

Plan de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de Utebo

2018-2024

Fase I: Diagnóstico inicial

- RESUMEN EJECUTIVO -

[EXP – CON/02/2016]



Versión: abril 2017

Dirección del diagnóstico

Consortio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ)

- Juan Ortiz (Gerente)
- Jorge Elia (Responsable de Movilidad)

Ayuntamiento de Utebo

- Miguel Dalmau (Alcalde)
- Rubén Estévez (Concejal Medio Ambiente)

Realización del diagnóstico

Coordinadores del proyecto

- Ana Allué (responsable Participación)
- Miguel Marco (responsable Movilidad)

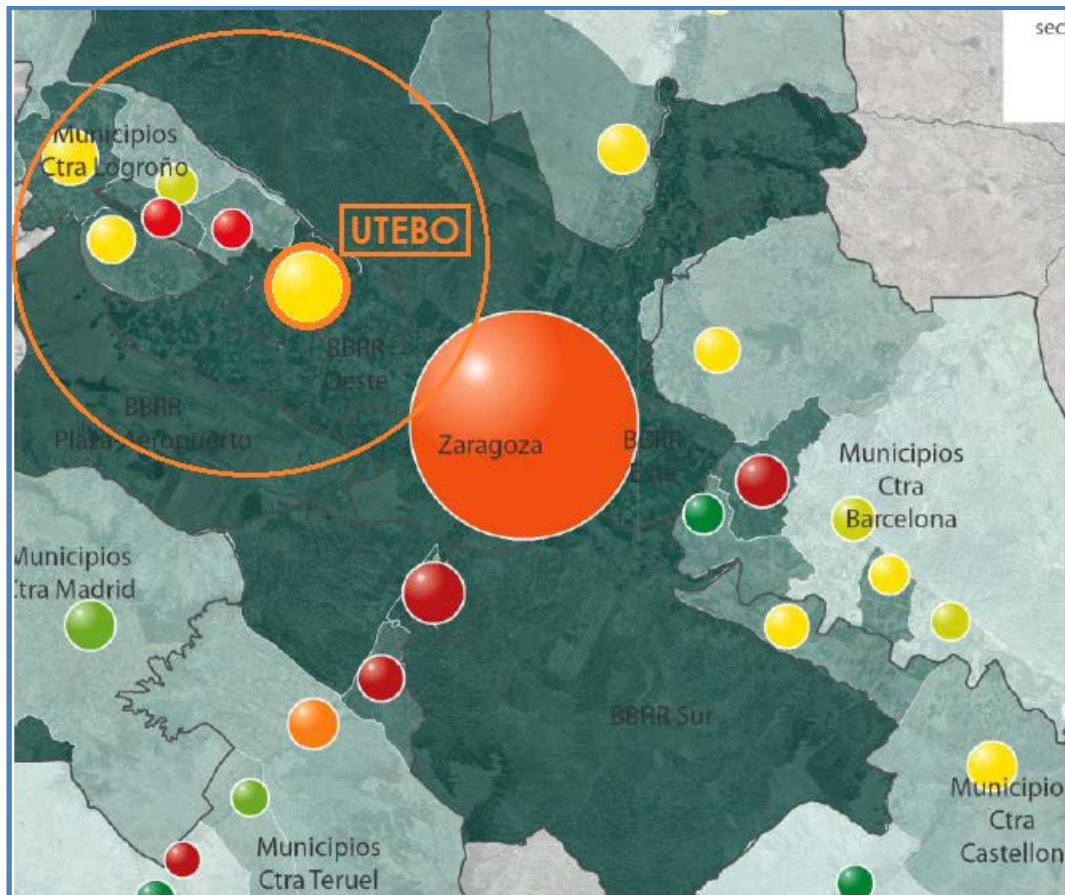
Equipo técnico

- Juan Aranda
- Andrea Conserva
- Beatriz Gimeno
- Cristina Rubio
- David Zambrana

Colaboradores

- Vicente Gimeno (Policía Local)
- Diego Chueca (Inteligencia colectiva)
- Enric Soley (ADUT)
- Joaquín Sancho Val (CUD)
- Grupo GEOT de la Universidad de Zaragoza

RESUMEN EJECUTIVO

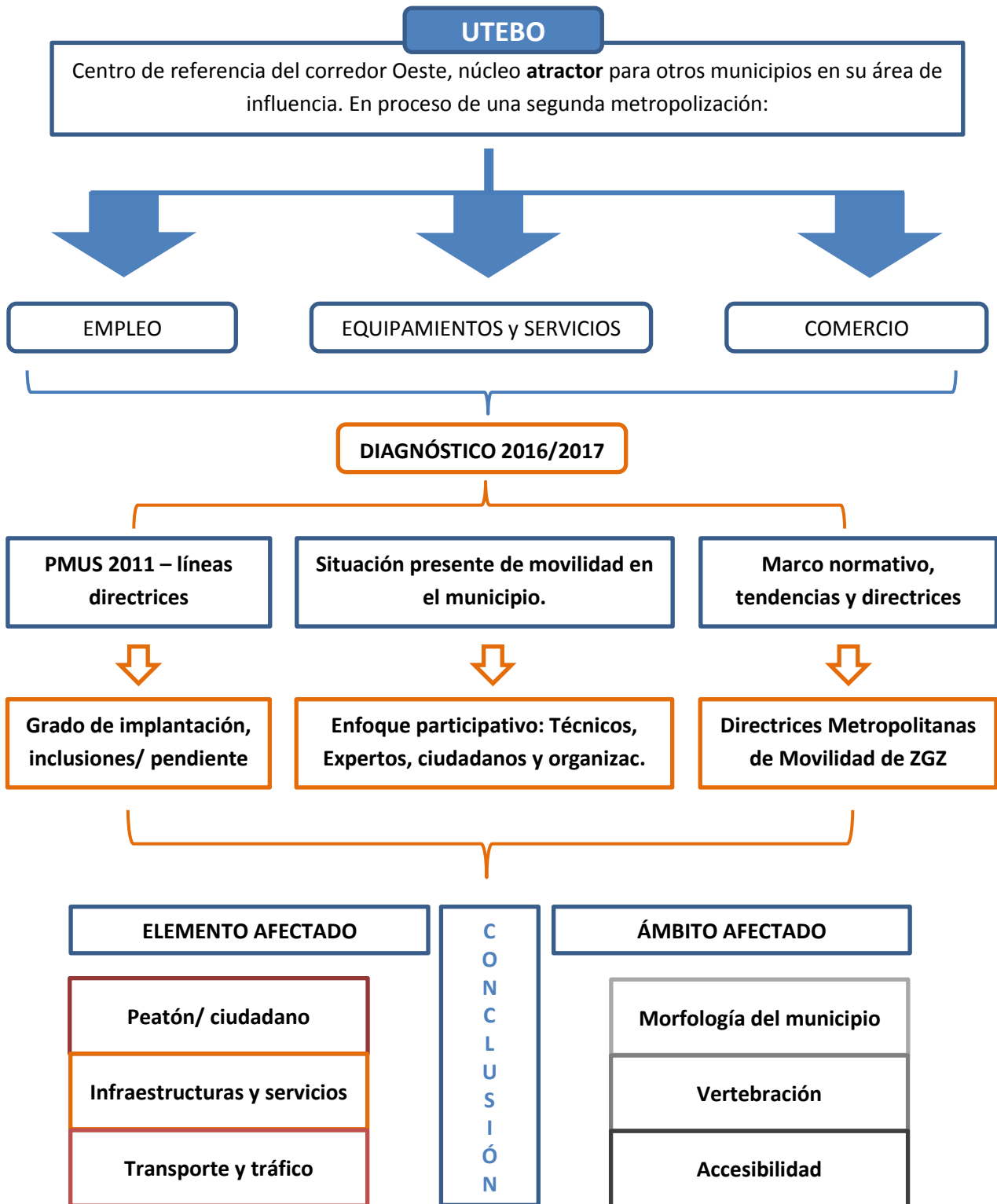


*Posición e influencia de Utebo en su entorno – Corredor oeste/ Ctra. de Logroño
(Fuente: elaboración propia a partir de las Directrices Metropolitanas del Área de Zaragoza – CTAZ, 2016)*

