

**AYUNTAMIENTO DE SORIA**

***PLAN DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE DE SORIA***

**18 de Marzo 2010**

# OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

## CONSEGUIR MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS DE SORIA

### ❑ MEJORAR LA MOVILIDAD DE LOS PEATONES

- Peatonalización del entorno de Mariano Granados
- Garantizar un nivel de servicio (2,5 metros de acera útil), como mínimo, en los itinerarios peatonales y su conectividad
- Incrementar el espacio destinado al peatón

### ❑ MEJORAR LA MOVILIDAD EN BICICLETA

- Definición de una red de carriles bici, que garantice la conexión con los polígonos industriales y los principales centros de atracción
- Implantación de aparcamientos en los centros de atracción

# OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

## ❑ INCREMENTAR EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Redefinición de itinerarios
- Mejorar la cobertura con los polígonos

## ❑ MEJORAR LA ACCESIBILIDAD AL CENTRO

- Reordenar y regular el aparcamiento en calzada
- Incrementar la dotación de aparcamiento en espacios perimetrales

## ❑ MEJORAR LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

- Jerarquización de la red viaria. Definición de la vías de pasar de primer nivel
- Pacificación y ordenación del tráfico (gestión)

# OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

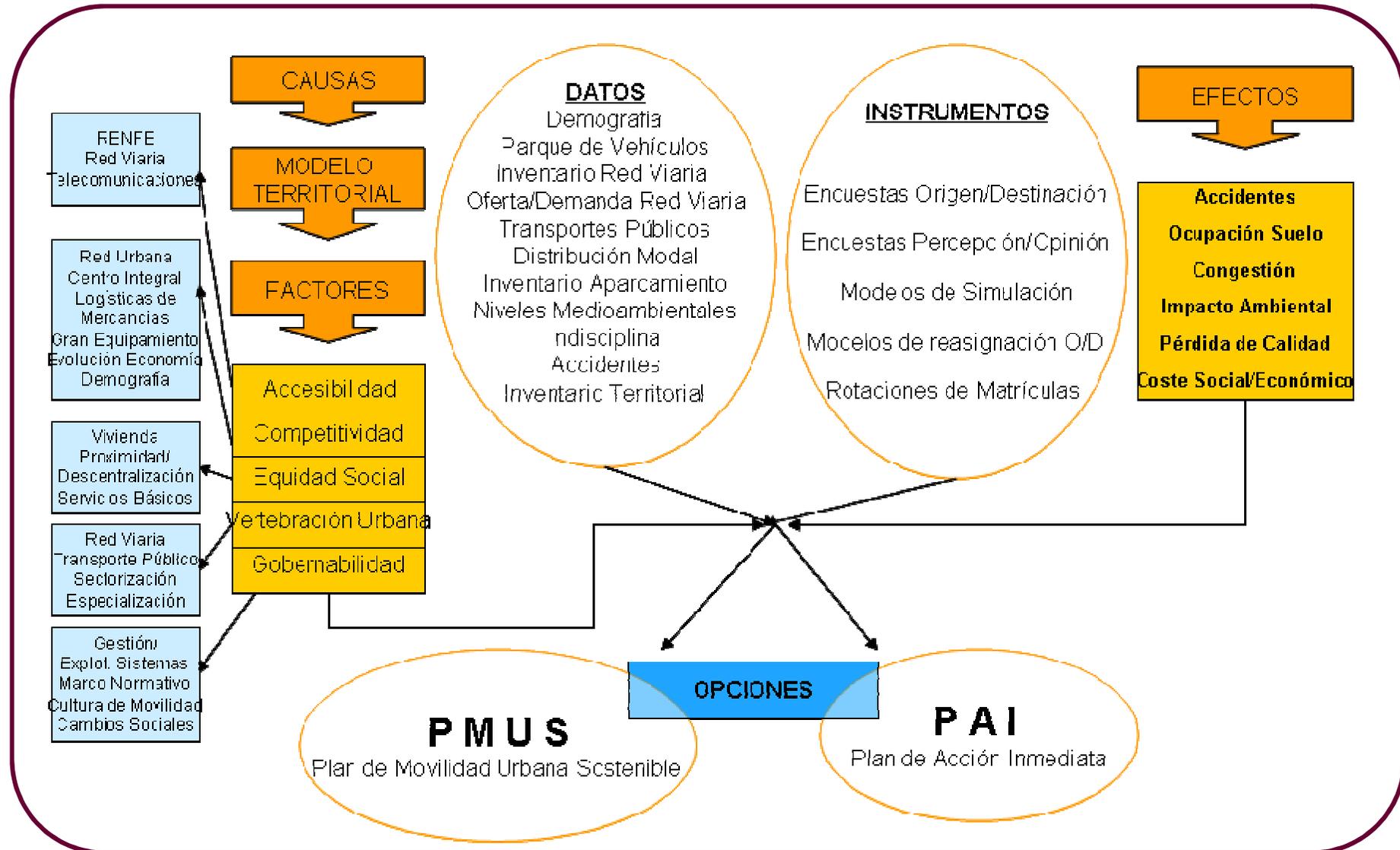
- ❑ **DAR RESPUESTA A LA ACCESIBILIDAD Y EL APARCAMIENTO DEL RESIDENTE Y DEL FORÁNEO**
  - Sobredotación de aparcamiento en las nuevas viviendas
  - Incremento de la oferta destinada a las cortas, medias y largas duraciones
  - Diseño de nuevas secciones
  - Adecuación de las reservas para carga y descarga de mercancías
  
- ❑ **RACIONALIZAR LA ACCESIBILIDAD A LOS POLÍGONOS**
  - Implantación de un servicio de carpooling
  - Creación de una mesa de movilidad de los polígonos

LO QUE SE PUEDE **MEDIR** SE PUEDE **CONOCER**

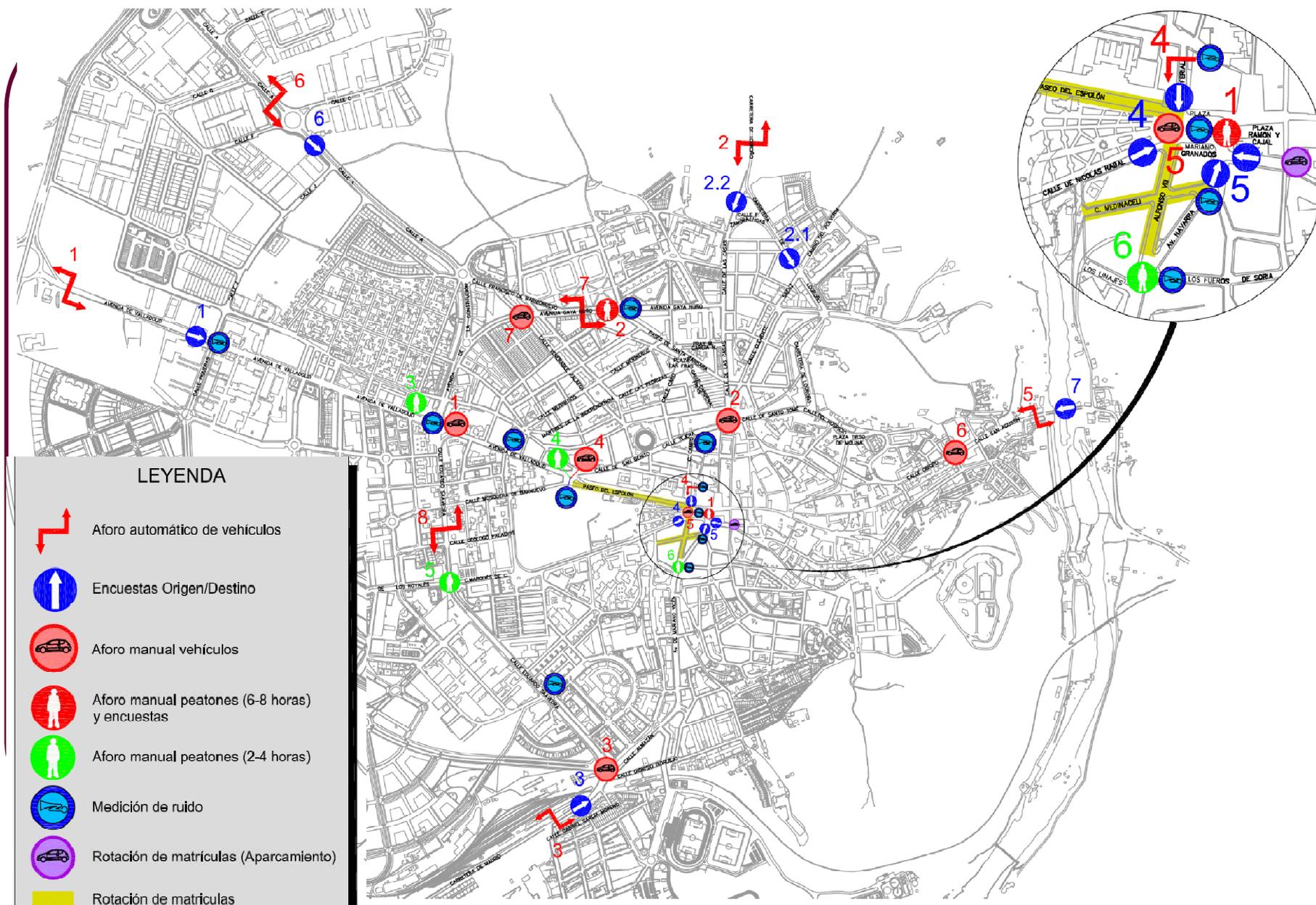
LO QUE SE PUEDE **CONOCER** SE PUEDE **CONTROLAR**

LO QUE SE PUEDE **CONTROLAR** SE PUEDE **MEJORAR**

# METODOLOGÍA



# RECOGIDA DE INFORMACIÓN



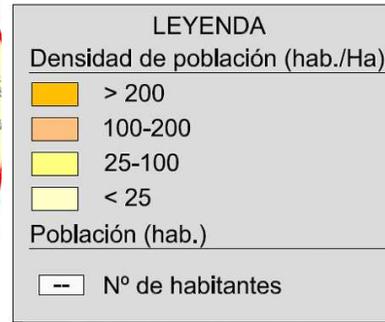
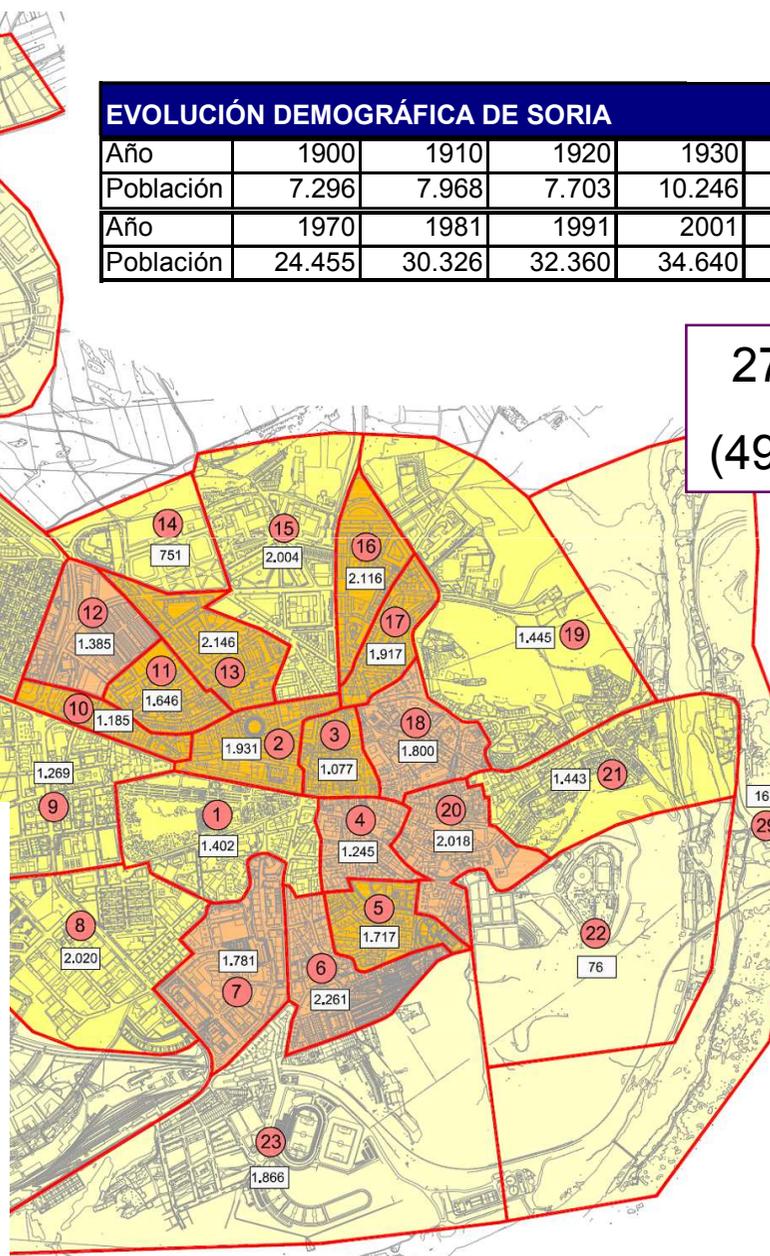
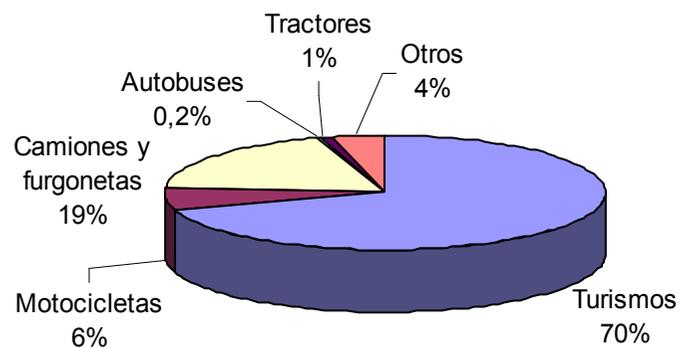
# POBLACIÓN Y MOTORIZACIÓN

## EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE SORIA

Año	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960
Población	7.296	7.968	7.703	10.246	13.478	16.328	19.484
Año	1970	1981	1991	2001	2007	2008	2009
Población	24.455	30.326	32.360	34.640	38.250	39.078	40.399

**27.800 vehículos**  
**(492 tur/1.000 hab)**

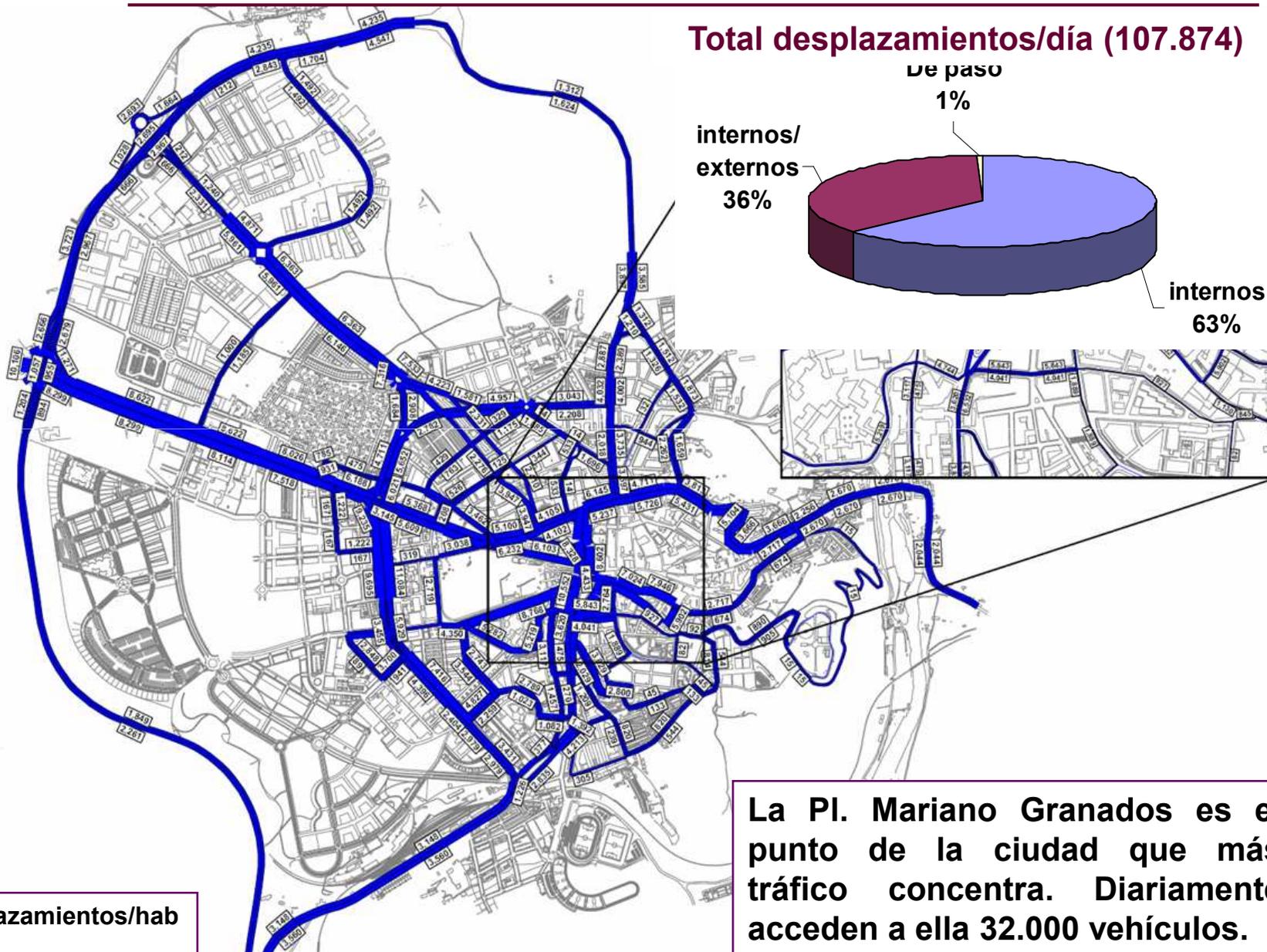
## PARQUE DE VEHÍCULOS (2008)



