



Congreso Nacional del Medio Ambiente
Cumbre del Desarrollo Sostenible

COMUNICACIÓN TÉCNICA

Ponferrada: Hacia una movilidad más sostenible

Autor: Luisa Salamanca Garnica

Institución: Fundación de Iniciativas Locales
E-mail: luisa_salamanca@yahoo.es



RESUMEN:

Hacer más sostenible la movilidad en las ciudades es uno de los retos que enfrentan las sociedades en la actualidad. Esta tarea involucra tanto a las administraciones públicas como a la ciudadanía; es decir, desde diversas instancias se promueve la aplicación de medidas encaminadas a la promoción de la movilidad sostenible. En esta línea, el Ayuntamiento de Ponferrada (León) viene desarrollando desde hace un tiempo iniciativas dirigidas a promover la movilidad sostenible en la ciudad, entre ellas se encuentra la elaboración de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS). El interés fundamental de este Plan radica, en que para su creación se han involucrado herramientas de la investigación social (estudio sociológico), así como acciones encaminadas a promover la participación ciudadana. También es destacable la especial atención que se dio a colectivos específicos como: niños y niñas, mujeres, personas discapacitadas y mayores. Por todo esto, el PMUS de Ponferrada puede considerarse como una experiencia paradigmática, en la que la participación activa de los ciudadanos ha complementado de una manera eficaz la mirada técnica sobre el transporte y en términos más generales, sobre la movilidad urbana. Las fases de creación del PMUS de Ponferrada han sido las siguientes: ° Elaboración de un diagnóstico sobre la movilidad en Ponferrada estructurado en dos grandes bloques: 1. Estudio técnico: en el que se describe la ordenación estructural del municipio (infraestructuras, viario, transporte público, etc.) 2. Estudio sociológico: en el que se presenta una visión panorámica de las percepciones de los habitantes de Ponferrada respecto a la movilidad en su ciudad a través de la aplicación de algunas técnicas de investigación: encuestas a domicilio, encuestas a usuarios del transporte público, encuestas a niños y niñas, entrevistas en profundidad a expertos y profesionales relacionados con la dinámica de la movilidad en el municipio, grupos de discusión (grupos focales) y análisis de fuentes documentales/bibliográficas. ° Creación de programas de acción específicos: se crearon tres grandes planes de acción que reflejan los aspectos identificados en la fase de diagnóstico de la movilidad en Ponferrada. Dichos planes son: 1. PONFERRADA CAMINA: Programa para implantar medidas que favorezcan el tránsito a pie. 2. PONFERRADA PEDALEA: Plan para la creación de una red ciclista. 3. LA MOVILIDAD MOTORIZADA EN PONFERRADA: Estudio para reducir el uso del vehículo privado y fomentar el Transporte Público, ° Campaña de Participación ciudadana: De manera paralela a la creación de planes de acción específicos se desarrollaron varios talleres con habitantes para, fundamentalmente, aportar propuestas concretas para la mejora de la movilidad en el municipio.



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN
2. MARCO CONCEPTUAL
 - 2.1. La gestión urbana sostenible
 - 2.2. Participación ciudadana para la sostenibilidad
 - 2.3. La movilidad sostenible
 - 2.4. Planes de movilidad
3. EL MUNICIPIO DE PONFERRADA
 - 3.1. Población
 - 3.2. Economía
4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PONFERRADA
 - 4.1. Fase I. Diagnóstico sobre la movilidad en Ponferrada.
 - 4.2. Fase II. Creación de programas de acción específicos
 - 4.2.1. Ponferrada Camina. Programa para implantar medidas que favorezcan el tránsito a pie en Ponferrada.
 - 4.2.2. Ponferrada pedalea. Plan para la creación de una red ciclista en Ponferrada.
 - 4.2.3. La movilidad motorizada en ponferrada. Estudio para reducir su uso y fomentar el Transporte Público en Ponferrada.
 - 4.3. Fase III. Campaña de participación ciudadana



1. INTRODUCCION

Hacer más sostenible la movilidad en las ciudades es uno de los retos que enfrentan las sociedades en la actualidad. Esta tarea involucra tanto a las administraciones públicas como a la ciudadanía; es decir, que desde diversas instancias se promueve la aplicación de medidas encaminadas a la promoción de la movilidad sostenible. En el ámbito de las autoridades públicas habría que destacar la actuación de la Unión Europea a través del Consejo y el Parlamento Europeo, la labor desempeñada por los gobiernos firmantes del Protocolo de Kyoto, así como los llamados que se hacen desde la sociedad civil: sindicatos¹, movimientos ecologistas, etc.

En esta línea, el Ayuntamiento de Ponferrada viene desarrollando desde hace un tiempo iniciativas dirigidas a promover la movilidad sostenible en la ciudad. Entre ellas encontramos: la celebración de la Semana Europea de la Movilidad desde hace varios años, la implantación de un servicio de alquiler de bicicletas municipal, la creación de algunos tramos de carril bici en la ciudad, la mejora del servicio de transporte público, etc. En esta misma trayectoria se ubica el *Plan de Movilidad Sostenible de Ponferrada (PMUS)*, caso que es protagonista de la presente comunicación.

El interés fundamental de este Plan radica, en que para su creación se han involucrado herramientas de la investigación social (estudio sociológico), así como acciones encaminadas a promover la participación ciudadana. También es destacable la especial atención que se ha dado a colectivos específicos como: niños y niñas, mujeres, personas discapacitadas y mayores. Por todo esto, el PMUS de Ponferrada puede considerarse como una experiencia paradigmática, en la que la participación activa de los ciudadanos ha complementado de una manera eficaz, la mirada técnica sobre el transporte y en términos más generales, sobre la movilidad urbana.

En la presente comunicación se describe el proceso de creación del PMUS de Ponferrada, para lo cual inicialmente se expone un sencillo marco conceptual conformado por la triada: planificación urbana, participación ciudadana y movilidad sostenible. Posteriormente se presentan con detalle las fases de desarrollo del PMUS, dichas fases son²:

- Fase 1: Elaboración de un diagnóstico sobre la movilidad en Ponferrada
- Fase 2: Creación de programas de acción específicos
- Fase 3: Campaña de Participación ciudadana

¹ En el caso de los sindicatos en España es especialmente destacable el papel del Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), fundación autónoma de carácter técnico-sindical promovida por Comisiones Obreras (CCOO). Esta entidad dedica buena parte de su trabajo al estudio y promoción de la movilidad sostenible, elaborando materiales especializados y desarrollando labores educativas.

² Aunque en este documento se describen la fases de desarrollo del PMUS de Ponferrada como acciones acabadas, en el momento en que se escribe el documento, tanto la “creación de documentos específicos” como “la campaña de participación ciudadana” estaban en curso.



2. MARCO CONCEPTUAL

La noción “desarrollo sostenible” se mencionó por primera vez en 1982 en el **Informe Brundtland**, documento elaborado por una comisión creada por la Organización de Naciones Unidas. Este informe planteó una mirada crítica sobre el modelo de desarrollo impuesto por los países desarrollados y seguido por los países en vías de desarrollo. Aunque, como se ha señalado, el tema ya empezaba a tratarse en los años 80, no es hasta la Conferencia sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Naciones Unidas realizada en Río de Janeiro en 1992, cuando este concepto adquiere mayor fuerza y se convierte en un lugar común para los discursos y propuestas políticas posteriores en el mundo entero.

“Satisfacer las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades” [Definición de Desarrollo Sostenible – Informe Brundtland]

La **Cumbre de Río** profundizó la definición del Informe Brundtland, enfocando el desarrollo sostenible a tres grandes áreas: el desarrollo económico, la justicia social y el cuidado del medio ambiente. Con esta postura, se vincula el desarrollo económico al medio natural y además al mundo de lo social, con lo cual, para hablar de desarrollo y de bienestar se hace necesario tener en cuenta otros aspectos además de los netamente económicos.

En cuanto a iniciativas que abordan directamente el tema de la movilidad urbana, es destacable el **Protocolo de Kyoto**, documento fruto de un acuerdo entre gobiernos que, aunque se elaboró en 1997, entró en vigor en febrero de 2005. El objetivo de este protocolo es disminuir la emisión de los gases que ocasionan el calentamiento global y por ende el cambio climático. El transporte motorizado juega un papel fundamental en cuanto a la emisión de gases contaminantes, lo que explica que ésta sea una de las razones por las cuales la disminución del uso de este tipo de medios de transporte se convierta en uno de los objetivos fundamentales que se persiguen desde la perspectiva de la movilidad sostenible.

