

INFORME



ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO Y EVOLUCIÓN DEL
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE
DE LA CIUDAD DE TERUEL EN EL PERIODO
2.013-2.016

ÍNDICE

1. OBJETO.
2. ANTECEDENTES.
3. EXPOSICIÓN.
 - 3.1. ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS 35 MEDIDAS DEL P.M.U.S.
 - 3.2. ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD. INDICADORES.
 - 3.2.1. ACTUACIONES EJECUTADAS EN LA CIUDAD.
 - 3.2.2. ACTUACIONES DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD.
 - 3.3. CONDICIONANTES DEL DESARROLLO DEL P.M.U.S.
 - 3.4. EVOLUCIÓN PREVISTA Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN.
4. CONCLUSIÓN

1. OBJETO.

Transcurridos más de cuatro años desde la aprobación del *Plan de movilidad urbana sostenible de la ciudad de Teruel* (P.M.U.S.), y siguiendo las directrices del mismo, se realiza el presente informe para analizar el grado de cumplimiento de las medidas en él contempladas, así como las circunstancias y condicionantes que influyen en su desarrollo y la evolución prevista del mismo.

2. ANTECEDENTES.

Con fecha 5 de Noviembre de 2.012, el Pleno del Ayuntamiento de Teruel, tras la correspondiente tramitación administrativa, acordó “...aprobar el Plan de Movilidad Urbana sostenible de la ciudad de Teruel, ... , y significar que la presente aprobación no implica autorización o compromiso de gasto en los términos de lo señalado en el informe obrante que ha sido emitido por la Intervención Municipal”.

Con fecha 5 de Febrero de 2.013 se emite resolución del Sr. Consejero Delegado de la *Sociedad Municipal Urban Teruel, S.A.* por la que se constituye la *Oficina Municipal de Movilidad*, con las funciones y responsabilidades recogidas en el P.M.U.S.

Con fecha 26 de Marzo de 2.015 se emitió informe por parte del Director de la Oficina Municipal de Movilidad de “*Análisis del cumplimiento y evolución del P.M.U.S. de la ciudad de Teruel en el periodo 2.013-2.014*”.

3. EXPOSICIÓN.

El P.M.U.S. contempla que se analice la evolución del mismo al finalizar los periodos correspondientes a la aplicación de las medidas a corto plazo (inicios 2.015), a medio plazo (inicios de 2.017) y a final del año 2.020.

Entre las competencias asignadas a la Oficina de Movilidad se encuentra la de comprobar la aplicación de las medidas y evaluar el cumplimiento del P.M.U.S.

Habiendo transcurrido más de cuatro años desde la aprobación del P.M.U.S., y coincidiendo con la finalización del periodo previsto para la implantación de las medidas contempladas a corto y medio plazo, se considera relevante realizar un análisis individualizado del grado de cumplimiento de cada una de las 35 medidas que, agrupadas en 14 planes, componen el P.M.U.S. Dicho análisis se desarrolla en el apartado *3.1. ANÁLISIS DEL GRADO DEL CUMPLIMIENTO DE LAS 35 MEDIDAS DEL P.M.U.S.* Para una mayor claridad en el análisis, el grado de ejecución de cada una de las medidas se clasifica en *Nulo, Muy Bajo, Bajo, Medio, Alto, Muy Alto y Total* en relación con el contemplado por el P.M.U.S. a la finalización del mismo, es decir, cuando estuvieran ejecutadas las medidas previstas a corto, medio y largo plazo. Al final de este análisis se aporta el cuadro resumen de las 35 medidas del P.M.U.S., con una clasificación por colores en función del grado de ejecución de las mismas y de los planes de los que forman parte.

Con el objetivo de que el presente documento esté lo más actualizado posible se han incluido también las actuaciones realizadas hasta la fecha en el año 2.017.

En el apartado *3.2 ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD. INDICADORES* se han recopilado las actuaciones realizadas en la ciudad de Teruel a lo largo del periodo de vigencia del P.M.U.S. que influyan de una u otra manera en la movilidad de la ciudad, y de las que se tenga constancia en la *Oficina Municipal de Movilidad*. Algunas de estas actuaciones han sido ejecutadas por la propia Oficina y de otras se ha tenido constancia a través, en la mayoría de los casos, de los medios de comunicación. Es posible que al no comunicarse gran parte de las actuaciones relacionadas con la movilidad a la *Oficina Municipal de Movilidad*, exista alguna actuación que se haya ejecutado y de la que no se tenga constancia.

En el apartado *3.3. CONDICIONANTES DEL DESARROLLO DEL P.M.U.S.* se enuncian aquellos aspectos que han podido condicionar el desarrollo y la implantación de las medidas previstas en el P.M.U.S.

En el apartado *3.4. EVOLUCIÓN PREVISTA Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN* se indican algunas circunstancias que pueden afectar a la evolución del P.M.U.S., así como una propuesta de actuación para intentar alcanzar parte de los objetivos previstos en los próximos años.

3.1. ANÁLISIS DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS 35 MEDIDAS DEL P.M.U.S.

1. Medidas de bajo coste para la mejora de la accesibilidad y la seguridad vial

Se han ejecutado las actuaciones previstas de regulación con semáforo en dos cruces de peatones existentes de la Ronda Ambeles, en concreto el paso de peatones situado frente al ascensor y el ubicado al llegar a la intersección del viaducto nuevo.

Se puede enmarcar también dentro de esta medida la actuación llevada a cabo por el Ayuntamiento con la creación de un nuevo paso de peatones regulado por semáforos en la Avenida de Sagunto a la altura del CEEI.

<u>Actuación</u>	<u>Promotor</u>	<u>Inversión</u>	<u>Año</u>
Semáforo Ronda Ambeles - Ascensor	Oficina Movilidad	15.626,24 €	2.013
Semáforo Ronda Ambeles- Terciarias	Ayuntamiento	***	2.017
Semáforo Avda. Sagunto – CEEI	Ayuntamiento	52.755,87 €	2.014

A excepción de las actuaciones de repintado de pasos de cebra contempladas en las labores de mantenimiento del Ayuntamiento, no se han realizado el resto de actuaciones previstas en esta medida.

Desde la Oficina Municipal de Movilidad se ha promovido en el año 2.016 la redacción del proyecto de “Mejora de la accesibilidad peatonal en las Rondas y en acceso a la calle Jardinera” que, entre otras, contiene actuaciones correspondientes a esta medida.

Grado de ejecución: MEDIO

2. Medidas de mejora de itinerarios peatonales

A lo largo del año 2.014, se ejecutó la obra de *Renovación de la Plaza Amantes*, conforme la previsión del P.M.U.S., ascendiendo la inversión total de la actuación a 975.902,92 €.

De las actuaciones previstas a medio y largo plazo no se ha ejecutado ninguna.

Grado de ejecución: MEDIO

3. Peatonalización del Centro Histórico

La peatonalización del centro histórico conforme la propuesta del P.M.U.S. estaba condicionada a la transformación del aparcamiento de San Martín sólo para residentes y a la eliminación de la zona azul dentro del centro histórico. Ambas actuaciones ya se han llevado a cabo por parte del Ayuntamiento, con lo que ya se podría proceder a la implantación de la medida.

