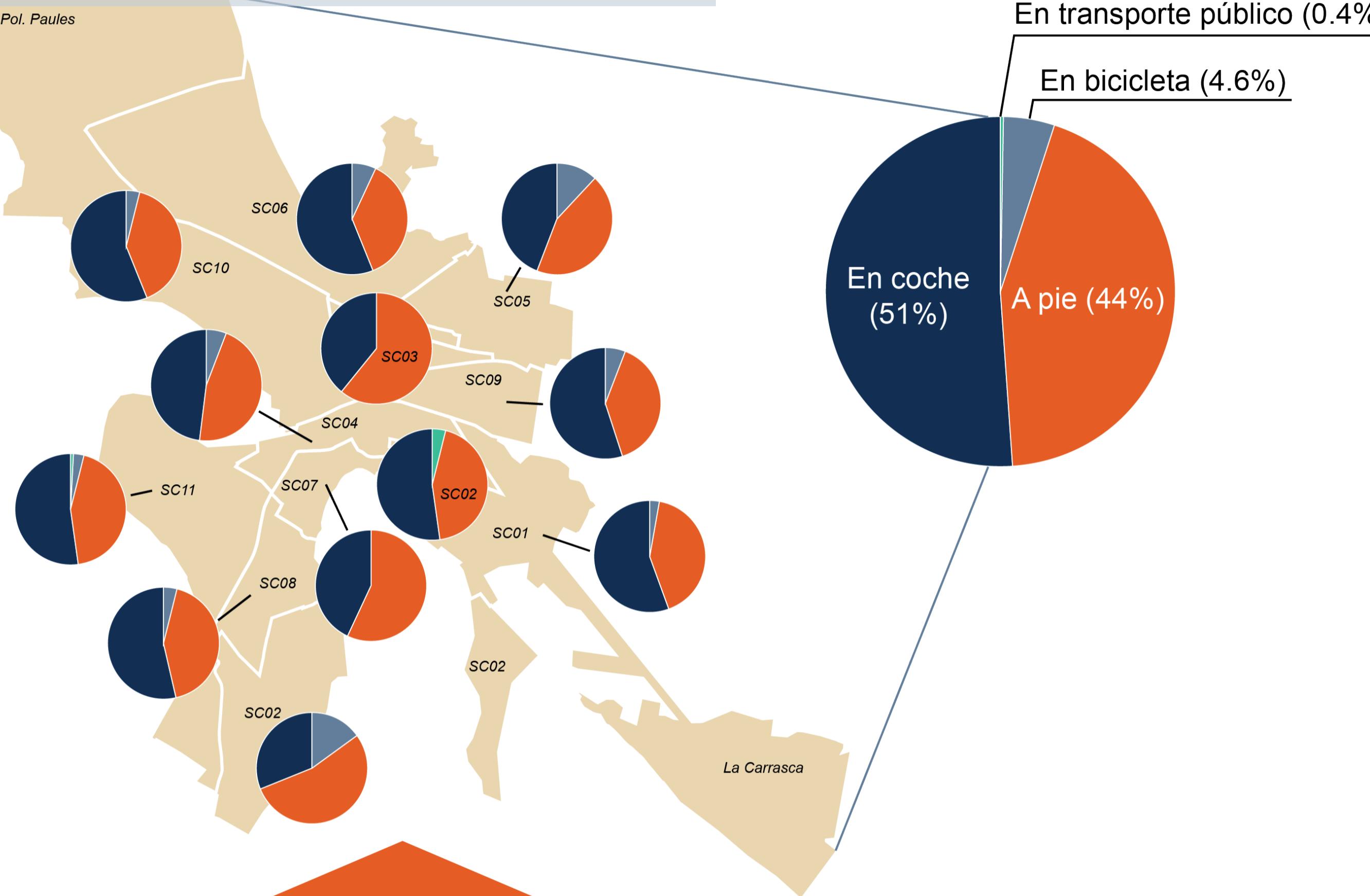


Hábitos de movilidad en Monzón

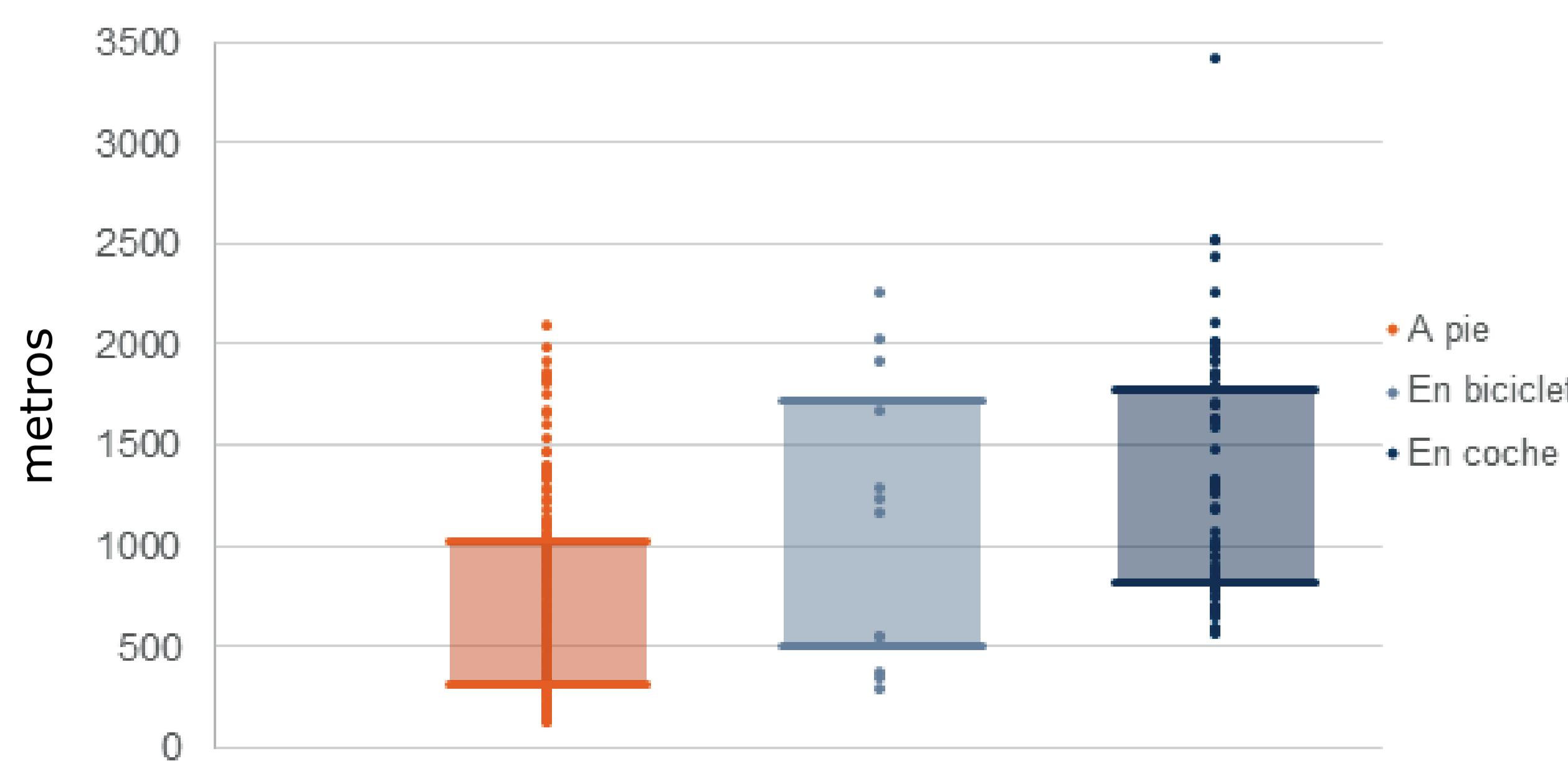
¿Cómo nos movemos a diario?



Nos movemos el 67% de las veces en el área urbana y preferimos el coche en nuestros desplazamientos pendulares

De acuerdo con la encuesta de movilidad, de manera general, en Monzón, un poco más de la mitad de los desplazamientos se realizan en coche; mientras que un 44% se realizan a pie, siendo éste el modo de desplazamiento preferido en 4 de las 11 secciones censales del municipio.

En Monzón, la gran mayoría de los desplazamientos pendulares (67%) se realizan dentro del área urbana, donde predomina el desplazamiento entre secciones censales. De hecho, sólo un 5% de los desplazamientos pendulares totales se producen en la misma sección censal. Más de un 10% de los desplazamientos que se generan tienen como destino los polígonos industriales de Paúles y Armentera, confirmando la importancia del sector industrial en la movilidad del montisonense; mientras que el doble de esos desplazamientos se realizan fuera de Monzón, donde predominan, de mayor a menor número de desplazamientos, los viajes a Barbastro, Lérida, Huesca y Binéfar.

