



**Grupo de Trabajo 4:  
PLANES DE MOVILIDAD – DEL DICHO AL HECHO**

# **FUNDAMENTOS DE UNA NUEVA PLANIFICACIÓN**

**Miguel Mateos Arribas**  
(gea21, S.L.)





# QUÉ ES UN PMUS

# QUÉ ES UN PMUS



Definición acuñada por la Unión Europea (2013):

Plan **estratégico** basado en **prácticas de planificación existentes** y que tiene en cuenta los principios de **integración, participación y evaluación** para satisfacer las **necesidades actuales y futuras** de movilidad de **personas y mercancías**, con el objetivo de lograr una mayor calidad de vida en las **ciudades y sus alrededores**.

# QUÉ ES UN PMUS



Planificación de Transporte Tradicional		Planes de Movilidad Urbana Sostenible
Centrado en el tráfico	→	Centrado en las personas
Objetivos principales: capacidad y velocidad de los flujos del tráfico	→	Objetivos principales: accesibilidad y calidad de vida, equidad social, salud y calidad ambiental
Enfoque modal.	→	Desarrollo equilibrado de todos los modos de desplazamiento y cambio hacia los modos menos contaminantes y más sostenibles
Centrado en la infraestructura	→	Conjunto integrado de acciones para lograr soluciones rentables
Documento de planificación sectorial	→	Documento de planificación sectorial coherente y complementario al resto de políticas relacionadas (usos del suelo, servicios sociales, salud, vigilancia, etc.).
Planes a corto/medio plazo	→	Planes a corto/medio plazo, en el marco de una estrategia a largo plazo
Dentro de los límites administrativos	→	Dentro de un área funcional definida por las pautas de movilidad cotidiana
Ámbito de los ingenieros de tráfico	→	Equipos interdisciplinarios de planificación
Desarrollado por especialistas	→	Implicación de los agentes económicos y sociales, a partir de un enfoque transparente y participativo
Evaluación de impacto limitada	→	Seguimiento y evaluación periódicos como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora



# PRINCIPIOS BÁSICOS

# VISIÓN ESTRATÉGICA



Sin renunciar al corto plazo, debe trazar líneas de trabajo duraderas a largo plazo para materializar una visión consensuada de la ciudad

# EL TEMPO DE LA MOVILIDAD



La eficacia de una medida o de un paquete de medidas no siempre se comprueba en el corto plazo.

El tempo de la movilidad no es el de las legislaturas.

Se requieren políticas de corto, medio y largo plazo para transformar el modelo de movilidad construido durante cincuenta años.



## ▼ CAMBIOS DE TRAFICO

# El nuevo plan causó el caos circulatorio en San Sebastián

### de la primera fase del Plan de Tráfico colapsó viales y señales no modificadas aumentaron la confusión

ANÁLISIS

## Errores evitables

FERNANDO SEGURA

LOS cambios de tráfico efectuados ayer por el Ayuntamiento donostiarra se tradujeron en una ceremonia de la confusión, con importantes atascos y en algún momento situaciones de colapso.

Era previsible que la puesta en marcha de las nuevas medidas, con cambios en el sentido de circulación de importantes viales de la ciudad, trajeran consigo los lógicos problemas de adaptación. Los ciudadanos, acostumbrados a realizar sus rutas determinadas, necesitan un tiempo para asimilar los cambios, principalmente cuando son tan ambiciosos como los planteados desde la delegación de Tráfico.

Los problemas de ayer, sin embargo, no fueron ocasionados por estos problemas de adaptación, ya que los conductores tuvieron que hacer frente, sobre la marcha, no a un cambio de hábitos, sino a una puesta en marcha de un proyecto todavía no ajustado. Y, en tráfico, «no ajustado» significa un desajuste en cadena de difícil solución.

Entre los errores evitables que ayer se produjeron se encuentran gorietas y carriles sin terminar, señales sin cambiar y una toma de decisiones improvisada. Sólo así se entiende que las vallas separadoras de carriles y otros elementos se colocaran cuando los vehículos llegaban al punto del conflicto y no antes, como hubiera sido lógico. Incluso, se podría dudar de la hora y del día escogido. Sería prematuro descalificar el proyecto por la situación padecida ayer. No obstante, permanece la preocupación ante unos cambios realizados de forma impropia, cuando en cuestiones de tráfico está en juego la seguridad de los ciudadanos.



