

HERRAMIENTAS PARA EL SEGUIMIENTO Y GESTIÓN DEL PMUS DE A CORUÑA

PMUS PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE



abril de 2013



ineco

eptisa

movilidad



- 1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible**
- 2. Análisis, seguimiento y evaluación**
- 3. Gestión de la implantación**



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible



PMUS PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE

 **ineco**

ep^tisa

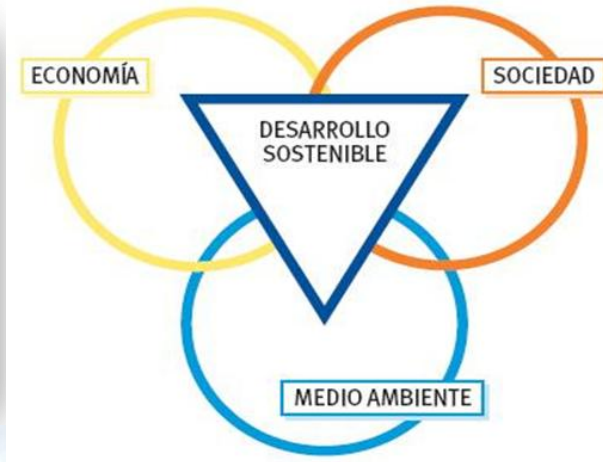
 **C** movilidad



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El desarrollo sostenible

Consiste en hacer compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la calidad de vida y la defensa del medio ambiente. Una estrategia de movilidad sostenible tiene por objeto satisfacer las necesidades del presente sin comprometer el bienestar de las generaciones futuras.



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El círculo vicioso del desarrollo urbano



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

El uso del espacio urbano y su ocupación

El crecimiento de la ciudad y la mayor utilización del coche producen una **ocupación ineficiente del espacio urbano**

Espacio público: un bien limitado para uso y disfrute por todos los ciudadanos

Entran en conflicto los distintos modos de transporte: **peatones - vehículo privado - ciclistas - transporte público**

Estrategia de movilidad sostenible: integración coordinada de todos los modos de transporte.
Intermodalidad

Regulación y ordenación del uso del espacio urbano favoreciendo la existencia de «**zonas ambientales**» con mayor calidad urbana.

Planificación estratégica de la movilidad y distribución del espacio de forma racional entre los distintos modos de transporte.



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Contenido del PMUS

El PMUS define las **líneas de actuación, programas y planes** necesarios para garantizar una **movilidad sostenible en la ciudad de A Coruña**, de acuerdo con sus **características y necesidades específicas**.

El objetivo básico del PMUS es impulsar las **formas de desplazamiento más sostenibles** (en transporte público, andando o en bicicleta) dentro de la ciudad, que hagan compatible el **crecimiento económico** con la defensa del **medio ambiente** y garanticen una **mejor calidad de vida para los ciudadanos**.

Para conocer el impacto de las medidas de actuación propuestas, se define un Plan de análisis, seguimiento y evaluación del PMUS.



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Objetivos específicos

- Recuperación de la **calidad de vida urbana**.
- Mejora y potenciación del **transporte colectivo**.
- Impulso a los modos de transporte no motorizados: **peatones y bicicletas**.
- Control y regulación del **tráfico y aparcamiento** en el centro urbano
- Descenso del **consumo energético** y las **emisiones contaminantes**.
- Mejora de la **accesibilidad** en el conjunto del área metropolitana al centro de la ciudad de A Coruña.
- Disminución de la **congestión del tráfico**.
- Potenciación de hábitos de vida más **saludables**.
- Mejora de la **seguridad vial**.
- Eliminación de barreras a las **personas de movilidad reducida**.



En coche y a pie



En transporte público y a pie



En bicicleta y a pie

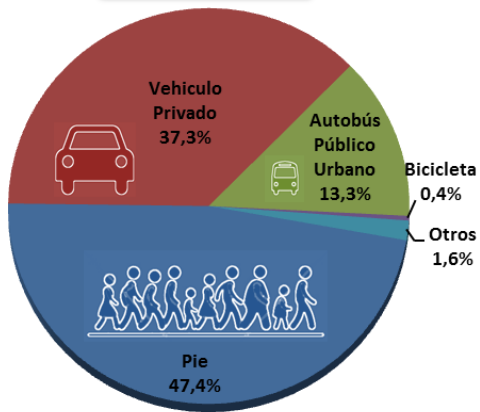


1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

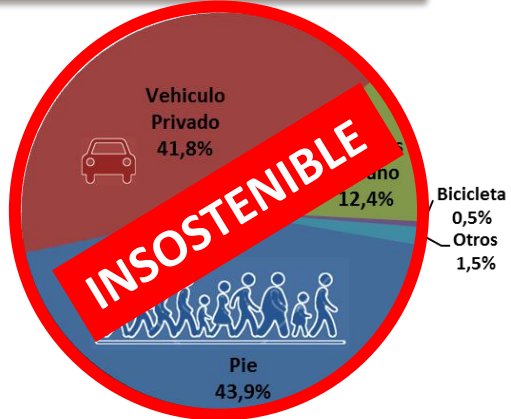
Objetivo básico: variar el reparto modal en la movilidad

