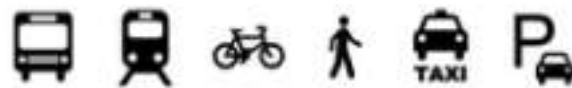
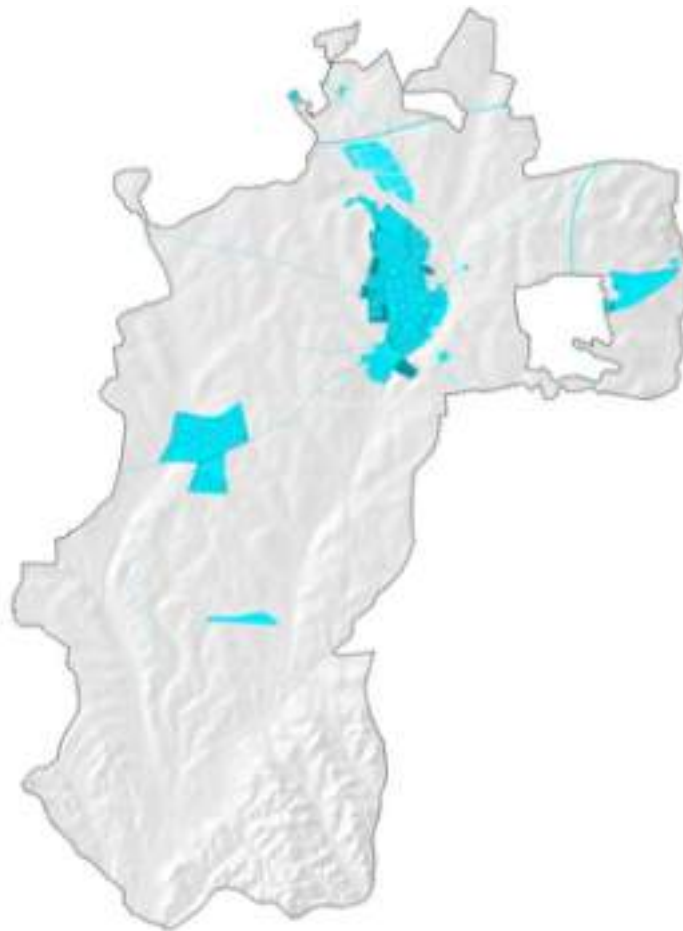


PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE BOLLULLOS DE LA MITACIÓN



Ayuntamiento de
Bollullos de la Mitación

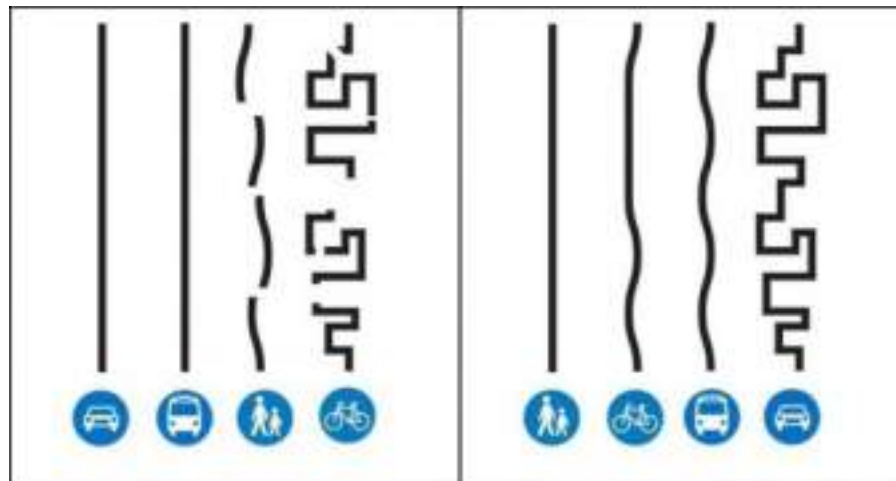
Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS)

¿Qué es un PMUS?

