

Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Villa de Bilbao

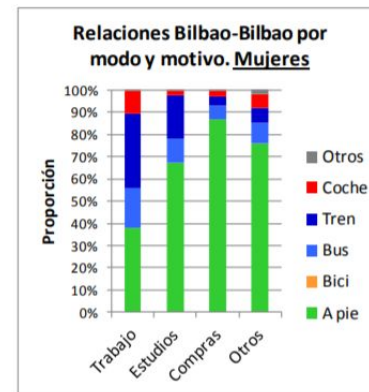
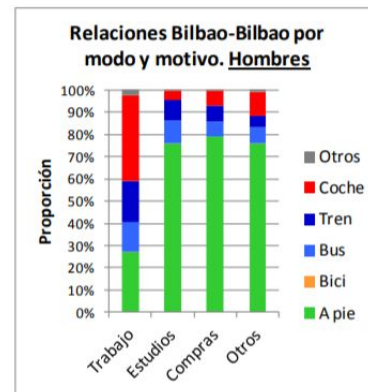
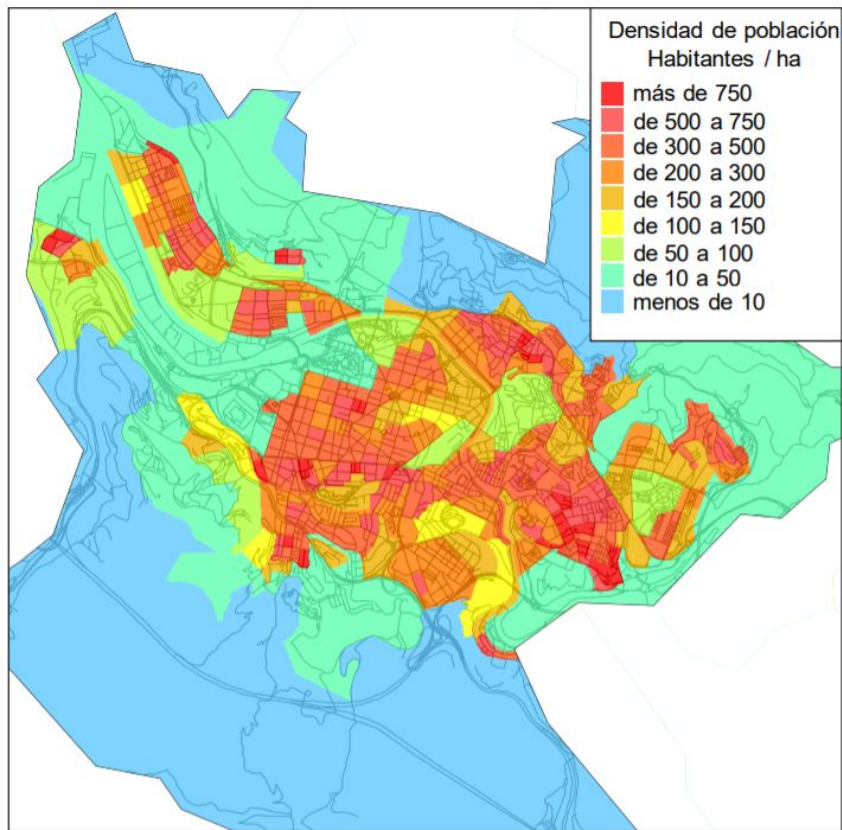