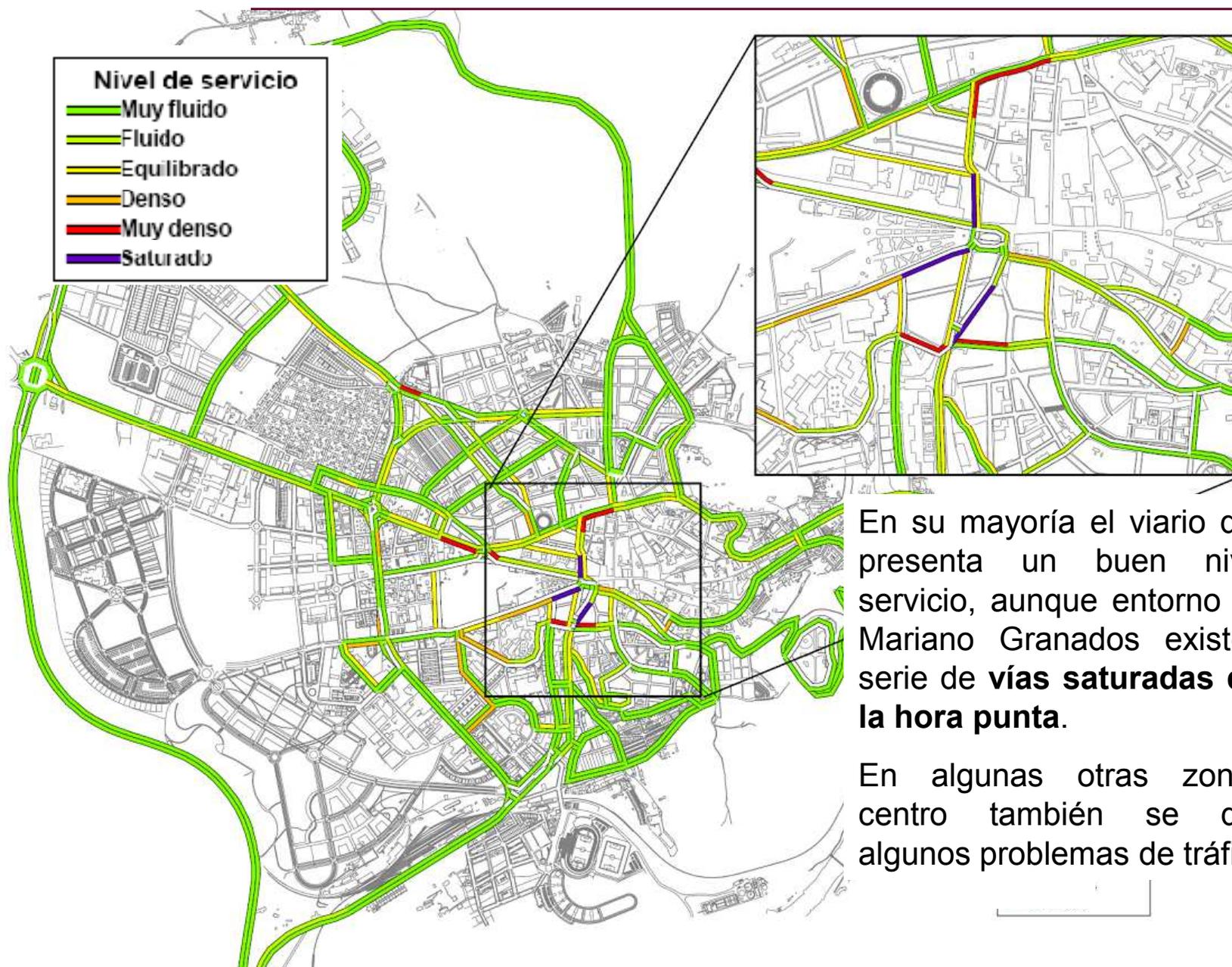
# DIAGNOSIS: VEHÍCULO PRIVADO



# INTENSIDAD DE TRÁFICO



## NIVEL DE SERVICIO

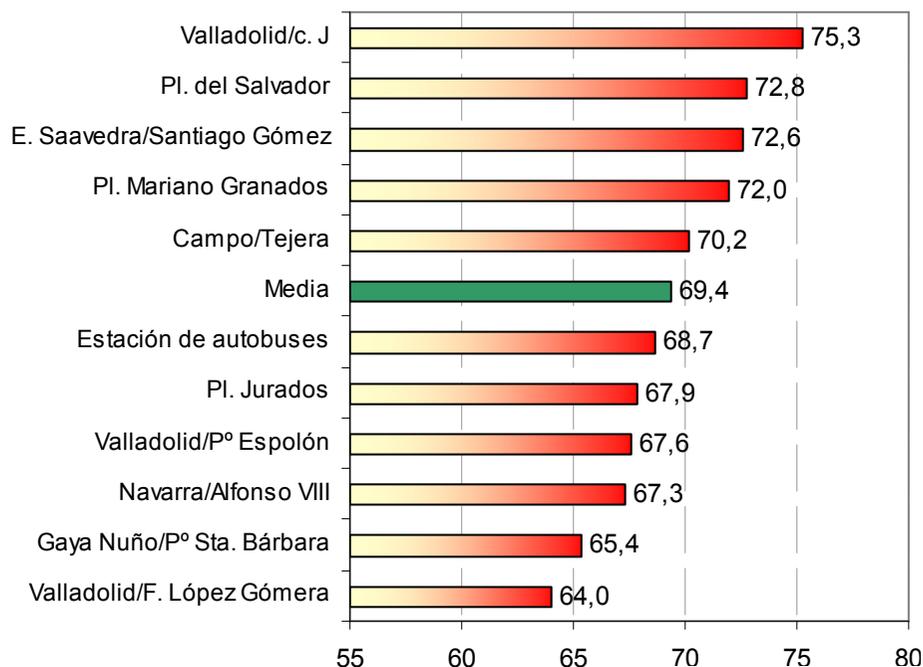


En su mayoría el viario de Soria presenta un buen nivel de servicio, aunque entorno a la Pl. Mariano Granados existen una serie de **vías saturadas durante la hora punta.**

En algunas otras zonas del centro también se detectan algunos problemas de tráfico.

# CONTAMINACIÓN ATMOSFERICA Y ACÚSTICA

## Nivel acústico



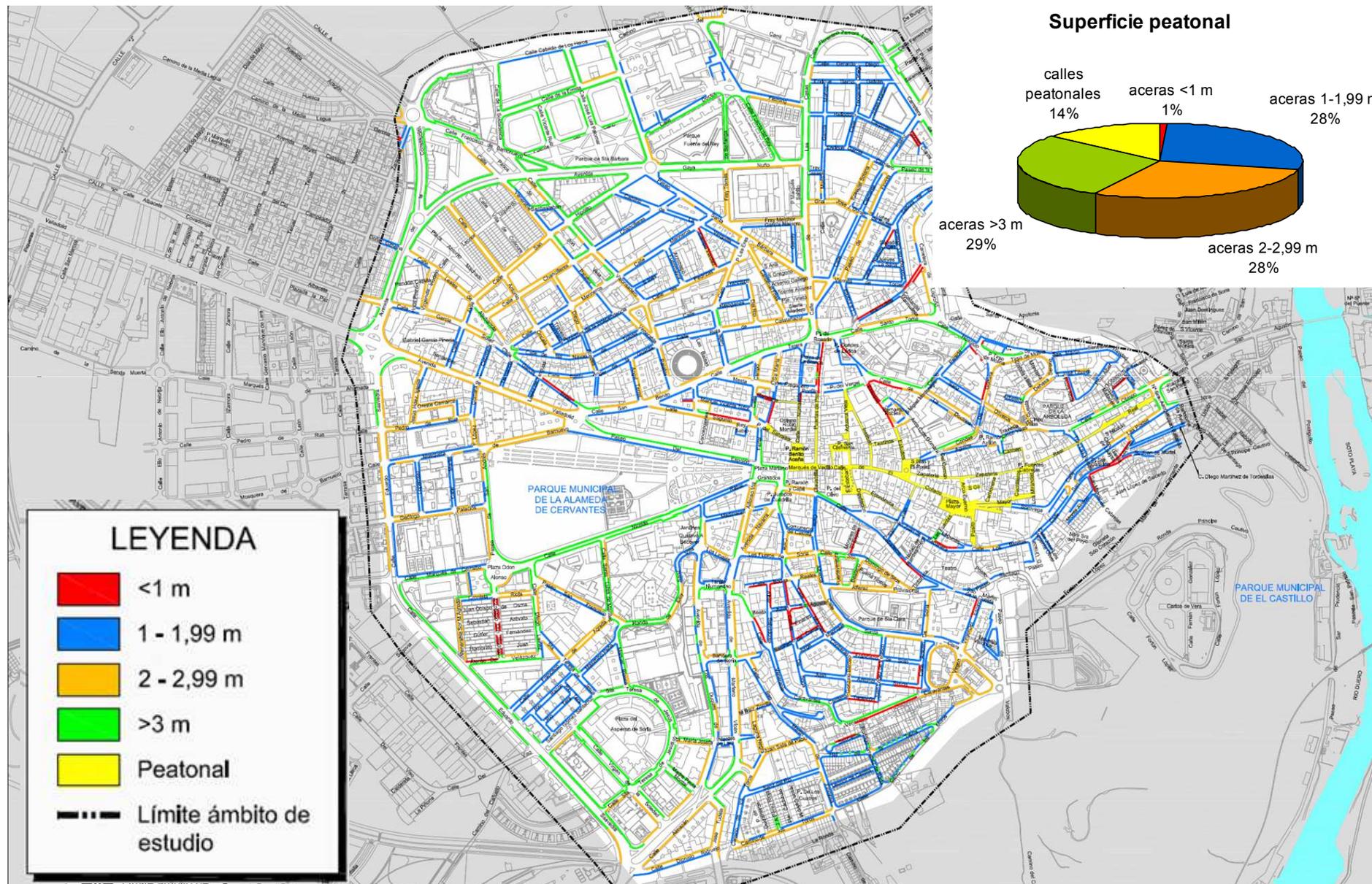
La media de dBA se sitúa en **69,4 dBA**, por encima de lo que recomienda la OMS (>65 dBA).

La mayor contaminación acústica se produce en la c. Valladolid.

dBA	Día	Año	Día/hab.	Año/hab.
Km en vehículo privado	265.912	97.057.712	6,6	2.402
Gasto de combustible (Euros)	21.273	7.764.617	0,53	192
CO <sub>2</sub> (toneladas)	86	31.544	0,0021	0,781
NO <sub>2</sub> (kg)	266	97.058	0,007	2,4

# DIAGNOSIS: PEATONES Y BICICLETAS

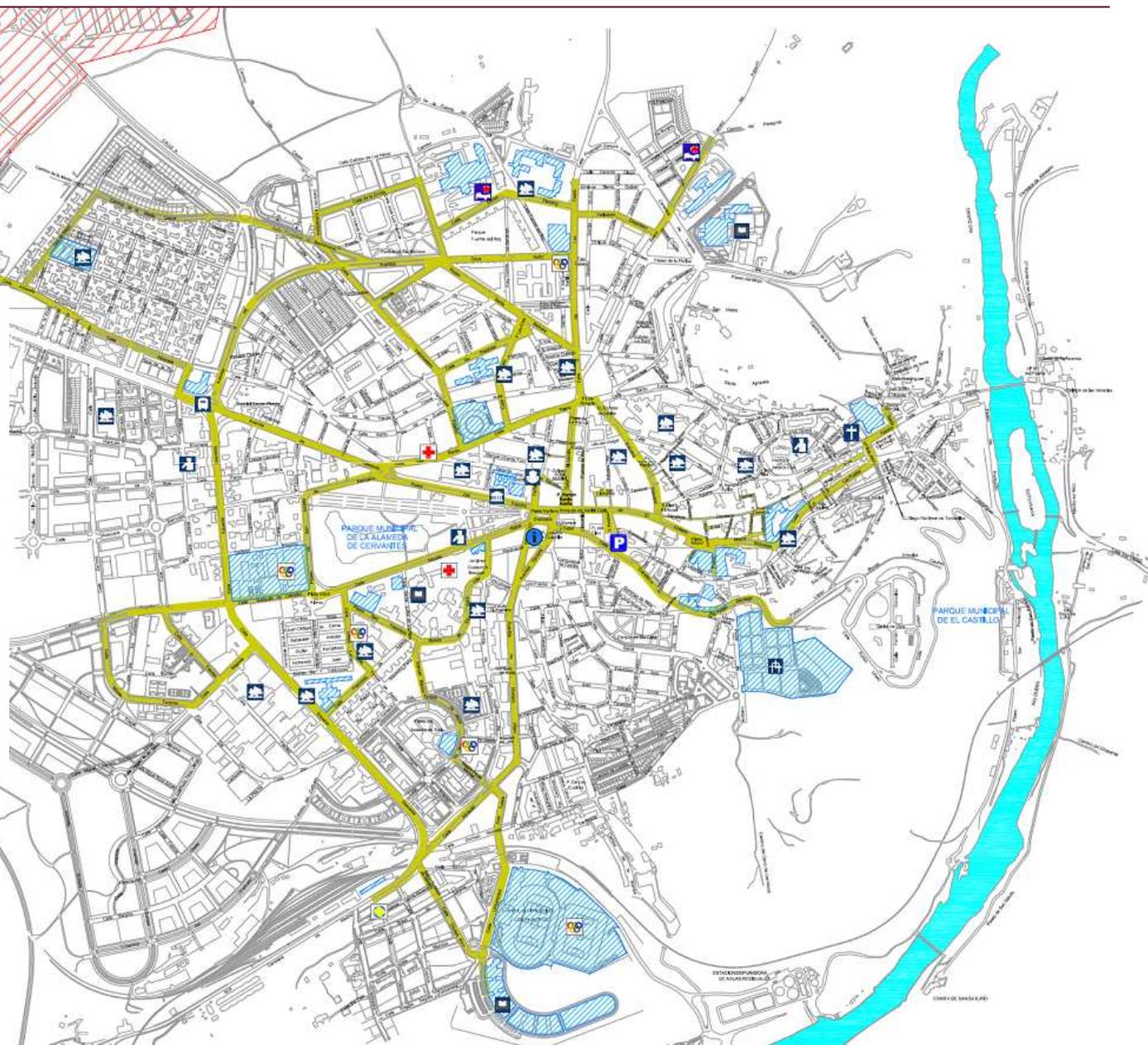
# OFERTA PEATONAL



# RED BÁSICA DE PEATONES

Los principales ejes peatonales, se originan y confluyen en la Plaza Mariano Granados, epicentro de la actividad y por ende de la movilidad peatonal.

LEYENDA	
	Equipamientos
	Área Industrial
	Red Peatonal



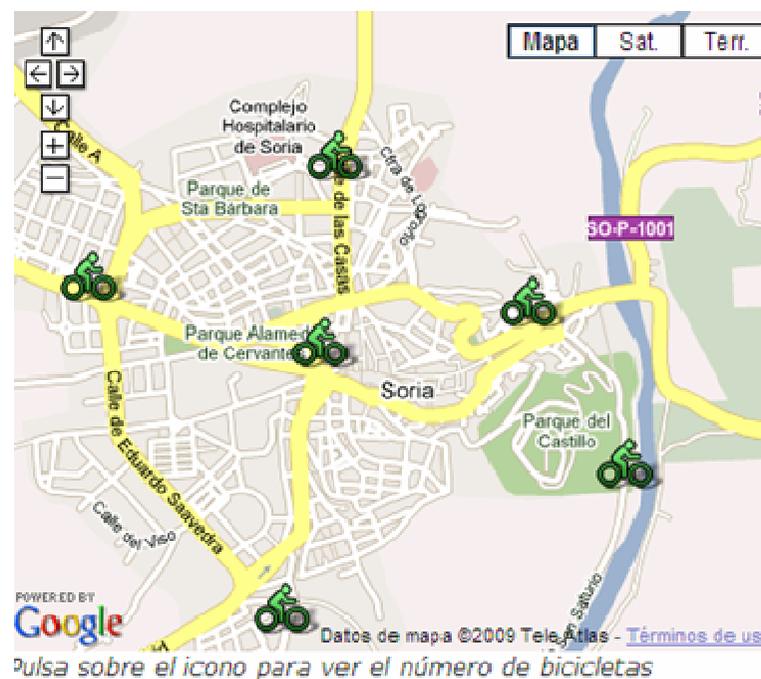


## MOVILIDAD EN BICICLETA

En Soria la oferta para bicicletas es muy reducida. **Únicamente existen dos vías con oferta específica para la bicicleta:** el carril bici de la calle A y el de la calle B, ambos en el Polígono Industrial.

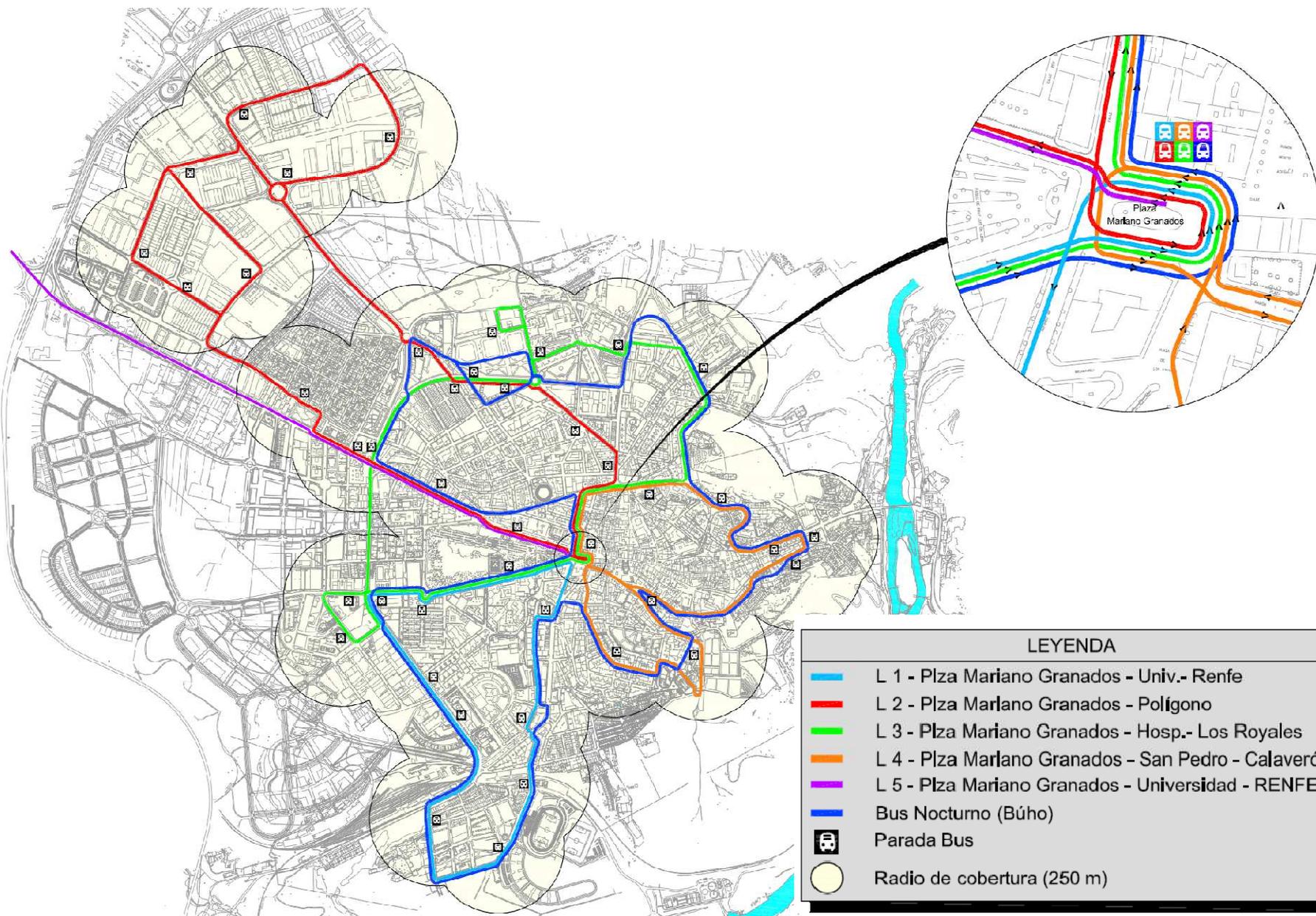
La **demanda** de bicicletas, es todavía muy incipiente, siendo muy pocos los usuarios que utilizan este medio de transporte en la ciudad para sus desplazamientos habituales. La baja demanda detectada está en consonancia con la nula oferta de vías destinadas al uso de la bicicleta en el núcleo urbano.

**El Ayuntamiento de Soria ha puesto en marcha** el pasado mes de Septiembre, coincidiendo con el *Día Sin Coches*, el primer **sistema de alquiler de bicicletas** de la provincia. El sistema se llama OnRoll y se gestiona mediante mensajes SMS.