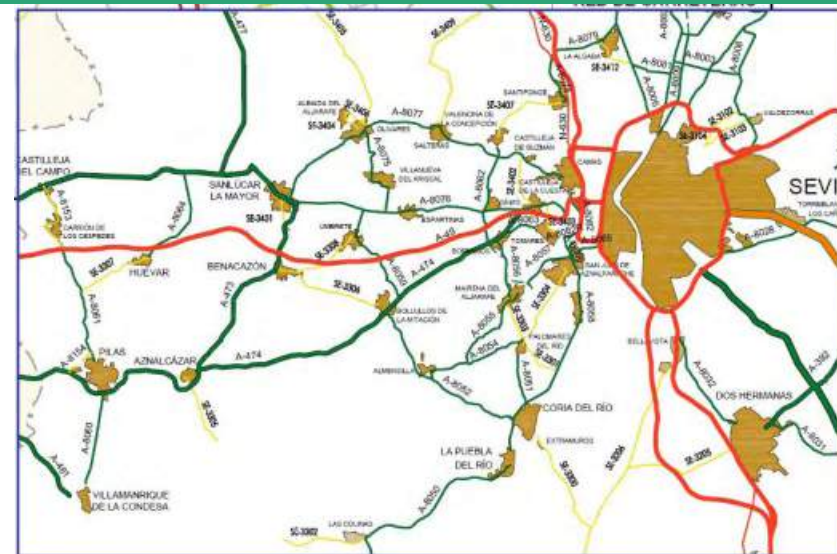
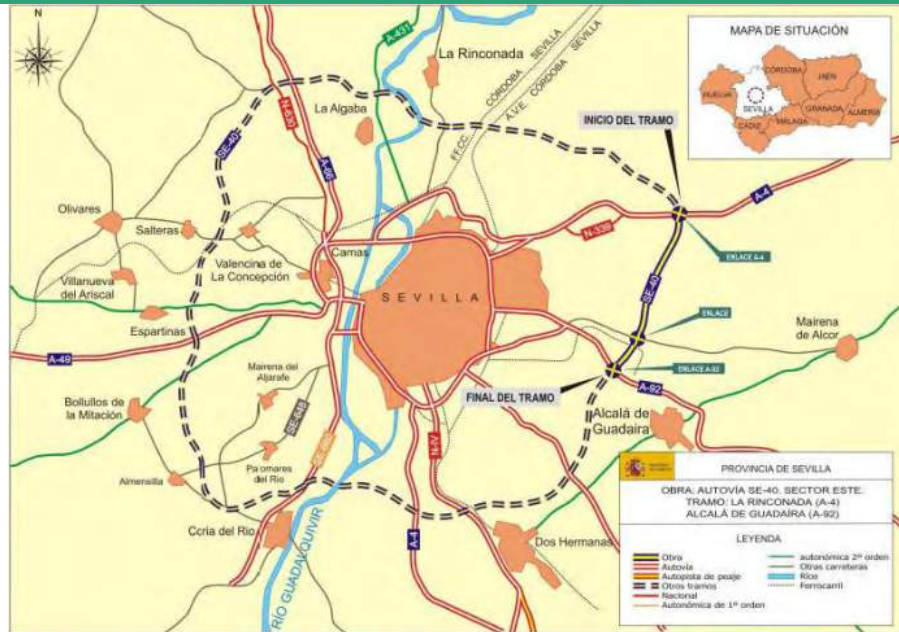
Un PMUS es un instrumento de planificación que, partiendo del análisis y diagnóstico de la movilidad existente en el municipio, predice escenarios posibles que orienten los objetivos a alcanzar y para lo que propone una serie de medidas de ejecución. Medidas que serán monitorizadas mediante un programa de seguimiento e indicadores.

¿Para qué un PMUS en Bollullos de la Mitación?

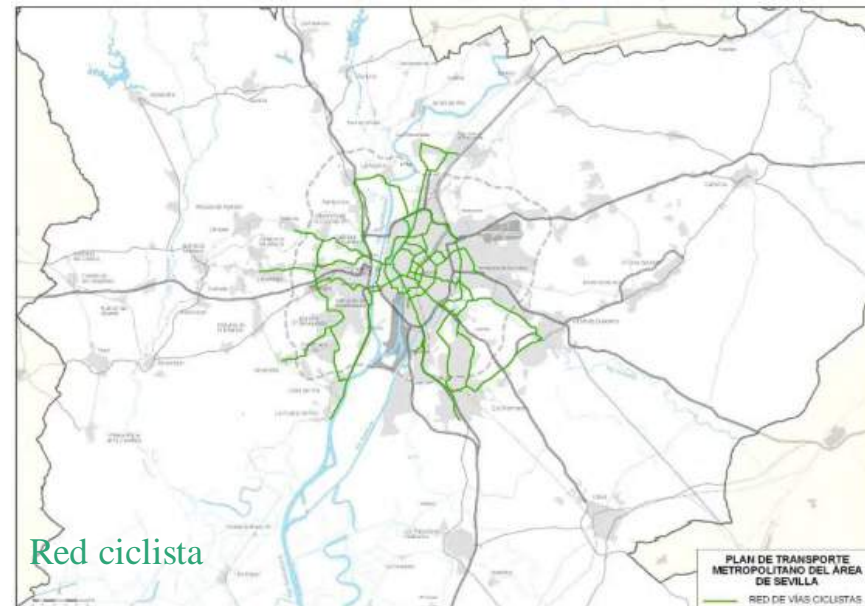
El objetivo principal del PMUS en BM es promocionar un modelo de movilidad, a escala local, dónde los modos no motorizados se conviertan en protagonistas, lo cual implica la recuperación de los espacios públicos para un uso más habitable y que posibilite una mayor equidad social.



El contexto territorial – metropolitano. POTAUS



Red carreteras



Red ciclista

6. Directrices para la sostenibilidad

6.6 Movilidad y transporte

- **Mejora y mantenimiento de las infraestructuras viarias**, las cuales soportan una elevada intensidad de tráfico debido a su cercanía a la capital sevillana, intentando de esta forma reducir los atascos y el riesgo de accidentes.
- **Ampliación de la red de transporte público por carretera**, tanto en número de autobuses como de nuevas líneas que vayan a municipios con los que no existe en la actualidad comunicación.
- Delimitación de mayor número de zonas de aparcamiento dentro del núcleo urbano.
- **Construcción e incentivación del uso de carriles bici.**
- **Elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** y fomento de Planes de Movilidad del Trabajo en los centros económicos del municipio (PIBO, Konecta-Caymasa).