Movilidad interna

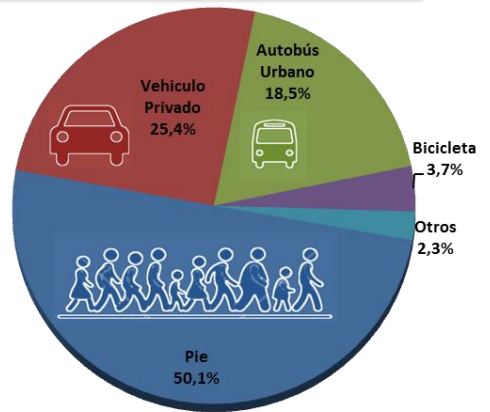
2012



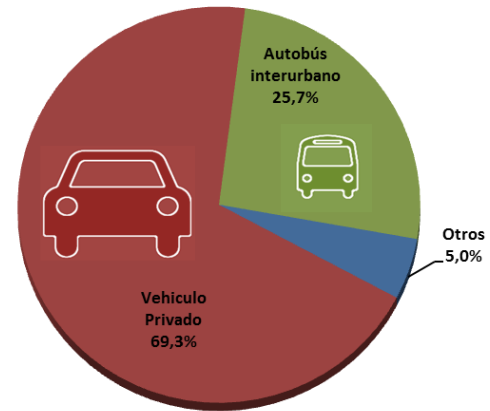
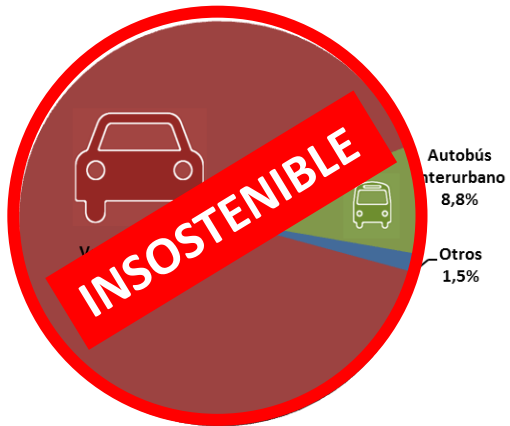
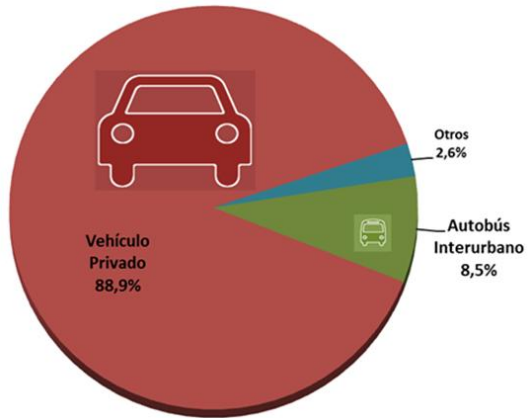
2024 Tendencial