# DIAGNOSIS: TRANSPORTE PÚBLICO

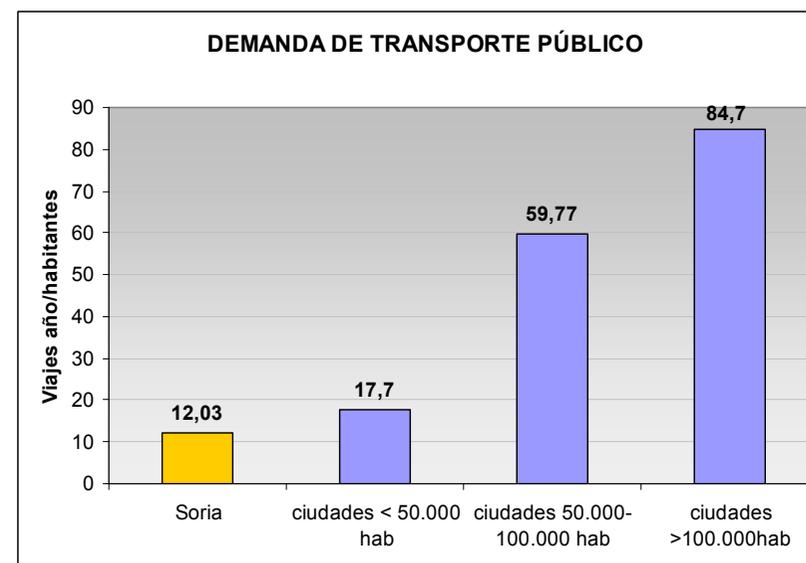
# OFERTA TRANSPORTE PÚBLICO



# DEMANDA TRANSPORTE PÚBLICO

	nº expedi./ día	nºviajeros/ día	viajeros/ expedición	desp./ 1.000hab	longitud recorrido	duración recorrido	velocidad comercial
L1 PZA. M. GRANADOS - UNIVERSIDAD	44	318	7,2	8	3,73	21	10,7
L2 PZA. M. GRANADOS - POLIGONO	43	624	14,5	15,4	5,25	21	15,0
L3 PZA. M. GRANADOS - HOSPITALES	43	579	13,5	14,3	5,47	21	15,6
L4 PZA. M. GRANADOS - CALAVERÓN	42	280	6,7	6,9	4,44	21	12,7
<b>TOTAL</b>	<b>172</b>	<b>1800</b>	<b>10,5</b>	<b>44,6</b>	<b>18,89</b>		<b>13,5</b>
Promedio							

La evolución de  
 viajeros en el conjunto  
 de las líneas desde  
 Junio de 2007 hasta  
 Agosto de 2009 se ha  
 incrementado  
 substancialmente



## DIAGNOSIS: APARCAMIENTO

# OFERTA DE APARCAMIENTO

**Oferta residencial = 19.292 plazas (55% Fuera Calzada)**

Zona regulada = 648 plazas

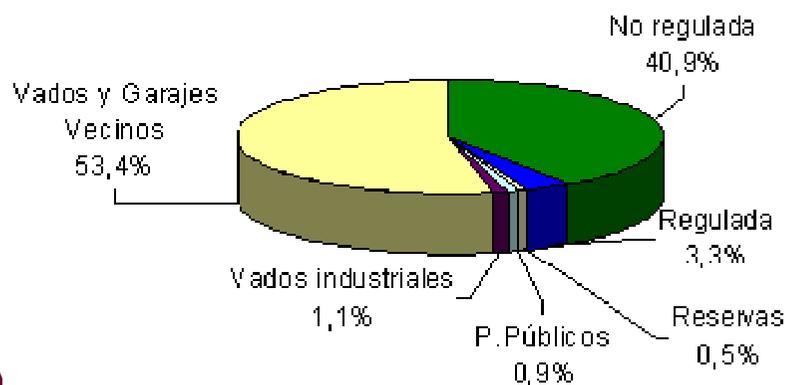
Zona no regulada = 8.000 plazas

Zonas de carga y descarga = 31 plazas

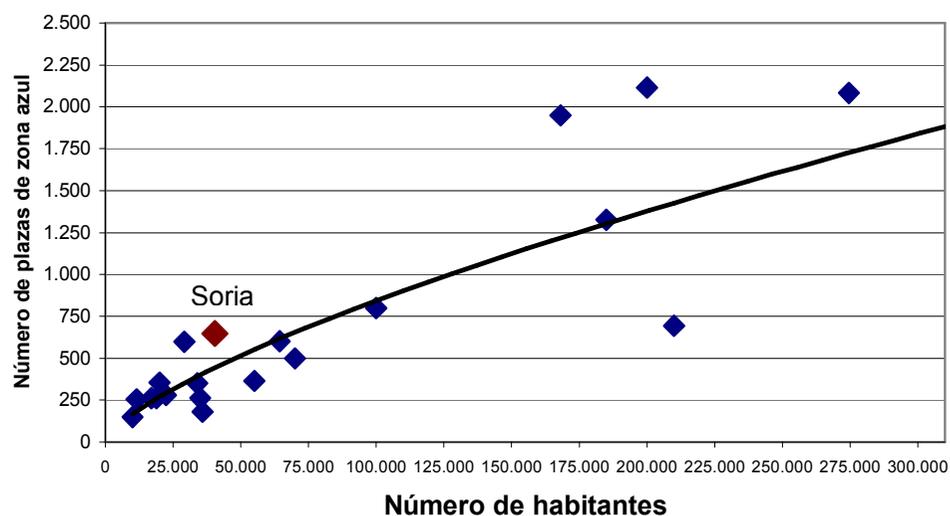
Parking del Olivo = 173 plazas

**Oferta Foránea**

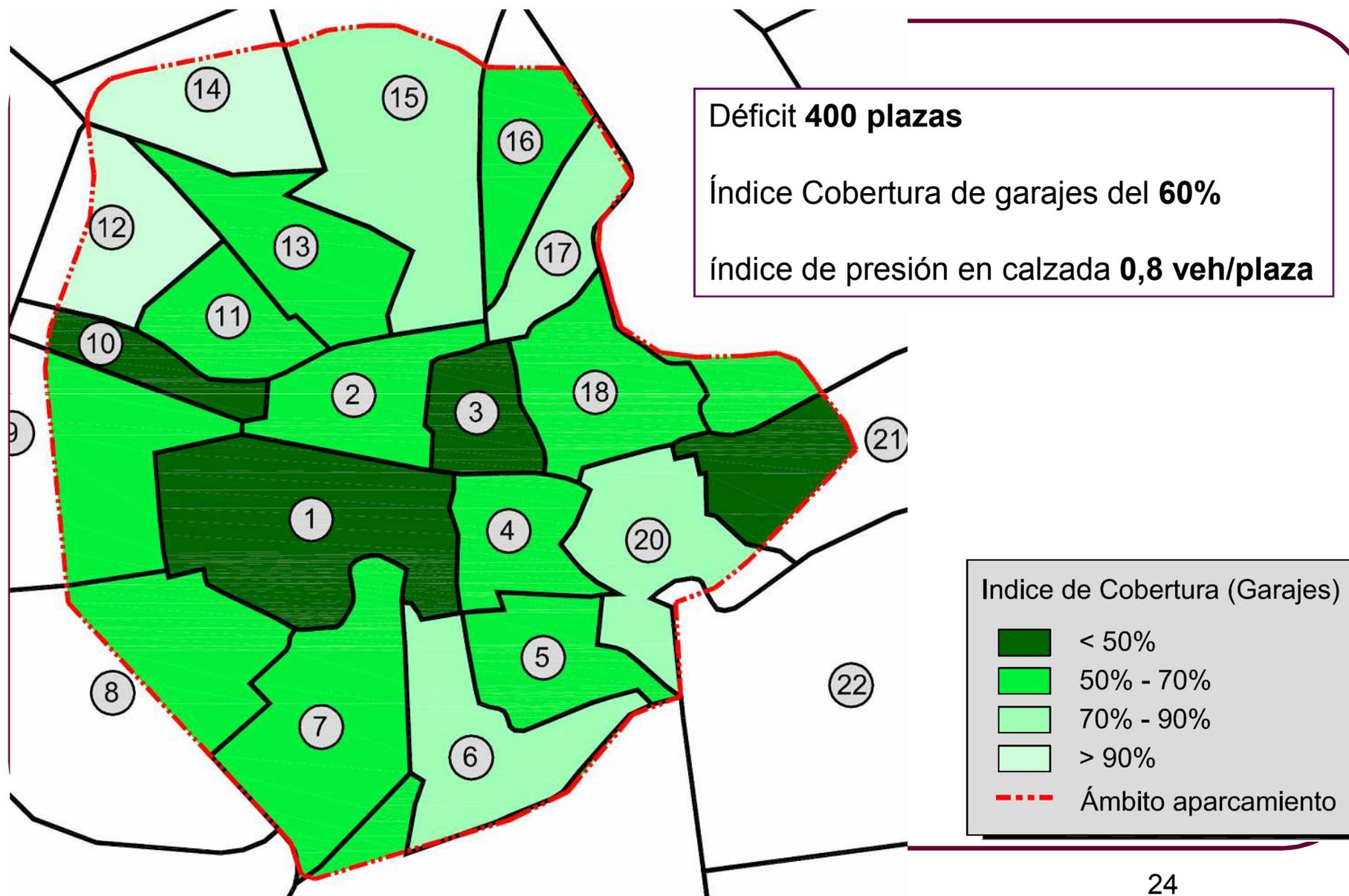
## OFERTA DE APARCAMIENTO (19.559 plazas)



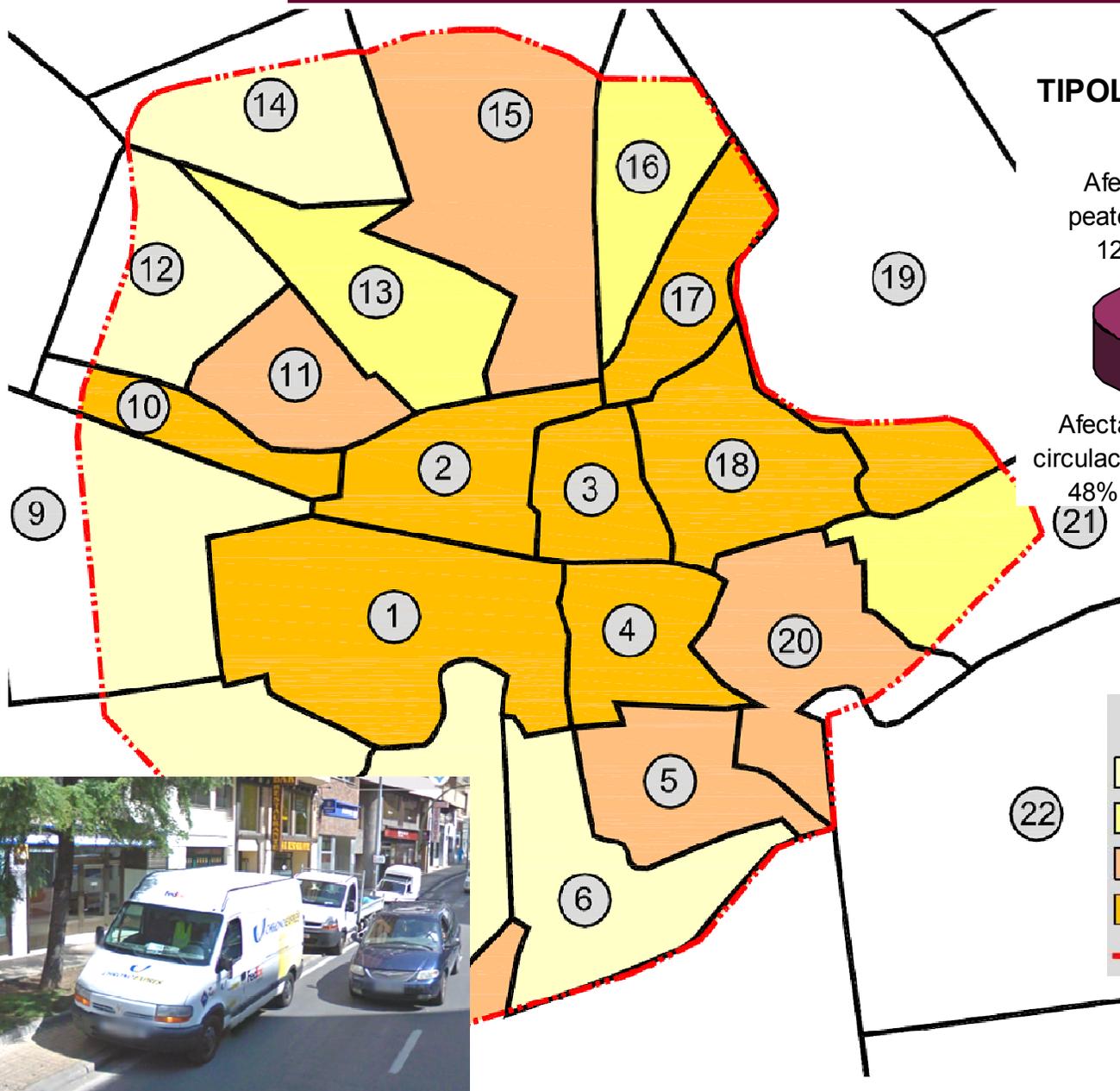
## RELACIÓN ENTRE POBLACIÓN Y PLAZAS DE ZONA AZUL



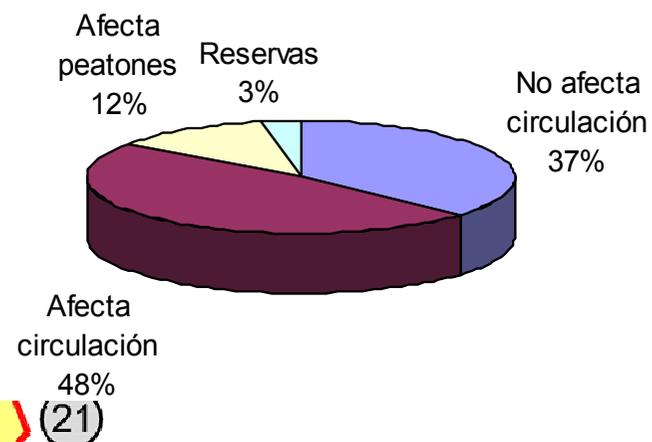
# DÉFICIT RESIDENCIAL



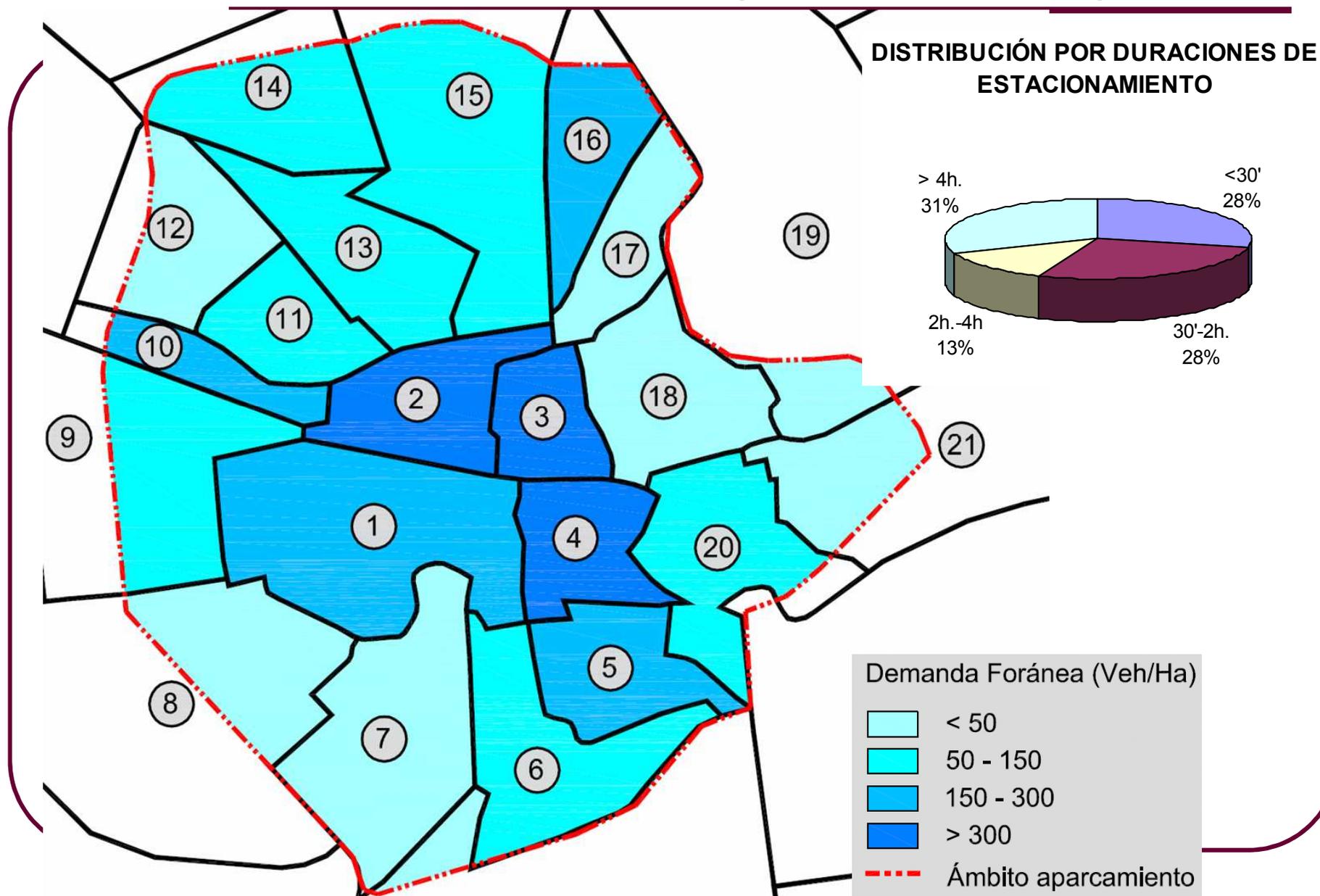
# OCUPACION DIURNA



## TIPOLOGÍA DE INDISCIPLINA



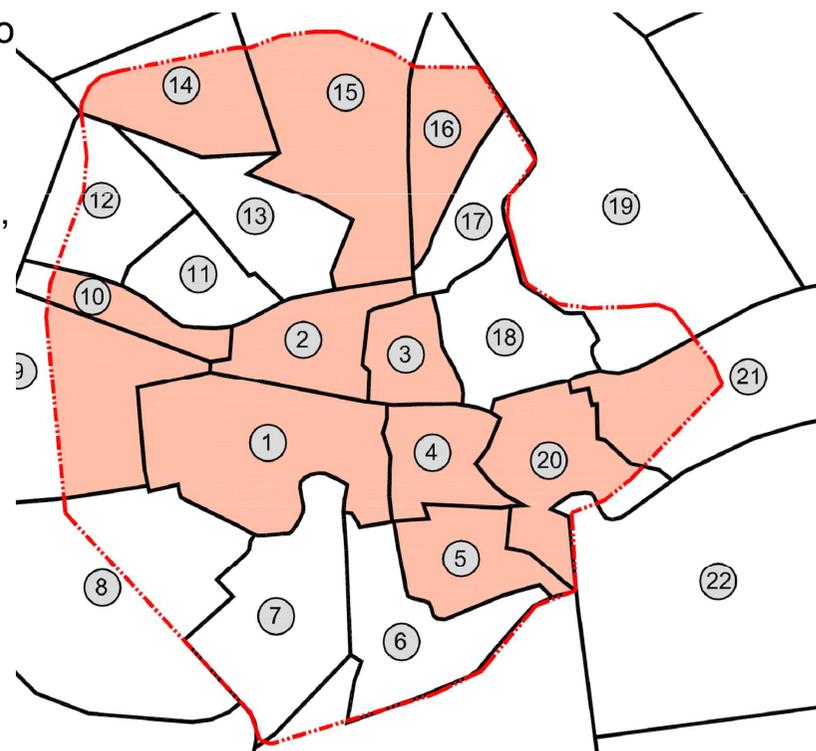
# DEMANDA FORÁNEA (28.300 turismos)



**Déficit importante de muy cortas duraciones de estacionamiento** en el centro, en el entorno del Hospital y del Ayuntamiento, con un total de **2.300 veh./día** en el conjunto de estas zonas.