Grado de ejecución: BAJO

4. Medidas para acceso a los barrios rurales

Se trata de una serie de actuaciones muy costosas económicamente y que el P.M.U.S. contempla ejecutar a largo plazo.

A través de las actuaciones del programa Life + se ha acondicionado la pista que une el falso túnel de la Avenida de Conexión de Barrios con la Vía Verde. Aunque lo pronunciado de las pendientes del trazado no permiten su consideración como itinerario peatonal accesible, el acondicionamiento de este tramo, no previsto inicialmente en el P.M.U.S., supone, en la práctica, la conexión peatonal y ciclista con Valdecebro, y la mejora significativa de las conexiones con Tortajada y Villalba Baja. También supone una conexión alternativa a las propuestas en el P.M.U.S.

con Caudé y Conclud. La pista es usada por vehículos, peatones y ciclistas, estando su uso asociado fundamentalmente al ocio y al deporte y no a la movilidad habitual o diaria.

Debido a esto último y al desmesurado coste de las actuaciones previstas en esta medida parece razonable replantear el alcance de la misma.

Esta medida es coincidente con la medida nº 9, incluida en el *Plan de sendas ciclables*.

Grado de ejecución: MUY BAJO.

5. Medidas de acceso al Polígono Industrial

El P.M.U.S contemplaba la implantación de esta medida a largo plazo, identificando como condicionantes para su ejecución la propiedad de los caminos y carreteras utilizadas para el acceso y su alto coste.

La conexión peatonal y ciclista ha sido reclamada por la asociación de empresarios del Polígono La Paz, habiéndose redactado, al parecer, un proyecto de la misma.

Esta medida es coincidente con la medida nº 10, incluida en el *Plan de sendas ciclables*.

Grado de ejecución: MUY BAJO

6. Plan Piloto de Ciudad 100% ciclable

No se ha ejecutado. Consistía en implantar una marca vial en las calles de mayor intensidad de tráfico, que conectan zonas deportivas o educativas, que identificase la calle como de tráfico compartido para la bicicleta y el vehículo. Esta medida, prevista ejecutar a corto plazo, hubiera permitido, además de aumentar la seguridad vial del ciclista, comprobar la evolución del uso de la bicicleta. La falta de aprobación del “nuevo” Reglamento de circulación repetidamente anunciada tampoco ha contribuido a la aplicación de la medida.

Grado de ejecución: NULO

7. Medidas de carriles específicos para la bicicleta

La totalidad de los carriles específicos para la bicicleta ejecutados han sido llevados a cabo por el Ayuntamiento de Teruel, a través del programa Life+ y el FITE, y son los siguientes:

- *Proyecto Eje de conexión Centro Histórico – Entorno de las Canteras.*

Se han ejecutado 530 m. de carril bici. El P.M.U.S. contemplaba en esa zona la implantación de la bicicleta mediante el sistema de tráfico compartido en lugar del finalmente ejecutado con carril bici (tráfico segregado).

No parece que la infraestructura haya tenido un impacto significativo en el uso de la bicicleta, habiendo generado, en cambio, cierto rechazo de los vecinos por la supresión de plazas de aparcamiento.

- *Proyecto cierre de cinturón ciclista en la Avenida de Conexión de Barrios.*

Se han ejecutado 766 m. de carril bici y de plataforma peatonal. El P.M.U.S. contemplaba esta actuación con la tipología de carril bici ejecutada.

Su ejecución tiene como principal logro el haber conectado los dos tramos del carril bici existentes en la Avenida de Conexión de Barrios, permitiendo a su vez la conexión ciclista entre la Carretera Alcañiz con los Barrios del Carrel, San Julián y Fuenfresca.

En el lado negativo, derivado de la orografía de la zona, se puede mencionar lo sinuoso e incómodo del trazado, con pendientes que superan el 8%, muy por encima de las recomendaciones de la D.G.T. para el diseño de carriles bici. Por este mismo motivo, la plataforma peatonal asociada al carril bici tampoco se puede considerar accesible.

Parece claro que tiene un importante uso asociado al ocio y el deporte. Está por ver si acaba teniendo un uso asociado a la movilidad diaria o habitual (desplazamientos por motivos de trabajo, estudios, etc.).

- *Proyecto carril bici conexión Ensanche – Centro Histórico. Fase 1. Plaza Constitución – Fuente Torán.*

Se han ejecutado 1.017 m. de carril bici. El P.M.U.S. contemplaba una actuación con un trazado muy similar al ejecutado y con carril bici.

Esta actuación puede tener un impacto significativo en el uso de la bicicleta ya que permite acceder al Viaducto de Fernando Hué desde la Fuenfresca, a través del Polígono Sur y del Ensanche utilizando una plataforma exclusiva para la bicicleta, bien con tramos de acera bici y otros con carril bici.

El grado de aceptación y utilización de esta infraestructura puede ser clave para la ampliación de la red de carriles bici a otras vías importantes de la ciudad.

Entre las tres actuaciones se han ejecutado 2.313 m. de carriles específicos para la bicicleta frente a los 4.589 m. previstos a largo plazo por el P.M.U.S.

En el año 2.014 se promovió desde la Oficina de Movilidad la redacción del *Proyecto de implantación del P.M.U.S. en el eje Avda. Sagunto – Rondas – Ctra. Alcañiz*, que, entre otras actuaciones, comprendía, la ejecución de 3.358 m. de carril específico para la bicicleta. Al no haber sido aprobado por el Ayuntamiento, no tiene visos de ejecutarse.

Grado de ejecución: MEDIO

8. Medidas para la implantación de nuevos aparcamientos de bicicletas.

El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de 5 nuevos aparcamientos de 6 plazas cada año, a lo largo de los 6 primeros años.

Se han colocado 83 nuevas plazas de aparcamiento frente a las 120 previstas en los cuatro primeros años de vigencia del P.M.U.S.

En cuanto a la tipología de los mismos, hay que indicar que en aquellas actuaciones que han sido remitidas para su informe por la Oficina de Movilidad o cuando se nos ha consultado, se han propuesto los aparcamientos en forma de U invertida ubicados en zonas visibles por su mayor seguridad frente al robo.

Grado de ejecución: ALTO

9. Medidas para acceso a los barrios rurales

Esta medida forma parte del Plan de sendas ciclables y coincide con la medida nº 4, al ser las plataformas compartidas para el uso peatonal y ciclista, siendo válido el análisis realizado para dicha medida.

Grado de ejecución: MUY BAJO

10. Medidas de acceso al Polígono Industrial

Esta medida forma parte del Plan de sendas ciclables y coincide con la medida nº 5, al ser las plataformas compartidas para el uso peatonal y ciclista, siendo válido el análisis realizado para dicha medida.

Grado de ejecución: MUY BAJO

11. Implantación del sistema de alquiler de bicis

El P.M.U.S contemplaba la implantación de esta medida a largo plazo, identificando como condicionante el desarrollo previo de las infraestructuras ciclistas.

