónica en la web Aragón Participa (www.aragonparticipa.es). Hasta el día 22 de febrero se puede acceder a un espacio específico para el Ayuntamiento de Sabiñánigo donde se puede opinar sobre el diagnóstico presentado o hacer propuestas de objetivos o acciones concretas a incluir en el PMUS.

En la web se puede consultar toda la información al respecto y se podrá ver la propia grabación en vídeo de la sesión informativa. Además, se pueden ir siguiendo detalles del proceso a través de twitter mediante la etiqueta #PMUS_Sabi.

Elías Escanero hizo especial mención a la garantía de la transparencia de este proceso y explicó que en cada sesión de trabajo se elaborará un acta con las principales conclusiones. Estas actas se remitirán a los asistentes para que la puedan revisar antes de que se ponga a disposición del público general en la web de Aragón Participa.

Finalizó su intervención recordando de nuevo el compromiso de respuesta a la ciudadanía en la sesión de retorno, en la que se detallarán las decisiones tomadas a partir de los resultados del proceso, e invitando a participar en los próximos talleres.

3.3. Diagnóstico de Movilidad de Sabiñánigo

Tras una breve explicación de Diego Chueca (Inteligencia Colectiva) respecto a la dinámica a seguir en la sesión y los formatos impresos que se habían entregado, se dio paso a la explicación del Diagnóstico de Movilidad de Sabiñánigo por parte de Alba Palacín y Fernando Martínez.



A lo largo de la exposición se fueron intercalando diferentes momentos participativos para recoger las aportaciones de los asistentes. Además, se entregaron unos formatos en papel en los que igualmente se podían hacer comentarios al diagnóstico del PMUS.

Teniendo en cuenta que el diagnóstico presentado se puede descargar de forma sencilla de la web de Aragón Participa:

(<http://aragonparticipa.aragon.es/elaboracion-del-plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-sabinanigo>), en este informe se recogerán solamente las aportaciones realizadas por los asistentes.

A continuación se presentan las consultas planteadas y la respuesta recibida.

Para facilitar una lectura rápida, se emplearán los siguientes iconos:



Aportación realizada de forma oral



Aportación realizada por escrito en las fichas entregadas



Propuestas de actuaciones que se reservan para el taller correspondiente

La movilidad y la accesibilidad a los principales centros de actividad de Sabiñánigo



El acceso a los **polígonos industriales** a través de la calzada circular del segundo acceso a Biescas (rotonda con un olivo en la salida a Monte Coronas) es muy peligroso, porque genera bloqueos y la visibilidad por la noche es escasa porque coinciden las trayectorias en ambos sentidos. Se indica que se trata de un problema de diseño.

 Problemas circulatorios con problemas de seguridad para los peatones en la esquina de la Plaza Santa Ana con Pedro Sesé (Colegio Santa Ana) a la hora de las salidas del colegio por acumulación de vehículos.



Movilidad peatonal

 Falta recoger en el diagnóstico los **desplazamientos peatonales de tipo funcional** (por ejemplo, las compras). Son más complicados que los simples paseos porque se suele llevar carga, carros, etc.

 Carencia de lugares apropiados para paseantes con **perros**. No existe ningún espacio de estas características en el centro urbano.

 *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.*

 Escasa visibilidad en algunos **pasos de cebra** (por ejemplo en calle Serrablo) porque no existe una isleta de guarda que separe de los aparcamientos contiguos.

 **Dimensión escasa de las aceras**, incluso en los proyectos recientes. En algunos casos empeoradas por los alcorques de los árboles o farolas.

 *Modificación de la normativa para incrementar el ancho de las aceras.*

 Falta de **continuidad en las calles** (o construcción de medias calles) por pertenecer a diferentes planes de desarrollo.

 **Bolardos** con diseño peligroso (por ejemplo en calle Ferrocarril u Ordesa) que provocan accidentes y no aportan ayudas a los peatones.

 *Sustitución de los bolardos por barandillas. No generan accidentes y son útiles a los peatones.*

 **Dispersión de actividades** extraescolares, conservatorio, etc. obliga a emplear el vehículo privado en los desplazamientos.

 *Concentración en un punto de la oferta de tipo extraescolar.*

 El gran tramo sin viviendas frente a las industrias genera mucha inseguridad y no anima a caminar.

-  Problemas con excrementos de perros en los caminos escolares.
-  Cruce de C/Valle de Oza con Ciudad de Panticosa es muy peligroso porque la velocidad de los coches es muy elevada y la visibilidad en el paso de cebra es escasa.
-  Falta de **barandilla** en las escaleras que conectan el conservatorio con el bloque 4º de San Joaquín.
-  Falta de **zonas de ocio** entorno al río Aurín.

Movilidad ciclista

-  Inexistencia de campañas de **educación vial** para bicicletas dirigidas tanto a conductores como ciclistas.
-  Problemas de **accesibilidad** para las personas con problemas de movilidad que se desplazan en **triciclo**.
-  Falta de **aparcabicis** en lugares céntricos (por ejemplo C/ Serrablo) y centros de actividad.
-  No existen alternativas para emplear la bicicleta de una forma lúdica **familiar** (no deportiva). La bicicleta sólo se emplea para hacer deporte y es inviable que los menores puedan circular en bicicleta.
-   No se incentiva el uso de la bicicleta en los **desplazamientos laborales**.
 -  *Subvencionar la compra de bicicletas eléctricas.*
-  Actualmente no es posible ir a los colegios en bicicleta.
-  Falta de conexión con la **vía verde de Biescas**. Conectaría Biescas con el valle.
-  Carencia de rutas ciclistas seguras desde Sabiñánigo.
 -  *Se proponen dos rutas concretas:*
 - 1. Rotonda de Jaca, Subida a Cartirana cuando hagan autovía, coger pista de "colacao", etc.*
 - 2. Salida al polígono industrial, ruta de explosivos, subida a la rotonda de la gasolinera, cruzar Tulivana camino del puente, subir a Sabiñánigo pueblo.*



Transporte Público

💬 El tamaño de los carteles con **horarios en las paradas** es demasiado pequeño y no se ve bien.

💬 El horario del autobús no se adapta a los eventos (horarios de colegios, etc.).

💬 El tamaño de los autobuses se considera excesivo (mayor consumo, problemas de acceder a calles, etc.) para el uso que se realiza de forma diaria (aunque los escolares lo aprovechan para sus desplazamientos en días concretos cuando existe alguna programación externa al colegio).

➕ *Sustituir el vehículo actual por uno de menor tamaño y, si es posible, eléctrico.*

📄 Error en la señalización de las paradas del autobús en la calle Marqués de Urquijo (para en el número 6A en vez de en el número 4 que se indica).

➕ *Se realizan varias propuestas por escrito:*

- 1. Gestión pública del servicio.*
- 2. Gratuidad del servicio.*
- 3. Autobús eléctrico.*

Infraestructura y tráfico viario

💬 Los equipos que se están empleando para los **aforos** de tráfico no van a aportar los mejores datos posibles, aunque se considera que es mejor eso que nada.

Aparcamiento

📄 Problemas de los discapacitados para aparcar cerca de su vivienda y en el entorno de edificios públicos.

➕ *Crear 2 plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida en los edificios públicos.*

 *Personalizar Los aparcamientos de cada discapacitado en el entorno de sus viviendas.*

 Problema de aparcamiento para las personas que vienen a comprar desde otros núcleos del municipio y del Valle de Tena.

 *Habilitar aparcamientos en las zonas comerciales.*

Anexo 1. MONITORIZACIÓN #PMUS_Sabi

A continuación, se incluye el seguimiento de la sesión en Twitter, a través de la etiqueta #PMUS_Sabi, realizado: en momentos previos (convocatoria), durante el desarrollo de la misma y/o en días posteriores.

CONVOCATORIA:



DESARROLLO DE LA SESIÓN:

 aragonparticipa @aragonparticipa · 4 feb.
Estamos en el diagnóstico #PMUS_Sabi pero ya se propone bus eléctrico y reducir su tamaño



 aragonparticipa @aragonparticipa · 4 feb.
Los participantes aportan su visión sobre la movilidad en bicicleta en #Sabiñanigo para el #PMUS_Sabi



 aragonparticipa @aragonparticipa · 4 feb.
En #Sabiñanigo hay algunas dificultades para los vehículos adaptados #PMUS_Sabi



 aragonparticipa @aragonparticipa · 4 feb.
Los horarios de autobús no se ven adecuadamente #PMUS_Sabi



 aragonparticipa @aragonparticipa · 4 feb.
Vamos finalizando con las aportaciones al DAFO del #PMUS_Sabi



MOMENTOS POSTERIORES:



Jesús Valero
@jvalerog



 Seguir

@InColectiva @fCIRCE @aragonparticipa
Muchas Gracias. Ya queda menos, ánimo que vuestro trabajo es súper importante.

RETWEET

1

ME GUSTA

4



0:16 · 5 feb. 2016





Apéndice II. Acta del Taller de Futuro celebrado el día 11 de febrero de 2016, en horario de 18:00h a 21:00h en el edificio Molino Periel (C/ Coli Escalona, 21)

Proceso participativo para la
elaboración del

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE SABIÑÁNIGO

**ACTA DE LA SESIÓN
DE DEBATE SOBRE OBJETIVOS**

Sabiñánigo, 11 de febrero de 2016



Índice

1. INTRODUCCIÓN	215
2. ORGANIZACIÓN DE LA SESIÓN	215
3. RESULTADOS DE LA SESIÓN	218
3.1. Definición aspiraciones para el futuro cercano	218
3.1.1. El futuro ideal de la movilidad peatonal	218
3.1.2. El futuro ideal de la movilidad ciclista	219
3.1.3. El futuro ideal del transporte público	220
3.1.4. El futuro ideal del transporte privado	221
3.2. Identificación de objetivos	221
3.2.1. Objetivos para mejorar la movilidad peatonal	222
3.2.2. Objetivos para mejorar la movilidad ciclista	226
3.2.3. Objetivos para mejorar el transporte público	229
3.2.4. Objetivos para mejorar la movilidad del vehículos privado .	232
3.2.5. Aportaciones contempladas claramente como propuestas	233
4. EVALUACIÓN DE LA SESIÓN	234
ANEXO 1. RECOPIACIÓN DE OBJETIVOS E INTEGRACIÓN CON EL DIAGNÓSTICO	236
ANEXO 2. RECOPIACIÓN DE PROPUESTAS	239

1. Introducción

El Ayuntamiento de Sabiñánigo considera necesario disponer de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) que permita planificar y organizar la movilidad serrablesa en los próximos años, con un enfoque claro hacia la sostenibilidad.

Se trata de buscar un equilibrio entre las necesidades de movilidad, la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico; pero estas condiciones parecen difíciles de combinar en un municipio que se ha desarrollado ajustándose a una serie de circunstancias especiales a lo largo de su historia (creación de un nuevo municipio a partir de la estación, presencia de grandes empresas dividiendo el municipio, etc.).

La configuración alargada de Sabiñánigo 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. No obstante, desde el Ayuntamiento se entiende que es preciso abordar una serie de mejoras de forma integral y por ello se quiere contar con la visión de la población a través de 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	
	por definir	Retorno	

FICHA TÉCNICA DE LA SESIÓN DE TRABAJO

ORGANIZACIÓN DEL TALLER	Fecha	11 de febrero de 2016
	Horario	18h a 21h
	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	- Pensar en el futuro que queremos para la movilidad de Sabiñánigo - Identificar objetivos concretos para llegar a esa situación ideal
	Metodología empleada	- Escenario de futuro. - Trabajo en grupos.
	Programa	- Bienvenida y presentación - Recordatorio del proceso participativo. - Rápido resumen del diagnóstico - Dinámica escenario futuro - Trabajo en grupos para definir los objetivos básicos

ASISTENTES	Mª Jesús	Abadías Martín	Asoc. Escalibar
	Carlos	Álvarez Lanzarote	Jazz4fun / Dingolondango / La caja de música / CEIP Puente Sardas
	Mamen	Baet Risco	AAVV Artosilla
	Francisco	Chamorro Jaso	Escuela Taller "Sabiñánigo accesible"
	Federico	Escobar Albertín	Izquierda Unida
	Esther	González Gil	Asoc. Dingolondango
	Francisco	Jarne Bara	Asoc. núcleos rurales El Cajicar
	Rafael	Lastra Naya	Particular
	José Manuel	Martínez García	ALOSA
	Marisa	Morillo Guijarro	AAVV Virgen Pilar
	Lourdes	Royo Puértolas	AA de MC Alto Gállego
	Francisco Javier	Sadrormil Gutierrez	AMPA IES San Alberto Magno
	Mª Pilar	Soteras Bandrés	AAVV Bª Santiago
	Jesús	Gil Lafita	Círculo Republicano
	José Luis	Casajús	Particular

ORGANIZACIÓN	Alba	Palacín Boli	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Fernando	Martínez Sebastián	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Pilara	Piedrafita Acín	Ayuntamiento de Sabiñánigo
	Mar	Fábregas Reigosa	Inteligencia Colectiva, asistencia técnica a la 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. Resultados de la sesión

3.1. DEFINICIÓN ASPIRACIONES PARA EL FUTURO CERCANO

Con el fin de identificar un horizonte de base en el que trabajar a medio plazo se desarrolló una breve dinámica de escenario de futuro. En ella se pidió a los asistentes que describieran los elementos que conformarían su visión ideal de la movilidad sostenible en Sabiñánigo en un plazo de 20 años.