Adicionalmente a los documentos hasta aquí mencionados, la Unión Europea, así como el Gobierno de España y las Comunidades Autónomas que componen el Estado Español, han elaborado una serie de textos en clave de sostenibilidad. Entre ellos se encuentran los siguientes: la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible (Consejo Europeo de Gotemburgo – Junio 2001), el VI Programa Comunitario en materia de medio ambiente (2001-2010), la Ley 9/2003 de la movilidad de la Generalitat de Catalunya, la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, etc.

Por otra parte, existen multitud de iniciativas ciudadanas encaminadas a lograr transformaciones sociales en clave de sostenibilidad, muchas de ellas se centran en la movilidad sostenible. Un buen ejemplo es el de los colectivos ciclistas que en diversos lugares del mundo reivindican su causa utilizando herramientas, que van desde lo lúdico, hasta lo académico, pasando por lo transgresor.



Imagen del cartel de una marcha ciclista en Guadalajara (México) convocada por diversas asociaciones ciclistas. La invitación no es sólo a llevar la bicicleta, también el traje de luchador.

2.1. La gestión urbana sostenible

Aproximadamente la mitad de los seres humanos, en la actualidad, vivimos en ciudades, las problemáticas en torno a los conglomerados urbanos van en aumento. Encontramos dificultades de diversa índole, de tipo socioeconómico, de planificación urbana, relacionadas con el transporte, etc. en términos generales podríamos decir que nuestras ciudades responden a modelos insostenibles y poco justos. Esta situación plantea grandes retos a las administraciones públicas.

El nivel municipal es un espacio muy interesante para el desarrollo de proyectos dirigidos a la sostenibilidad ecológica y social. Desde allí se pueden, por ejemplo, potenciar otras formas de movilidad, hacer más eficiente el aprovechamiento de la energía y el tratamiento de los residuos. Estas medidas no sólo son importantes para la calidad de vida de quienes habitamos las ciudades, también, pueden contribuir a paliar los efectos del modelo de desarrollo imperante en el planeta.

Dentro de las posibilidades que barajan las administraciones públicas para hacer frente al desafío ambiental se encuentran, por ejemplo, las Agendas Locales 21, la implantación de la compra verde, la elaboración de planes municipales de movilidad y/o residuos, etc.

2.2. Participación ciudadana para la sostenibilidad

Para que la gestión municipal avance hacia la sostenibilidad, es necesario que la participación ciudadana³ sea una de las herramientas que se implemente. Incluir esta faceta implica:

- La creación de canales efectivos de comunicación entre la administración y la ciudadanía.
- Que los ciudadanos tengan la posibilidad real de participar en procesos de toma de decisiones.

³ Por participación ciudadana puede entenderse: *toda acción, individual o colectiva, desarrollada por uno o varios sujetos dentro de los marcos y canales habilitados por la Administración, y que incide en el proceso de toma de decisiones en el ámbito público*. Como se ve, no puede entenderse la participación atendiendo únicamente a la faceta ciudadana, es decir, hace referencia a un intercambio, a un diálogo que se entabla entre la ciudadanía organizada, o no, y los gobernantes.



Por otra parte, gracias a la implementación de mecanismos de participación ciudadana se puede:

- Profundizar la democracia y superar la insatisfacción que entre los ciudadanos generan las instituciones democráticas actualmente.
- Favorecer la legitimidad de las acciones de gobierno y mejorar la calidad de la representación política.

La necesaria vinculación entre la participación ciudadana y la sostenibilidad se plasmó con claridad en la Cumbre de Río del 92 con la creación de la figura de la Agenda Local 21.

2.3. La movilidad sostenible

Hablar de movilidad sostenible es hablar de planificación urbana, de reducción de la contaminación, de hacer frente al cambio climático, etc. En términos generales se relaciona con asumir una nueva concepción del bienestar, dentro de los parámetros del *desarrollo sostenible*. Esta idea nace como contraposición a visiones en las que el desarrollo se considera como un proceso positivo ascendente, soportado esencialmente en el dominio y la subordinación, por ejemplo de la subordinación de la naturaleza a los intereses humanos.

La movilidad sostenible aparece como respuesta, entre otras, al aumento de las distancias que se recorren en las ciudades debido a que se han ido ubicando en zonas periféricas gran cantidad de servicios: urbanizaciones, polígonos, centros comerciales, etc.; lugares que atraen un buen número de viajes realizados principalmente con vehículos privados. El uso excesivo del coche tiene efectos graves en el aumento de la contaminación ya que este tipo de vehículos generan gases de efecto invernadero que contribuyen al cambio climático.

La movilidad urbana entendida desde la perspectiva del desarrollo sostenible, se relaciona con la planificación de las ciudades y con las prioridades que se definen para ello. Por lo tanto, no se trata de un factor aislado, sino de una parte vital del desarrollo de nuestras ciudades. Uno de los asistentes a los grupos de discusión que se hicieron para la elaboración del PMUS de Ponferrada planteó esta cuestión de la siguiente manera:

“Cuesta trabajo concebir la movilidad como algo separado, como algo aislado ¿no? Yo lo entendería más en lo que sería hablar de una ciudad sostenible. Cosa que igual estamos hablando de una utopía” [Hombre – GD jóvenes PMUS Ponferrada]

Por lo tanto, planificar la movilidad urbana implica pensar en el diseño de las ciudades, pensar en qué tipo de ciudades queremos.

“tendríamos que trabajar en la línea de decir, a ver qué tipo de ciudad queremos ¿no?, qué tipo de ciudad queremos construir y de qué manera y que yo entiendo el... la movilidad y dentro de eso o sea una ciudad más



humana, una ciudad con cultura, o sea un poco desde todos los aspectos”
[Hombre – GD jóvenes PMUS Ponferrada]

2.4. Planes de Movilidad

Para dar respuesta a las problemáticas relacionadas con el transporte y más en general, con la movilidad urbana, muchos gobiernos municipales está creando Planes de Movilidad, este tipo de planes pueden entenderse como un “conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando de esta forma, una mejor calidad de vida para toda la ciudadanía”⁴.

3. EL MUNICIPIO DE PONFERRADA

El Municipio de Ponferrada está situado al Noroeste de la Península Ibérica. Administrativamente pertenece a la provincia de León, encontrándose en su cuadrante suroccidental, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León. El término municipal es grande, con una superficie de 283 km². Gran parte del municipio es montañoso, con los montes Galaico-Astures al Norte y Noroeste, y los montes de León al Sur. La ciudad de Ponferrada está al norte de su término municipal, a 543 metros de altura sobre el nivel del mar, donde se une el río Sil con el Boeza. Es el centro administrativo, económico y comercial de la Comarca de El Bierzo, figura administrativa reconocida por las leyes de la Comunidad Autónoma, también es la ciudad más grande de la misma, y la segunda de la provincia.

El municipio es bastante grande y cuenta con un gran número de núcleos de población, aunque en regresión poblacional la mayor parte de los mismos, según el INE eran 38 en 2006. El espacio rural apenas contiene el 1'5% de la población. Por mayor disponibilidad de datos, la referencia demográfica será la revisión del Padrón a 1 de enero de 2006, en la que el municipio contaba con 66.656 habitantes. En el mapa adjunto podemos observar la dispersión de los diferentes núcleos urbanos en el término municipal.

Ponferrada es una ciudad que se conforma a partir de la Edad Media vinculada a la existencia de un paso sobre el río Sil. Ser un punto de paso importante, además en un camino de indudable trascendencia histórica, cultural e incluso económica y social como el Camino de Santiago, ha determinado su evolución a lo largo de los siglos como un importante núcleo de población y centro de actividad económica para una amplia zona en su entorno.

El desarrollo de la minería del carbón en El Bierzo provoca un cambio notable en la evolución de la ciudad, resultando la que hoy conocemos. En 1918 se instala la empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada (MSP), es el impulso definitivo que la convierte en un núcleo de notable actividad industrial y minera, paralela a su desarrollo como centro de servicios para El Bierzo y zonas limítrofes. El crecimiento poblacional, y por tanto urbano, es notable y rápido pasando de los 7.188 habitantes de 1900 a los 67.497 de Junio de 2007. Sus avatares económicos en el siglo XX, su posición geográfica junto a una

⁴ Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). PMUS: Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible. Madrid, 2006, p.49