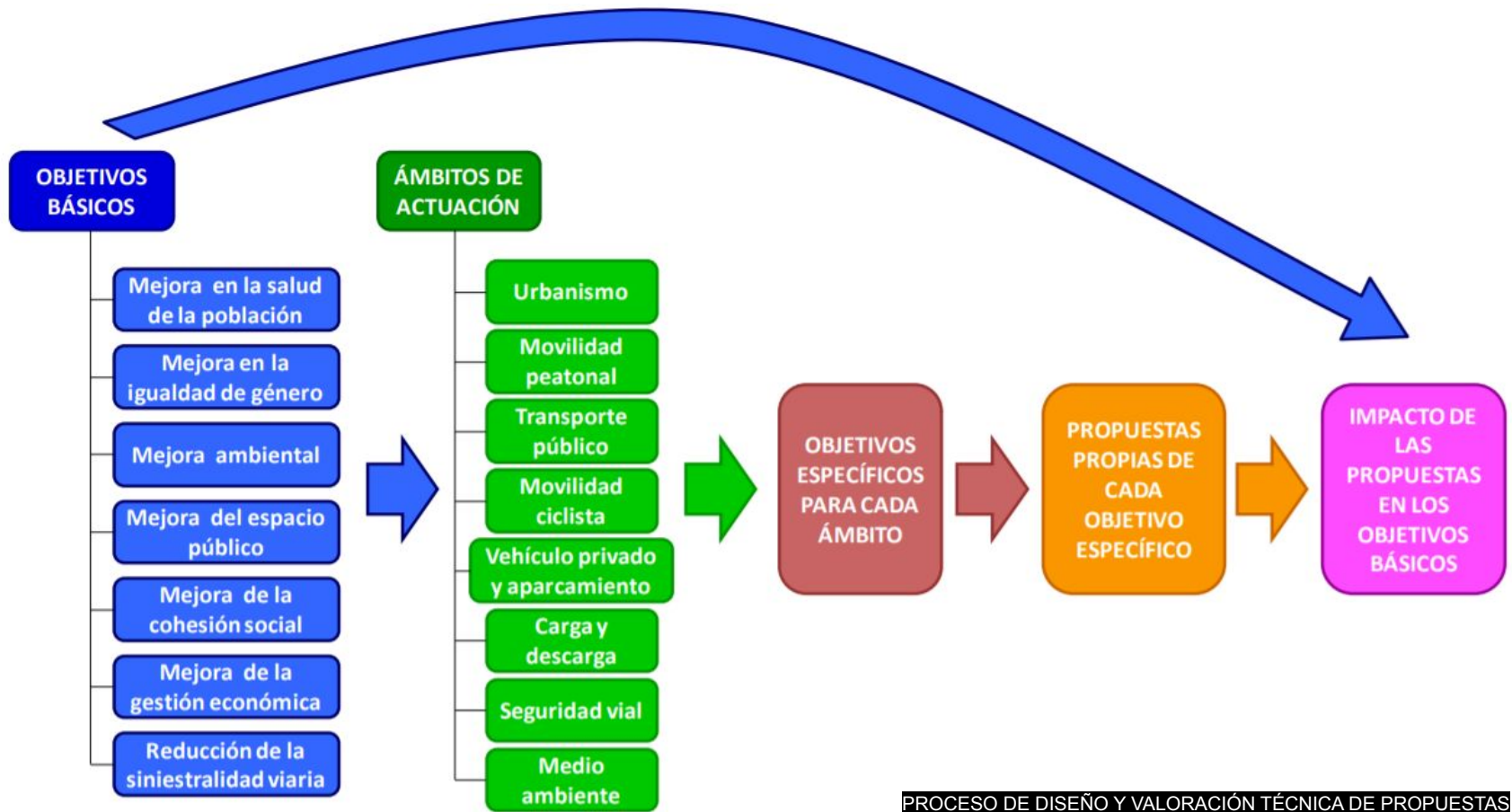
Sara Arboleya Rodríguez

Laura Falagán Rodríguez

Luz Pardo del Viejo

María Zufiur Azcorreta





PROCESO DE DISEÑO Y VALORACIÓN TÉCNICA DE PROPUESTAS

DIAGNÓSTICO

OBJETIVOS

URBANISMO Y ORDENACIÓN

MOVILIDAD

TRANSPORTE

SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Promover un urbanismo denso y mixto