Los Objetivos Estratégicos Municipales como punto de partida...

Del proceso de la **EDUSI** surgieron nueve **Objetivos Estratégicos (OE)** que agruparían todos ellos planes de acción:

OE 1: Bollullos Ciudad de los Niños y las Niñas

OE 2: Bollullos promueve la Soberanía Alimentaria

OE 3: Bollullos Corazón del Aljarafe. Turismo activo, cultural y gastronómico

OE 4: Activación y rehabilitación de la vivienda

OE 5: Potenciación del tejido productivo

OE 6: Cualificar los índices medioambientales en el medio urbano

OE 7: Por una ciudadanía activa, responsable y emprendedora

OE 8: Bollullos promueve la Soberanía Energética

OE 9: Bollullos Municipio del Bien Común

Del objetivo estratégico 1 surge la necesidad de desarrollar actuaciones de movilidad en el marco de un **PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE** y enmarcar y potenciar las medidas que ya está tomando el ayuntamiento para **recuperar el espacio público para los peatones, en línea con la red de Ciudades que Caminan.**

Los Objetivos Estratégicos Municipales como punto de partida...

OT4. Favorecer la transición a una economía baja en carbono (UE)



OE451 Fomento de la movilidad y accesibilidad urbana sostenible

		DEBILIDADES	FORTALEZAS
Dependencia de la capital		D1. Movilidad obligada para mercado laboral. Sin potenciar la comunicación intercomarcal.	F1. Cercanía con la A-49 de la segunda corona
Baja densidad		D2. No hay vía específica para autobús	F2. Modelo tipológico de viviendas de calidad orgánica y estética, sustentado en la vivienda unifamiliar extensiva, con acotado skyline
Transporte privado motorizado		D3. Excesivo uso del transporte privado motorizado. Inexistencia de intermodalidad.	F3. Demanda supramunicipal a la adaptación tarifaria del transporte público e intercambio otros medios
Accesibilidad		D4. Altos costes para abordar las medidas adecuadas a la resolución de la movilidad y accesibilidad (carril bici, rotondas...).	F4. Posibilidad de acceso peatonal en todo el núcleo. Peventualización progresiva abordada en el casco histórico, cambio de modelo
Transporte público y bicicleta		D5. Reordenación del tráfico con ampliación de viarios	F5. Orografía favorable al uso de la bicicleta (municipio llano).
Conexión entre municipios		D6. Falta conexión con transportes interurbanos, de uso prioritario por mujeres y jóvenes. No hay vía específica para autobús	F6. Situación local estratégica en su ámbito comarcal y centralmente comunicado (1er municipio del segundo cinturón metropolitano)
Planificación		D7. No existe una estrategia integral de la bicicleta en el Aljarafe. Red	F7. Centro geográfico del Aljarafe que justifica la ubicación del PIBO
		D8. Problemas de interconexión transversal y accesibilidad entre los municipios del Aljarafe	F8. Buena climatología, cercanía comunicación no motorizada intermunicipios, aprovechando estructura de vías pecuarias y caminos.
		D9. Baja concienciación consecuencias abuso automóvil. Inexistencia participación en movilidad.	F9. Barriadas bien comunicadas entre sí
		AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Dependencia de capital		A1. Inexistencia de servicio de tren	O1. PMUS. Articulación caminos escolares seguros
Baja densidad		A2. Inexistencia de planeamiento actualizado a las necesidades de la realidad urbanística actual	O2. Creación de una carril bus en paralelo a la A-49 y vías transversales hacia ésta (propuesta supramunicipal)
Transporte público y bicicleta		A3. Cantidad de casas vacías, tanto en nuevos crecimientos como en casco histórico	O3. Incremento uso de la bicicleta. De estar adscrito a colectivos de baja capacidad a reconocimiento social generalizado
Conexión entre municipios		A4. Inexistencia de servicio de tren	O4. Potenciar mejores comunicaciones en transporte público y no motorizado, aprovechando factores físicos (red caminos) y culturales.
		A5. Conversión en ciudad dormitorio: La Juliana y Entrecaminos ya lo son	O5. Fomentar intercomarcal planificando accesibilidad a servicios y líneas de comunicación interurbanas (lanzaderas, micro).

Los Objetivos Estratégicos Municipales como punto de partida...

PROBLEMAS

- Alta dependencia del vehículo privado, con ocupación masiva del espacio público que provoca situaciones de inseguridad, sobre todo para lxs niñxs.
- Demanda creciente de movilidad en vehículo privado, debida a la separación física entre las funciones urbanas y de servicios
- Gran dependencia de los combustibles fósiles, donde el tráfico rodado supone uno de los sectores que más emisiones de CO2, el 35%
- El municipio está mal conectado con transporte público con la comarca y la capital, con sistemas de comunicación y redes insuficientes y colapsados

RETOS

- Superar la dependencia del coche y articular una red de movilidad sostenible : peatonal, ciclista y con transporte público
- Cualificación de la ciudad existente, con redes continuas y seguras para la bici y el peatón, zonas verdes y con equilibrio dotacional y de servicios.
- Mejorar de la calidad urbana, con redes próximas, accesibles y que garanticen la autonomía de las personas