La entrada de la primera fase del Plan de Tráfico colapsó viales y señales no modificadas aumentaron la confusión

La entrada de la primera fase del Plan de Tráfico colapsó viales y señales no modificadas aumentaron la confusión

## «Todo ha ido bien»

El concejal delegado de Tráfico se mostró ayer satisfecho por el desarrollo de la jornada de cambios de sentido en las principales vías de la ciudad. Este fue el caso de la calle Prim y Urbiate, con los coches que llegaban de Amara, se produjeron retenciones. A las 10 de la mañana, el tráfico se normalizó y se produjeron retenciones. A las 10 de la mañana, el tráfico se normalizó y se produjeron retenciones.

Algunos de los viales más importantes de San Sebastián cambian mañana de sentido, con el fin de adaptar la ciudad a un Plan de Tráfico que permita descongestionar el Centro y ganar espacios peatonales. Los paseos del río serán los más afectados.

# Revolución en San Sebastián

## Mañana, los primeros cambios radicales en la circulación de algunas importantes calles

FERNANDO SEGURA SAN SEBASTIÁN

Los automovilistas comprobarán mañana que la circulación en San Sebastián ha experimentado grandes cambios, ya que el Ayuntamiento habrá iniciado una terapia de choque para mejorar el tráfico.

El Plan de Circulación redactado por el Ayuntamiento donostiarra supondrá «dar la vuelta» literalmente a la ciudad en temas de tráfico. La complejidad del proyecto obliga a una puesta en funcionamiento paulatina a lo largo del próximo año, pero la primera «dosis» de considerables efectos se administrará mañana desde las 9 horas. En principio, los planes municipales prevén iniciar hoy los cambios, pero esta jornada se destinará únicamente a modificar semáforos, señales de tráfico y algunas medianas.

La mayor parte de los cambios tendrán como escenario la zona del Urumea, viales que adquieren especial protagonismo como puntos de entrada y salida de la ciudad. Para lograrlo, la iniciativa plantea una terapia de choque tan radical como cambiar el sentido de circulación en la calle Prim, paseo de los Fueros, paseo del Arbol de Guernica, paseo de Vizcaya, paseo de Francia y paseo Colón.

**Viales importantes**  
Los cambios que se pondrán en práctica a partir de mañana afectan a viales que reciben diariamente miles de vehículos. Este es el caso de la calle Prim, que desde la plaza Bilbao a Centenario será en dirección a Amara. El paseo del Arbol de Guernica tendrá los tres carriles en dirección al Centro, cuando en la actualidad sólo uno se utiliza en este sentido. El paseo de Vizcaya ten-



drá dos carriles de entrada y uno de salida, justo al contrario que ahora. El paseo de los Fueros será de dirección Centro, en tanto que el paseo de Francia será en su totalidad de dirección Amara. El paseo de Colón también invierte su actual sentido. **Líneas de autobuses** Los cambios de tráfico provocarán modificaciones en las líneas de autobuses que unen el Centro y Amara con Gros, Intxaurreondo, Alza y Bidebieta. Estas medidas han obligado a instalar nuevas marquesinas en el paseo del Arbol de Guernica, Colón-Gran Vía, Ramón María Lliri y en el paseo de la Zurriola.

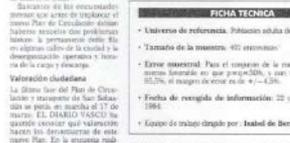
PAIS VASCO SAN SEBASTIÁN

## Suspensión al Plan de Tráfico

### Siete de cada diez donostiarra piensan que el tráfico está igual o ha empeorado, según una encuesta de DV

Señal de cada diez donostiarra piensan que el tráfico sigue igual o ha empeorado tras la puesta en marcha del Plan de Tráfico. Así lo indica un estudio del nuevo Plan de Circulación. Se dio de una encuesta encargada por DV al equipo de José Berenguer.

La encuesta realizada que el Plan de Circulación y Transportes en marcha para la ciudad de San Sebastián, muestra que el 70 por ciento de los donostiarra piensan que el tráfico sigue igual o ha empeorado tras la puesta en marcha del nuevo Plan de Circulación. El 30 por ciento restante opina que el tráfico ha mejorado. En cuanto a cada diez donostiarra, se ha preguntado si se ha conseguido lo que se esperaba con el plan de tráfico. El 70 por ciento de los donostiarra opina que no se ha conseguido lo que se esperaba con el plan de tráfico. El 30 por ciento restante opina que sí se ha conseguido lo que se esperaba con el plan de tráfico.