Las aportaciones se recogieron en etiquetas adhesivas que los propios participantes agruparon en cuatro grupos que corresponden con los modos de desplazamiento del municipio:

1. Movilidad peatonal
2. Movilidad ciclista
3. Movilidad en transporte público
4. Movilidad en vehículo privado



3.1.1. El futuro ideal de la movilidad peatonal

Los desplazamientos a pie se realizarían a través de **aceras cómodas y bien pavimentadas** y que, por tanto, serían **seguras** en todas las condiciones climáticas (especialmente con lluvia o hielo). Estas aceras dispondrían de un **ancho suficiente** como para que se pudiera caminar con comodidad y se pudieran cruzar varios viandantes.

En el caso de que fuera necesario superar un desnivel importante ya no se subirían escaleras, sino que se emplearían las **rampas mecánicas** alimentadas por energías renovables. De esta forma, se mejoraría la **accesibilidad** de las personas con dificultad de movimiento, la cual se reforzaría con otros elementos como las indicaciones viales con **pictogramas** o la sustitución de los bolardos por barandillas más útiles.

La accesibilidad se contemplaría también desde un punto más amplio, ligada a la **proximidad, cercanía** de los servicios y a la no necesidad de movilidad. Es decir, se plantearía una ciudad en la que los servicios estuvieran dimensionados de forma adecuada y ubicados de forma racional para **evitar los desplazamientos innecesarios** (se pone como ejemplo el traslado de la OCA a un lugar al que solo se puede acceder en coche).

En este futuro ideal se plantean diferentes tipos de peatonalizaciones. Desde la creación de **zonas peatonales céntricas** por las que pasear (como por ejemplo la calle Serrablo) hasta una **peatonalización global** en la que el elemento ajeno fuera el vehículo.



La mejora de las calles y las aceras sería acorde con la creación de **paseos y bulevares** con **sombras** que estarían acompañados de **zonas verdes bien cuidadas**. La calle sería bonita y animaría a emplearla de forma peatonal, aprovechando la posibilidad de encontrarse con otras personas en el camino.

Más allá del casco urbano, una red de **caminos rurales** y la mejora de las **riberas de los ríos** favorecerían el desplazamiento lúdico y la conexión entre núcleos cercanos.

3.1.2. El futuro ideal de la movilidad ciclista

La bicicleta tendría un gran protagonismo en el futuro Sabiñánigo. Además de que se emplearía para conectar los diferentes núcleos de población a través de **caminos rurales**, se emplearía de forma generalizada en los desplazamientos diarios.

Esto sería posible principalmente gracias a una extensa **red de carriles bici** que se supeditaría a la red de calles para coches (de hecho sería necesario crear el carril-coche). Los carriles bici serían **amplios y seguros**, **conformando** una red integral que llegaría también a los **polígonos industriales** y que no sólo conectaría el centro, sino que establecería un **sistema de circunvalación**.



Los ciclistas que emplearan la bicicleta en sus desplazamientos diarios podrían disponer de un **seguro de responsabilidad civil gratuito**, de forma que no todo el mundo estaría cubierto y no habría problemas en caso de accidente.

Además, Sabiñánigo dispondría de un amplio parque de **bicicletas eléctricas** porque se habría **facilitado su compra** y porque se habría creado un **sistema de alquiler** de bicicletas eléctricas (similar al bizi de Zaragoza) alimentadas por fuentes **renovables**. Las estaciones de bicicletas estarían repartidas por Sabiñánigo pero se tendría especial cuidado en dar servicio a los **párquines disuasorios** ubicados en las afueras.

3.1.3. El futuro ideal del transporte público

El autobús urbano de Sabiñánigo llegaría a **más puntos de la ciudad** porque dispondría de **vehículos más pequeños** pero se trataría de **evitar algunas calles** en las que genera problemas como puede ser la calle **Serrablo**.

Además de ser un **vehículo adaptado** para todas las personas, no generaría contaminación atmosférica ni ruidos porque sería **eléctrico** y se alimentaría de fuentes renovables. Incluso en algún caso se plantea la ausencia total de interferencias con la vía pública pues se llega a proponer un Metro en Sabiñánigo. Al considerarse un servicio público estaría altamente **subvencionado**, llegando a poder ser gratuito en algún caso.



El transporte de los **núcleos de población** estaría cubierto por pequeños vehículos (también eléctricos) que realizarían los **servicios a demanda**, de forma que no fuera necesario establecer una red que fuera generalmente vacía y permitiría optimizar los desplazamientos.

Por otra parte, la estación de tren recobraría su protagonismo por la **recuperación y modernización del Canfranco**, convirtiéndolo en una alternativa competitiva frente a otros modos de desplazamiento.



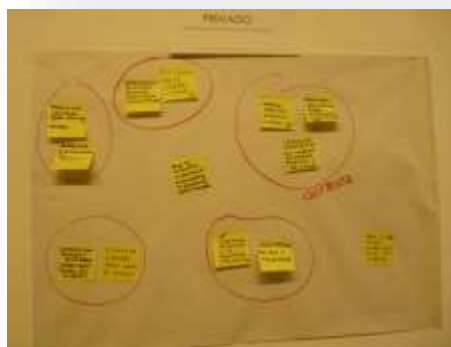
3.1.4. El futuro ideal del transporte privado

En el año 2036 el vehículo privado ha **desaparecido** prácticamente de la ciudad por las **mejoras realizadas en otros modos de transporte** como puede ser el transporte público. Se ha reducido el **tránsito de mercancías por carretera** y las empresas han organizado sus desplazamientos para emplear el **transporte colectivo** o **compartir** vehículos. Los coches que circulan por Sabiñánigo lo hacen de forma muy controlada y a **velocidad limitada**.

Los vehículos privados existentes son **eléctricos** y se pueden recargar en la vía pública y en las viviendas, pero se aprovecha de forma especial los postes ubicados en los **párquines disuasorios**.

En estos espacios aparcen todas las personas que vienen a Sabiñánigo a hacer recados desde los **núcleos rurales** y aprovechan las **ventajas** que ofrecen comerciantes e instituciones por emplear los párquines.

Los vehículos también han **desaparecido de las calles** porque ya no se aparca en la vía pública sino en **párquines** que pueden ser privados o públicos (aprovechando locales y solares existentes).



3.2. IDENTIFICACIÓN DE OBJETIVOS

En la siguiente fase del taller, los asistentes trabajaron en grupos para tratar de proponer una serie de objetivos que permitieran llegar a ese escenario soñado. De esta forma, se crearon cuatro grupos diferentes (uno por cada modo de transporte con futuro ideal) y los participantes se ubicaron en el grupo que les resultara más atractivo.

Tras el trabajo en pequeños grupos, se realizó una exposición en plenario y se completaron algunos de los objetivos propuestos.

Algunos de los objetivos planteados en las fichas de trabajo podrían replantearse como propuestas de acción concretas. En estos casos, el objetivo se señala con el pictograma  y se explica de qué objetivo podría depender.

En el caso de que los objetivos se puedan plantear desde un punto de vista transversal se indicará con el pictograma .

Los objetivos resultantes son los siguientes:

3.2.1. Objetivos para mejorar la movilidad peatonal

Objetivo nº 1			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Favorecer la movilidad peatonal total			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario) ☐ Medio ☐ Sencillo	APLICACIÓN	☐ Corto plazo ☐ Medio plazo ☐ Largo plazo

Propuestas asociadas a este objetivo

- Peatonalizar la zona centro del casco urbano.
- Crear zonas peatonales conectadas en el resto del municipio.
- Construir aparcamientos disuasorios (se plantean 3 zonas diferentes en torno al centro para poder garantizar la comodidad de los conductores).
- Establecer horarios de carga y descarga en los que se podría acceder con vehículo para no perjudicar a los comercios y la hostelería ubicados en zonas peatonalizadas.



Objetivo nº 2			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Eliminar las barreras arquitectónicas en los desplazamientos peatonales			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario) ☐ Medio ☐ Sencillo	APLICACIÓN	☐ Corto plazo ☐ Medio plazo ☐ Largo plazo

Propuestas asociadas a este objetivo

- Sustituir las escaleras por rampas mecánicas.
- Rebajar las aceras y construir rampas accesibles (existen algunas rampas con un grado de inclinación demasiado elevado que no son practicables para sillas de ruedas).
- Generalizar la colocación de pavimento antideslizante (en concreto se cita la Avenida de Huesca y la Calle Serrablo).
- Adaptar la señalización vial a las personas que tienen algún tipo de discapacidad (empleo de pictogramas, por ejemplo).

Objetivo nº 3			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Facilitar el desplazamiento peatonal en condiciones adversas			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Sabiñánigo dispone de un clima que no ayuda a fomentar el desplazamiento peatonal en invierno principalmente. El frío y las lluvias condicionan que los peatones realicen trayectos largos.
- La propuesta es coherente, pero se expone que en un municipio de estas características la climatología es algo ya conocido y se supone que se tendría que estar adaptado empleando la ropa adecuada. Se pone el ejemplo de los países nórdicos sometidos a condiciones más adversas.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Fomentar, a través del planeamiento y las normas urbanísticas, que las calles de nueva construcción dispongan de soportales que protejan a los peatones.

Objetivo nº 4			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☒ Medio plazo
	☒ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Como se comentó en la revisión del diagnóstico, no existen apenas recorridos que permitan pasear por el entorno natural o hacer un uso lúdico no deportivo de la bicicleta.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Aprovechar las riberas de los ríos.
- Desarrollar caminos anchos para que las personas que circulan en vehículos adaptados se puedan mover con facilidad.

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

- Diputación Provincial de Huesca editó en 2006 un “Manual de senderos accesibles” que recoge las recomendaciones técnicas necesarias para la construcción de este tipo de caminos.

Objetivo nº 5			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Disponer de un modelo urbanístico que facilite la movilidad sostenible			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Se trata de actuaciones a largo plazo enfocadas hacia un modelo de ciudad concreto.
- Existen algunas calles que solo tienen construida una mitad transversal de la misma porque pertenecen a diferentes desarrollos urbanísticos.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Creación de zonas verdes que inviten a pasear y a hacer un uso lúdico de la bicicleta o que hagan más cómodos los desplazamientos cotidianos.
- Urbanizar con proyectos a largo plazo y no hacer planteamientos estancos sin conexión con el entorno.
- Crear rutas peatonales seguras para acceder a centros oficiales a los que actualmente solo se puede llegar en vehículo (Sede Comarcal y OCA).

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Se considera que el fondo del objetivo y las acciones propuestas van más allá de la movilidad peatonal por lo que se plantea presentarlo como un objetivo de carácter transversal sobre urbanismo manteniendo la misma redacción.

Objetivo nº 6 			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Peatonalización de la Calle Serrablo en días festivos y fines de semana			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☒ Medio		☒ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Se propone desarrollar esta acción como medida previa a una futura peatonalización. De esta forma se podrá valorar la idoneidad, o no, de una actuación con carácter permanente.
- Se plantea realizar esta peatonalización de una forma sencilla que no implique obras.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Instalación de elementos necesarios para convertir la calle en un bulvar que invite al paseo.

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Se considera que esta propuesta se podría contemplar de una forma más correcta como una acción concreta para fomentar el uso peatonal de las vías. El objetivo podría estar relacionado con el uso peatonal de las calles o de la apropiación del espacio público por parte de la ciudadanía.

3.2.2. Objetivos para mejorar la movilidad ciclista

Objetivo nº 7			
MODO DE TRANSPORTE		Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado	
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Conseguir que la bicicleta sea empleada como vehículo principal en los desplazamientos habituales.			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario) ☒ Medio ☐ Sencillo	APLICACIÓN	☒ Corto plazo ☐ Medio plazo ☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- La anchura de las calles no permitiría que todas las calzadas dispusieran de carril bici por lo que en esos casos habría que pensar en la pacificación del tráfico con prioridad a peatones y bicicletas.
- La climatología puede dificultar el uso de la bicicleta en los meses de invierno y, especialmente, en función del horario de entrada a trabajar. Se propone empezar a concienciar a la población durante los meses más cálidos.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Campaña de concienciación para conseguir que la bicicleta se convierta en el principal frente al coche.
- Señalización adecuada en todas las calles para indicar esta prioridad (velocidad, preferencia, etc.).
- Construir carriles bici (*planteadas también como objetivo*)
- Creación de aparcabicis cubiertos en las calles, sobre todo en los accesos a edificios públicos.
- Creación de párquines cubiertos en locales desaprovechados para las personas que no tienen sitio en casa para guardar la bicicleta.

Objetivo nº 8			
MODO DE TRANSPORTE		Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado	
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Desarrollar una red de carriles bici			
COMPLEJIDAD	☒ Muy difícil (pero necesario) ☐ Medio ☐ Sencillo	APLICACIÓN	☒ Corto plazo ☐ Medio plazo ☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Se propone construir un sistema de carriles bici en forma de Y que teniendo el centro en el Ayuntamiento dirija sus tres ramales hacia:
 - Barrio Santiago
 - Puente Sardas
 - Polígonos y zona deportiva (Monte Corona)
- Debería de construirse una red cómoda y segura que permitiera que los escolares se desplazaran con seguridad.
- No solo tendría que estar enfocada al uso de la bicicleta, sino también a vehículos de rueda no motorizados en general (patines y patinetes).
- El ancho debería de ser adecuado para el uso con bicicletas adaptadas.

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Este objetivo se podría plantear como una acción concreta que derivara de un objetivo más amplio como, por ejemplo: “Garantizar las condiciones adecuadas para realizar desplazamientos cómodos y seguros en bicicleta”.