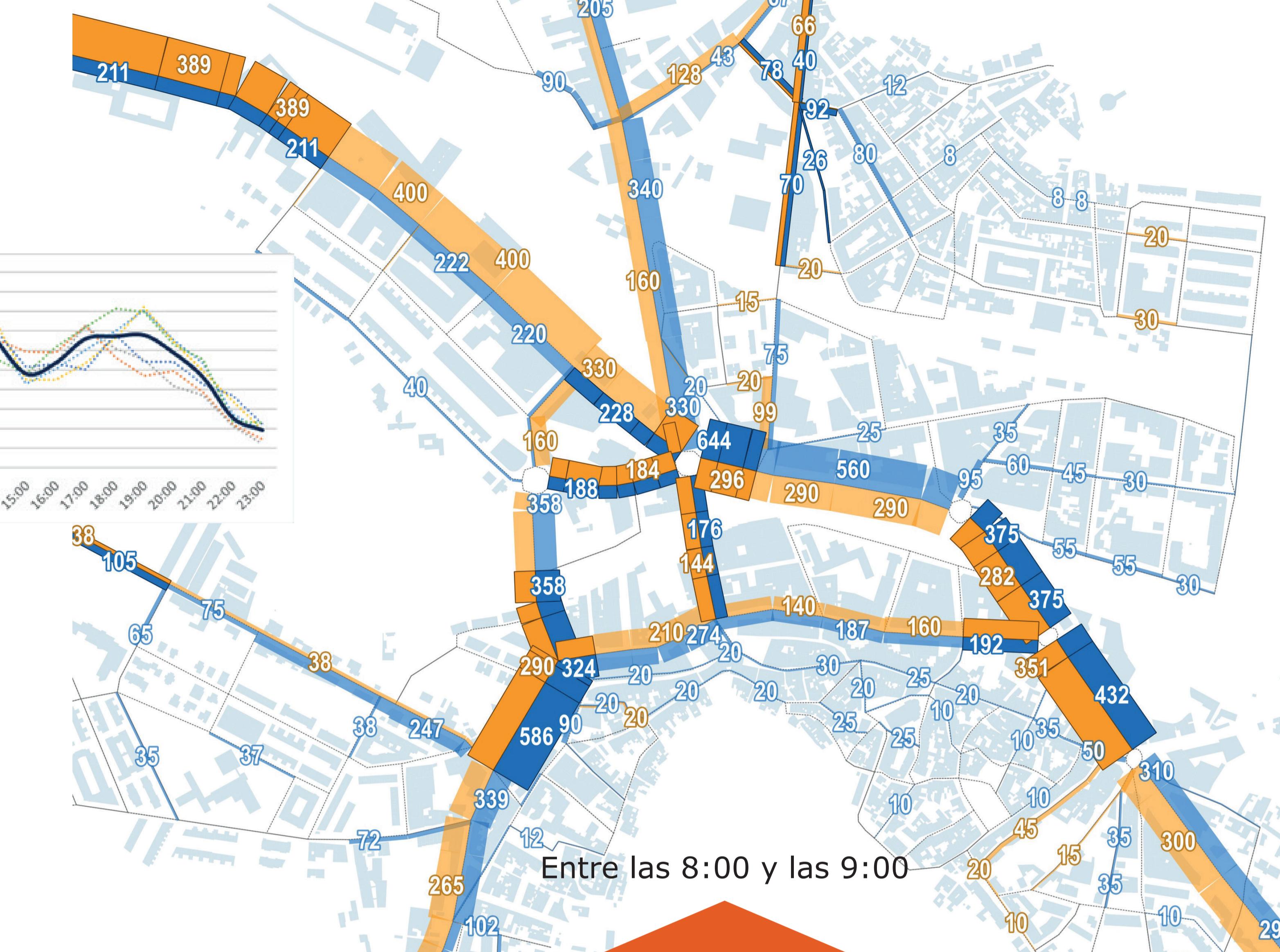
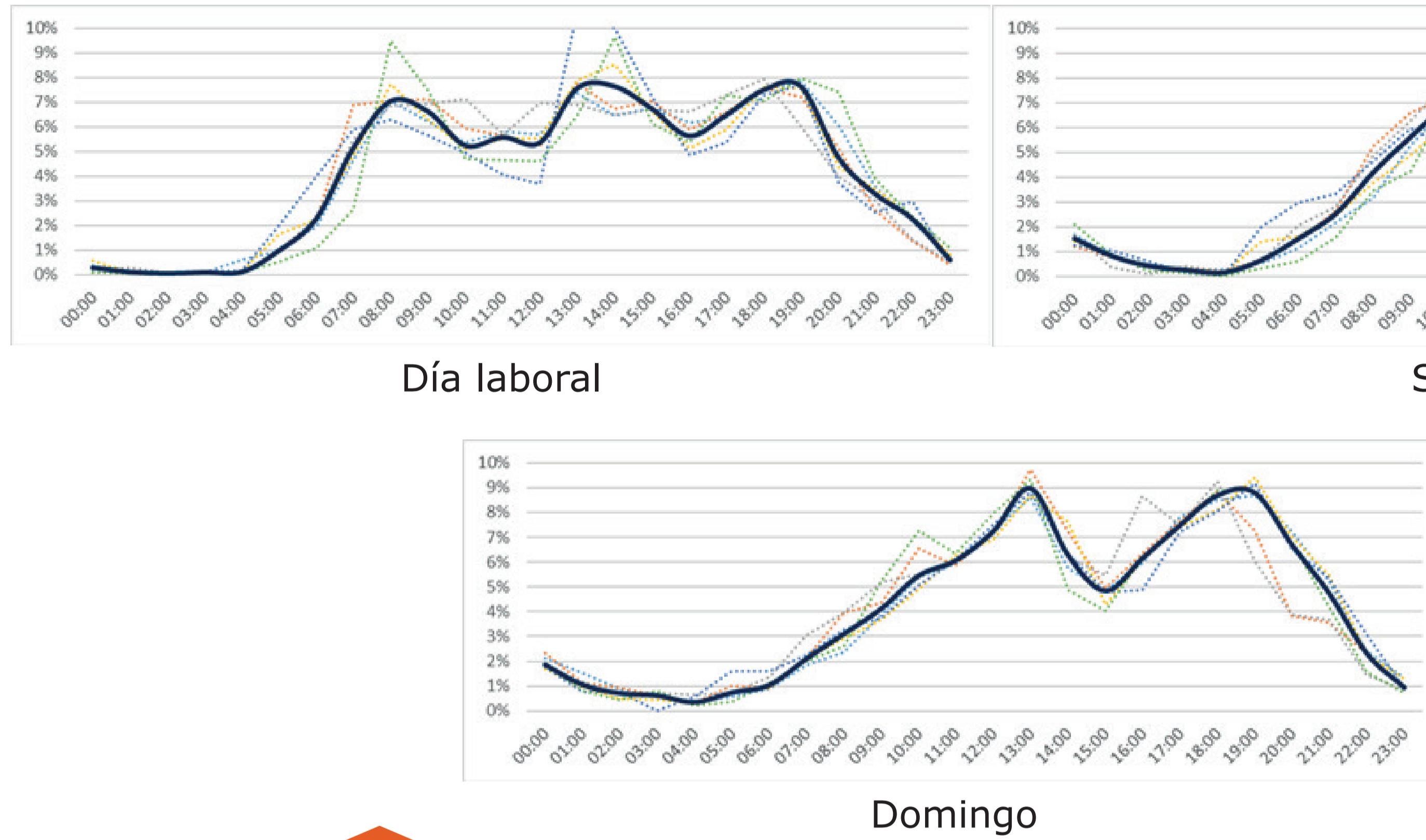


Distancias recorridas por modo

De un total de 282 registros pendulares en el área urbana de Monzón, puede apreciarse la distribución de los mismos por distancia y por modo. En este diagrama, no solo están representados los datos máximo y mínimo de desplazamiento por modos, sino la franja de distancia en la que éstos son más predominantes (representados por un área comprendida entre el primer y tercer cuartil, a saber 25% y 75% del número de desplazamientos).