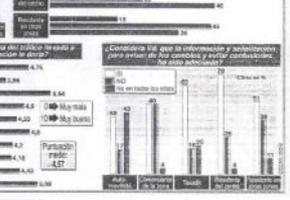
El Plan Integral de San Sebastián plantea una parte importante de su actuación cuando para en este momento, uno de los principales es lograr facilitar el paso entre Amara y el Centro, aprovechar el río. En el futuro las medidas estandarizadas en marcha del Plan de Circulación...

PAIS VASCO SAN SEBASTIÁN

## Suspensión al Plan de Tráfico

### Siete de cada diez donostiarra piensan que el tráfico está igual o ha empeorado, según una encuesta de DV

Señal de cada diez donostiarra piensan que el tráfico sigue igual o ha empeorado tras la puesta en marcha del Plan de Tráfico. Así lo indica un estudio del nuevo Plan de Circulación. Se dio de una encuesta encargada por DV al equipo de José Berenguer.



El Plan Integral de San Sebastián plantea una parte importante de su actuación cuando para en este momento, uno de los principales es lograr facilitar el paso entre Amara y el Centro, aprovechar el río. En el futuro las medidas estandarizadas en marcha del Plan de Circulación...

# EL TEMPO DE LA MOVILIDAD



# EL TEMPO DE LA MOVILIDAD



# EL TEMPO DE LA MOVILIDAD



europa **press**

euskadi / País Vasco

Álava Guipúzcoa Vizcaya Euskera

## La UE premia a San Sebastián por su política de transporte urbano y como "ciudad modelo" en movilidad sostenible

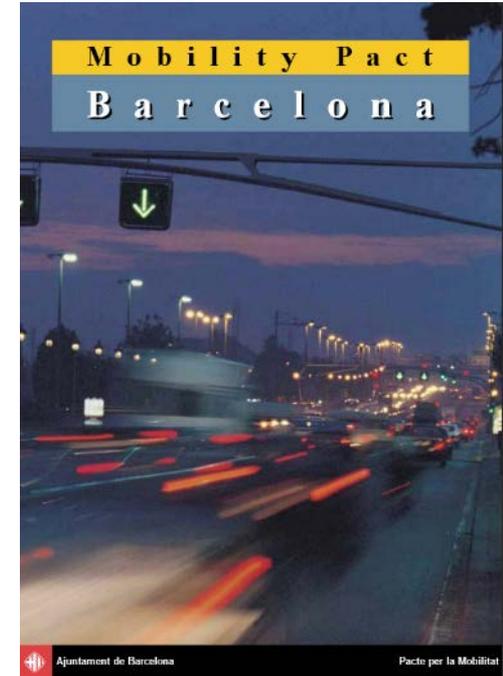
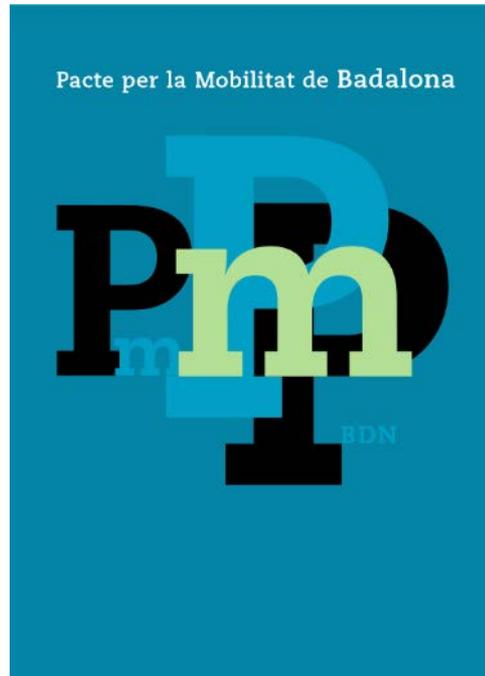
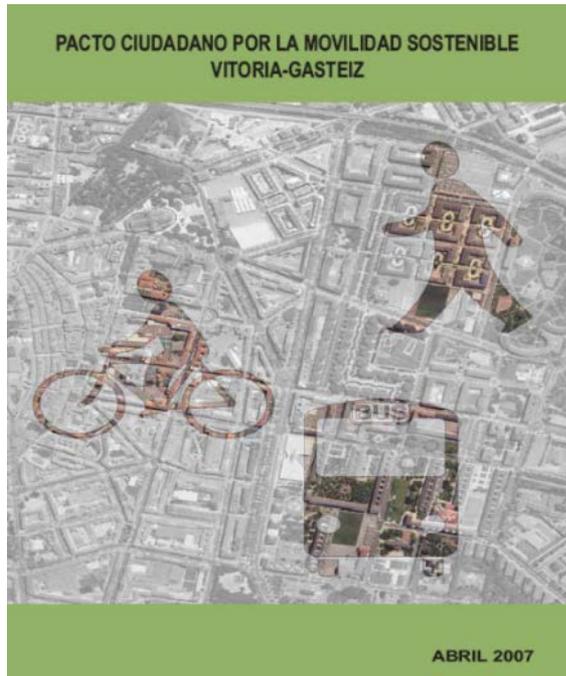


THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

 **Civitas City of the Year**

**Winner City: Donostia-San Sebastian**

# NECESIDAD DE CONSENSO



# LIDERAZGO POLÍTICO



***“Una ciudad avanzada no es aquella en la que los pobres puedan moverse en carro [coche], sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público”.***

*Enrique Peñalosa, alcalde de Bogotá*

# ÁREA FUNCIONAL



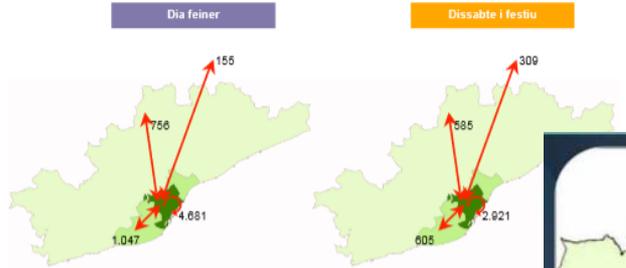
Debe ir más allá de los límites administrativos y desarrollarse dentro de un área funcional definida por las pautas de movilidad cotidiana

# ÀREA FUNCIONAL

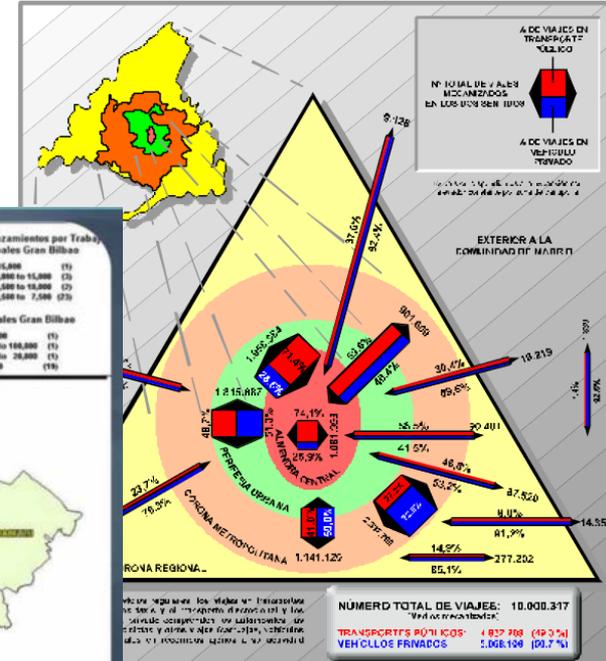
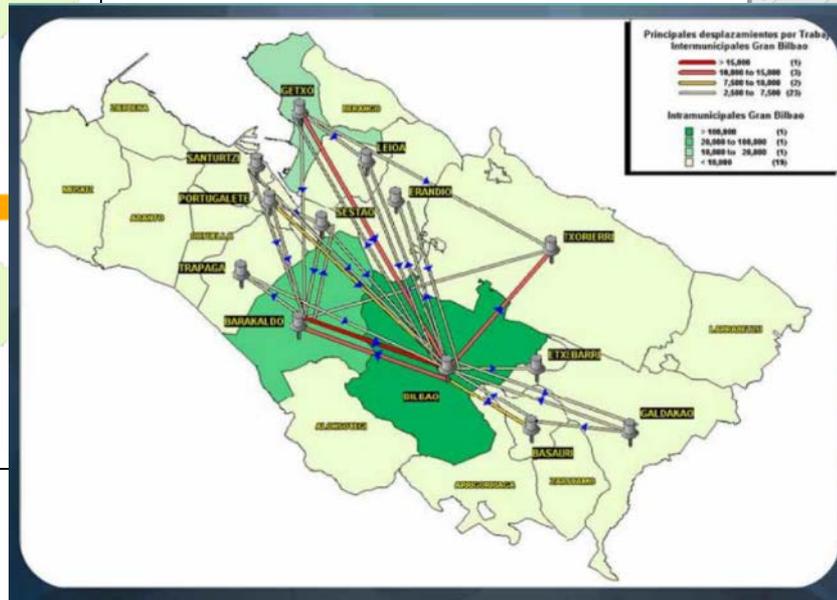
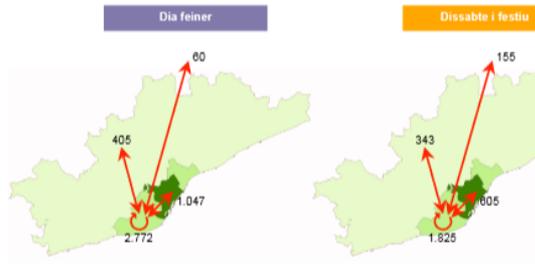