2024 Esperado

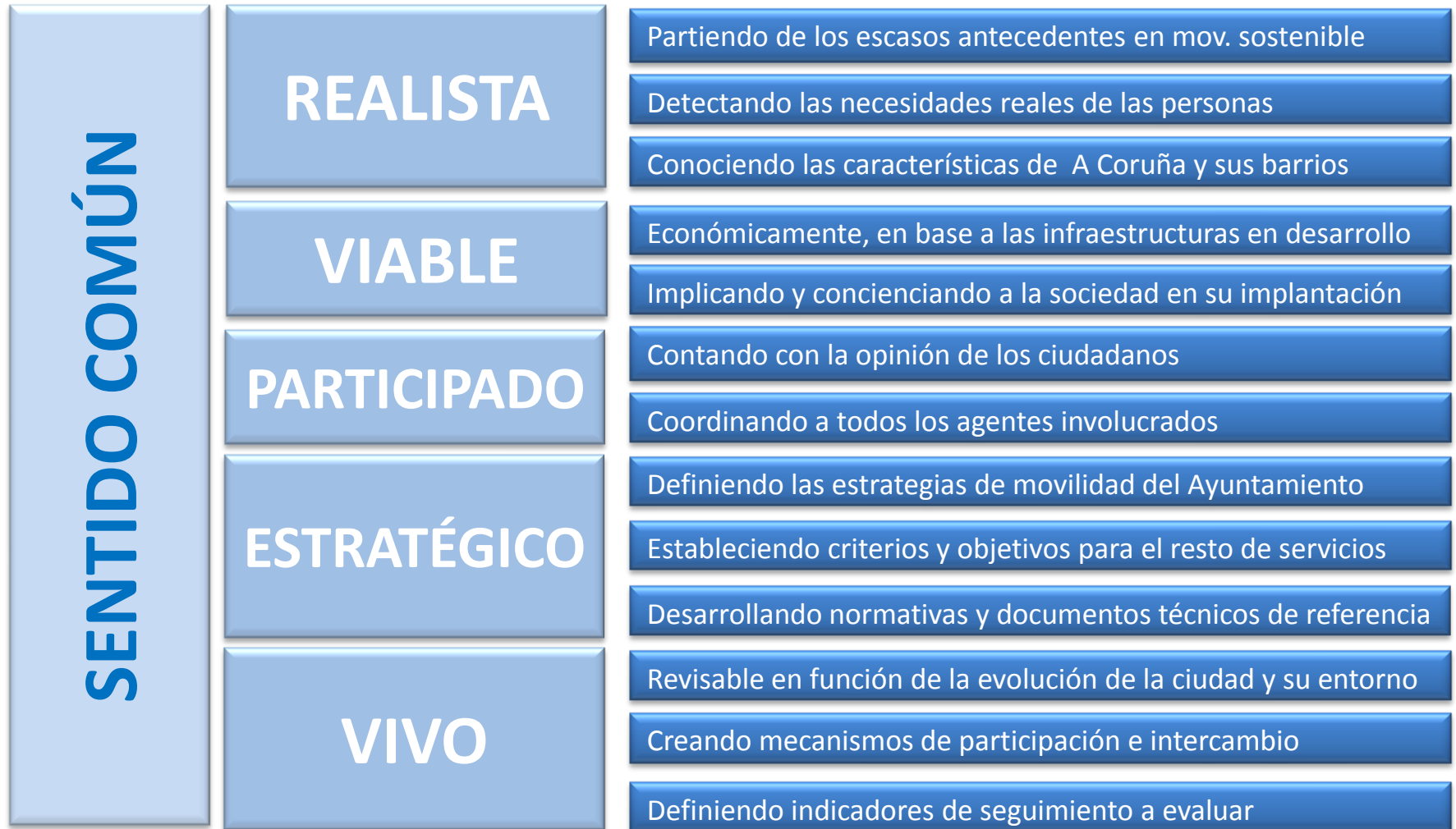


Movilidad externa



1. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible

Estrategia del PMUS de A Coruña



2. Análisis, seguimiento y evaluación



2. Análisis, seguimiento y evaluación

Evolución temporal y seguimiento del PMUS

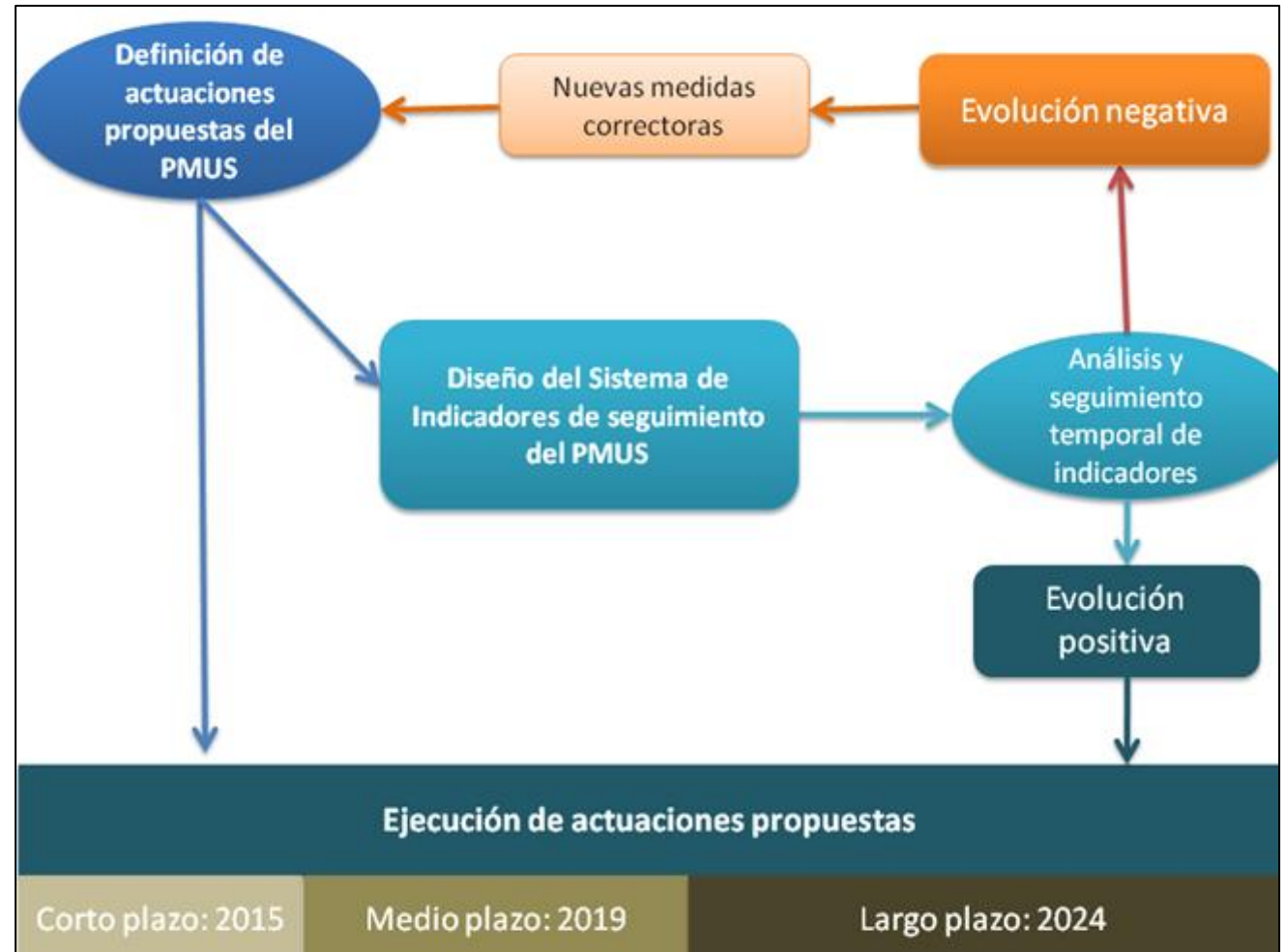
La implantación del PMUS implica, sobre todo, un cambio de las rutinas en la movilidad de los ciudadanos.

Estas rutinas se cuantifican en los indicadores de movilidad.

Es necesario conocer el grado de implantación de las medidas y su eficacia.