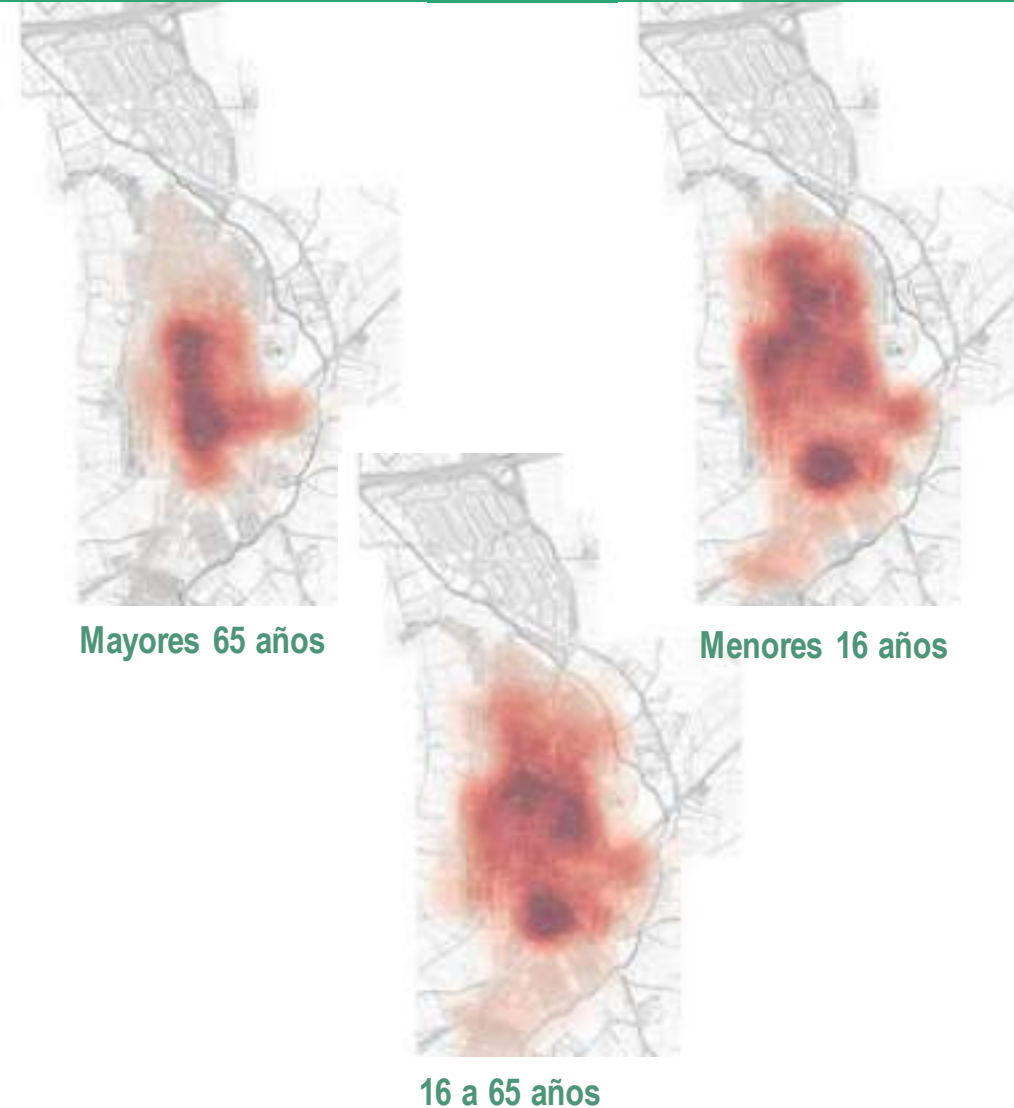
La ciudad de las niñas y los niños

La movilidad desde la perspectiva de género

La movilidad casa-trabajo

La movilidad a escala metropolitana

...junto con la situación municipal de la movilidad.



DATOS GENERALES

Extensión territorial: 62,4 km²

Núcleos urbanos: 3

Distancia a Sevilla (A-49): 16,5 km

Población Total (2017): 10.512

Vehículos turismos (2015): 4.366

Índice motorización (2015): 415 veh/1000 hab

Índice motorización Aglomeración Urbana Sevilla (2015): 453

ÍNDICES DE MOVILIDAD LABORAL (2016):

Índice de permanencia: 0,34

Índice de entrada: 1,58

Índice de salida: 0,66

Distribución del ratio entrada/salida: Receptor

...junto con la situación municipal de la movilidad.



El cambio de modelo de movilidad

EL CAMBIO DE MODELO DE MOVILIDAD ES UNA DECISIÓN POLÍTICA QUE DEBE APOYARSE EN EL IMAGINARIO DE LA CIUDADANÍA.

EL EQUIPO TÉCNICO ES UNA MERA HERRAMIENTA QUE PRETENDE APORTAR SU CONOCIMIENTO Y EXPERIENCIA EN EL PROCESO DE REDACCIÓN DEL PLAN.