Objetivo nº 9 			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Desarrollar una red de caminos rurales			
COMPLEJIDAD	☒ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Propuestas asociadas a este objetivo

- Ensanchar la calzada de las carreteras que acceden a los núcleos rurales cercanos (Cartirana, Latas, Sardas, Borrés, Larrés, etc.)

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Al igual que en el caso anterior, este objetivo se podría plantear como una acción concreta que derivara de un objetivo más amplio como, por ejemplo: “Fomentar los modos de transporte sostenibles entre los núcleos rurales”.



Objetivo nº 10			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Ofrecer la posibilidad de realizar desplazamientos en bicicleta eléctrica			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☒ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Sería necesario analizar en profundidad el número de aparcamientos que sería necesario instalar. En principio se habla de 7 u 8 ubicaciones diferentes.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Desarrollo de un programa de subvenciones municipales para la compra de bicicletas eléctricas.
- Creación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas con párquines en diferentes puntos de Sabiñánigo y puntos de recarga solares.
- Promover la compra colectiva de bicicletas eléctricas con el fin de aprovechar descuentos por volumen de compra y reducir el coste.

Objetivo nº 11			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Fomentar el uso de la bicicleta a nivel laboral			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☒ Corto plazo
	☒ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Propuestas asociadas a este objetivo

- Construir aparcabicis 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.

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Este objetivo estaría estrechamente ligado al que propone “Conseguir que la bicicleta sea empleada como vehículo principal en los desplazamientos habituales” por lo que se propone plantearlo como un objetivo transversal relacionado con la movilidad laboral. Una posible redacción sería “Generalizar los desplazamientos sostenibles en la movilidad laboral”. De esta forma se podrían contemplar las propuestas relacionadas con el uso del transporte público o compartir vehículo privado.

3.2.3. Objetivos para mejorar el transporte público

Objetivo nº 12			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Disponer de un transporte público basado en vehículos eléctricos			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☒ Medio		☒ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Actualmente el cambio de baterías ya no es un inconveniente en el transporte público, puesto que la autonomía de las baterías es muy elevada y existen opciones de recarga rápida en los finales de trayecto.
- Los nuevos vehículos deberían de disponer de todas las condiciones adecuadas para garantizar la accesibilidad.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Incorporar a la red de transporte público un nuevo vehículo eléctrico (sin eliminar el actual) de menor tamaño (microbús). De esta forma sería posible acceder a calles más estrechas o con giros complicados para poder dar servicio a toda la población.
- A largo plazo, habría que sustituir el vehículo actual por otro movido por electricidad.



Objetivo nº 13

MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / **Transporte público** / Vehículo privado

TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar

Mejorar la conexión de los núcleos rurales con Sabiñánigo a través del transporte público

COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Las personas que viven en los núcleos rurales precisan de un vehículo privado para llegar a Sabiñánigo. Desde el punto de vista social es un problema porque es posible que estas personas no dispongan de un vehículo (edad, economía, etc.). Desde el punto de vista ambiental y de la movilidad supone añadir vehículos privados al casco urbano.
- Los nuevos vehículos deberían de disponer de todas las condiciones adecuadas para garantizar la accesibilidad.

Propuestas asociadas a este objetivo

- 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.

Objetivo nº 14			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Incremento del uso del servicio de transporte público en actividades escolares o desplazamientos laborales			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Sabiñánigo dispone de un servicio de transporte público infrautilizado que podría aprovecharse en los desplazamientos escolares y, sobre todo laborales.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Establecer convenios con las empresas para poder facilitar el uso del transporte público en la movilidad laboral (ampliar horarios, ajustar rutas en horas puntuales, etc.).

Objetivo nº 15			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Mejorar la infraestructura ferroviaria a su paso por Sabiñánigo para evitar afecciones ambientales, paisajísticas y de movilidad			
COMPLEJIDAD	☒ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Propuestas asociadas a este objetivo

- 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.

3.2.4. Objetivos para la mejorar la movilidad del vehículo privado

Objetivo nº 16			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Reducir drásticamente el uso del vehículo privado			
COMPLEJIDAD	☒ Muy difícil (pero necesario) ☐ Medio ☐ Sencillo	APLICACIÓN	☐ Corto plazo ☒ Medio plazo ☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- La estructura de Sabiñánigo puede condicionar las propuestas de peatonalización o restricción del uso del vehículo privado porque casi todo el tráfico pasa por unas calles muy concretas.

Propuestas asociadas a este objetivo

- Preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles.
- Limitación drástica de la velocidad (20Km/h o lo que sea técnicamente posible).
- Aparcamientos disuasorios (para no tener que circular por dentro de la población).
- Eliminar la posibilidad de aparcar en la calle (especialmente en las calles Serrablo, Valle de Oza y Santa Ana,). En este sentido, habría que crear/buscar ubicaciones para que pudieran aparcar los coches. 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 de forma obligatoria.
- Potenciar el transporte colectivo desde las empresas para evitar la necesidad de ir en coche para ir a trabajar.
- En el caso de trabajadores locales, se podría aprovechar el transporte público de la localidad, en colaboración Ayuntamiento con las empresas, optimizando los recursos.



Objetivo nº 17			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☒ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☒ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Ya existen algunas ayudas relacionadas con el apoyo fiscal a la compra de vehículos eléctricos, el problema es el precio de partida.
- El objetivo final sería conseguir la electrificación de todos los desplazamientos a motor, pero las propuestas se realizan en clave particular porque se considera que es la vía más sencilla actualmente,

Propuestas asociadas a este objetivo

- Potenciar el uso de vehículos eléctricos de carácter privado mediante las siguientes acciones:
 - Establecer por medio de una ordenanza municipal 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.
- Potenciar el uso de vehículos eléctricos en la administración local:
 - Renovación del parque móvil municipal con vehículos eléctricos.

3.2.5. Aportaciones contempladas claramente como propuestas

Aportación como propuesta nº 1			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Trasladar la estación de autobuses a la zona de Pirenarium			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Con la propuesta se espera eliminar el tránsito de autobuses interurbanos por el centro de Sabiñánigo y descongestionar las calles principales.
- Se alerta de que con este cambio, la estación perdería el carácter intermodal que tanto le beneficia.

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

-  Se trata de una aportación con claro carácter de propuesta y con difícil reconversión como objetivo por lo que tendría que ser tratada en la sesión posterior si se quiere llevar a cabo.

Aportación como propuesta nº 2 			
MODO DE TRANSPORTE Peatonal / Ciclista / Transporte público / Vehículo privado			
TRANSVERSALIDAD Eficiencia y sostenibilidad / Accesibilidad / Seguridad vial / Urbanismo / Mov. laboral / Mov. escolar			
Creación de un helipuerto en la zona de Pirenarium			
COMPLEJIDAD	☐ Muy difícil (pero necesario)	APLICACIÓN	☐ Corto plazo
	☐ Medio		☐ Medio plazo
	☐ Sencillo		☐ Largo plazo

Observaciones planteadas en el debate

- Se trataría de un servicio de transporte para empresas, emergencias, etc.
- Se explica que se tienen dudas de que entre dentro de un plan de movilidad, pero se tiene claro que el factor de sostenibilidad es difícil de cubrir si se trata de transporte de personas o cosas (no de emergencias).

Observaciones del equipo facilitador de la sesión

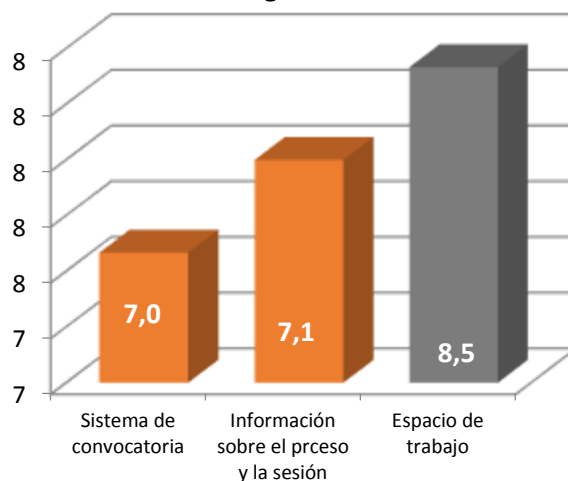
-  Como en el caso anterior, se trata de una propuesta muy concreta que se podría debatir en el posterior taller si los servicios técnicos del Ayuntamiento determinan que tiene cabida en el PMUS.

4. Evaluación de la sesión

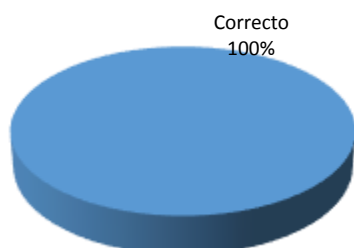
Al final la sesión de trabajo se entregó una encuesta anónima para valorar el desarrollo del taller y obtener conclusiones de cara a procesos futuros.

Se recogen a continuación el resultado de las 11 encuestas entregadas. Para evitar el posible error de las valoraciones extremas, las medias se han realizado tras eliminar la mayor y menor puntuación de cada serie

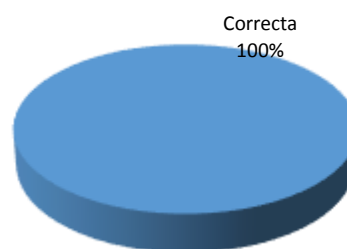
Organización



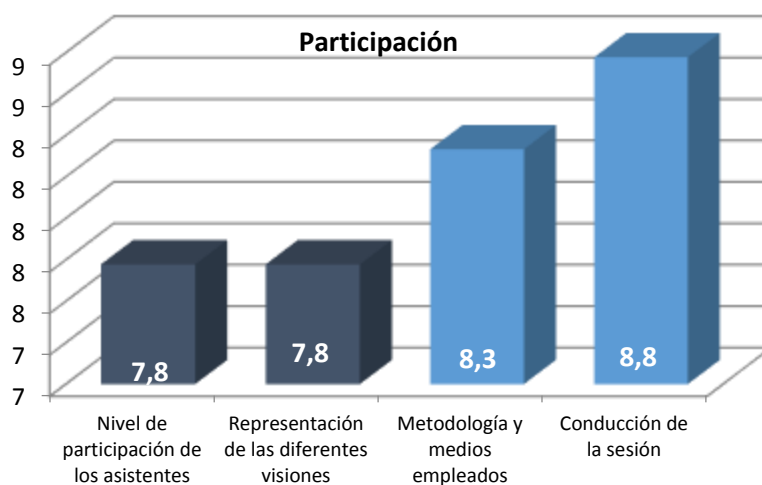
Horario



Duración



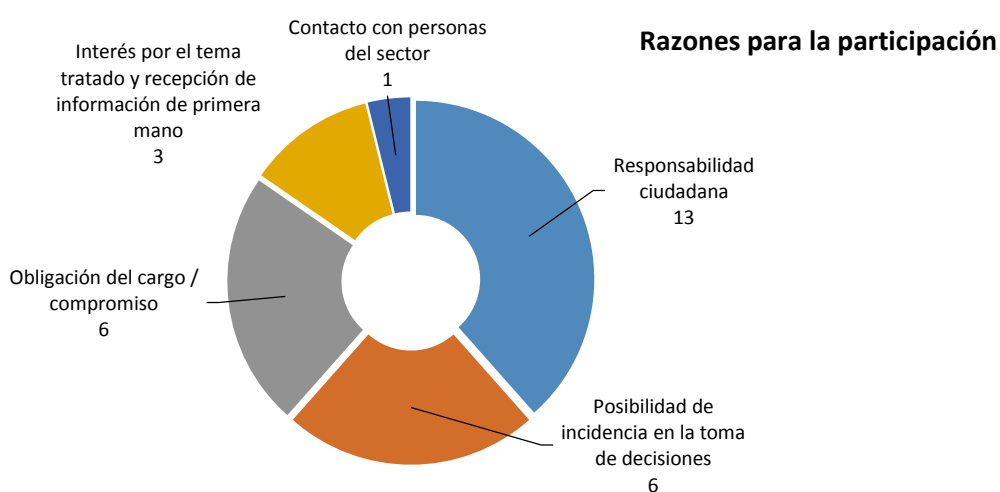
Participación



Los dos comentarios recogidos en el texto libre de la encuesta fueron los siguientes:

- El sistema de convocatoria de esta sesión está ligado a la asistencia de la sesión inicial. Para esa sesión no hemos recibido convocatoria a pesar de ser una asociación inscrita en el registro municipal de asociaciones.
- No estuve en la primera sesión por lo que la información no la tenía completa, pero ahora me he actualizado bastante bien.

De forma adicional se consultó a los asistentes cuál era la razón principal para acudir a los talleres del proceso participativo, obteniendo las siguientes respuestas:



ANEXO 1. RECOPIACIÓN DE OBJETIVOS E INTEGRACIÓN CON EL DIAGNÓSTICO

Los equipos técnicos del Ayuntamiento (arquitectura y desarrollo) trabajaron previamente en una definición de objetivos que se exponían en el diagnóstico presentado en la sesión informativa del PMUS.

Para tratar de obtener una visión de conjunto, se muestra como podría quedar un listado final de objetivos que integrara el trabajo previo y el de los talleres.

Los objetivos definidos previamente por el Ayuntamiento para este PMUS fueron:

- **Objetivos generales**
 - Hacer Sabiñánigo más agradable.
 - Mejorar la calidad de vida de los vecinos de Sabiñánigo.
- **Objetivos específicos**
 - Tener un panorama general de los elementos que influyen en la movilidad en Sabiñánigo y detectar los puntos críticos para cada uno de los modos de transporte.