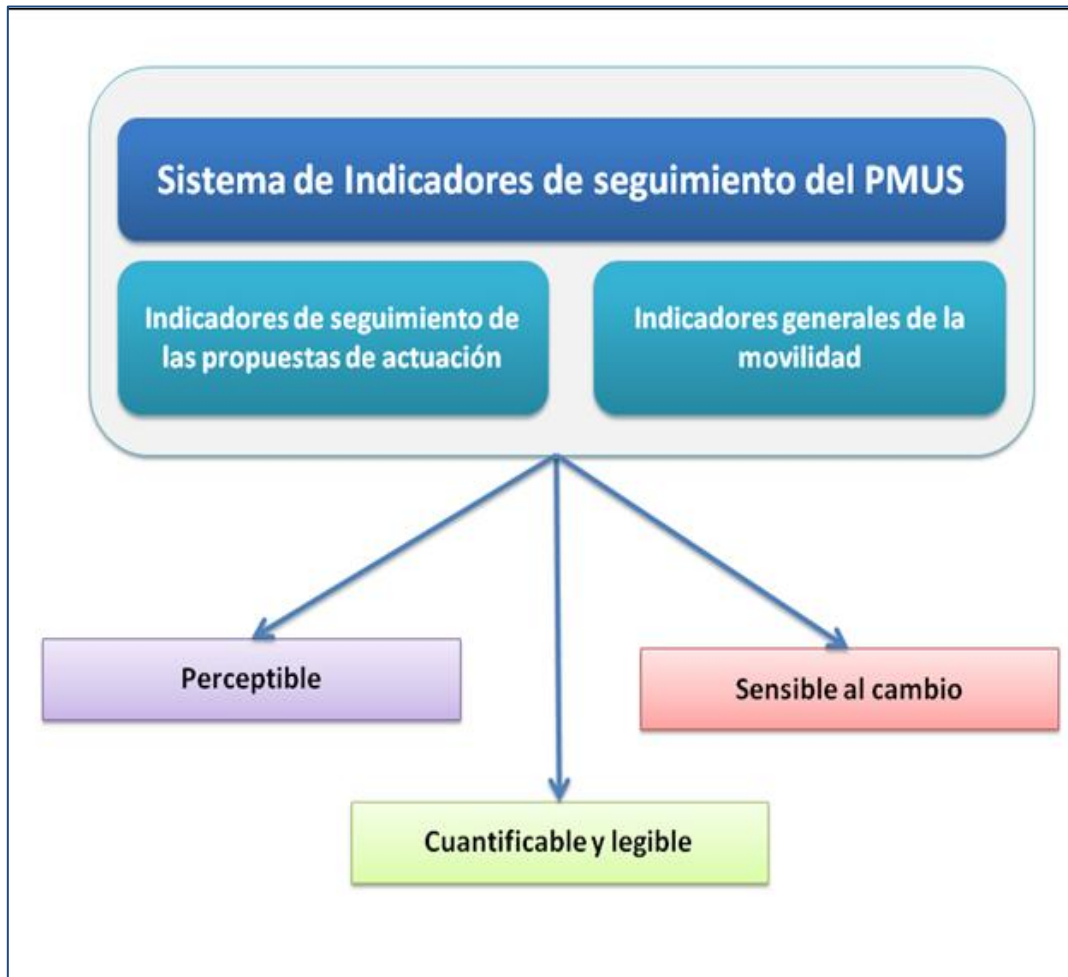
Debe implantarse un proceso continuo de revisión del cumplimiento de los objetivos.

El seguimiento debe encomendarse de manera expresa a un gestor concreto.



2. Análisis, seguimiento y evaluación

Definición del sistema de indicadores



Son cuantificables, formulados matemáticamente y legibles.

Reflejan la situación en la que se encuentra y también el objetivo que pretende alcanzar

Proporcionan información de los diferentes elementos y variables que influyen en la movilidad de la ciudad.

Permiten seguimiento periódico de la implantación del PMUS y el análisis o sensibilidad al cambio.

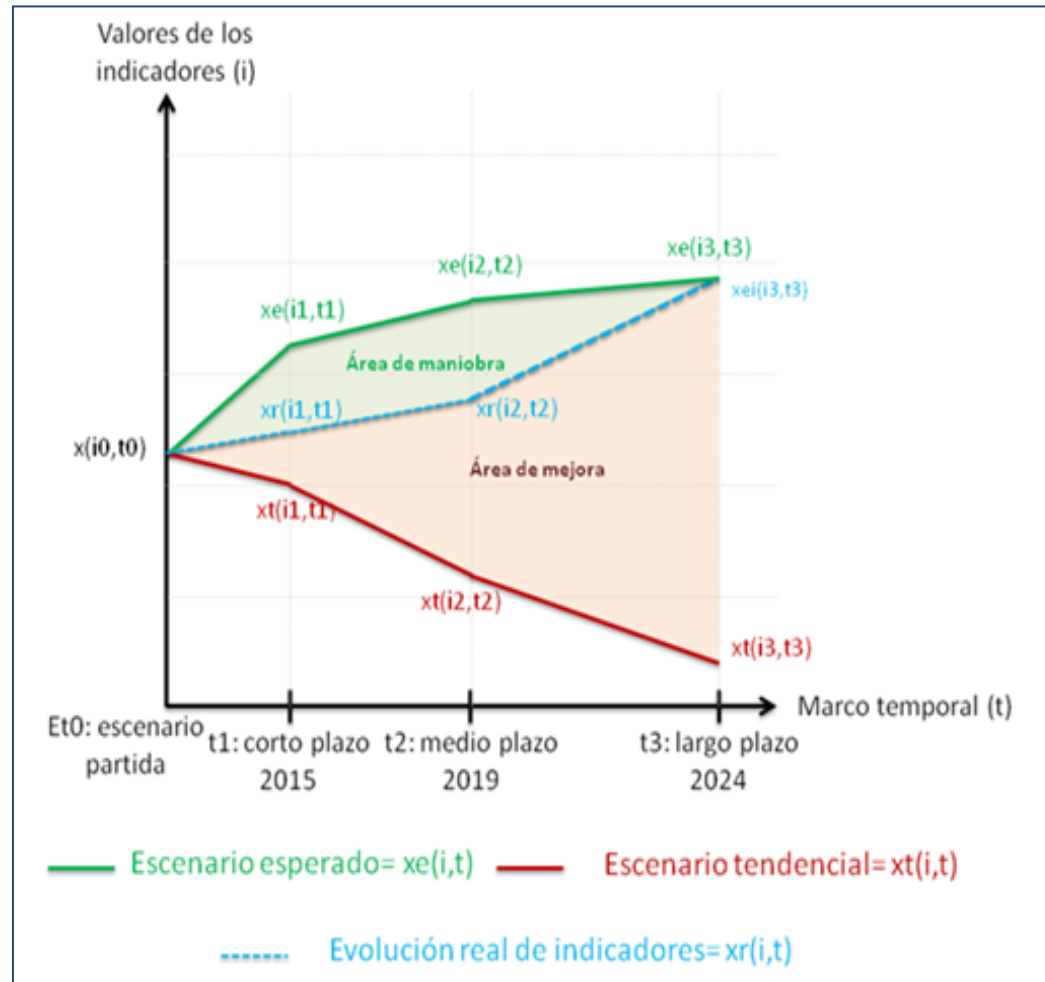
Diferenciados en dos categorías:

- Vinculados a los objetivos estratégicos, asociados a la movilidad.
- Vinculados a la implantación de las propuestas, asociados al proceso.

Alimentan un proceso iterativo de revisión y mejora continua del Plan.

2. Análisis, seguimiento y evaluación

Criterios de evaluación y seguimiento



El seguimiento de la movilidad urbana se asocia al comportamiento de los indicadores para cada uno de los escenarios posibles:

- Escenario inicial: corresponde al de la fase de diagnóstico.
- Escenario tendencial: corresponde a la previsión sin PMUS.
- Escenario esperado: corresponde a la previsión con PMUS.

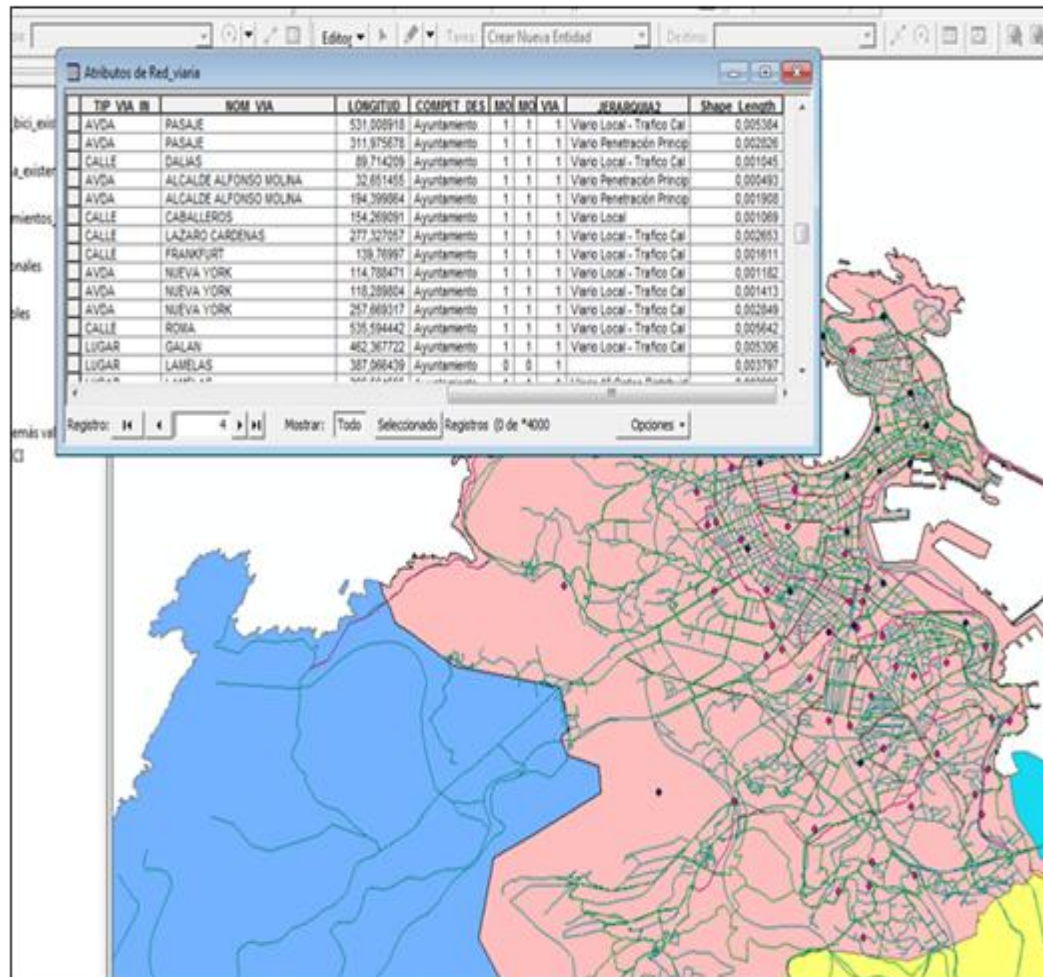
Cuanto mayor es el “área de maniobra”, mayor será el número de medidas complementarias necesarias.

Es importante que “evolución real de los indicadores” se aproxime o supere el valor de “escenario esperado”. Significa que se han alcanzado los objetivos propuestos en el PMUS.



2. Análisis, seguimiento y evaluación

Selección de los indicadores



Criterios de accesibilidad, sencillez y sensibilidad al cambio y la evolución.

Indicadores cuantificables de forma física se obtendrán del SIG de movilidad a generar por OTOM.

Necesario trabajo de campo para la actualización y evaluación de indicadores. Ej. matrices O/D.

Indicadores asociados a las actuaciones deberán cuantificarse con la ejecución de las propuestas.

Esencial la integración de información de otras fuentes y definición del proceso de transformación: Smart Coruña movilidad.

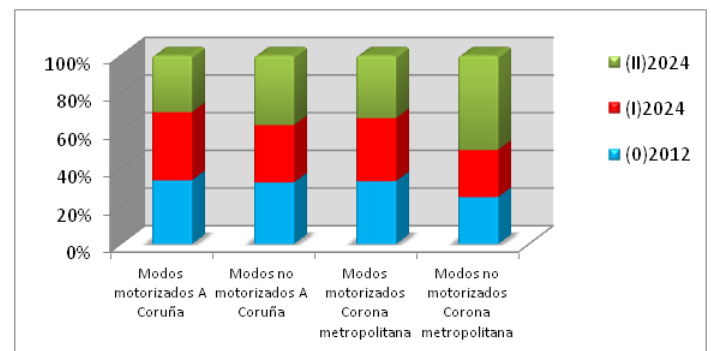
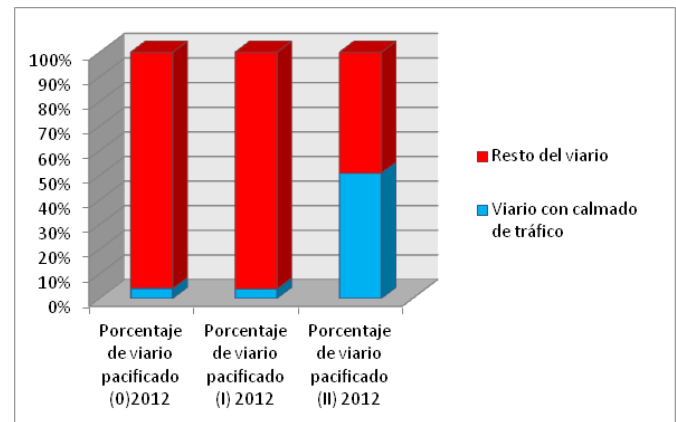
Necesaria integración de la "perspectiva del cliente" a través de encuestas de opinión.