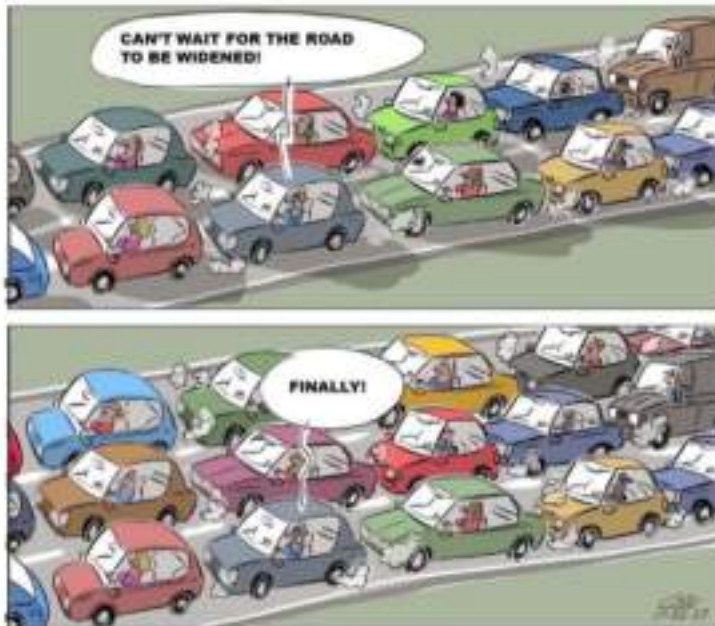


Ilustración: Ricard Efa (<http://gmbtz.blogspot.com.es/>)

El cambio de modelo de movilidad

EL CAMBIO DE MODELO OBLIGA A PLANTEARSE....

¿cómo repartimos el espacio público disponible?



Un problema de distribución de espacio, de...

El cambio de modelo de movilidad

...U OTRAS CUESTIONES COMO....

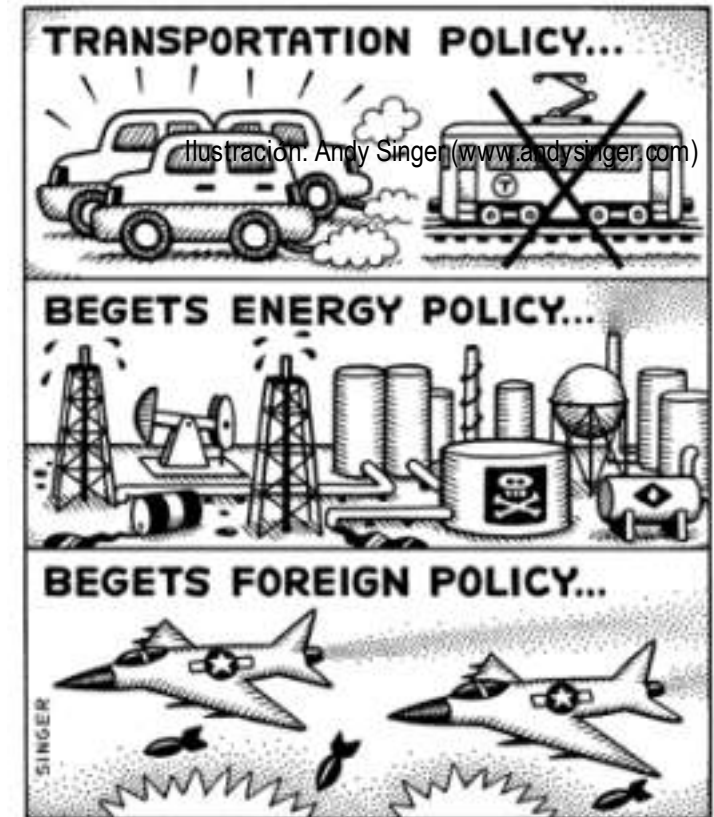
¿Ir en coche es un derecho? ¿Y aparcar?

¿Prohibir los coches es la solución?

¿Las nuevas tecnologías son la solución?

¿Se necesitan grandes inversiones para el cambio?

....



El cambio de modelo de movilidad

ALGUNOS REFERENTES

Invertir las proporciones actuando sobre la movilidad:

1. Creación de una red viaria básica para el transporte público rápido
2. Agrupación de manzanas definidas por las líneas que dibujan la red

> SUPERMANZANA



w.andysinger.com)

LA SUPERMANZANA DE POBLENOU

Trabajos previos: 3 y 4 de septiembre

Entrada en vigor de los cambios: 5 de septiembre

- Sentido de la circulación
- Estación de Bicing
- Perímetro de la supermanzana
- Nueva parada de bus
- Parada de bus anulada



Nueva configuración de la movilidad en esta supermanzana:
Obligatoriedad de giro en todas las intersecciones interiores, de modo que no se permite a los vehículos continuar recto. De esta manera, se evita el tráfico de paso por el interior de la supermanzana y se preservan las calles interiores para el uso vecinal.

Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. EL PAÍS



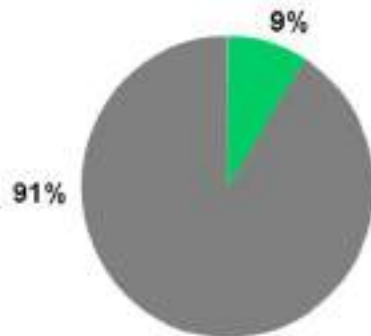
El cambio de modelo de movilidad: Vitoria



Red básica de vehículo de paso



ESCENARIO ACTUAL



ESCENARIO CON SUPERMANZANAS



● ESPACIO DESTINADO AL VEHICULO
● ESPACIO CON PRIORIDAD PARA PEATONES

El cambio de modelo de movilidad

ALGUNOS REFERENTES

Red de transporte público



Red de bicicleta



Red Peatonal

Ilustración: Andy Singer (www.andysinger.com)



SUPERMANZANAS EN BOLLULLOS

Bollullos de la Mitación:

La parada del autobús cuenta periódicamente con el modo en que los viajeros que llegan al pueblo pueden dejar sus vehículos y así pueden disfrutar de cada rincón del pueblo.