- Potenciar la movilidad del peatón y del ciclista en Sabiñánigo en detrimento del transporte privado motorizado.
- Optimizar el transporte público urbano e interurbano de Sabiñánigo.
- Mejorar la accesibilidad en Sabiñánigo.

A continuación se muestra el resultado final de los objetivos incluyendo las aportaciones realizadas en este taller. Estos objetivos deberán ser revisados técnicamente y completados por el Ayuntamiento antes de su inclusión en el PMUS de Sabiñánigo:

Generales	•Hacer Sabiñánigo más agradable. •Mejorar la calidad de vida de los vecinos de Sabiñánigo.
Específicos	•Tener un panorama general de los elementos que influyen en la movilidad en Sabiñánigo y detectar los puntos críticos para cada uno de los modos de transporte. •Potenciar la movilidad del peatón y del ciclista en Sabiñánigo en detrimento del transporte privado motorizado. •Optimizar el transporte público urbano e interurbano de Sabiñánigo. •Mejorar la accesibilidad en Sabiñánigo.
Modo de transporte	•PEATONAL •Favorecer la movilidad peatonal total •Eliminar las barreras arquitectónicas en los desplazamientos peatonales •Facilitar el desplazamiento peatonal en condiciones adversas •Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos •CICLISTA •Conseguir que la bicicleta sea empleada como vehículo principal en los desplazamientos habituales. •Ofrecer la posibilidad de realizar desplazamientos en bicicleta eléctrica. •Fomentar el uso de la bicicleta a nivel laboral •TRANSPORTE PÚBLICO •Disponer de un transporte público basado en vehículos eléctricos •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 a su paso por Sabiñánigo para evitar afecciones ambientales, paisajísticas y de movilidad •VEHÍCULO PRIVADO •Reducir drásticamente el uso del vehículo privado •Reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte

ANEXO 2. RECOPIACIÓN DE PROPUESTAS

El fin de este primer taller era recoger los objetivos para el PMUS, pero como en ocasiones es complejo plantear un objetivo directamente, se ofreció la posibilidad de realizar propuestas de actuación como paso intermedio. Las propuestas asociadas a cada objetivo se han presentado en el punto 3.2.

A continuación se presenta una combinación de las propuestas planteadas en los talleres y las que había elaborado inicialmente los equipos técnicos del ayuntamiento de forma que se puede disponer de un listado mejorado que se debatirá en el siguiente taller.

Se indican en *cursiva* y señalas con el icono  las propuestas contempladas inicialmente por el ayuntamiento y que coinciden con el planteamiento realizado.



PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PEATONAL

1. Sustituir las escaleras por rampas mecánicas.
 - a.  *Colocación de ascensor entre los bloques nº4 y nº6 de la C/ Luis Buñuel de Sabiñánigo para mejorar la accesibilidad entre la C/ Serrablo y la C/ Coli Escalona.*
2. Rebajar las aceras y construir rampas accesibles (existen algunas rampas con un grado de inclinación demasiado elevado que no son practicables para sillas de ruedas).
3. Adaptar la señalización vial a las personas que tienen algún tipo de discapacidad (empleo de pictogramas, por ejemplo).
4. Peatonalizar la zona centro del casco urbano.
 - a.  *Peatonalización entorno Pza. Santa Ana – Pza. Constitución.*
5. *Dirección única en C/ Serrablo mediante carril “coche”*
 - a. Instalación de elementos necesarios para convertir la calle en un bulvar que invite al paseo.
6. Crear zonas peatonales conectadas en el resto del municipio.
7. Establecer horarios de carga y descarga en los que se podría acceder con vehículo para no perjudicar a los comercios y la hostelería ubicados en zonas peatonalizadas.
8. Generalizar la colocación de pavimento antideslizante (en concreto se cita la Avenida de Huesca y la Calle Serrablo).
 - a.  *Mejora de la pavimentación y barandillas de tramos de escaleras en diferentes calles (C/ Teruel; C/ Oturia;..).*
9.  *Convertir la travesía entre el Barrio Puente Sardas y el resto, en un espacio más agradable.*
10. Fomentar, a través del planeamiento y las normas urbanísticas, que las calles de nueva construcción dispongan de soportales que protejan a los peatones.
11. Aprovechar las riberas de los ríos y desarrollar caminos anchos para que las personas que circulan en vehículos adaptados se puedan mover con facilidad.



PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD CICLISTA

1. Campaña de concienciación para conseguir que la bicicleta se convierta en el principal frente al coche.
2. Señalización adecuada en todas las calles para indicar esta prioridad (velocidad, preferencia, etc.).
3. Construir una red de carriles bici
 - Se propone construir un sistema de carriles bici en forma de Y que teniendo el centro en el Ayuntamiento dirija sus tres ramales hacia Barrio Santiago, Puente Sardas y Polígonos y zona deportiva (Monte Corona).
4. Creación de aparcabicis cubiertos en las calles, sobre todo en los accesos a edificios públicos.
5. Creación de párquines cubiertos en locales desaprovechados para las personas que no tienen sitio en casa para guardar la bicicleta.
6. Desarrollo de una red de caminos rurales.
 - Ensanchar la calzada de las carreteras que acceden a los núcleos rurales cercanos (Cartirana, Latas, Sardas, Borrés, Larrés, etc.).
7. Desarrollo de un programa de subvenciones municipales para la compra de bicicletas eléctricas.
8. Construir aparcabicis cubiertos en todas las empresas.
9. Establecer un plan de incentivos para el uso laboral de la bicicleta (ayudas en la compra, horarios, etc.).
10. Apoyo municipal a las empresas que consiguieran que sus trabajadores se desplazaran en bicicleta (reducción del IBI, reconocimiento público, etc.).
11. Creación de parques de bicicletas en las empresas para poderse desplazar por el interior de las plantas.
12. Creación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas con párquines en diferentes puntos de Sabiñánigo y puntos de recarga solares.
13. Promover la compra colectiva de bicicletas eléctricas con el fin de aprovechar descuentos por volumen de compra y reducir el coste.



PROPUESTAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

1.  *Licitación del servicio de autobús urbano de Sabiñánigo aplicando criterios de eficiencia energética en el vehículo.*
2. Incorporar a la red de transporte público un nuevo vehículo eléctrico (sin eliminar el actual) de menor tamaño (microbús). De esta forma sería posible acceder a calles más estrechas o con giros complicados para poder dar servicio a toda la población.
3. A largo plazo, habría que sustituir el vehículo actual por otro movido por electricidad.
4. 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.
5. Establecer convenios con las empresas para poder facilitar el uso del transporte público en la movilidad laboral (ampliar horarios, ajustar rutas en horas puntuales, etc.).

6. Promover la electrificación de la vía ferroviaria desde la entrada al valle y prolongar hasta Canfranc.
7. Soterrar las vías a su paso por Sabiñánigo para que no fueran un obstáculo en la movilidad local.
8. Trasladar la estación de autobuses a la zona de Pirenarium.
9. Creación de un helipuerto en la zona de Pirenarium.



PROPUESTAS SOBRE VEHÍCULO PRIVADO

1. Construir aparcamientos disuasorios (se plantean 3 zonas diferentes en torno al centro para poder garantizar la comodidad de los conductores).
 - a.  *Construcción de dos aparcamientos disuasorios en parcela cedida por Ercros entre Camino de Aurín y Calle Serrablo y en manzana cedida por Ercros en Barrio de Santiago frente a Plza. San Francisco Javier.*
2. Preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles.
3. Limitación drástica de la velocidad (20Km/h o lo que sea técnicamente posible).
4. Aparcamientos disuasorios (para no tener que circular por dentro de la población).
5. Eliminar la posibilidad de aparcar en la calle (especialmente en las calles Serrablo, Valle de Oza y Santa Ana,). En este sentido, habría que crear/buscar ubicaciones para que pudieran aparcar los coches. Podrían aprovecharse ciertos edificios (por ejemplo el edificio de telefónica haciendo un aparcamiento vertical).
6. Establecimiento de normas urbanísticas que obliguen a que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento de forma obligatoria.
7. Potenciar el transporte colectivo desde las empresas para evitar la necesidad de ir en coche para ir a trabajar.
8. En el caso de trabajadores locales, se podría aprovechar el transporte público de la localidad, en colaboración Ayuntamiento con las empresas, optimizando los recursos.
9. Potenciar el uso de vehículos eléctricos de carácter privado mediante las siguientes acciones:
 - a. Establecer por medio de una ordenanza municipal la obligación de crear puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios públicos y privados.
 - b. Subvencionar la adquisición de vehículos eléctricos.
 - c. Apoyar la sustitución de vehículos de las empresas.
 - d. Desarrollo de un sistema público de uso de vehículos eléctricos que permita el alquiler por horas (o incluso minutos) para desplazamientos cercanos.
10. Potenciar el uso de vehículos eléctricos en la administración local:
 - e. Renovación del parque móvil municipal con vehículos eléctricos.

PROPUESTAS TRANSVERSALES

Caminos escolares

1.  *Contratación de campañas de fomento del uso de los caminos escolares seguros.*

Accesibilidad

1.  *Mejora de la accesibilidad en instalaciones, edificios y espacios públicos.*

Urbanismo

1. Creación de zonas verdes que inviten a pasear y a hacer un uso lúdico de la bicicleta o que hagan más cómodos los desplazamientos cotidianos.
2. Urbanizar con proyectos a largo plazo y no hacer planteamientos estancos sin conexión con el entorno.
3. Crear rutas peatonales seguras para acceder a centros oficiales a los que actualmente solo se puede llegar en vehículo (Sede Comarcal y OCA).

PROPUESTAS RECOGIDAS A TRAVÉS DE INTERNET

Propuesta enviada el día 16 de febrero a través del formulario de participación electrónica:

En la calle Santa Orosia frente al número 28, hay un poste con farola de alumbrado colocado en el centro de la acera, impidiendo el paso normal de las sillas de inválidos y de coches de niños, además de la circulación normal de las personas.

Apéndice III. Acta del Taller de Propuestas celebrado el día 20 de febrero de 2016, en horario de 10:00h a 14:00h en el edificio Molino Periel (C/ Coli Escalona, 21)



**Proceso participativo para la
elaboración del
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE SABIÑÁNIGO**

**ACTA DE LA SESIÓN DE DEBATE
SOBRE MEDIDAS DE ACTUACIÓN**

Sabiñánigo, 20 de febrero de 2016



Índice

1.	INTRODUCCIÓN.....	245
2.	ORGANIZACIÓN DE LA SESIÓN.....	245
3.	RESULTADOS DE LA SESIÓN.....	247
3.1.	Validación de objetivos finales	247
3.1.1.	Objetivos para la movilidad peatonal	248
3.1.2.	Objetivos para la movilidad ciclista	248
3.1.3.	Objetivos para el transporte público	248
3.1.4.	Objetivos para el vehículo privado	249
3.1.5.	Objetivo transversal	249
3.1.6.	Comentarios generales sobre los objetivos y la mejora de la movilidad sostenible	249
3.2.	Contraste y ajuste de medidas de actuación	250
3.2.1.	Propuestas sobre movilidad peatonal	250
3.2.2.	Propuestas sobre movilidad ciclista	252
3.2.3.	Propuestas sobre transporte público	253
3.2.4.	Propuestas sobre vehículo privado	254
3.2.5.	Propuestas transversales	255
3.3.	Propuestas para escenarios concretos	256
3.3.1.	Acción analizada: Pza. Sta. Ana y Pza. Constitución	257
3.3.2.	Acción analizada: actuaciones en C/Serrablo	258
3.3.3.	Acción analizada: construcción de párquines disuasorios	261
3.3.4.	Acción analizada: construcción de un carril bici ...	263
3.3.5.	Acción analizada: conexiones entre barrios y caminos rurales	265
4.	EVALUACIÓN DE LA SESIÓN.....	266
ANEXO 1.	PROPUESTAS RECOGIDAS A TRAVÉS DE INTERNET	269
ANEXO 2.	MONITORIZACIÓN #PMUS_sabi	269

1. Introducción

El Ayuntamiento de Sabiñánigo considera necesario disponer de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) que permita planificar y organizar la movilidad serrablesa en los próximos años, con un enfoque claro hacia la sostenibilidad.

Se trata de buscar un equilibrio entre las necesidades de movilidad, la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo económico; pero estas condiciones parecen difíciles de combinar en un municipio que se ha desarrollado ajustándose a una serie de circunstancias especiales a lo largo de su historia (creación de un nuevo municipio a partir de la estación, presencia de grandes empresas dividiendo el municipio, etc.).

La configuración alargada de Sabiñánigo 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. No obstante, desde el Ayuntamiento se entiende que es preciso abordar una serie de mejoras de forma integral y por ello se quiere contar con la visión de la población a través de 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	
	por definir	Retorno	

FICHA TÉCNICA DE LA SESIÓN DE TRABAJO

ORGANIZACIÓN DEL TALLER	Fecha	20 de febrero de 2016
	Horario	10h a 14h
	Lugar	Molino Periel (Sabiñánigo)
	Participantes convocados	Tejido asociativo y ciudadanía en general
	Forma de convocatoria	Correo electrónico personal, llamadas telefónicas y boletines municipales.
	Asistentes	14
	Asistencia técnica	Inteligencia Colectiva

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA	Objetivos de la sesión	- Exposición de los objetivos resultantes del proceso. - Presentar las propuestas obtenidas en el taller anterior, debatirlas y completarlas. - Profundizar en 5 temas concretos básicos para el PMUS
	Metodología empleada	- Trabajo individual - Breve trabajo en grupos. - Debate en plenario
	Programa	- Bienvenida y presentación - Revisión de los objetivos planteados y su inclusión en los objetivos definidos por el Ayuntamiento. - Revisión de las propuestas del taller anterior y contraste con las planteadas por el Ayuntamiento. - Definición de alternativas para 5 escenarios concretos.