La etapa en que se encuentra Utebo, en definitiva, puede entenderse como la de una segunda metropolización, en respuesta a un continuo proceso de crecimiento y desarrollo a nivel económico y social. Tal proceso trae consigo la necesidad de planificar cuidadosamente el modelo de desarrollo futuro, estableciendo una ‘visión’ de ciudad que sirva de base a los distintos planes y estrategias adoptados. El enfoque hacia la sostenibilidad en sus tres vertientes, económica, social y medioambiental, debe guiar los planes de urbanización, desarrollo industrial y económico, protección medioambiental, participación ciudadana, gestión de residuos, etc. Consecuentemente, como ámbito que afecta y se ve afectado por todas las actividades urbanas, la movilidad debe plantearse desde un prisma de sostenibilidad a largo plazo, entendiéndola como una herramienta para favorecer el desarrollo de la ciudad y su entorno.

El presente diagnóstico surge en respuesta a esta necesidad de planificar la movilidad urbana de Utebo con una visión estratégica de largo plazo, y se centra en el análisis de la situación actual en el municipio, tomando como punto de referencia el anterior Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2011. La revisión de la ejecución de dicho PMUS 2011, junto con el trabajo de campo realizado, recopilando toda la información técnica sobre movilidad y realizando una exhaustiva encuesta ciudadana a varios niveles, ha permitido alcanzar las conclusiones sobre el presente de la movilidad urbana en Utebo que se exponen en este

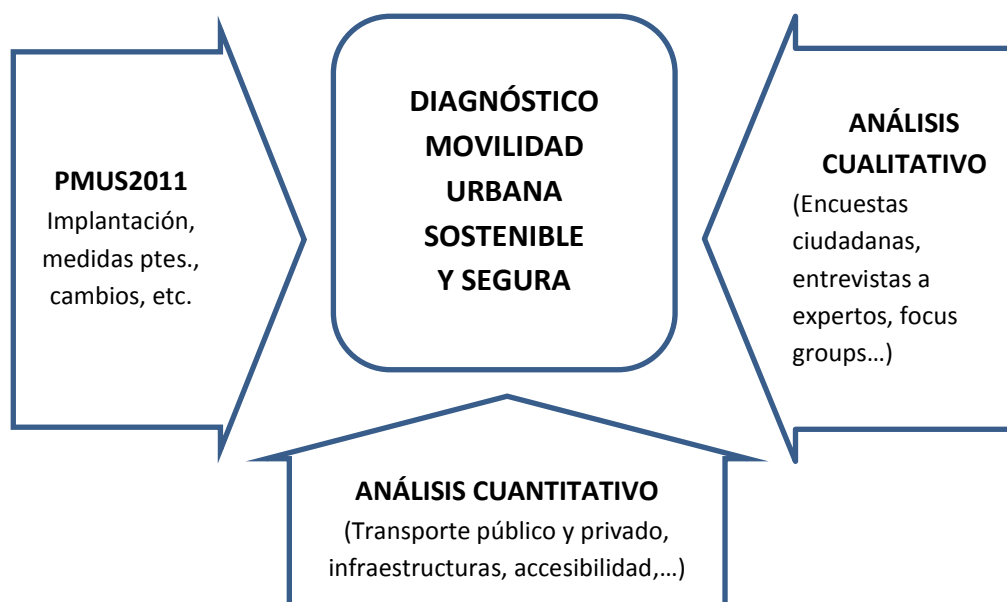
apartado. La lógica seguida para establecer y presentar las conclusiones del diagnóstico responde al esquema descrito seguidamente:



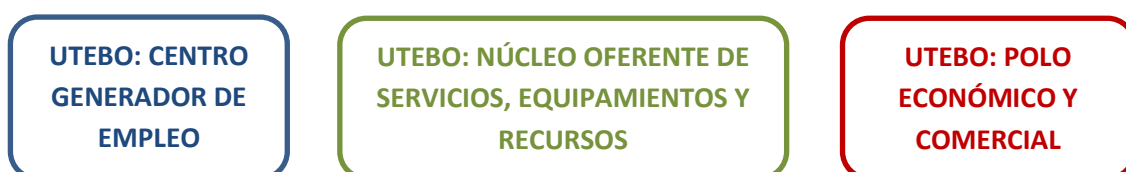
Enfoque y lógica descendente del diagnóstico

Considerando la trayectoria de Utebo en el ámbito de la movilidad sostenible a lo largo de los últimos años, se hace necesario estudiar su situación actual desde la perspectiva de los avances realizados con el PMUS 2011, con un enfoque continuista. Por otro lado, la notable vocación del consistorio hacia la transparencia y la involucración de la sociedad, reflejada en la aprobación del reglamento de participación ciudadana de Utebo, conlleva la necesidad de adoptar un enfoque amplio, que recoja la opinión de la ciudadanía a todos los niveles, haciéndola partícipe de la planificación estratégica de la movilidad.

Consecuentemente, el diagnóstico de movilidad y las conclusiones resultantes se han obtenido a partir de un eje triple, que incorpora al análisis cuantitativo convencional, el enfoque temporal derivado de las medidas provenientes del PMUS 2011, y el enfoque ciudadano derivado del análisis cualitativo de participación llevado a cabo. De esta forma, se garantiza la continuidad de las medidas y líneas de acción acometidas previamente, así como el respaldo e interiorización de la movilidad sostenible por parte de la población.



Los resultados obtenidos tras el diagnóstico de la movilidad en Utebo, y las consiguientes conclusiones, se analizan a partir de tres factores estratégicos que articulan el modelo de desarrollo de la ciudad como centro atractor en su entorno, y que condicionan las necesidades futuras en el ámbito de la movilidad:



La metodología adoptada para elaborar el diagnóstico de movilidad desde estas premisas, establece tres alcances de análisis, con una perspectiva temporal que estudia la situación de la movilidad en el pasado hasta hoy, la situación y condicionantes en el presente, y las tendencias y directrices a futuro