**De cortas duraciones (30'-2h)**, se observa en conjunto un déficit reducido, sólo significativo en la zona 20.

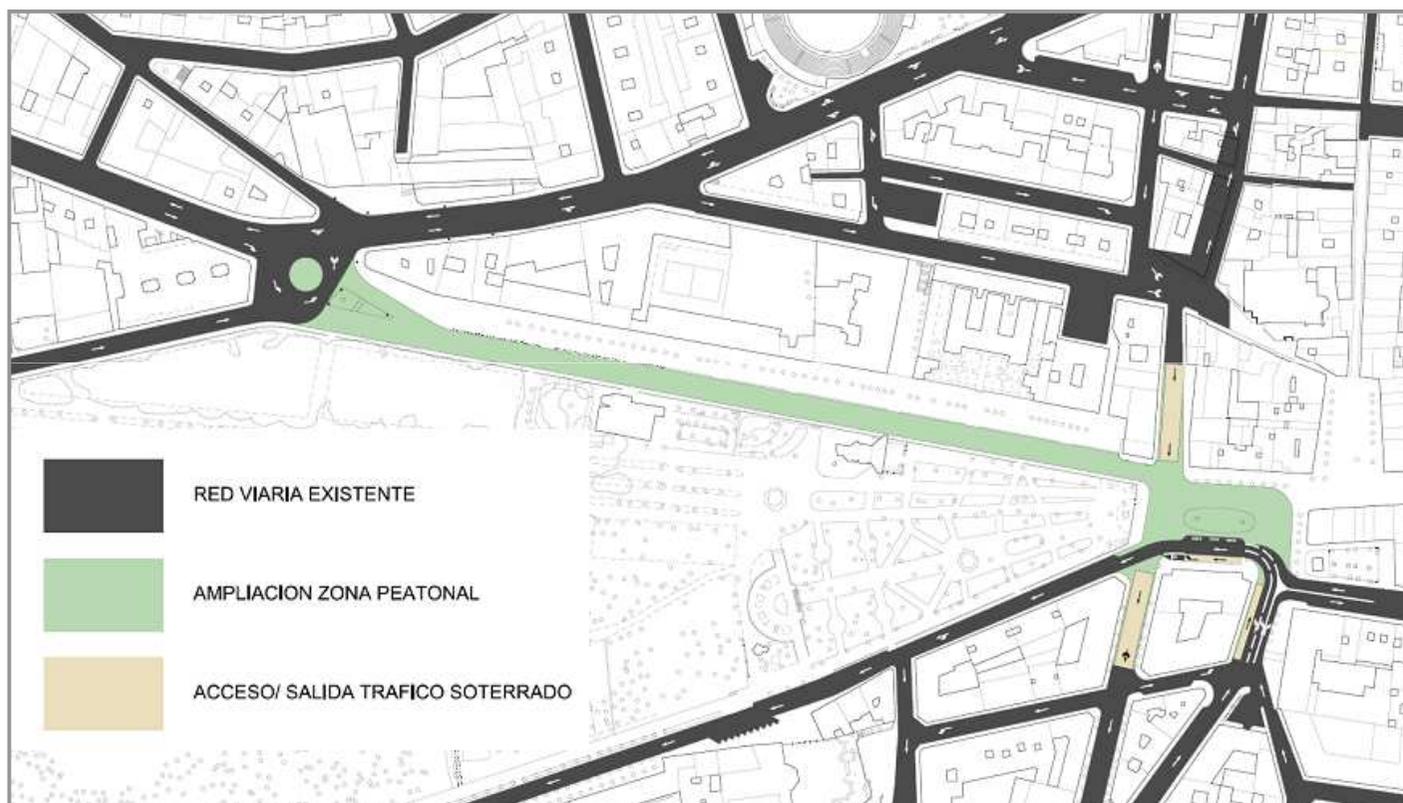
**De medias y largas duraciones de estacionamiento**, existe déficit (superior a 100 veh./día) en las zonas 2, 3, y 20.



# ACTUACIONES URBANÍSTICAS

# PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO

## CORTO PLAZO

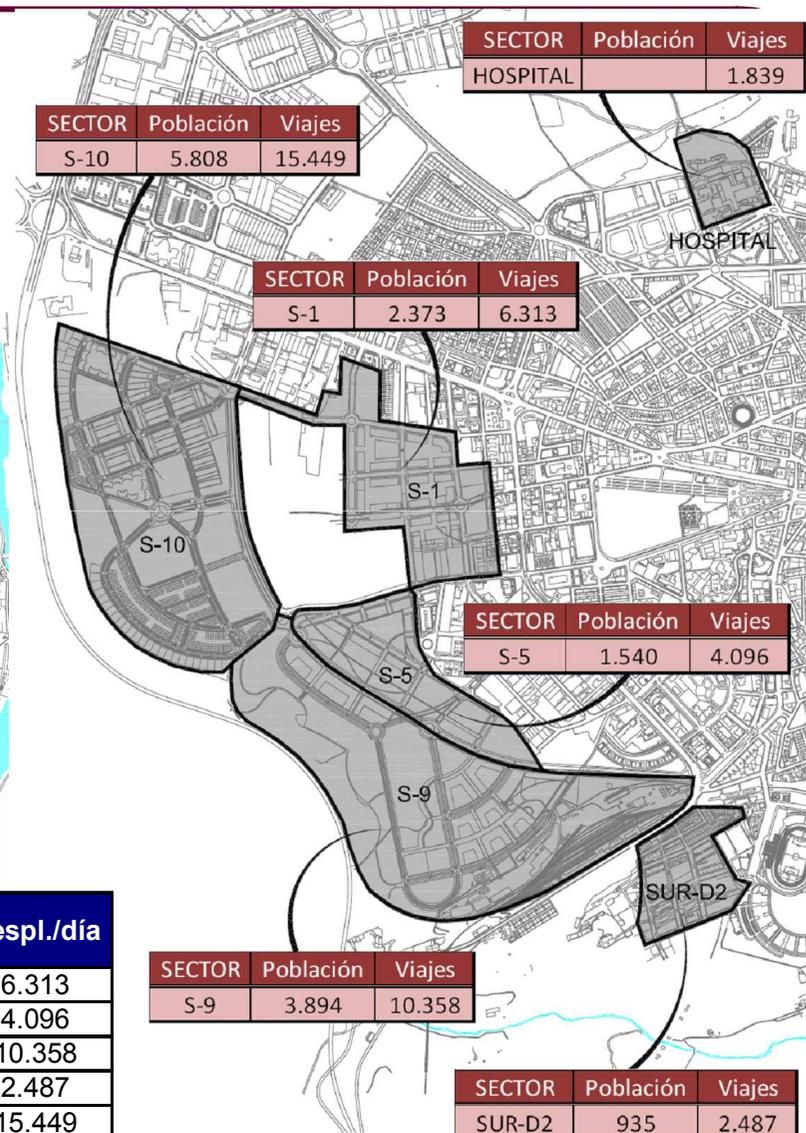
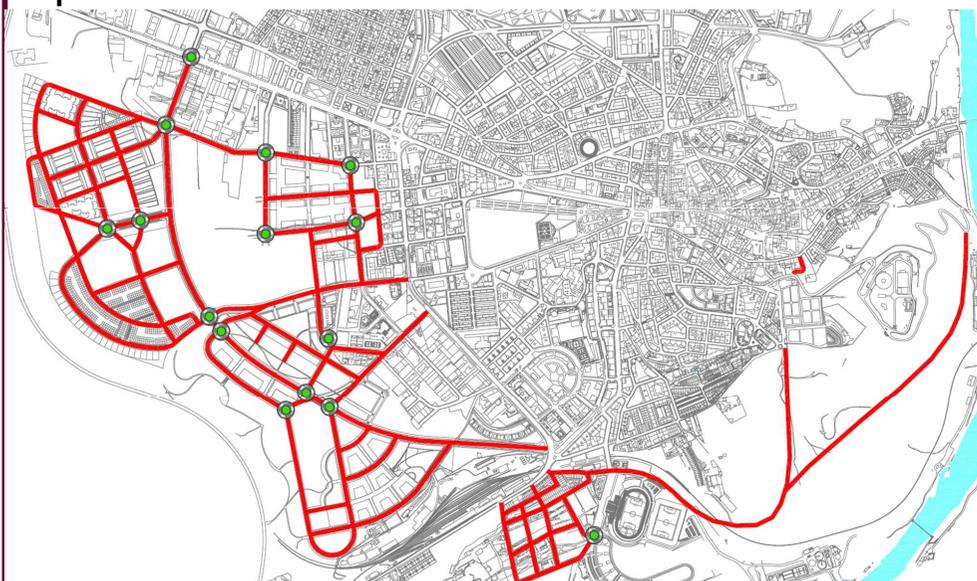


# NUEVOS SECTORES URBANÍSTICOS

## MEDIO-LARGO PLAZO

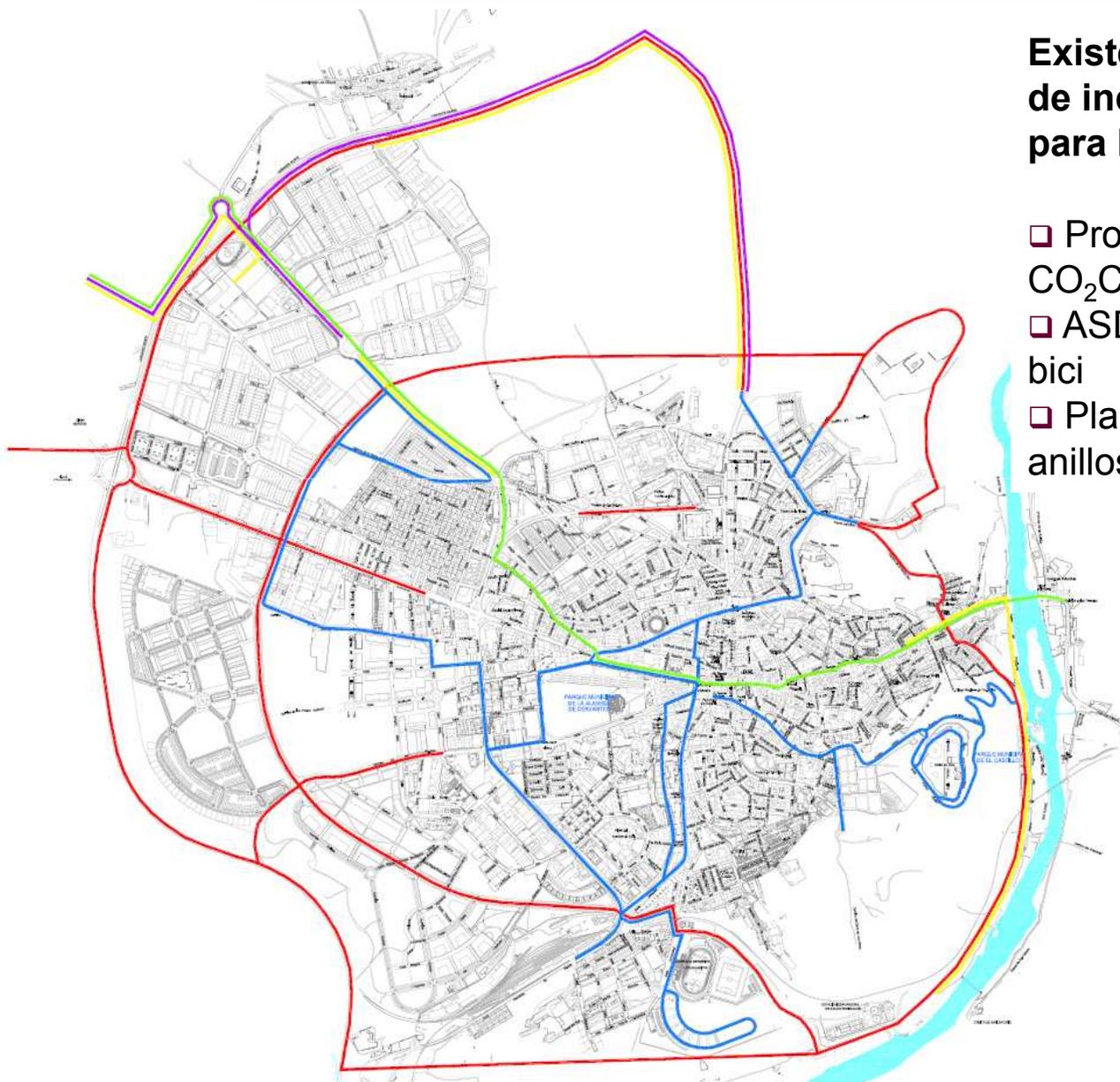
Los nuevos sectores y la ampliación del hospital suponen 40.500 nuevos despl./día.

Ampliación de la oferta viaria: nuevas vías perimetrales.



ZONA	SECTOR	Plazo	Superficie edificable	Viviendas	Población	Despl./día
25	S-1	Corto	121.688	863	2.373	6.313
24	S-5	Corto	57.621	560	1.540	4.096
24	S-9	Medio	153.314	1.416	3.894	10.358
23	SUR-D2	Medio	81.941	340	935	2.487
25	S-10	Largo	233.222	2.112	5.808	15.449
15	Hospital	Medio	23.074			1.839
<b>TOTAL</b>			<b>670.860</b>	<b>5.291</b>	<b>14.550</b>	<b>40.543</b>

# PLANEAMIENTO: RED DE BICICLETAS



**Existen diversas propuestas de incremento de la oferta para bicicletas:**

- ❑ Proyecto Life+ y Corredor CO<sub>2</sub>Cero
- ❑ ASDEN: propuesta de carriles bici
- ❑ Plan de ciclabilidad de Soria: anillos ciclables

LEYENDA	
	Red existente
	ASDEN
	Corredor CO2 cero
	Life +
	Red propuesta en el estudio de ciclabilidad de la ciudad de Soria

## **PROPUESTAS DE ACTUACIÓN: MEDIO-LARGO PLAZO**

## CAMBIOS EN LA DISTRIBUCIÓN MODAL

**La modificación de itinerarios en los desplazamientos internos y el pago por el estacionamiento en el centro producirán, a medio plazo, cambios en la forma de acceso:**

- ❑ El 29% de los usuarios que accede al centro dispone de modo de transporte alternativo (**17.300** despl./día).
- ❑ Actualmente el 14% del total de los desplazamientos (**15.000/día**) podrían realizarse a pie, debido a que se realizan entre zonas contiguas.
- ❑ Si el aumento de población (36%) se acompaña de la potenciación de modos de transporte alternativos al vehículo privado, podemos suponer que el ratio de desplazamientos por habitante se situará en la tendencia, pasando de los 2,66 despl./hab. actuales a 2,45. Así, los desplazamientos totales a largo plazo se podrían reducir en **13.800** despl./día.

**Se establece como hipótesis de futuro que se conseguirá reducir un tercio de la movilidad en vehículo privado por cada uno de los conceptos anteriores**

**De los desplazamientos futuros teóricos (148.400) se reducirán entorno a 15.400 despl./día, resultando un total de 133.000 desplazamientos/día.**

## MEDIOAMBIENTE

### Escenario actual:

86 toneladas de CO<sub>2</sub> y  
266 kg de NO<sub>2</sub> diarios.

	Día	Año	Día/hab.	Año/hab.
Km en vehículo privado	265.912	97.057.712	6,6	2.402
Gasto de combustible (Euros)	21.273	7.764.617	0,53	192
CO <sub>2</sub> (toneladas)	86	31.544	0,0021	0,781
NO <sub>2</sub> (kg)	266	97.058	0,007	2,4

### Escenario futuro (sin cambios):

Aumento del 34% de  
CO<sub>2</sub> y de NO<sub>2</sub>.

	Día	Año	Día/hab.	Año/hab.
Km en vehículo privado	356.042	129.955.418	6,5	2.365
Gasto de combustible (Euros)	28.483	10.396.433	0,52	189
CO <sub>2</sub> (toneladas)	116	42.236	0,0021	0,769
NO <sub>2</sub> (kg)	356	129.955	0,006	2,4

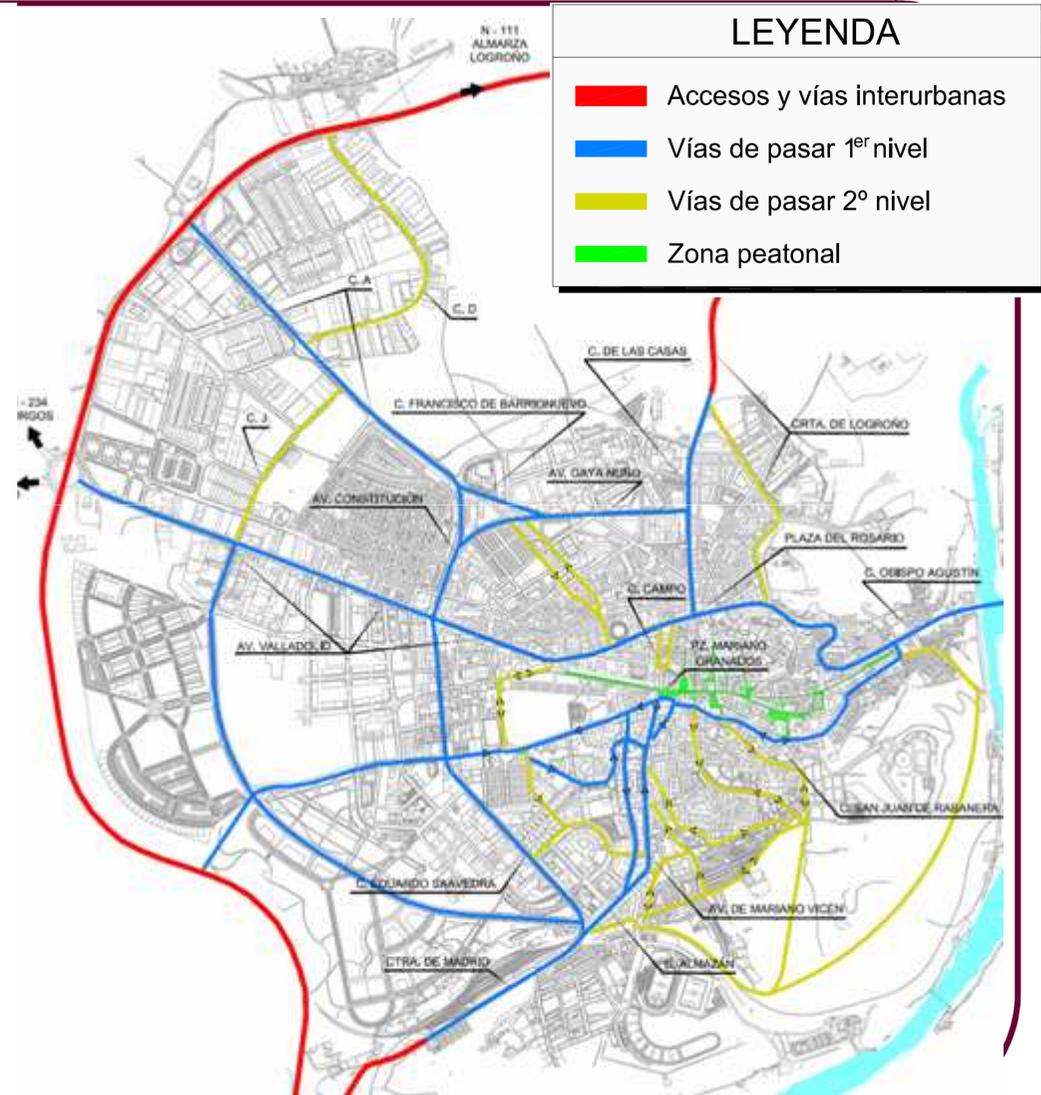
### Escenario futuro (con cambios en la distribución modal):

Reducción del 9% de  
CO<sub>2</sub> y NO<sub>2</sub>.