ASISTENTES	Francisco	Chamorro Jaso	Escuela Taller "Sabiñánigo accesible"
	Rosa	Claver Aísa	Particular
	José Antonio	Ferrer Arbués	Particular
	José Manuel	Garcés Tresaco	Arqueros de Sabiñánigo
	Jesús	Gil Lafita	Círculo Republicano
	Jorge	Gracia Pérez	CEIP Puente Sardas
	Alejandro	Lafuente	Particular
	Rafael	Lastra Naya	Particular
	Beatriz	Miranda Martínez	AAVV B ^a Santiago
	Pablo	Oliván Blázquez	Asoc. Emp. Alto Gállego
	José Ángel	Pérez Marcuello	UGT

Pilara	Piedrafita Acín	Amigos del Serrablo
Mariano	Polanco Cedenilla	Ecologistas en Acción - ADEPA
Francisco Javier	Sadrormil Gutierrez	AMPA IES San Alberto Magno
Luis	Tresaco Buesa	Particular

ORGANIZACIÓN	Isabel	Mañero Yañez	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
	Mar	Fábregas Reigosa	Inteligencia Colectiva, asistencia técnica a la 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. Resultados de la sesión

3.1. VALIDACIÓN DE OBJETIVOS FINALES

En esta primera parte se validaron los objetivos generales y específicos definidos por el Ayuntamiento de Sabiñánigo en el documento de diagnóstico. Además, se realizaron algunas aportaciones adicionales a los objetivos de cada modo de transporte planteados en el taller anterior.

A continuación se muestran los objetivos planteados y los comentarios que surgieron en el debate.

3.1.1. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD PEATONAL

1. Favorecer la movilidad peatonal total.
 -  Se considera que no es necesario que aparezca el concepto “*total*” en la idea de movilidad peatonal.
 -  Se baraja sustituir por el concepto “*habitual*” con la intención de explicitar que se busca que los desplazamientos peatonales sean protagonistas en la nueva movilidad sostenible de Sabiñánigo.
 -  Nueva redacción propuesta: *Favorecer la movilidad peatonal sobre otro tipo de modos de desplazamiento.*
2. Eliminar las barreras arquitectónicas en los desplazamientos peatonales.
3. Facilitar el desplazamiento peatonal en condiciones adversas.
4. Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos.
 -  Se propone añadir la etiqueta “peatonales” puesto que se va a incorporar un objetivo muy similar para la movilidad ciclista.
 -  Habría que plantearse si se podrían contemplar estos dos objetivos dentro de un objetivo específico más general para evitar duplicidades.
 -  Nueva redacción propuesta: *Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos peatonales.*

3.1.2. OBJETIVOS PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

1. Conseguir que la bicicleta sea empleada como vehículo principal en los desplazamientos habituales.
2. Ofrecer la posibilidad de realizar desplazamientos en bicicleta eléctrica.
3. Fomentar el uso de la bicicleta a nivel laboral.
4.  Nuevo objetivo: *Establecer la posibilidad de realizar desplazamientos lúdicos ciclistas.*

3.1.3. OBJETIVOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

1. Disponer de un transporte público basado en vehículos eléctricos.
 -  Aunque no se tenga que contemplar en los objetivos, hay que recordar que la electricidad que recargue estos vehículos tiene que proceder de fuentes renovables.
 -  Cuando se habla de vehículos sostenibles hay que pensar que no solo están los eléctricos. Los vehículos alimentados por pilas de hidrógeno también habría que incluirlos.
 -  Nueva redacción propuesta: *Disponer de un transporte público basado en vehículos sostenibles.*
2. Mejorar la conexión de los núcleos rurales con Sabiñánigo a través del transporte público.

3. Incremento del uso del servicio de transporte público en actividades escolares o desplazamientos laborales.
4. Mejorar la infraestructura ferroviaria a su paso por Sabiñánigo para evitar afecciones ambientales, paisajísticas y de movilidad.

3.1.4. OBJETIVOS PARA EL VEHÍCULO PRIVADO

1. Reducir drásticamente el uso del vehículo privado.
2. Reducir las emisiones de gases contaminantes producidas por el transporte.



3.1.5. OBJETIVO TRANSVERSAL

Se plantea un objetivo transversal en la línea de las medidas de actuación que también se plantean de forma transversal.

1.  Nuevo objetivo: *Fomentar la movilidad sostenible a través de la educación e implicando a todos los actores.*

3.1.6. COMENTARIOS GENERALES SOBRE LOS OBJETIVOS Y LA MEJORA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En el proceso de debate se reflexionó sobre la complejidad de mejorar la movilidad sostenible de Sabiñánigo pero se puso de manifiesto la voluntad general de llegar a acuerdos y de realizar una construcción colectiva.

Es importante que se llegue a un acuerdo para implementar las medidas y que se aprenda de los aciertos y errores de otras experiencias. Como ejemplo se citó Huesca, ciudad en la que el resultado de la peatonalización ha superado todas las expectativas pero que ha dejado lagunas en aspectos de participación y de toma de decisiones.



3.2. CONTRASTE Y AJUSTE DE MEDIDAS DE ACTUACIÓN

El fin del primer taller (11 de febrero) era recoger los objetivos para el PMUS, pero como en ocasiones es complejo plantear un objetivo directamente, se ofreció la posibilidad de realizar propuestas de actuación como paso intermedio.

Aprovechando que el taller anterior había sido prolijo en la definición de propuestas (definidas en el PMUS como medidas de actuación) se presentó a los asistentes una combinación de las acciones planteadas en los talleres y las que había elaborado inicialmente los equipos técnicos del ayuntamiento. Se indican en *cursiva* y señalas con el icono  las propuestas contempladas inicialmente por el ayuntamiento y que coinciden con el planteamiento realizado.

Además, se emplean tres tipos de iconos para identificar el tipo de portaciones realizadas:



Aportaciones de carácter positivo que suman a lo ya expuesto y que complementan la medida de actuación.



Alternativas a la medida propuesta o las aportaciones de otros asistentes.



Nuevas medidas de actuación propuestas que se añaden al listado obtenido en el taller anterior.

El objetivo de esta segunda parte del taller fue repasar todas las propuestas planteadas y comprobar si eran correctas o si era necesaria alguna corrección.

A continuación de presentan las propuestas expuestas y los comentarios recogidos en el debate. En letra más pequeña se muestra el texto con las propuestas sometidas a debate para que se pueda comprender el sentido de los comentarios.



3.2.1. PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD PEATONAL

1. Sustituir las escaleras por rampas mecánicas.



Colocación de ascensor entre Los bloques nº4 y nº6 de La C/ Luis Buñuel de Sabiñánigo para mejorar la accesibilidad entre La C/ Serrablo y La C/ Coli Escalona.

2. Rebajar las aceras y construir rampas accesibles (existen algunas rampas con un grado de inclinación demasiado elevado que no son practicables para sillas de ruedas).

- .  Habría que contemplar la mejora de la accesibilidad en los comercios y resto de establecimientos privados (bancos, etc.)
- 3. Adaptar la señalización vial a las personas que tienen algún tipo de discapacidad (empleo de pictogramas, por ejemplo).
- 4. Peatonalizar la zona centro del casco urbano.
 - .  *Peatonalización entorno Pza. Santa Ana - Pza. Constitución.*
- 5.  *Dirección única en C/ Serrablo mediante carril "coche"*
 - . Instalación de elementos necesarios para convertir la calle en un bulvar que invite al paseo.
- 6. Crear zonas peatonales conectadas en el resto del municipio.
- 7. Establecer horarios de carga y descarga en los que se podría acceder con vehículo para no perjudicar a los comercios y la hostelería ubicados en zonas peatonalizadas.
- 8. Generalizar la colocación de pavimento antideslizante (en concreto se cita la Avenida de Huesca y la Calle Serrablo).
 - .  *Mejora de la pavimentación y barandillas de tramos de escaleras en diferentes calles (C/ Teruel; C/ Oturia;).*
- 9.  *Convertir la travesía entre el Barrio Puente Sardas y el resto, en un espacio más agradable.*
- 10. Fomentar, a través del planeamiento y las normas urbanísticas, que las calles de nueva construcción dispongan de soportales que protejan a los peatones.
- 11. Aprovechar las riberas de los ríos y desarrollar caminos anchos para que las personas que circulan en vehículos adaptados se puedan mover con facilidad.
- 12.  Nueva medida: *Sustitución de los bolardos por barandillas para evitar accidentes y mejorar la seguridad de personas con problemas de movilidad.*
- 13.  Nueva medida: *Crear zonas de guarda entre los aparcamientos de la vía pública y los pasos de peatones.*
- 14.  Nueva medida: *Desplazar los pasos de peatones para que no estén ubicados en las intersecciones, lugares en los que la visibilidad es menor.*
 - .  Se discrepa de esta solución argumentando que los peatones buscarían el camino más corto y no cruzarían por el paso de cebra (síndrome de la hormiga).
- 15.  Nueva medida: *Mejorar la iluminación de los pasos de cebra.*
 - .  En algunos casos con poco tránsito no será sostenible iluminar de forma constante. Se propone instalar sistemas de detección de presencia para que la iluminación se conecte solamente cuando sea necesario.
- 16.  Nueva medida: *Explorar soluciones y llegar a acuerdos con el sector hostelero para compatibilizar la colocación de terrazas en aceras con la movilidad peatonal.*
- 17.  Nueva medida: *Acercar los servicios a los ciudadanos para minimizar los desplazamientos.*

-  Se cita como ejemplo la instalación de pequeños puntos de recogida selectiva de residuos para no tener que ir hasta el punto limpio.

Otras propuestas que se plantearon en la sesión de diagnóstico pero que no volvieron a aparecer en los siguientes talleres:

 *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.*



3.2.2. PROPUESTAS SOBRE MOVILIDAD CICLISTA

1. Campaña de concienciación para conseguir que la bicicleta se convierta en el principal frente al coche.
2. Señalización adecuada en todas las calles para indicar esta prioridad (velocidad, preferencia, etc.).
3. Construir una red de carriles bici
 - Se propone construir un sistema de carriles bici en forma de Y que teniendo el centro en el Ayuntamiento dirija sus tres ramales hacia Barrio Santiago, Puente Sardas y Polígonos y zona deportiva (Monte Corona).
 -  Tal y como se citó en las sesiones de diagnóstico y objetivos, cuando se diseñe un carril bici hay que tener en cuenta que tiene que poder dar servicio a las personas que emplean vehículos adaptados.
4. Creación de aparcabicis cubiertos en las calles, sobre todo en los accesos a edificios públicos.
5. Creación de párquines cubiertos en locales desaprovechados para las personas que no tienen sitio en casa para guardar la bicicleta.

6. Desarrollo de una red de caminos rurales.
 - Ensanchar la calzada de las carreteras que acceden a los núcleos rurales cercanos (Cartirana, Latas, Sardas, Borrés, Larrés, etc.).
 -  Se propone aprovechar también las pistas existentes. No ha y que olvidar que ya existe una red de caminos rurales y que arreglarlos no supondría un coste muy elevado.
7. Desarrollo de un programa de subvenciones municipales para la compra de bicicletas eléctricas.
8. Construir aparcabici cubiertos en todas las empresas.
9. Establecer un plan de incentivos para el uso laboral de la bicicleta (ayudas en la compra, horarios, etc.).
10. Apoyo municipal a las empresas que consiguieran que sus trabajadores se desplazaran en bicicleta (reducción del IBI, reconocimiento público, etc.).
11. Creación de parques de bicicletas en las empresas para poderse desplazar por el interior de las plantas.
12. Creación de un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas con párquines en diferentes puntos de Sabiñánigo y puntos de recarga solares.
13. Promover la compra colectiva de bicicletas eléctricas con el fin de aprovechar descuentos por volumen de compra y reducir el coste.
14.  Nueva medida: *Crear un paso alternativo sobre el río Aurín para poder circular con bicicletas.*
 -  Se propone construir un vado o una pasarela inundable teniendo en cuenta el régimen fluvial.
 -  Hay que tener en cuenta que al tratarse del cauce de un río, es difícil que la CHE autorice la actuación, pero se puede intentar porque sería una buena alternativa para cruzar el río.
15.  Nueva medida: *Aprovechar el propio cauce del río Aurín como una vía verde.*
 -  De nuevo hay que tener en cuenta que se trata del dominio público hidráulico y que será complicado actuar.

3.2.3. PROPUESTAS SOBRE TRANSPORTE PÚBLICO

1.  Licitación del servicio de autobús urbano de Sabiñánigo aplicando criterios de eficiencia energética en el vehículo.
2. Incorporar a la red de transporte público un nuevo vehículo eléctrico (sin eliminar el actual) de menor tamaño (microbús). De esta forma sería posible acceder a calles más estrechas o con giros complicados para poder dar servicio a toda la población.
 -  Sería conveniente hablar de sostenibilidad o de vehículos que no emitan gases contaminantes en vez de vehículos eléctricos. De esa forma se deja abierta la puerta al empleo de vehículos con pilas de hidrógeno, que podría ser una alternativa muy interesante teniendo en cuenta la industria local.