Mapa 4: Relacions de mobilitat entre les diferents corones de la RMB. (en milers de desplaçaments)

a) Barcelona



b) Resta de la Primera Corona





# Una mesa técnica comenzará a estudiar plan para transporte público de Madrid

Comparte en Facebook

Comparte en Twitter



0 0

Temas relacionados : Ignacio Aguado Partido Popular Ciudadanos Metro Madrid

25/01/2016 15:47

Madrid, 25 ene (EFE).- El Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad activarán en los próximos días una mesa técnica que estudiará durante dos meses, sólo con personal técnico, la forma de perfilar un plan de transporte conjunto exento de "batallas políticas" que beneficie al transporte de la capital y de toda la región.



# CARÁCTER INTEGRADO



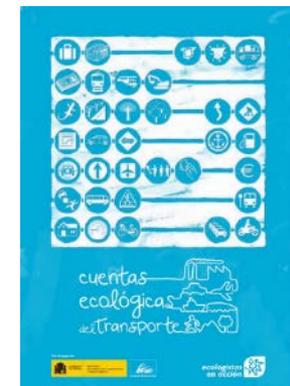
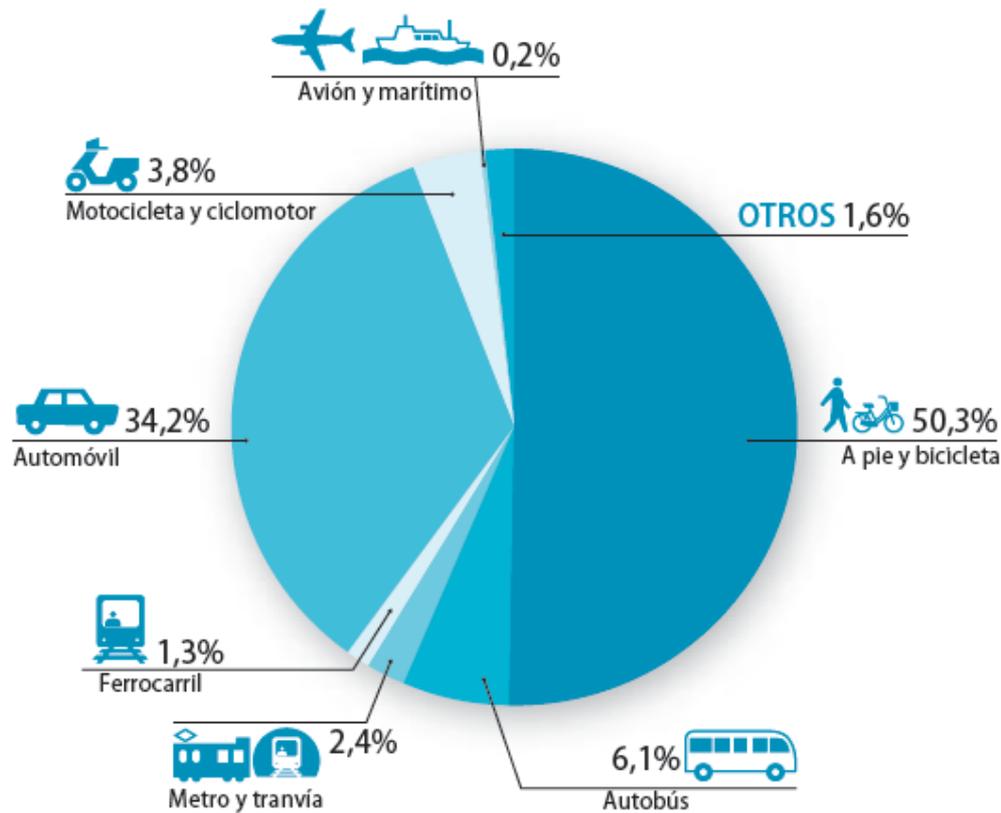
## Cambio en el objeto y sujeto de estudio:

- Comprensión de todo el conjunto de maneras de desplazarse, necesidades de desplazamiento, accesibilidad a bienes y servicios, desplazamientos latentes, etc.
- Atención a los diferentes colectivos sociales, con sus necesidades particulares y comportamientos diferenciados

# IMPORTANCIA DE LO INVISIBLE



Figura 12. Distribución del número de viajes de personas realizados diariamente en los diferentes medios de transporte en España (2007)



Cuentas Ecológicas del Transporte

# OTRAS MOVILIDADES



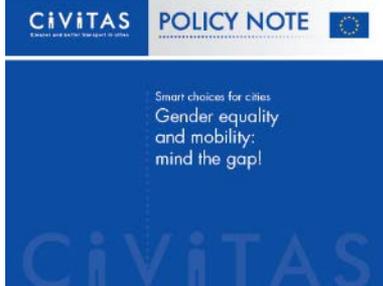
# OTRAS MOVILIDADES



## Gender differences by modal split in the EU-27

	Car	Public Transport	Walking	Bicycle	Motorcycle	Other
<b>EU 27</b>	<b>51.4</b>	<b>20.6</b>	<b>14.7</b>	<b>8.7</b>	<b>1.8</b>	<b>2.7</b>
Men	57.5	18.0	10.2	8.3	3.3	2.7
Women	45.8	23.1	18.8	9.1	0.5	2.7

Source: Eurobarometer "Attitudes on issues related to EU transport policy", 2007



CIVITAS Policy Note: Gender equality and mobility: mind the gap!

# OTRAS MOVILIDADES



Foto: ELTIS



Accesibilidad en los espacios públicos urbanizados

Requerimientos normativos en relación a los itinerarios peatonales accesibles<sup>1</sup>.

Itinerario peatonal	Ancho libre de obstáculos	No inferior a 1,80 m (*)
	Altura libre de obstáculos	No inferior a 2,2 m
	Pendiente longitudinal máxima	6%
	Pendiente transversal máxima	2%

(\*) Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas se permiten estrechamientos puntuales con anchura libre de paso no inferior a 1,5 0 m).

<sup>1</sup> Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados. Boletín Oficial del Estado nº 61 de 11 de marzo de 2010.