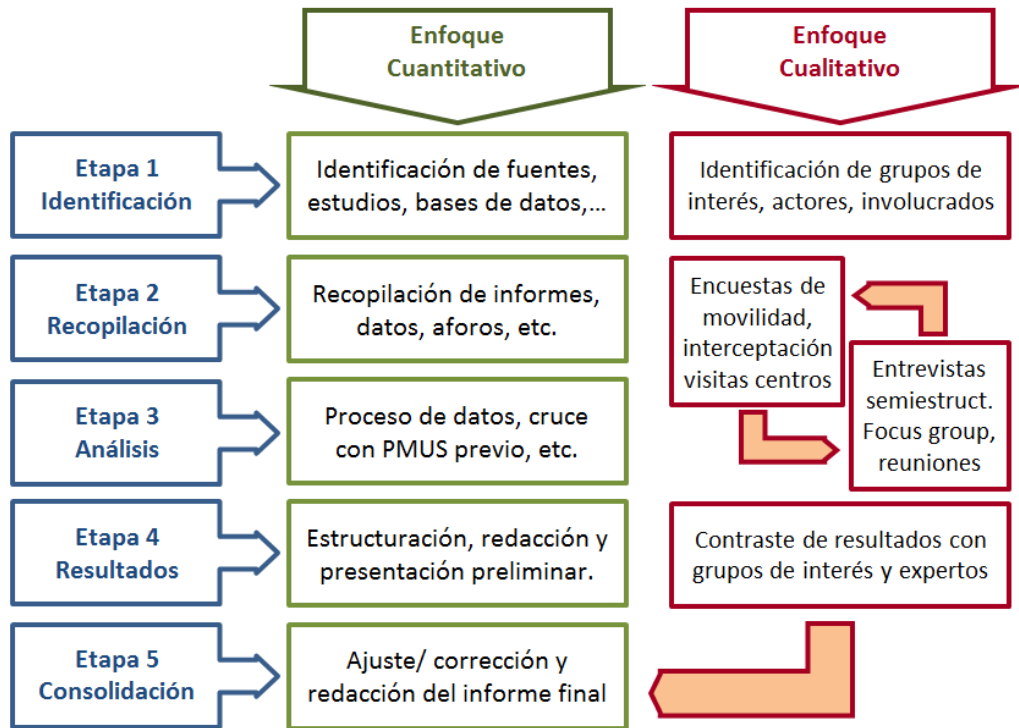
1. **Hasta el presente:** La movilidad sostenible no es una cuestión nueva para Utebo, puesto que desde el año 2008 se han sucedido diversos estudios y planes que han abordado este tema, siendo su mayor exponente el PMUS de 2011. La revisión de este plan, del grado de implantación de las medidas propuestas, del número y pertinencia de las medidas todavía pendientes, y del resultado obtenido durante estos años; centra este apartado.

Un resumen gráfico detallado sobre los principales cambios observados en relación a dicho PMUS puede consultarse en los ANEXOS del documento de diagnóstico.

2. **Situación presente:** Más allá de los cambios originados por la aplicación de las medidas de los planes anteriores, las condiciones a nivel económico, demográfico, social y medioambiental han variado a través de los años, como consecuencia de todo tipo de factores internos y externos. El escenario actual es netamente distinto en muchos aspectos, por lo que deben revisarse las nuevas condiciones de partida para un futuro Plan de Movilidad. La obtención de una imagen precisa y ajustada de la realidad requiere conocer en profundidad las necesidades presentes y futuras del municipio y, en especial, de su población. En consecuencia, resulta esencial establecer canales de comunicación y participación que aporten la opinión de expertos, técnicos y ciudadanos familiarizados con el contexto de la ciudad.

El diagnóstico realizado ha priorizado con éxito el proceso de participación ciudadana, incorporando al análisis cuantitativo un **enfoque cualitativo** basado en:

- las contribuciones de técnicos de las diversas áreas comprendidas en la movilidad (urbanismo, fomento de la actividad económica, medio ambiente, deportes, salud, etc.)
- las opiniones y análisis de un amplio número de expertos representantes de diversas áreas de actividad, desde el comercio y la industria hasta las organizaciones de la sociedad civil,
- la opinión de la ciudadanía en general, a través de numerosas encuestas presenciales, on-line, telefónicas y de interceptación,
- y las opiniones de usuarios y residentes de entornos de especial trascendencia como los centros escolares, los barrios menos vertebrados con el núcleo o los centros industriales.

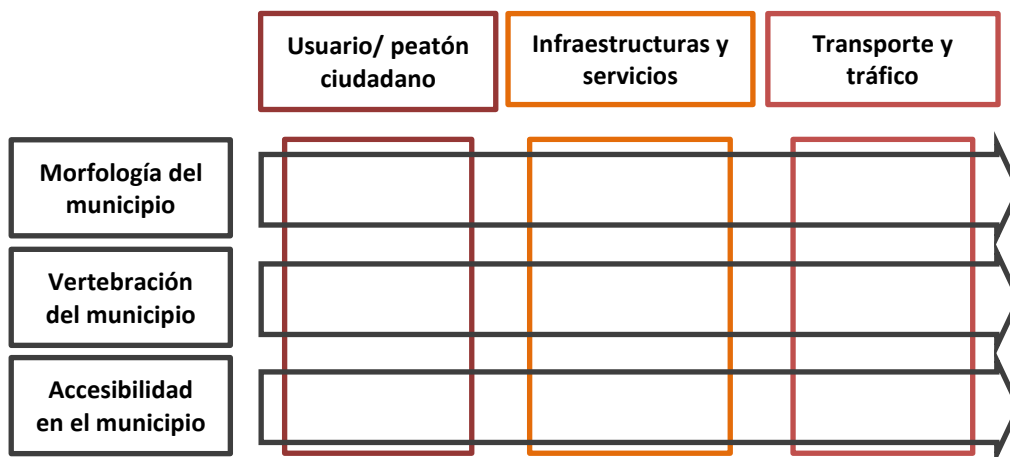


Metodología mixta para recopilación de información

3. Tendencias de futuro: Durante los últimos años, distintas iniciativas a nivel europeo y nacional están destacando la movilidad sostenible como una prioridad para los municipios, que se integra cardinalmente con la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad de vida en las ciudades, y el ahorro de recursos.

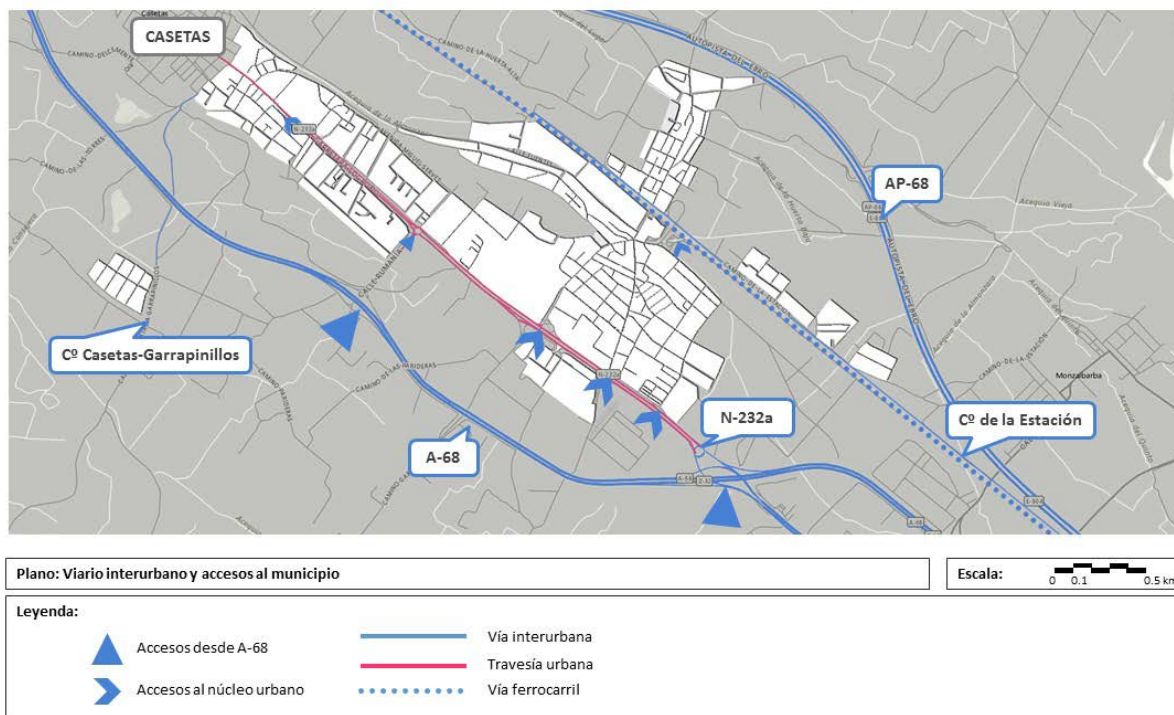
En el ámbito de actuación en que se sitúa Utebo, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Zaragoza (CTAZ), ha definido unas directrices generales para la movilidad sostenible, que han sido consideradas como marco de referencia, junto con las leyes y ordenanzas vigentes, para el análisis del diagnóstico.

A partir del alcance mencionado, el enfoque del diagnóstico se fundamenta en dos ejes, que refieren por un lado el ámbito afectado por la movilidad, y por otro el elemento afectado.



Morfología del municipio

La morfología de Utebo se caracteriza, en primer lugar, por las dos importantes fracturas que dividen el municipio y que determinan no solo los flujos de movilidad, sino también los movimientos demográficos, las preferencias en el modo de transporte o el uso de los servicios y recursos ofrecidos. Por el lado sur el paso de la Carretera Nacional N-232a, y por el norte el paso de la vía del tren, establecen tres áreas diferenciadas en Utebo. A estas fracturas longitudinales, se suma la presencia de varias áreas industriales (polígonos) dentro del propio municipio, que intensifican la dispersión de unos barrios sobre otros.



Morfología del municipio: Fracturas de la N-232a y de la vía del tren

La fracturación del municipio, unida a las especiales características demográficas derivadas de un continuo crecimiento poblacional (sobre todo en segmentos de población joven), han tenido un claro impacto en el parque móvil, tanto en volumen como en densidad de vehículos por habitante. Especialmente relevante es el elevado número de vehículos pesados y agrícolas, consecuencia de la actividad industrial y agrícola del municipio. Por otro lado, Utebo es una ciudad con significativa actividad económica, no solo a nivel industrial desde los varios centros industriales que forman parte del municipio, sino también en el sector servicios, con varios centros comerciales y una notable red de comercios y centros minoristas. Esta actividad comercial, junto con la mayor parte de los servicios locales y la estación de cercanías, se concentran en torno al centro urbano, especialmente en el área conocida como el ensanche, determinando los principales centros atractores de movilidad.

La particular distribución espacial influye fuertemente en la estructura viaria y la movilidad de sus ciudadanos. Por un lado, haciendo necesarias vías que conecten todas las zonas, al tiempo que garanticen la convivencia de los distintos medios de transporte. El esfuerzo realizado en

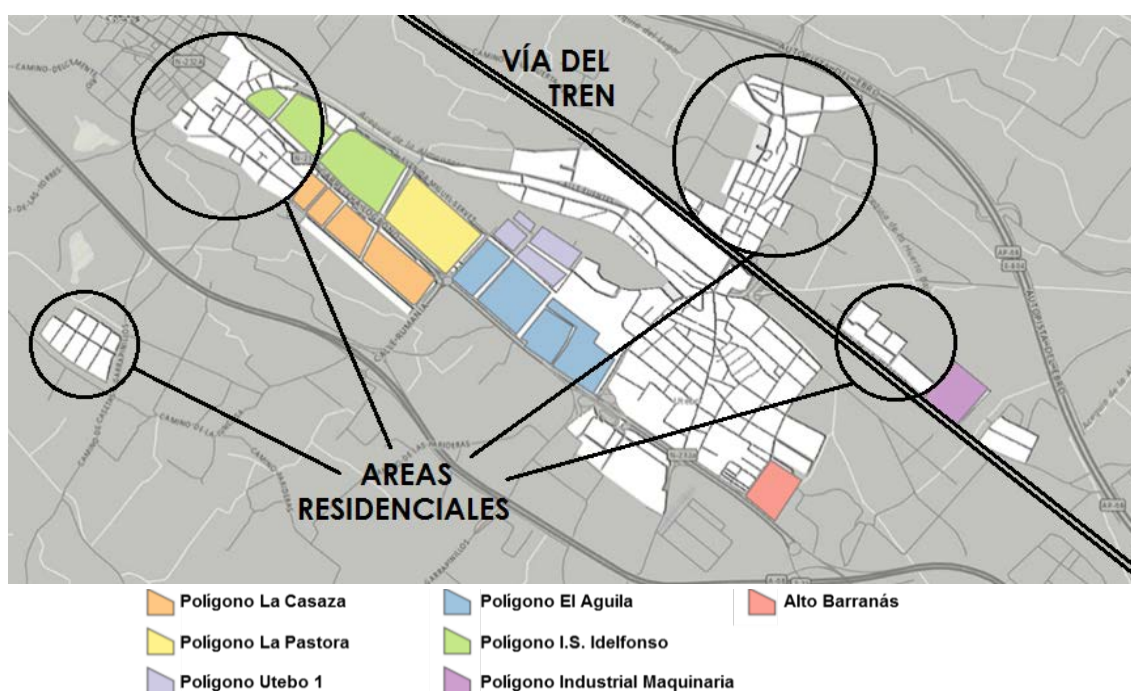
itinerarios peatonales y ciclistas, por ejemplo, se ve limitado por la discontinuidad y heterogeneidad del municipio. Uno de los retos en términos de movilidad es, por tanto, la superación de las tres barreras físicas origen de la división urbana existente: la carretera nacional N232a, la vía del ferrocarril y los polígonos industriales.

En el momento de redactarse este informe, están previstas las obras para realizar una rotonda en la N-232a, a la altura del centro comercial de la Av. Puerto Rico con la carretera, con la intención de reducir el volumen de vehículos que usan la Av. Navarra para acceder y salir del municipio y, por tanto, para descongestionar el centro. La realización de otra rotonda en la carretera N-232a a la altura de la Av. Navarra, acabando con el paso elevado que comunica al centro comercial con el Centro Comercial y el camino a Garrapinillos, sería igualmente una medida necesaria para mejorar el acceso al municipio, evitar congestión y reducir el evidente riesgo de siniestros que conlleva la configuración actual de prioridades de paso en el puente.

Al sur de la carretera, se observa una necesidad creciente relacionada con la vía de acceso a la localidad de Garrapinillos. Esta vía, que ostenta la naturaleza de ‘camino’, no cuenta con arcenes, vía para peatones o ciclistas, o un firme en condiciones aceptables. A pesar de ello, el uso de esta vía por residentes de ambas localidades es significativo, incluyendo ciclistas y peatones, con el consiguiente riesgo de siniestros y accidentes. Una actuación integral en esta vía podría revertir la situación actual e incrementar las alternativas de acceso al municipio.

Vertebración del municipio

Si la fractura generada por la N-232a tiene su mayor impacto en la planificación y gestión de los accesos al municipio, la fractura provocada por la vía del tren y la presencia de polígonos industriales entre zonas residenciales, impactan fundamentalmente a nivel de vertebración.



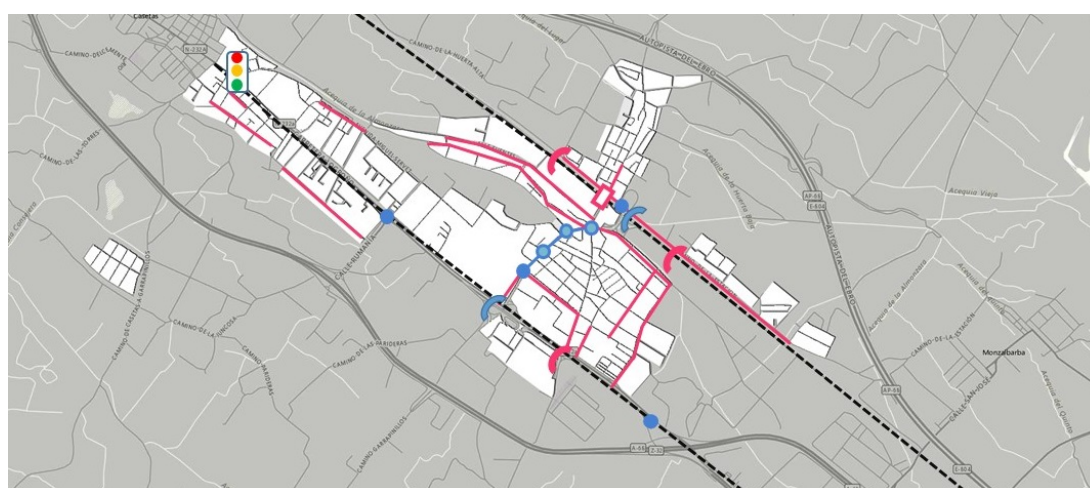
Vertebración del municipio: Polígonos y áreas residenciales

La vía del tren separa físicamente las áreas del Casco Viejo, la urbanización parque de la estación y el polígono de la estación, de la zona nueva de Utebo (ensanche), el barrio de Malpica, los centros comerciales y los restantes polígonos industriales. El único paso para vehículos que existe (desde el propio centro de la población), supone una importante limitación, especialmente para los residentes de la zona norte, pero también para el paso de vehículos pesados y agrícolas. En este último caso, además, la posibilidad de circunvalar el casco viejo a través de la Ronda de Toledo, se interrumpe al norte de la misma, imposibilitando que camiones y otros vehículos pesados transiten fuera del centro.



Elementos del viario para cruzar las vías del ferrocarril

La conectividad del Casco Viejo con el resto del municipio por medios no motorizados como caminar o la bicicleta está garantizada a través de 3 pasos, dos aéreos y uno subterráneo. No obstante, algunas cuestiones aparentemente solucionables que dificultan el uso de la bicicleta como los límites que establece la ordenanza para el tránsito por el paso subterráneo, o la necesidad de subir tramos de escaleras en los pasos elevados, desincentivan el uso de un tipo de transporte muy conveniente para la morfología del municipio. El acondicionamiento y promoción de itinerarios peatonales y ciclables, como el que va en paralelo a la vía del tren por el lado de la estación, o el que podría unir totalmente el Casco Viejo con la zona comercial de la Av. Zaragoza (actualmente interrumpido por un pequeño tramo de dirección obligatoria en sentido contrario desde la Plaza de la Constitución hasta la propia entrada a la Av. Zaragoza) podrían incentivar el uso de la bicicleta y la vertebración de la zona norte.



Legenda:

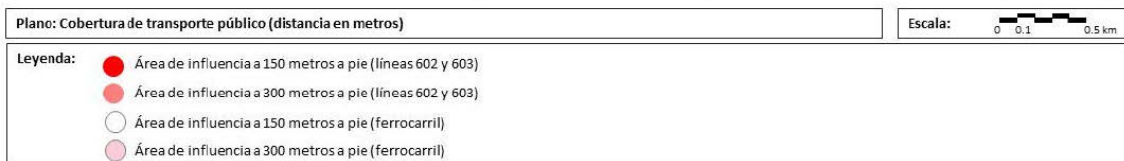
- | | | | | | |
|--|------------------|--|----------------------------|--|---------------------------|
| | Vías pacificadas | | Paso subterráneo peatonal | | Brechas para la movilidad |
| | Rotonda | | Pasarela peatonal | | Control semafórico |
| | Mini-rotonda | | Puente para tráfico rodado | | |

La insuficiente vertebración es patente también en otros dos casos, el barrio de Malpica y la Urbanización de Setabia. Este último caso, es el de una urbanización que fue construida fuera del municipio, separada por áreas agrícolas, y que está físicamente desconectada del resto de barrios. El transporte privado es, hoy por hoy, el único medio de conexión posible, puesto que la urbanización carece de acceso peatonal y transporte público. En el caso del barrio de Malpica, la falta de vertebración responde a dos causas: la notable distancia física al resto del municipio (entre 2,5 y 3 kilómetros), y la presencia de áreas industriales alrededor del barrio. En este caso, el barrio cuenta con conexión por autobús, así como con vías peatonales y ciclables, que no obstante, son poco atractivas para sus potenciales usuarios debido a la necesidad de atravesar zonas industriales, muy solitarias o de mucho tráfico. La realización de la rotonda de la carretera N-232a eliminando el paso elevado, y sobre todo, el eventual traspaso de jurisdicción del tramo de dicha carretera que atraviesa el municipio, permitiéndose el acometer acciones relevantes en las vías y su entorno, podría suponer un cambio importante a esta falta de vertebración, aunque sujeto a la necesaria ordenación de áreas urbanas e industriales.

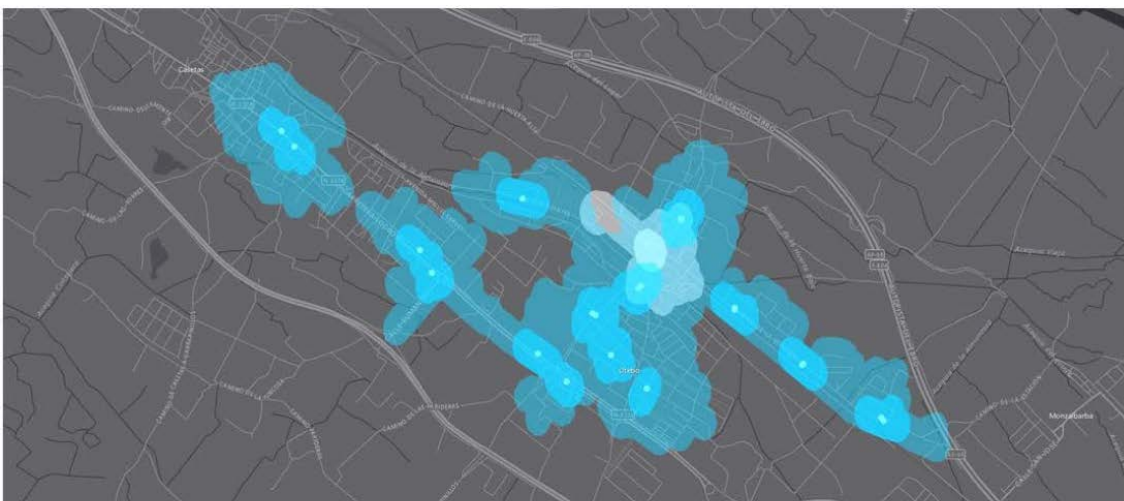
Accesibilidad del municipio

El estado de la actual infraestructura vial es razonablemente bueno, estando los principales puntos de mejora en el ámbito peatonal, por las irregularidades en las aceras y barreras arquitectónicas de algunas zonas del ensanche, casco viejo y Malpica. Los desplazamientos en bicicleta a nivel urbano se ven limitados también por la intermitencia del carril bici. A nivel más localizado, se observa como la conflictividad e incidencias de las vías principales se ha visto reducida mediante la realización de rotondas y la pacificación del viario. Desde el PMUS 2011, se han realizado dos obras importantes de remodelación de viario en la Av. Navarra y la Av. Zaragoza. En ambos casos, las medidas han supuesto una mejora sustancial en términos de accesibilidad urbana y peatonal.

A pesar de que la red de transporte público ofrece distintas alternativas para el desplazamiento de los ciudadanos, existen áreas de mejora en la conectividad entre distintos puntos del municipio, en concreto, en los mencionados casos de Malpica, Casco Viejo y Setabia. En el caso del Casco Antiguo y con especial atención a las características de la población residente, se demanda mayor accesibilidad a los distintos medios. Las demandas respecto a las líneas de autobús hacen referencia, principalmente, a la necesidad de una mayor frecuencia de las líneas (en especial la 602), la ampliación de los horarios y la recuperación de la parada en el Centro Comercial Alcampo. Por otro lado, se manifiesta dificultad para conocer las rutas y horarios de las líneas, debido a la falta de señalización en las marquesinas y a la confusión que genera la existencia de siete rutas diferentes. La ocasional saturación en la línea 603 con la consiguiente necesidad de viajar de pie o la distancia a sus paradas son también observaciones recurrentes. Por último, el servicio de cercanías, cuyos horarios se solapan en cierto punto con la línea 602, refleja un nivel de uso muy bajo, debido, según la encuesta ciudadana, a la distancia hasta la parada, la frecuencia de la línea y el elevado precio del viaje.



Cobertura de transporte público (distancia en metros)

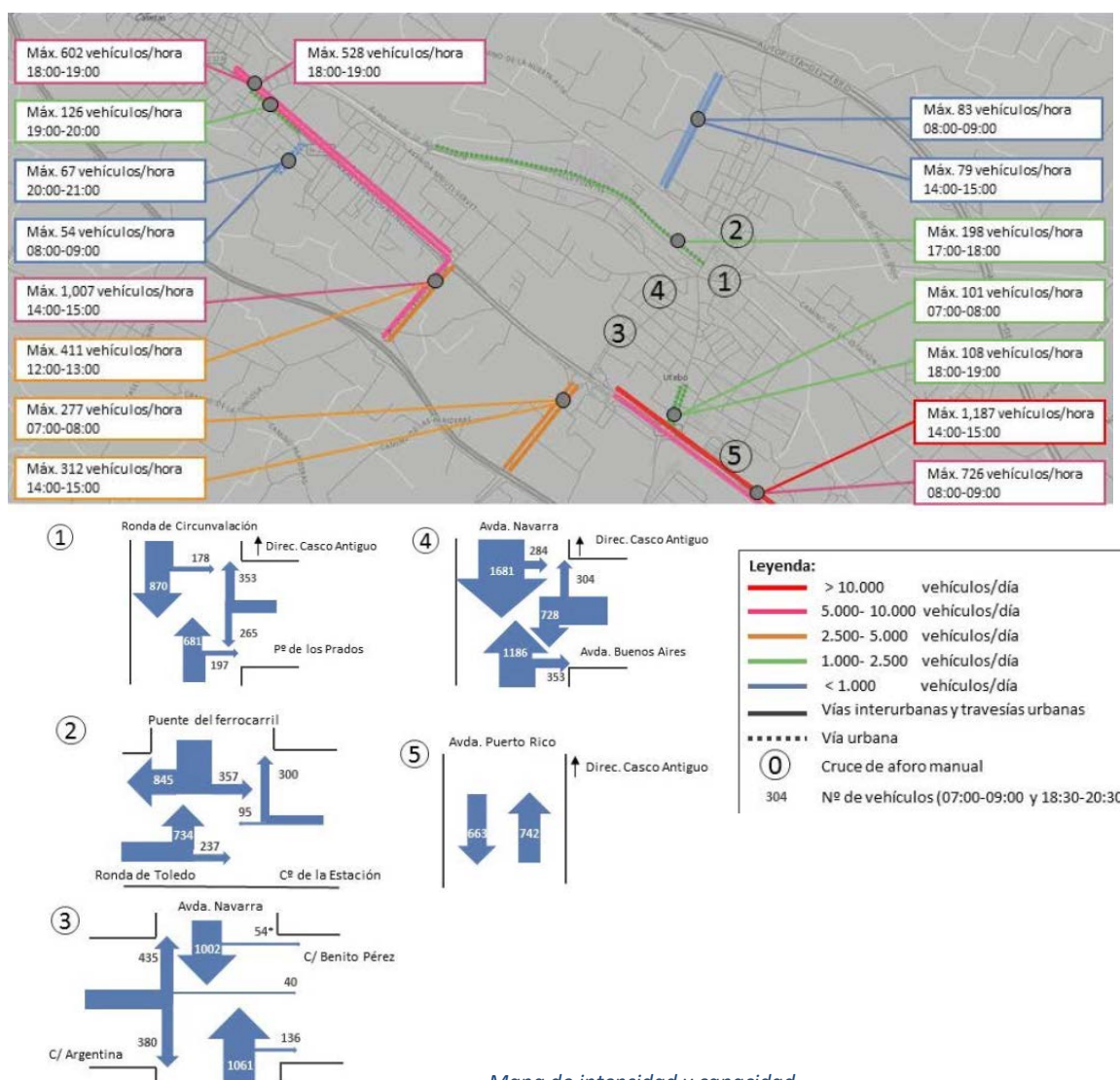


Cobertura de transporte público (distancia en minutos)

En definitiva, la oferta de transporte público en Utebo, siendo notable y diversificada, presenta algunas cuestiones relevantes que deberían considerarse en el próximo PMUS. Una mayor integración de las distintas alternativas de transporte público, unida al desarrollo y uso de aplicaciones de comunicación que permitieran conocer de antemano los tiempos y combinaciones posibles, incrementaría notablemente la eficacia de la infraestructura actual, sin necesidad de aumentarla. La especial casuística del casco viejo, por otro lado, podría

resolverse con soluciones especialmente diseñadas como el de rutas dedicadas en determinados momentos del día de un servicio de taxi compartido.

Con relación al tráfico privado, el hecho de que el núcleo urbano concentre la mayor parte de los centros atractores de movilidad genera problemas de congestión en horas punta, a pesar de los positivos resultados de las acciones realizadas en la Av. Navarra durante el año 2013. La zona de los centros deportivos, situada en la Calle Las Fuentes, merece también especial atención a la hora de reducir el tráfico urbano en el núcleo del municipio. Desde el punto de vista de la seguridad vial, las inmediaciones de la N-232a y del Centro Comercial Alcampo, así como el paso elevado que separa el centro comercial del principal acceso al municipio, son también dos focos a observar para paliar la siniestralidad en el municipio. El estudio de aforos no arroja datos preocupantes en ninguna zona en particular, aunque las inmediaciones de los centros escolares (en especial los que están en torno a la Av. Puerto Rico), presentan casuísticas puntuales de congestión e inseguridad vial que deberían ser tenidas en cuenta en el futuro.



Como refleja la encuesta ciudadana, las características de los elementos del viario tienen una influencia determinante sobre la disposición de los ciudadanos a utilizar un medio de transporte más sostenible, constatando que la elección del ciudadano depende en gran medida del estado de la vía peatonal y de la infraestructura destinada a la circulación de bicicletas. En este último caso, se constata que la infraestructura ciclable aún no garantiza la accesibilidad por este medio de transporte a muchas áreas del municipio.

El importante aumento de la motorización de Utebo de los últimos años no se ha visto correspondido con un ritmo de crecimiento semejante en oferta de aparcamiento en superficie o con un cambio de hábitos en cuanto al uso de vehículo privado. Como consecuencia, las áreas residenciales más densas se enfrentan a un déficit en la oferta de aparcamiento, dando lugar a estacionamientos ilegales que pueden entorpecer la normal circulación. Como ya se observó en el PMUS de 2011, existe un importante volumen de plazas de aparcamiento vinculadas a centros comerciales y polígonos industriales en el perímetro de las zonas residenciales, pero que no dan respuesta a la demanda de estacionamiento en períodos nocturnos. Las mayores carencias de aparcamiento se observan en el área conocida como el ensanche, que cuenta, además, con numerosas barreras arquitectónicas.



Porcentaje de ocupación de plazas de aparcamiento en la 'almendra central'.

Con motivo de la realización del presente diagnóstico, el Ayuntamiento ha encargado a Fundación DFA una revisión exhaustiva de las condiciones de accesibilidad en el municipio para personas con discapacidad o necesidades especiales. Las primeras conclusiones del estudio se

centran en la llamada ‘almendra central’, que es la zona comprendida entre las Av. Navarra, Av. Zaragoza y Calle Buenos Aires, conformando un triángulo de calles en pleno centro de Utebo. Estas calles interiores se caracterizan por la dificultad que suponen para el tránsito peatonal, como resultado de la falta de suficientes aceras en número y tamaño, la existencia de barreras arquitectónicas, de señalización y de iluminación, y la profusión de rebajes, bordillos de distintas alturas, alcorques y otros obstáculos como rejillas o bolardos. De forma general para toda la zona, las recomendaciones de la Fundación, cuyo informe se adjunta en los anexos, son las de unificar el nivel de la calzada, obteniendo una plataforma única de uso mixto.

Por otro lado, desde distintas áreas del Ayuntamiento se está trabajando en la promoción de caminos saludables (dirigidos al conjunto de la población), y de caminos escolares (dirigidos a alumnos y padres de alumnos). En ambos casos, se busca sustituir el uso de vehículo privado por el transporte a pie, favoreciendo comportamientos más saludables a nivel físico y psicológico, que estimulen valores cívicos y sostenibles. La posible pacificación de algunas zonas urbanas, contemplando uso mixto entre vehículos, peatones y bicicletas, así como el establecimiento de áreas de plataforma única, podrían ser medidas oportunas para potenciar estos modelos de transporte sostenibles, y una mayor calidad de vida ciudadana.



Qué es Caminos escolares Recursos Contacto

CAMINO ESCOLAR DE UTEBO

Bienvenido/a a la web del Camino Escolar de Utebo.

El Ayuntamiento de Utebo está promoviendo la Participación Ciudadana para fomentar el desplazamiento seguro, autónomo y sostenible de los escolares a los cuatro colegios públicos de nuestro municipio.

Se trata de un proyecto de futuro en el que tenemos que estar todos implicados y por ello queremos conocer la opinión de niños, niñas y adultos.

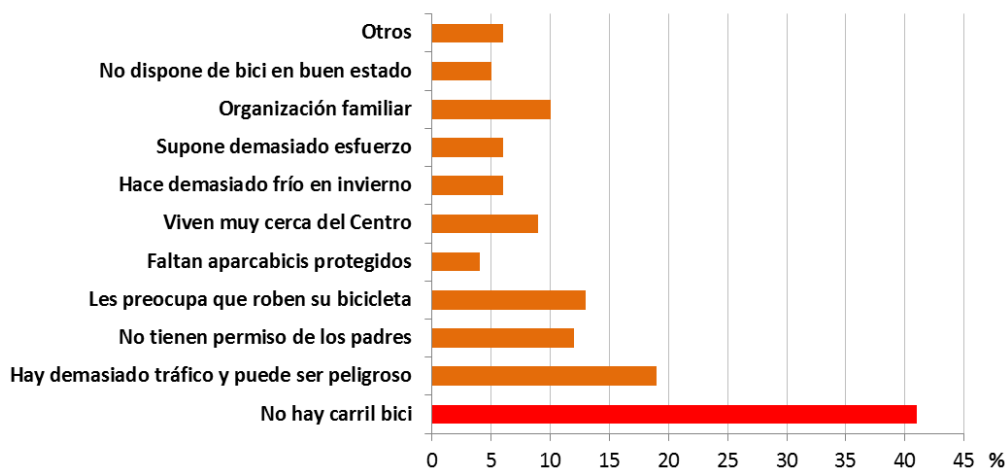
Con esta web trataremos de recoger la visión y las propuestas puntuales de la **comunidad escolar de Utebo** pero también vamos a trabajar realizando talleres participativos con el resto del municipio.

Pincha en el apartado “¿Qué es el camino escolar de Utebo?” para conocer más detalles sobre objetivos, fechas etc.

SI ESTÁS INTERESADO EN PARTICIPAR EN LAS SESIONES DESTINADAS A LA CIUDADANÍA, SÓLO TIENES QUE DEJARNOS TU DIRECCIÓN DE CORREO ELECTRÓNICO Y TE INFORMAREMOS CUANDO SE CONVOQUEN.



Página Web de Camino Escolar de Utebo (Fuente: Camino Escolar de Utebo)



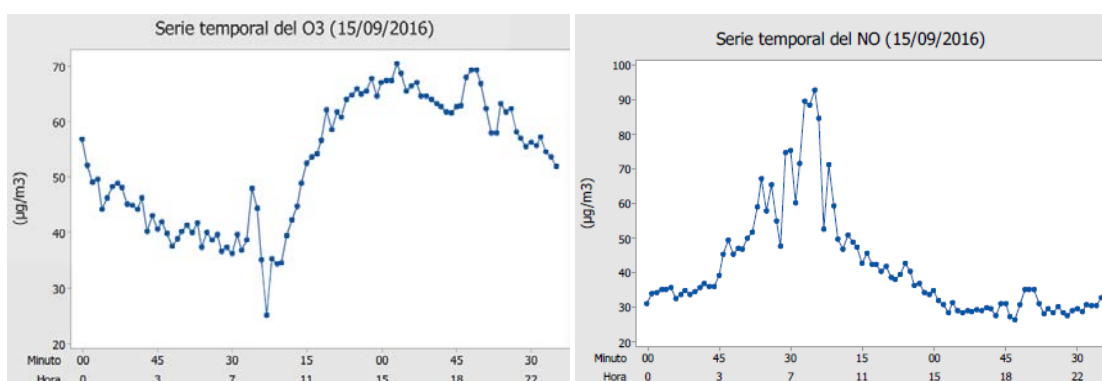
Motivos por los que alumnos no se desplazan en bicicleta a su centro escolar (fuente: Encuesta)

En cuanto al aspecto ambiental, no hay indicios de que existan problemas graves relacionados con las emisiones por movilidad en Utebo. Lo que sí se aprecia es que el elevado uso del vehículo privado, es responsable del 93,7% del total de emisiones contaminantes por movilidad en Utebo.

Total emisiones por persona	CO₂	CO	HC	NO_x	PM	N₂O	NH₃
Emisiones urbanas kg/año	117	1,3	1,5	0,6	0,03	0,005	0,02
Emisiones interurbanas kg/año	666	8,1	8,3	2,6	0,14	0,03	0,11
Total emisiones kg/año	783	9,3	9,8	3,2	0,16	0,03	0,13

Emisiones derivadas de la movilidad en Utebo, en kg/año/persona

El informe sobre la calidad del aire en Utebo realizado por el ingeniero industrial Joaquín Sancho Val y que se adjunta a este diagnóstico en el anexo, concluye que la calidad del aire es habitualmente segura aunque, en ocasiones puntuales, la población ha podido estar expuesta a concentraciones excesivas de ozono.



Concentraciones de Ozono y Óxido Nítrico por hora el día 15 de septiembre de 2016 en Utebo.

La concentración de O₃ crece conforme aumenta la temperatura del día. El NO tiene las mayores concentraciones sobre las 9:00, posiblemente debido al uso del vehículo para desplazamientos al puesto de trabajo y a los centros de enseñanza del municipio.

Entre las recomendaciones que expone el estudio, destaca la implantación de acciones correctivas que limiten los niveles de contaminación, ligadas a la reducción del tráfico motorizado, y el fomento de una cultura ciudadana de ahorro y eficiencia energética.

En definitiva, el municipio de Utebo cuenta con infraestructuras, servicios y recursos que permiten un desarrollo progresivo y sostenible de la movilidad urbana, en respuesta a las demandas de una sociedad dinámica y plural, que apuesta por un modelo de movilidad abierto, inclusivo y diverso, en el que los medios de transporte más saludables vayan ganando terreno al vehículo privado, con el protagonismo del transporte público. La posición geoestratégica del municipio se suma al liderazgo y experiencia que se derivan de los avances alcanzados a través del PMUS de 2011, colocando a Utebo en situación de convertirse en un referente regional de la movilidad urbana sostenible y segura.

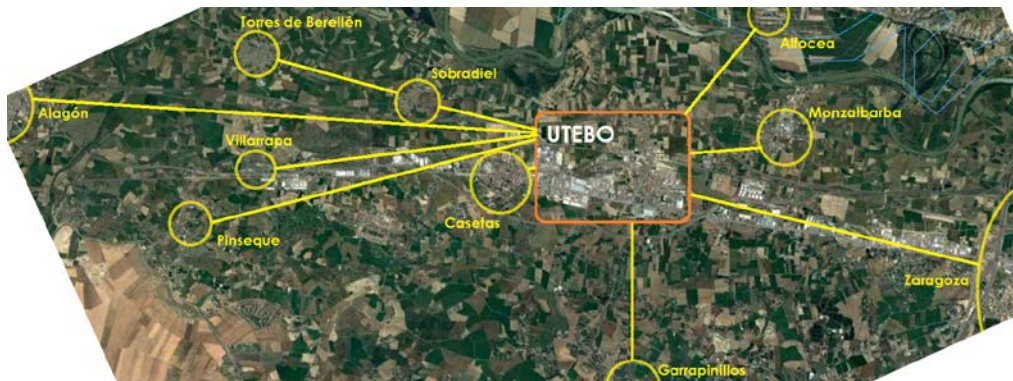
Los aspectos destacados del diagnóstico que pueden considerarse más relevantes en cuanto al avance en movilidad sostenible en los ámbitos descritos de morfología, vertebración y accesibilidad en Utebo, se presentan a continuación:

		MORFOLOGÍA	VERTEBRACIÓN	ACCESIBILIDAD
1	Continuar y reforzar las medidas aprobadas en el PMUS de 2011 , desarrollándolas en un nuevo PMUS adaptado a las circunstancias actuales de Utebo.	✓	✓	✓
2	Reducir el impacto de la fractura que supone la N232a , buscando soluciones e infraestructuras viales que faciliten la vertebración de las zonas norte y sur del municipio, reduzcan la congestión de vehículos en los principales accesos al mismo y limiten el riesgo de siniestros e incidencias de tráfico (rotonda en paso elevado).	✓		
3	Avanzar en el papel nodal de Utebo como centro distribuidor de comunicación, especialmente en cuanto a transporte público, entre Zaragoza y los municipios de su entorno (Casetas, Monzalbarba, y Alfocea). Línea circular de proximidad.	✓		
4	Racionalizar y planificar las opciones de transporte público, aparcamiento y accesibilidad no motorizada para garantizar el acceso óptimo a los recursos, equipamientos y servicios del municipio.		✓	✓
5	Desarrollar soluciones para integrar los distintos medios de transporte público , potenciando la interconexión, la tarificación combinada y la comunicación en tiempo real de horarios, combinaciones y frecuencias (App para móviles).		✓	✓
6	Favorecer la vertebración de los barrios más aislados (Malpica, Casco Viejo y Setabia), con medidas ajustadas a las necesidades de sus residentes.		✓	✓
7	Potenciar el uso del cercanías y su adaptabilidad a la movilidad reducida, habilitando el andén norte como acceso y salida alternativos de la estación.		✓	✓
8	Reforzar las iniciativas en marcha sobre caminos escolares y caminos saludables , valorando la inclusión de ‘conexiones blandas’ con los alrededores de Utebo.		✓	✓
9	Gestionar estratégicamente la oferta conjunta de aparcamiento para transporte privado , fomentando bolsas de aparcamiento disuasorio que eviten el centro del municipio, y que se conecten con infraestructuras peatonales y ciclables.	✓		✓
10	Pacificar toda o parte del área comprendida entre la avenida Zaragoza, la avenida Navarra y la Calle Buenos Aires , a fin de solucionar el actual problema de accesibilidad, potenciar el uso comercial y de ocio de la zona, y facilitar el desarrollo de caminos escolares seguros (plataforma única).			✓
11	Desarrollar una trama de peatonalización/ pacificación que conecte las distintas áreas de mayor tránsito peatonal del municipio, en especial la ‘almendra central’, el Casco Viejo y el entorno de las instalaciones deportivas y espacio joven.		✓	✓
12	Ampliar y mejorar la conectividad por bicicleta entre las distintas zonas del municipio, aumentando las alternativas para cruzar las vías del tren, y disponiendo más zonas de con ‘aparcabicis’ que favorezcan la interconexión.			✓
13	Involucrar activamente a la ciudadanía en la sensibilización sobre el impacto positivo de la movilidad sostenible, de la mejora en la calidad del aire y en la calidad de vida de los utebenses.	✓	✓	✓

En síntesis, y de forma general, las tres áreas principales en las que debe centrarse el subsiguiente Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2018 pueden sintetizarse en:

UTEBO EN SU ENTORNO:

Mejora de los accesos al municipio, optimización y maximización de la eficiencia del transporte público, coordinación con la movilidad en el entorno y potenciación del papel nodal de Utebo como distribuidor de transporte.



LA MOVILIDAD EN UTEBO:

Accesibilidad para todos, mejorando la vertebración de los barrios más aislados, y de los colectivos con necesidades especiales. Racionalización de tráfico y aparcamientos, potenciando infraestructuras viales mixtas y una mayor red de rutas ciclables y peatonales. Búsqueda de soluciones innovadoras para problemáticas concretas entre diferentes segmentos de población.



UTEBO PARA EL CIUDADANO:

Promoción de la movilidad saludable, pacificación del centro y promoción de hábitos de transporte sanos. Educación en sostenibilidad, seguridad, calidad de vida y convivencia. Integración de zonas verdes y sensibilización con el medio ambiente, mejora de la calidad del aire y acústica.



Fuente: www.mexico.itdp.org