Evidentemente, antes de plantear la implantación del sistema de alquiler de bicis, debería estar completamente implantado el modelo de circulación de la bicicleta en la toda la ciudad (sistema de tráfico compartido con pacificación del tráfico y red de carriles específicos para la bicicleta).

Además del condicionante anterior existe otro de índole económico, ya que el coste del sistema no se limita a su implantación, sino a su mantenimiento anual mediante un contrato de concesión administrativa.

Las experiencias negativas en ciudades con población superior a la nuestra, obligarían a ser cautelosos a la hora de implantar esta medida.

Un posible planteamiento sería, una vez implantada la infraestructura para la circulación de la bicicleta en la ciudad, observar y cuantificar su uso, estimando, por ejemplo mediante encuestas, la demanda del servicio de alquiler de bicicleta pública (cantidad de usuarios interesados, tipología de bicicleta preferida y precio que estarían dispuestos a pagar), para poder determinar la viabilidad económica del sistema con anterioridad a su implantación.

Grado de ejecución: NULO

12. Señalización para templado de tráfico

El P.M.U.S. planteaba una jerarquización de las vías urbanas de la ciudad en función de la velocidad máxima permitida: En la mayor parte de las vías de la ciudad se limitaba a 30 Km/h, a 20 km/h en aquellas pequeñas calles en las que se comparte el tráfico rodado con el peatonal y a 70 km/h en la Avenida de Conexión de Barrios. También se contemplaba la reducción de la velocidad a 40 km/h. en las travesías de los barrios rurales de San Blas, El Campillo y Villalba Baja.

La Avenida de Conexión de Barrios fue diseñada y construida para una velocidad de 50 km/h., con la que se puso en servicio en abril del 2.008. En junio de ese mismo año el Ayuntamiento de Teruel decidió aumentar dicha limitación a 70 km/h, trasladándose dicho acuerdo al Plan de Movilidad redactado en el año 2.012. En el año 2.016, ante la proliferación de accidentes de tráfico en la mencionada avenida causados por exceso de velocidad, el Ayuntamiento decidió limitar nuevamente a 50 km/h la velocidad máxima permitida.

En el resto de la ciudad no se ha implantado la señalización para el templado del tráfico, por lo que en la actualidad, salvo en puntos específicos (colegios y pasos de cebrá sobre elevados), la velocidad máxima permitida es de 50 km/h., no existiendo jerarquización alguna de viales.

La aplicación de esta medida tiene un coste económico muy bajo, por lo que el motivo por el que no se ha implementado no debería ser el económico.

Si esta medida no es ejecutada tampoco se pueden ejecutar total o parcialmente la *medida 6 Plan piloto ciudad 100% ciclable*, la *medida 11 Implantación del sistema de alquiler de bicis* ni la *medida 13 Reordenación del tráfico*.

Grado de ejecución: NULO

13. Medidas de reordenación del tráfico

El P.M.U.S. planteaba una serie de medidas de muy bajo coste económico (6.000 €) a medio plazo para redireccionar el tráfico rodado hacia aquellos viales que presentan mejores niveles de servicio y mayor seguridad.

La reducción de la velocidad máxima permitida en la Avenida de Conexión de Barrios a 50 Km/h, al no haber sido acompañada de las reducciones a 30 Km/h en el resto de calles de la ciudad, ha tenido un efecto negativo en la reordenación del tráfico prevista en esta medida. Es evidente que para favorecer la reordenación del tráfico que atraviesa las Rondas hacia la Avenida de Conexión de Barrios, la velocidad máxima permitida en esta última debería ser mayor que la permitida en las Rondas, siendo en la actualidad ambas de 50 km/h.

En el año 2.016 se promovió desde la Oficina Municipal de Movilidad la redacción del Proyecto de *Mejora de la accesibilidad peatonal en el acceso a la c/Jardinera y Rondas* que, entre otras actuaciones, contempla la prohibición del tráfico rodado en sentido bajada en el tramo inicial de la calle de la Jardinera, medida contemplada en el P.M.U.S. para reordenar el tráfico desde las Rondas hacia la Avenida de Conexión de Barrios. El mencionado proyecto, que contiene un estudio del efecto en la reordenación del tráfico de dicha prohibición, no ha sido aprobado por el Ayuntamiento de Teruel.

En el recientemente ejecutado proyecto de “Carril bici conexión Ensanche- Centro Histórico” se ha suprimido el doble sentido de circulación en las calles Juez de Villanueva y Barbastro, lo que está en línea con lo planteado en esta medida de tender a calles con sentido único de circulación.

Grado de ejecución: MUY BAJO.

14. Construcción y mejora de viales para la reordenación del tráfico

En el año de redacción del P.M.U.S., el Ayuntamiento de Teruel ya disponía de los cuatro proyectos que componen esta medida con un importe total de más de 11 millones de €.

Parece que existe interés, por parte del Ayuntamiento como por las asociaciones de vecinos, de ejecutar lo antes posible los proyectos de mejora y acondicionamiento de la Cuesta de los Gitanos y del Camino de Capuchinos cuya suma supera los 2 millones de €.

Para que la ejecución de estas actuaciones consigan los objetivos previstos en el P.M.U.S., se habrá tenido que completar el *Plan de mejora de las Infraestructuras ciclistas urbanas* (medias 6,7 y 8) y las medidas 12 y 13 del *Plan de reordenación y templado del tráfico*. Si, por el contrario, se acondicionaran estos dos viales sin llevar a cabo el resto de medidas mencionadas se conseguiría el efecto contrario al perseguido por el P.M.U.S., es decir, se haría todavía más cómodo y confortable el uso del vehículo a motor frente a los medios de transporte sostenibles.

Grado de ejecución: NULO

15. Medidas inmediatas de mejora de la seguridad vial del tráfico

El P.M.U.S. contemplaba pequeñas actuaciones en 20 cruces de la ciudad a ejecutar a corto plazo. Únicamente se tiene constancia, a través de los medios de comunicación, de una pequeña actuación, consistente en la colocación de espejos en el cruce de la calle Valparaíso con la Avenida de Zaragoza a petición de los vecinos ejecutada en el año 2.016.

En el barrio de San Blas sí que se han acometido algunas de las medidas previstas en el P.M.U.S.

Grado de ejecución: MUY BAJO

16. Regulación del cruce de San Julián

El P.M.U.S. contemplaba ejecutar esta medida a medio plazo con un importe de 46.600 €. No se ha ejecutado.

Grado de ejecución: NULO

17. Medidas de mejora de la señalización

El P.M.U.S. contemplaba ejecutar esta medida a corto plazo con un importe de 14.600 €.

La *Oficina de Movilidad* en colaboración con la *Concejalía de Tráfico y Movilidad* realizó en el año 2.016 un estudio de la señalización de orientación para el tráfico rodado en los accesos principales al Centro Histórico, definiendo la señalización a retirar y la nueva a colocar. Parte de esta actuación está incluida en el *Proyecto de implantación del P.M.U.S. en el eje Avda. Sagunto – Rondas – Ctra. Alcañiz*, el cual contiene un inventario de toda la señalización existente en el mencionado eje. La efectiva sustitución de la señalización de orientación se está llevando a cabo a lo largo del presente año por parte del Ayuntamiento y supone una mejora significativa, afectando principalmente a los turistas y visitantes.