Para ello se plantea facilitar una zona de aparcamiento, fomentar el uso de la bicicleta mediante un carril bici que recorra todas las paradas de interés de la zona y garantizar tanto las mejoras rurales. También se detecta que las aceras son realmente estrechas y la calzada muy ancha, lo que hace difícil cruzarla, estrechar la calzada y ganar un área más espacio en las aceras.

Calle Huesca



La visita al ayuntamiento de Bollullos de la Mitación resultó interesante, ya que tras este hecho y al conocer la intención de peatonalizar la calle, nació la idea de continuación del carril bici ruralizado.

Este tipo de carril favorece al transeúnte ya sea local o "forastero", cuando así quiere porque que no se resista en el pueblo o haga cosas distintas, respecto a los carriles, nos dimos cuenta que la señalización de los puntos de interés no puede por su mejor momento, y que un lugar con estación tan dentro no le favorece, así se plantea señalizar satisfactoriamente de este punto.

Calle Largo



La zona ofrece una visión dura, aceras estrechas, parques reducidos y poca sombra con un suelo duro, un campo visual reducido y los ruidos en ciertos tramos se favorece a los vehículos.

Para solucionar estos puntos local a las personas en el diseño de este estudio se plantea hacer de todo el carril y fomentar este espacio para el tránsito de personas andando, andando y realizando diversas actividades.

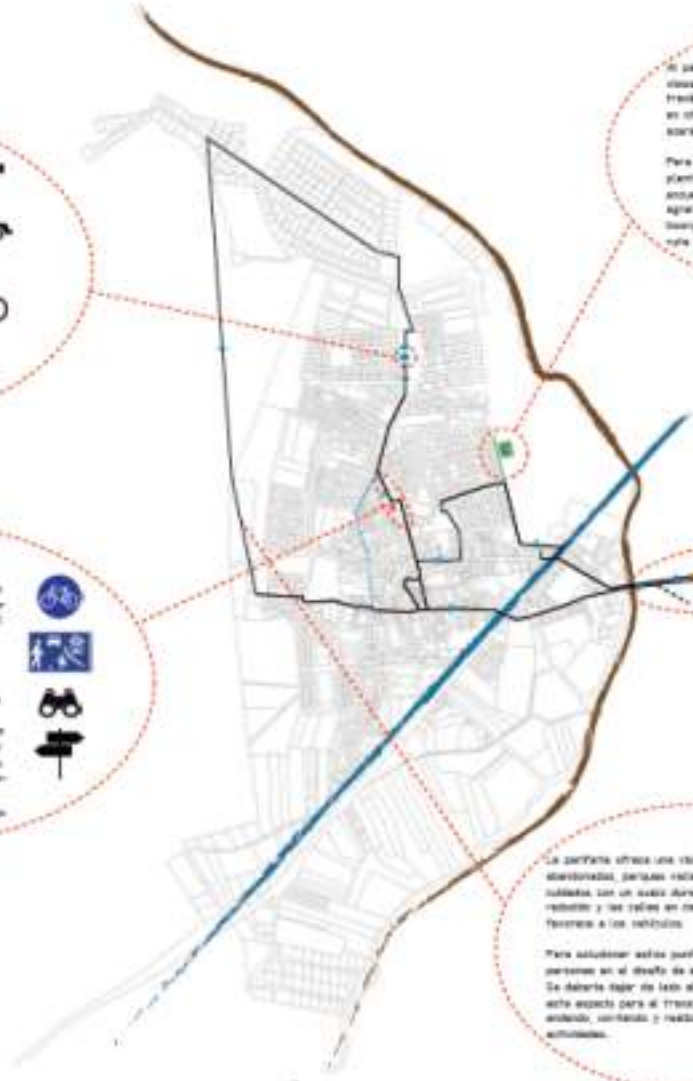


Al pasar cerca del colegio de San Martín, vimos que la entrada al centro se dispone a través una vía rodada, dicha situación es de un tráfico caótico, y en algunos puntos la zona es de un terreno rocoso.

Para evitar posibles situaciones de peligro se plantea peatonalizar las calles donde se encuentran las entradas de los centros y agrandar las aceras. También se puede incorporar al pueblo para hacer segura la zona escolar.



Llegado a este punto del recorrido, al estar a los alrededores de pueblo está muy mal señalizado esta zona. Esta vía debería estar mejor señalizada y más cuidada, ya que es un punto que conecta Bollullos con otros pueblos y además es una vía que hace el modo rural, desde se plantea fomentar actividades.