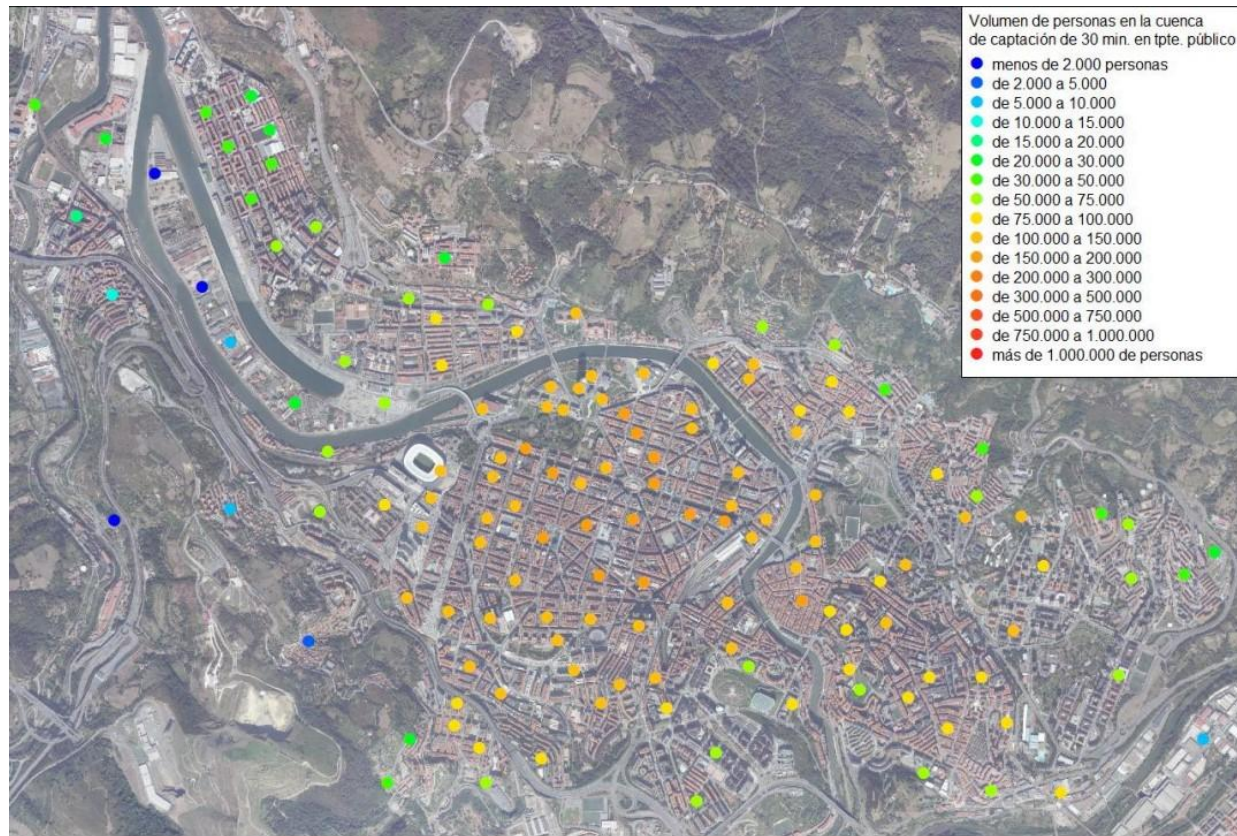
Los nuevos desarrollos de residencia y de actividad económica se concentrarán en aquellas zonas de Bilbao en las que la accesibilidad en transporte público presente mejores índices, medidos éstos en volumen de personas que pueden acceder en este modo con una duración del viaje inferior a determinado valor.

. Beneficios

Mejora de la competencia del desplazamiento peatonal y ciclista y del transporte público frente al automóvil para la realización de los viajes. Reducción del uso del automóvil.

. Acciones

Aumentar los índices de actividades económicas establecidos en el PGOU en las áreas de la ciudad a las que pueda llegar un mayor número de personas a pie, en bicicleta o en transporte colectivo desde su residencia en un tiempo inferior a 30 minutos. Aumentar los índices de edificabilidad residencial establecidos en el PGOU en las áreas de la ciudad desde las que se pueda llegar a un mayor número de empleos a pie, en bicicleta o en transporte colectivo en un tiempo inferior a 30 minutos.



Mapa 12. Volumen de personas que pueden acceder a cada punto de Bilbao en menos de 30 minutos viajando en transporte público. Fuente: elaboración propia.

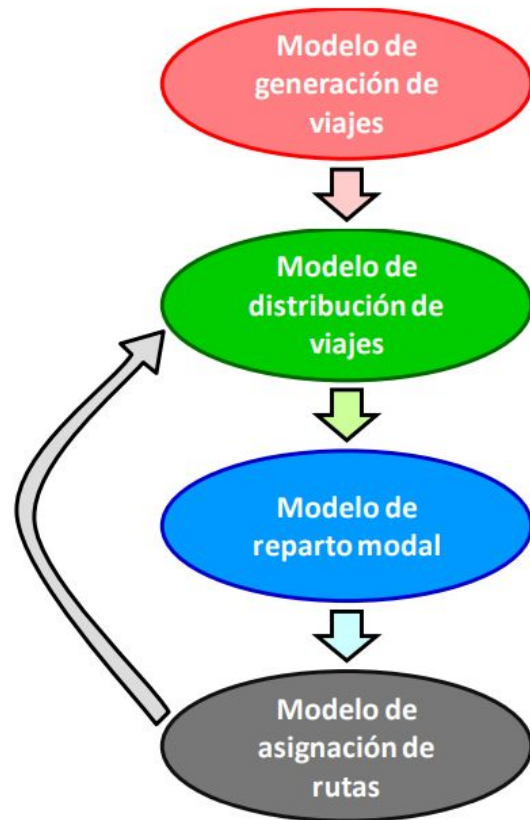
Incluir evaluaciones de movilidad en el PGOU

. Beneficios

- . Selección de aquellas políticas que conlleven unos menores impactos ambientales y en salud asociados a la movilidad.
- . Menor volumen de emisiones.