	Día	Año	Día/hab.	Año/hab.
Km en vehículo privado	325.398	118.770.148	5,9	2.161
Gasto de combustible (Euros)	26.032	9.501.612	0,47	173
CO <sub>2</sub> (toneladas)	106	38.600	0,0019	0,702
NO <sub>2</sub> (kg)	325	118.770	0,006	2,2

# NUEVO ESQUEMA VIARIO

- ❑ Plan de sentidos únicos.
- ❑ Rotonda en c. Casas con Ctra. de Logroño.
- ❑ Nueva conexión con la Ctra. N-111 (sectores 9 y 10).
- ❑ Camino de los Royales en sentido salida del centro, aumentando la prioridad del cruce con la Av. Eduardo Saavedra.
- ❑ Rotonda en Av. E. Saavedra con c. Almazán
- ❑ Todas las vías no incluidas en la red básica se tratarán como Zona 30 o de prioridad peatonal



## RESOLUCIÓN E. SAAVEDRA/ALMAZÁN

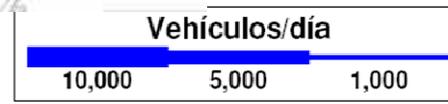
**Para gestionar el cruce, se propone una rotonda ovalada, semaforizada para peatones.**



# INTENSIDAD DE TRÁFICO



**Ayuntamiento de Soria**



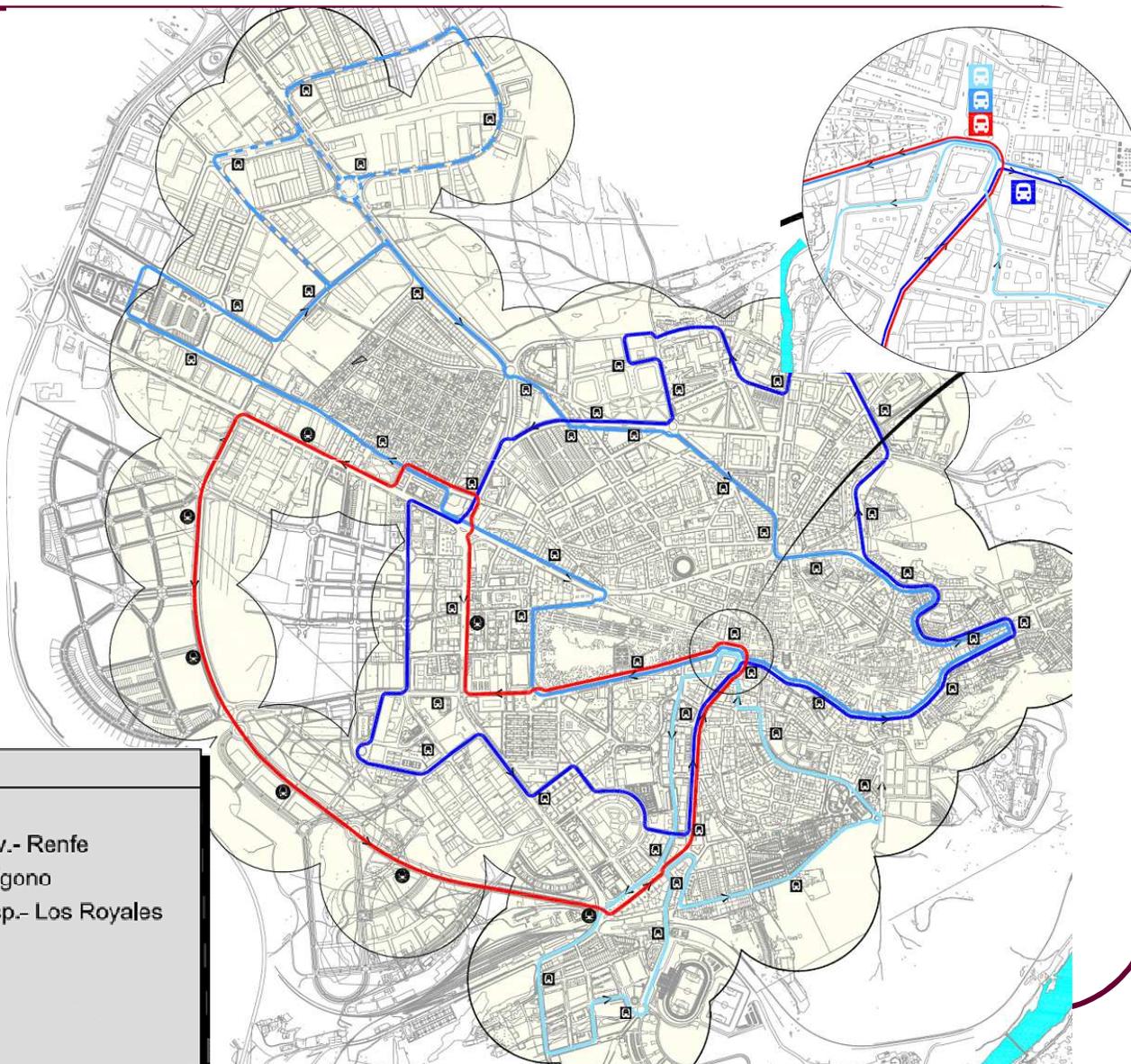
# NIVEL DE SERVICIO



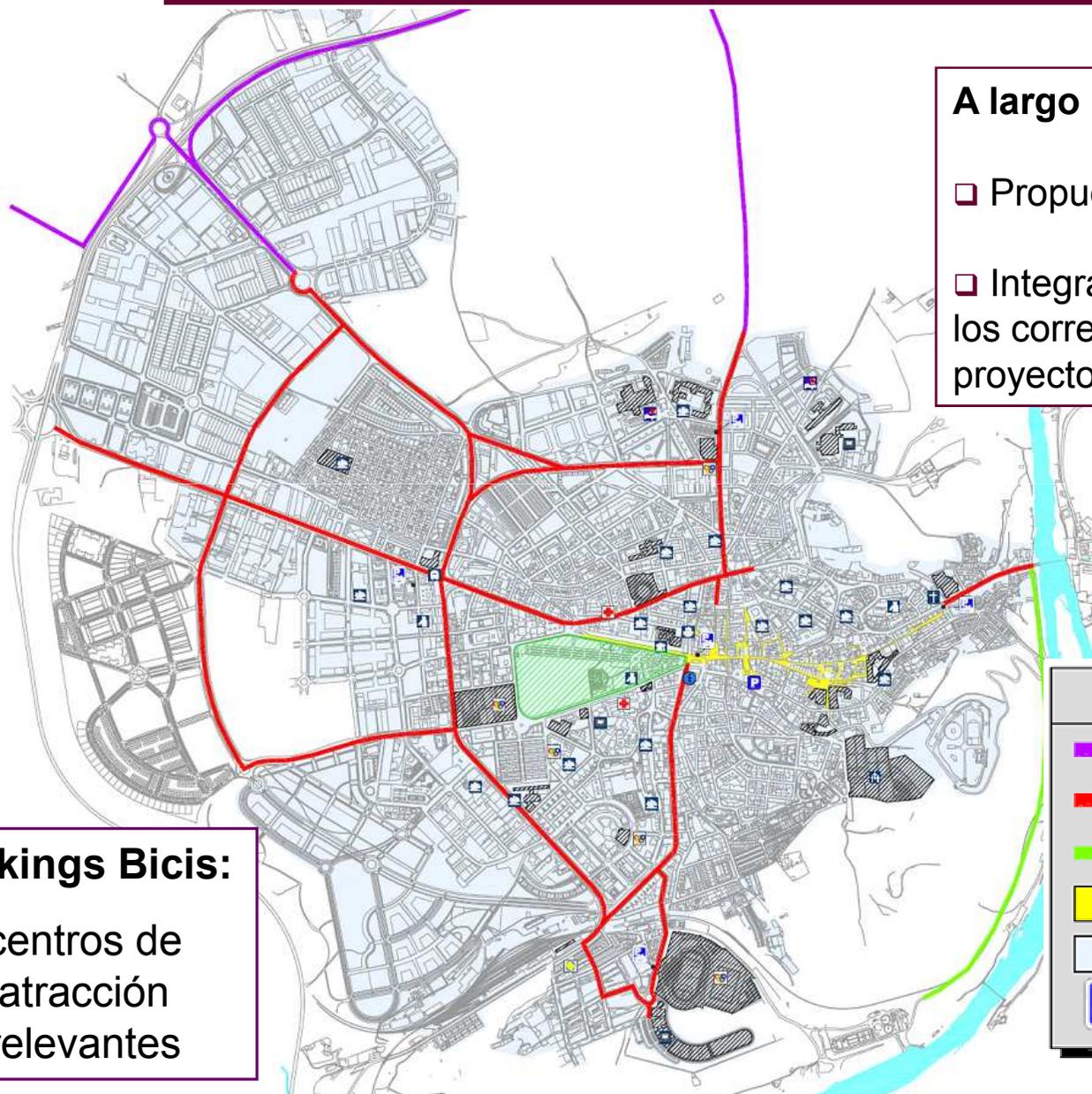
# PROPUESTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

- ▣ Se propone una nueva línea para cubrir los sectores previstos, posibilitando el acceso directo a la zona terciaria y al Polígono Industrial.
  
- ▣ Donde su itinerario coincida con otras líneas se utilizarán las mismas paradas, especialmente con la L-2 (Polígono Industrial).

LEYENDA	
<span style="color: red;">—</span>	Nueva línea propuesta
<span style="color: cyan;">—</span>	L 1 - Plza Mariano Granados - Univ.- Renfe
<span style="color: blue;">—</span>	L 2 - Plza Mariano Granados - Polígono
<span style="color: darkblue;">—</span>	L 3 - Plza Mariano Granados - Hosp.- Los Royales
	Parada Bus existente
	Parada bus nueva
	Radio de cobertura (250 m)



# PROPUESTA DE RED DE BICICLETAS



## A largo plazo:

- Propuesta de red básica
- Integración gradual en los correspondientes proyectos urbanísticos.

## Parkings Bicis:

centros de  
atracción  
relevantes

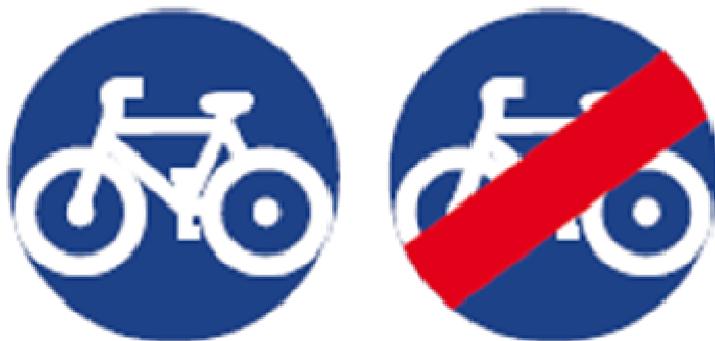
## LEYENDA

-  Red existente
-  Red básica
-  Vía verde
-  Zona peatonal
-  Zona 30
-  Estación OnRoll

## CRITERIOS Y TIPOLOGÍA DE ESPACIOS

### Crterios de integración:

- ❑ Limitación del espacio del vehículo privado: estrechamiento de los carriles de circulación y de aparcamiento.
- ❑ Acera bici bidireccional.
- ❑ Ampliación de aceras y templado del tráfico



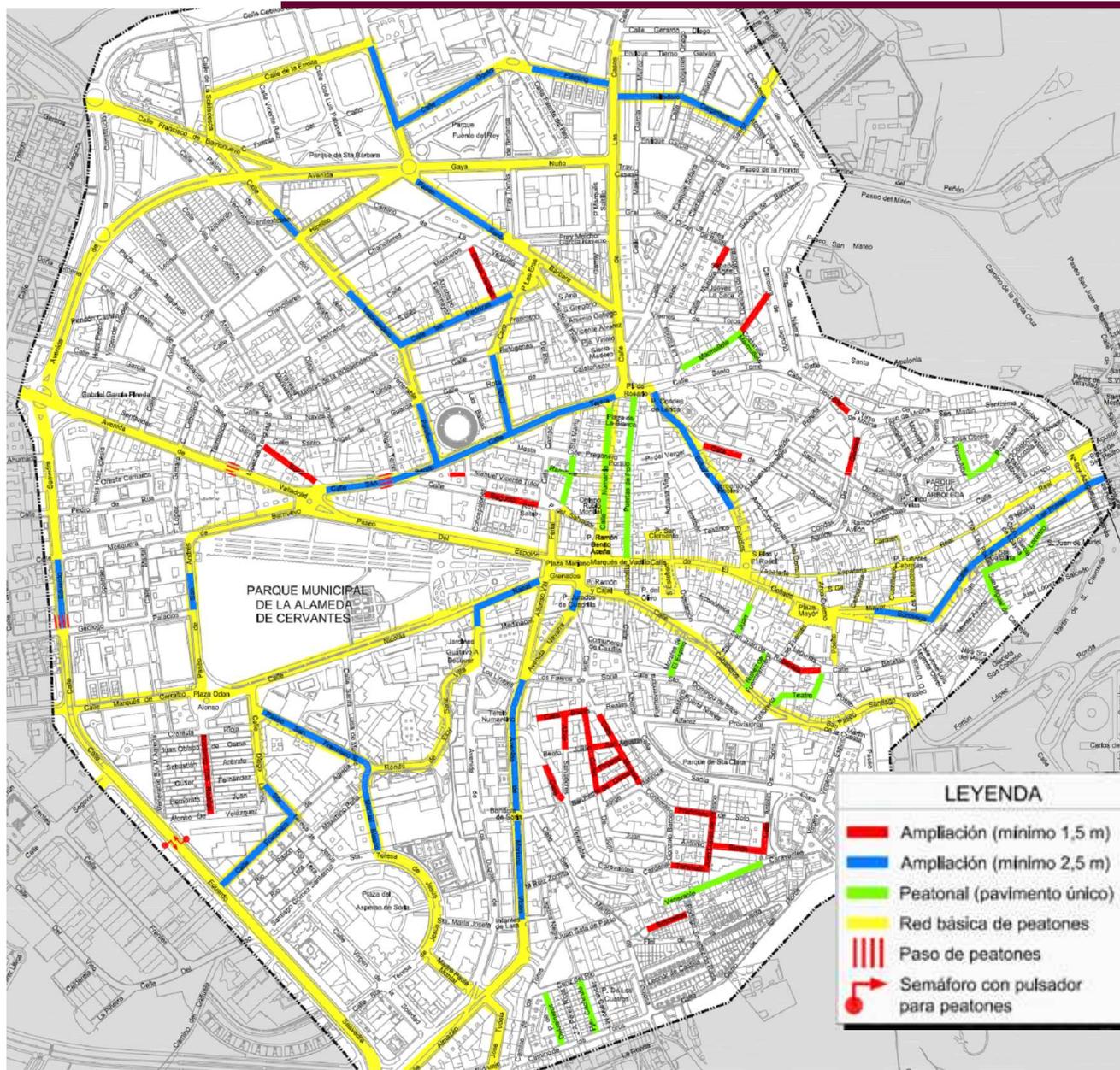
**Señal R-407**

### Tipología de espacios:

- ❑ **Acera - Bici**
- ❑ Zona 30
- ❑ Zona peatonal



# PROPUESTA DE ACTUACIÓN PEATONAL



■ Red básica de peatones: mínimo 2,5 m de acera.

■ Resto vías: mínimo 1,5 m.

■ Vías de menos de 7m, entre fachadas: pavimento único.

■ En los nuevos desarrollos se deberá exigir un mínimo de 2,5 m de acera útil

■ Instalación de semáforo para peatones con pulsador en la Av. E. Saavedra (IES Castilla)

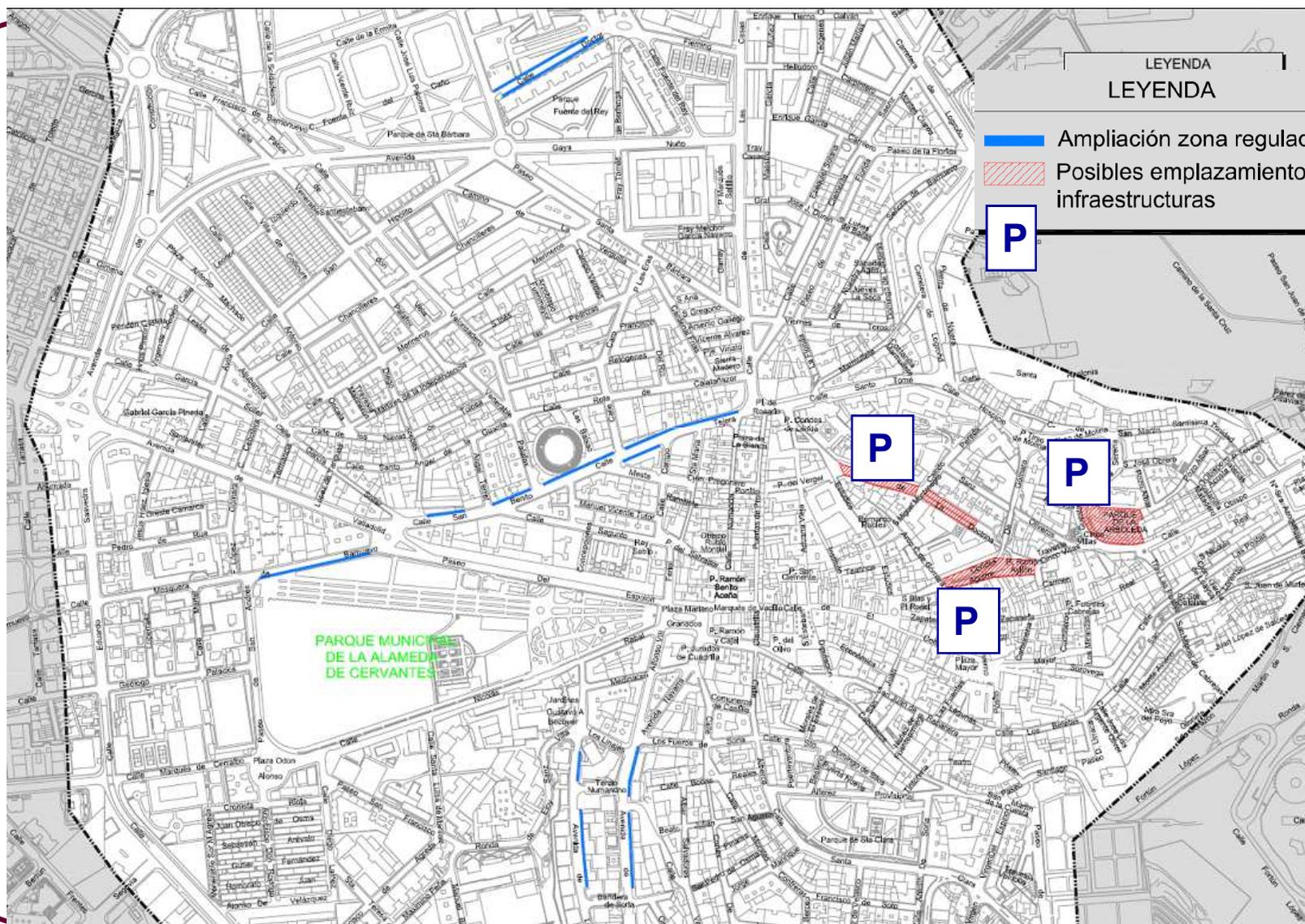
## PROPUESTAS DE APARCAMIENTO RESIDENCIAL

- ❑ A largo plazo será necesario ampliar las plazas para residentes en el aparcamiento de Mariano Granados. Se propone realizarla por **fases**:
  1. Consolidación de la oferta propuesta a corto plazo (200 plazas para residentes)
  2. Análisis previo de la demanda efectiva y la disponibilidad de pago.
  3. Incremento de plazas para residentes (aumento de la presión durante el periodo nocturno)
  
- ❑ Zonas 18, 20 y 21: se propone la construcción de una infraestructura de aparcamiento, que además de paliar el déficit detectado, supone una oportunidad para eliminar oferta en calzada, tanto para residentes como para foráneos (trabajadores, gestiones, ...) y destinarla a otros usos:
  - ❖ Análisis previo de la demanda residencial efectiva con disponibilidad de pago.
  - ❖ La actuación debe ir acompañada de la reducción de plazas en calzada.
  - ❖ Diferentes posibilidades de localización, en función del espacio disponible.
  - ❖ Se podría contemplar la posibilidad de abonos diurnos para trabajadores

## PROPUESTAS DE APARCAMIENTO FORÁNEO

- ❑ A largo plazo se propone un **aumento de plazas reguladas** en el centro (zonas 1 a 4) una vez se haya consolidado el sistema:
  - ❖ Zonas 1 a 4: c. San Benito y c. Tejera, Av. Mariano Vicén y Av. Duques de Soria y c. Mosquera de Barnuevo.
  - ❖ Hospital: la regulación ayuda a fomentar el transporte público. 79 plazas en la c. Dr. Fleming.
  
- ❑ El déficit de medias duraciones de la zona 3 debe dirigirse al aparcamiento de Mariano Granados.
  
- ❑ Se propone una nueva infraestructura de aparcamiento en el entorno de la Cuesta de la Dehesa, que disponga de **plazas a rotación y abonos diurnos**, para reducir el déficit de larga duración (trabajadores).

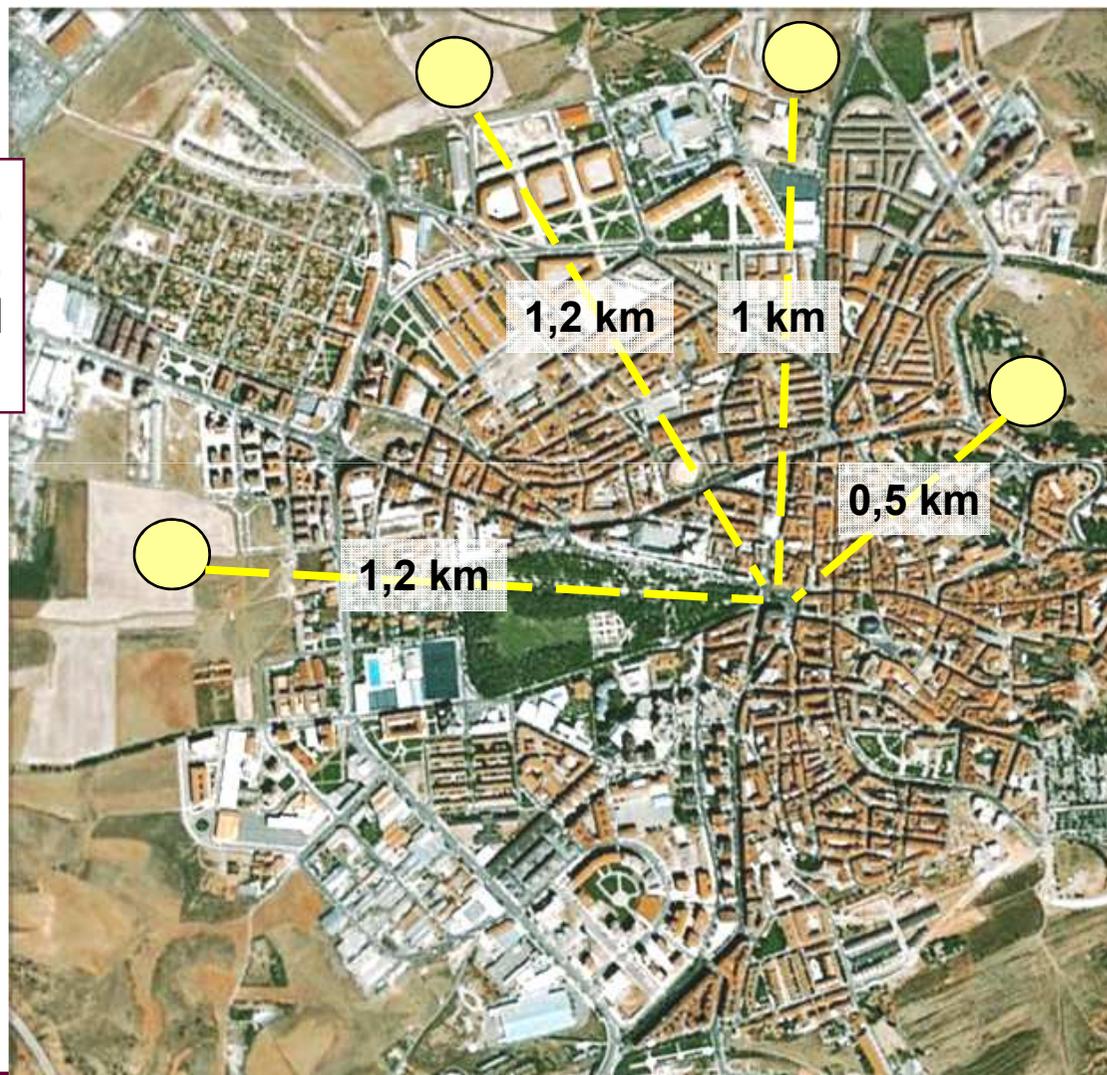
# PROPUESTA DE APARCAMIENTO



## APARCAMIENTOS DISUASORIOS

zonas situadas en la periferia,  
a menos de 1,5 Km del centro,  
que podrían adecuarse para el  
estacionamiento

*Las distancias se  
indican desde la Pl.  
Mariano Granados*



## LA MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

Actuaciones para conseguir una movilidad más sostenible:

ACTUACIONES	POTENCIACION			
	Car-pool	Transporte empresa	Pie / Bicicleta	Transporte Público
<b>1. DIFUSION Y PARTICIPACION</b>				
1.1. Organo de gestión de los Poligonos (Mesa)	X	X	X	X
<b>2. GESTION</b>				
2.1. Web coche compartido	X			
2.2. Gestor de la movilidad	X	X	X	X
2.3. Planes de Transporte a Centros de Trabajo	X			X
2.4. Reordenación servicio Transporte Público		X		X
<b>3. INFRAESTRUCTURALES</b>				
3.1. Plan mejora oferta peatonal			X	
3.2. Plan mejora oferta bicicletas			X	
3.3. Plan mejora seguridad vial			X	X
<b>4. ECONÓMICAS: Nuevo modelo tarifario</b>				
4.1. Integración tarifaria				X
4.2. Participación de la empresa en el coste del transporte colectivo		X		X
4.3. Subvención al trabajador, por parte del empresario, del viaje en transporte colectivo		X		X
4.4. Gestión del aparcamiento	X	X	X	X

## LA MOVILIDAD A LOS CENTROS DE TRABAJO

### ❑ GESTIÓN DE LOS POLÍGONOS

- La mesa de los polígonos se configura como un órgano multisectorial en el que participan empresarios, trabajadores, empresas de transporte y administración, reuniendo diferentes sensibilidades y, por tanto, las medidas, al ser consensuadas, permiten una más fácil implantación.
- Los sindicatos se constituyen como asociación fundamental, que puede ejercer un papel importante, al defender el derecho de todos los ciudadanos al trabajo, siendo una condición básica la accesibilidad universal.

### ❑ FOMENTO DEL COCHE COMPARTIDO

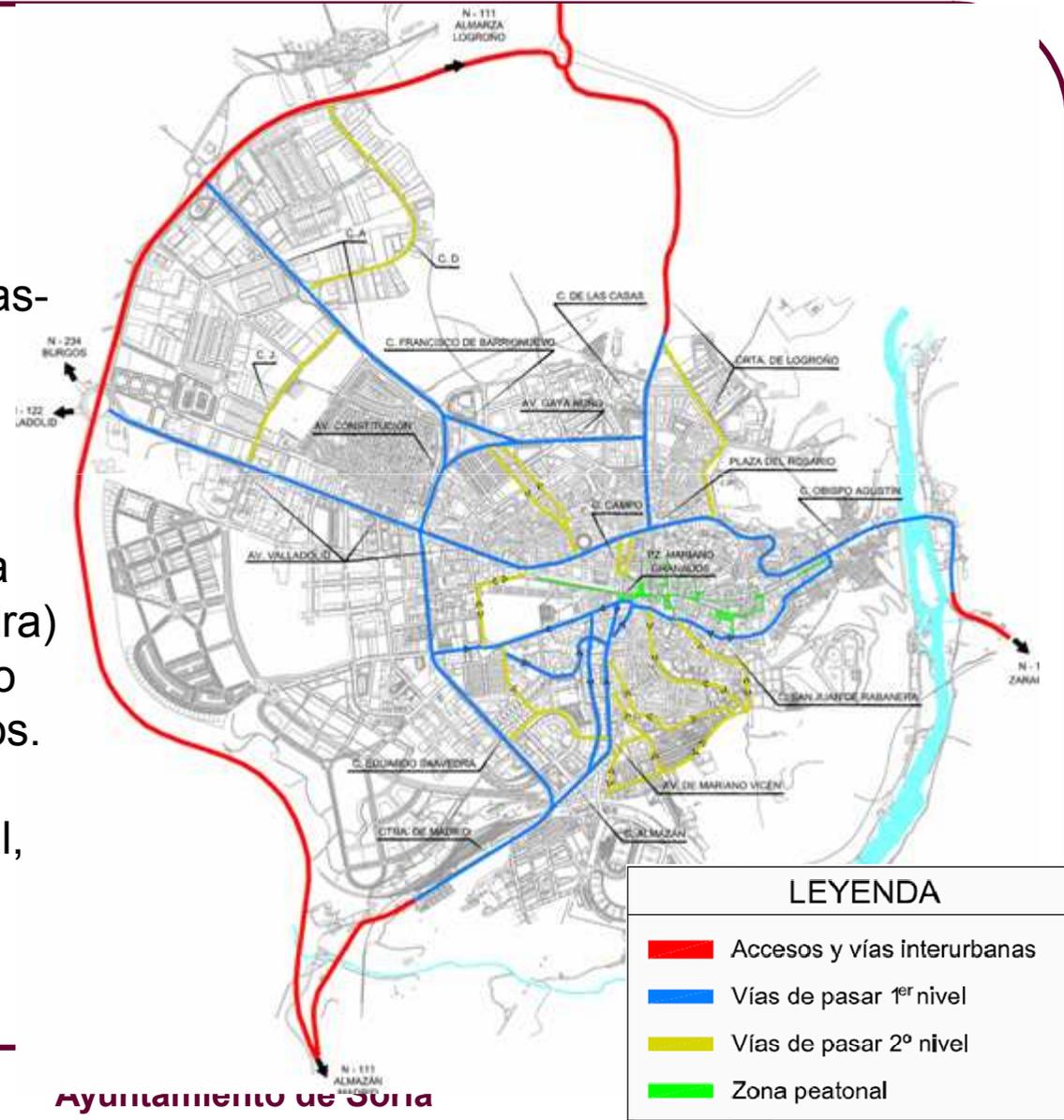
- Se plantea la creación de una web destinada a facilitar el coche compartido. Del mismo modo, en los planes de empresa, se puede potenciar una mayor ocupación del vehículo en base a una reserva de plazas para este tipo de usuarios e incluso la incentivación económica.

# PROPUESTAS DE ACTUACIÓN: CORTO PLAZO

# NUEVO ESQUEMA VIARIO

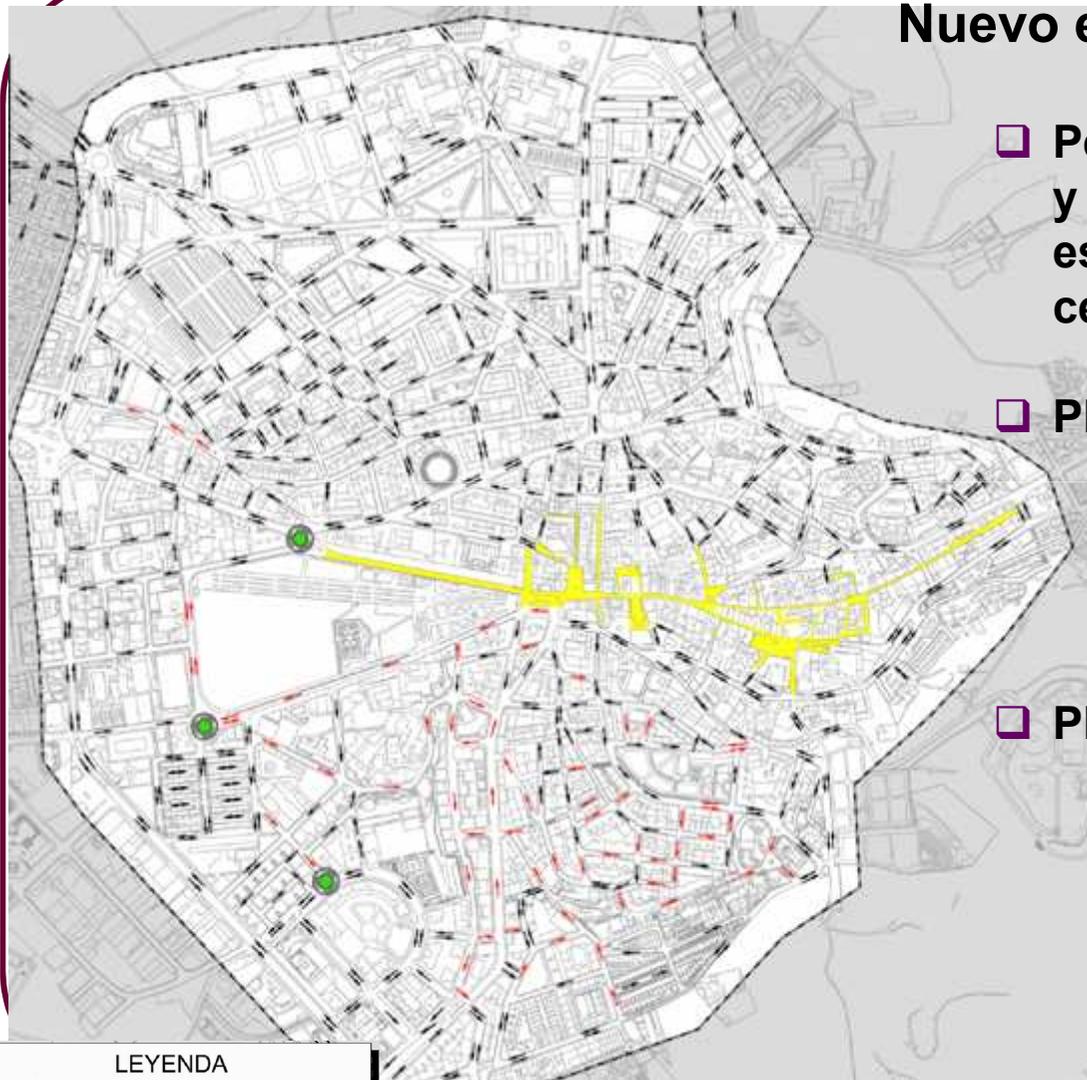
## Consecuencias de la peatonalización:

- ❑ Discontinuidad del eje Casas-Ferial-Mariano Vicén.
- ❑ Desvío de algunos de los itinerarios principales
- ❑ Desplazamiento del tráfico hacia la primera Ronda (Gaya Nuño-Constitución-E. Saavedra)
- ❑ Acceso al centro gestionado por los aparcamientos públicos. Los accesos se sitúan en la Rotonda del Espolón, c. Ferial, Av. Navarra y San Juan de Rabanera.



# ACTUACIONES PROPUESTAS

## Nuevo esquema viario:



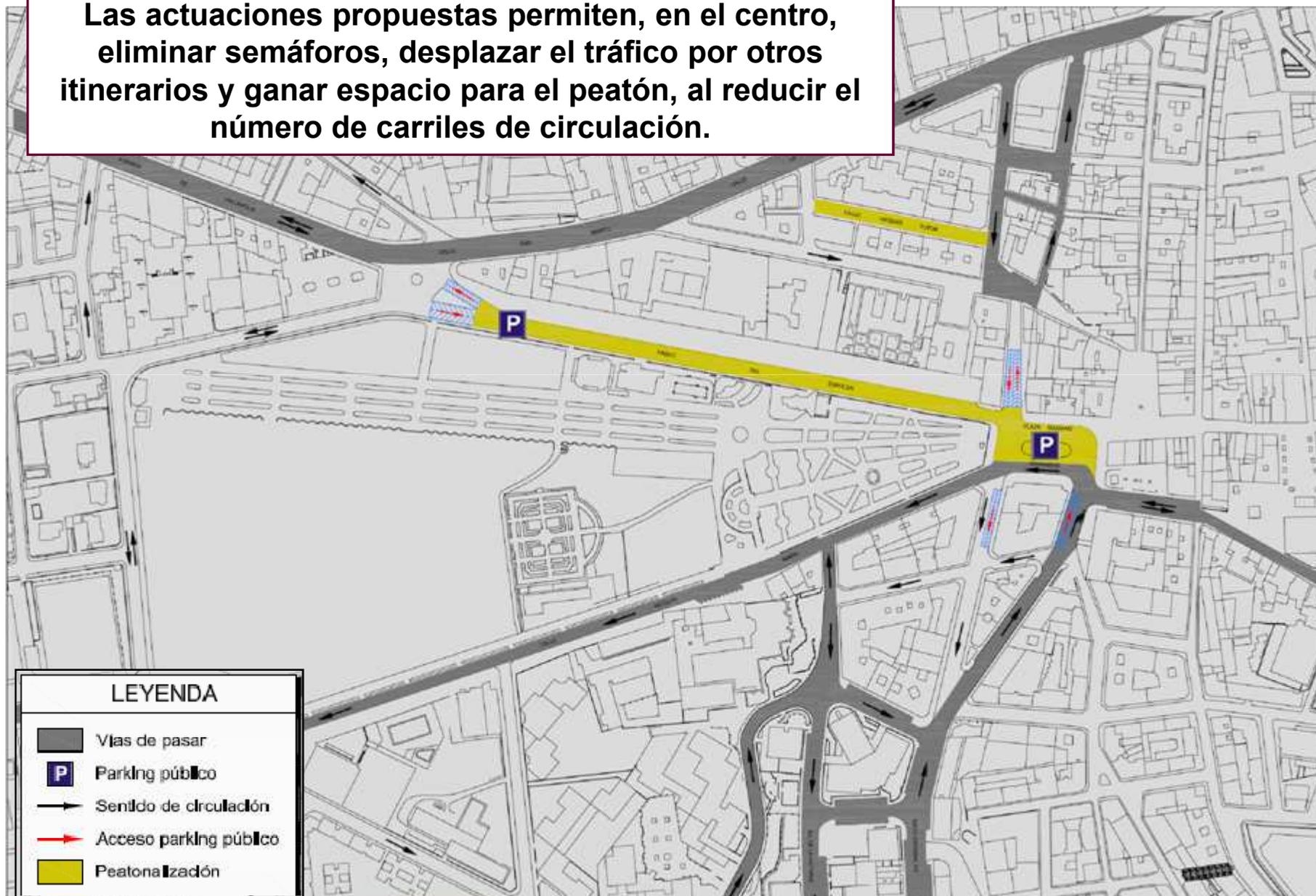
- **Peatonalización Mariano Granados y reordenación de sentidos: esquema de circulación en el centro**
- **Plan de sentidos únicos:**
  - Mariano Vicén – Duques de Soria – García Solier
  - Barrio del Calaverón
- **Plan de rotondas**
  - Avenida Valladolid – Pº del Espolón
  - Plaza José Antonio
  - Santa Teresa de Jesús – Santiago Gómez Santacruz

### LEYENDA

- Sentido actual de circulación
- Propuesta sentido de circulación
- Rotonda

## ESQUEMA DE CIRCULACIÓN: CENTRO

Las actuaciones propuestas permiten, en el centro, eliminar semáforos, desplazar el tráfico por otros itinerarios y ganar espacio para el peatón, al reducir el número de carriles de circulación.