- LEYENDA:**
-  Punto de partida
 -  Recorrido personal
 -  Sentido del recorrido
 -  Recorrido alternativo
 -  Vía principal
 -  Conexión con otros puntos
 -  Arroyo de Huelaberraga
- Lugares de Interés:**
-  Ayuntamiento
 -  Oficina de Turismo

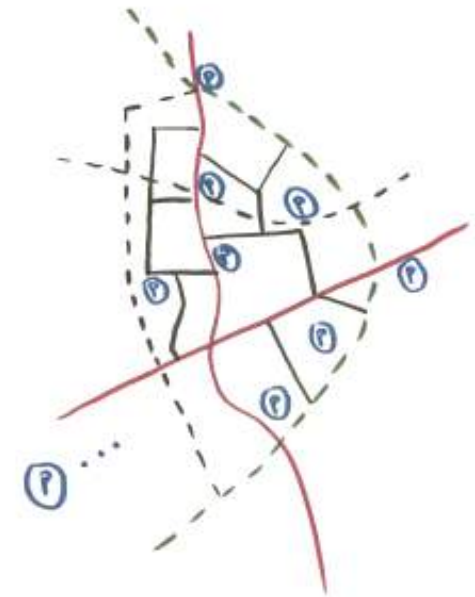
SUPERMANZANAS EN BOLLULLOS



- SUPERMANZANAS
- ARROLLO MAJABERAQUE
- ANILLOVERDE
- PARADA DEL BUS
- OFICINA DE TURISMO
- AYUNTAMIENTO
- CALLE COMERCIAL
- COLEGIO
- RESIDENCIA
- POLÍGONO IND.
- BIBLIOTECA
- PISCINA
- INSTITUTO
- IGLESIA
- CEMENTERIO
- RECINTO FERIAL
- PISTA DEPORTIVA
- ESTADIO