3. A largo plazo, habría que sustituir el vehículo actual por otro movido por electricidad.
4. 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.
5. Establecer convenios con las empresas para poder facilitar el uso del transporte público en la movilidad laboral (ampliar horarios, ajustar rutas en horas puntuales, etc.).
6. Promover la electrificación de la vía ferroviaria desde la entrada al valle y prolongar hasta Canfranc.
 - .  No se trataría tanto de una acción municipal, sino de una labor de lobby dirigida a toda la línea. Se recuerda que si se electrifica hay que cambiar la máquina para la línea completa, no sólo para el tramo de Sabiñánigo.
7. Soterrar las vías a su paso por Sabiñánigo para que no fueran un obstáculo en la movilidad local.
8. Trasladar la estación de autobuses a la zona de Pirenarium.
9. Creación de un helipuerto en la zona de Pirenarium.
 - .  Esta propuesta ya se analizó en el proceso participativo de Pirenarium y se terminó desestimando por cuestiones técnicas y económicas.
10.  Nueva medida: *Valorar la gestión directa del transporte público.*
11.  Nueva medida: *Modernizar las paradas y marquesinas del autobús local ofreciendo un servicio de información de ubicación del autobús que permita conocer el tiempo de llegada.*

3.2.4. PROPUESTAS SOBRE VEHÍCULO PRIVADO

1. Construir aparcamientos disuasorios (se plantean 3 zonas diferentes en torno al centro para poder garantizar la comodidad de los conductores).
 - .  Construcción de dos aparcamientos disuasorios en parcela cedida por Ercros entre Camino de Aurín y Calle Serrablo y en manzana cedida por Ercros en Barrio de Santiago frente a Plza. San Francisco Javier.
 - a.  Hay que tener en cuenta especialmente a autobuses turísticos y caravanas porque hay que ofrecerles un servicio céntrico y adecuado.
 - .  En principio, los autobuses no son problema porque pueden descargar a sus pasajeros en una zona céntrica e ir a aparcar en las afueras. Para las autocaravanas hay un aparcamiento específico con servicios en Pirenarium que, además, se va a ampliar.
2. Preferencia de uso a peatones y bicicletas en todas las calles.
3. Limitación drástica de la velocidad (20Km/h o lo que sea técnicamente posible).

4. Aparcamientos disuasorios (para no tener que circular por dentro de la población).
 - .  Habría que revisar las diferentes propuestas que citan los aparcamientos disuasorios (1 y 4) y refundirlas en una sola.
5. Eliminar la posibilidad de aparcar en la calle (especialmente en las calles Serrablo, Valle de Oza y Santa Ana,). En este sentido, habría que crear/buscar ubicaciones para que pudieran aparcar los coches. Podrían aprovecharse ciertos edificios (por ejemplo el edificio de telefónica haciendo un aparcamiento vertical).
6. Establecimiento de normas urbanísticas que obliguen a que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento de forma obligatoria.
 - .  No se trata solo de que los nuevos edificios dispongan de plazas de aparcamiento para sus inquilinos (ya existe esa norma) sino de que se incremente el número de plazas para que puedan ser alquiladas a otras personas y esto permita retirar los vehículos de la vía pública.
7. Potenciar el transporte colectivo desde las empresas para evitar la necesidad de ir en coche para ir a trabajar.
8. En el caso de trabajadores locales, se podría aprovechar el transporte público de la localidad, en colaboración Ayuntamiento con las empresas, optimizando los recursos.
9. Potenciar el uso de vehículos eléctricos de carácter privado mediante las siguientes acciones:
 - . Establecer por medio de una ordenanza municipal la obligación de crear puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios públicos y privados.
 - a. Subvencionar la adquisición de vehículos eléctricos.
 - b. Apoyar la sustitución de vehículos de las empresas.
 - c. Desarrollo de un sistema público de uso de vehículos eléctricos que permita el alquiler por horas (o incluso minutos) para desplazamientos cercanos.
 - d.  El ayuntamiento dispone de unas ayudas para el fomento de actividades económicas. Se podrían aprovechar éstas para incluir criterios de sostenibilidad en la compra de vehículos.
10. Potenciar el uso de vehículos eléctricos en la administración local:
 - . Renovación del parque móvil municipal con vehículos eléctricos.

3.2.5. PROPUESTAS TRANSVERSALES

Camino escolares

1.  *Contratación de campañas de fomento del uso de los caminos escolares seguros.*
 - .  El peso que llevan los niños en sus mochilas dificulta su autonomía y movilidad sostenible. Habría que trabajar con os

centros educativos para evitar que las mochilas sean una pesada carga.

Accesibilidad

1.  *Mejora de la accesibilidad en instalaciones, edificios y espacios públicos.*

 Como se ha citado anteriormente, en el concepto de espacios públicos deberían contemplarse todos los establecimientos abiertos al público. Sean públicos o privados.

Urbanismo

1. Creación de zonas verdes que inviten a pasear y a hacer un uso lúdico de la bicicleta o que hagan más cómodos los desplazamientos cotidianos.
2. Urbanizar con proyectos a largo plazo y no hacer planteamientos estancos sin conexión con el entorno.
3. Crear rutas peatonales seguras para acceder a centros oficiales a los que actualmente solo se puede llegar en vehículo (Sede Comarcal y OCA).

3.3. PROPUESTAS PARA ESCENARIOS CONCRETOS

Una vez se habían recogido y contrastado las diferentes aportaciones para mejorar los objetivos y las medidas de actuación a incluir en el PMUS, se solicitó la colaboración de los asistentes para poder trabajar en torno a 5 posibles proyectos que estarían muy relacionados con la mejora de la movilidad sostenible en Sabiñánigo.

Se plantearon cinco actuaciones que deberían ser consecuencia de la aplicación del PMUS y que se consideraba era conveniente someter a debate para poder identificar nuevas soluciones o para valorar el impacto social que éstas podrían generar. Las acciones eran las siguientes:

- a. Actuaciones en Sta. Ana y Pza. Constitución.
- b. Actuaciones en C/ Serrablo.
- c. Construcción de párquines disuasorios.
- d. Construcción de un carril bici.
- e. Conexiones entre barrios y caminos rurales.

Se crearon cinco grupos y cada uno de ellos trabajó brevemente una de esas acciones con el fin de introducir los elementos a debate. Posteriormente, se expusieron en el plenario y se completaron las diferentes visiones en el debate.

A continuación se expone el resultado final de las propuestas realizadas y el debate posterior. Se reflejan de forma especial las aportaciones que recogen los aspectos positivos que pueden reforzar esta propuesta, las alertas sobre resistencias que habrá que vencer para un fin exitoso y otras observaciones generales.



3.3.1. Acción analizada: Actuaciones en Sta. Ana y Pza. Constitución

Propuesta de intervención

Se trata de una zona que actualmente es compleja desde el punto de vista de la movilidad por diferentes motivos entre los que destacan el tráfico general, la presencia de bares con bastante afluencia, la existencia de vehículos que vienen a traer y recoger niños de los colegios, la piscina, etc.

Se opina que opina que una peatonalización sería una solución fácil de implementar, que generaría beneficios inmediatos y que apenas supondría un perjuicio para los usuarios actuales porque existen alternativas sencillas.



Se propone realizar una intervención que se podría abordar directamente o en tres fases:

1. Eliminar los vehículos aparcados para permitir un tráfico más fluido.
 - Esta fase podría ser un modo previo de acostumbrar a los conductores a una nueva situación y concienciarles de que hay que ir buscando formas alternativas para aparcar o para llegar a la zona.
 - No solo mejoraría el tráfico sino que incrementaría la seguridad vial de la zona.
 - La actuación se podría realizar de forma casi inmediata sin tener que esperar a que se avanzara en el resto de fases.
2. Peatonalizar la Plaza Santa Ana.
 - Aunque el tráfico actual es elevado, existen alternativas para poder acceder a los diferentes destinos cercanos (polideportivo, piscina, biblioteca, etc.).
3. Remodelar las plazas.
 - Aprovechando la reforma y la peatonalización se podría modernizar el espacio instalando mobiliario urbano adecuado y favoreciendo el uso de los peatones como punto de encuentro.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- Esta acción conllevaría la conversión de las calles en vías de un único sentido. Esto será confuso inicialmente, pero se entiende que será acogido de buen grado porque evitará el caos actual.
- La recuperación de la plaza como espacio de convivencia dará mucha vida a la zona y será una forma de compensar a los vecinos por las molestias generadas.
- Aprovechando las obras podría construirse un parquin subterráneo en la Pza. Santa Ana y, de esa forma, ofrecer una alternativa a las plazas de aparcamiento perdidas.
- El aparcamiento subterráneo también podría recoger a parte de los vehículos que aparcen actualmente en la Calle Serrablo o a los que acudan a ella de forma puntual.
- La sensibilización del proyecto de camino escolar que incide en el valor de acudir al colegio andando puede reducir el uso del vehículo privado en la zona.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Hay que definir previamente rutas alternativas para llegar a cada ubicación. Tienen que ser recorridos sencillos e intuitivos que no generen un perjuicio a los usuarios.
- Es necesario informar de forma clara y precisa sobre los beneficios generados y, sobre todo, de las alternativas que se plantean en el caso de la circulación y los aparcamientos.
- Un parquin de pago puede tener un uso muy escaso teniendo en cuenta que hasta la fecha aparcar en la calle era gratuito. Podrían ofrecerse plazas gratuitas o subvencionadas a los residentes para fomentar su uso.



3.3.2. Acción analizada: Actuaciones en C/ Serrablo

Propuesta de intervención

El debate parte de la propuesta de los servicios técnicos del Ayuntamiento de realizar una intervención que contemplaría la reurbanización de la calle con las siguientes características:

- Eliminación de las plazas de aparcamiento.
- Un solo sentido de circulación dirección Jaca.
- Creación de una plataforma única con circulación restringida y un carril de 4 metros de ancho para vehículos.
- Establecimiento de zonas de carga y descarga mediante isletas laterales. Estas zonas estarían limitadas a comercios en horario restringido y a residentes.

A partir de este punto, se aportaron las siguientes mejoras:

- Sobre los carriles de circulación:
 - Creación de un carril bici de doble sentido adicional al destinado a los vehículos a motor.
 - Aunque la calle tenga un solo nivel, será necesario contar con revestimientos diferentes que señalen el uso de cada carril para evitar confusiones.
 - Limitación de la velocidad en las calles accesorias a 30 km/h para crear un entorno pacificado.
 - El ancho del carril de vehículos a motor se podría reducir a 3,5 metros para que la velocidad fuera menor.
- Sobre el equipamiento y mobiliario urbano:
 - Habría que embellecer la zona y retirar los contenedores de residuos de la vía pública. Para ello se propone estudiar dos sistemas: soterramiento de los contenedores y sistema de recogida neumática.
 - La mejora estética de la zona se completaría con bancos y maceteros que limitarían el carril destinado a vehículos a motor y el de bicicletas.
- Sobre las plazas de aparcamiento:
 - Es necesario crear aparcamientos laterales en zonas próximas que para dar servicio a los residentes y a los visitantes. Se proponen tres zonas:
 - Muro de la estación (se estiman 50 plazas).
 - Entrada del ferrocarril en Ercros (se estiman 200 plazas y podría albergar autobuses).
 - Zona del río Tulivana con acceso desde el túnel de ADIF y salida por el paso de Cabañera.
- Sobre los usos actuales del comercio y hostelería:
 - Desarrollo de un programa de dinamización comercial y cultural para contrarrestar los perjuicios que puedan sufrir los negocios durante las obras.
 - Habría que tender a vehículos de reparto sostenibles en 2020.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- A corto plazo, el comercio y la hostelería se beneficiarían de las mejoras estéticas y del programa de dinamización cultural.
- A medio plazo, el comercio y la hostelería de la zona se verían reforzados de forma natural y serán los principales motores de la vida de la calle. La mejora del comercio en la calle puede ser un revulsivo para Sabiñánigo y su posicionamiento frente a otras localidades cercanas como Jaca.
- Durante la Semana Europea de la Movilidad se han realizado



peatonalizaciones y el resultado ha sido positivo. No se han generado conflictos con comerciantes ni problemas de circulación.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Hay que tener resueltas las alternativas de circulación por Tulivana o Coli Escalona. Es tan importante como la actuación en la propia calle Serrablo.
- El carril bici tiene que estar claramente definido y delimitado para que las bicicletas no se conviertan en una incomodidad, o incluso amenaza, para los peatones.
- Las zonas de aparcamiento propuestas son privadas (ADIF y Ercros, principalmente) y será necesario tener resuelta esta negociación antes de plantear la peatonalización.
- Para evitar sorpresas será necesario identificar claramente el número de vehículos existentes en Sabiñánigo, el tránsito actual por la calle Serrablo y las plazas de aparcamiento necesarias (residentes y visitantes).
- La información e implicación del sector comercial es imprescindible si se quiere obtener un resultado satisfactorio. Hay que explicar muy bien y con detalle y, posteriormente, escucharles para recoger las mejoras que se puedan plantear. Son una pieza clave de la calle y tienen que sentir que se sienten beneficiados con la reforma.
- El ayuntamiento dejará de recaudar el dinero correspondiente a la zona azul de la calle Serrablo. Habrá que tenerlo en cuenta a la hora de realizar las cuentas.
- Se pueden hacer peatonalizaciones puntuales en fines de semana de forma preparatoria, pero hasta que no se urbanice no se asumirá por parte de la ciudadanía.
- Hay que resolver el recorrido del autobús (volviendo por Coli Escalona en doble dirección y retirando los vehículos aparcados).