En cuanto al uso de los navegadores, no se tiene constancia de que se haya llevado a cabo ninguna actuación en relación a la actualización de la información que aparece en dichos dispositivos. De hecho, en gran parte del centro histórico la información suministrada por los navegadores es errónea, lo que contribuye a la aparición periódica de imágenes curiosas de vehículos intentando circular por alguna escalera.

Grado de ejecución: MEDIO

18. Medidas inmediatas sobre el transporte público

Desde el año 2.012 hasta la adjudicación de la nueva concesión en 2.015 se han ido produciendo modificaciones, tendentes en lo general a reducir la sobredimensionada red de autobuses existente.

Las dos actuaciones a corto plazo previstas en el P.M.U.S. (colocación en las paradas de mapas con los recorridos e implantación de dos nuevas paradas) no se ejecutaron de manera inmediata conforme contemplaba la medida.

Con la adjudicación de la nueva concesión se fueron ejecutando paulatinamente las obras necesarias para las nuevas paradas e incorporando los mapas con los nuevos recorridos. A día de hoy, las actuaciones están ejecutadas.

Grado de ejecución: TOTAL

19. Medidas sobre el transporte público

La medida contemplada en el P.M.U.S. consiste en la redacción del *Anteproyecto de explotación del servicio de autobús urbano*.

Desde la Oficina de Movilidad se promovió la redacción del *Anteproyecto de explotación del servicio de autobús urbano*, entregándose al Ayuntamiento de Teruel en Junio de 2.013. En la redacción del anteproyecto se incluyeron parte de las propuestas del P.M.U.S., descartando aquellas que se consideraron inviables.

Asimismo, se propuso al Ayuntamiento la redacción e incorporación a dicho anteproyecto del *“Proyecto de mejora de la accesibilidad y la seguridad vial en el entorno de las paradas de la nueva red de autobuses de la ciudad de Teruel”*. Dicho documento fue entregado por la Oficina Municipal

de Movilidad al Ayuntamiento de Teruel en Enero de 2.014, con la intención de que fuera incorporado como anexo al *Anteproyecto de explotación del servicio de autobús urbano*, de manera que las paradas fueran acondicionadas por el concesionario coincidiendo con el inicio del servicio.

Finalmente, y tras un tortuoso camino, el Ayuntamiento de Teruel adjudicó el servicio al nuevo concesionario, comenzando a operar en Julio de de 2.015, y adquiriendo éste la obligación de ejecutar una parte de las actuaciones contempladas en el *“Proyecto de mejora de la accesibilidad y la seguridad vial en el entorno de las paradas de la nueva red de autobuses de la ciudad de Teruel”*. Entre las actuaciones previstas en este proyecto y excluidas de las obligaciones del concesionario destaca, por su importancia en relación con la seguridad vial, la construcción de un paso de peatones regulado por semáforos a la altura del nº 73 de la Avenida Sagunto que conectase las dos nuevas paradas ejecutadas en la medida nº 18.

Las actuaciones de adecuación de las paradas comprometidas en el contrato de concesión comenzaron a ejecutarse en el verano de 2.016 no habiendo finalizado a día de hoy.

Grado de ejecución: MUY ALTO

20. Reordenación del servicio de Taxi

El P.M.U.S. contemplaba reubicar a corto plazo la parada de taxi existente en la calle San Juan, trasladándola a la calle Joaquín Arnau, por estar esta calle clasificada como de *“tráfico restringido”* en el plano de peatonalización (pág. 187 del P.M.U.S.) propuesto para el Centro Histórico.

Si bien la parada de taxi se ha retirado de la calle San Juan, se ha reubicado en la confluencia de la calle Comandante Fortea con la calle San Juan. Ambas calles están clasificadas como *“Sólo residentes y vehículos autorizados”* en el plano de peatonalización mencionado anteriormente. Parece, por tanto, que no se ha solucionado la afección de la parada de taxis a la movilidad peatonal, habiendo sido ocupado, además, el espacio de la parada original por terrazas.

Grado de ejecución: NULO

21. Potenciación del uso de aparcamiento subterráneo del Centro Histórico

El P.M.U.S. contemplaba, para lograr un aumento de la ocupación de plazas de aparcamiento subterráneo, la implantación de dos nuevos periodos de abonos: el de mañanas (7:30 h a 15:30 h) y el de día laboral completo (7:30 h a 20:30 h).

Los abonos del aparcamiento de la Estación de Autobuses, Glorieta y San Juan correspondientes al año 2.017 abarcan los periodos tarde-noche (15:00 h a 9:00 h) y todo el día (24h).

Esta medida estaba prevista ejecutarla a corto plazo y no tenía coste económico asociado.

Grado de ejecución: NULO

22. Nuevo aparcamiento de 100 plazas en San Julián

El P.M.U.S. contemplaba, condicionado a la evolución de la demanda de aparcamientos, la ejecución a largo plazo de un aparcamiento libre para unas 100 plazas en las cercanías de la Avenida de Conexión de Barrios.

No se tiene constancia de su ejecución. Por el contrario se han eliminado 16 plazas de aparcamiento para la ubicación del carril bici correspondiente al proyecto “Eje de conexión Centro Histórico – Entorno de las Canteras”.

Grado de ejecución: NULO

23. Cien plazas de aparcamiento repartidas por la ciudad

El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de esta medida a medio plazo, no teniéndose constancia de su ejecución.

Grado de ejecución: NULO

24. Potenciación del uso del aparcamiento Los Planos como aparcamiento de disuasión

El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de esta medida a corto plazo, no teniéndose constancia de su ejecución.

Grado de ejecución: NULO

25. Aparcamiento para camiones en Los Planos

El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de esta medida a medio plazo.

Grado de ejecución: NULO

26. Mejora de la carga – descarga en el Centro Histórico

El P.M.U.S. contemplaba la implantación de tres zonas de carga y descarga con horario comprendido entre las 8:00 h y las 20:00 h., no teniéndose constancia de su ejecución.

Grado de ejecución: NULO

27. Adquisición y circulación de vehículos limpios

En el año 2.015 se adjudicó la nueva concesión del servicio público del transporte urbano de la ciudad de Teruel. Por motivos de fiabilidad se descartó la adquisición de vehículos propulsados por sistemas diferentes del motor diesel, exigiéndose en los pliegos que la calificación energética y ambiental de los nuevos vehículos fueran Euro 5 o EEV o superior, así como la obligatoriedad de

aportar el consumo de combustible de los vehículos mediante certificado emitido por laboratorio oficial.

No se tiene constancia de que se hayan realizado más actuaciones en relación con esta medida.

Grado de ejecución: MUY BAJO

28. Programa de formación para la conducción eficiente

El P.M.U.S. contemplaba como medida a medio plazo que el Ayuntamiento a través de de la Oficina Municipal de Movilidad y en colaboración con las autoescuelas organizase cursos de conducción eficiente, no teniéndose constancia de su realización.

Grado de ejecución: NULO

29. Actuación piloto "Camino al cole"

El P.M.U.S. contemplaba llevar a cabo esta medida a corto y medio plazo proponiendo un Plan Piloto en el colegio Ensanche que no se ha ejecutado.

La reciente actuación del carril bici que pasa junto al colegio facilitaría la implantación de esta sencilla medida.

Grado de ejecución: NULO

30. Fomento del uso del vehículo de alta ocupación

El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de esta medida a corto plazo no teniéndose constancia de su implantación.

Grado de ejecución: NULO

31. Movilidad a centros de trabajo

Desde la Oficina Municipal de Movilidad no se tiene constancia de que se hayan redactado Planes de Movilidad por partes de las empresas de la ciudad.

Grado de ejecución: NULO

32. Constitución y funcionamiento de la Oficina Municipal de Movilidad

La *Oficina Municipal de Movilidad* se constituyó con fecha 5 de Febrero de 2.013, por resolución del Consejero de la *Sociedad Municipal Urban Teruel, S.A.*

Las actuaciones llevadas a cabo por la misma se relacionan en el apartado 3.2.2. del presente informe.

Grado de ejecución: ALTO

33. Constitución y funcionamiento del Comité de Movilidad

El P.M.U.S. contempla que el Comité de Movilidad, una vez constituido, se reuniese de forma periódica siendo su principal misión la de conocer el P.M.U.S. y las medidas para conseguir una movilidad sostenible en la ciudad.

La primera y única convocatoria del Comité de Movilidad se realizó el 29 de Mayo de 2.013.

Grado de ejecución: MUY BAJO

34. Medidas de implantación y difusión inicial del P.M.U.S.

Se trata de una serie de medidas a corto plazo tendentes a difundir el P.M.U.S. entre los ciudadanos.

Salvo la presentación formal del Plan realizada en Enero del 2.013, el resto de medidas no se ejecutaron.

Grado de ejecución: MUY BAJO

35. Medidas de implantación y difusión del P.M.U.S.

No se han realizado actuaciones específicas para la difusión del P.M.U.S.

La Policía Local ha seguido llevando a cabo la campaña de educación vial entre los estudiantes de educación primaria y secundaria y se sigue celebrando el el *Día de la Bicicleta*.

Grado de ejecución: BAJO

Tabla resumen: Grado de ejecución de medidas del P.M.U.S.

Grado de ejecución	nº Medidas	%
NULO - MUY BAJO	25	71%
BAJO	2	6%
MEDIO	4	11%
ALTO	2	6%
MUY ALTO - TOTAL	2	6%
TOTAL	35	100%

Tabla resumen: Grado de ejecución de planes del P.M.U.S.

Grado de ejecución	nº Planes	%
NULO - MUY BAJO	9	64%
BAJO	2	14%
MEDIO	2	14%
ALTO	1	7%
MUY ALTO - TOTAL	0	0%
TOTAL	14	100%

Tabla 76. Resumen general de las medidas

Planes	Medida	Objetivos										Plazo			Inversión			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Corto	Medio	Largo	Corto	Medio	Largo	Total
Plan de mejora de los itinerarios urbanos peatonales	1 - Medidas de bajo coste para la mejora de la accesibilidad y la seguridad vial.	X	X	X					X			X			245.000,00 €			245.000,00 €
	2 - Medidas de mejora de itinerarios peatonales	X	X	X			X		X			X	X	X	1.298.000,00 €	361.435,50 €	932.982,41 €	2.592.417,91 €
	3 - Peatonalización del Centro Histórico	X	X	X			X		X				X			182.500,00 €		182.500,00 €
Plan de sendas peatonales a barrios rurales y polígono industrial	4 - Medidas para acceso a los barrios rurales	X	X	X	X		X		X				X				7.250.968,25 €	7.250.968,25 €
	5 - Medidas de acceso al polígono industrial	X	X	X	X		X		X				X				1.228.582,74 €	1.228.582,74 €
Plan de mejora de las infraestructuras ciclistas urbanas.	6 - Plan Piloto de ciudad 100% ciclable	X		X	X		X		X			X		225.360,13 €			225.360,13 €	
	7 - Medidas de carriles específicos para la bicicleta	X		X	X		X		X				X			544.731,44 €	544.731,44 €	
	8 - Medidas para la implantación de nuevos aparcamientos para bicicletas	X		X	X				X				X	X	5.500,00 €	5.500,00 €	5.500,00 €	11.000,00 €
Plan de sendas ciclables	9 - Medidas para acceso a los barrios rurales	X	X	X	X		X		X				X					€
	10 - Medidas de acceso al polígono industrial	X	X	X	X		X		X				X					€
Plan de implantación del sistema de alquiler de bicis	11 - Implantación del sistema de alquiler de bicis	X			X				X				X				200.000,00 €	200.000,00 €
Plan de reordenación y templado del tráfico	12 - Señalización para templado de tráfico			X		X	X					X	X	X	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	45.000,00 €
	13 - Medidas para la reordenación del tráfico			X		X	X						X			6.000,00 €		6.000,00 €
	14 - Construcción y mejora de viales para la reordenación del tráfico			X		X	X						X	X		8.260.000,00 €	2.895.127,60 €	11.155.127,60 €
Plan de la mejora de la señalización y de la seguridad vial	15 - Medidas inmediatas de mejora de la seguridad vial del tráfico			X			X					X			18.500,00 €			18.500,00 €
	16 - Regulación del cruce de San Julián			X		X	X						X			46.600,00 €		46.600,00 €
	17 - Medidas de mejora de la señalización			X		X	X					X			14.600,00 €			14.600,00 €
Planes sobre el transporte público	18 - Medidas inmediatas sobre el transporte público			X				X				X			16.500,00 €			16.500,00 €
	19 - Redacción del anteproyecto de explotación del servicio de autobús urbano							X				X			4.000,00 €			4.000,00 €
	20 - Reordenación del servicio de taxi						X	X				X			2.500,00 €			2.500,00 €
Plan de potenciación y mejora del sistema de aparcamientos	21 - Potenciación del uso de aparcamiento subterráneo del Centro Histórico			X		X	X		X			X						- €
	22 - Nuevo aparcamiento de 100 plazas en San Julián			X			X		X				X				135.000,00 €	135.000,00 €
	23 - Cien plazas de aparcamiento repartidas por la ciudad			X			X		X				X			90.000,00 €		90.000,00 €
	24 - Potenciación del uso del aparcamiento Los Planos como aparcamiento de disuasión			X			X	X	X			X			3.500,00 €			3.500,00 €
	25 - Aparcamiento para camiones en Los Planos			X			X		X				X			112.500,00 €		112.500,00 €
Planes sobre distribución de mercancías	26 - Mejora de la carga-descarga en el Centro Histórico			X			X				X		X		3.500,00 €		3.500,00 €	
Planes para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético	27 - Adquisición y circulación de vehículo limpios										X		X					- €
	28 - Programa de formación para la conducción eficiente										X		X			6.000,00 €		6.000,00 €
Planes de fomento de la movilidad no motorizada	29 - Actuación piloto "Camino al cole"	X	X	X	X						X		X		6.000,00 €	6.000,00 €		12.000,00 €
Plan de mejora de la movilidad motorizada	30 - Fomento del uso del vehículo de alta ocupación.										X		X					- €
	31 - Movilidad a centros de trabajo										X		X					- €
Plan de implantación y publicidad del P.M.U.S.	32 - Constitución y funcionamiento de la Oficina Municipal de Movilidad										X	X	X	X	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	30.000,00 €
	33 - Constitución y funcionamiento del Comité de Movilidad										X	X	X	X				- €
	34 - Medidas de implantación y difusión inicial del P.M.U.S.	X									X	X			6.000,00 €			6.000,00 €
	35 - Medidas de mantenimiento y difusión del P.M.U.S.	X									X		X	X		6.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €
GRADO DE EJECUCIÓN: NULO MUY BAJO BAJO MEDIO ALTO MUY ALTO TOTAL												Inversión total ...			1.870.460,13€	9.111.035,50 €	13.223.892,44 €	24.205.388,07 €

3.2. ACTUACIONES RELACIONADAS CON LA MOVILIDAD. INDICADORES.

3.2.1. ACTUACIONES EJECUTADAS EN LA CIUDAD.

Se aporta un cuadro resumen con los principales proyectos y actuaciones relacionados con la movilidad que se han ejecutado en la ciudad desde la aprobación del P.M.U.S. y de los que, por unos u otros medios, se tiene constancia en la *Oficina Municipal de Movilidad*.

Los indicadores aportados se han obtenido consultando los proyectos referenciados, por lo que puede existir alguna discrepancia con lo finalmente ejecutado.

TABLA RESUMEN DE INDICADORES DE EJECUCIÓN P.M.U.S. 2.013-2.016

ACTUACIONES EJECUTADAS	INDICADORES														PRESUPUESTO	PROMOTOR	ESTADO
	m. carril-acera bici	m. calle con tráfico compartido	ud. nuevo aparcabici	ud. eliminación punto sin accesibilidad peatonal	m. nuevo itinerario peatonal accesible	ud. nuevo paso de peatones	ud. adecuación paso peatones existente a normativa	ud. paso de peatones sobreelevado	ud. reubicación mobiliario urbano arbolado o contenedores	ud. implantación semáforos en pasos de peatones	ud. actuación de reordenación del tráfico rodado	ud. punto en la que se modifica la señalización de orientación	ud. plaza de aparcamiento suprimida	ud. parada de autobús accesible			
Instalación semáforo en Ronda Ambeles (ascensor San Julián)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	15.626	Oficina de Movilidad	*** Ejecución: 2013
Proyecto de "Renovación de la Plaza de los Amantes"	0	0	0	2	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.157.012	Sociedad Municipal Urban Teruel, S.A.	Redacción: 2.010 Ejecución: 2014
Proyecto de "Nuevo paso de peatones en Avda. Sagunto nº 116"	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	65.572	Ayto. Teruel	Redacción: 2.013 Ejecución: 2.014
Proyecto de "Mejora de la accesibilidad y la seguridad vial en el entorno de las paradas de la nueva red de autobuses"	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	0	65	51	446.838	Proyecto: Oficina Movilidad Obra: Concesionaria	Redacción: 2.013 En ejecución
Proyecto "Eje de conexión Centro Histórico-Entorno de las Canteras"	530	0	20	0	0	0	2	0	3	0	0	0	16	0	217.027	Ayto. Teruel Life+	Redacción: 2.013 Ejecución: 2.015
Proyecto "Cierre cinturón ciclista de la Avda. de Conexión de Barrios"	766	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	647.891	Ayto. Teruel Life+	Redacción: 2.013 Ejecución: 2.016
Proyecto "Carril bici conexión Ensanche-Centro Histórico. Fase 1. Plaza Constitución -Fuente Torán"	1.017	0	63	0	0	1	1	0	16	0	2	0	44	0	135.749	Ayto. Teruel	Redacción: 2.015 Ejecución: 2.017
Mejora señalización orientación acceso al Centro Histórico	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	***	Oficina de Movilidad Ayto. Teruel	Redacción: 2.016 Ejecución: 2.017
Proyecto de mejora de la conexión entre los Barrios de San Julián, El Carrel y Arrabal y la zona de las Arcillas	0	0	0	0	132	0	0	1	0	0	0	0	0	0	207.088	Ayto. Teruel Life+	Redacción: 2.015 Ejecución: 2.016
Proyecto de mejora de vías urbanas en Castralvo, Concud y San Blas	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	54.854	Ayto. de Teruel	Redacción: 2.016 Ejecución: 2.017
Proyecto conexión vía verde con entorno área de las arcillas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163.363	Ayto. Teruel Life+	Redacción: 2.014 Ejecución: 2.015
Instalación semáforo en paso de peatones Ronda Ambeles (Terciarias)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	***	Ayto. Teruel	*** Ejecución: 2.017
TOTAL	2.313	0	83	2	192	2	3	5	46	3	2	25	125	51			

Nota: Los indicadores del proyecto de "Mejora de la accesibilidad vial en el entorno de las paradas de la nueva red de autobuses" corresponden únicamente a la parte del mismo cuya ejecución debe acometer la concesionaria, no estando éstos ejecutados totalmente a día de hoy.

3.2.2. ACTUACIONES DE LA OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD.

A continuación se relacionan pormenorizadamente y por orden cronológico las actuaciones llevadas a cabo por la Oficina de Movilidad:

- Realización de pruebas in-situ relativas a la idoneidad del sistema *Lumimotion* para su uso en pasos de peatones.
La prueba se realizó en el paso de peatones de la Ronda Ambeles situado a la altura del ascensor de San Julián en marzo de 2.013.
Inversión: 0 €.

- Emisión de *“Informe de revisión de la señalización del Polígono Sur”* con fecha 22 de mayo de 2.013.
Inversión: 0 €.

- Asistencia al *1^{er} Comité de Movilidad*, celebrado el 29 de mayo de 2.013, por convocatoria del Excmo. Ayto. de Teruel.
En dicha reunión se realizó una exposición a los componentes del Comité, de las funciones de la Oficina de Movilidad y de los objetivos de los planes de acción del P.M.U.S.
Asimismo, se explicaron las posibles soluciones contempladas en el *“Proyecto de Implantación del P.M.U.S. en el eje Avda. Sagunto- Rondas – Ctra. Alcañiz”*, para la incorporación de la bicicleta al tráfico rodado de la ciudad.
Se expuso la nueva configuración de líneas de autobús, planteadas desde la *Oficina de Movilidad*, para su incorporación en el anteproyecto de explotación del transporte urbano.
Se presentaron las conclusiones del estudio de la seguridad del paso de peatones situado en la Ronda Ambeles a la altura del ascensor de San Julián.
Por último, se planteó una posible reordenación del tráfico en el primer Ensanche.
Esta actuación se corresponde con la *medida nº 33* denominada *Constitución y funcionamiento del Comité de Movilidad* dentro del *Plan de implantación y publicidad del P.M.U.S.*
Inversión: 0 €.

- Entrega, con fecha 28 de junio de 2.013, al Excmo. Ayuntamiento de Teruel, del *Pliego de prescripciones técnicas para la adjudicación en régimen de concesión administrativa de la gestión del servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros de la ciudad de Teruel*. Esta actuación se corresponde con la *medida nº 19*, denominada *Redacción del anteproyecto de explotación del servicio de autobús urbano* incluida en los *Planes sobre el transporte público*.
Inversión: 3.630 €.

- Ejecución de la obra de *“Instalación de semáforo en Ronda de Ambeles de Teruel”*. La obra fue entregada al Excmo. Ayuntamiento de Teruel en diciembre de 2.013. Esta actuación forma parte de la *medida nº 1*, denominada *Medidas de bajo coste para la mejora de accesibilidad y la seguridad vial* incluida en el *Plan de mejora de los itinerarios urbanos peatonales*.

Inversión: 15.626,24 €

- Entrega, con fecha 14 de enero de 2.014, al Excmo. Ayuntamiento de Teruel, del *“Proyecto de mejora de la accesibilidad y de la seguridad vial en el entorno de las paradas de la nueva red de autobuses de la ciudad de Teruel”*, para su tramitación y aprobación, y su posterior incorporación como anejo en el Anteproyecto de explotación del transporte urbano. La justificación de la necesidad de este proyecto viene dada por un doble motivo: Por un lado, la nueva reordenación de líneas del transporte urbano acarrea la creación de nuevas paradas y nuevos accesos a las mismas y por otro, la necesidad de adaptar las paradas que se mantienen a la normativa de accesibilidad existente. Se planteó su incorporación como anejo al Anteproyecto de explotación del transporte urbano, para garantizar el acceso y uso de las paradas en condiciones óptimas de seguridad y accesibilidad con anterioridad a la puesta en servicio de las nuevas líneas.

Inversión: 6.354,92 €

- Ejecución de la obra *“Remodelación de la Plaza Amantes de Teruel”*. Dicha obra fue entregada al Excmo. Ayuntamiento de Teruel con fecha 5 de diciembre de 2.014. Esta actuación se corresponde con la previsión a corto plazo de la medida nº 2, denominada *Medidas de mejora de itinerarios peatonales* incluida en el *Plan de mejora de los itinerarios urbanos peatonales*.

Inversión: 975.902,92 €

- Entrega del *“Proyecto de Implantación del P.M.U.S. en el eje Avda. Sagunto- Rondas – Ctra. Alcañiz”*, a diferentes departamentos del Excmo. Ayuntamiento de Teruel, para su informe, en diciembre de 2.014.

Inversión: 7.018,00 €

- Redacción, con fecha 26 de marzo de 2.015, del informe de *“Análisis del cumplimiento y evaluación del P.M.U.S. de la ciudad de Teruel en el periodo 2.013 -2.015”*.

Inversión: 0 €.

- Emisión, con fecha 22 de Junio de 2.015, por solicitud del *Departamento de Intervención*, de informe relativo a la subvención del *Ministerio de Fomento* para el transporte urbano.

Inversión: 0 €.

- Redacción, con fecha 10 de febrero de 2.016 del documento *“Mejora de la accesibilidad peatonal en el entorno de la Torre de San Pedro. Teruel”* y entrega al Ayuntamiento para su informe y remisión a la Comisión Provincial de Patrimonio Cultural.

Inversión: 0 €.

- Redacción, en marzo de 2.016, del *Estudio de Conservación de firme de la Avenida de Conexión de Barrios*. En el marco de este estudio y con la colaboración del Ministerio de Fomento se realizaron, en enero de 2.016 aforos de control de intensidad y velocidad del tráfico que circula por dicha vía.

Inversión: 5.670,67 €.

- Emisión, con fecha 5 de abril de 2.016, por solicitud de la *Unidad Municipal de Transportes y Sanciones*, de informe relativo a la subvención del *Ministerio de Fomento* para el transporte urbano.

Inversión: 0 €.

- Redacción, con fecha 8 de Abril de 2.016, a requerimiento de la *Concejalía de Tráfico y Movilidad*, del documento que define el nuevo diseño de la señalización de orientación en los accesos rodados al Centro Histórico. En particular los correspondientes a los itinerarios Avda. Zaragoza – Centro Histórico, Carretera Alcañiz – Centro Histórico y Centro Histórico – Viaducto Nuevo – Estación de Autobuses.
Inversión: 0 €.
- Redacción, con fecha 14 de abril de 2.016, a requerimiento del departamento de Contratación, de informe relativo a la aprobación del proyecto de obras *“Carril bici de conexión Ensanche-Centro Histórico. Fase I: Plaza Constitución – Fuente Torán en Teruel”*, proyecto Life+ Teruel.
Inversión: 0 €.
- Asistencia, con fecha 26 de abril de 2.016, a reunión con el Concejal de Tráfico, en la que se aporta y aprueba el documento que define las actuaciones a incluir en el *“Proyecto de Mejora de accesibilidad peatonal en las Rondas y en el acceso a la calle Jardinera”*. En dicha reunión se acordó, además, reducir la velocidad máxima permitida de la Avenida Conexión de Barrios a 50 km/h, aportando la *Oficina de Movilidad* los datos de velocidades correspondientes a los aforos realizados en el mes de Enero, así como un informe de fecha marzo de 2.012 que justificaba dicha decisión.
Inversión: 0 €.
- Definición, con fecha 1 de septiembre de 2.016, de la actuación de señalización y mejora de la seguridad vial en la rotonda de la Avenida Europa situada a la altura de la c/ Jaca.
Inversión: 0 €.
- Emisión, con fecha 18 de octubre, a petición de la Policía Local, de informe relativo a la implantación de un paso de peatones a la altura del nº 67 de la Avenida Sagunto.
Inversión: 0 €.
- Emisión, con fecha 5 de mayo de 2.017, por solicitud de la *Unidad Municipal de Transportes y Sanciones*, de informe relativo a la subvención del *Ministerio de Fomento* para el transporte urbano.
Inversión: 0 €.

Además de las actuaciones anteriores, al final de cada ejercicio se entrega a la *Sociedad Municipal Urban, S.A.* una *“Propuesta de actuación valorada”* para el ejercicio siguiente.

Igualmente, se realizan periódicamente solicitudes al departamento de Intervención de los certificados de existencia de crédito indispensables para llevar a cabo las actuaciones que llevan asociado un coste económico.

3.3. CONDICIONANTES DEL DESARROLLO DEL P.M.U.S.

A priori, cuando se produjo la aprobación del P.M.U.S. en el año 2.012, parecía evidente que el principal condicionante iba a ser el económico.

La realidad confirmó esta percepción durante los dos primeros años de vigencia del P.M.U.S., conforme se refleja en el informe de “*Análisis del cumplimiento y evolución del P.M.U.S de la ciudad de Teruel en el periodo 2.013 – 2.014*”.

Aunque en el periodo 2.015 – 2.016 los recursos económicos asignados a la *Oficina Municipal de Movilidad* fueron testimoniales, la ejecución por parte del Ayuntamiento de Teruel del programa Life +, palió esta situación, ya que alguna de las actuaciones ejecutadas con cargo a este programa estaban incluidas en el P.M.U.S, destacando el cierre del cinturón ciclista en la Avenida de Conexión de Barrios.

Algo parecido ha sucedido con el proyecto de “*Carril bici de conexión Ensanche – Centro Histórico. Fase 1. Plaza de la Constitución – Fuente Torán*” recientemente ejecutado y cuyo coste ha sido asumido por el FITE.

De lo anterior se desprende que, si bien, la falta de recursos económicos ha condicionado la ejecución de las medidas previstas en el P.M.U.S., no lo ha hecho en el grado previsto inicialmente.

Además, hay que tener en cuenta que, no por ser mucho más cara, una medida ha de ser más efectiva que otra más económica. Sirvan de ejemplo las medidas 12 y 13 contenidas en el *Plan de reordenación y templado del tráfico*, cuyo coste de implantación sería mínimo y, en cambio, sus efectos muy notables.

Otro condicionante, todavía mayor si cabe, ya fue expuesto en el informe de seguimiento del periodo 2.013-2.014. Se trata, desde mi punto de vista, del poco interés que los asuntos relacionados con la movilidad generan entre la población y los grupos políticos de la ciudad: La movilidad en Teruel no se considera un problema.

Prueba de lo anterior, es la escasa presencia de los asuntos relacionados con la movilidad en los medios de comunicación, salvo, precisamente, cuando se realiza alguna actuación, siendo por lo general, actuaciones bastante polémicas y contestadas.

El debate previo y la explicación de las medidas a tomar, se considera fundamental para una exitosa implantación de cualquier Plan de Movilidad Urbana. Es por ello que un tercer condicionante para la adecuada implantación del P.M.U.S. sea que en los más de cuatro años que se llevan desde su aprobación, se haya convocado un único Comité de Movilidad (mayo de 2.013).

Este último aspecto cobra mayor relevancia al repasar las funciones asignadas al Comité de Movilidad por el P.M.U.S.:

“Comité de Movilidad Urbana

El segundo organismo que se propone crear para garantizar la participación ciudadana en la movilidad es el Comité de Movilidad Urbana que tendrá como principal misión la de conocer el P.M.U.S. y las medidas para conseguir una movilidad sostenible en la ciudad.

Las funciones de este Comité serán:

- *Conocer las medidas adoptadas por el Ayuntamiento en los temas referentes a la movilidad.*
- *Conocer el grado de implantación de las medidas incluidas en el P.M.U.S.*
- *Asesorar al Ayuntamiento en temas relacionados con la movilidad.*
- *Realizar propuestas sobre la movilidad en la ciudad.*
- *Cualquiera otra que tenga relación con la movilidad.*

El Comité de Movilidad Urbana estará presidido por el Alcalde de la ciudad o por el Concejal de Movilidad y podría estar formado por:

- *Representantes de todos los grupos políticos municipales.*
- *Técnicos de la Oficina de Movilidad Municipal.*
- *Representantes de las asociaciones de vecinos, sociales, sindicatos, asociaciones empresariales, asociaciones de ecologistas, etc.*
- *Representantes de las organizaciones que agrupen a personas relacionadas con el tráfico como autoescuelas, taxis, etc.*
- *Técnicos externos que trabajen en temas de movilidad y colaboren habitualmente con el Ayuntamiento.*
- *Cualquier organización que se interese en los temas relacionados con la movilidad.*

Se reunirá de forma periódica. Esta medida se debe implantar a corto plazo. En principio no supondrá coste alguno.”

Otra de las consecuencias de la falta de seguimiento de la efectiva implantación de las actuaciones relacionadas con el P.M.U.S. por parte del *Comité de Movilidad*, es el olvido y la falta de conocimiento del P.M.U.S. por parte de los agentes implicados en su implantación, lo que conduce a la ejecución de actuaciones aisladas e inconexas, realizadas, en ciertos casos, a golpe de solicitud por parte de alguna asociación vecinal o grupo político, sin tener en cuenta las interrelaciones con el resto de las medidas contempladas en el P.M.U.S. ni el grado de adecuación de la actuación al cumplimiento de los objetivos previstos en el mismo.

También merece aparecer en este listado de condicionantes para el desarrollo e implantación del P.M.U.S. el indefinido retraso en la aprobación del “nuevo” Reglamento de Circulación que clarifique, desde un punto de vista normativo, la forma de circulación de las bicicletas en núcleos urbanos.

Por último, y aunque no sea exclusivo de los proyectos que nos ocupan, el proceloso, cuando no caprichoso, proceso de tramitación y aprobación de los proyectos por parte del *Excmo. Ayuntamiento de Teruel*, retrasa y condiciona la implantación del P.M.U.S.

3.4. EVOLUCIÓN PREVISTA Y PROPUESTA DE ACTUACIÓN

La concesión a la ciudad de las ayudas FEDER de la Unión Europea correspondientes a la *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado* mitigará sensiblemente la importancia del condicionante económico para el desarrollo del P.M.U.S., facilitando la consecución de los objetivos previstos.

Algunas de las actuaciones contempladas en dicho documento, como las correspondientes al acondicionamiento de la Cuesta de los Gitanos y del Camino de Capuchinos, están incluidas en el P.M.U.S., y obedecen a reclamaciones de asociaciones vecinales y a proyectos ya redactados hace bastantes años. El P.M.U.S. contemplaba la ejecución de estas medidas a largo plazo, cuando ya se hubiesen implantado otras, de mucho menor coste, pero de mayor afección a la circulación del vehículo privado. Paradójicamente, nos podríamos encontrar con que la ejecución de estas actuaciones de forma aislada, sin tener en cuenta su interrelación con otras medidas del P.M.U.S., nos llevara a obtener

resultados opuestos a los objetivos del P.M.U.S., es decir, a facilitar los desplazamientos con vehículo a motor frente a los realizados con modos de transporte sostenible.

También es muy posible que muchas actuaciones previstas ejecutar en el P.M.U.S. a largo plazo y con una muy elevada relación *coste económico / efecto en la movilidad* finalmente no se ejecuten.

Ante el muy bajo grado de ejecución general del P.M.U.S. reflejado en el presente informe, y ante lo avanzado del plazo para la implantación del mismo, se considera indispensable priorizar las actuaciones a ejecutar en los próximos años, definiendo aquellas medidas y planes concretos cuya ejecución sea viable y trascendente en relación al modelo de movilidad de la ciudad y al número de ciudadanos afectados, descartándose aquellos planes y medidas cuya ejecución no sea viable económicamente y/o no tengan un efecto significativo en la movilidad.

4. CONCLUSIÓN.

Se considera que, en líneas generales, se ha dado cumplimiento a la función encomendada por el P.M.U.S. a la *Oficina Municipal de Movilidad* de realizar el seguimiento y evaluación del grado de implantación de las diferentes medidas contenidas en el P.M.U.S.

En general, el grado de cumplimiento de los planes y medidas que forman el P.M.U.S. de la ciudad de Teruel respecto a su previsión final es **Muy Bajo**.

Teruel, 15 de junio de 2.017



Fdo.: Vidal Villarroya Algás
Oficina Municipal de Movilidad
Director