. Acciones

- . Establecer la herramienta de modelo de transporte como preceptiva para la evaluación de la movilidad de los escenarios de desarrollo futuro de la ciudad.
- . El modelo de transporte deberá ser de tipo secuencial con una desagregación adecuada de la geografía -recomendable el nivel de sección censal-. Constará de las cuatro etapas básicas:
 1. Generación/atracción, consistente en la definición de los viajes generados y atraídos por cada zona de transporte.
 2. Distribución, consistente en la creación de matrices origen destino entre zonas en base a las propiedades socioeconómicas y a la red de transporte; no es recomendable la utilización de encuesta por el bajo nivel de desagregación que éstas permiten.
 3. Reparto modal, entre viajes no motorizados, transporte público y transporte privado basado en los niveles de competencia entre ellos.
 4. Asignación de rutas de desplazamiento basándose en los tiempos de viaje y los niveles de congestión.



Esquema 2. Análisis de la movilidad según un proceso secuencial. Fuente: elaboración propia.

Participar activamente en el PTP desde criterios de movilidad

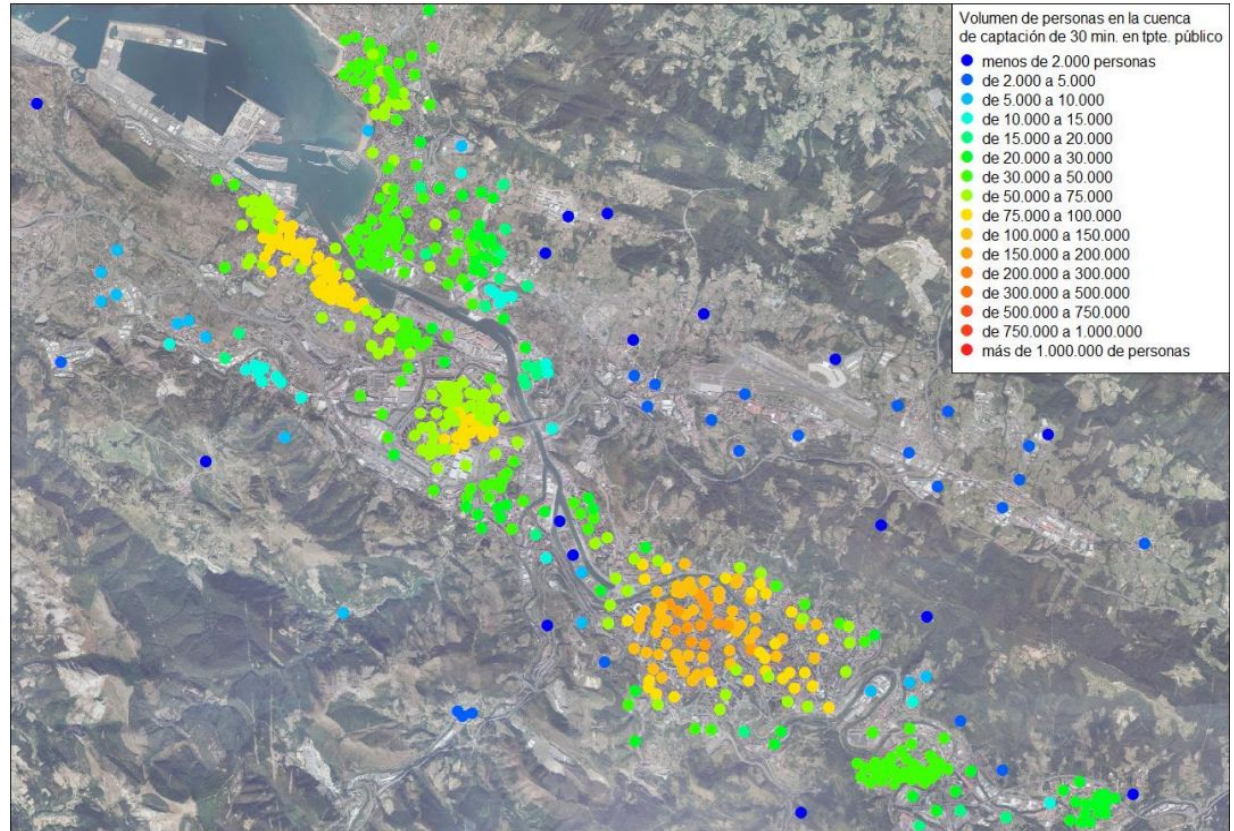
Los nuevos desarrollos de residencia y de actividad económica tenderán a concentrarse en aquellas zonas del Área Metropolitana en las que la accesibilidad en transporte público presente mejores índices, medidos éstos en volumen de personas que pueden acceder en este modo con una duración del viaje inferior a determinado valor.