Otras observaciones generales

- Hasta que esta actuación se pueda llevar a cabo de forma integral, se puede plantear una peatonalización de la calle los sábados, domingos y festivos.
- Se plantea la peatonalización de la calle más allá de la plaza España, pero se entiende que esta opción no es posible hasta que no exista una variante o una alternativa para la circulación.
- Se propone que el carril de los vehículos no esté en el centro de la calle, sino que se ubique en el lado de la izquierda. De esta forma los peatones dispondrían de mayor cantidad de sol. No se trata de una propuesta con aceptación unánime y se inicia un debate planteando que los comerciantes del lado izquierdo se podrían sentir agraviados (como solución se propone un incentivo a través del IBI).

- Es necesario mejorar la movilidad de Sabiñánigo porque si no, difícilmente se podrán seguir desarrollando actividades económicas (turismo, comercios, etc.)

3.3.3. Acción analizada: Construcción de párquines disuasorios

Propuesta de intervención

El grupo que trabajó inicialmente la propuesta planteó diferentes opciones teniendo en cuenta la vía de entrada de los visitantes a Sabiñánigo. En principio, y aprovechando las infraestructuras ya existentes, se identificaron los siguientes puntos de aparcamiento:

- Aprovechar, de forma provisional, las plazas libres del parquin del edificio en Santa Ana.
- Campos enfrente de Mercadona, siempre y cuando haya posibilidad de ir al centro (con transporte público u otras opciones).
- Parquin semiindustrial en la Cabañera (actualmente ya aparcan bastantes camiones).
- Bulevar de Antonio Muñoz Lorient.
- Parquin junto al polideportivo del Puente Sardas (suele estar libre salvo en las entradas y salidas del colegio).

A esta propuesta, se sumó la información proporcionada por el arquitecto municipal sobre las posibles ubicaciones de nuevos párquines disuasorios.

Desde el consistorio se baraja crear dos nuevos aparcamientos con un total de 220 plazas:

- Plaza San Francisco Javier (50 plazas).
- Terrenos cedidos por Ercros en el entorno de su planta (170 plazas).

Esta opción se ve acertada por parte de los asistentes y no se plantean aspectos negativos.

Otra propuesta del taller consiste en aprovechar edificios existentes entre los que se encuentran el antiguo cine o el edificio empleado actualmente por Telefónica (de elevado impacto ambiental y para la salud según el ponente) como aparcamiento vertical que podría ser empleado por visitantes y residentes. En todo caso, se aplicarían diferentes tarifas (no gratuito para que el uso sea racional) que podrían ser especialmente accesibles para las personas que se desplazan de los núcleos rurales.

Elementos que pueden contribuir a su éxito

- La colaboración con el comercio local para crear sistemas de señalización y dinamización de los negocios de Sabiñánigo sería beneficiosa para ambas partes (ya tratado en la propuesta de la calle Serrablo).
- La peatonalización del centro va a hacer que los autobuses turísticos necesiten un espacio para aparcar una vez que hayan dejado a sus pasajeros. Estos párquines disuasorios pueden ser una buena opción.
- Una política de precios adecuada (gratuito o a precio muy bajo) favorecería el empleo de estos aparcamientos. Si se cobra por aparcar lejos, nadie los va a emplear.



Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- Sería necesario conocer exactamente el número de vehículos que precisarían aparcamiento en Sabiñánigo (tanto de los habitantes de Sabiñánigo, como de visitantes) para dimensionar con exactitud las plazas necesarias.
- En Sabiñánigo existen bastantes plazas de garaje libres que no se llegan a alquilar por falta de demanda. La peatonalización de determinadas zonas y la eliminación de zonas de aparcamiento puede que hagan variar la situación, pero a fecha actual, los párquines para residentes no son un problema.
- La señalización de estos párquines debe de ser clara y profusa para facilitar su uso.
- Si se va a construir un nuevo aparcamiento en centro, se propone que sea subterráneo para evitar que suponga un problema añadido para la movilidad.
- Aunque la legislación ya regule estas cuestiones, se recuerda que es necesario reservar una serie de plazas para personas con movilidad reducida.



Otras observaciones generales

- En Puente Sardas no es necesario crear nuevas zonas de aparcamientos, pero sí que sería conveniente preparar algunas calles para su peatonalización y crear espacios libres de vehículos a motor.
- Hay que analizar de forma concisa cuál va a ser la ubicación definitiva de los párquines de vehículos pesados, porque la zona que se emplea actualmente tiene carácter privado.

- Si el aparcamiento es gratuito, habría que asegurar el control de aparcamiento para que exista rotación y no sea un lugar para dejar vehículos con poco uso.
- Si se opta por cobrar por emplear el parquin, se pueden estudiar otras fórmulas para el pago. Se plantean diferentes opciones como pueden ser la subvención por parte de los comercios, tarifas rebajadas por realizar actividad comercial, vinculadas a los servicios administrativos, etc.). Desde la Asociación de comerciantes se han estudiado varias fórmulas para favorecer movilidad y potenciar el comercio, y más del 80% estaban de acuerdo con iniciativas de este tipo.

3.3.4. Acción analizada: Construcción de un carril bici

Propuesta de intervención

Se propone una evolución del carril bici en forma de “Y” planteado en el taller anterior que comunicaba el Barrio de Santiago, Puente Sardas y a zona industrial teniendo la Plaza de España como punto de conexión.

En este caso, se plantean dos recorridos circulares adicionales que completarían el recorrido. El primero de ellos subiría por la Cañada Real y rodearía el polígono industrial Llano de Aurín, mientras que el segundo llegaría por el Paseo de la Corona hasta rodear la zona deportiva y llegar a la carretera de Biescas y el entorno de Mercadona.



Elementos que pueden contribuir a su éxito

- Un análisis de las pendientes y la viabilidad del uso de bicicletas eléctricas se considera necesario para garantizar el éxito del carril bici.
- La partida del carril bici desde la rotonda de Rapún / Bailín podría propiciar la realización de un recorrido turístico hasta Hostal de Ipiés.
- La remodelación del antiguo puente de Puente Sardas para facilitar el acceso a bicicletas evitaría tener que emplear el puente del Gállego en la Avda. del Ejército.
- El fomento del uso de la bicicleta en recorridos diarios al colegio y la oferta de cursos de mecánica y manejo de la bicicleta serían elementos que favorecerían el uso de la bicicleta para desplazamientos cotidianos.

Alertas o cuestiones a tener en cuenta

- El trayecto debería de ser seguro y estar libre de elementos que incidan en el recorrido. Por ello debería tratarse de un carril bien señalizado, aislado de la carretera pero independiente de los peatones. En ese caso sería necesario retirar las plazas de aparcamiento de algunos puntos.
- En la Avda. del Ejército el recorrido se realizaría por el lado izquierdo (dirección Jaca) hasta llegar a la zona de la Gasolinera. En ese caso se cruzaría la calle de forma segura para circular por la valla de Ercros.
- Como se dijo en talleres anteriores, el diseño del carril bici tiene que permitir el uso de bicicletas adaptadas.
- El cuello de botella seguirá estando entre los edificios Ercros y los unifamiliares de la antigua Alcoa. Habría que atravesar propiedades particulares y resultará más complicada su construcción.



Otras observaciones generales

- Se plantea también un recorrido para conectar los barrios cercanos, pero este se trata en la exposición del siguiente grupo de trabajo.
- Una alternativa al recorrido por Puente Sardas sería llevarlo por la calle Canfranc y alejarlo de esta forma del tráfico de la Avda. del Ejército.



3.3.5. Acción analizada: Conexiones entre barrios y caminos rurales

Propuesta de intervención

Se plantea realizar el acondicionamiento necesario para poder emplear los caminos existentes o recuperar antiguas pistas de forma que sea posible conectar Sabiñánigo con alguno de sus núcleos cercanos.

En concreto las propuestas se proponen para:

- Zona de la Tulivana: Facilitar el acceso desde el matadero hasta la zona de los cuatro cuatros, exigiendo el derecho de uso del camino pastor, tanto para uso como bicicletas como andando. Desde ahí, conectar por la calle Canfranc con la pasarela y la zona de Rapún.
- Zona de Aurín: Precisar la instalación de una pasarela inundable empalmado con la pista que va hacia Senegüé.
- Zona Santa Lucía: No exige grandes trabajos, salvo mejorar las pistas existentes (cunetas, catas,...). Estas mejoras son especialmente importantes en la parte de bajada (por la geología del terreno, porque no hay infraestructuras de evacuación de agua,...).
- Carretera Cartirana: En este caso sería preciso ampliarla y limitar la velocidad, dado que también hay uso peatonal y que es muy estrecha.
- Zona Este (Yebra): Empalmar el camino hacia el puente y el camino de pastor. A la zona de Sardás, habría que analizarlo más en detalle, pues actualmente es complejo y peligroso, el acceso.



Elementos que pueden contribuir a su éxito

- La creación de una ruta cicloturista de iglesias del Serrablo que empleara estas salidas de Sabiñánigo sería un nuevo atractivo turístico para la zona.

Otras observaciones generales

- Además, habría que señalar de forma conveniente la carretera que lleva hasta Fiscal porque no se suele respetar a los ciclistas.

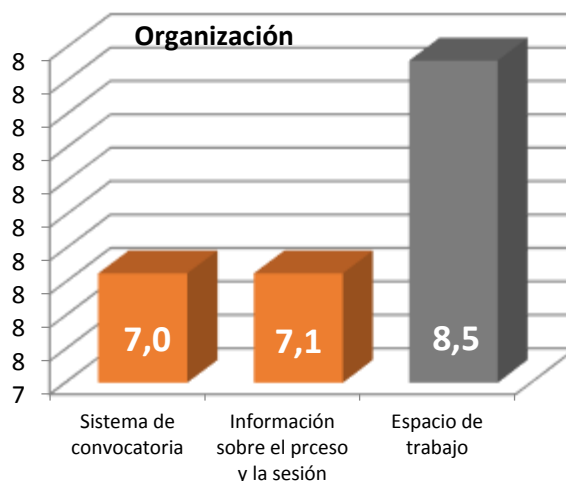




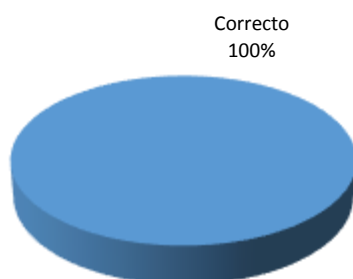
4. Evaluación de la sesión

Al final la sesión de trabajo se entregó una encuesta anónima para valorar el desarrollo del taller y obtener conclusiones de cara a procesos futuros.

Se recogen a continuación el resultado de las 13 encuestas entregadas. Para evitar el posible error de las valoraciones extremas, las medias se han realizado tras eliminar la mayor y menor puntuación de cada serie.

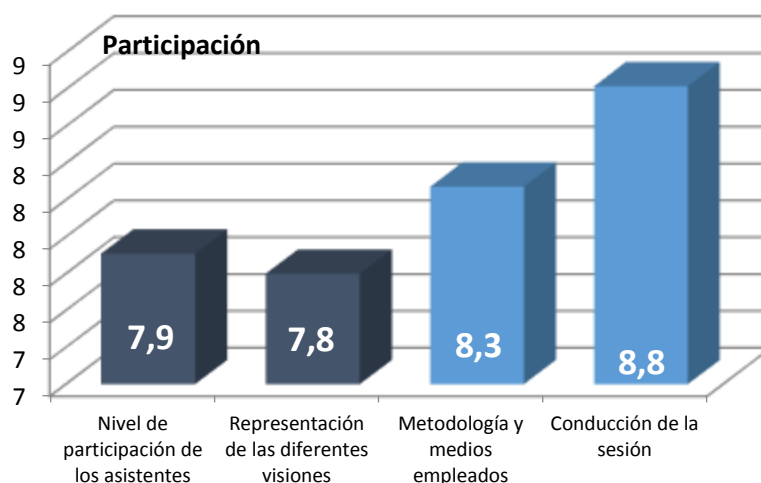


Horario



Duración

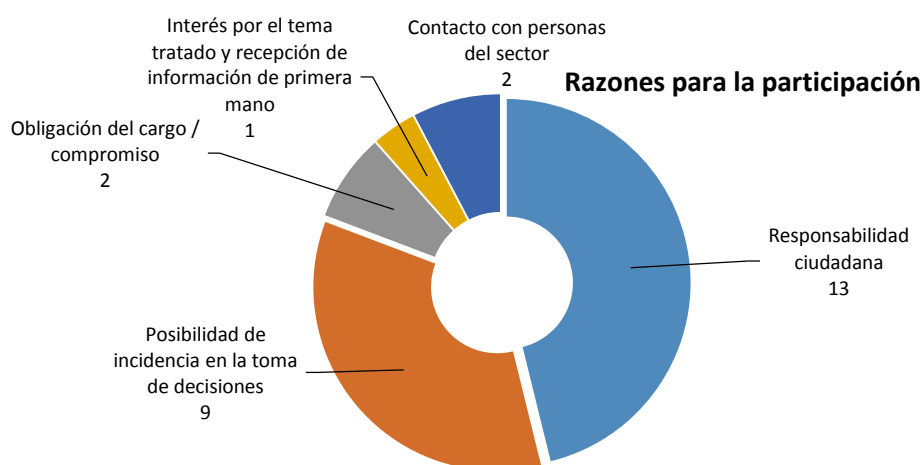




Además, se recogieron los siguientes comentarios en el texto libre de la encuesta:

- Todo lo que se haga, que sea con planificación a largo plazo. No vaya a ser que hagamos algo que nos impida otro posible desarrollo futuro.
- Continuar con los procesos participativos
- En necesario realizar sesiones de conclusiones, seguimiento y evaluación.
- Hay que continuar con estas acciones en el futuro
- Seguir fomentando estas dinámicas de participación ciudadana en todos los ámbitos
- Publicación en la página web de. Ayuntamiento
- Rampa mecánica o salva escaleras de la calle Oturia hasta Coli Escalona

De forma adicional se consultó a los asistentes cuál era la razón principal para acudir a los talleres del proceso participativo, obteniendo las siguientes respuestas:



Anexo 1: PROPUESTAS RECOGIDAS A TRAVÉS DE INTERNET

Propuesta enviada el día 16 de febrero a través del formulario de participación electrónica:

En la calle Santa Orosia frente al número 28, hay un poste con farola de alumbrado colocado en el centro de la acera, impidiendo el paso normal de las sillas de inválidos y de coches de niños, además de la circulación normal de las personas.