2. Análisis, seguimiento y evaluación

Indicadores asociados a la movilidad

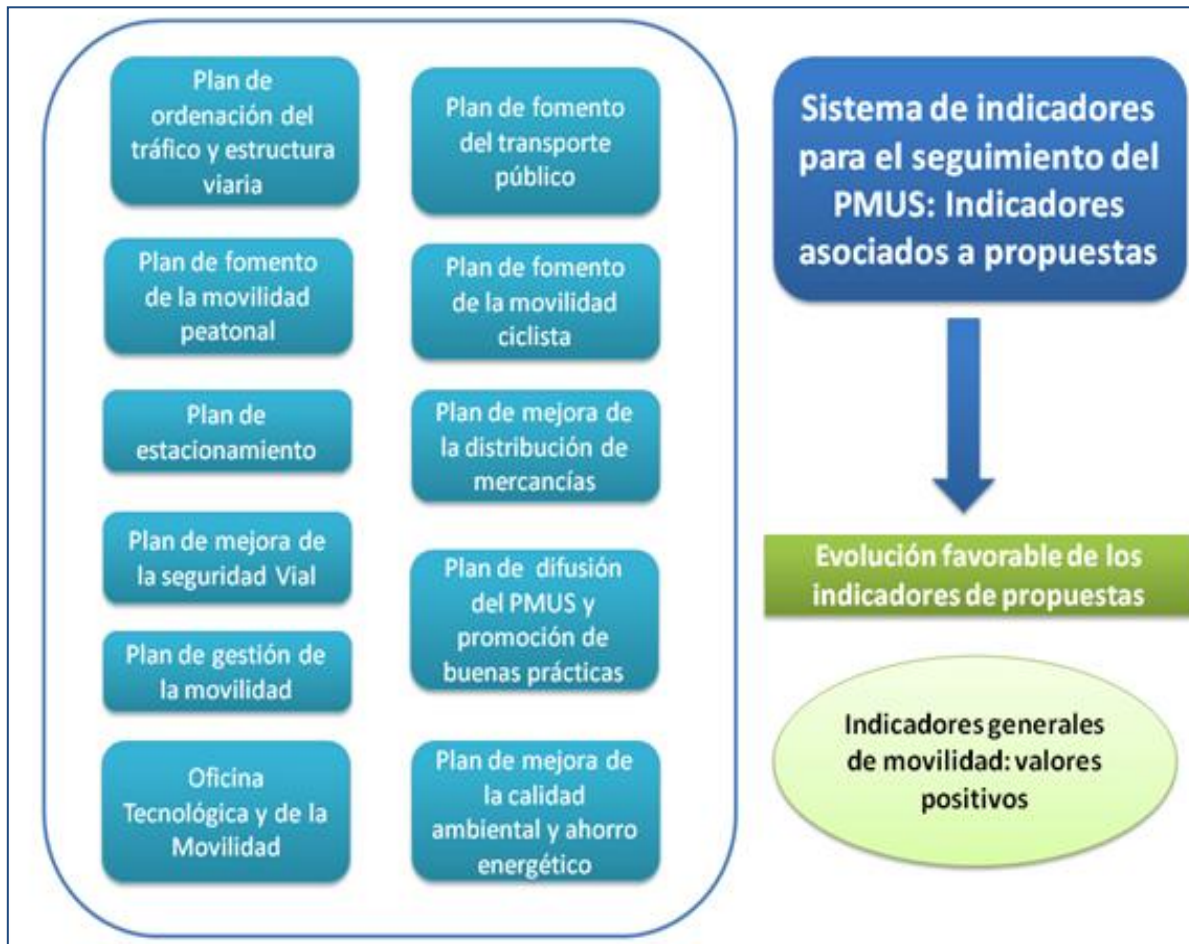


Relacionados con el cumplimiento de los objetivos básicos.

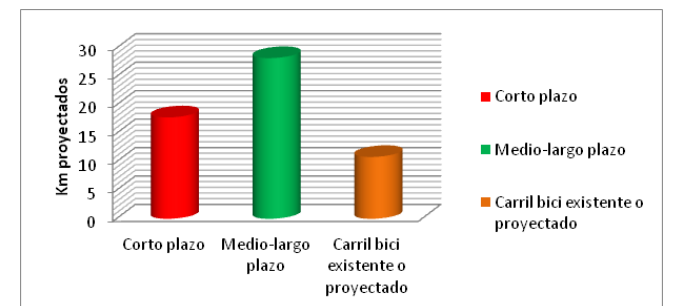
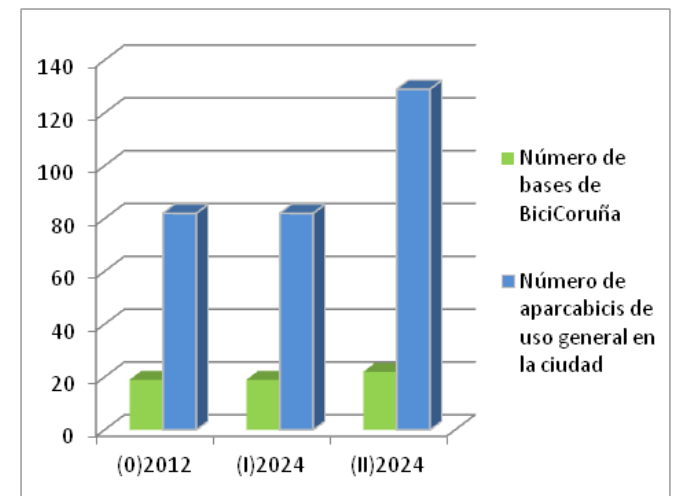


2. Análisis, seguimiento y evaluación

Indicadores asociados a las propuestas



Relacionados con el cumplimiento de los planes de actuación.



3. Gestión de la implantación



PMUS PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE



3. Gestión de las actuaciones

Cuadro de Mando Integral (CMI)

Obedece a la necesidad de optimizar la prestación de los servicios municipales.

Requiere de un sistema de “indicadores” que faciliten la toma de decisiones y el control.

Los indicadores están asociados a cuatro perspectivas:

1. Perspectiva económica
2. Perspectiva del cliente/ciudadano
3. Perspectiva del proceso
4. Perspectiva de aprendizaje

El sistema de indicadores se organiza en un cuadro de mando que los presenta de un modo claro y útil.

Informa de la evolución de parámetros fundamentales.

Permite optimizar

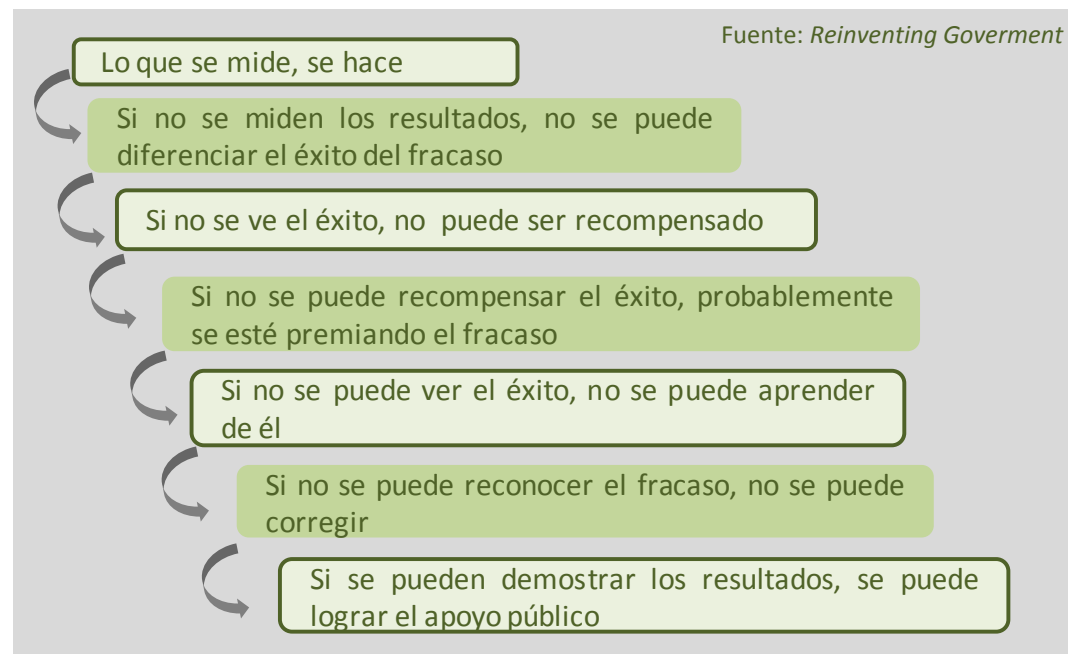


Optimizar los recursos destinados y mejorar la calidad del servicio prestado.