. Beneficios

Mejora de la competencia del transporte público frente al automóvil para la realización de los viajes de trabajo. Reducción del uso del automóvil.

. Acciones

Intervenir en la redacción del PTP para establecer los nuevos desarrollos económicos del área metropolitana de Bilbao en el entorno de las estaciones y paradas de transporte público a las que pueda llegar más cantidad de gente en este modo en un tiempo inferior a 30 minutos. No permitir que los nuevos desarrollos se ubiquen fuera de estas áreas mejor cubiertas por el transporte colectivo para evitar el uso cautivo del automóvil.



Mapa 14. Volumen en personas que pueden acceder a cada punto del Área metropolitana de Bilbao en menos de 30 minutos viajando en transporte público.

MOVILIDAD PEATONAL:

El desplazamiento peatonal, por el hecho de ser el modo con menor impacto en el medio, por su prácticamente nulo consumo de recursos y por su alcance universal, se configura como el eje prioritario del PMUS.

Objetivos:

1_ Mejorar la interconexión peatonal.

- > Establecer caminos escolares seguros.
- > Crear zonas pacificadas en torno a los corazones de barrio.

2_ Desarrollar un modelo de peatonalización eficiente, equitativo y funcional.

- > Incluir en el PGOU la relación entre superficie residencial y de servicios-equipamientos de forma que se puedan satisfacer las necesidades habituales dentro de los barrios. Impulso de los barrios.

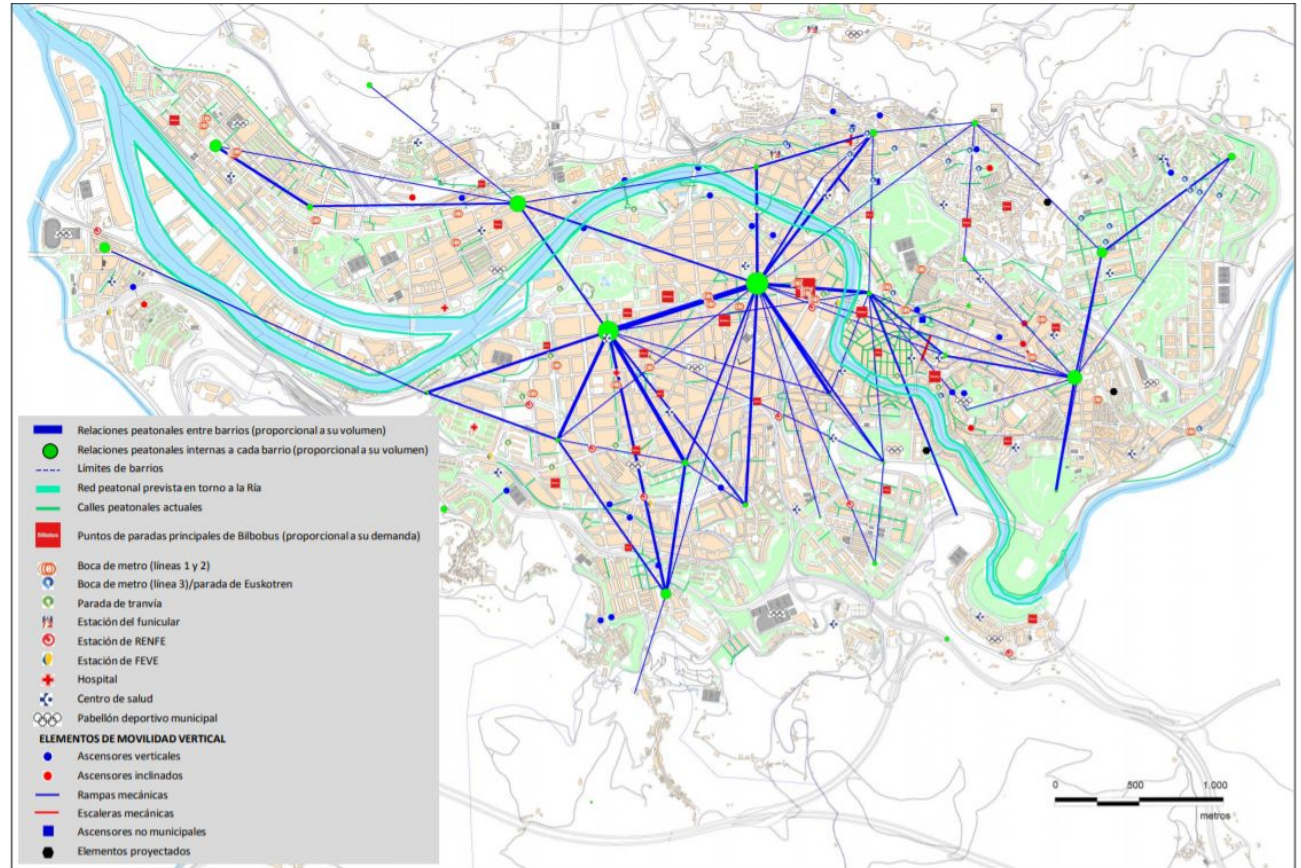
3_ Continuar con la mejora de la movilidad vertical.