Se recibió también una propuesta vía internet por parte de Luis Tresaco Buesa que hace mención al diagnóstico y recoge algunas acciones concretas a desarrollar.

Éste documento se puede descargar en la web de Aragón Participa o accediendo a través del siguiente enlace:

http://aragonparticipa.aragon.es/sites/default/files/informe_tresaco_buesa_pmus_sabi.pdf

Anexo 2: MONITORIZACION #PMUS_Sabi

A continuación, se incluye el seguimiento de la sesión en Twitter, a través de la etiqueta #PMUS_Sabi.





Apéndice IV. Aportaciones de la Participación online a través de la Plataforma habilitada al efecto por Aragón Participa

APORTACIÓN AL DOCUMENTO DE BORRADOR SOBRE EL ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN SABIÑÁNIGO

- Sabinánigo es una ciudad que ha crecido sin control, sin ningún criterio urbano. Los sucesivos Ayuntamientos han ignorado sistemáticamente el urbanismo de la ciudad y han permitido que los intereses privados primaran ante los públicos. Esto se traduce en un crecimiento desordenado que no tiene en cuenta los espacios públicos. Las calles no están pensadas para el ciudadano, sino para el coche; el espacio peatón representa en torno al 30-35% de la calle y la calzada para vehículos el 65-70%. A pesar de la gran tradición ciclista, en la ciudad nadie se mueve cotidianamente en bicicleta debido a la total inexistencia de vías acotadas. Recibido el 09-02-2016 10:04
-

APORTACIÓN A LOS OBJETIVOS DEL FUTURO PMUS DE SABIÑÁNIGO

- Favorecer la capacidad de los ciudadanos de moverse libremente entre su lugar de residencia, su lugar de trabajo, su lugar de educación y cualquier otro lugar, a pie, en bicicleta o en transporte público. - Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, recuperando el espacio público para las personas. - Proteger el medio ambiente. La manera más efectiva de fomentar los desplazamientos a pie y reducir los vehículos es hacer que la gente quiera salir a las calles y se encuentre a gusto paseando por ellas. Una ciudad más agradable, más verde, con lugares de encuentro y donde “pasan cosas” hace que la gente opte por vivir la calle y por desplazarse a pie en detrimento del vehículo. Por tanto, dos ejes de actuación: 1. Es necesario replantear nuestras calles y plazas y hacerlas más humanas, más agradables. Es prioritario equilibrar los porcentajes de espacio peatón - espacio rodado (50%-50%) para conseguir que las calles se conviertan en espacios de convivencia donde la gente quiera estar. Hay que revegetalizar la ciudad. La vegetación, además de mejorar la calidad del aire, atenuar la contaminación acústica e incrementar la biodiversidad, contribuye a que las calles sean lugares por los que los ciudadanos quieran caminar. 2. Se debe promover la movilidad suave con la infraestructura y servicios necesarios. Recibido el 09-02-2016 10:04
-

PROPUESTAS PARA EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

- Aprovechando este plan de mejora urbanística, en el apartado de movilidad peatonal. Me permitirán hacerles la siguiente petición: En la calle Santa Orosia frente al número 28, hay un poste con farola de alumbrado colocado en el centro de la acera, impidiendo el paso normal de las sillas de inválidos y de coches de niños, además de la circulación normal

de las personas. Les agradecería atendieran esta petición, y si fuera posible una contestación. Muchas gracias. Recibido el 16-02-2016 19:53.

- Agrandar las aceras, donde sea posible, a un ancho mínimo de paso libre de obstáculos de 2 m; siempre con un pavimento adaptado a las condiciones climáticas de la ciudad. Algunas calles de circulación principal cuentan con aceras de apenas 90-100 cm (Ej. c/ Ramiro el Monje). De igual manera, muchas calles tienen el ancho libre de paso muy reducido ya que se encuentran obstaculizadas por farolas, terrazas o árboles (Serrablo, General Villacampa, etc.). 2. Realizar ensanches puntuales de las aceras tomando una o dos plazas de aparcamiento y así generar sitios de convivencia y relación social. Estos espacios podrían albergar una terraza (frente a un bar), un árbol o unos bancos. (Los ensanches se podrían plantear a medio plazo y mientras tanto se podrían colocar plataformas provisionales). Esto se podría realizar fácilmente en calles como Serrablo, Av. del Ejército, General Villacampa, Coli Escalona, Ramiro el Monje junto pza. Santa Ana y muchas otras. 3. Revegetalizar la ciudad Es necesario plantar árboles de desarrollo medio (altura mínima 5-8 m) y vegetación baja en calles grandes y plazas. (Ej. Av. de Biescas, General Villacampa, Coli Escalona, Av. Ejército, Serrablo, Pza. Santa Ana, Pza. del Molino, Pza. España, etc.). Además, en general, hay que mejorar sustancialmente la calidad de los espacios verdes de la ciudad. 4. Peatonalizar temporalmente la C/Serrablo. Se podría plantear cerrar la calle al tráfico ciertas horas al día los fines de semana, lo que actuaría de revulsivo de la actividad en la calle y los bares y comercios. De manera ideal, a medio plazo se podría plantear realizar un pavimento continuo al mismo nivel (tipo c/ Mayor, Jaca). 5. Potenciar la red de caminos periurbanos. Acondicionar los caminos ya existentes (Ej. subida a Santa Lucía, cabañera, ribera del Tulivana, etc.). Mejora del pavimento (grava, arena), dotación de mobiliario urbano, etc. 6. Mejorar la movilidad peatonal de personas mayores y PMR mediante la supresión de barreras arquitectónicas. Recibido el 09-02-2016 10:04
-

PROPUESTAS PARA EL INCREMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

- No podemos presumir de la “Marcha Quebrantahuesos” y colocar esculturas con bicicletas en las rotondas y luego despreciar el uso cotidiano de la bici. Por lo tanto, parece necesario: 1. Delimitar carriles-bici en ejes clave (Por ej., Av. Huesca, Ramiro el Monje, Coli Escalona, General Villacampa, Av. Ejército) y en accesos a centros de enseñanza. Un sistema mínimo permitiría un desplazamiento rápido y seguro. 2. Potenciar la red de caminos periurbanos. (Ídem) 3. Promover la instalación de aparcamientos para bicicletas, en especial junto a equipamientos públicos. Recibido el 09-02-2016 10:04
-

PROPUESTAS PARA LA REDUCCIÓN DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

- Reducción del ancho de calzada y plantación de árboles, lo que promueve velocidades de circulación más reducidas. 2. Creación de Zonas 30. 3. Estudiar la sustitución del autobús urbano por un servicio de minibús eléctrico (capacidad 20-25p) gratuito o de pago simbólico. Algún ejemplo de este servicio: Coxitis de Pau o Navette de Bayonne. 4. Eliminar plazas de aparcamiento en calles céntricas en favor del peatón y limitar tiempo de estacionamiento en algunas calles. 5. Si fuera necesario, plantear el acondicionamiento de bolsas de aparcamiento. Recibido el 09-02-2016 10:04
-

OTRO TIPO DE PROPUESTAS DE ACTUACIÓN A INCLUIR EN EL PMUS DE SABIÑÁNIGO

- Desde la Asociación de Vecinos del Barrio Santiago de Sabiñánigo queremos mostrar nuestro interés en el acondicionamiento de un parking público en donde ahora están situadas las "casas baratas", en la C/Zaragoza, frente a la plaza San Francisco Javier. Recibido el 24-02-2016 20:09
 - Promover la instalación de puntos de carga de vehículos eléctricos
-

OTRAS APORTACIONES PARA LA ELABORACIÓN DEL PMUS DE SABIÑÁNIGO

- La asociación de transporte "NACTO" tiene un sitio web muy ilustrativo. Muestra el antes y después de posibles actuaciones en vías urbanas para mejorar la circulación y habitabilidad. Calles y peatones > <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/> Bicicletas > <http://nacto.org/publication/urban-bikeway-design-guide/> Además, es muy recomendable leer el libro: "La humanización del espacio urbano" de Jan Gehl (Ed. Reverte). Recibido el 09-02-2016 10:04

Apéndice V. Acta de la sesión de retorno del proceso de participación ciudadana



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	274
2. Organización	275
3. Desarrollo de la sesión de retorno	277
3.1. Bienvenida y presentación de la sesión	277
3.2. Balance del proceso participativo	278
3.3. Valoración de las aportaciones recibidas y avance de las previsiones de ejecución del PMUS	280
3.4. Próximas actuaciones	283
3.5. Turno de preguntas y dudas	284
Anexo 1: Medidas de actuación	286
Anexo 2: Planificación temporal	289



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 Lasiera, 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

ASISTENTES	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	Sadornil Gutiérrez	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 Lasierra, 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.

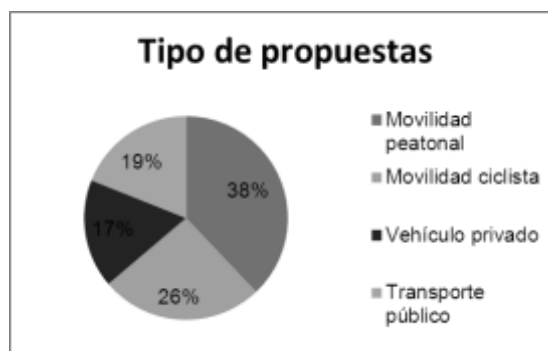


Posteriormente, comentó los objetivos y los resultados de cada una de las sesiones de debate en la que se llegaron a acordar los objetivos asociados a cada modo de transporte y un total de 58 propuestas de acción a través de 157 aportaciones.

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

Sesión informativa	Taller 1	Taller 2	Web	TOTAL
41 aportaciones	63 aportaciones	44 aportaciones	9 aportaciones	157 aportaciones
34 asistentes	15 asistentes	15 asistentes	2 participantes	64 asistencias

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



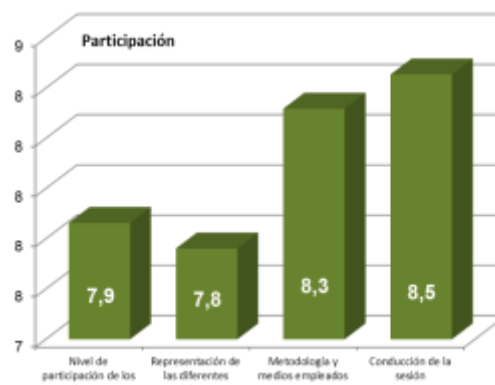
Aunque la explicación de las aportaciones concretas y el destino de las mismas se explicarían a posteriori por parte del ayuntamiento, se detuvo en el tratamiento de las propuestas desde el punto de vista numérico.



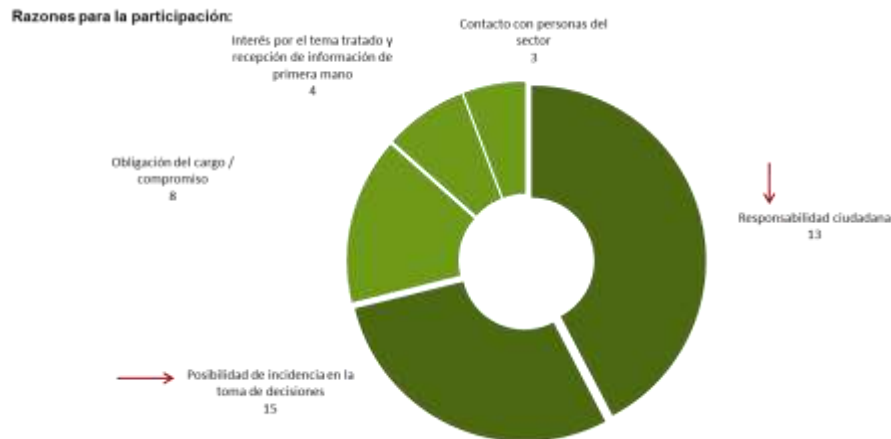
En ese sentido, Elías Escanero explicó que todas las aportaciones al diagnóstico se habían recogido en el documento final y que de las 17 propuestas de objetivos se habían aceptado 13. Las cuatro propuestas restantes no se habían rechazado, pero en los talleres los propios asistentes refrendaron tratarlas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

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.

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

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

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 expasar 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 parquin subterráneo tiene un elevado coste y luego tiene que emplearse. Se pone como ejemplo los párquines 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 párquines 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 Lasiera, 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 18 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 y Barrio de San Pedro de Puente Sardas** mediante plataforma única

Anexo 2: Planificación temporal