## ESQUEMA DE CIRCULACIÓN: CALAVERÓN

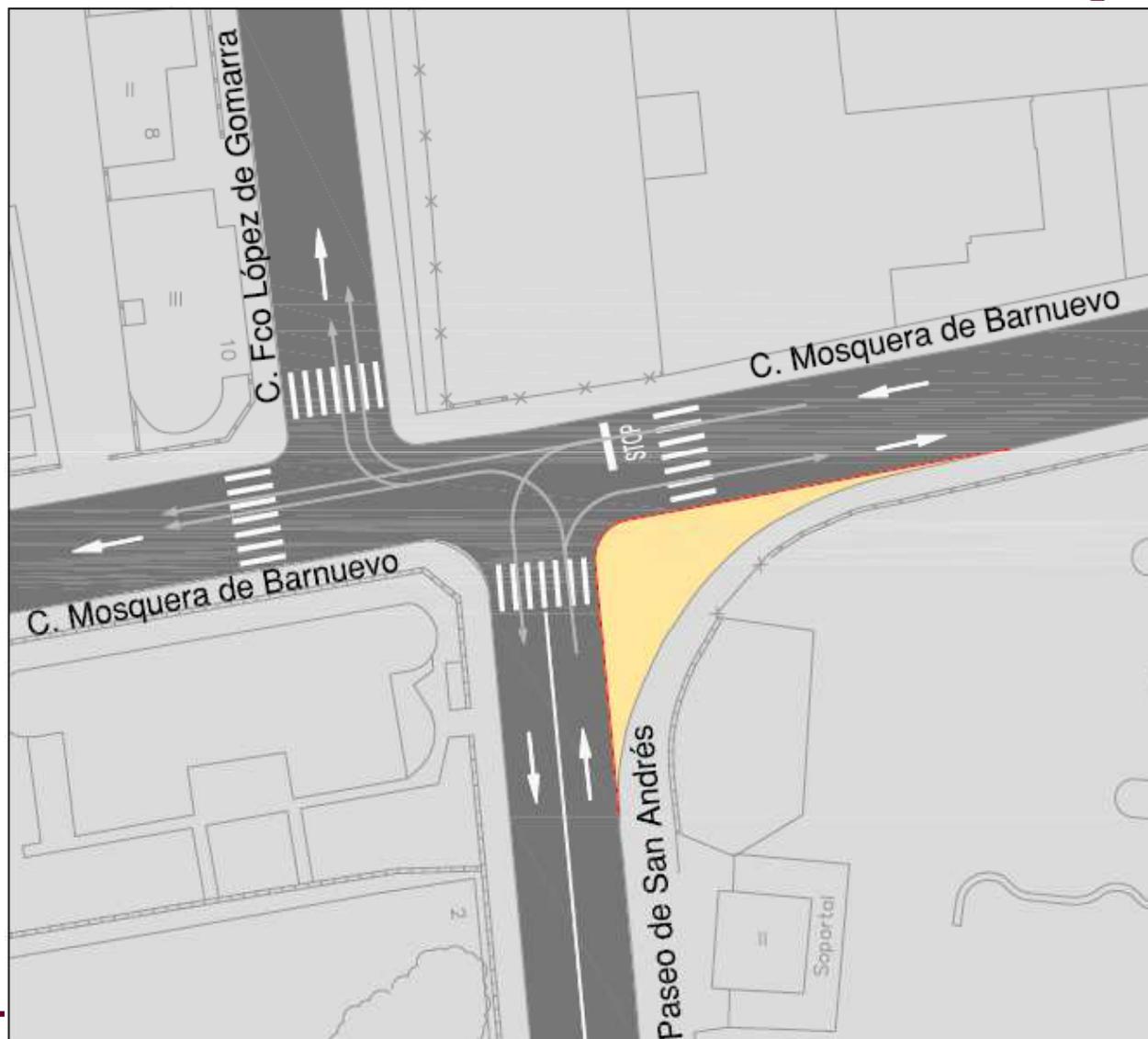
- ❑ Plan de sentidos únicos, creando un nuevo esquema de entradas y salidas (5s y 5e), y circulación en bucles.
- ❑ Doble sentido en las vías más preparadas: Camino de los Toros, Santa Clara y Fueros de Soria.
- ❑ Eliminación de puntos conflictivos.

**El nuevo esquema elimina los puntos de conflicto y permite ganar espacio para otros usos.**

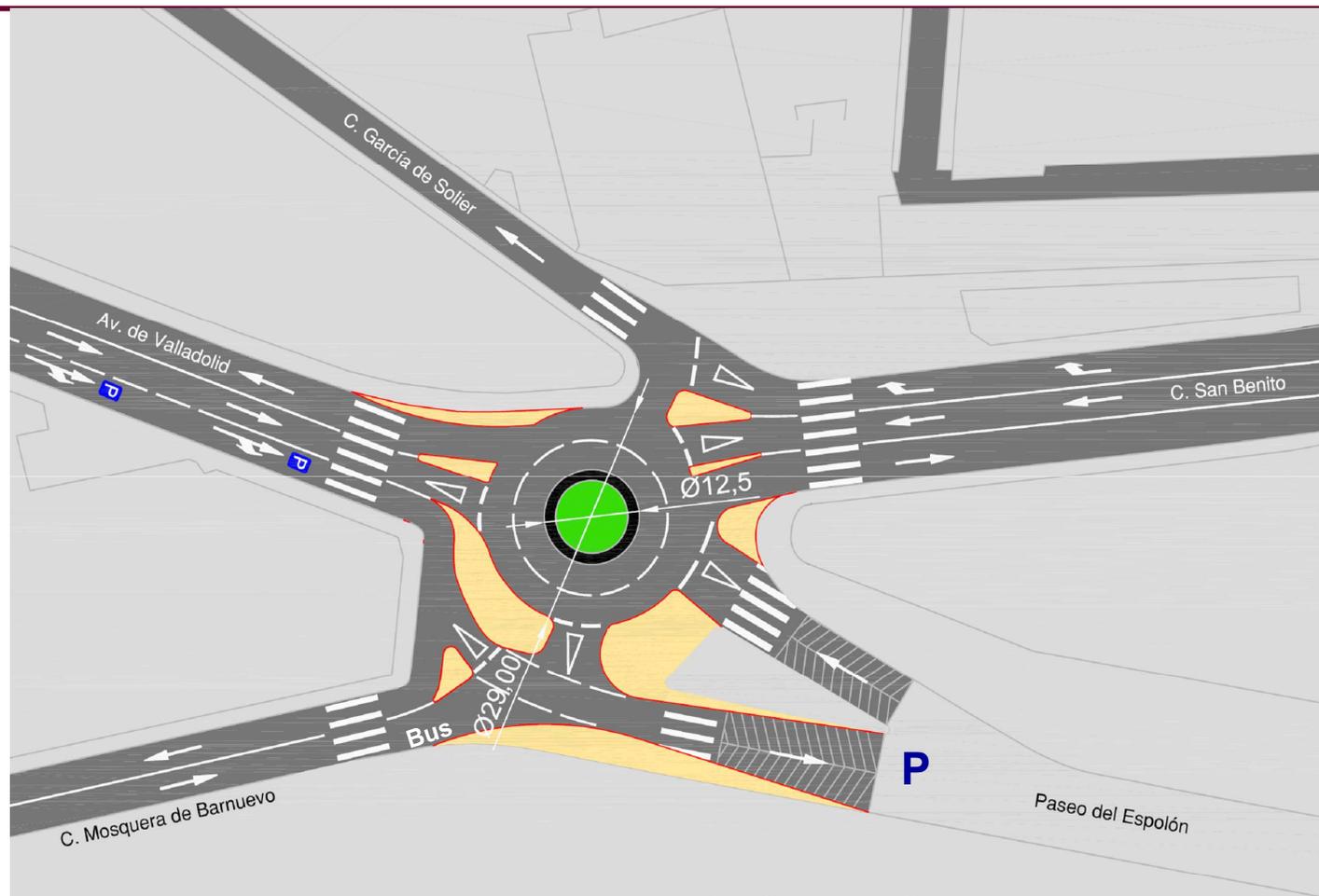


## Pº SAN ANDRÉS – C. MOSQUERA DE BARNUEVO

Aumento de la intensidad en Pº San Andrés por la conversión en doble sentido. **Propuesta: aumento de la prioridad mediante un Stop en Mosquera de Barnuevo**

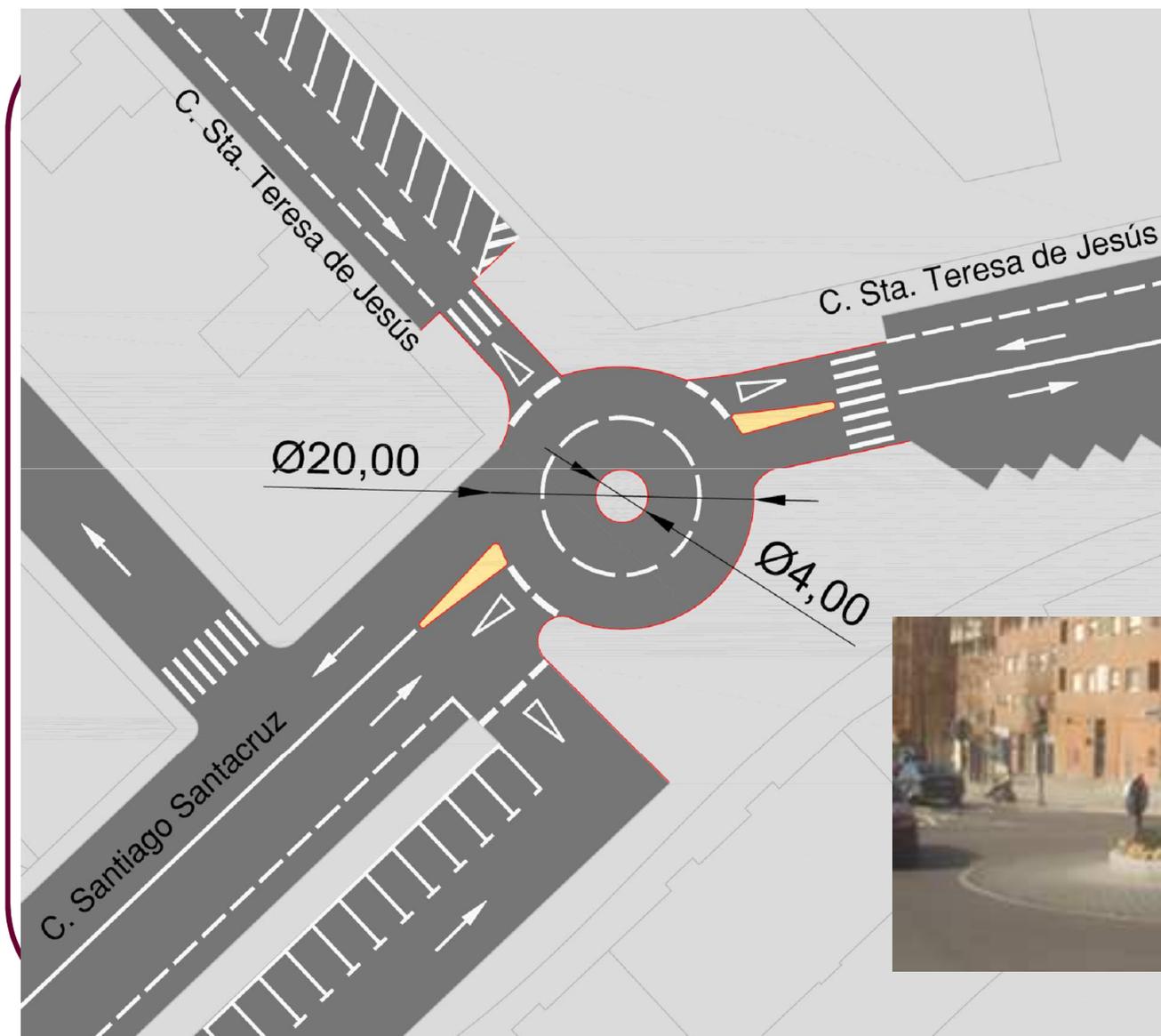


# AVENIDA VALLADOLID – Pº DEL ESPOLÓN



**Alternativa 3:** doble sentido de circulación en Mosquera de Barnuevo.

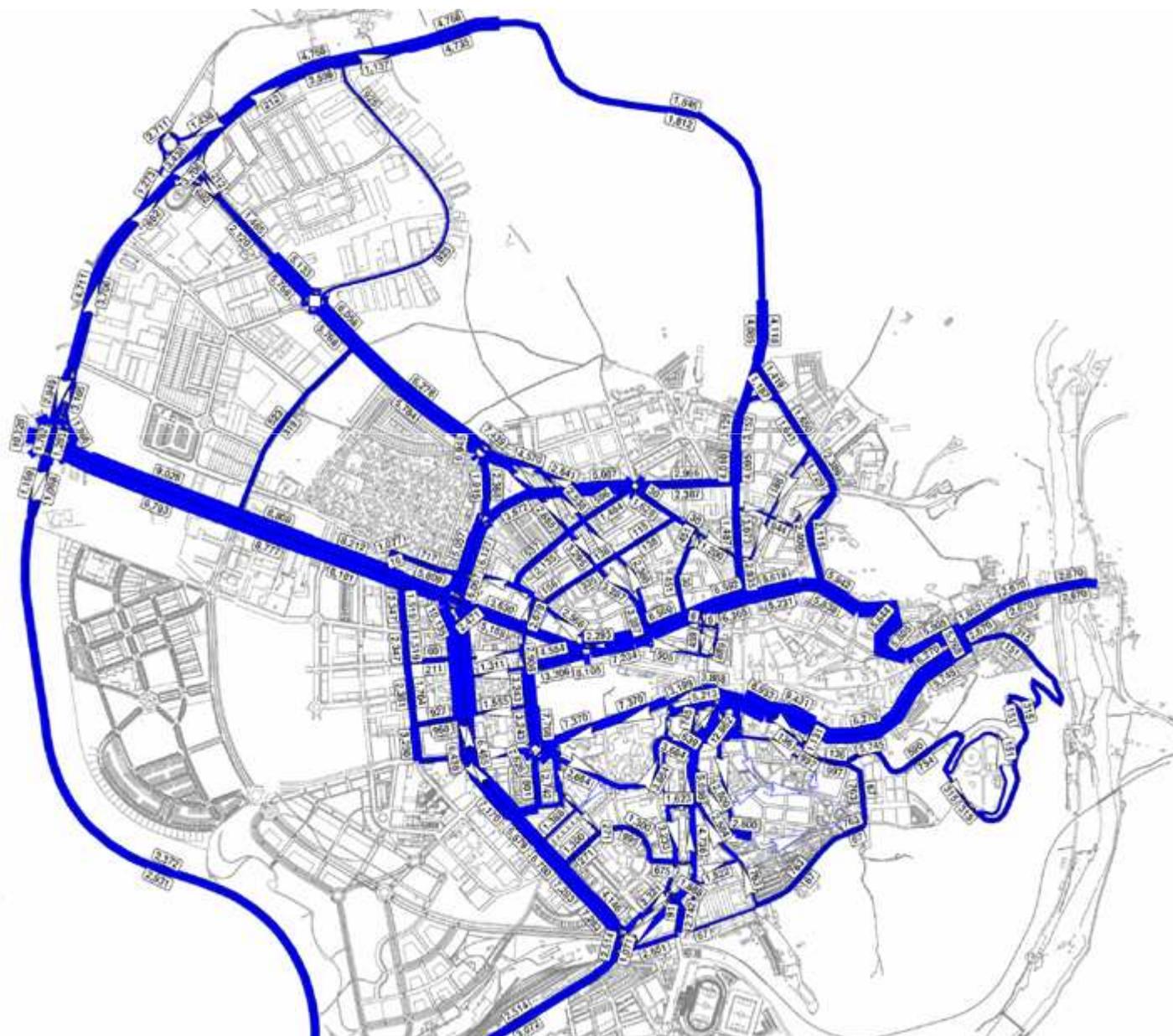
## STA. TERESA DE JESÚS – SANTIAGO GÓMEZ SANTACRUZ



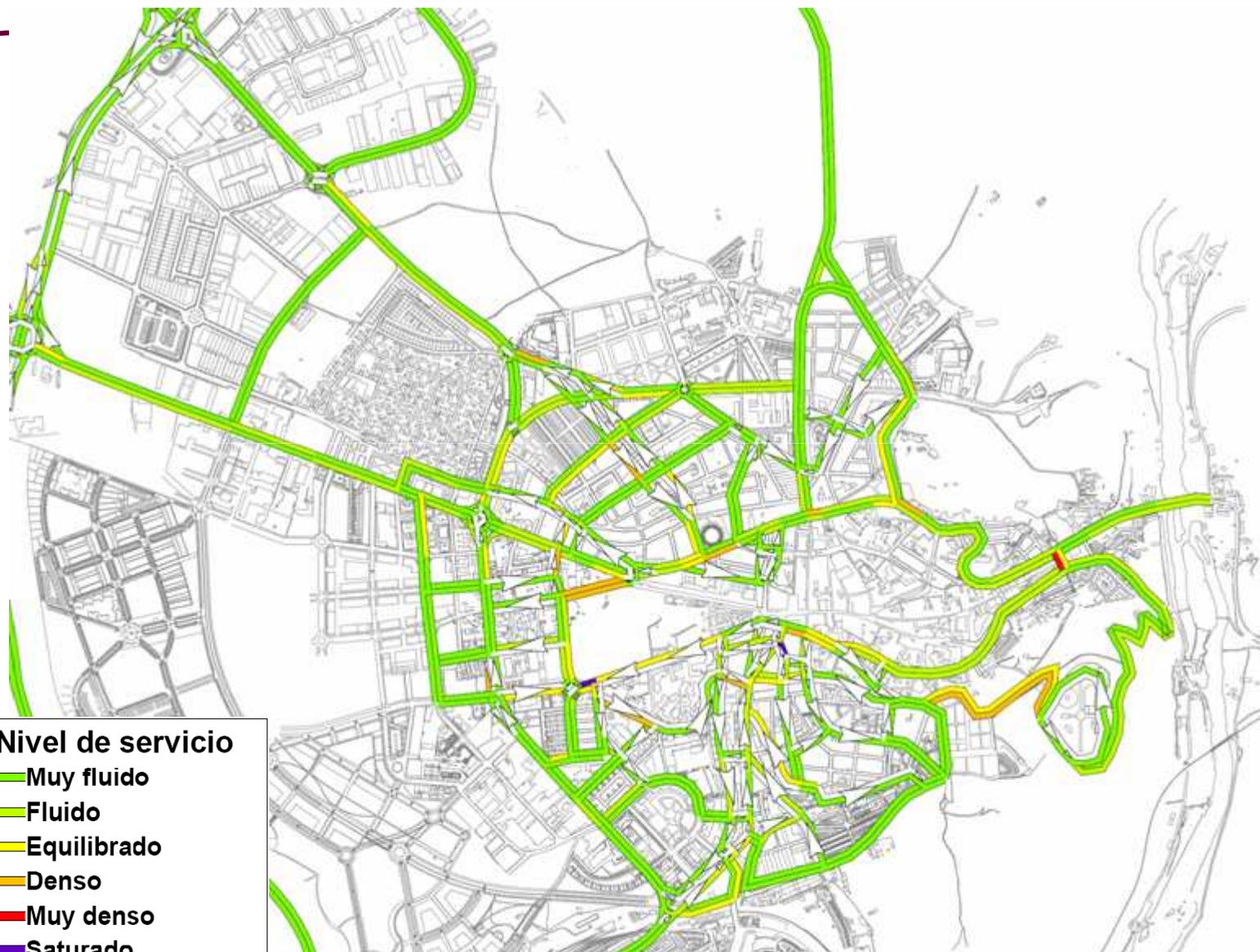
Se propone una rotonda para gestionar el cruce y disminuir la velocidad de circulación.