4_ Optimizar el sistema de semáforos

- > Reducir los ciclos semafóricos.

5_ Priorización de la movilidad Peatonal en la ciudad.

- > Realizar un plan para la eliminación de algunos semáforos.



Mapa 15. Relaciones peatonales intra e inter barrios, elementos de movilidad vertical, calles peatonales actuales y propuesta peatonal de la ribera de la Ría.

MOVILIDAD CICLISTA:

El modo de desplazamiento que, en proporción a su uso, está experimentando mayores crecimientos. Su flexibilidad de recorrido y su radio de acción mayor que el viaje peatonal convierten a este modo en un complemento muy adecuado para viajes de distancias medias.

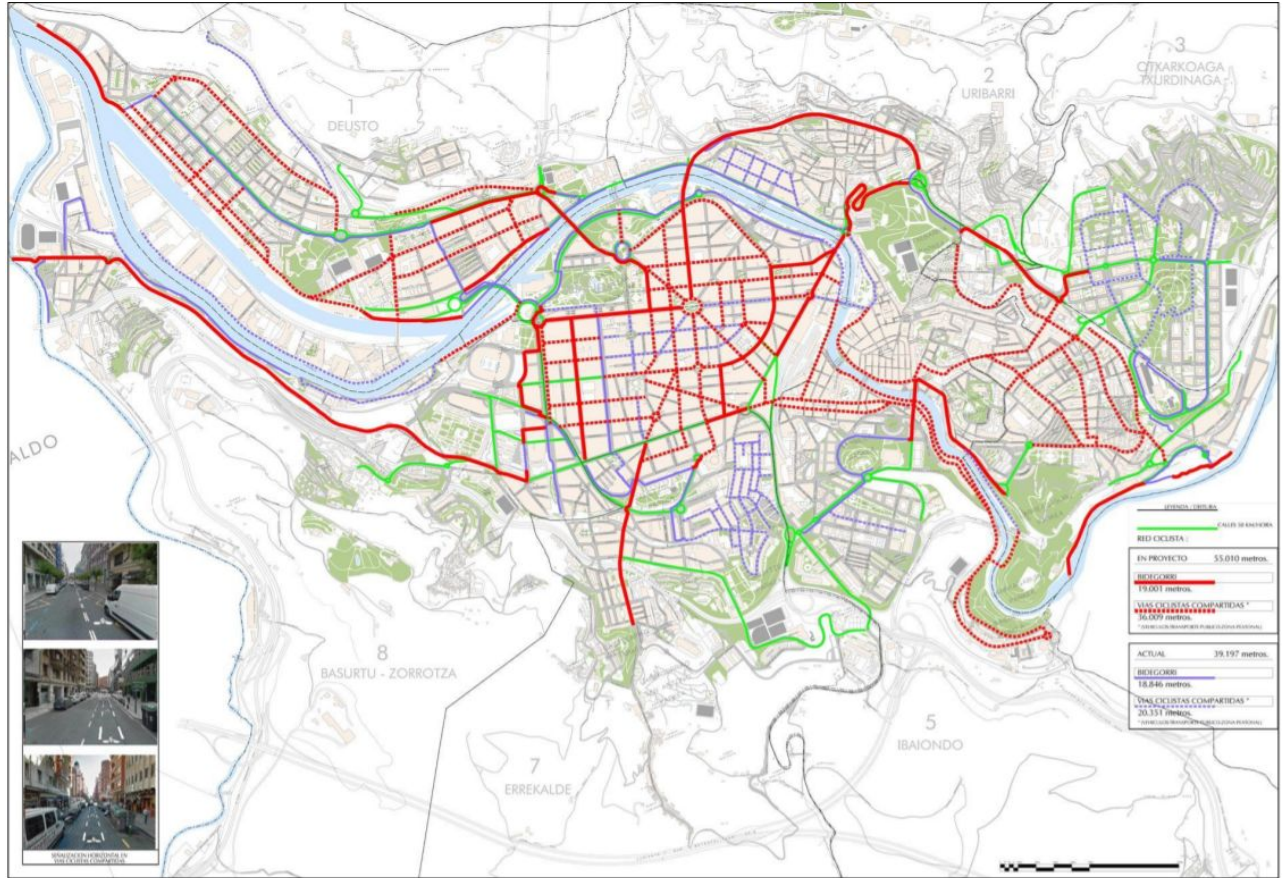
Las tipologías propuestas:

1_ Bidegorri/carril bici segregado y protegido preferentemente unidireccional en calles de limitación de velocidad a 50 km/h

2_ Ciclocalles con señalización vertical y horizontal que indiquen la preferencia de circulación ciclista en calles de limitación de velocidad a 30 km/h

Las actuaciones para promover el uso de la bicicleta pasan por:

- 1_ Ampliación de la infraestructura ciclista, tanto segregada como compartida
- 2_ Construcción de aparcabici cómodos y seguros
- 3_ Incorporación de la bicicleta de pedaleo asistido
- 4_ Medidas de información al usuario de la bicicleta -señalización, App-
- 5_ Formación a los usuarios del espacio público de cómo se ha de circular en él



Mapa 21. Actuaciones previstas en la red ciclista de Bilbao. Fuente: Ayuntamiento de Bilbao.

TRANSPORTE PÚBLICO:

A partir de una determinada distancia a recorrer, entre uno y dos km, el viaje peatonal resulta ser inviable. Entonces el desplazamiento sólo puede realizarse en bicicleta o en viaje motorizado

Objetivos:

1_ Mejorar la intermodalidad entre operadores

---> Favorecer el establecimiento de la tarifa única para todos los operadores de Bizkaia; despenalizar transbordos.

---> Establecer puntos de intercambio en los que se cuide especialmente la comodidad, rapidez y coordinación de los transbordos.

--->Coordinar horarios y servicios en los puntos de intercambio

2_ Reducir los tiempos de viaje de Bilbobus

---> Flexibilidad del carril bus eliminando la barrera física que impide que los vehículos puedan entrar y salir del mismo en cualquier punto