El tráfico en la ciudad de Monzón

Distribución temporal

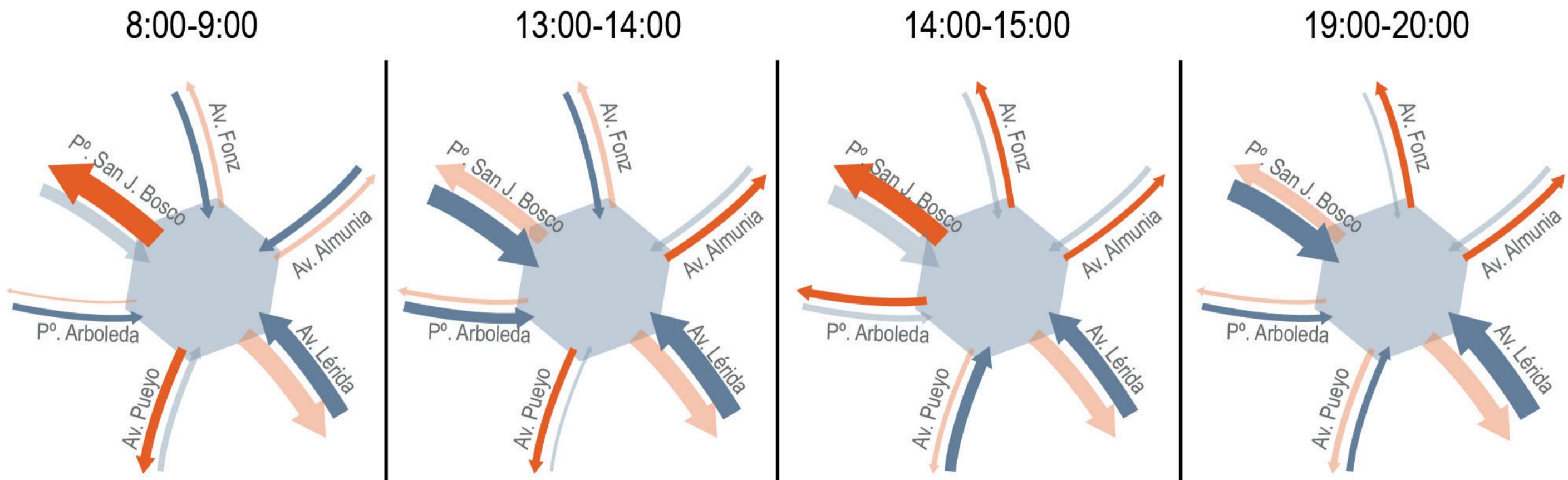


Los ciudadanos encuestados valoraron con un **5.3** sobre **10** la satisfacción con el nivel del tráfico en la ciudad.

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

Corroborando este análisis, las percepciones sobre los puntos más congestionados durante las horas punta (9h, 18h y 19 h) se concentran en: a) Entrada y salida de Centros escolares, b) Avenida de Pueyo, c) Las Cuatro Esquinas, d) Zona deportiva y e) Rotonda de la Caja Rural.