Bocetos de ideación



#Act. 8 _ Metrominuto
 Colaboración: Miguel Á. Antonio & Alvaro Reyes



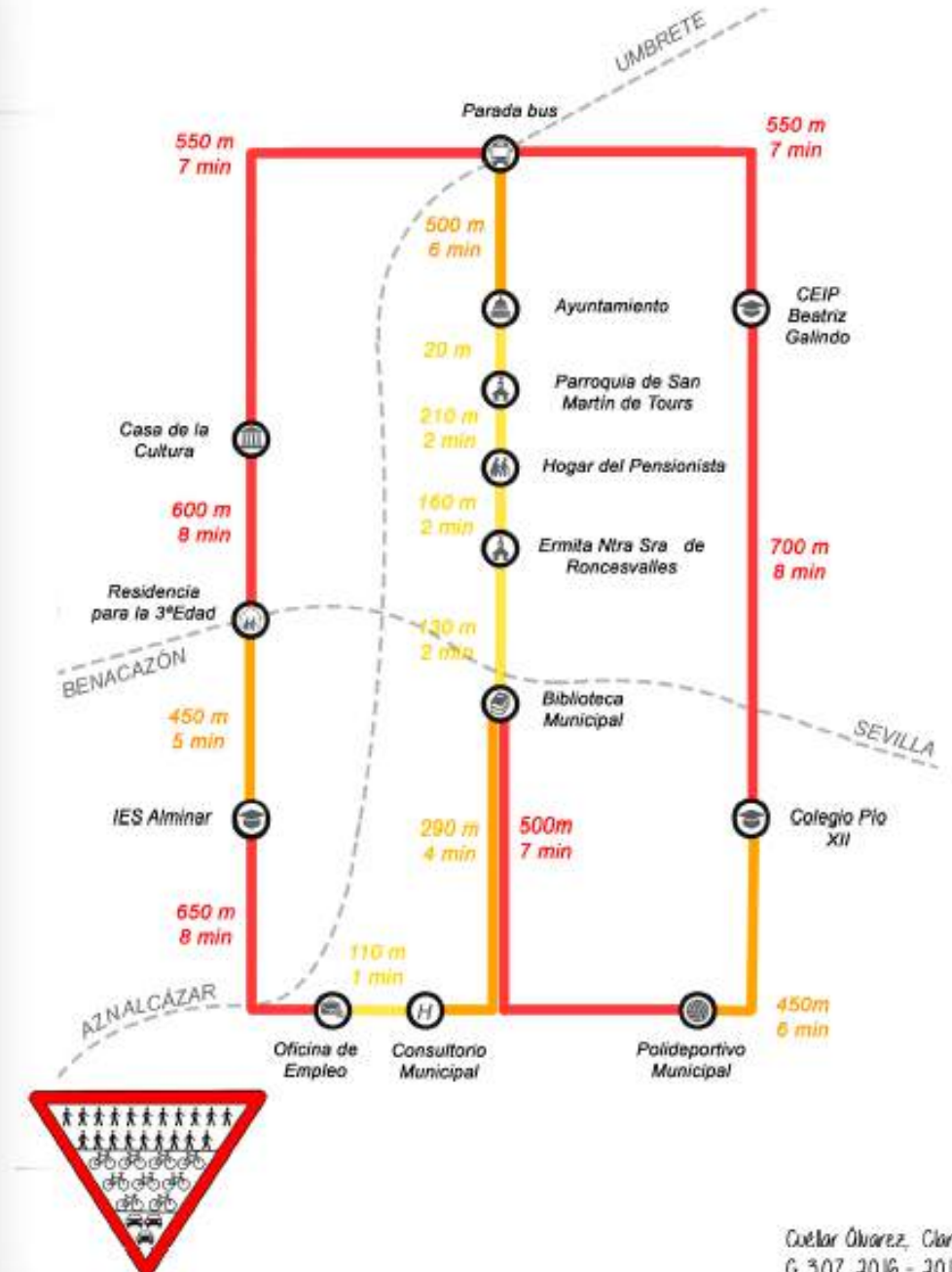
SUPERMANZANAS EN BOLLULLOS

METROMINUTO BOLLULLOS

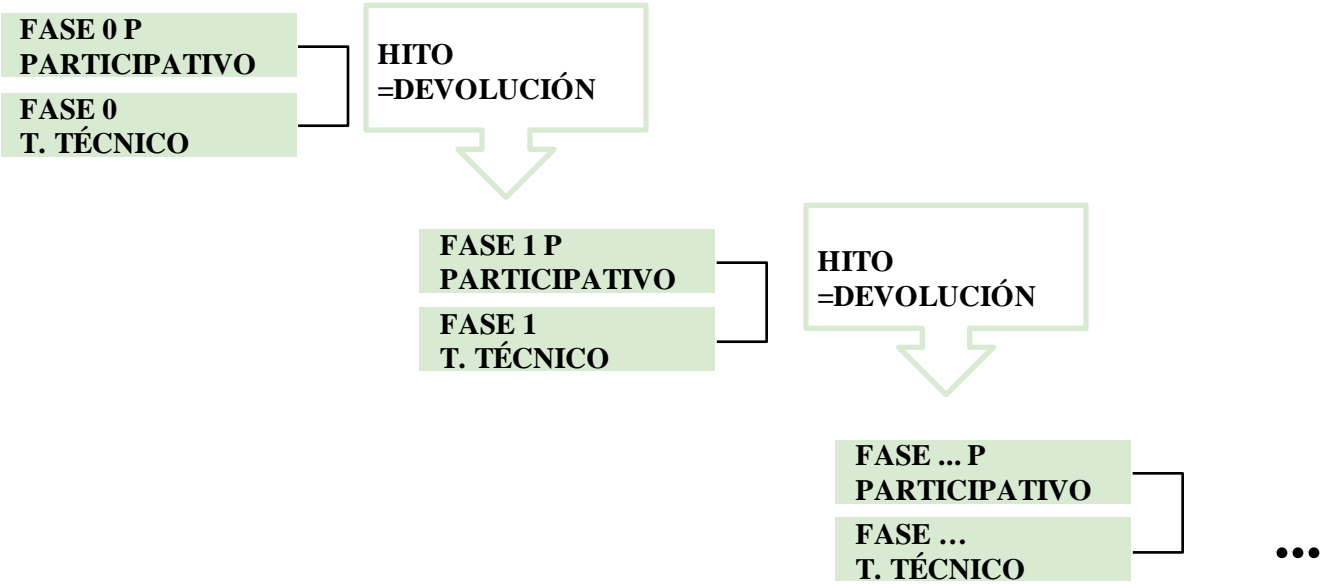


● Vialto principal

● Itinerario entre nudos singulares para el estudio del metrominuto



Metodología de trabajo



Metodología y proceso de participación

1. METODOLOGÍA Y CONTENIDO DE LOS TRABAJOS

FASE 0: Organización y arranque del proceso

FASE 1. Análisis y diagnóstico

FASE 2. Elaboración del plan y propuestas de actuación

FASE 3: Seguimiento del plan y sistema de indicadores

2. PROCESO DE PARTICIPACIÓN

FASE 0: Información-Difusión

FASE 1. Análisis y diagnóstico

FASE 2. Objetivos, bases y estrategias

FASE 3. Propuestas

FASE 4. Seguimiento del plan



Metodología y contenido de los trabajos

FASE 0: Organización y arranque del proceso

- **Marco de Trabajo**
- **Prediagnóstico**

FASE 1. Análisis y diagnóstico

- **El vehículo privado**
- **El transporte público**
- **La movilidad no motorizada**
- **El transporte de mercancías**
- **La Huella de Carbono y la incidencia sobre el Cambio climático**

FASE 2. Elaboración del plan y propuestas de actuación

- **La imagen de la movilidad en el horizonte final del Plan**
- **Inversiones del Plan**
- **Planificación temporal y fases de las actuaciones**

FASE 3: Seguimiento del plan y sistema de indicadores

Proceso de Participación

PROCESO DE PARTICIPACIÓN

FASE 0: Información-Difusión

- Mapa de actores y mecanismos de seguimiento
- Comunicación, dinamización, información y seguimiento
- Primeros contactos, detección inicial de síntomas y temas sensibles: Prediagnóstico participativo

FASE 1. Análisis y diagnóstico

- Consultas
- Diagnóstico estratégico participado

FASE 2. Objetivos, bases y estrategias

FASE 3. Propuestas

- Participación presencial
- Participación virtual

FASE 4. Seguimiento del plan



sferas de la vida cotidiana. Col·lectiu Punt 6

Programación de los trabajos

PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS

La realización de los trabajos para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Bollullos de la Mitación, se programa para un horizonte de 9 semanas de campaña de trabajo.



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

GRACIAS POR SU ATENCIÓN



Equipo redactor:

