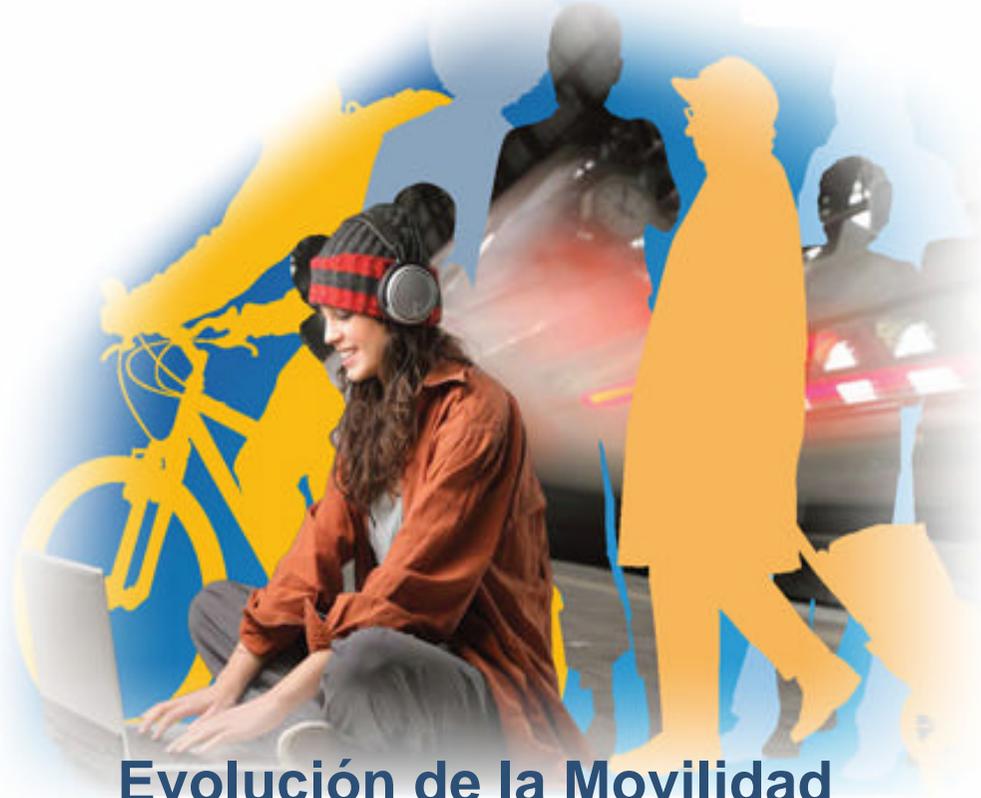


Observatorio de Movilidad



Evolución de la Movilidad 2007 - 2009

Ayuntamiento de Ponferrada



Ayuntamiento de Ponferrada

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN
2. OBJETIVOS
3. ESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL OBSERVATORIO DE MOVILIDAD
 - 3.1. Gestión y Mantenimiento
 - 3.2. Sistema de Indicadores
 - 3.3. Obtención de datos y fuentes consultadas
4. INDICADORES DEL OBSERVATORIO
 - 4.1. La Ciudad
 - 4.2. Movilidad
 - 4.3. Transporte
 - 4.4. Calidad Ambiental
 - 4.5. Seguridad Vial
 - 4.6. Control de la movilidad por los agentes de la autoridad
4. CONCLUSIONES



1. Introducción

El **Observatorio de Movilidad** (OM) de la ciudad de Ponferrada se puso en marcha con ocasión del lanzamiento de la Oficina de Movilidad el pasado mes de Junio del 2010. El OM nació con la vocación de convertirse en una de las principales herramientas de planificación que afectan a la movilidad urbana.

El OM incluye información de los diferentes servicios municipales con relevancia en la gestión de la movilidad y el transporte urbano en la Ciudad de Ponferrada. En él se recogen, integran y evalúan de forma coordinada datos, estudios y estadísticas sobre la evolución de la movilidad en la ciudad.

En esta primera edición del OM -la correspondiente al año 2009- se llevó a cabo dos actuaciones básicas:

- Se resumieron y analizaron las cifras más significativas sobre movilidad y transporte urbano referidas al trienio 2007-2009.
- Se evaluó, con relación a los aspectos citados en el punto anterior, la contribución y el impacto de los mismos en:
 - ? la calidad de vida; y
 - ? el desarrollo sostenible de la ciudad.

Puesto que la movilidad urbana se encuentra en constante evolución debido a causas de diversa índole (urbanísticas, culturales, sociales, económicas, etc.), resulta necesario obtener de forma periódica datos que:

- 1º) Reflejen la situación actual de la misma; y
- 2º) Permitan analizar el impacto que, sobre la misma, han podido tener las políticas y actuaciones llevadas a cabo para mejorarla.

Así pues, podría afirmarse que el Observatorio de Movilidad de 2009 tiene como objeto satisfacer esta necesidad. Para ello, se integran en el mismo la información recogida de los últimos años referente a Movilidad.

Este documento se dirige a los múltiples agentes interesados en la movilidad y el transporte urbanos en nuestra ciudad (operadores, industrias, asociaciones, ciudadanos, etc....) con el objetivo de favorecer y promocionar su participación en la materia, de ahí la necesidad de su difusión pública, a través de los canales más adecuados: Web, prensa,... como medio de conocimiento e implicación.



2. Objetivos y Alcance del Observatorio de Movilidad

Los objetivos principales de este Observatorio de Movilidad (2007-2009) son los siguientes:

- **Hacer un seguimiento de la movilidad urbana.** Su vocación es la de realizar un seguimiento retrospectivo y actualizar los parámetros que la definen, actualizando la información con periodicidad anual.
- **Recopilar información, especialmente de tipo estadístico, relacionada con la movilidad urbana y su difusión.** Resume y analiza las cifras esenciales de movilidad en el municipio de Ponferrada con el objetivo de describir en toda su importancia la contribución del transporte sostenible a la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades.
- **Reflejar la contribución del transporte público en la mejora del entorno urbano,** amenazado de forma significativa por los impactos derivados de un uso excesivo del vehículo privado, como reflejan los datos sobre calidad del aire, consumo energético, accidentes, etc.
- **Describir el papel desempeñado por las Autoridades de Transporte Público** en la consecución de un transporte público atractivo y de calidad, y su capacidad de adaptación a contextos reguladores, territoriales y de demandas muy diversas.
- **Realizar un seguimiento en el tiempo** de las características de oferta y demanda de movilidad, con particular atención a los transportes sostenibles.
- **Destacar la importancia de los recursos públicos** dedicados al sector, tanto en forma de inversiones (nuevas infraestructuras, conservación y material móvil) como aportaciones compensatorias de los déficit de operación del sistema.
- **Describir los sistemas de financiación del transporte público,** incluyendo la dimensión social del sistema (tarifas preferenciales), y su grado de competitividad en comparación con el vehículo privado.
- **Reseñar las principales iniciativas y novedades** emprendidas por las distintas áreas del Ayuntamiento respecto a movilidad.
- **Permitir a las autoridades revisar y mejorar su gestión,** mediante una base de datos amplia sobre la movilidad urbana.



3. Estructura y Gestión del Observatorio de Movilidad

3.1. Gestión y Mantenimiento

El establecimiento de una metodología rigurosa al elaborar un diagnóstico sistemático y continuo de las principales variables que caracterizan la movilidad urbana de la ciudad de Ponferrada tiene que ser uno de los principales aspectos considerados del establecimiento de este Observatorio de Movilidad.

Las tareas para la recopilación de información comienzan por la elaboración y definición de los indicadores que se entienden procedentes y que se han solicitado y obtenido de las diferentes fuentes productoras de los mismos, obteniendo con el conjunto de ellos los datos necesarios para la elaboración de una información consistente con el alcance y los objetivos del Observatorio.

Para la elaboración del Observatorio correspondiente al año 2009 se han definido una serie de indicadores de los cuales hemos podido obtener la información más significativa de la movilidad en Ponferrada. Este punto es clave en el desarrollo de la metodología, puesto que la forma tan dispersa y variable en que se encuentran los datos, dificulta llegar a un consenso sobre los mismos. Se ha de tener en cuenta que, dado el carácter tan heterogéneo de las fuentes que proporcionan la información, los indicadores obtenidos han de ser definidos de forma que sean fácilmente medibles

anualmente y que puedan ser continuados en años posteriores para su posible comparación y evaluación.

Los datos de indicadores aportados en el Observatorio corresponden a un horizonte temporal de tres años de forma general, años 2007, 2008 y 2009 excepto en aquellos casos en que la información de estos años no está disponible tal como ocurre con los datos obtenidos del Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada, del que solo disponemos de información del 2007. No obstante, los datos son lo suficientemente significativos para cumplir con los objetivos que se pretenden con el Observatorio.

La elaboración de posteriores Observatorios deberán tener en cuenta los nuevos indicadores de movilidad y las nuevas fuentes productoras de ellos, lográndose así más dinamismo y realidad, con el fin de que mejoren su utilidad.

3.2. Sistema de Indicadores

Los indicadores considerados para conformar el sistema de la movilidad urbana en la ciudad, en función de los datos preexistentes, se compilan en **seis grandes grupos**:



- Indicadores de la ciudad
Muestra los datos generales de la ciudad de Ponferrada (Población, Superficie y Parque automovilístico)
- Indicadores de la Movilidad
Refleja en el tiempo las características de los desplazamientos de los ciudadanos dentro de la ciudad (Reparto modal, Motivo de los desplazamientos, Tiempos destinados en los desplazamientos, Movilidad al trabajo,...)
- Indicadores de oferta y demanda de transportes
Realiza un seguimiento de la oferta y la demanda en los diferentes modos de transportes existentes en la ciudad (Autobús urbano, bicicleta, vehículo privado...)
- Indicadores de calidad ambiental
Ofrece información acerca del ambiente y la eficiencia energética a la hora de tomar decisiones (Emisiones SO₂, NO_X, ...)
- Indicadores de seguridad vial
Destaca la importancia de la seguridad vial recopilando datos sobre accidentabilidad (Nº de accidentes, Relación de calles con más accidentes)
- Indicadores de control de la movilidad

Describe el papel desempeñado por los agentes de la autoridad en la consecución de una movilidad deseable mediante un resumen de datos de infracciones (Nº de denuncias)

3.3. Obtención de datos y fuentes consultadas

La diversidad de indicadores utilizados para elaborar el Observatorio de la movilidad en la ciudad de Ponferrada ha requerido consultar una multiplicidad de fuentes, tal y como se relacionan a continuación:

- Padrón Municipal
- Padrón de los vehículos. Tesorería Municipal.
- Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007
- Autobuses Urbanos
- Oficina de Movilidad_ Sistema de Préstamo de Bicicletas (Tu Bici).
- Laboratorio Municipal
- Policía Municipal



4. Indicadores del Observatorio

El Observatorio de Movilidad de la ciudad de Ponferrada se articula en forma de indicadores sobre la caracterización de la Movilidad, la oferta y demanda de transporte, calidad ambiental, seguridad vial y control de la movilidad por los agentes de la autoridad.

4.1. La Ciudad

4.1.1. Datos generales de la ciudad

Características: La población en la ciudad de Ponferrada en 2009 es de 68.679 habitantes, con una densidad de población de 243 hab/km². El tramo de población más numeroso es el de 30-44 años (16.214 habitantes), correspondiente al 24% del total de la población. El crecimiento de la población en los últimos años ha mantenido una tendencia creciente, aumentando respecto al 2007 un 2,9%, es decir 1.925 habitantes.

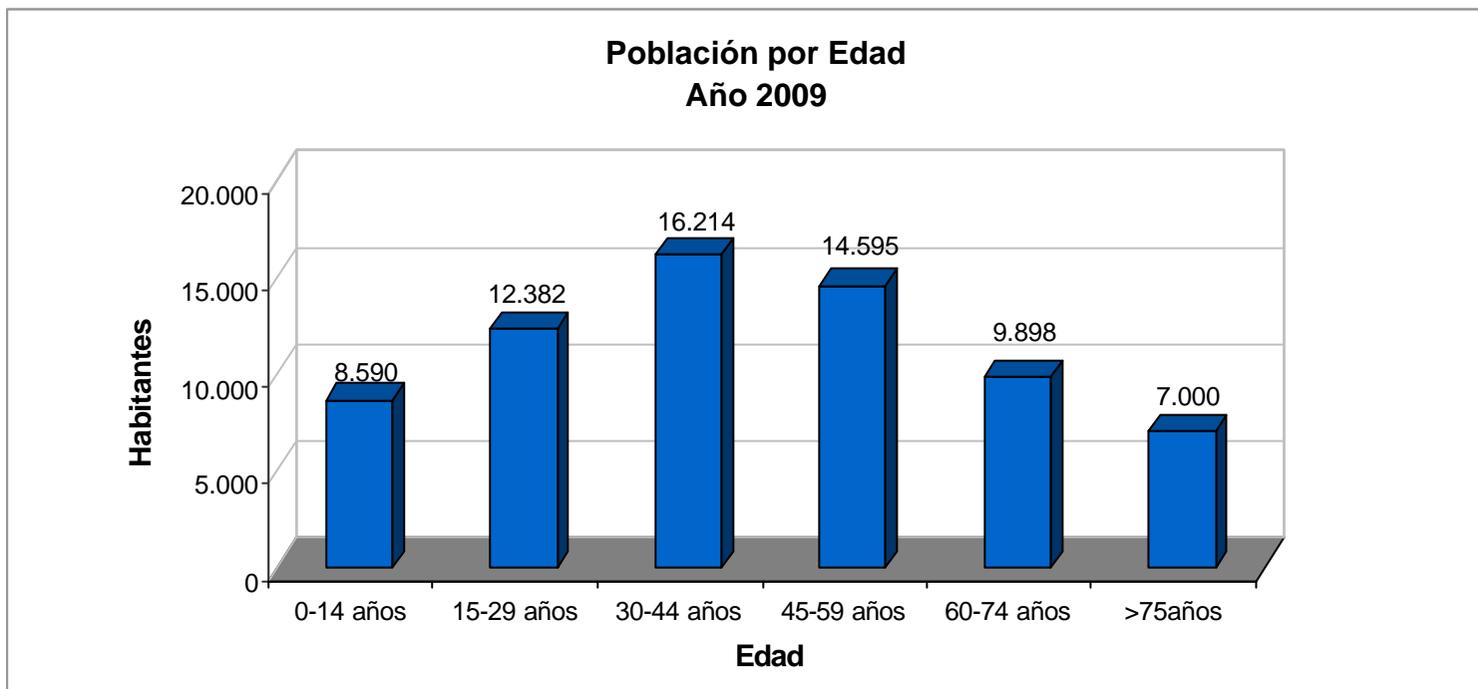
Ámbito	Superficie (km2)	Habitantes 2009	Densidad (Hab/km2)
Ponferrada	283	68.679	243

Fuente: Padrón Municipal



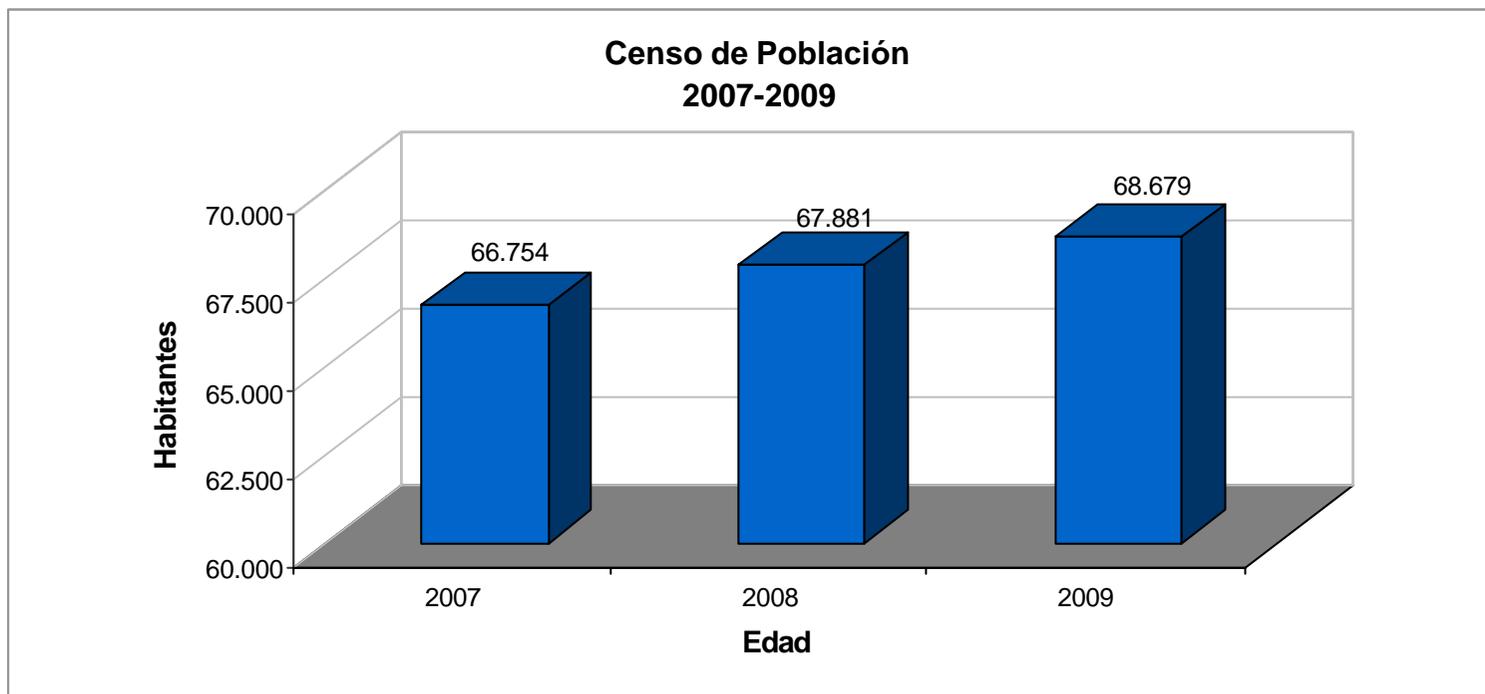
Habitantes	0-14 años	15-29 años	30-44 años	45-59 años	60-74 años	>75años
Población por edad 2009	8.590	12.382	16.214	14.595	9.898	7.000

Fuente: Padrón Municipal



Habitantes	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Población por años	66.754	67.881	68.679	2,9%	1,2%

Fuente: Padrón Municipal



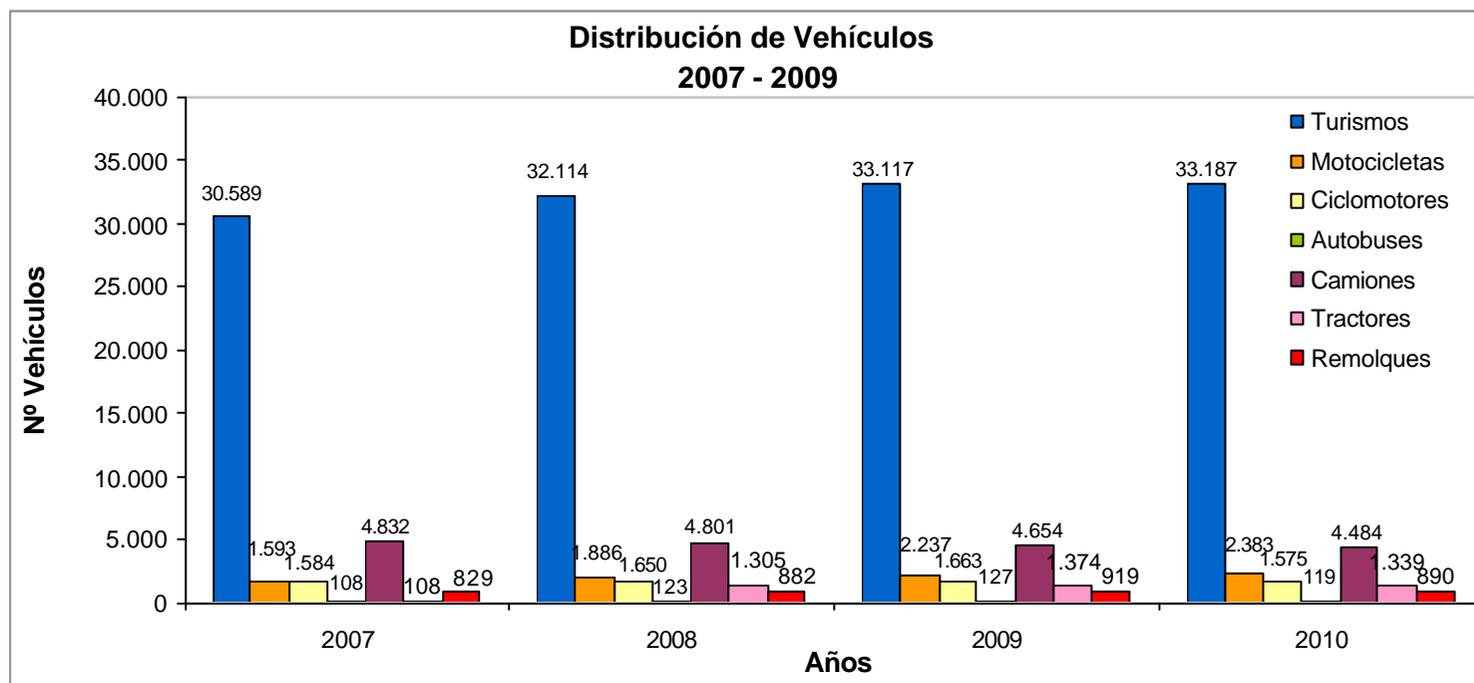
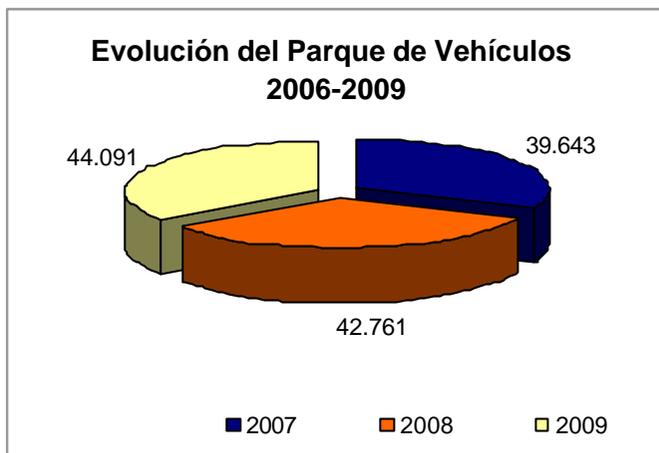
4.1.2. Composición del parque de automóviles

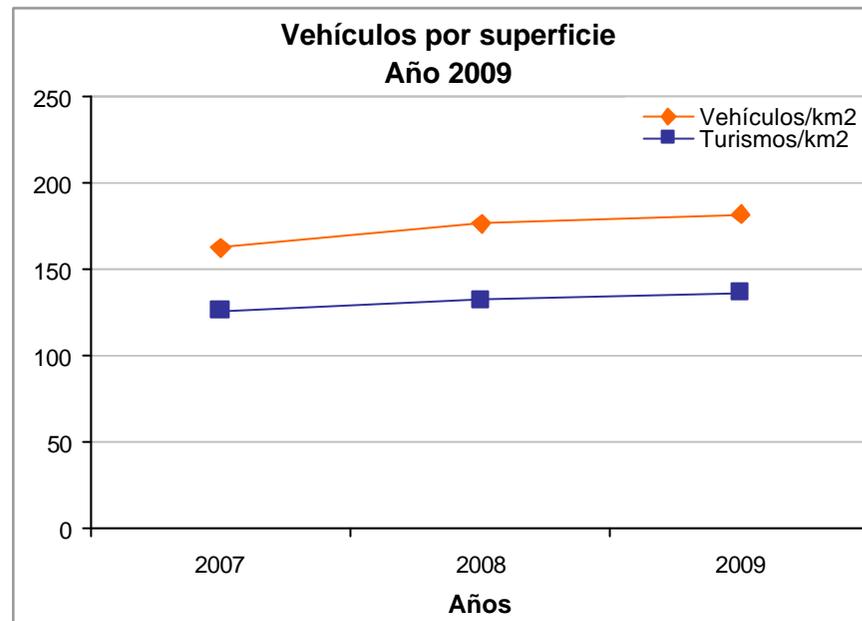
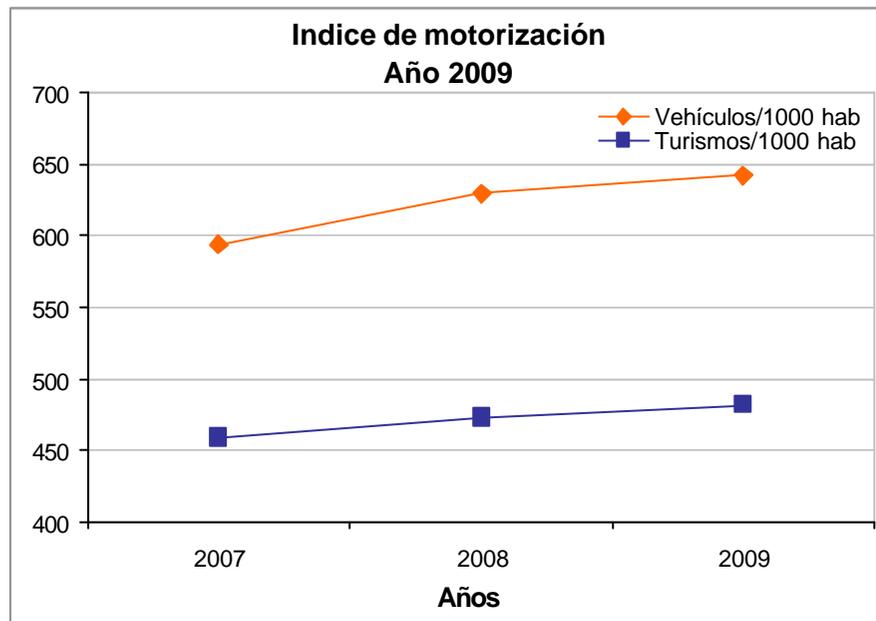
Características: El parque automovilístico está formado en el 2009 por 33.117 vehículos. El vehículo más numeroso es sin duda el turismo y compone el 75,1% del total de automóviles. El número de automóviles ha pasado de 39.643 en 2007 a 44.091 vehículos en 2009. En tan solo 3 años, el parque automovilístico se ha incrementado en 4.448 vehículos que comparado con el incremento de la población de 1.925 habitantes respecto al 2007, es bastante significativo. Estos datos también reflejan el decaimiento en el último año de matriculaciones de camiones y tractores con un descenso de un 4,8% y 0,1% respectivamente.

VEHÍCULOS	2007	2008	2009	%09/06	%09/08	Composición del parque 2009
Turismos	30.589	32.114	33.117	8,3%	3,1%	75,1%
Motocicletas	420	542	644	53,3%	18,8%	1,5%
Ciclomotores	452	477	508	12,4%	6,5%	1,2%
Autobuses	108	123	127	17,6%	3,3%	0,3%
Camiones	2.930	2.812	2.678	-8,6%	-4,8%	6,1%
Tractores	1.277	1.373	1.371	7,4%	-0,1%	3,1%
Remolques	829	882	919	10,9%	4,2%	2,1%
Parque Vehículos	39.643	42.761	44.091	11,2%	3,1%	-
Índice de Motorización (Vehículos/1000 hab)	594	630	642	8,1%	1,9%	-
Vehículos/km2	163	176	181	11,2%	3,1%	-
Índice de Motorización (Turismos/1000 hab)	458	473	482	5,2%	1,9%	-
Turismos/km2	126	132	136	8,3%	3,1%	-

Fuente: Padrón de los vehículos. Tesorería Municipal.







VEHÍCULOS		2007	2008	2009	%09/06	%09/08	Composición del parque 2009
Turismos	De menos de 8,00 HP.Fiscales	427	429	446	4,4%	4,0%	1,0%
	De 8,00 a 11,99 HP.Fiscales	13.119	13.473	13.706	4,5%	1,7%	31,1%
	De 12,00 a 15,99 HP.Fiscales	14.571	15.513	16.110	10,6%	3,8%	36,5%
	De 16,00 a 19,99 HP.Fiscales	2.062	2.240	2.347	13,8%	4,8%	5,3%
	De 20,00 HP en adelante. Fiscales	410	459	508	23,9%	10,7%	1,2%
Motocicletas	Hasta 125 cc.	420	542	644	53,3%	18,8%	1,5%
	De más de 125 a 250 cc.	452	477	508	12,4%	6,5%	1,2%
	De más de 250 a 500cc.	175	212	236	34,9%	11,3%	0,5%
	De más de 500 a 1.000cc	467	548	716	53,3%	30,7%	1,6%
	De más de 1.000 cc.	79	107	133	68,4%	24,3%	0,3%
Ciclomotores		452	477	508	12,4%	6,5%	1,2%
Autobuses	De menos de 21 plazas	31	35	38	22,6%	8,6%	0,1%
	De 21 a 50 plazas	39	50	48	23,1%	-4,0%	0,1%
	De más de 50 plazas	38	38	41	7,9%	7,9%	0,1%



VEHÍCULOS		2007	2008	2009	%09/06	%09/08	Composición del parque 2009
Camiones	De menos de 1.000 kg de carga útil	2.930	2.812	2.678	-8,6%	-4,8%	6,1%
	De 1.000 a 2.999 kgrs. De carga útil	1.277	1.373	1.371	7,4%	-0,1%	3,1%
	De más de 2.999 a 9.999 kgrs de carga útil	303	300	310	2,3%	3,3%	0,7%
	De más de 9,999 kgrs de carga útil	322	316	295	-8,4%	-6,6%	0,7%
	De menos de 1.000 kg de carga útil	2.930	2.812	2.678	-8,6%	-4,8%	6,1%
Tractores	Hasta 16 HP. Fiscales	31	473	513	1554,8%	8,5%	1,2%
	De 16,01 a 25 HP. Fiscales	39	216	240	515,4%	11,1%	0,5%
	De más de 25,00 HP. Fiscales	38	616	621	1534,2%	0,8%	1,4%
Remolques	Hasta 750 kgrs	119	127	136	14,3%	7,1%	21,2%
	De 750,01 a 999,99 kgrs. De carga útil.	17	19	23	35,3%	21,1%	0,1%
	De 1.000 a 2.999 kgrs. De carga útil	76	80	88	15,8%	10,0%	0,2%
	De más de 2.999 kgrs. De carga útil	617	656	672	8,9%	2,4%	1,5%

Fuente: Padrón de los vehículos. Tesorería Municipal



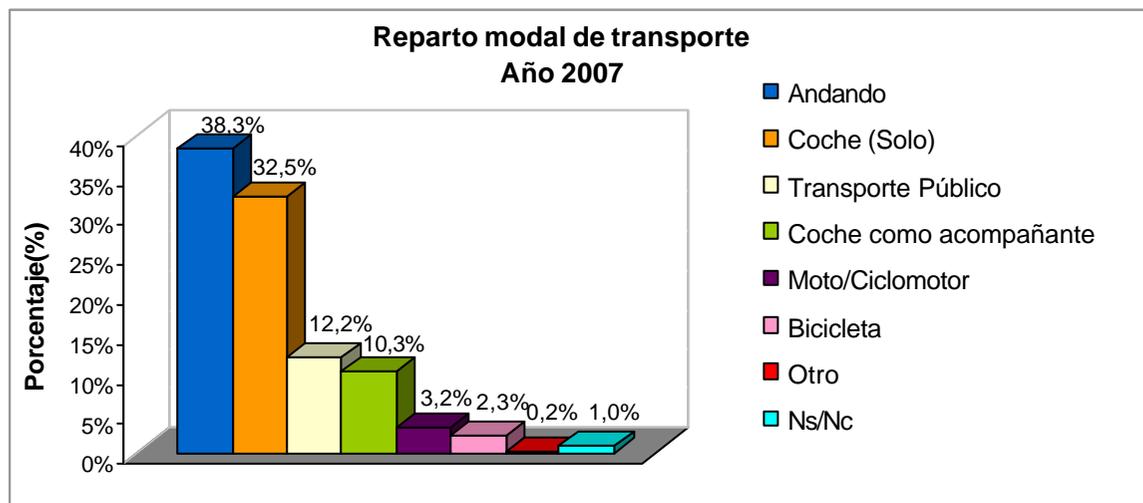
4.2. Movilidad

4.2.1. Reparto modal

Características: Los medios de transporte más utilizados por los habitantes de Ponferrada en 2007 son el vehículo privado y desplazarse andando; estas dos opciones suponen el 68,8% de los desplazamientos (32,5% y 38,3% respectivamente). Es destacable que los hombres son fundamentalmente usuarios de medios de transporte motorizados como el coche o la moto, mientras que en las mujeres el medio de transporte principal es el desplazamiento andando. Datos similares, pueden observarse en la elección del coche como medio de transporte ideal para los desplazamientos de los hombre. Los motivos de desplazamiento de los habitantes de Ponferrada son muy variados: trabajo, estudios, ocio, sanitarios, ir de compras, hacer trámites, etc. Para desplazarse a sus centros de trabajo, los trabajadores utilizan principalmente el coche, tendencia presente en el conjunto de España, mientras que para otros lugares es el caminar. El promedio de tiempo empleado en los desplazamientos que se realizan en Ponferrada según el motivo de los mismos está en torno a los 15 minutos.

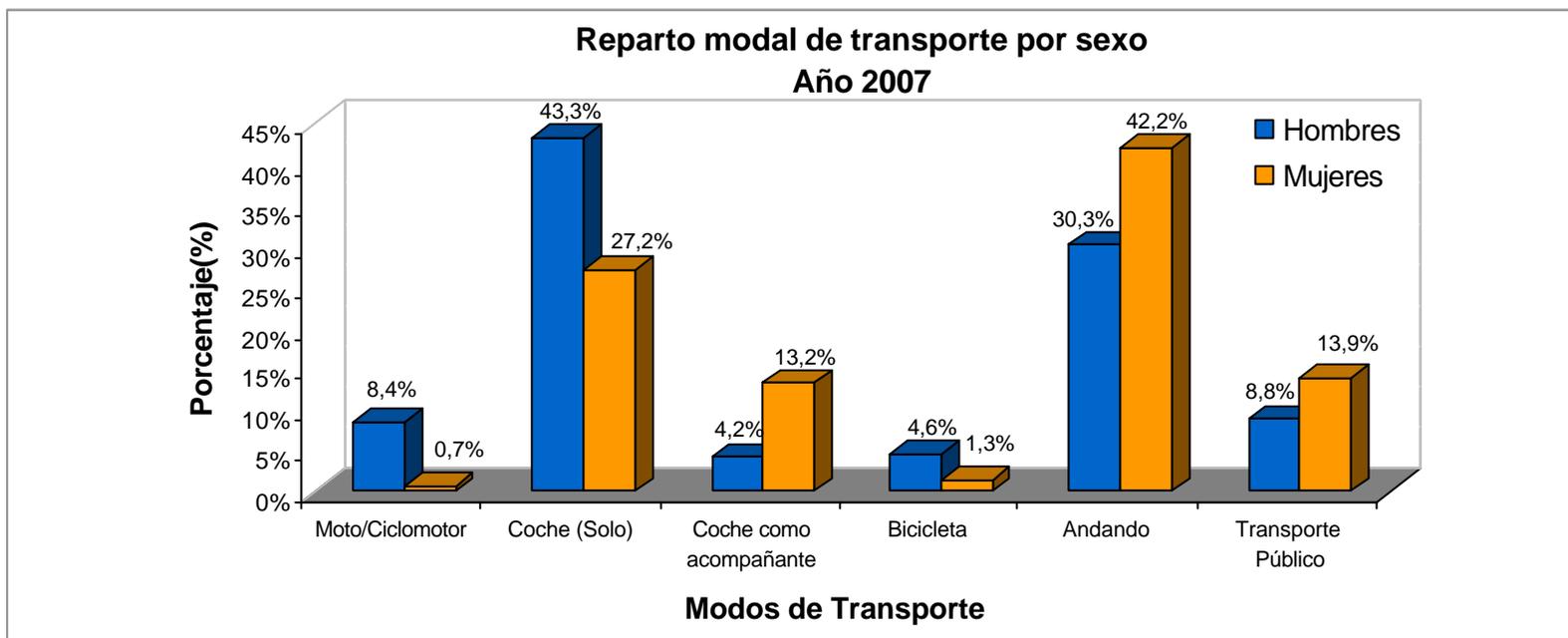
Todos los motivos (%)	Andando	Coche (Solo)	Transporte Público	Coche como acompañante	Moto/Ciclomotor	Bicicleta	Otro	Ns/Nc
Año 2007	38,3%	32,5%	12,2%	10,3%	3,2%	2,3%	0,2%	1,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



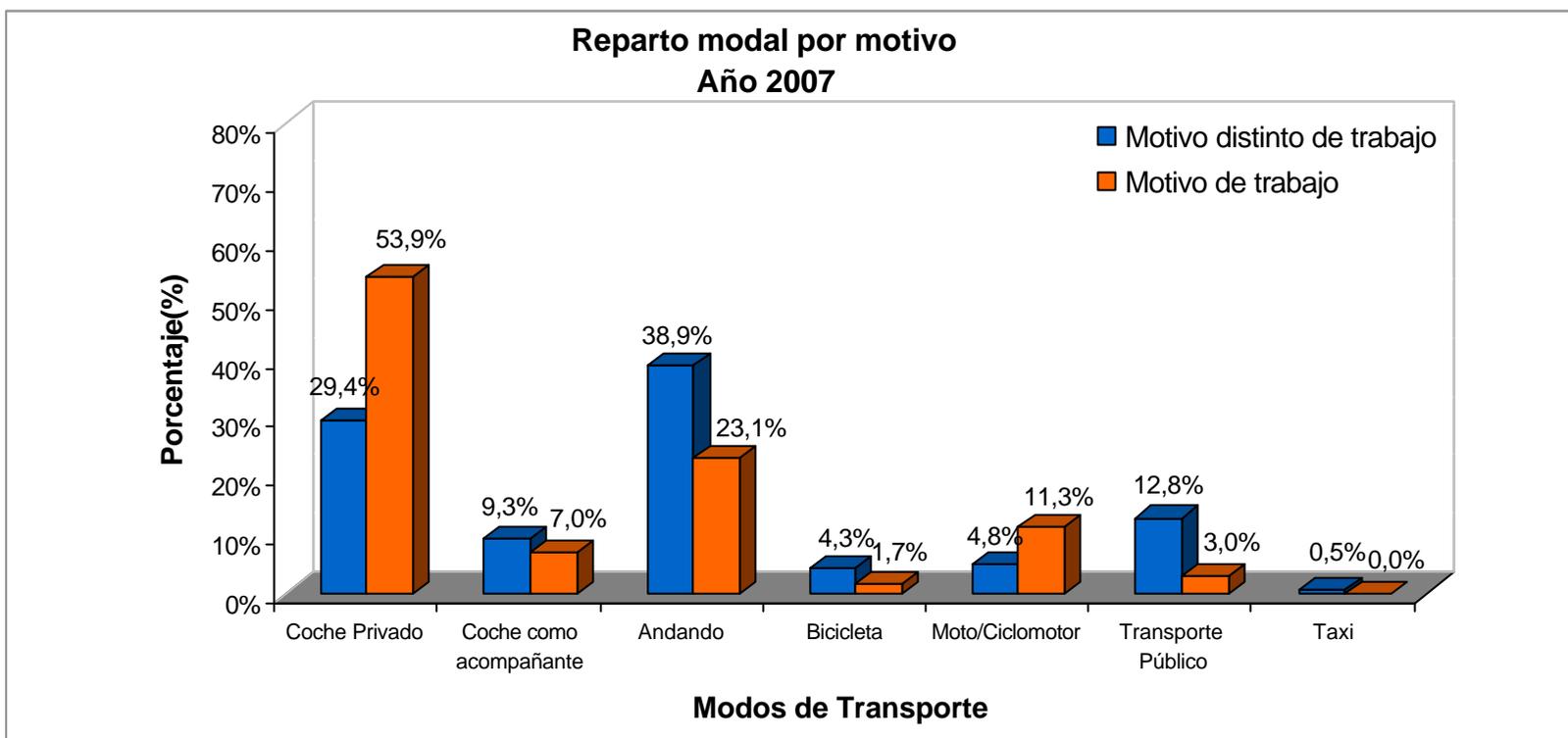
Todos los motivos (%)	Moto/ Ciclomotor	Coche (Solo)	Coche como acompañante	Bicicleta	Andando	Transporte Público
Hombres	8,4%	43,3%	4,2%	4,6%	30,3%	8,8%
Mujeres	0,7%	27,2%	13,2%	1,3%	42,2%	13,9%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



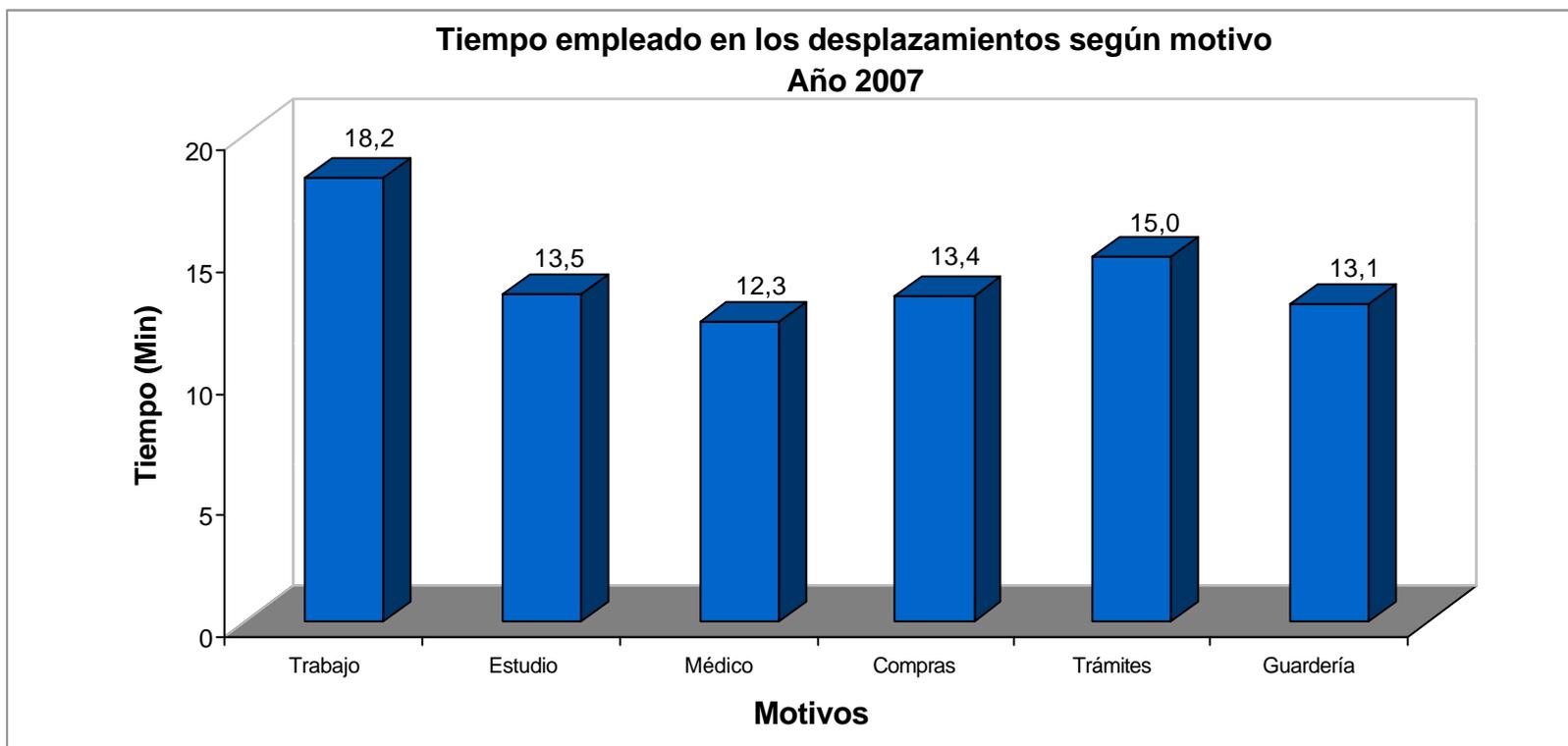
Motivos de desplazamiento (%)	Coche Privado	Coche como acompañante	Andando	Bicicleta	Moto/Ciclomotor	Transporte Público	Taxi
Motivo de trabajo	53,9%	7,0%	23,1%	1,7%	11,3%	3,0%	-
Motivo distinto de trabajo	29,4%	9,3%	38,9%	4,3%	4,8%	12,8%	0,5%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



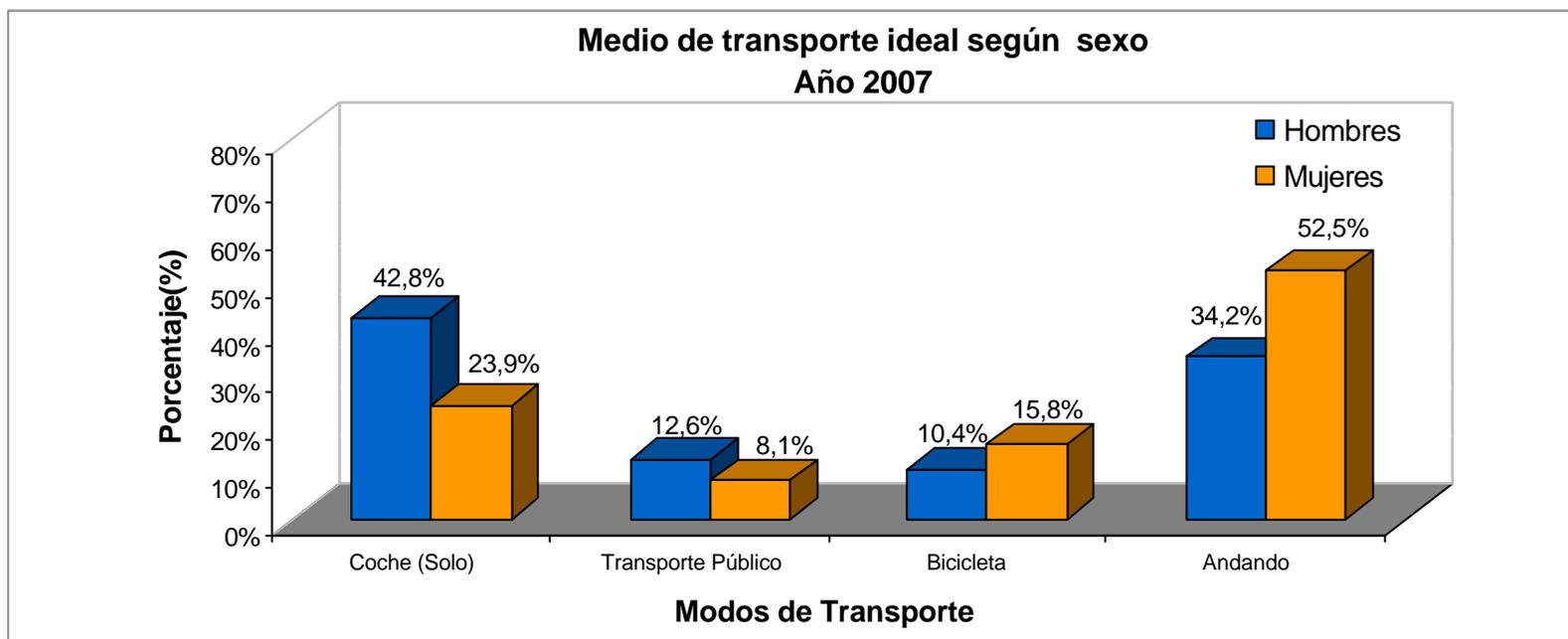
Tiempo empleado (Min)	Trabajo	Estudio	Médico	Compras	Trámites	Guardería
Año 2007	18,2	13,5	12,3	13,4	15,0	13,1

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



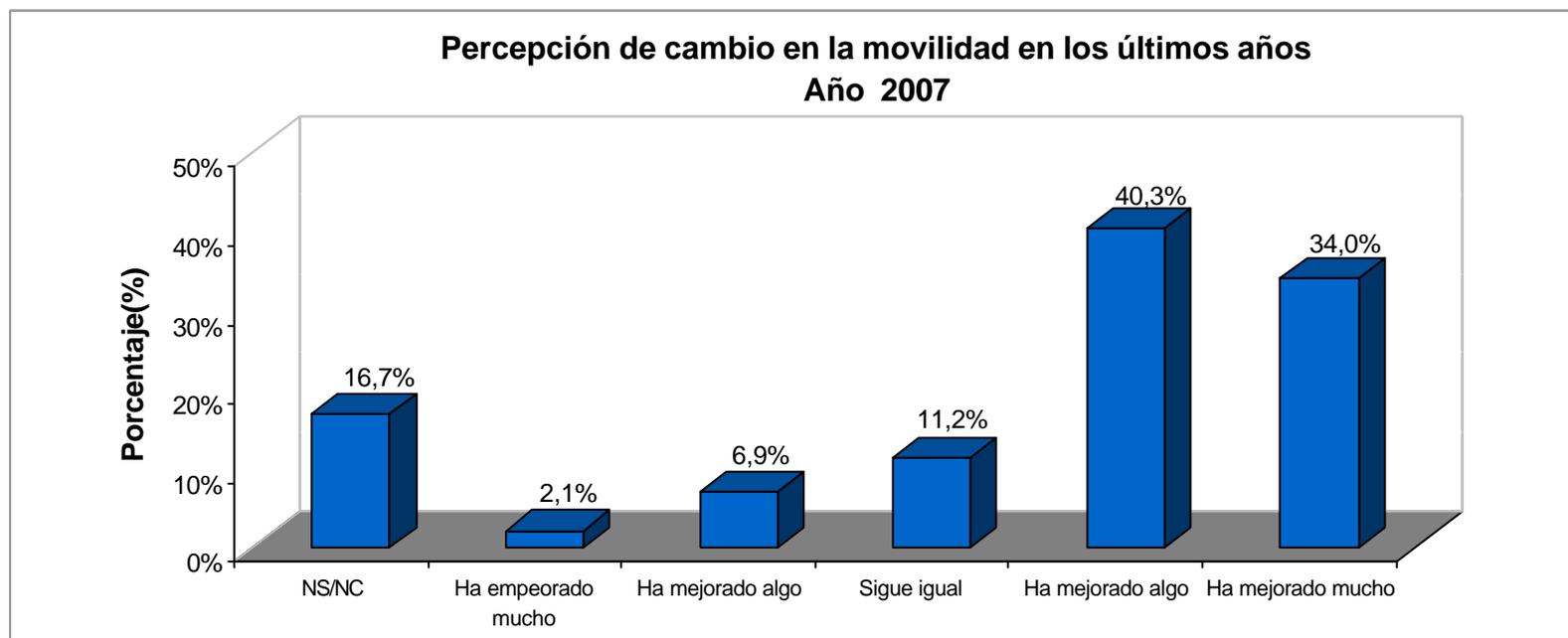
Transporte ideal según sexo (%)	Coche (Solo)	Transporte Público	Bicicleta	Andando
Hombres	42,8%	12,6%	10,4%	34,2%
Mujeres	23,9%	8,1%	15,8%	52,5%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Percepción del cambio en la movilidad (%)	NS/NC	Ha empeorado mucho	Ha mejorado algo	Sigue igual	Ha mejorado algo	Ha mejorado mucho
Año 2007	16,7%	2,1%	6,9%	11,2%	40,3%	34,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



4.3. Transporte

4.3.1. Transporte público

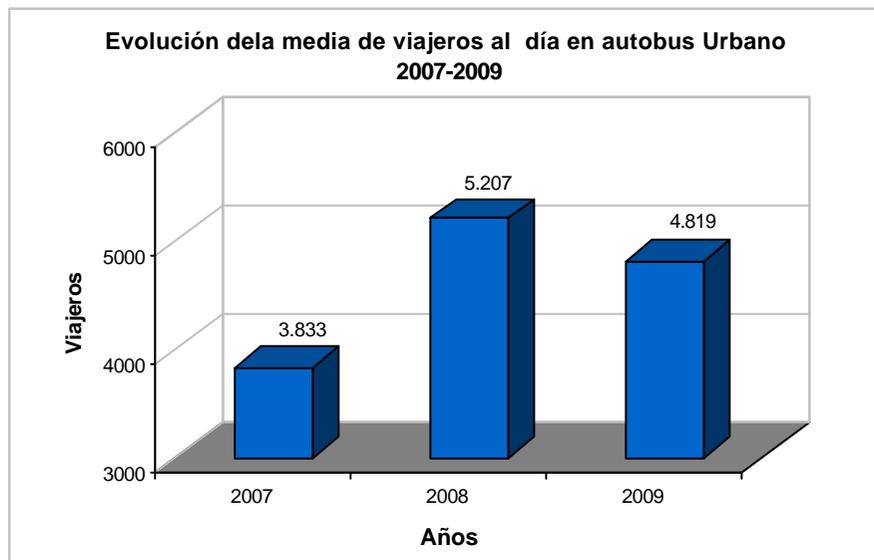
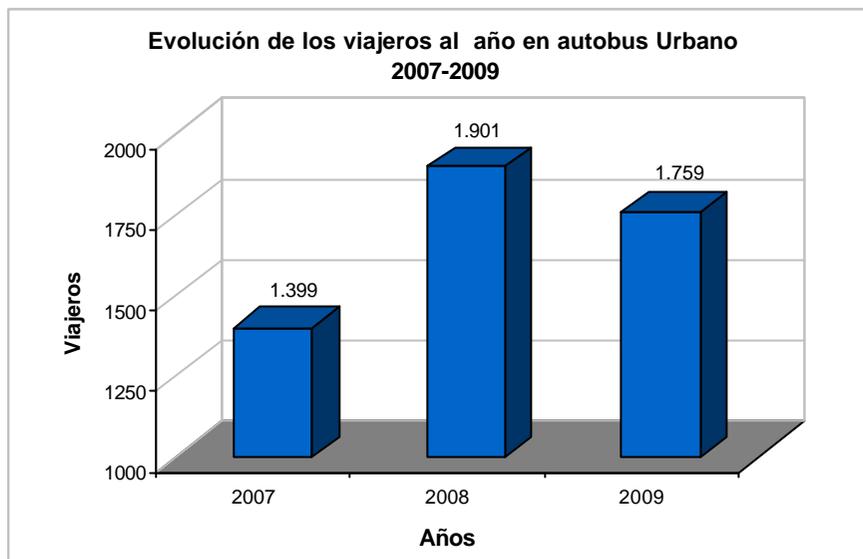
Autobús

Características: El número de viajeros se ha reducido un 7,5% desde el año 2008 hasta el 2009, sin embargo respecto del 2007 el número de viajeros ha aumentado un 25,7%. El tipo de billete más empleado en Ponferrada en estos últimos tres años es sin duda el billete ordinario, seguido del bono mensual y el bono de 10 viajes. La velocidad comercial ha experimentado un pequeño aumento del 1,5% en los últimos tres años alcanzando los 20,8 km/h mientras que el número de kilómetros recorridos disminuyó un 6,5% respecto del 2008.

El 42,1 % de los usuarios de autobús urbano lo utilizan solamente días sueltos frente a un 35,7% que lo usan todos los días. El motivo principal de estos desplazamientos es sin duda el médico y las compras, estos motivos suponen el 43,89% de los desplazamientos en 2007 (22,3% y 21,6% respectivamente). Los factores por los que los ciudadanos eligen el autobús urbano como medio de transporte son principalmente “la disponibilidad de paradas cercanas a su hogar” (21,8%), mientras que los que no usan el transporte público se debe a que no prefieren usar el coche (26,4%). En cuanto a la opinión de las ventajas y desventajas del autobús urbano, nos encontramos con una gran contrariedad ya que la mayor ventaja del autobús según los encuestados es la no contaminación (31,7%), mientras que lo destacan como su principal desventaja (36,9%). En general, los ciudadanos están muy satisfechos (49,4 %) con el transporte público de Ponferrada en 2007.

DEMANDA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Viajeros/año	1.398.872	1.900.702	1.758.953	25,7%	-7,5%
Viajeros/km	1	2	2	7,6%	2,8%
Media de viajeros transportados cada día	3.833	5.207	4.819	25,7%	-7,5%

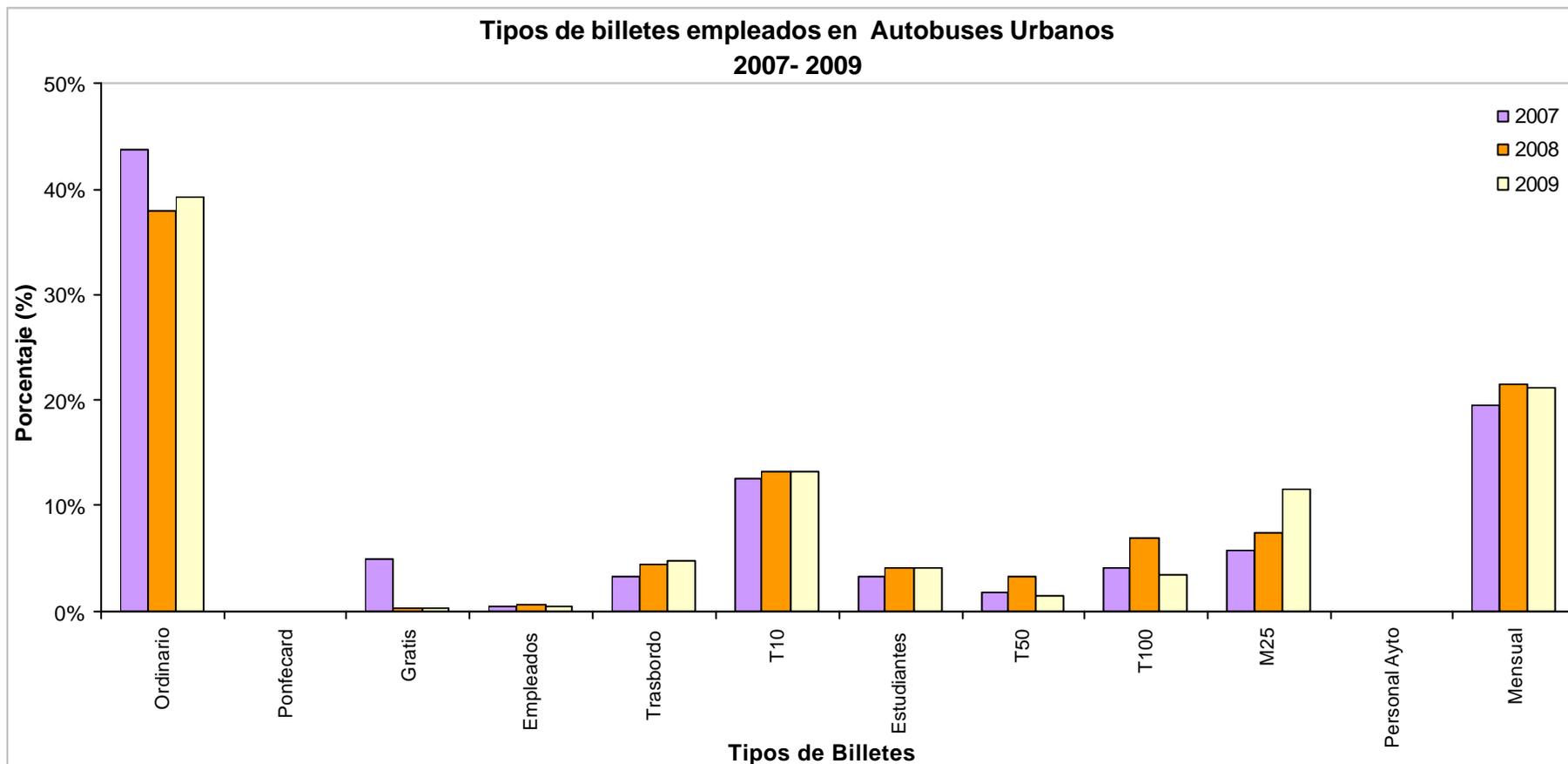
Fuente: Autobuses Urbanos .



DEMANDA Tipos de Billetes empleados (%)	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Ordinario	43,7%	37,9%	39,1%	-10,5%	3,3%
Ponfecard	0,02%	0,004%	0,004%	-76,3%	12,4%
Gratis	5,1%	0,3%	0,3%	-94,9%	-5,8%
Empleados	0,4%	0,5%	0,5%	16,4%	-5,3%
Trasbordo	3,4%	4,5%	4,9%	44,3%	9,7%
T10	12,7%	13,3%	13,2%	4,1%	-0,3%
Estudiantes	3,3%	4,2%	4,1%	23,6%	-2,4%
T50	1,8%	3,4%	1,5%	-16,2%	-55,9%
T100	4,2%	7,0%	3,5%	-15,1%	-49,6%
M25	5,8%	7,4%	11,6%	102,0%	57,5%
Personal Ayto	-	-	0,003%	-	-
Mensual	19,6%	21,6%	21,2%	8,2%	-1,8%

Fuente: Autobuses Urbanos.

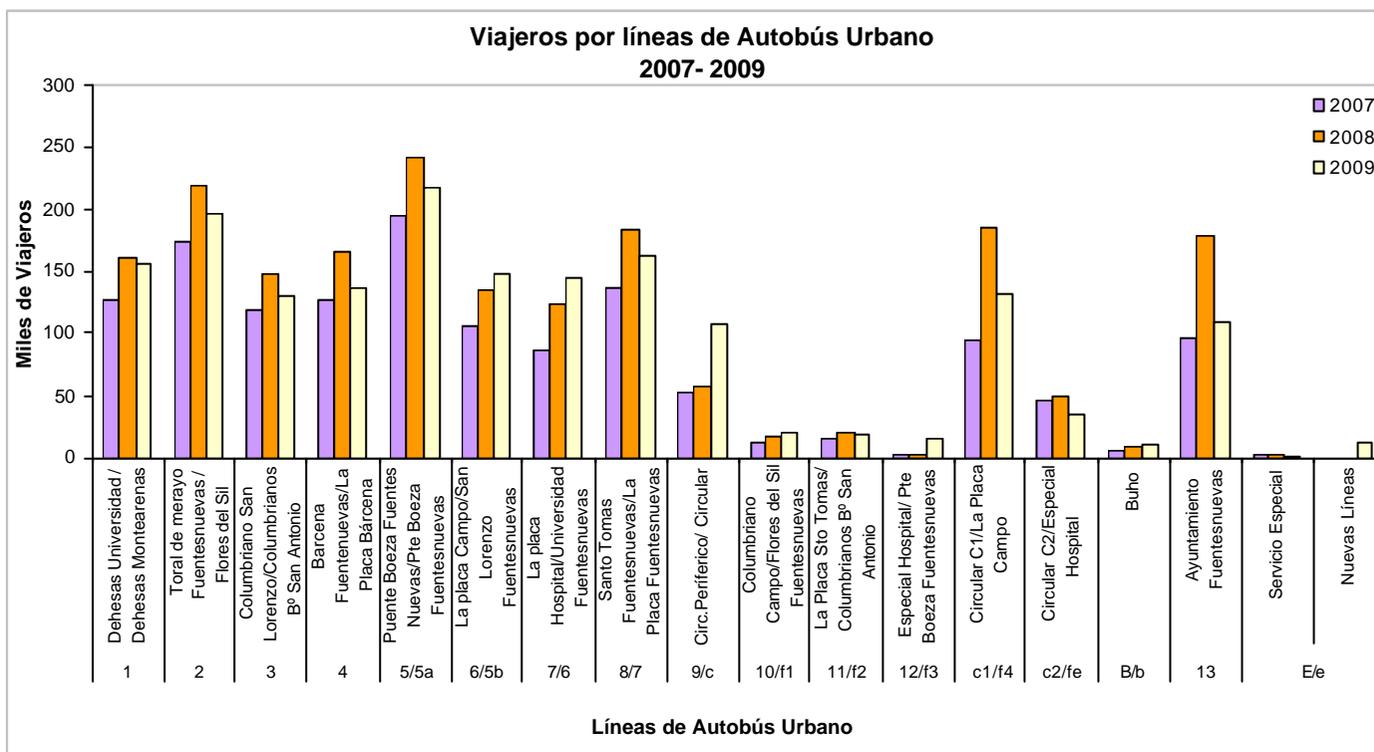




DEMANDA		2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Viajeros al año						
Nº	Línea					
1	Dehesas Universidad / Dehesas Montearenas	127.371	160.971	156.281	22,7%	-2,9%
2	Toral de merayo Fuentenuevas / Flores del Sil Fuentenuevas	174.322	218.924	196.231	12,6%	-10,4%
3	Columbriano San Lorenzo/Columbrianos Bº San Antonio	119.272	147.691	130.974	9,8%	-11,3%
4	Barcena Fuentenuevas/La Placa Bárcena	127.450	166.514	136.069	6,8%	-18,3%
5/5a	Puente Boeza Fuentes Nuevas/Pte Boeza Fuentenuevas	194.462	241.636	217.860	12,0%	-9,8%
6/5b	La placa Campo/San Lorenzo Fuentenuevas	106.438	134.284	149.308	40,3%	11,2%
7/6	La placa Hospital/Universidad Fuentenuevas	86.422	123.844	144.657	67,4%	16,8%
8/7	Santo Tomas Fuentenuevas/La Placa Fuentenuevas	137.032	184.593	163.049	19,0%	-11,7%
9/c	Circ.Periférico/ Circular	51.941	57.402	107.630	107,2%	87,5%
10/f1	Columbriano Campo/Flores del Sil Fuentenuevas	13.140	18.023	19.707	50,0%	9,3%
11/f2	La Placa Sto Tomas/ Columbrianos Bº San Antonio	14.759	20.605	19.445	31,8%	-5,6%
12/f3	Especial Hospital/ Pte Boeza Fuentenuevas	2.243	2.558	15.144	575,2%	492,0%
c1/f4	Circular C1/La Placa Campo	94.635	185.425	131.625	39,1%	-29,0%
c2/fe	Circular C2/Especial Hospital	46.067	49.796	35.708	-22,5%	-28,3%

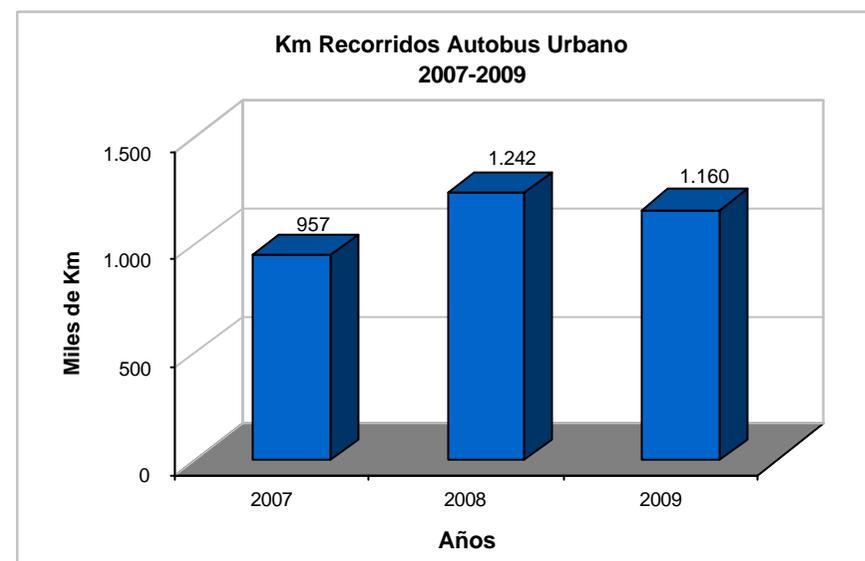
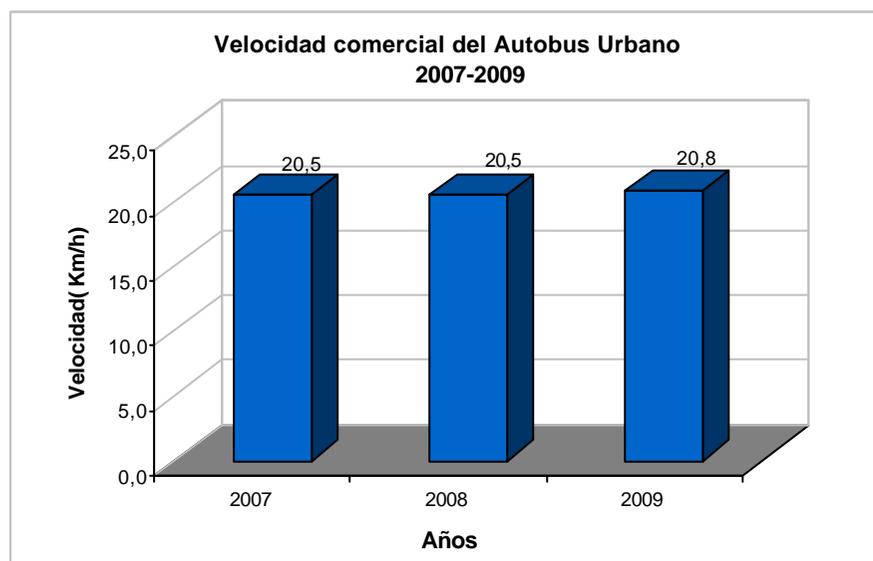
DEMANDA		2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Viajeros al año						
Nº	Línea					
B/b	Buho	4.765	8.599	11.031	131,5%	28,3%
13	Ayuntamiento Fuentesnuevas	96.613	177.627	109.800	13,6%	-38,2%
E/e	Servicio Especial	1.940	2.210	1.708	-12,0%	-22,7%
	Nuevas Líneas	-	-	12.726	-	-

Fuente: Autobuses Urbanos.



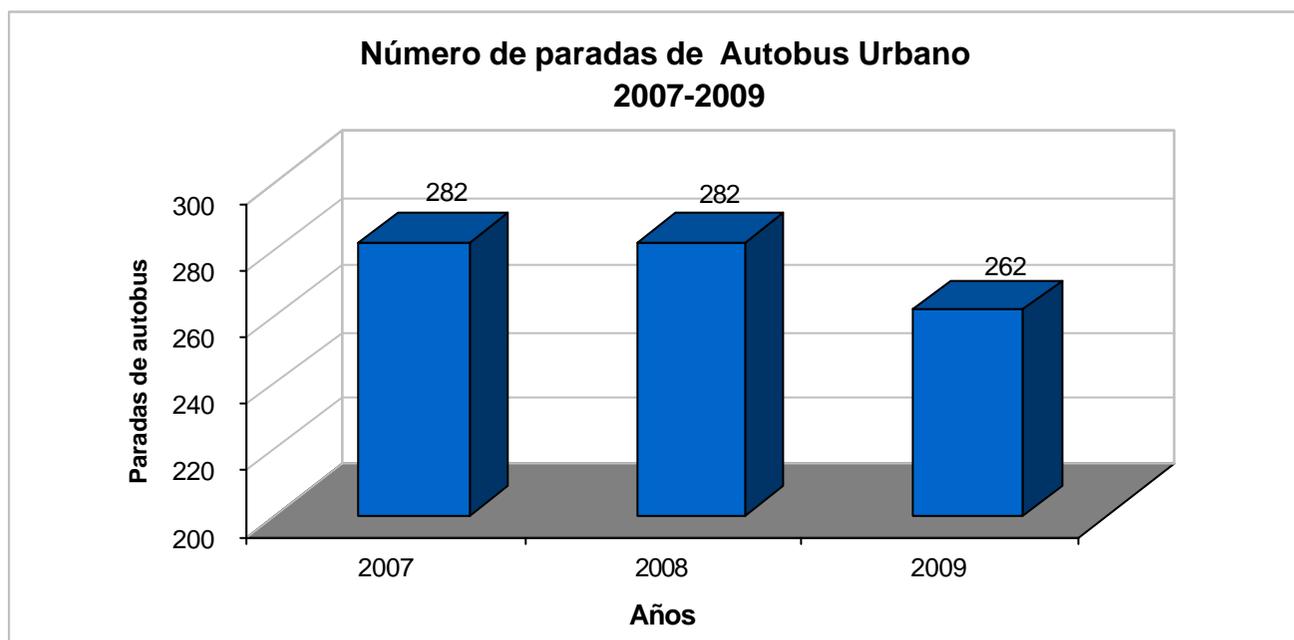
OFERTA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Velocidad comercial (Km/h)	20,5	20,5	20,8	1,5%	1,5%
km recorridos	956.641	1.241.631	1.160.337	21,3%	-6,5%
Nº de líneas	16	16	15	-6,3%	-6,3%
Densidad de líneas (Nº líneas/km2)	0,06	0,06	0,05	-12,5%	-12,5%

Fuente: Autobuses Urbanos.



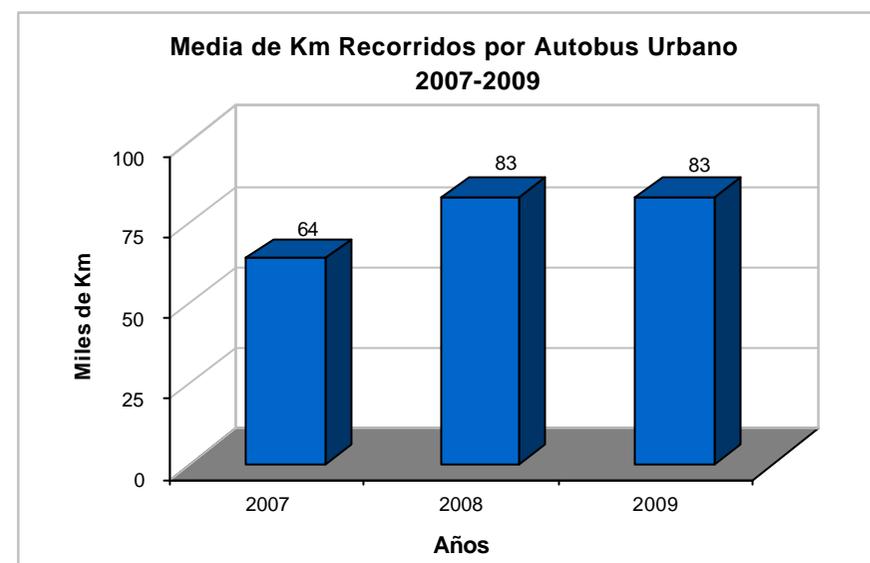
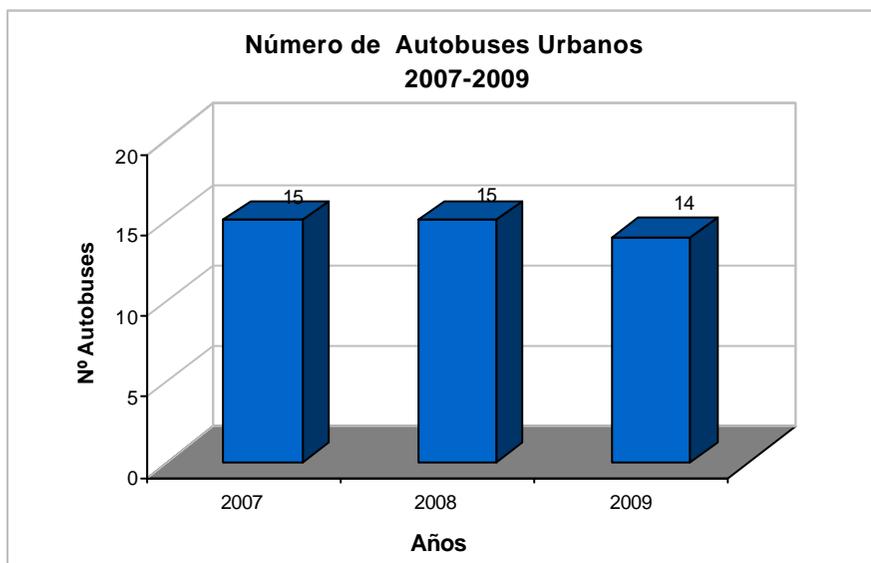
OFERTA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº paradas	282	282	262	-7,1%	-7,1%
Paradas con marquesina (%)	11,3%	11,3%	13,0%	14,4%	14,4%
Nº paneles informativos (%)	3,5%	3,5%	3,8%	7,6%	7,6%

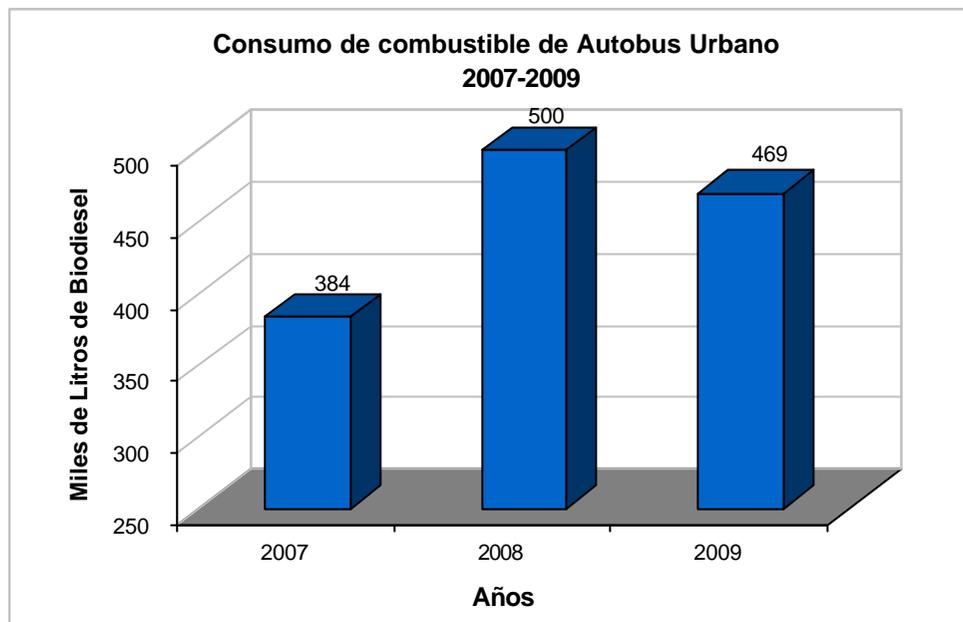
Fuente: Autobuses Urbanos.



OFERTA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº autobuses	15	15	14	-6,7%	-6,7%
Km recorridos / autobús	63.776	82.775	82.881	30,0%	0,1%
Consumo de Combustible (Litros Biodiesel)	383.708	499.756	469.472	22,4%	-6,1%

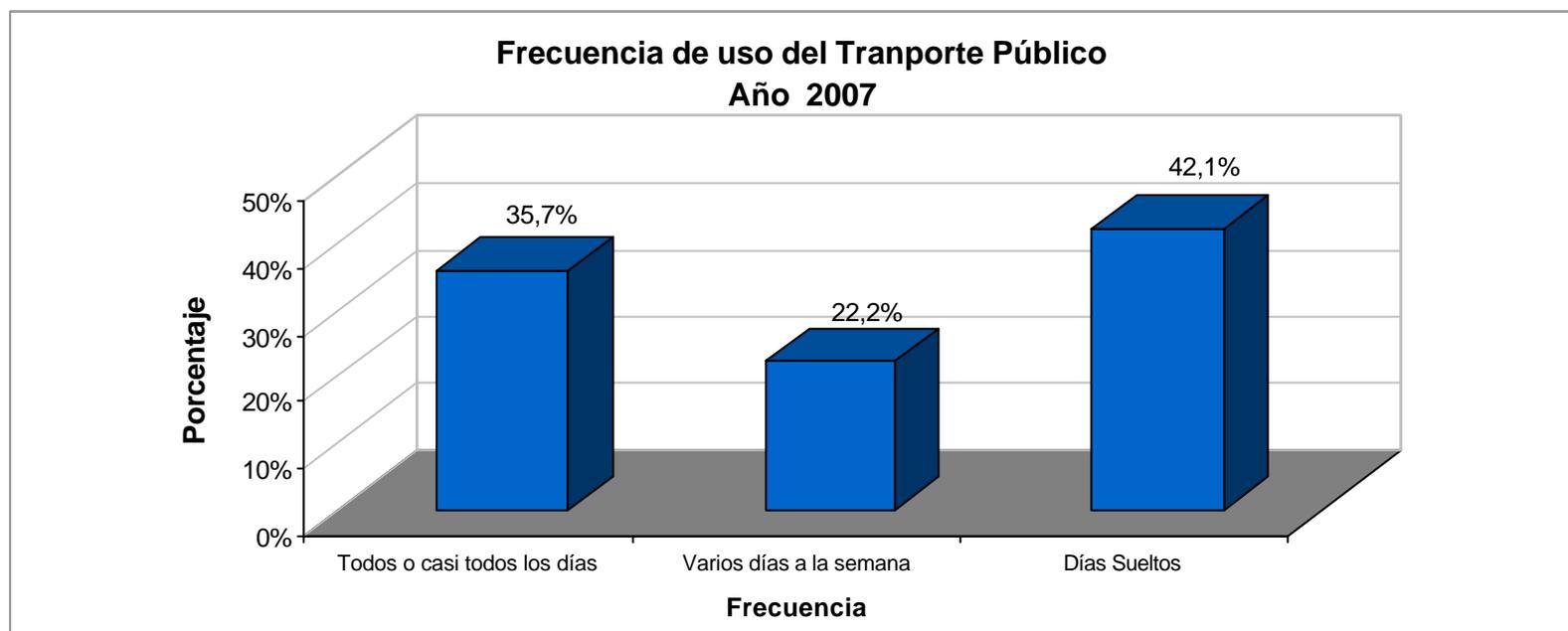
Fuente: Autobuses Urbanos.





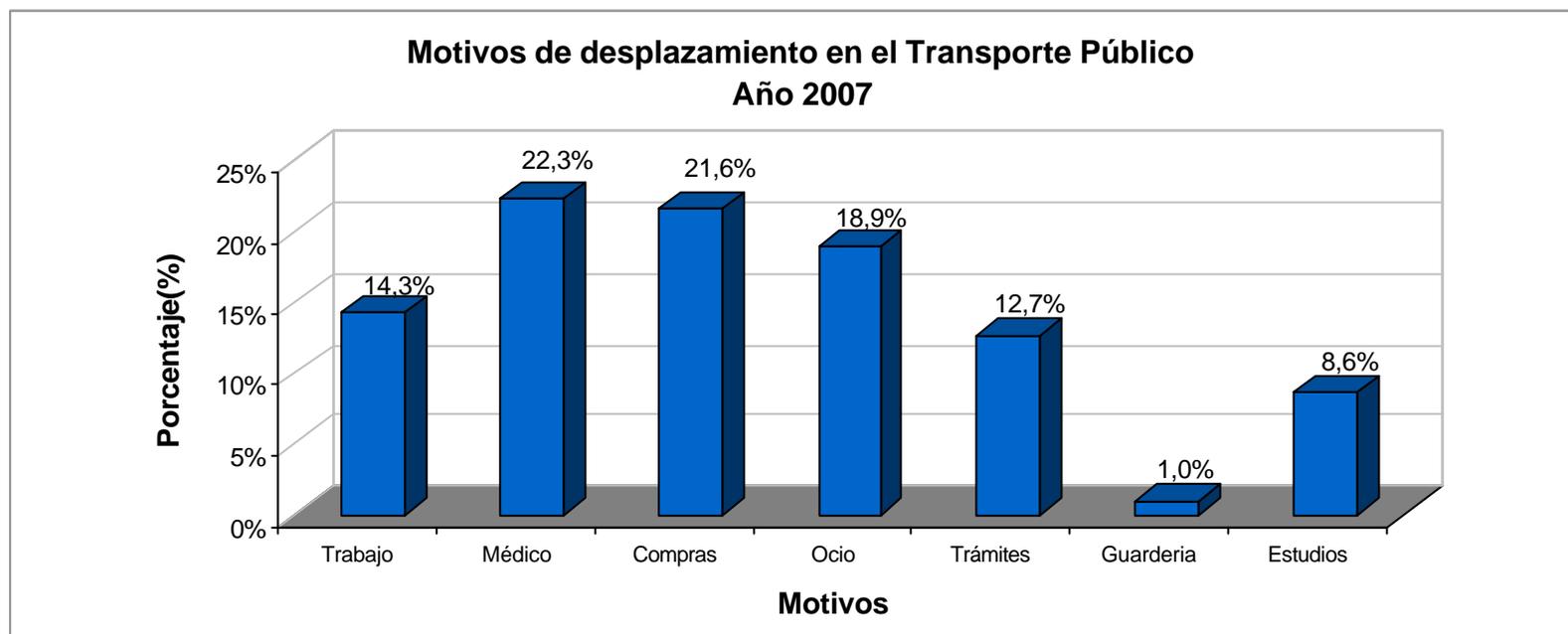
Frecuencia de uso (%)	Todos o casi todos los días	Varios días a la semana	Días Suetos
Año 2007	35,7%	22,2%	42,1%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



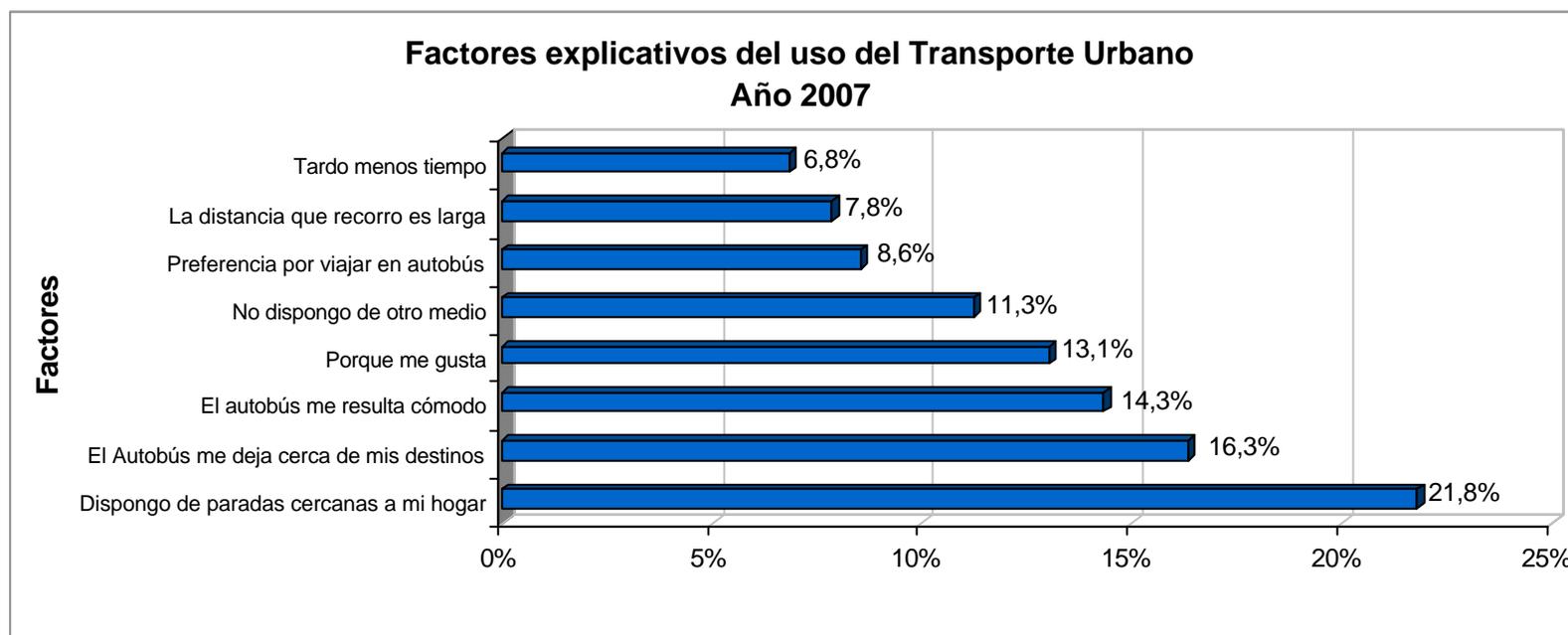
Motivos de desplazamiento (%)	Trabajo	Médico	Compras	Ocio	Trámites	Guardería	Estudios
Año 2007	14,3%	22,3%	21,6%	18,9%	12,7%	1,0%	8,6%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Factores explicativos del uso del transporte público (%)							
Dispongo de paradas cercanas a mi hogar	El Autobús me deja cerca de mis destinos	El autobús me resulta cómodo	Porque me gusta	No dispongo de otro medio	Preferencia por viajar en autobús	La distancia que recorro es larga	Tardo menos tiempo
21,8%	16,3%	14,3%	13,1%	11,3%	8,6%	7,8%	6,8%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007

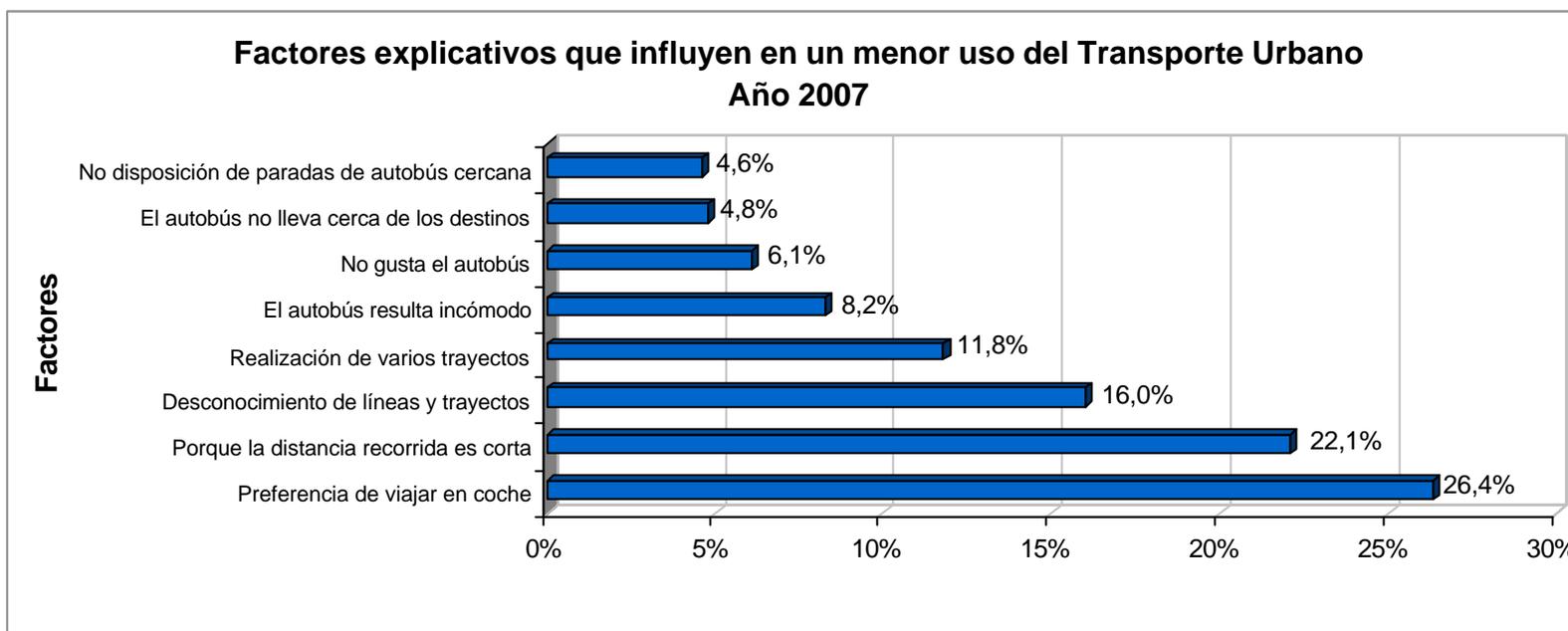


Factores explicativos que influyen en un menor uso del transporte público (%)

Preferencia de viajar en coche	Porque la distancia recorrida es corta	Desconocimiento de líneas y trayectos	Realización de varios trayectos	El autobús resulta incómodo	No gusta el autobús	El autobús no lleva cerca de los destinos	No disposición de paradas de autobús cercana
26,4%	22,1%	16,0%	11,8%	8,2%	6,1%	4,8%	4,6%

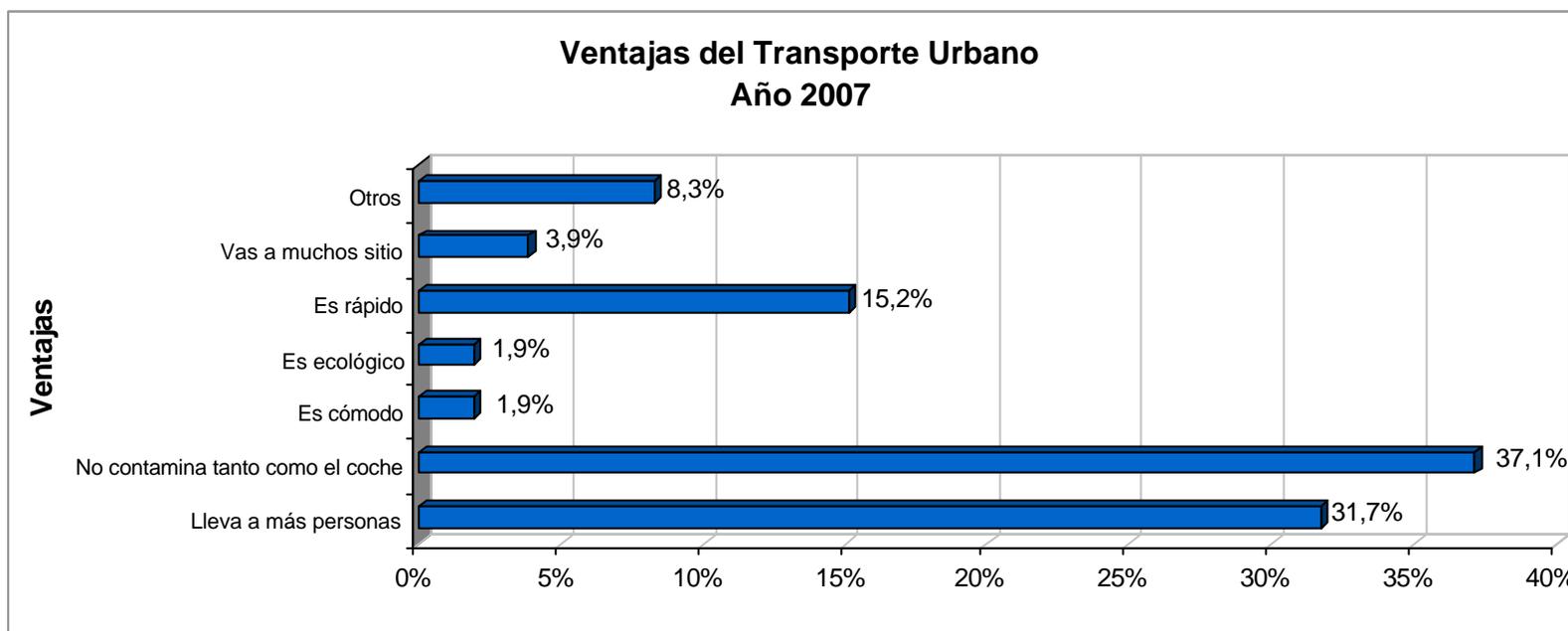
Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007

Factores explicativos que influyen en un menor uso del Transporte Urbano Año 2007



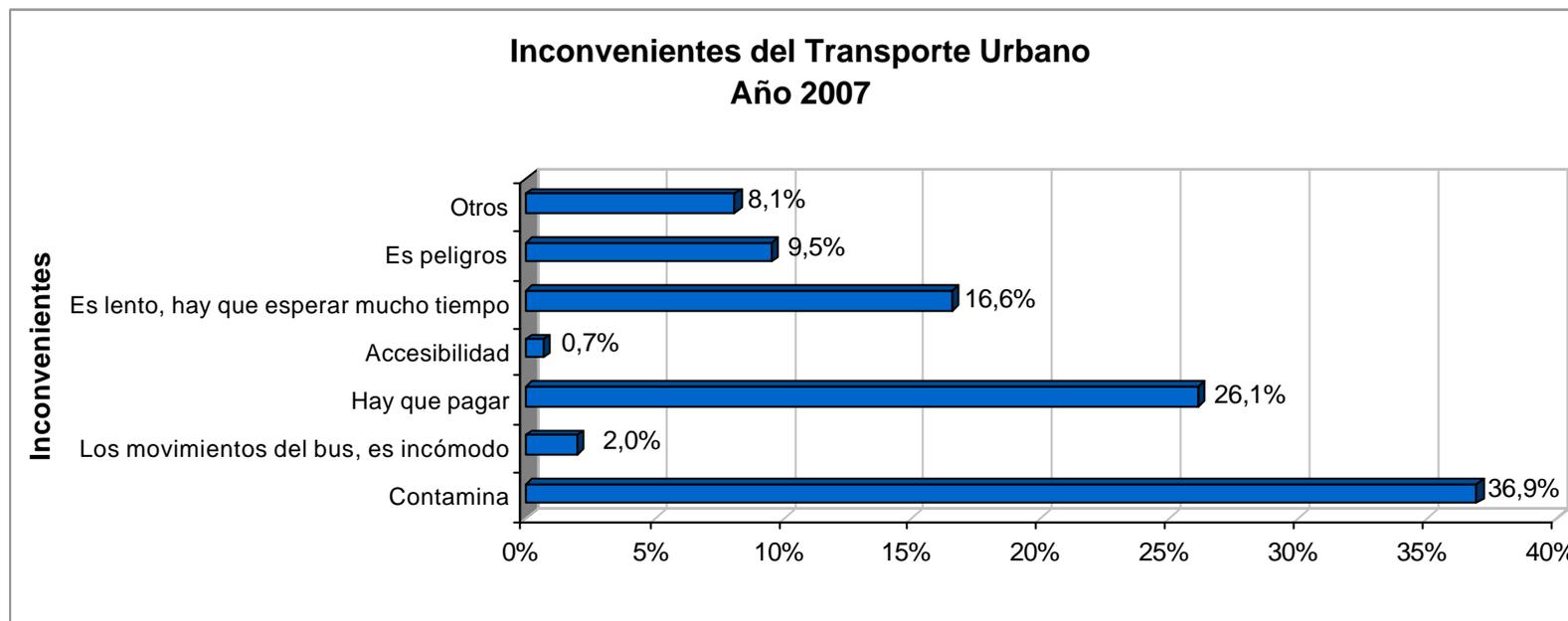
Ventajas del transporte público (%)						
Lleva a más personas	No contamina tanto como el coche	Es cómodo	Es ecológico	Es rápido	Vas a muchos sitio	Otros
31,7%	37,1%	1,9%	1,9%	15,2%	3,9%	8,3%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



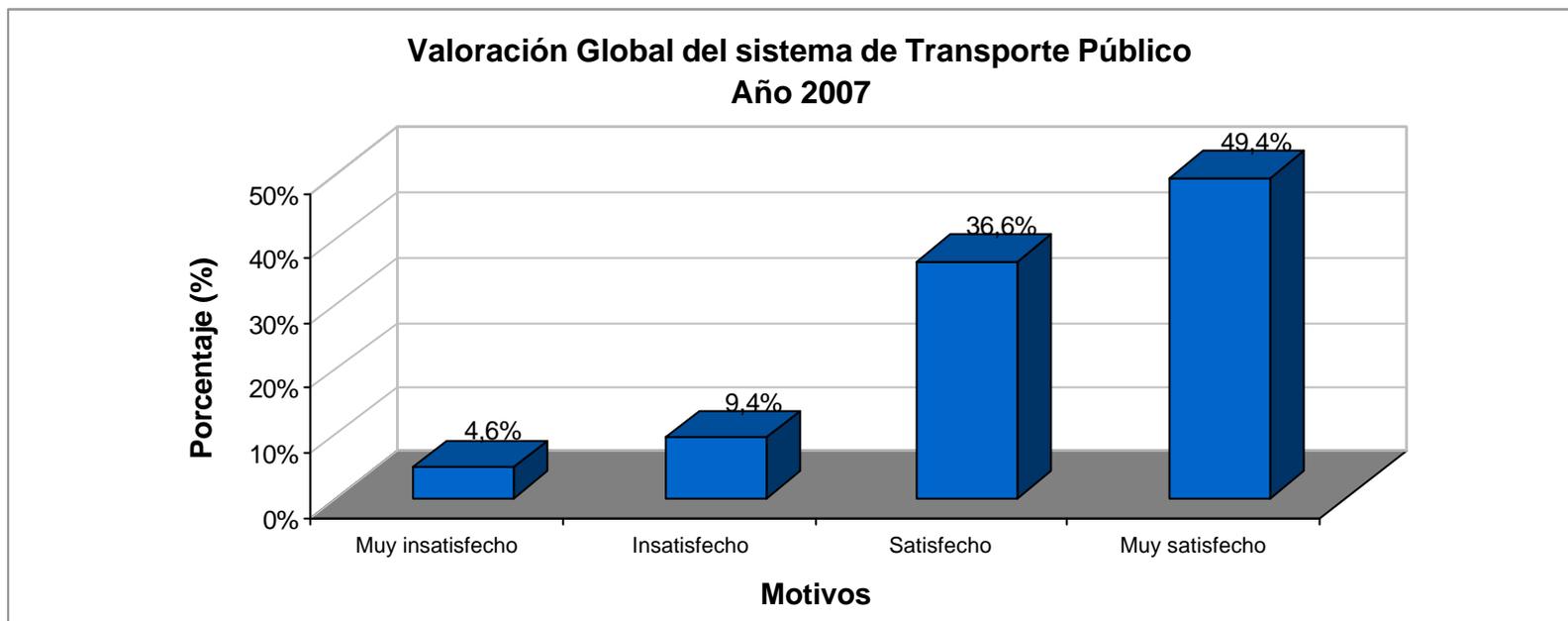
Inconvenientes del transporte público (%)						
Contamina	Los movimientos del bus, es incómodo	Hay que pagar	Accesibilidad	Es lento, hay que esperar mucho tiempo	Es peligros	Otros
36,9%	2,0%	26,1%	0,7%	16,6%	9,5%	8,1%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Valoración Global del TU(%)	Muy Insatisfecho	Insatisfecho	Satisfecho	Muy Satisfecho
Año 2007	4,6%	9,4%	36,6%	49,4%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



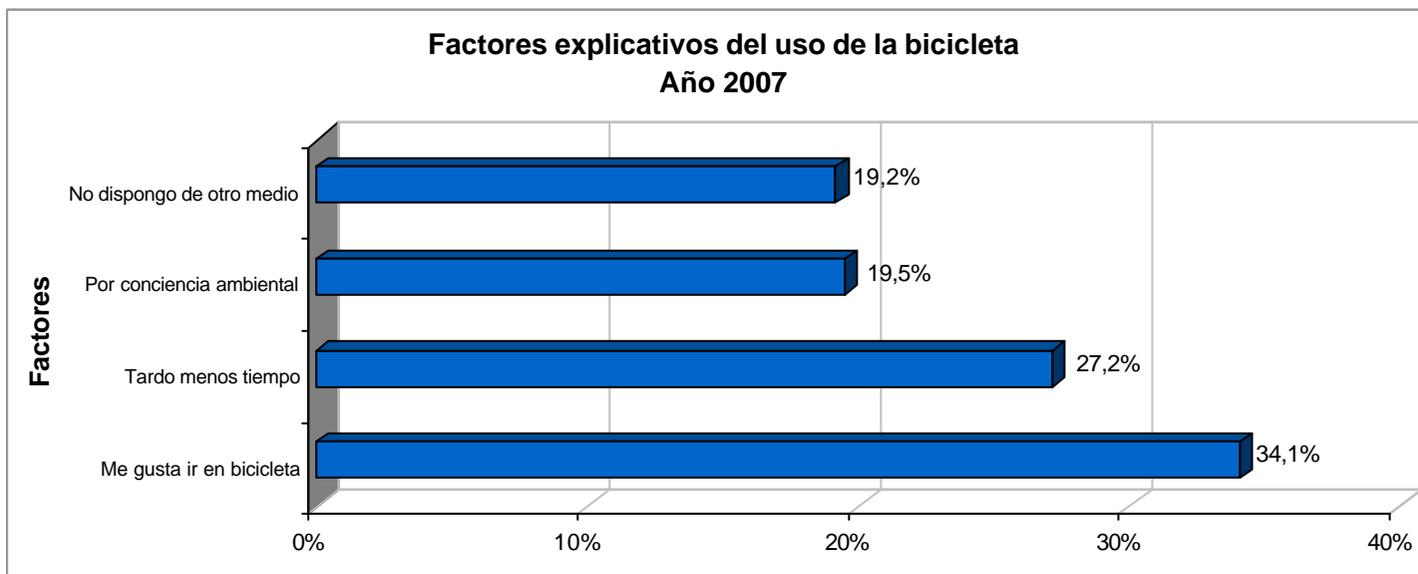
4.3.2. Bicicleta

General

Características: Los datos demuestran que durante los últimos años ha aumentado el uso de la bicicleta. Los factores explicativos de dicho aumento son principalmente que a los ciudadanos les gusta circular en bicicleta (34,1%) y tardan menos tiempo (27,2%). El aumento del uso de la bicicleta ha producido que un 90,9% de lo encuestados en 2007 vean imprescindible la construcción del carril bici en la ciudad, ya que el 43,7% de los ciclistas circulan por la carretera con todos los peligros que ello conlleva. Entre las ventajas que encuentra la población en 2007 al uso de la bicicleta se encuentra el hacer ejercicio 30,0%; por el contrario la gran desventaja es la de no haber lugares donde aparcar (35,9%), lo que atenúa aun más la necesidad de más infraestructuras en Ponferrada para este medio de transporte sostenible.

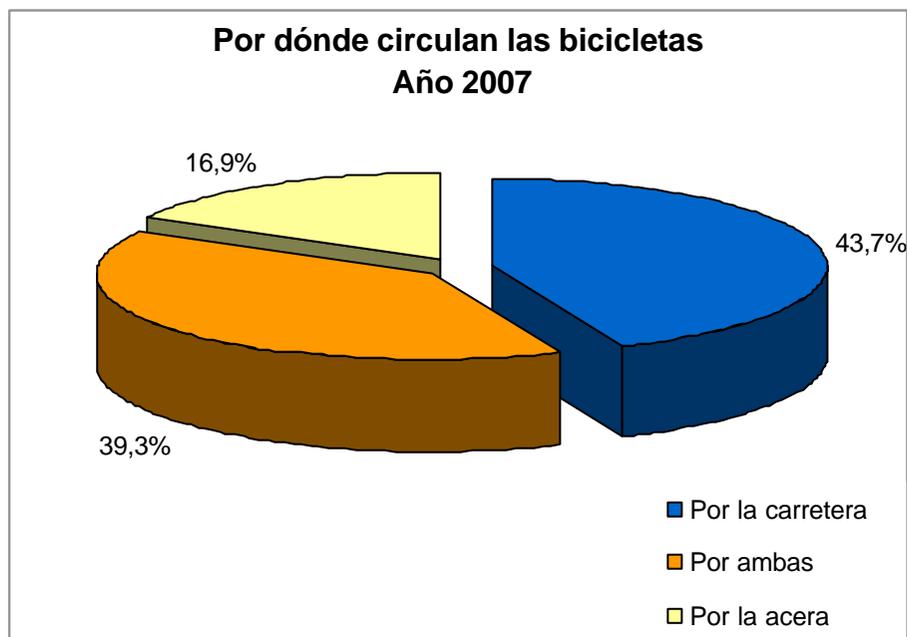
Factores explicativos del uso de la bicicleta (%)			
Me gusta ir en bicicleta	Tardo menos tiempo	Por conciencia ambiental	No dispongo de otro medio
34,1%	27,2%	19,5%	19,2%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



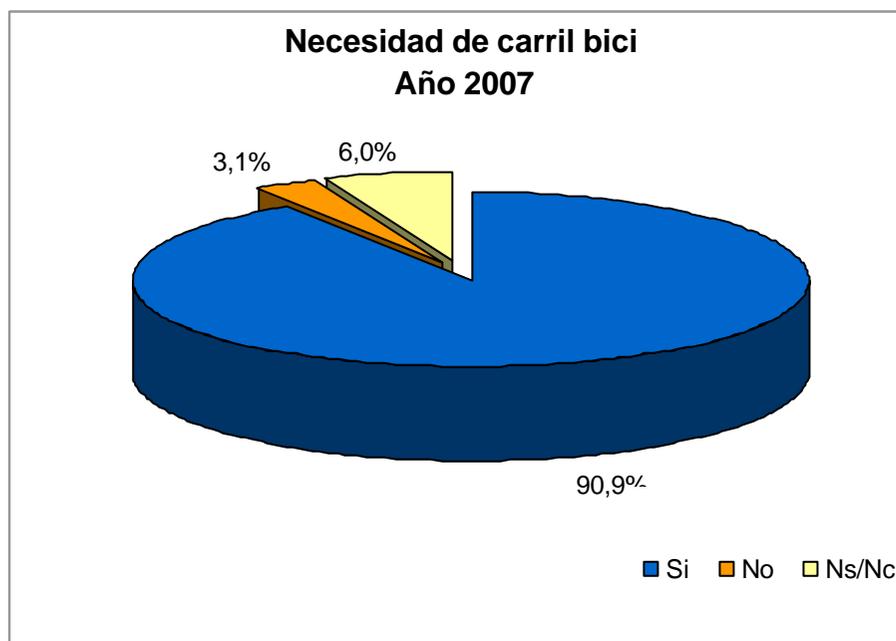
Lugar donde circulan (%)	Por la carretera	Por ambas	Por la acera
Año 2007	43,7%	39,3%	16,9%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



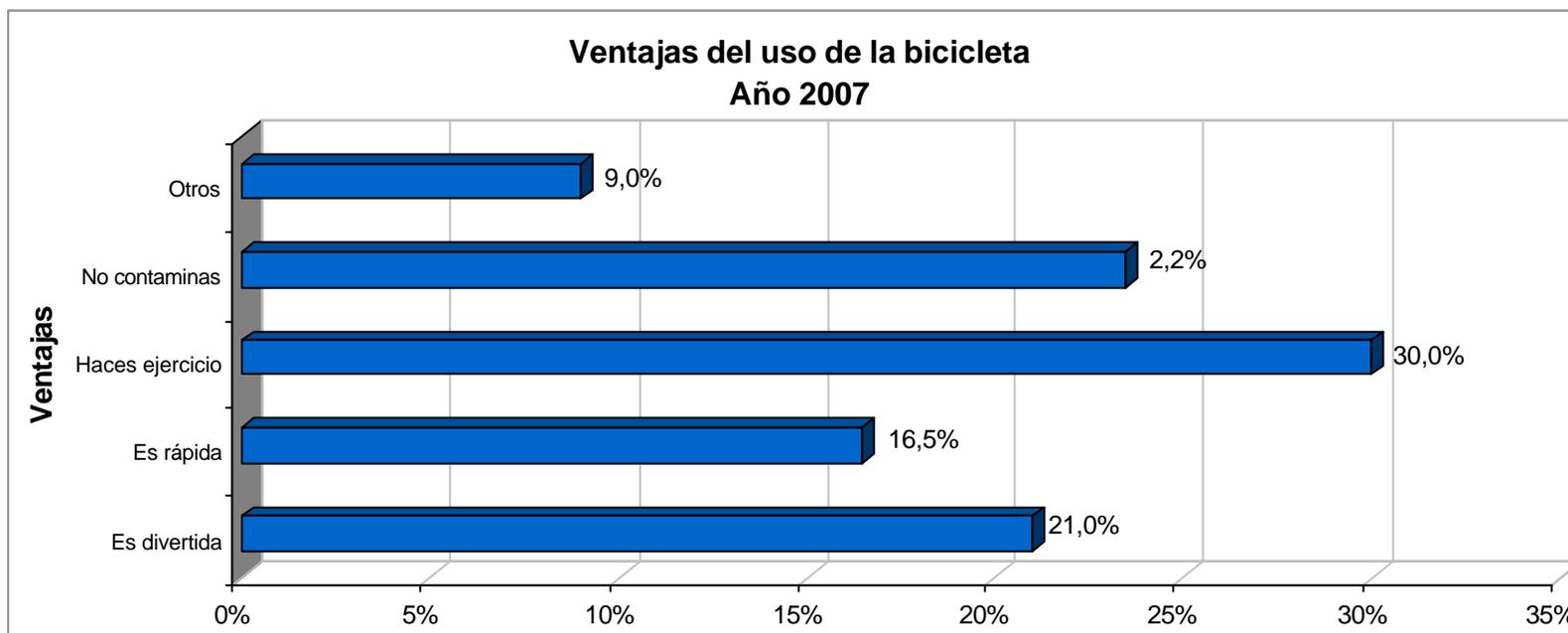
Necesidad de carril bicicleta (%)	Si	No	Ns/Nc
Año 2007	90,9%	3,1%	6,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



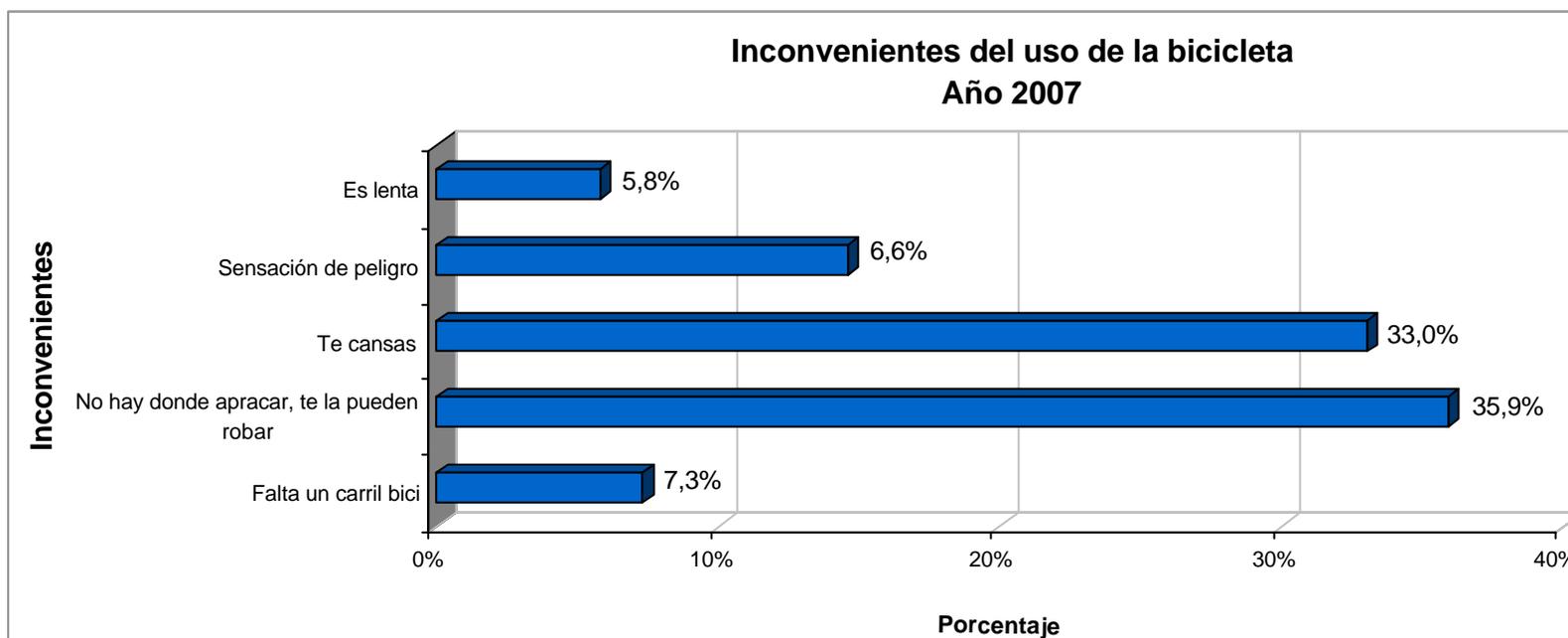
Ventajas del uso de la bicicleta (%)				
Es divertida	Es rápida	Haces ejercicio	No contaminas	Otros
21,0%	16,5%	30,0%	23,5%	9,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Inconvenientes del uso de la bicicleta (%)				
Falta un carril bici	No hay donde aparcar, te la pueden robar	Te cansas	Sensación de peligro	Es lenta
7,3%	35,9%	33,0%	14,6%	5,8%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Tu Bici

Características: Desde el inicio del sistema de préstamo de bicicletas en el año 2007, la demanda ha experimentado un crecimiento en todos sus aspectos, muy especialmente en el número de préstamos diarios, incrementándose un 46,9% desde el año 2007 hasta el 2009, a pesar de que en el 2008 se produjo un gran descenso en cuanto al número de usuarios registrados. Este aumento en la demanda ha sido respondido con una importante oferta del sistema, gracias al aumento del número de bancadas de préstamo, alcanzando en 2009 un total de 7 bancadas y la adquisición de 150 nuevas bicicletas. Como demuestran los datos, durante estos años los ciudadanos se han ido familiarizando con el sistema y el número de sanciones ha disminuido, hasta un 2,4% respecto del 2007.

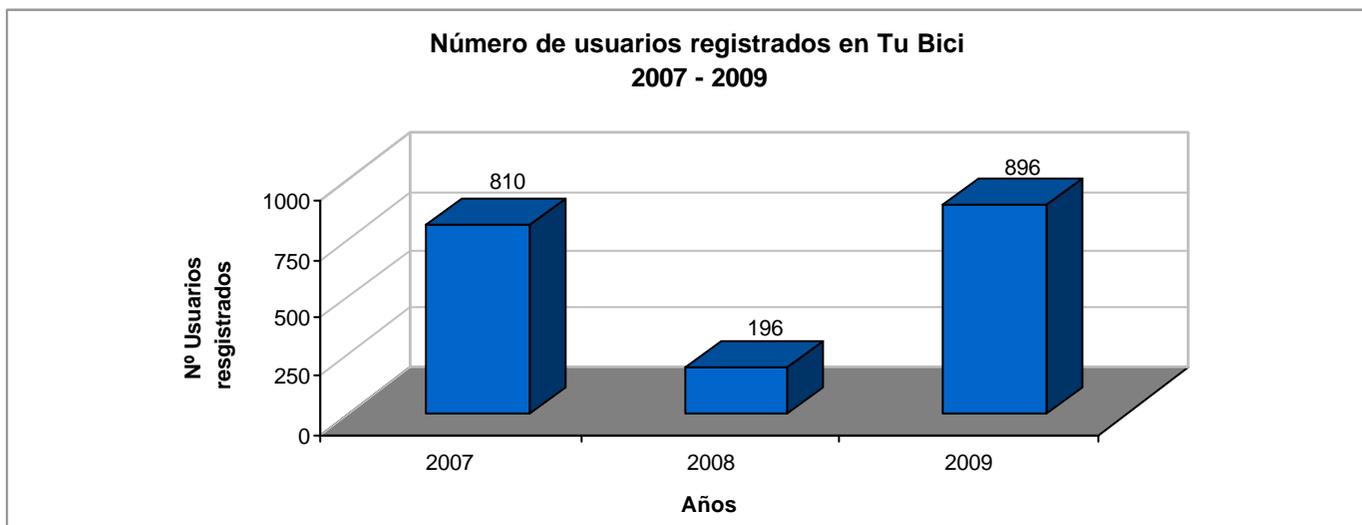
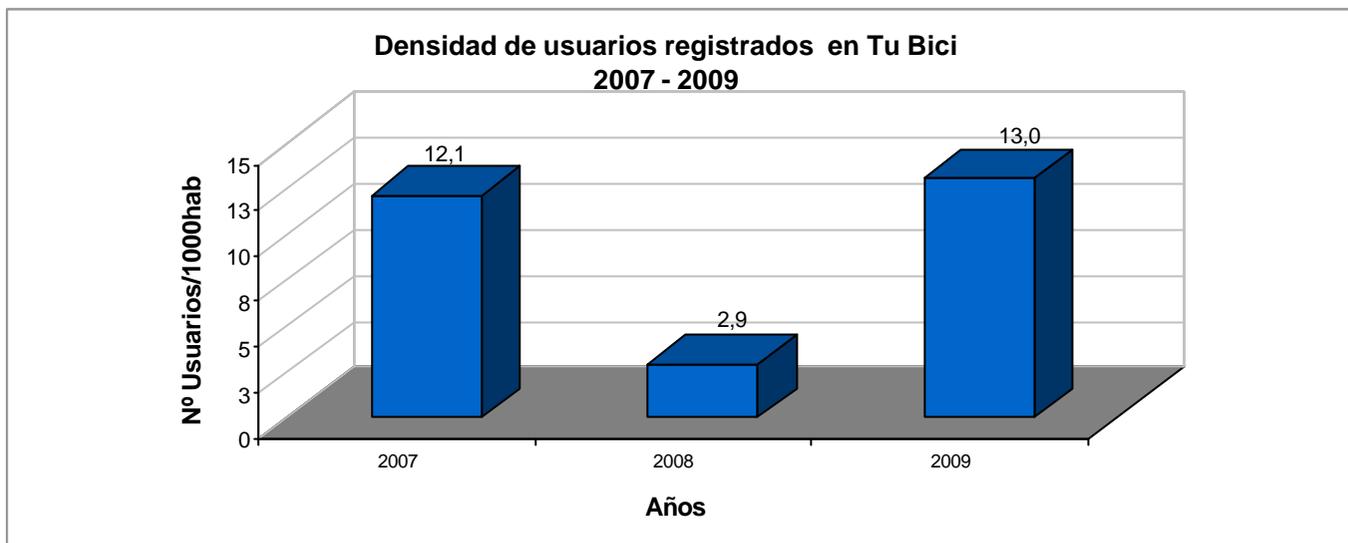
OFERTA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº de puntos de préstamo	4	4	7	75,0%	75,0%
Densidad puntos de préstamo % (nº ptos/km2)	1,6%	1,6%	2,9%	75,0%	75,0%
Nº de bicis convencionales adquiridas	100	100	150	50,0%	50,0%
Nº de bicicletas en circulación	100	100	150	50,0%	50,0%

Fuente: : Oficina de Movilidad_ Sistema de préstamo de Bicicletas (Tu Bici)

DEMANDA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº de usuarios registrados	810	196	896	10,6%	357,1%
Densidad de usuarios registrados % (Nº usuarios/1000 hab)	12,13	2,89	13,05	7,5%	351,8%

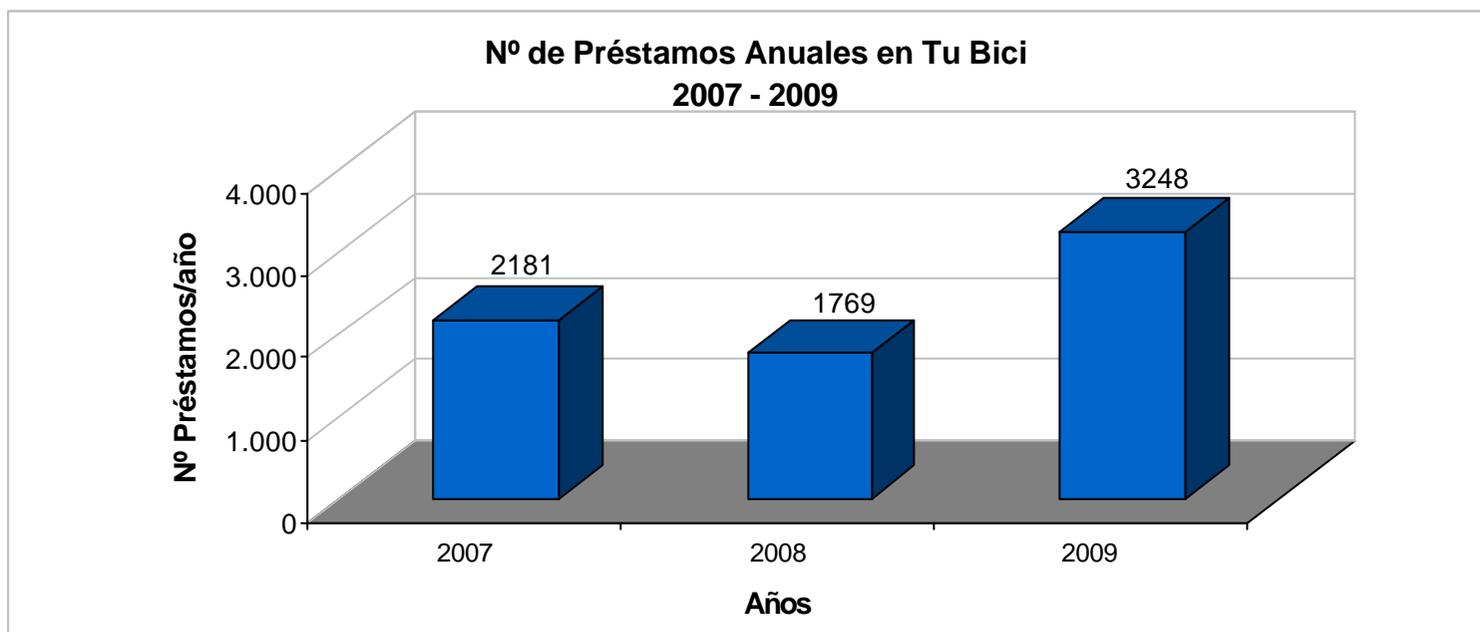
Fuente: : Oficina de Movilidad_ Sistema de préstamo de Bicicletas (Tu Bici)

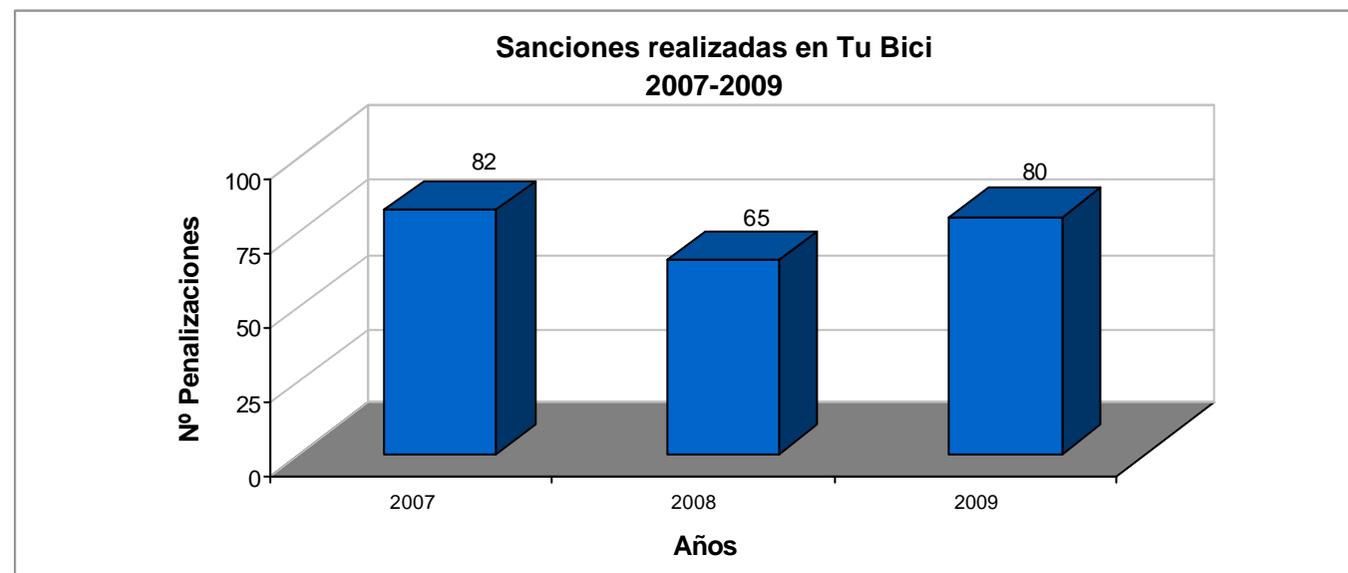
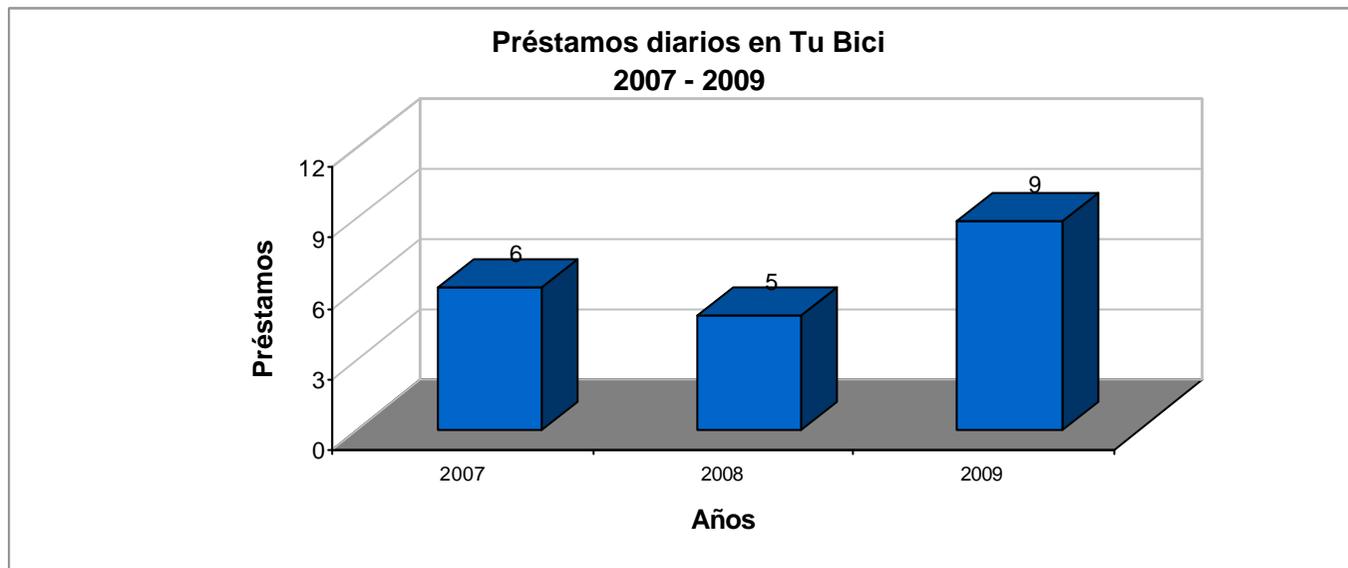




DEMANDA	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº Prestamos anuales	2.181	1.769	3.248	48,9%	83,6%
Nº Prestamos diarios (préstamos/día)	6	5	9	46,9%	83,3%
Nº medio de prestamos por usuario al año (préstamos/Nº usuarios)	3	2	2	33,8%	-60,1%
Nº de sanciones	82	65	80	-2,4%	23,1%

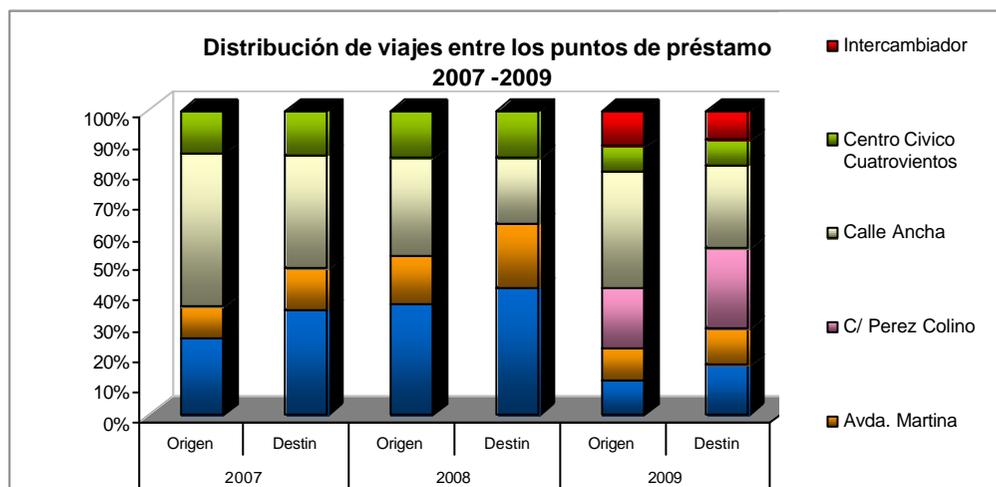
Fuente: : Oficina de Movilidad_ Sistema de préstamo de Bicicletas (Tu Bici)





DEMANDA Nº Prestamos/año por pto (prest/año.pto)	2007		2008		2009		%09/07		%09/08	
	Origen	Destino								
Avda: Asturias					306	516				
Avda. Valdes	544	735	646	735	329	421	-39,5%	-42,7%	-49,1%	-42,7%
Avda. Martina	219	292	279	370	314	319	43,4%	9,2%	12,5%	-13,8%
C/ Perez Colino	-	-	-	-	572	684	-	-	-	-
Calle Ancha	1.079	799	562	386	1.108	707	2,7%	-11,5%	97,2%	83,2%
Centro Civico Cuatrovientos	298	314	277	273	236	213	-20,8%	-32,2%	-14,8%	-22,0%
Intercambiador	-	-	-	-	342	257	-	-	-	-

Fuente: : Oficina de Movilidad_ Sistema de préstamo de Bicicletas (Tu Bici)



4.3.3. Vehículo Privado

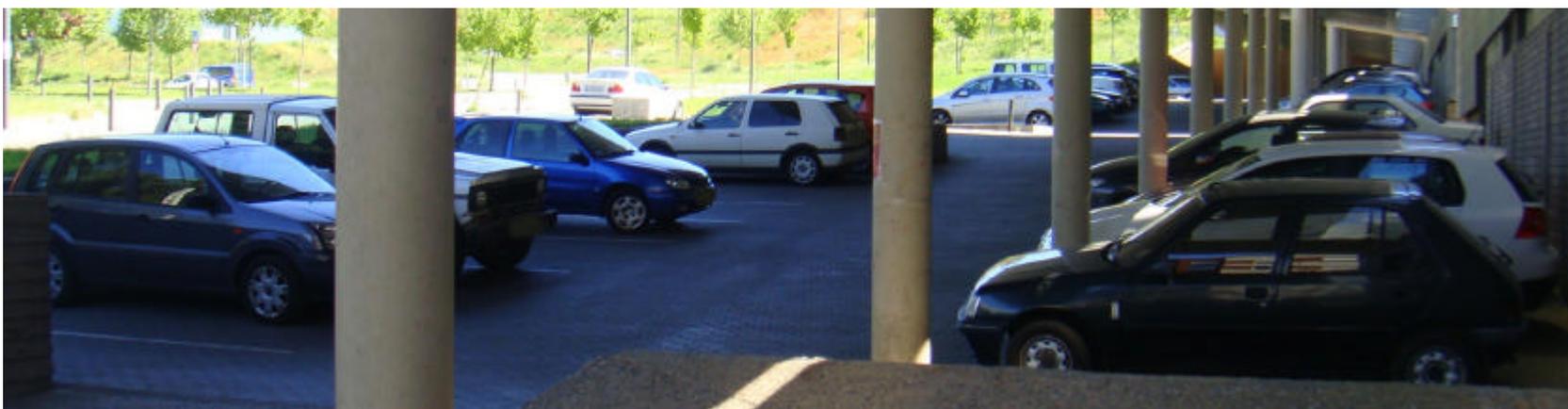
General

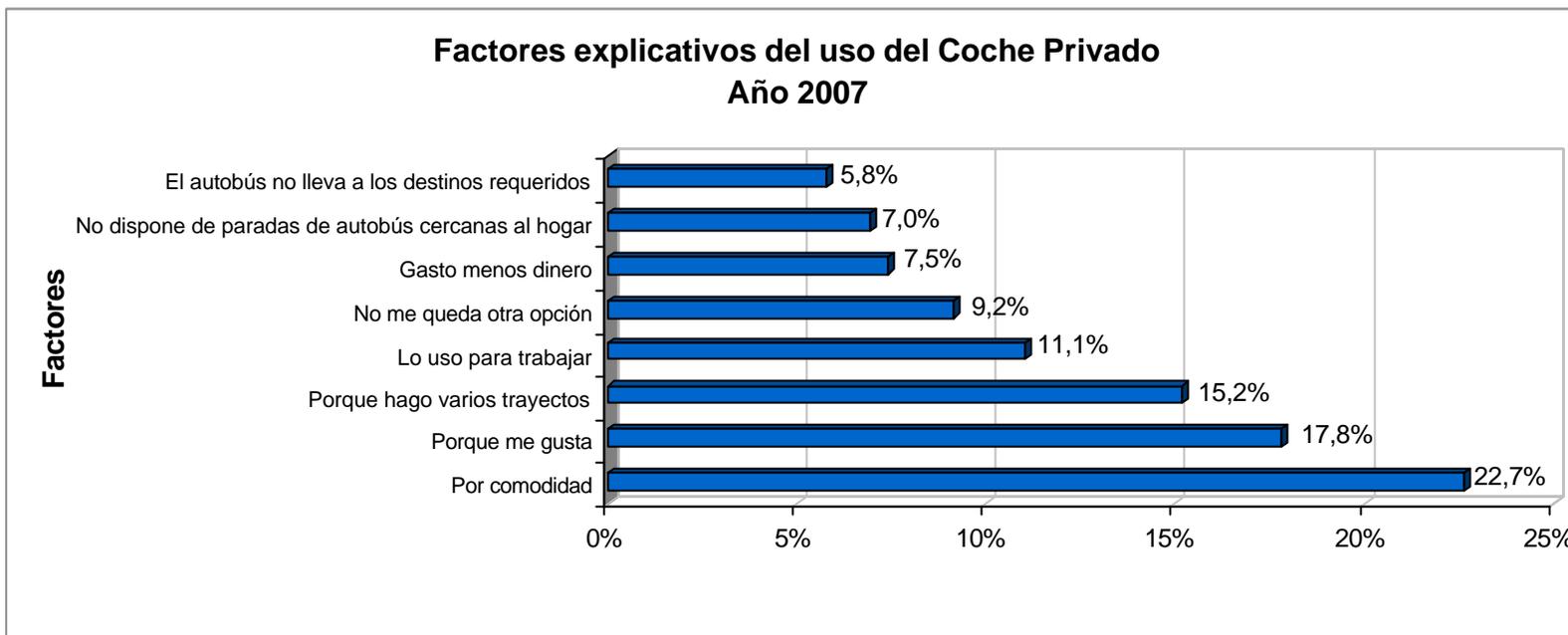
Características: Como puede observarse, entre los factores que influyen en el uso del coche como medio principal de transporte se encuentra la comodidad (22,7%). Este factor también se evidencia entre las principales ventajas que los ciudadanos ven al uso del coche, la rapidez y la comodidad, las cuales suponen el 88,1% de las respuestas en 2007 (45,1% y 43,0% respectivamente). Entre las desventajas se encuentra mayoritariamente la contaminación (65,0%) seguido de la accidentabilidad (19,9%). En 2007, el 62,03% posee un coche por hogar. Ésto podemos asociarlos con los datos obtenidos de la percepción de dificultad en el aparcamiento, ya que en este caso, el 68% de los encuestados manifestó percibir dificultades de aparcamiento en la calle. En cuanto a las zonas que se perciben con mayores problemas de aparcamiento encontramos la zona centro con un 77%. Por otro lado, las encuestas destacan que los ponferradinos suelen aparcar con mayor frecuencia en la calle, en aquellas zonas que se encuentren exentas de pago (41,48%).

Factores explicativos del uso del coche (%)

Por comodidad	Porque me gusta	Porque hago varios trayectos	Lo uso para trabajar	No me queda otra opción	Gasto menos dinero	No dispone de paradas de autobús cercanas al hogar	El autobús no lleva a los destinos requeridos
22,7%	17,8%	15,2%	11,1%	9,2%	7,5%	7,0%	5,8%

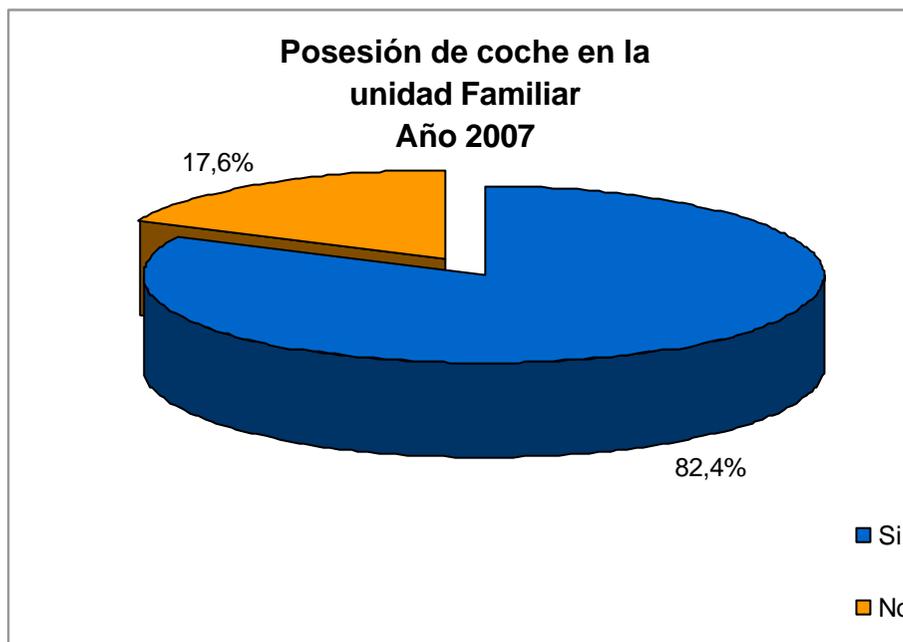
Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007





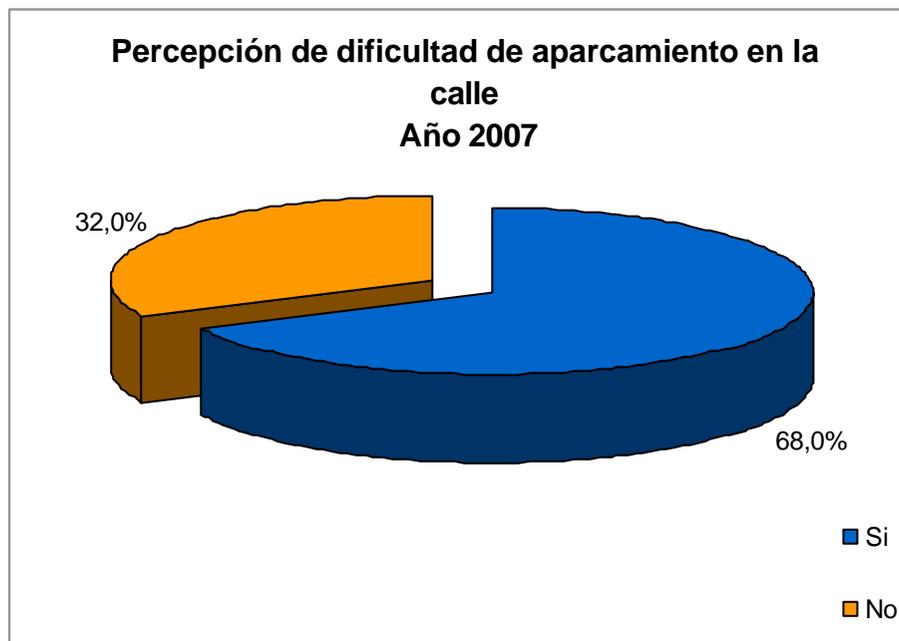
Posesión de coche en la unidad familiar (%)	Si	No
Año 2007	82,4%	17,6%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



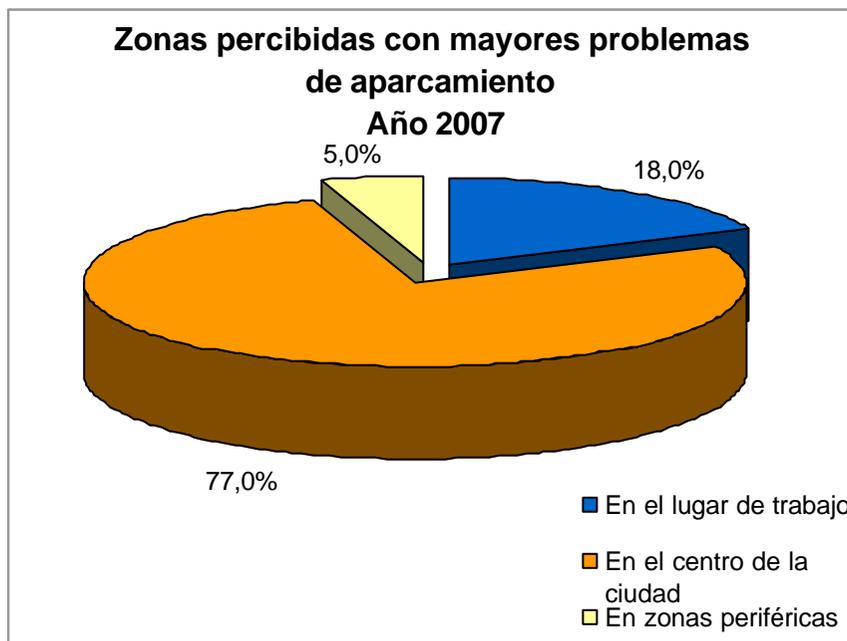
Percepción de dificultad de aparcamiento en la calle (%)	Si	No
Año 2007	68,0%	32,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



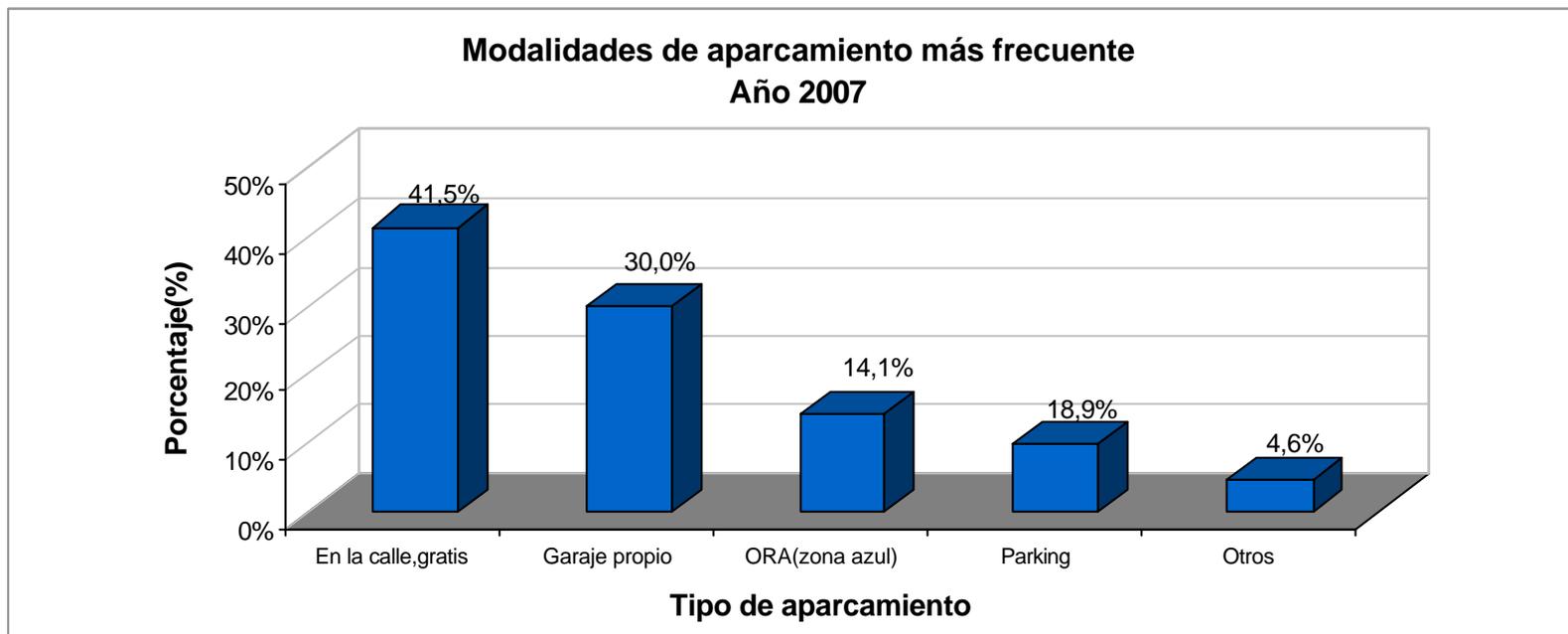
Zonas percibidas con mayores problemas para el aparcamiento (%)	En el lugar de trabajo	En el centro de la ciudad	En zonas periféricas
Año 2007	18,0%	77,0%	5,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



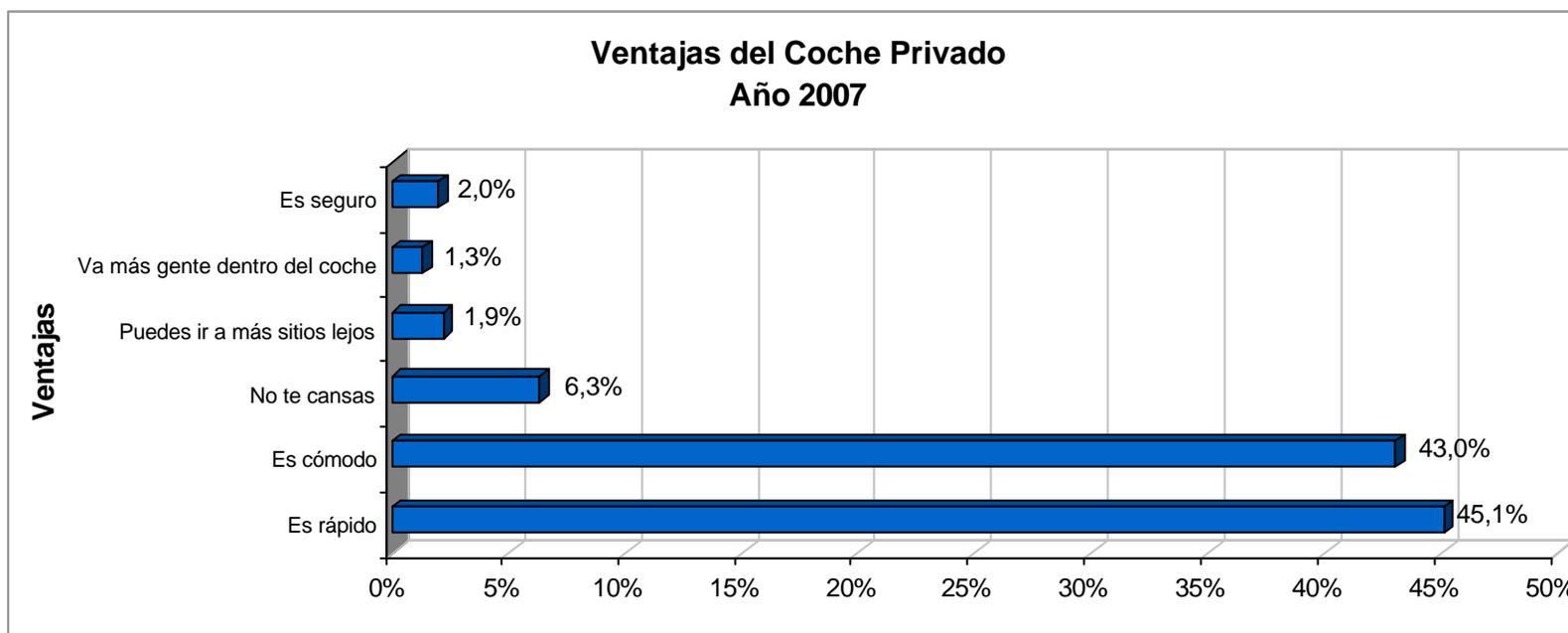
Modalidades de aparcamiento más frecuente (%)				
En la calle, gratis	Garaje propio	ORA(zona azul)	Parking	Otros
41,5%	30,0%	14,1%	9,8%	4,6%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



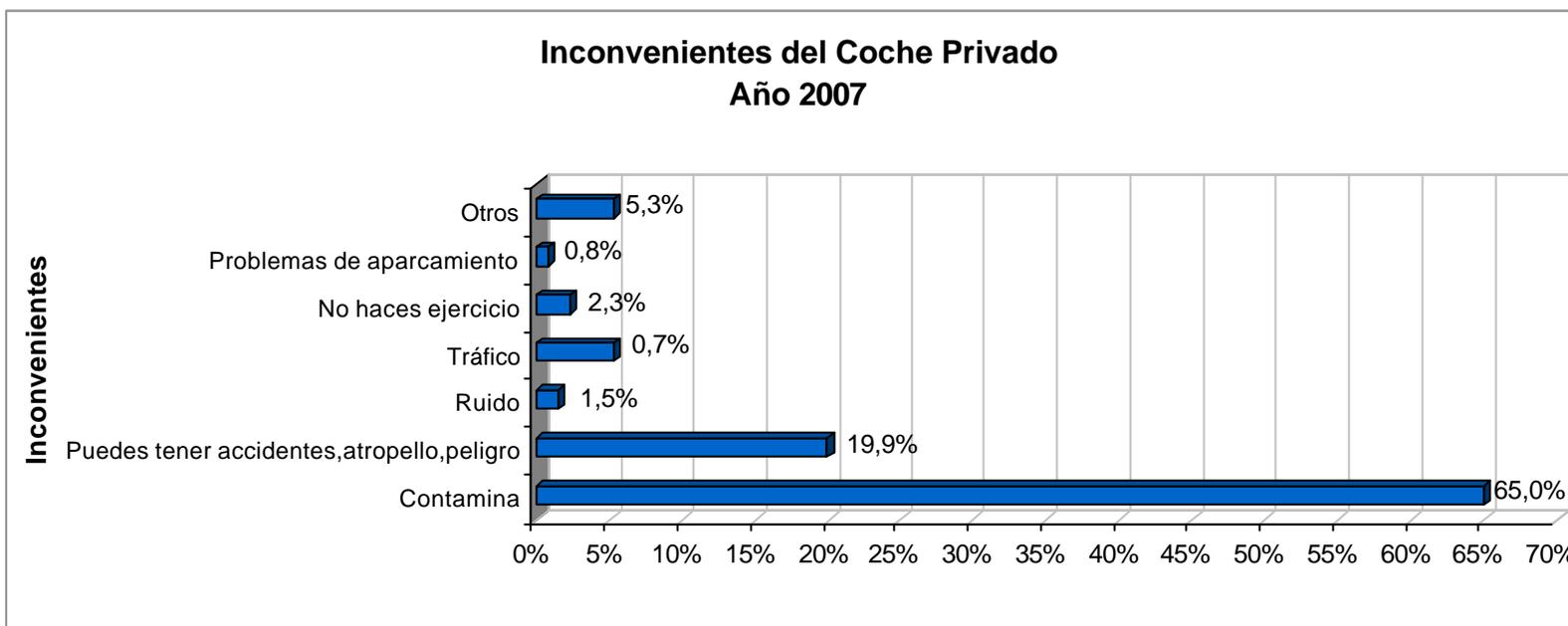
Ventajas del uso del vehículo privado (%)					
Es rápido	Es cómodo	No te cansas	Puedes ir a más sitios lejos	Va más gente dentro del coche	Es seguro
45,1%	43,0%	6,3%	2,2%	1,3%	2,0%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Inconvenientes del uso del vehículo privado (%)						
Contamina	Puedes tener accidentes, atropello, peligro	Ruido	Tráfico	No haces ejercicio	Problemas de aparcamiento	Otros
65,0%	19,9%	1,5%	5,3%	2,3%	0,8%	5,3%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



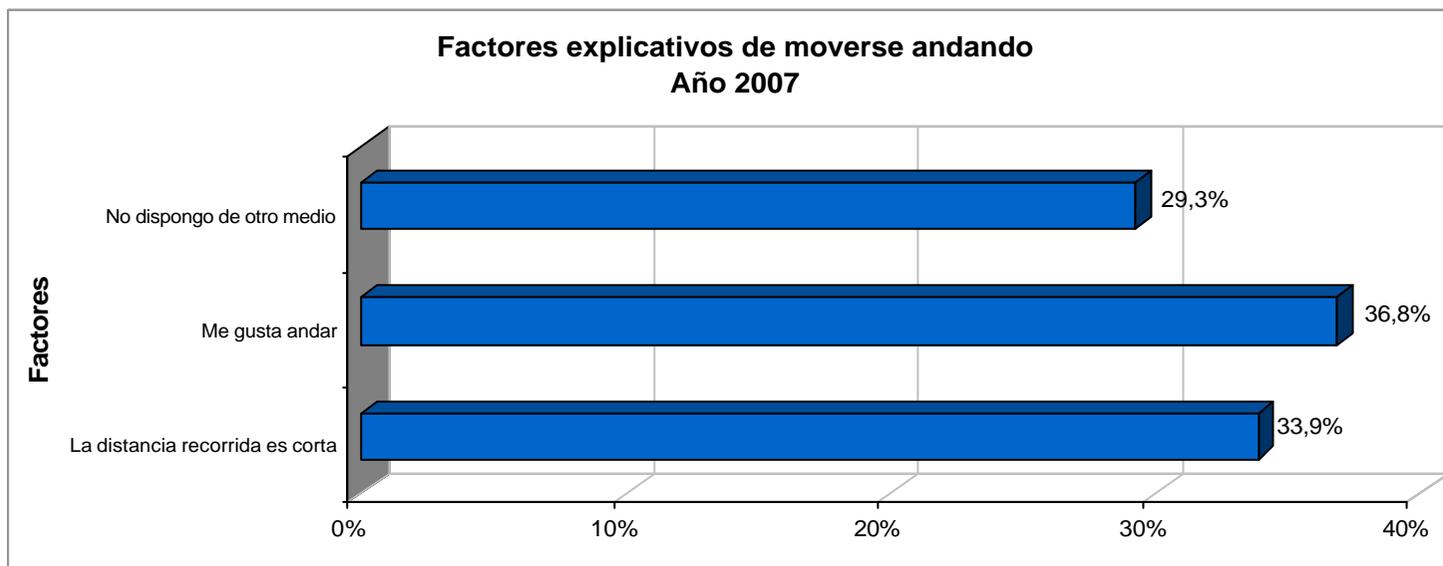
4.3.4. Andando

General

Características : La opción de desplazarse a pie puede significar mejoras en la calidad de vida de las personas así como en la sostenibilidad en las ciudades. Sin embargo, no hay que olvidar que para que este medio se privilegie frente a otros, es imprescindible crear las condiciones necesarias para ello, tarea en la cual las administraciones desempeñan un papel fundamental, fomentando acciones como: reducción la peligrosidad en las calles (señalización, iluminación, etc.), creación de infraestructuras adecuadas para el paseo (aceras anchas, pasos de cebra, etc.), entre otras. Adicionalmente, el desplazarse andando es el segundo medio de transporte más utilizado habitualmente en Ponferrada (38,3%). Los factores que justifican esta elección según la encuesta realizada en 2007 son la afición a andar un 36,8%, distancias recorridas cortas 36,8%, y por último, como factor de influencia en los desplazamientos a pie es la falta de otro medio de transporte (29,3%). Entre los inconvenientes que los ciudadanos destacan para desplazarse andando son el riesgo de atropello y el cansancio, conjuntamente alcanzan el 35,5%.

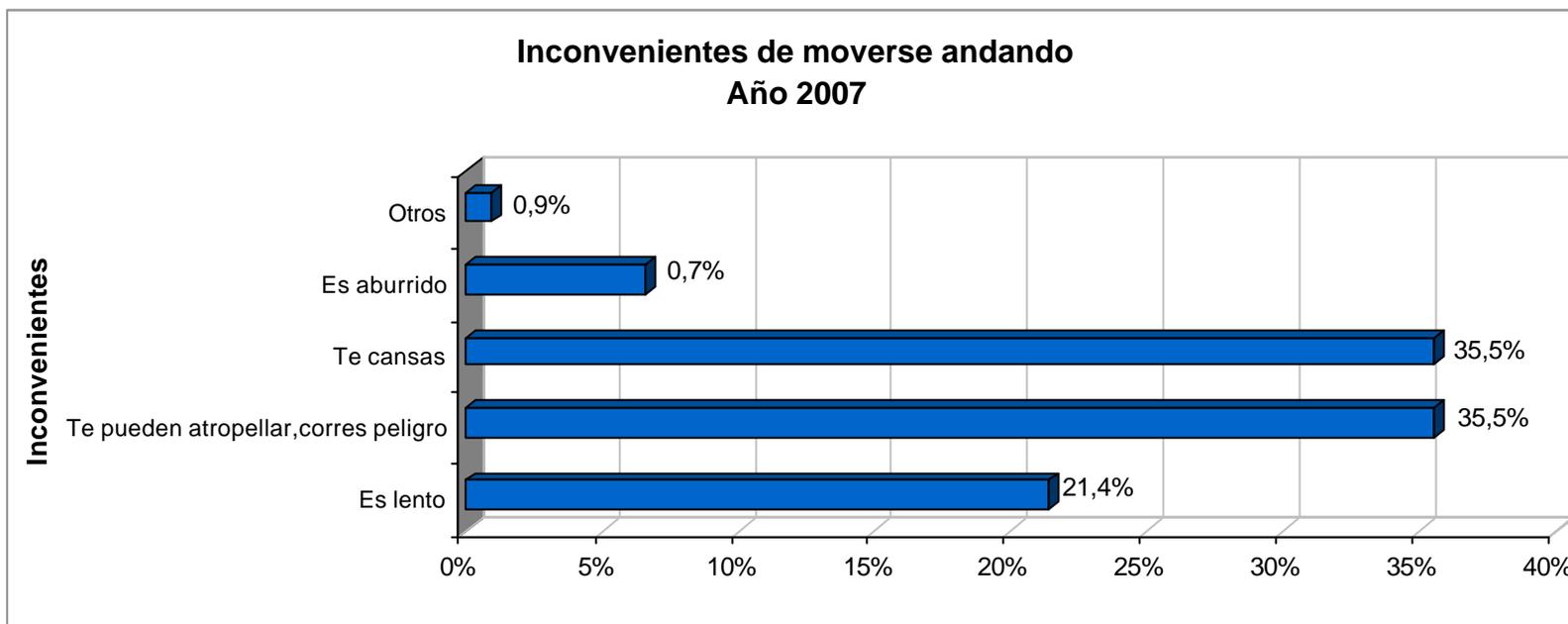
Factores explicativos de moverse andando (%)		
La distancia recorrida es corta	Me gusta andar	No dispongo de otro medio
33,9%	36,8%	29,3%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



Inconvenientes de moverse andando (%)				
Es lento	Te pueden atropellar, corres peligro	Te cansas	Es aburrido	Otros
21,4%	35,5%	35,5%	6,6%	0,9%

Fuente: Estudio Sociológico del Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ponferrada 2007



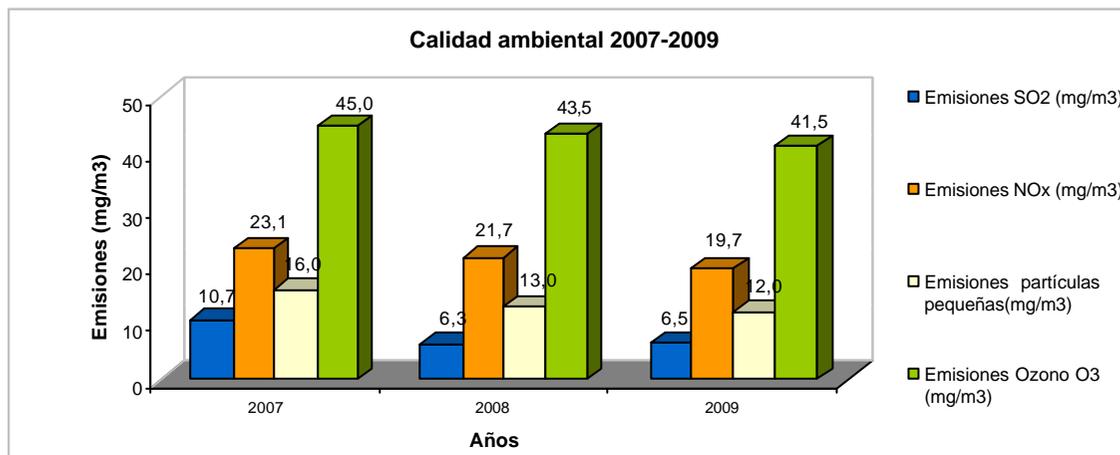
4.4. Calidad ambiental

4.4.1. Datos Generales

Características: La calidad ambiental en la ciudad ha mejorado considerablemente produciéndose un descenso en las emisiones de SO₂, NO_x, Pequeñas Partículas y Ozono desde el año 2007 hasta el 2009, destacando sobre todo el descenso en emisiones SO₂ de un 39,1% a pesar de que en el año 2009 se produjo un aumento de las emisiones de un 2,6%.

	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Emisiones SO ₂ (mg/m ³)	10,7	6,3	6,5	-39,1%	2,6%
Emisiones NO _x (mg/m ³)	23,1	21,7	19,7	-14,9%	-9,2%
Emisiones partículas pequeñas(mg/m ³)	16,0	13,0	12,0	-25,0%	-7,7%
Emisiones Ozono O ₃ (mg/m ³)	45,0	43,5	41,5	-7,8%	-4,6%

Fuente: Laboratorio Municipal



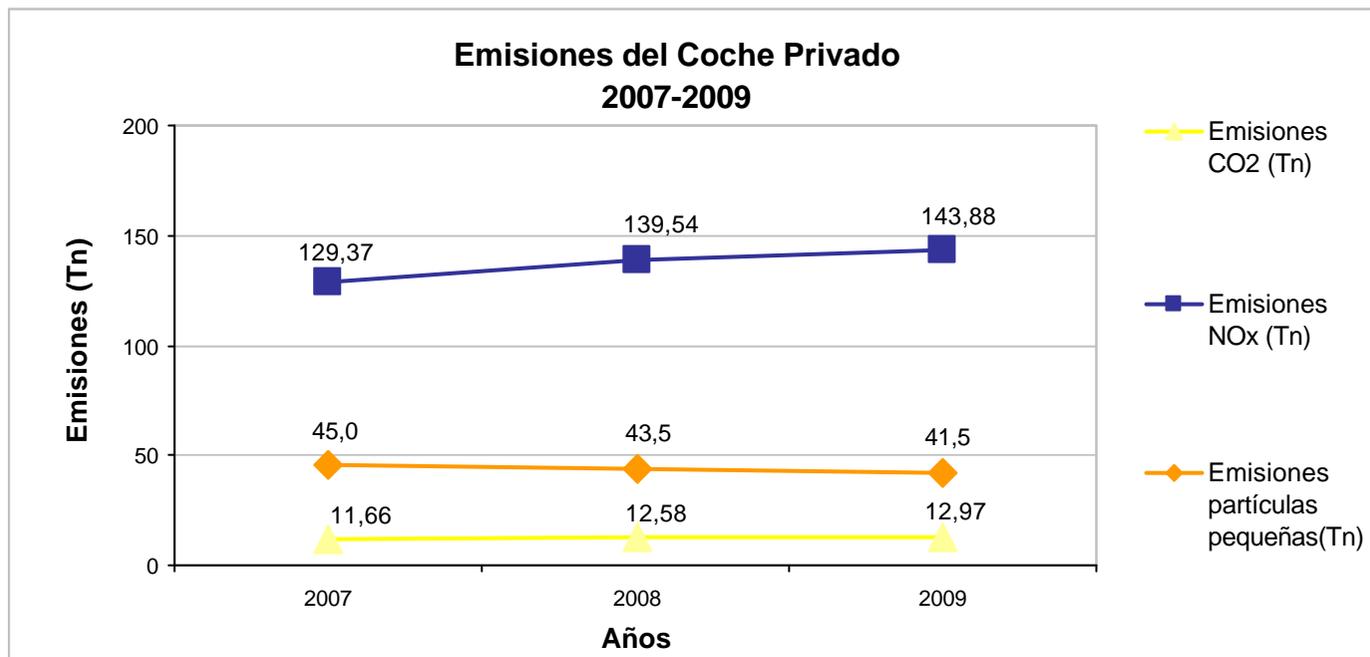
4.4.2. Eficiencia Energética

Coche Privado

Características : Se observa un aumento o disminución de las emisiones proporcional al del parque de vehículos en la ciudad de Ponferrada.

	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Parque de vehículos	39.643	42.761	44.091	11,2%	3,1%
Km recorridos (km/a)	70.881.684	76.456.668	78.834.708	11,2%	3,1%
Consumo de Combustible (kWh/a)	43.318.632	46.725.728	48.179.043	11,2%	3,1%
Emisiones CO2 (Tn)	11,66	12,58	12,97	11,2%	3,1%
Emisiones NOx (Tn)	129,37	139,54	143,88	11,2%	3,1%
Emisiones partículas pequeñas(Tn)	4,98	5,37	5,53	11,2%	3,1%

Fuente: Oficina de Movilidad

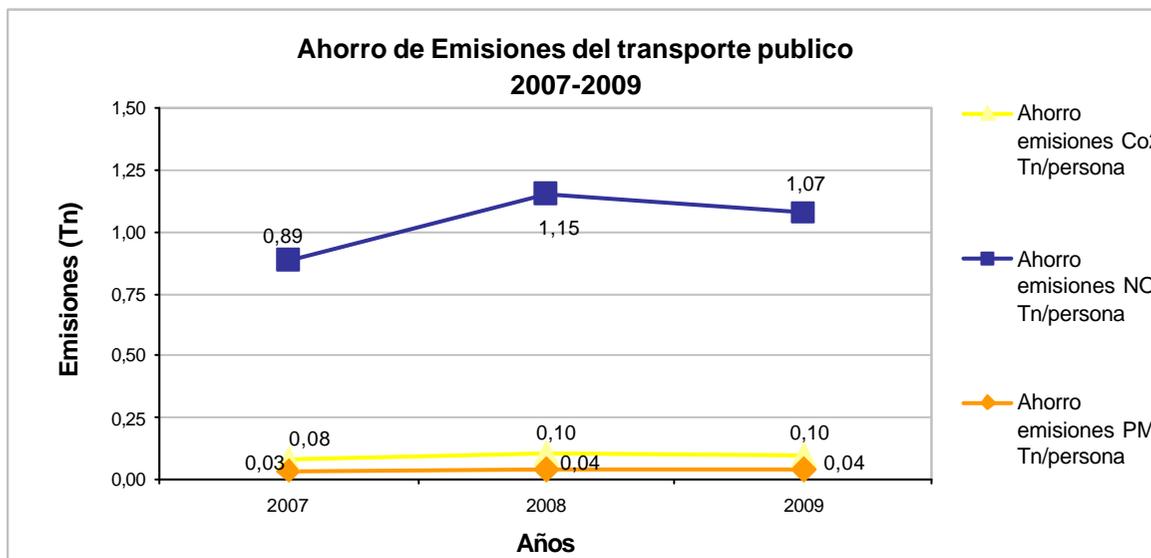
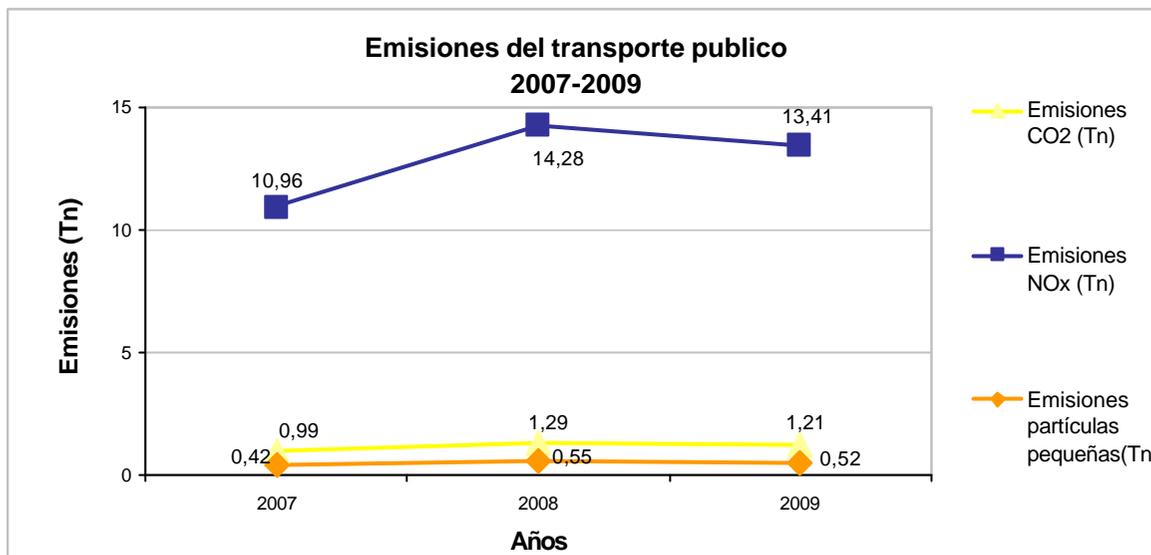


Transporte Urbano

Características : Durante el 2009, debido al descenso del número de kilómetros producido por la nueva planificación de las líneas se redujo el consumo de combustibles y por tanto las emisiones producidas. También se produjo en 2008 un descenso en el ahorro de emisiones comparado con el de los turismos, cuya ocupación media es de 1,58 viajeros, gracias a que la ocupación media de los autobuses urbanos se mantuvo.

	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Parque de vehículos	15	15	14	-6,7%	-6,7%
Km recorridos (km/a)	956.641	1.241.631	1.160.337	21,3%	-6,5%
Consumo de Combustible (kWh/a)	13.660.005	17.791.314	16.713.203	22,4%	-6,1%
Emisiones CO2 (Tn)	0,99	1,29	1,21	22,4%	-6,1%
Emisiones NOx (Tn)	10,96	14,28	13,41	22,4%	-6,1%
Emisiones partículas pequeñas(Tn)	0,42	0,55	0,52	22,4%	-6,1%
Ahorro Energético (Kwh/persona)	342.706	124.433,39	114.551,45	-66,6%	-7,9%
Ahorro emisiones Co2 (Tn/persona)	0,08	0,10	0,10	21,0%	-6,7%
Ahorro emisiones NOx (Tn/persona)	0,89	1,15	1,07	21,0%	-6,7%
Ahorro emisiones PM (Tn/persona)	0,03	0,04	0,04	21,0%	-6,7%

Fuente: Oficina de Movilidad



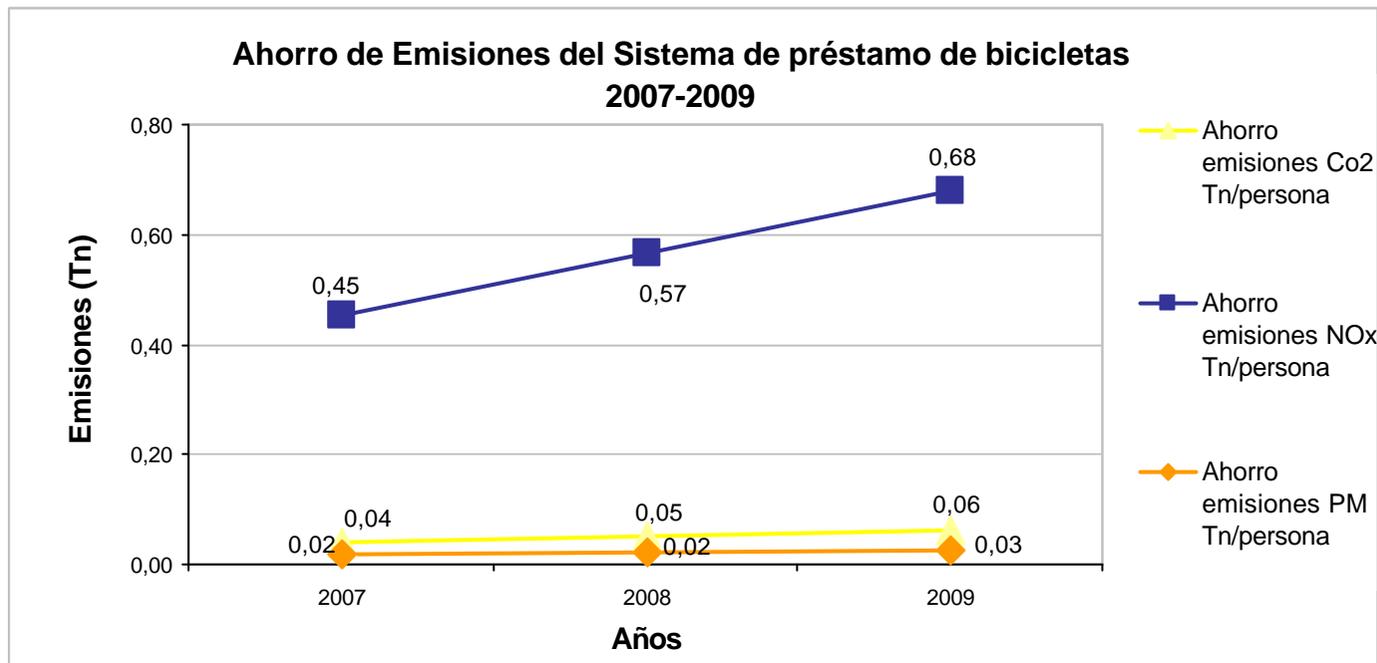
Sistema de Préstamo de bicicletas: Tu Bici

Características : La ampliación del sistema de préstamo Tu Bici tanto en número de bancadas como en bicicletas en circulación ha producido un aumento proporcional en el ahorro de combustible y emisiones del vehículo privado, al realizarse un mayor número de desplazamientos en este medio de transporte no contaminante.

	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº de bicicletas en circulación	40	50	60	50,0%	20,0%
Ahorro Energético (Kwh/persona)	100.456	125.571	150.685	50,0%	20,0%
Ahorro emisiones Co2 (Tn/persona)	0,04	0,05	0,06	50,0%	20,0%
Ahorro emisiones NOx (Tn/persona)	0,45	0,57	0,68	50,0%	20,0%
Ahorro emisiones PM (Tn/persona)	0,02	0,02	0,03	50,0%	20,0%

Fuente: Oficina de Movilidad





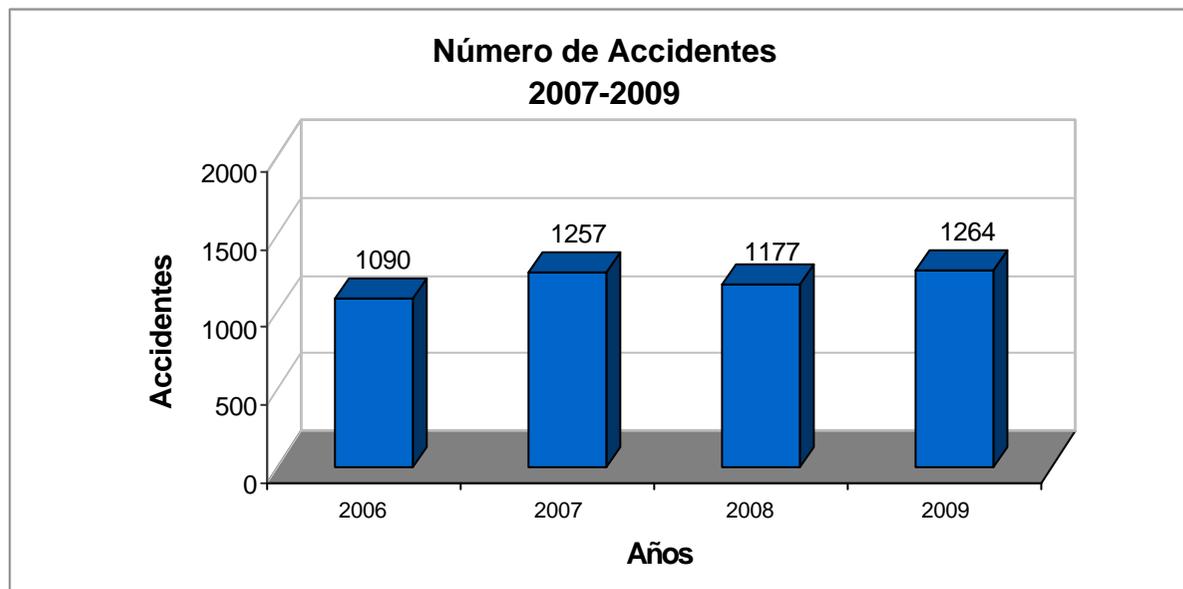
4.5. Seguridad vial

4.5.1. Datos Generales

Características: En el año 2009 se produjeron 1.264 accidentes y una disminución del 7,4% respecto del año anterior manteniéndose la tendencia de la siniestralidad vial. La vía pública que concentró en 2009 el mayor número de accidentados fue la Avenida del Castillo y la Avenida de Galicia con 94 y 83 accidentes respectivamente. Hay que destacar el gran descenso de accidentes que se ha producido en la Avenida de los Escritores de un 47,2% menos respecto del 2007.

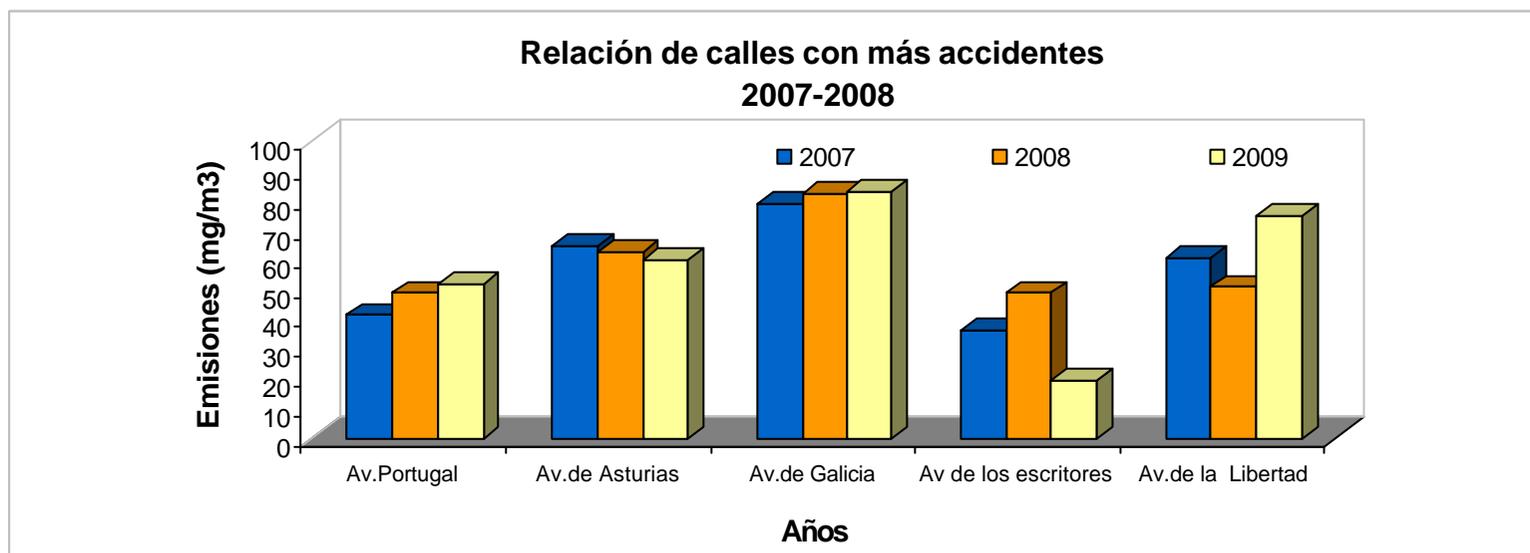
	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº de accidentes (accid/año)	1.257	1.177	1.264	16,0%	7,4%

Fuente: Policía Municipal de Ponferrada



Relación de calles con más accidentes	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Av.Portugal	41	49	52	26,8%	6,1%
Av.de Asturias	65	63	60	-7,7%	-4,8%
Av.de Galicia	79	82	83	5,1%	1,2%
Av.del Castillo	93	70	94	1,1%	34,3%
Av de los escritores	36	49	19	-47,2%	-61,2%
Av.de la Libertad	61	51	75	23,0%	47,1%

Fuente: Policía Municipal de Ponferrada



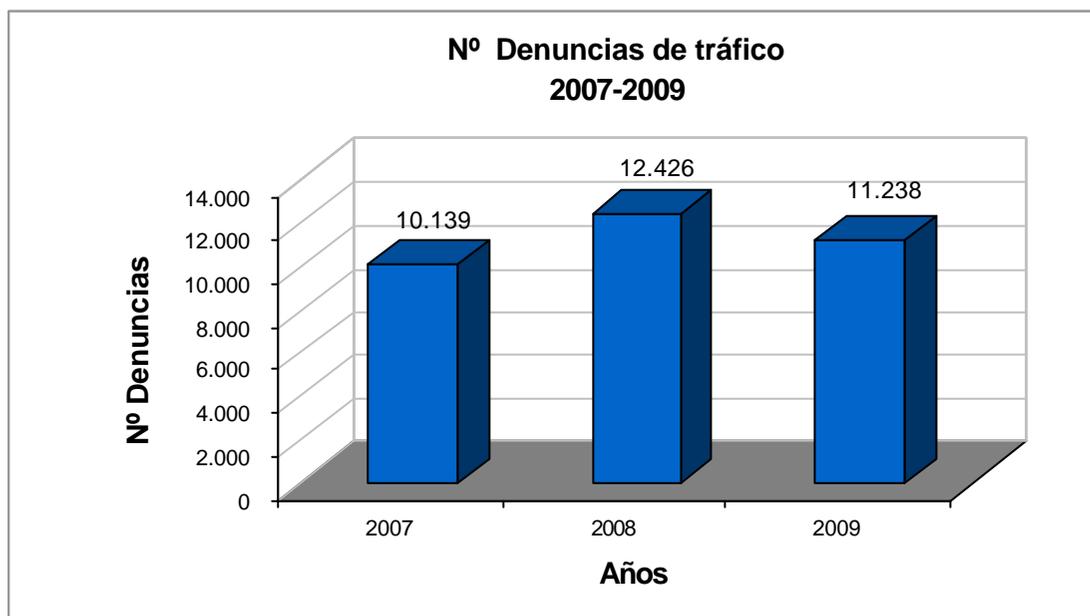
4.6. Control de la movilidad por los agentes de la autoridad

4.6.1. Datos Generales

Características: En el año 2008 se ha producido un incremento de 2.287 denuncias de los Agentes a infracciones en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial respecto del 2007, sin embargo como contrapunto se observa que el año 2009 ha descendido en 1.188 denuncias.

	2007	2008	2009	%09/07	%09/08
Nº denuncias de tráfico (Nº denuncias/año)	10.139	12.426	11.238	23,5%	-9,6%

Fuente: Policía Municipal de Ponferrada



5. Conclusiones

En la totalidad del documento, que con este apartado concluye, se ha hecho una recopilación de información y análisis de los datos relacionados con la movilidad, obtenidos en el periodo 2007-2009. El resultado obtenido es una valoración precisa del modelo de movilidad y transporte que tiene lugar en la ciudad de Ponferrada.

Ponferrada es un municipio de 68.679 habitantes en el que se está produciendo un fenómeno de dispersión urbana, que conduce a unos patrones de movilidad dependientes del coche. Estos patrones generan un conjunto de efectos negativos que hay que tener en cuenta como son la congestión, la contaminación o el elevado número de accidentes.

En esta ciudad, al igual que en casi todas las demás, hombres y mujeres se desplazan de maneras diferentes: ellos usan más los medios motorizados y en términos ideales prefieren el coche, mientras que las mujeres optan principalmente por ir andando y utilizan más el transporte público. En el caso de la bici, aunque en general son muy pocos quienes la usan como medio de transporte, los que más lo hacen y además están más predispuestos a hacerlo, son los hombres.

El coche puede decirse que es el medio más utilizado por los habitantes de Ponferrada, como lo afirma un 42,8% de los encuestados. En tan solo 3 años, el parque automovilístico se ha

incrementado en 4.448 vehículos que comparado con el incremento de la población de 1.925 habitantes respecto al 2007, es un balance que denota la dependencia de la sociedad al vehículo privado.

El aumento del uso de medios de transporte más sostenibles (Autobús, bicicleta, caminar) por parte de los ciudadanos ha estado íntimamente relacionado con el aumento y mejora de la oferta de éstos, así como la restricción de accesos a vehículos privados y unido a la promoción y difusión de la cultura de movilidad sostenible.

Respecto al transporte público (TP) es valorado en general como una buena opción frente al uso excesivo del coche. La satisfacción de los usuarios por el servicio es muy buena, lo cual está íntimamente relacionado con las mejoras en la oferta de este servicio y la calidad ofrecida por el mismo. A pesar de la buena imagen que tiene el transporte público en Ponferrada, llama la atención el bajo porcentaje de uso: tan sólo el 12,2% de los encuestados lo utiliza.

La bicicleta se ha convertido en un creciente medio de transporte para desplazarse por la ciudad por diferentes motivos, incrementándose el uso diario de la misma, gracias sobre todo a la instalación del sistema de préstamo de bicicletas "Tu Bici" y sus



posteriores ampliaciones (hasta alcanzar las 7 bancadas). Ponferrada es otra de las ciudades con el sistema de préstamo que ha visto cómo ha estimulado el uso de la bicicleta particular por los ciudadanos de Ponferrada. Si la oferta de infraestructuras tuviera el mismo apoyo, la demanda creciente podría aumentar rápidamente en la ciudad.

Como consecuencia de un menor uso del vehículo privado, la calidad ambiental en la ciudad ha mejorado, produciéndose un descenso en las emisiones, aunque lamentablemente manteniendo la tendencia de la siniestralidad vial, con una disminución únicamente del 7,4% respecto del año anterior (1.264 accidentes en 2009).

Destacan la importante mejora en el equipamiento y nuevas tecnologías destinada a tráfico y la movilidad urbana. También, se observa en el año 2009 un descenso del 1.188 denuncias respecto del 2008, a pesar del gran aumento que se produjo en 2008.