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

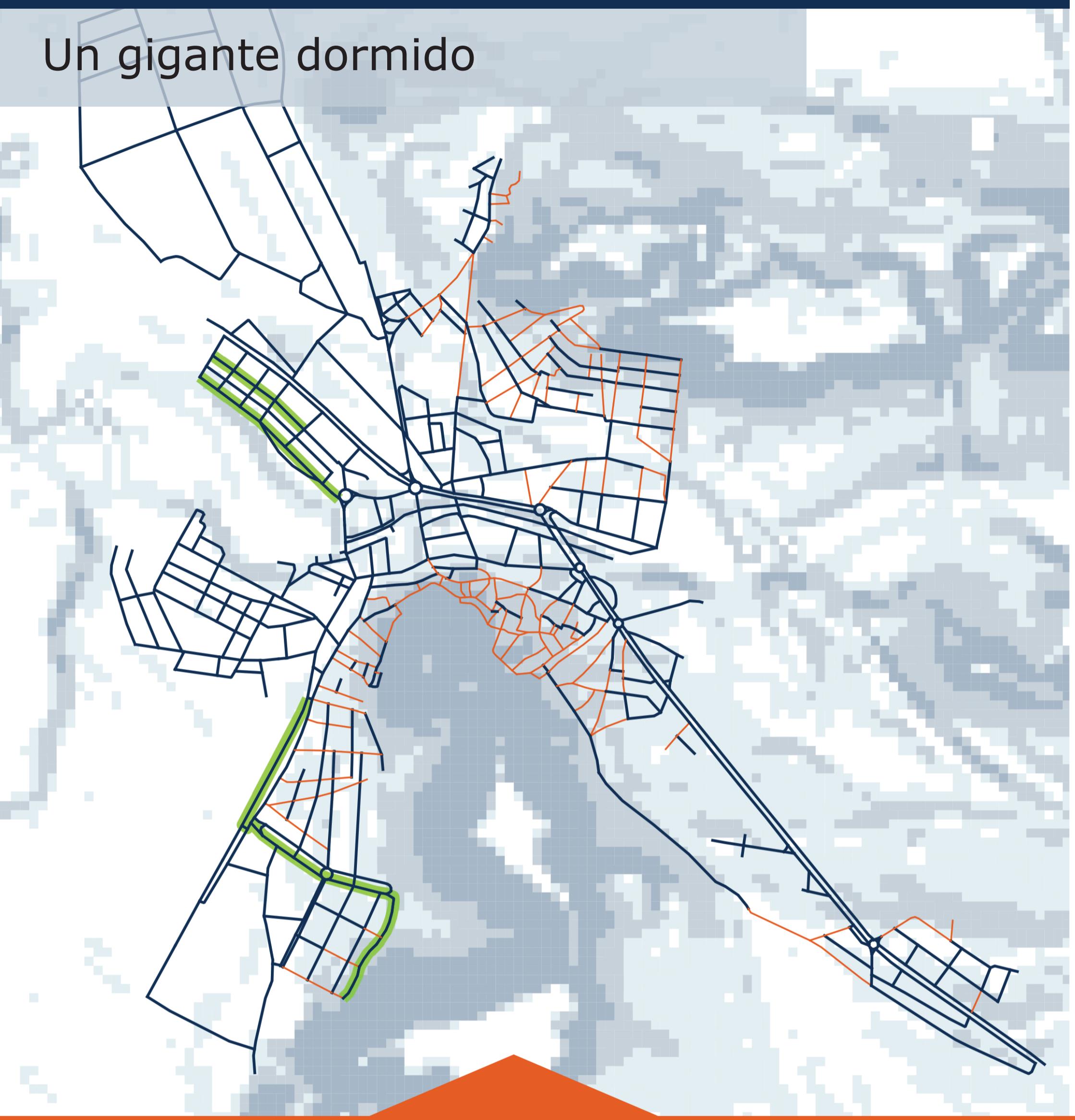


Balance de flujos entrada/salida a diferentes horas del día

En este grupo de esquemas de entradas a Monzón, el Paseo de San Juan Bosco, la Avenida de la Almunia, la Avenida de Pueyo y la Avenida Fonz tienen claramente un balance de flujos de mañana que se ve claramente compensado por los de la tarde, indicando un alto porcentaje de viajes pendulares en estos ejes.

El potencial ciclista en Monzón

Un gigante dormido



80%

de tramos viarios
tiene una pendiente
de menos de 3%

Base: Mapa de Pendientes

< 3%
3 - 7%
7 - 15%
> 15%

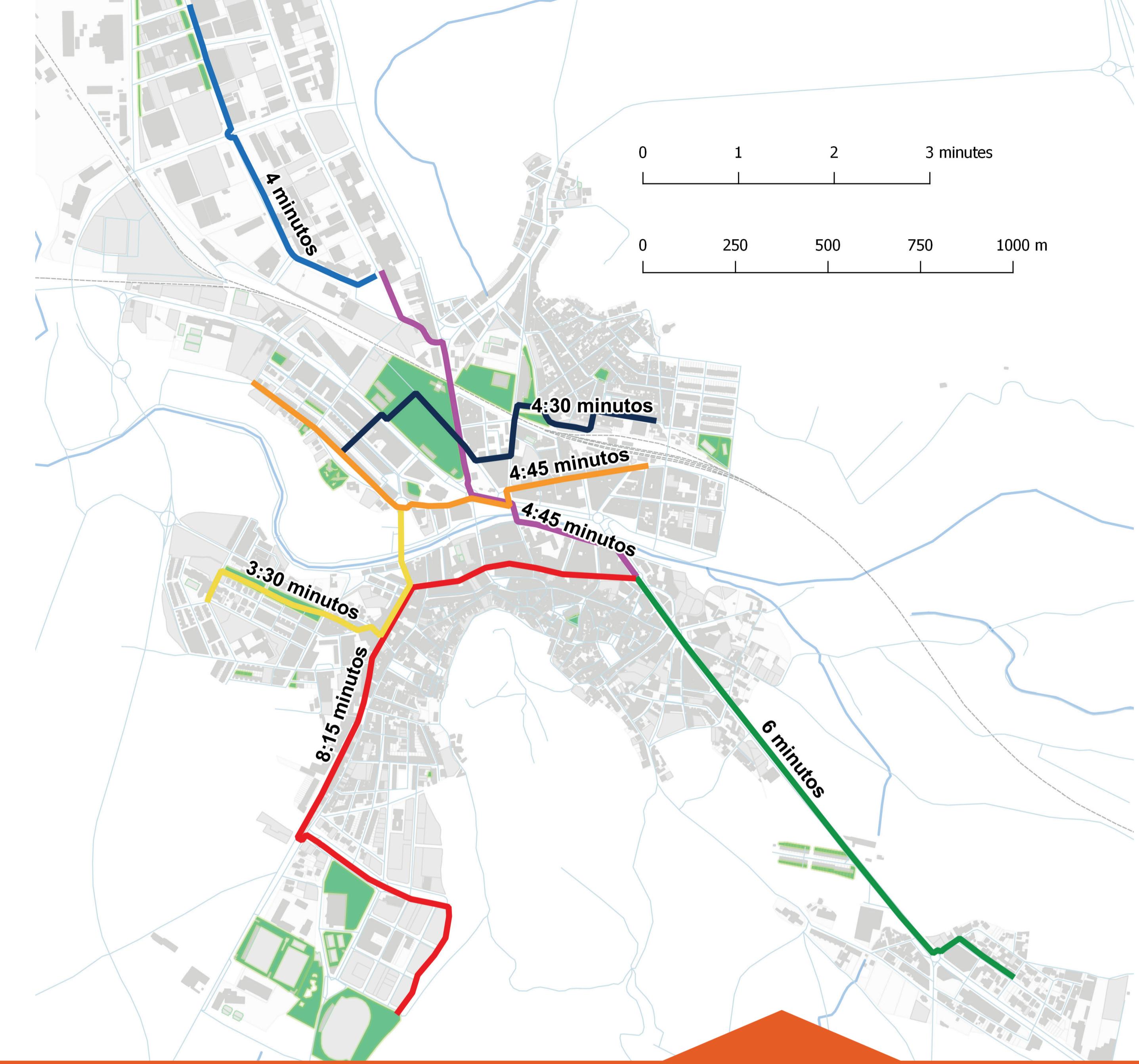
Tramos viarios en función de la pendiente