Permite evaluar



Llevar a cabo la evaluación continua y tomar las decisiones adecuadas para cumplir con la estrategia prevista por la corporación.



3. Gestión de las actuaciones

La plataforma Smart Coruña



Antiguo esquema

Desde la gestión municipal se decide.
Las instituciones implantan acciones.
Se espera la reacción final de los ciudadanos.



Nuevo esquema

Los ciudadanos opinan y plantean sus necesidades.
Las instituciones municipales las analizan.
Los órganos de gestión toman las decisiones en base a la información.

El Ayuntamiento de A Coruña está inmerso en el proceso de implantación de estos modelos de gestión.

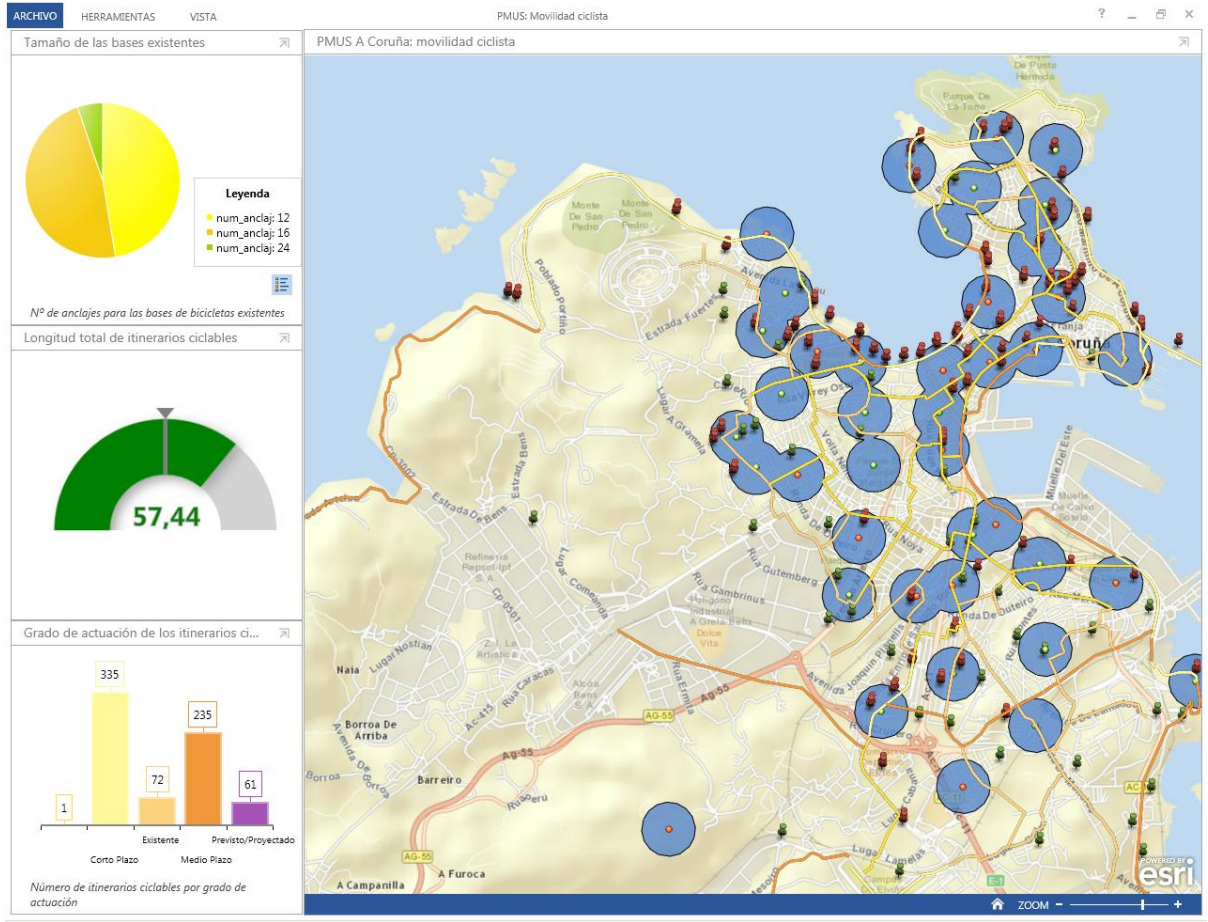
Las smart-cities, con un fuerte componente de tratamiento espacial de la información permiten:

- Alimentar en tiempo real los indicadores de seguimiento.
- Participar al ciudadano en la generación de información .
- Integrar al ciudadano en la evaluación y gestión de recursos.
- Fomentar la innovación y el conocimiento (open data).



3. Gestión de las actuaciones

Monitorización del CMI



Análisis y normalización de la información existente.

Unificación del Sistema de Referencia Espacial.

Revisión, homogeneización y transposición de datos.

Generación de Vistas de Operación temáticas:

- Tráfico
- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Aparcamiento
- Transporte público
- DUM
- Contaminación
- Difusión

Emisión de informes