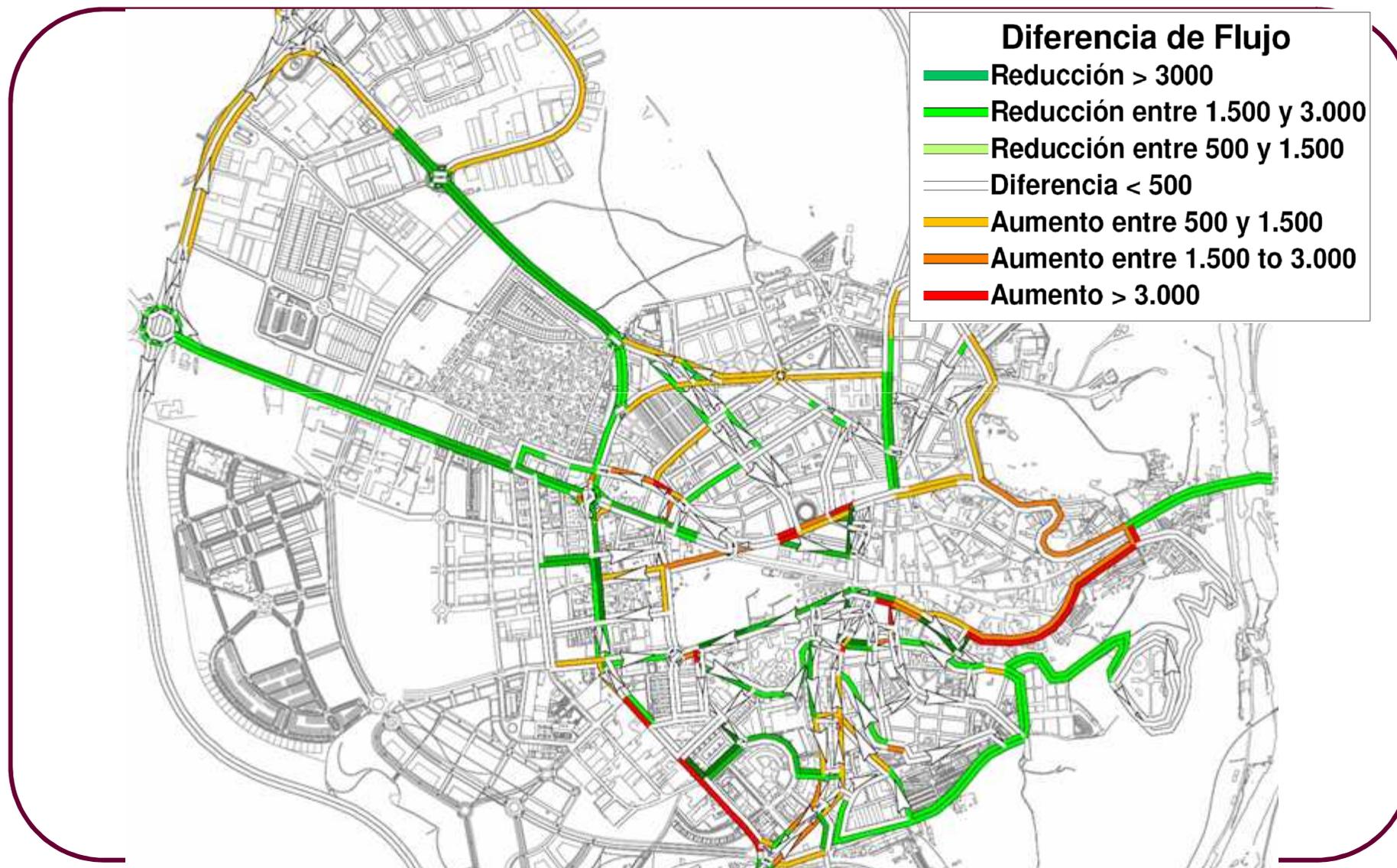
# INTENSIDAD DE TRÁFICO



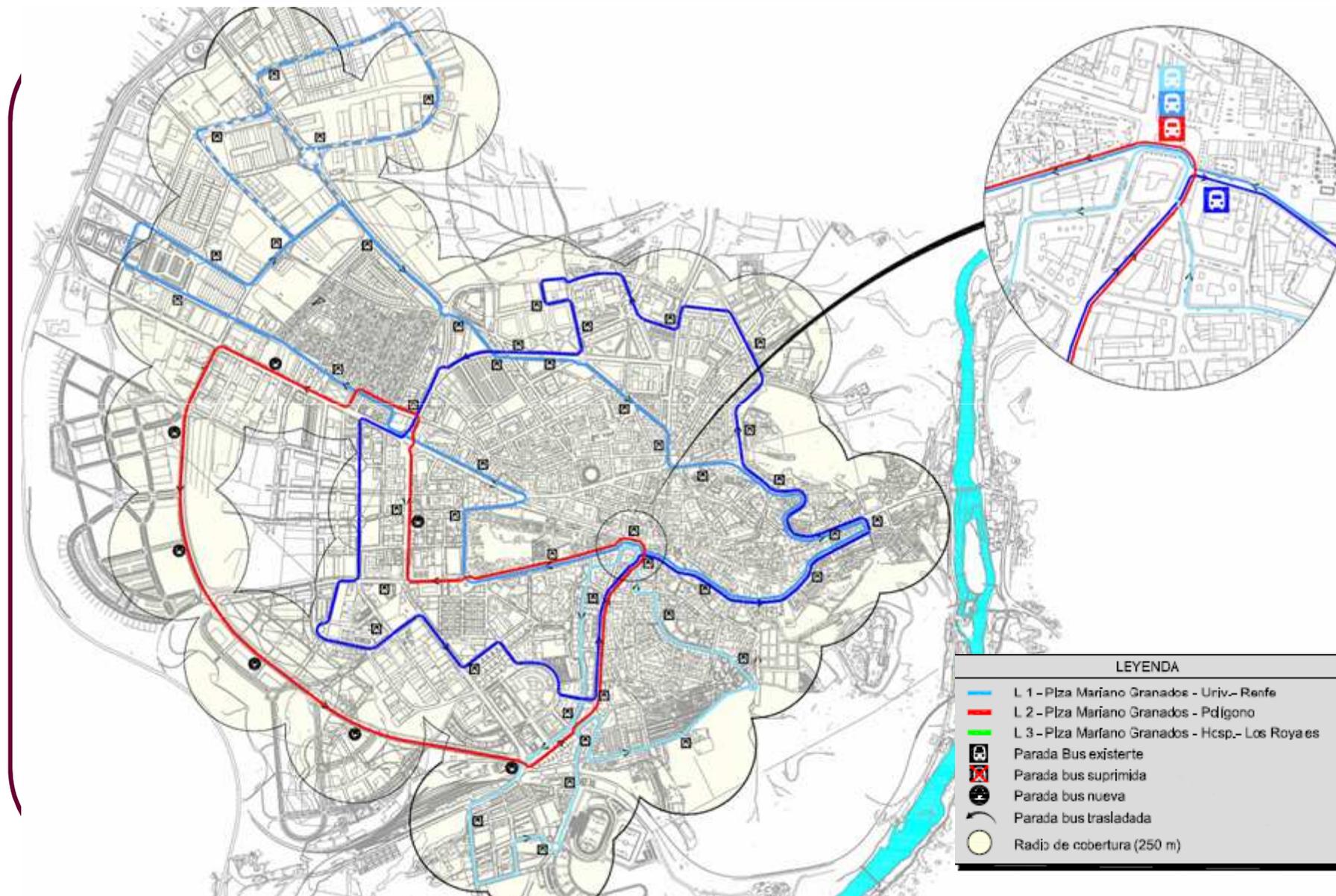
# NIVEL DE SERVICIO



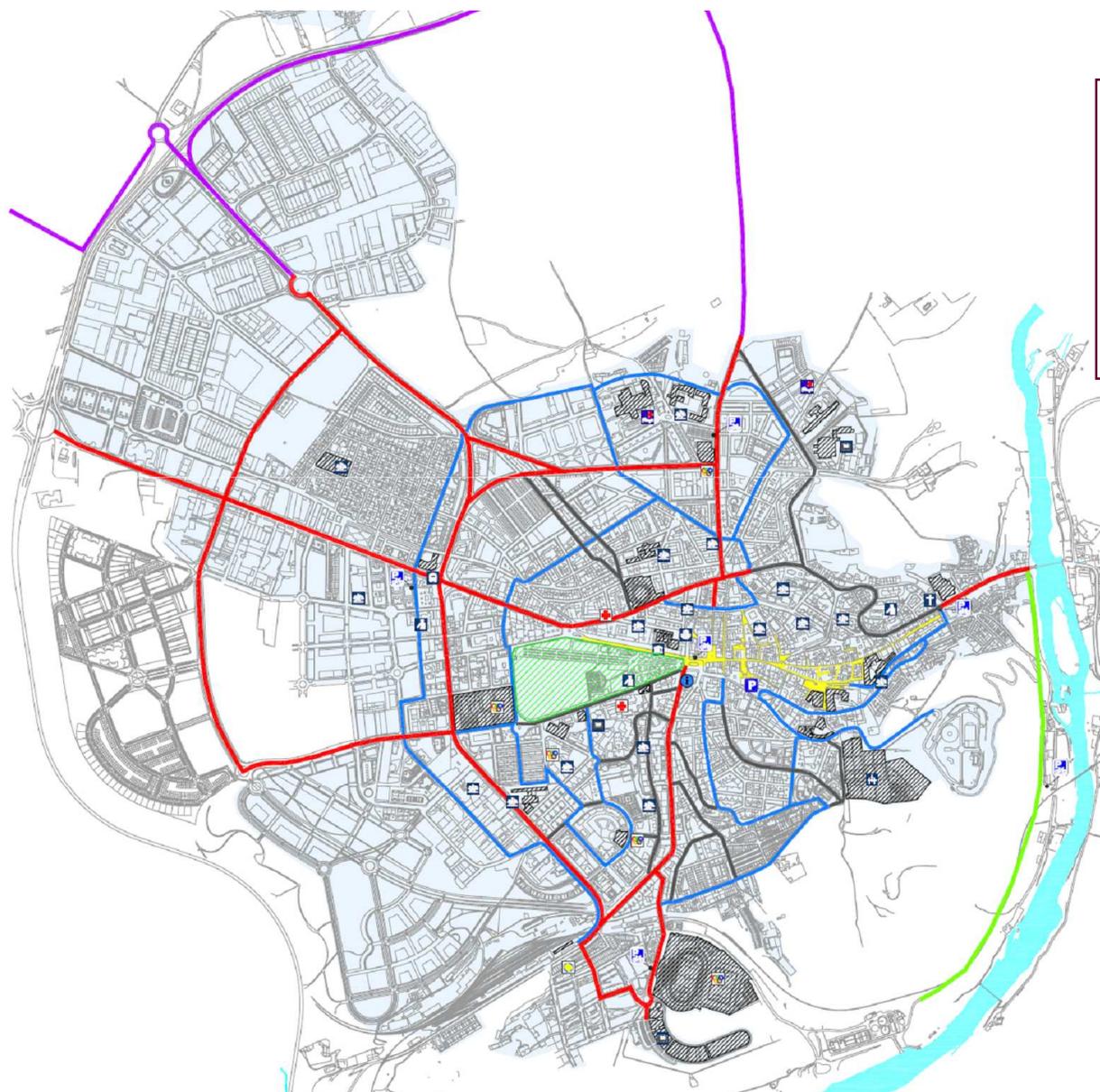
# DIFERENCIA DE ESCENARIOS



# ADAPTACIÓN LÍNEAS DE AUTOBUS



# PROPUESTA DE RED DE BICICLETAS



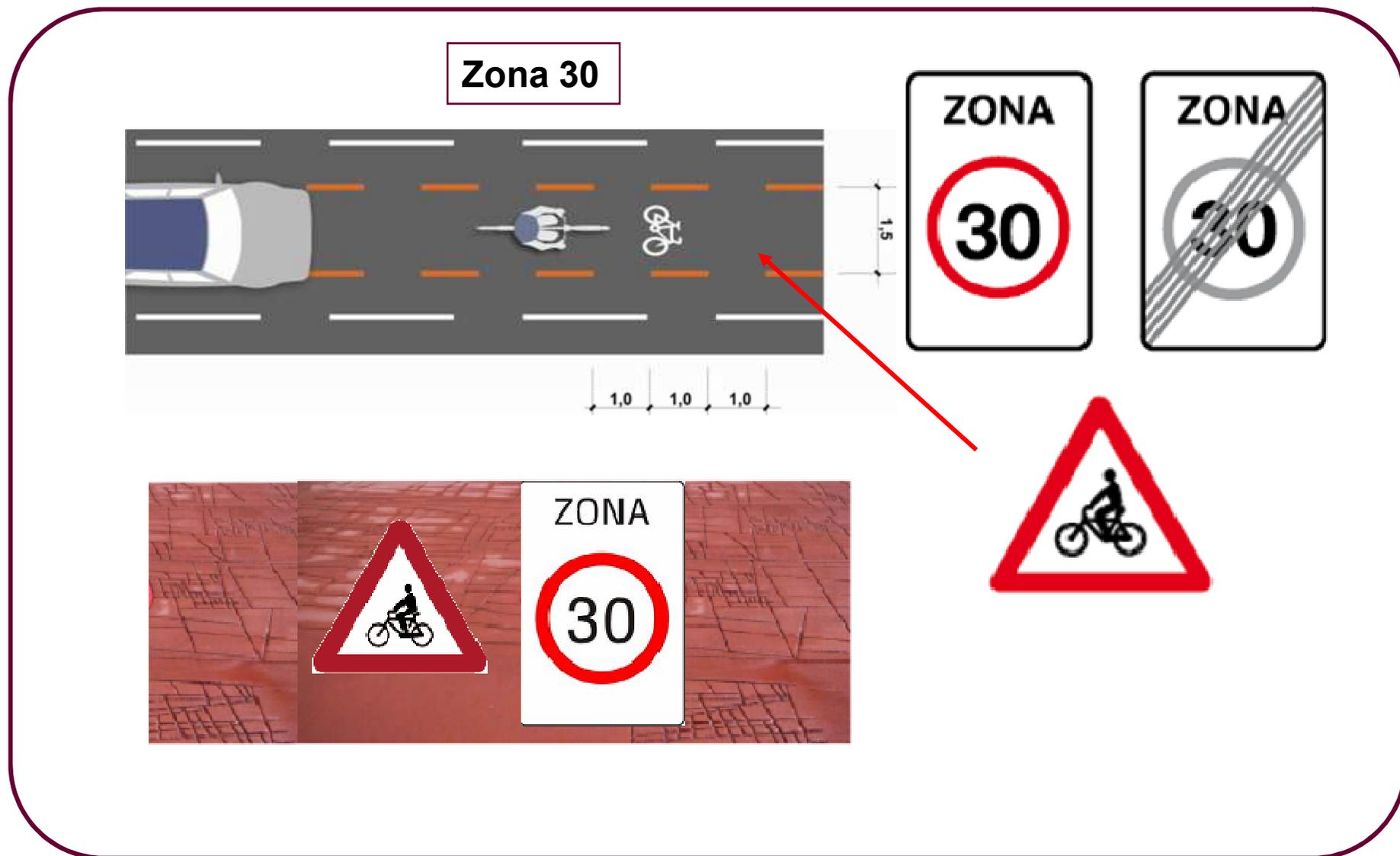
## A corto plazo:

- Utilización de las zonas 30 y peatonales
- Señalización específica

## LEYENDA

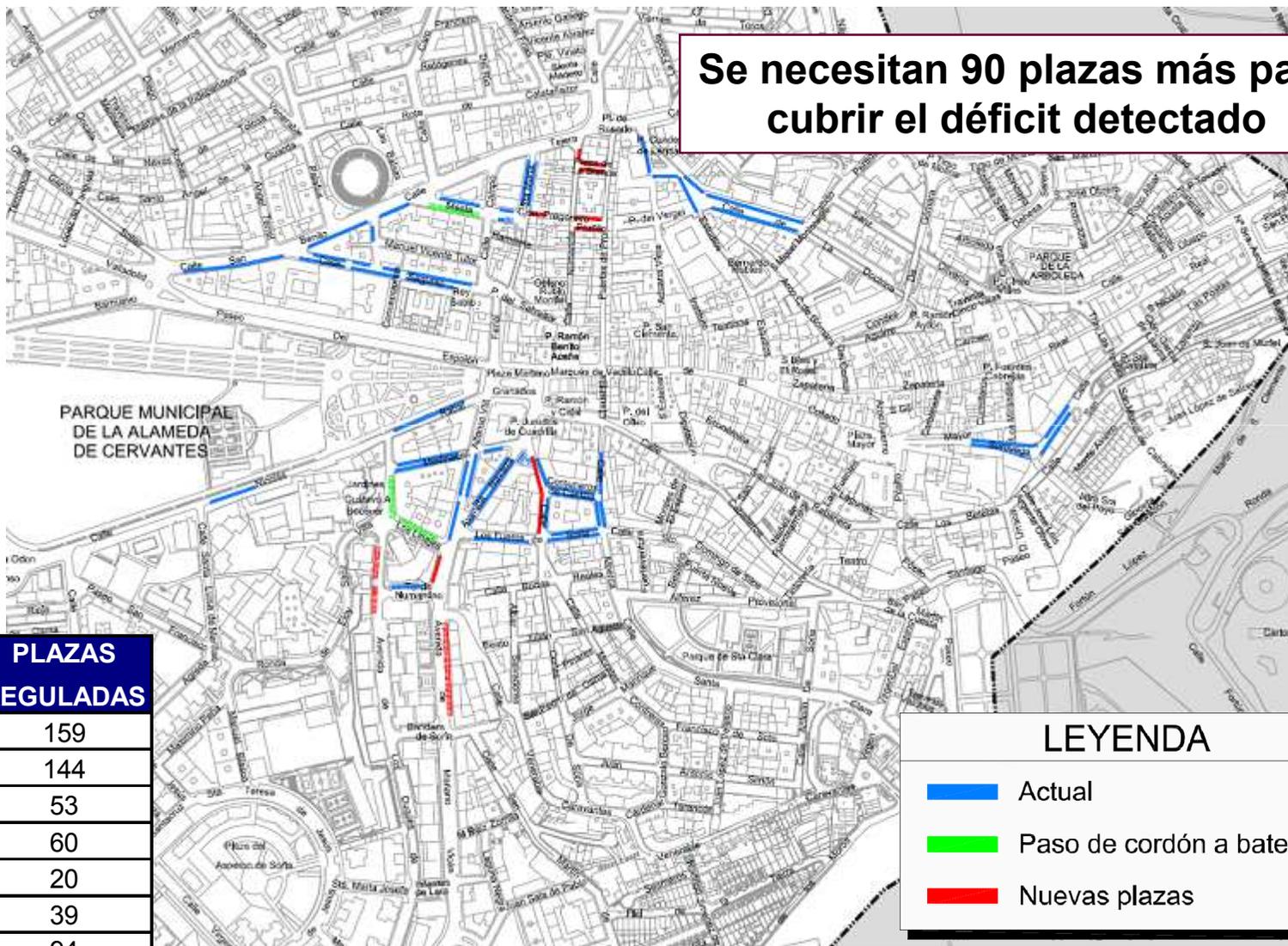
	Red existente
	Red básica
	Itinerarios corto plazo
	Vía verde
	Zona peatonal
	Zona 30
	Estación OnRoll
	Red básica de vehículos

# SEÑALIZACIÓN RED DE BICICLETAS



# PROPUESTA DE REGULACIÓN (CENTRO)

**Se necesitan 90 plazas más para cubrir el déficit detectado**



ZONA	PLAZAS REGULADAS
1	159
2	144
3	53
4	60
6	20
7	39
18	94
<b>TOTAL</b>	<b>569</b>

LEYENDA	
<span style="color: blue;">█</span>	Actual
<span style="color: green;">█</span>	Paso de cordón a batería
<span style="color: red;">█</span>	Nuevas plazas

## **TRATAMIENTO DE LA CARGA Y DESCARGA**

**Se propone aumentar las plazas destinadas a la carga y descarga de mercancías, mediante la utilización de la zona regulada y la ampliación de las zonas reservadas:**

- ❑ En el centro, se propone utilizar la zona regulada, permitiendo el estacionamiento gratuito durante 20' a las operaciones de carga y descarga. Para el control del tiempo, los usuarios deberán extraer un tiquet del parquímetro. A partir de 20' deberá pagarse la tarifa correspondiente.
- ❑ En el resto de zonas, se propone ampliar el número de reservas disponibles.

**Del mismo modo, se propone restringir el horario permitido para realizar este tipo de operaciones:**

- ❑ En el casco antiguo (zona peatonal), se propone limitar la C/D entre las 7 y las 10h. de la mañana, coincidiendo con los horarios de apertura de la mayoría de comercios.
- ❑ En la zona regulada se propone permitir la carga y descarga entre las 7 y las 13h.

## CONCLUSIONES

### LA MOVILIDAD DE LOS PEATONES

- El Plan diseñado (zonas de prioridad peatonal y el incremento de la anchura de las aceras) garantiza la movilidad peatonal, no sólo en todo el centro, que se configura como un gran espacio comercial “a cielo abierto”, sino en toda la ciudad, gracias a la red básica definida.

### LA MOVILIDAD EN BICICLETA

- Se ha definido una red de itinerarios de bicicletas entre los principales centros de atracción de viajes, las zonas residenciales y los centros de trabajo

### EL TRANSPORTE PÚBLICO

- Se mejora la conexión entre los barrios, el centro y los polígonos industriales
- Se ha reducido la longitud de las líneas, mejorándose la gestión del servicio

## CONCLUSIONES

### ❑ LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

- La jerarquía viaria permite especializar las calles, destinando las vías más preparadas para el tráfico a la circulación de vehículos
- El plan de sentidos únicos garantiza la disminución de puntos de conflicto y el incremento de la oferta destinada al peatón y la bicicleta
- Los niveles de saturación detectados son sostenibles en toda la red viaria

### ❑ EL APARCAMIENTO

- A corto plazo, el aparcamiento de Mariano Granados permite cubrir parte de los déficits detectados
- Si bien las actuaciones sobre el viario suponen una reducción de la oferta en calzada, las ampliaciones de zona regulada propuestas dan servicio a la demanda existente y prevista.
- A largo plazo y siempre que se consolide la utilización de la oferta actual, existe la posibilidad de crear nuevas infraestructuras de aparcamiento y oferta en calzada para paliar los déficits futuros. No obstante, la evolución de la motorización es determinante para la situación futura.