— Pendiente de menos del 3%
— Pendiente de más del 3%

Carriles bici existentes

■ Carriles bici

0 250 500 750 1000 m



El número general de tramos viarios potencialmente transitables en bici y de baja pendiente es relativamente importante configurando Monzón como una ciudad perfectamente trazable en bicicleta. Además, se concluye un ratio actual de 1/20 de usabilidad real de la bicicleta. En otras palabras, por cada 20 personas que pueden física y psicológicamente hacer uso de la bicicleta, únicamente 1 lo hace en bicicleta.

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

7 recorridos potencialmente realizados en bicicleta en menos de 10 minutos dentro del perímetro urbano de Monzón

EL POTENCIAL CICLISTA DE UN ÁREA URBANA PUEDE SER MEDIDA TENIENDO EN CUENTA LOS SIGUIENTES DETERMINANTES:

Disponer de zonas con topografía llana o de baja pendiente.

Disponer de zonas a una distancia de entre 3-7 km de los centros atractores.

Unas condiciones demográficas compatibles con el uso de la bicicleta (entre 10 y 50 años).

Dirige:

mzn
AYUNTAMIENTO DE MONZÓN

Elabora:

circe
CENTRO DE INVESTIGACIÓN
DE RECURSOS
Y CONSUMOS ENERGÉTICOS

Monzón - Espacio Humano

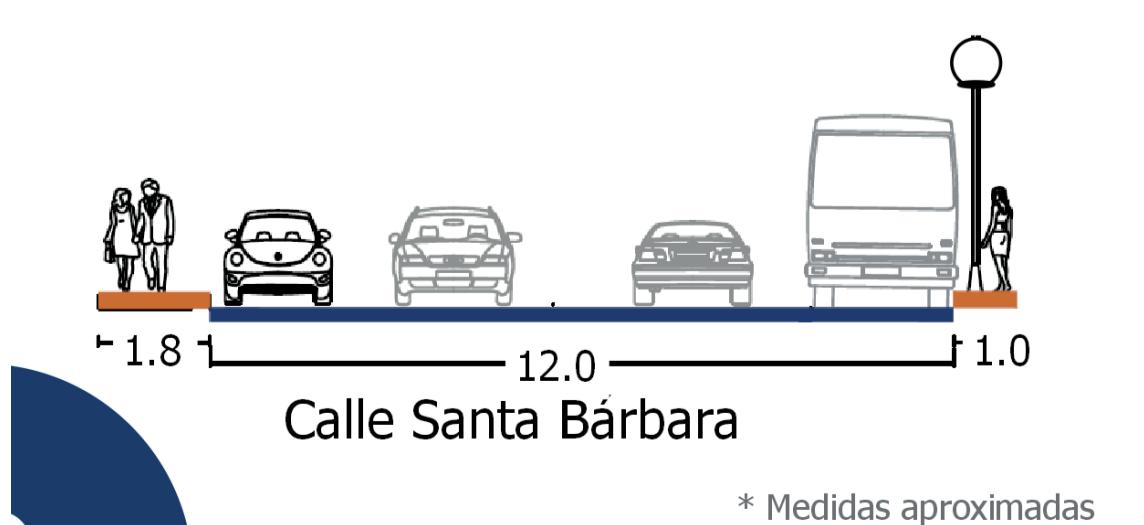
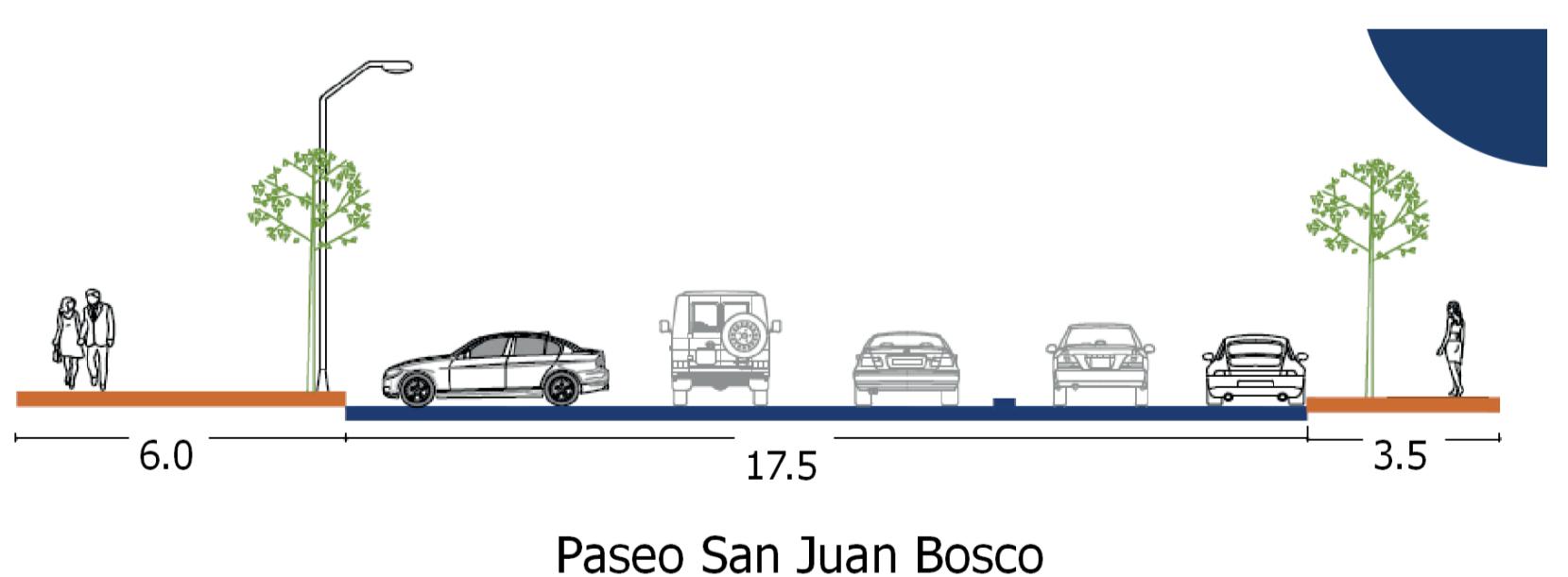
"caminar tu ciudad"