# CARÁCTER INTERDISCIPLINAR

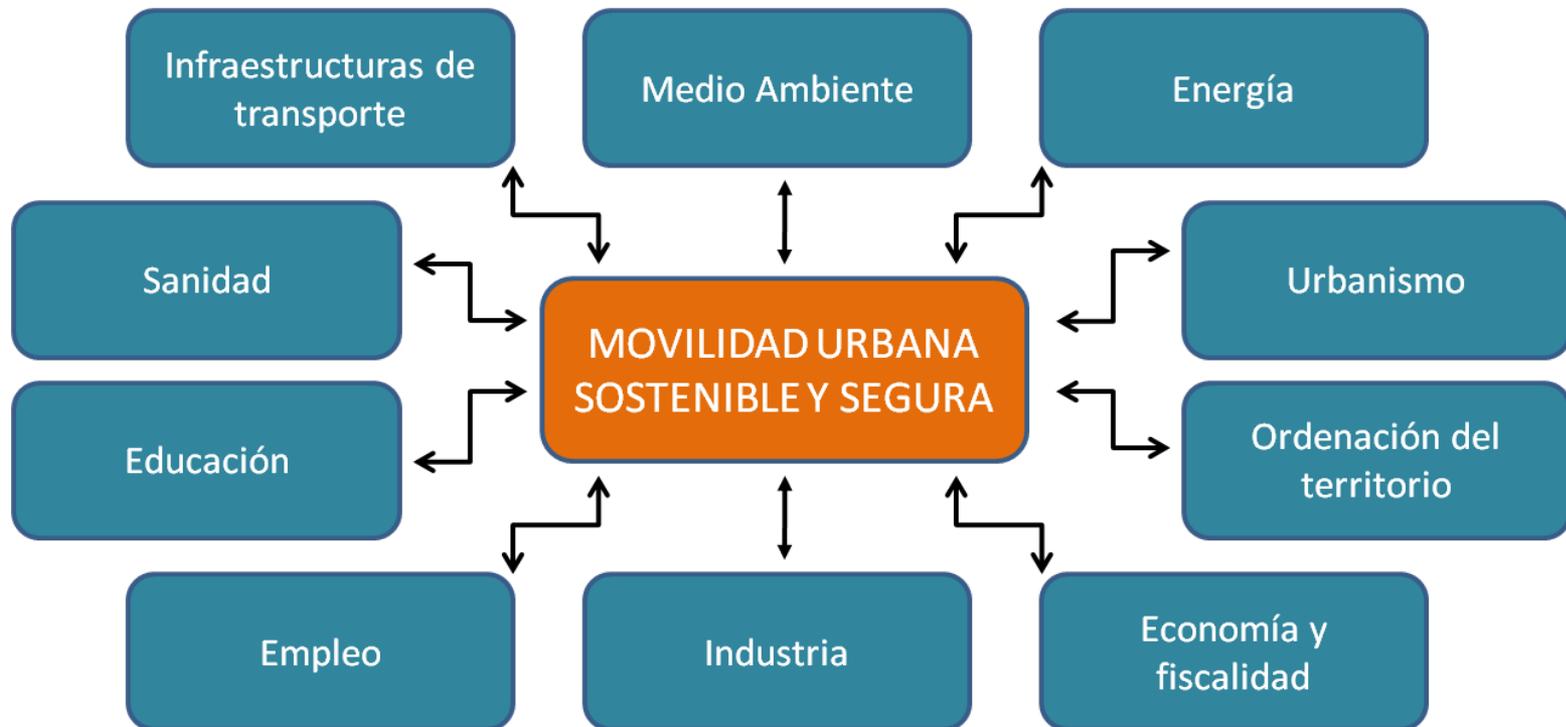


Debe re-diseñar las estructuras administrativas para garantizar la eficiente coordinación entre departamentos y administraciones competentes

# ACTIVIDAD DERIVADA



Es preciso buscar las raíces y los límites de actuación desde la movilidad, que es una actividad fundamentalmente derivada de las necesidades sociales y de un marco territorial, cultural, económico y político que define las demandas de movilidad



# ACTIVIDAD DERIVADA



# ACTIVIDAD DERIVADA

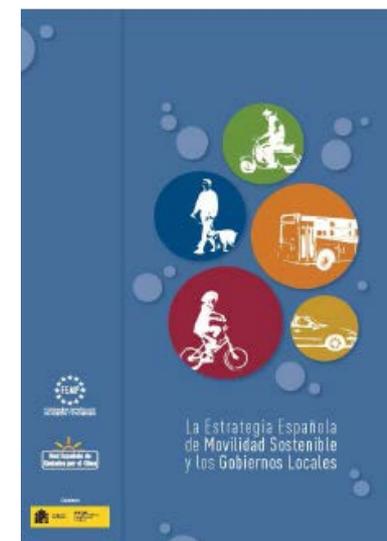


# ÁREAS INTERRELACIONADAS



## ELEMENTOS QUE CONTRIBUYEN A LA CONFIGURACIÓN DE LA MOVILIDAD

	Influencia sobre la movilidad
<b>Urbanismo</b>	Define las variables espaciales a escala local de modo que establece el patrón de desplazamientos en términos de distancias a recorrer y accesibilidad o facilidad de acceso a bienes y servicios
<b>Ordenación del territorio</b>	La localización de las actividades en el territorio es fruto de un balance entre criterios económicos, ambientales y sociales del que se deducen consecuencias para la movilidad
<b>Infraestructuras de transporte</b>	Estimulan unos modos y disuaden otros; propician unos usos y relegan otros
<b>Sistema económico y fiscalidad</b>	Determinan los incentivos o las penalizaciones económicas a las diferentes formas de movilidad
<b>Sistema educativo</b>	Uno de los elementos que definen el modelo educativo es la relación entre las viviendas de los alumnos y profesores y los centros de estudio, lo que determina la utilidad de los diferentes medios de transporte en el acceso a los mismos
<b>Sistema sanitario</b>	El modelo de sanidad se define también en términos de proximidad entre los ciudadanos y los centros sanitarios
<b>Ordenación del comercio</b>	También en este caso se generan ventajas e inconvenientes para los diferentes modelos comerciales de mayor o menor proximidad a las viviendas



La Estrategia Española de Movilidad Sostenible y los Gobiernos Locales. FEMP, 2010

# ENFOQUE PARTICIPATIVO



Que implique a todos los agentes sociales y colectivos ciudadanos en la toma de decisiones, la definición de objetivos, el diseño de las actuaciones y el seguimiento del plan