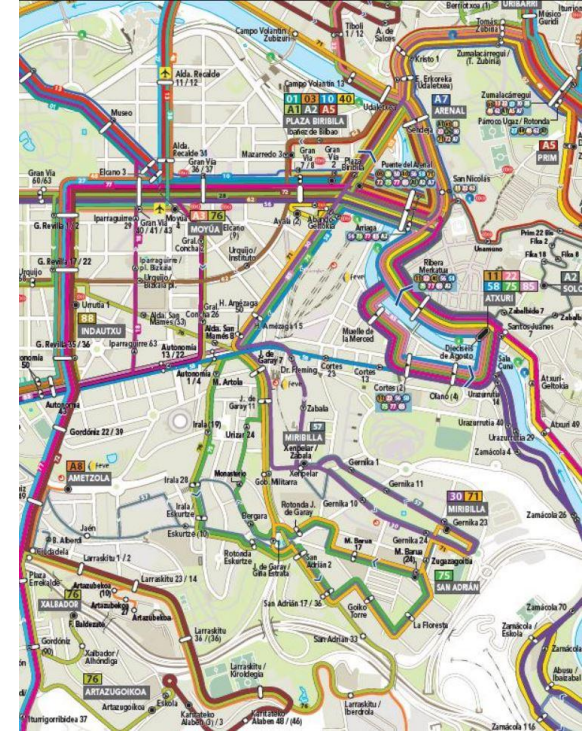
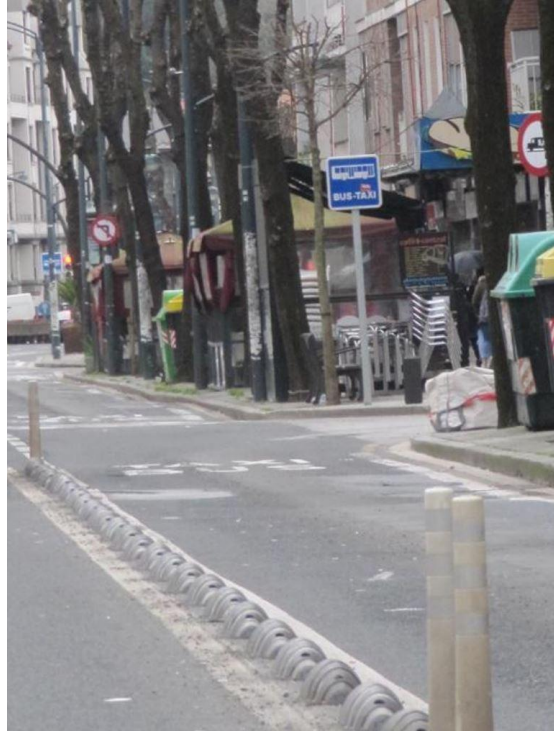
---> Revisar y alargar la longitud de las paradas con mayor frecuencia de servicios para reducir las demoras de autobuses

---> Reducir los ciclos semafóricos.

3_ Mejorar la información ofrecida a la ciudadanía sobre el transporte público.

4_ Mejora de accesibilidad del taxi

---> Reducir los ciclos semafóricos.



VEHÍCULO PRIVADO Y APARCAMIENTO:

Debe garantizarse que su uso se lleve a cabo con el menor impacto y mayor fluidez, tanto en el desplazamiento propiamente dicho como en la búsqueda de aparcamiento.

Objetivos:

1_ Gestionar mejor la movilidad laboral (menor uso del coche privado)

----> Proteger y potenciar el transporte público con suficiente capacidad.

----> Promover la realización de planes de movilidad a centros de trabajo que dispongan de más de 50 personas empleadas.

---->Coordinar horarios y servicios en los puntos de intercambio

---->Realizar un Plan de Movilidad del Ayuntamiento como experiencia piloto y de referencia.

2_ Buscar un equilibrio entre oferta y demanda de plazas de aparcamiento; reequilibrar el uso del espacio en la calle entre diferentes usos

3_ Reequilibrar el espacio en la calle entre diferentes usos

---->Transformación de la Gran Vía entre Plaza Circular y Alameda Mazarredo.



SEGURIDAD:

Las estrategias en este ámbito inciden tanto en las causas como en los efectos de los accidentes: se debe reducir la siniestralidad viaria, y en caso de que ésta se produzca, ha de procurarse minimizar los daños causados, sobre todo en lo que se refiere a los daños personales. Las personas que caminan por los entornos urbanos son más vulnerables y se les debe prestar mayor atención, atendiendo especialmente a colectivos más vulnerables.

Objetivos:

1_ Trabajar desde la Visión 0 accidentes

- > Diagnosticar cada caso de siniestro en la ciudad.
- > Establecer mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
- > Establecer un plan de comunicación sobre seguridad vial.

2_ Incorporación de la bicicleta como un modo de transporte

- > Establecimiento de espacios de convivencia con otros modos.
- > Campañas de información y formación sobre la utilización del espacio urbano.

MEDIO AMBIENTE:

Es el ámbito esencial en el que se sustenta el PMUS. La reducción de la contaminación, la mejora de la calidad del aire y la reducción de los ruidos urbanos derivados del transporte se configuran como los objetivos de las actuaciones planteadas. El propio Ayuntamiento de Bilbao dispone de un Plan de Mejora de la Calidad del Aire y un Plan de Acción sobre el mapa de ruido destinados a estos fines.

Objetivos:

1_ Reducción de las emisiones de CO2, mejorar la calidad del aire en la ciudad y reducir la contaminación acústica

- > Promover el cambio de los vehículos de combustión por eléctricos.