Es importante fomentar la marcha a pie como elemento más democrático y hecho a nuestra escala:
La escala humana

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

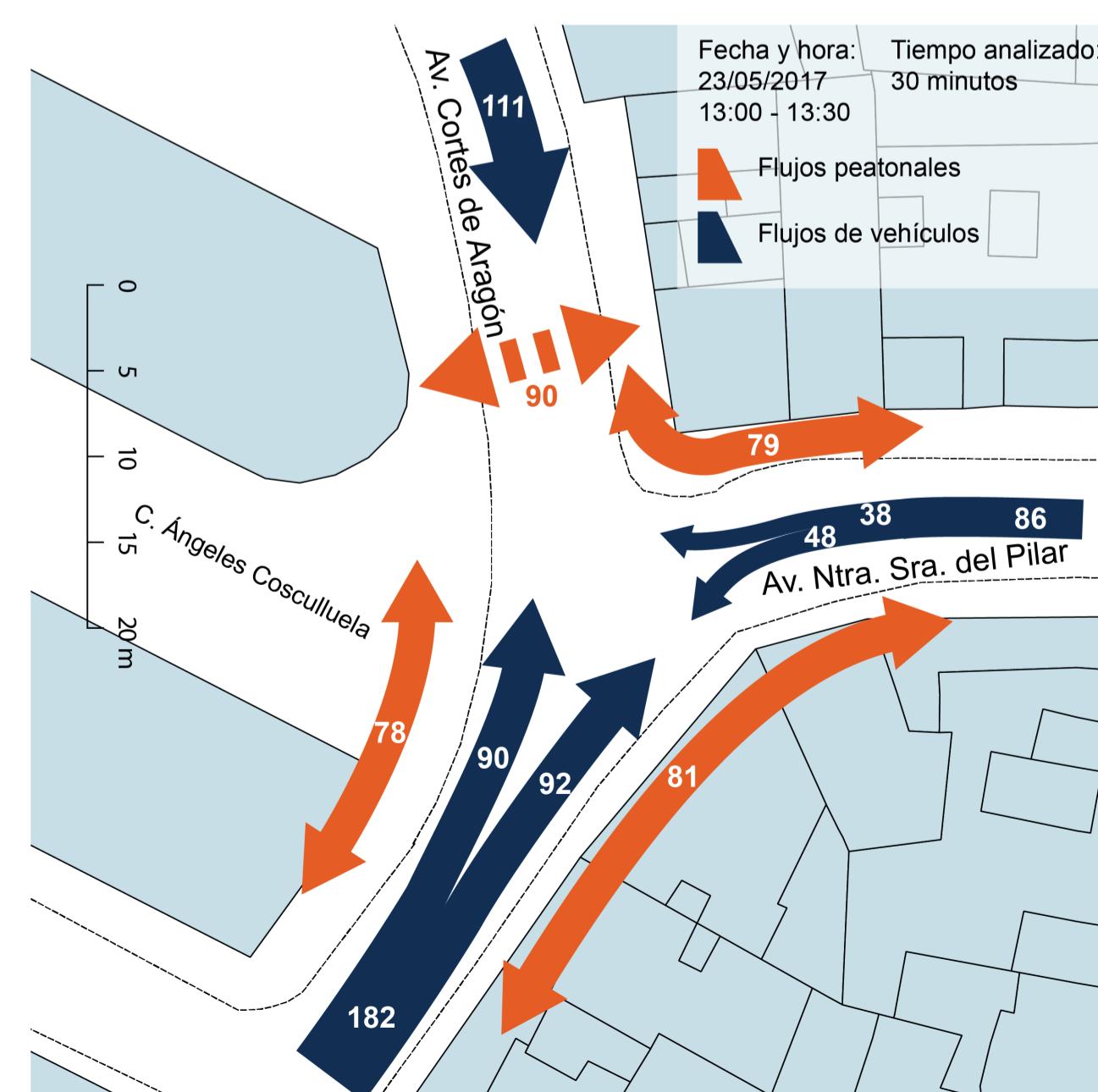
Rediseñar una ciudad a la escala humana es limitar el tráfico de automóviles, aumentar las áreas verdes, estimular el uso de la bicicleta, reconquistar los espacios públicos, fomentar la construcción de transporte público ecológico y efectivo, construir edificios más bajos que permitan ver más el cielo,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