# ENFOQUE PARTICIPATIVO

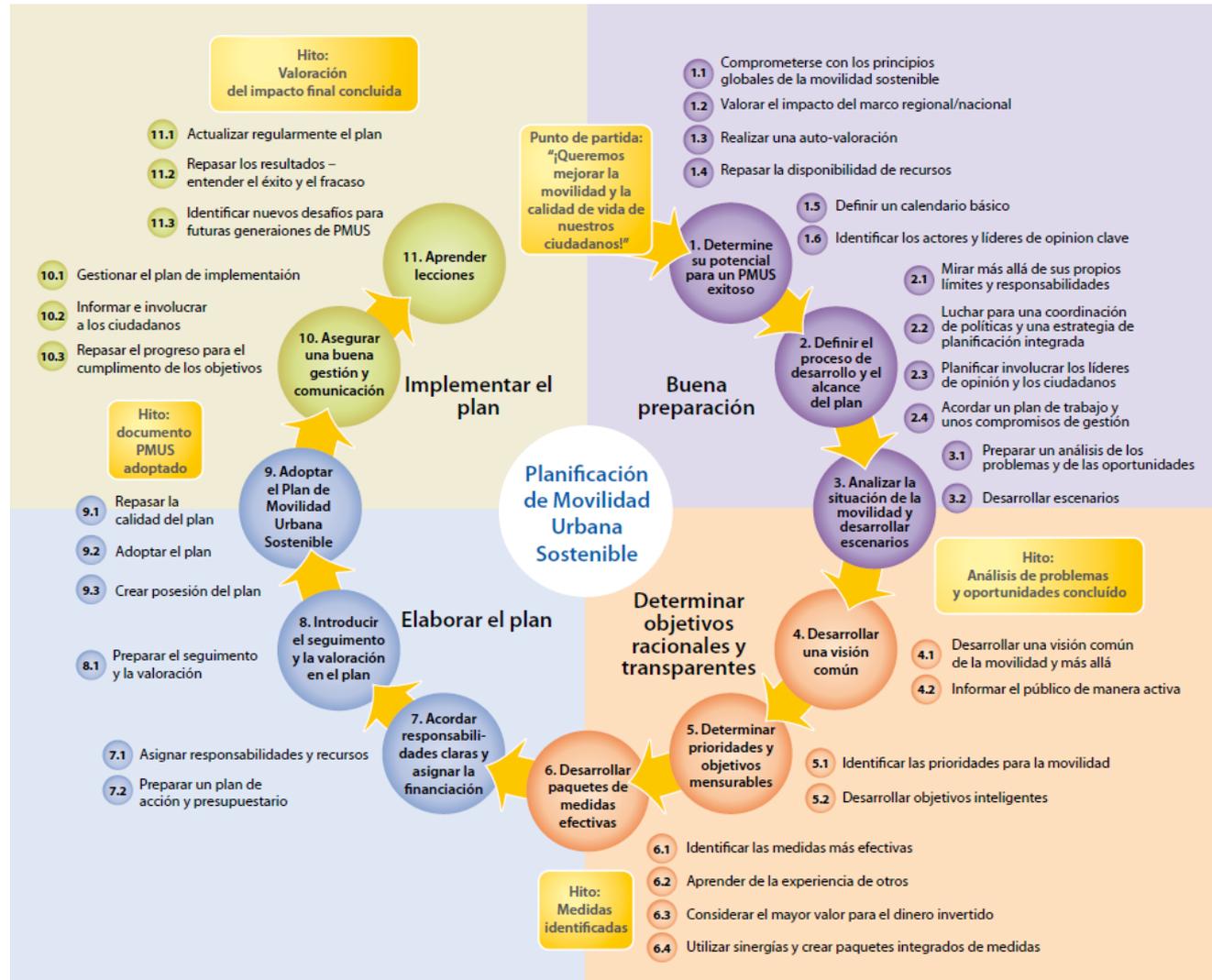


# PROCESO DINÁMICO



Importancia de un seguimiento y evaluación periódicos como parte de un proceso estructurado de aprendizaje y mejora que actualiza el plan de manera constante

# EL CICLO DEL PMUS





## The Flemish SUMP policy Framework

- Strong principles : cooperation & shared responsibility
- GBC : Municipal Guiding Commission: all stakeholders
  - decide on milestones by consensus
  - yearly progress report (not obligatory)
  - start evaluation procedure : quick scan
- RMC: Regional Mobility Commission: Experts
  - give advice when there is no GBC consensus
  - multidisciplinary quality control
  - conclusions after quick scan : ---> 3 options :  
confirmation, broadening & deepening or renewal of MP
  - Controlled by quality advisor Flemish Department Mobility





# Muchas gracias!

Miguel Mateos Arribas

[mmateos@gea21.com](mailto:mmateos@gea21.com)