El uso mixto del espacio público

La prioridad del coche se verifica al comparar el espacio disponible en vía para el uso de coche, ya sea para tránsito o estacionamiento, y el espacio disponible para los peatones.

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



Transporte público en Monzón

iRedescubre el autobús!

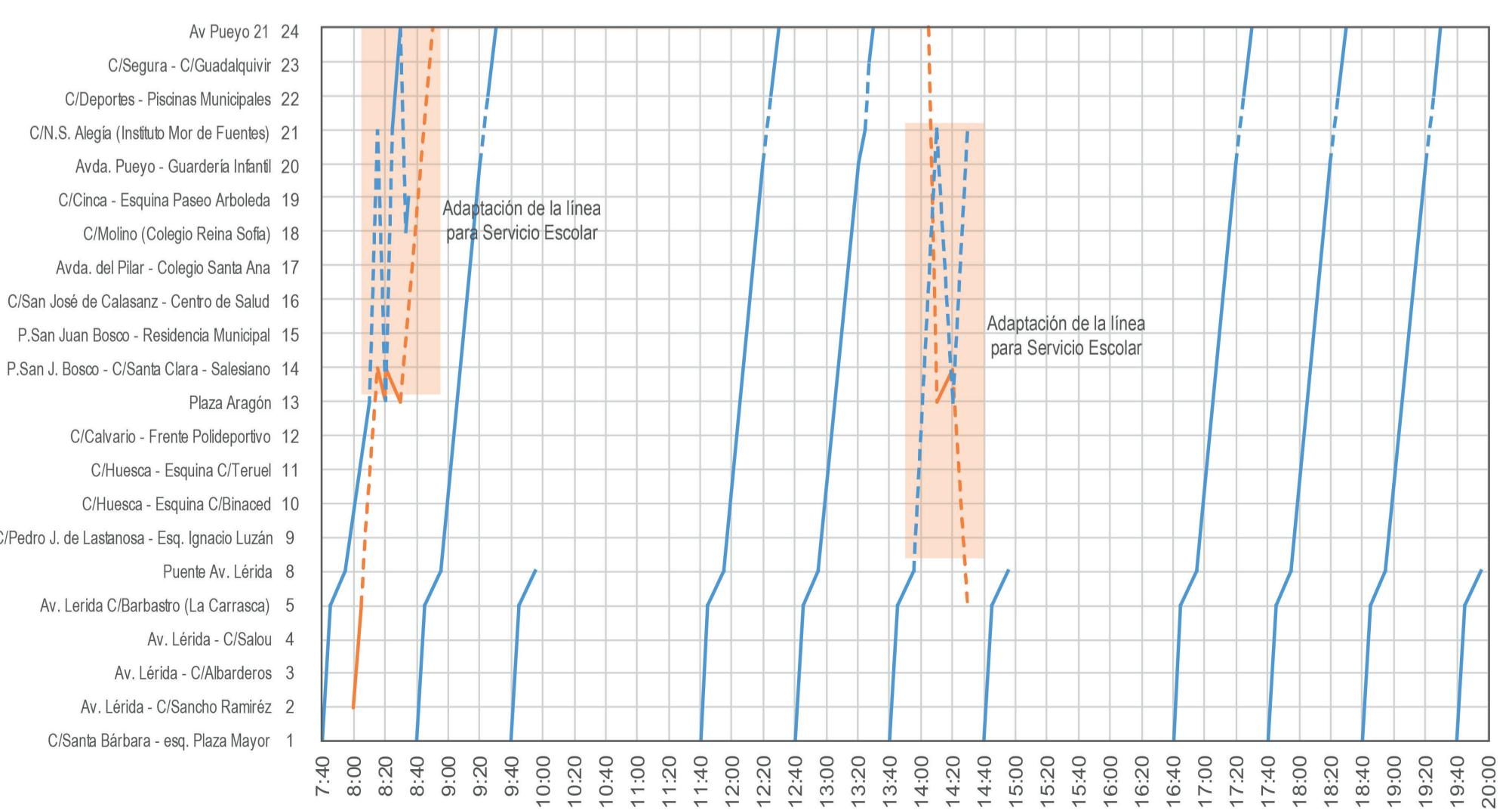


Casi el 85% de los montisonenses están conectados a menos de 5 minutos de, al menos, una parada de autobús.

i65% a menos de tan solo 3 minutos!

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

El autobús urbano, en su ciclo regular, da un servicio completo al perímetro urbano en 50 minutos. Desgraciadamente, la dificultosa legibilidad de la línea, debido a sus tramos irregulares dependiendo de la hora del día, confieren al ciudadano montisonense una sensación de desconocimiento o desinterés del servicio.



Buena cobertura espacial y temporal con potencial de mejora

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

Es importante destacar el problema de la falta de servicio al polígono de Paúles, hacia donde se realizan una gran parte de los desplazamientos urbanos.