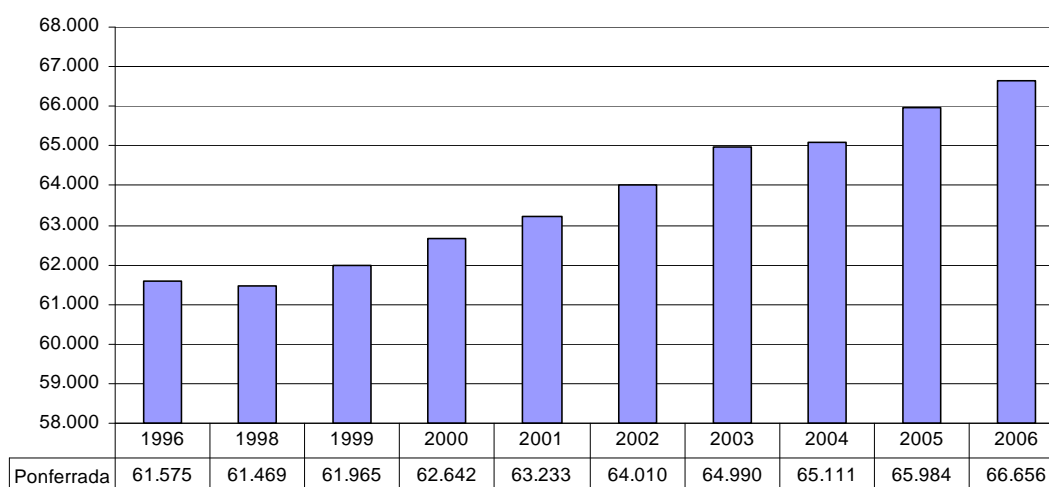
importante ruta histórica, hoy reforzada por la autovía A-6 que une una gran parte de la península con Galicia, le han convertido en una ciudad dinámica y en crecimiento, otra cosa es lo que sucede en su área de influencia.

El crecimiento físico durante el siglo XX estará muy condicionado por la gran cantidad y la estratégica posición de los terrenos de la MSP en la ciudad, que provocan una expansión urbana fragmentada y con espacios urbanos separados entre sí. Tras desmantelarse las instalaciones de la empresa en los últimos 20 años surge la posibilidad de superar los estrangulamientos del pasado. Aunque el tamaño poblacional de la urbe, su fragmentación inicial, y quizás la falta de un modelo claro de ciudad han dificultado la integración entre el centro urbano y los barrios más alejados, se mantiene todavía la imagen de fragmentación urbana en el plano de la ciudad. Y esta característica condiciona claramente la movilidad de los ciudadanos por el espacio urbano.

3.1. Población

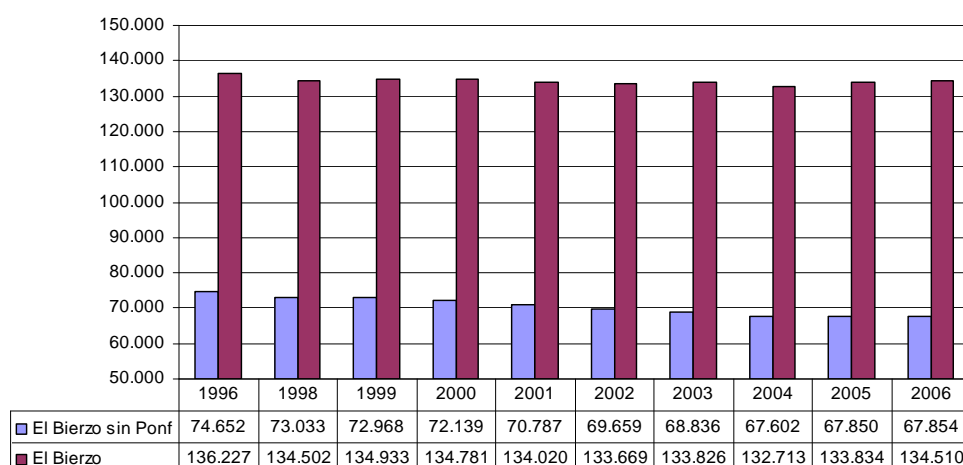
Ponferrada inicia el siglo XX con 7.188 habitantes, alcanzando los 13.008 en 1940, cuando inicia su mayor crecimiento. Casi se duplica en 1950, 23.773 habitantes, para alcanzar los 60.000 en 1991. A partir de este momento el crecimiento se ralentiza. Observemos en gráficos la evolución de los últimos años.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN DE PONFERRADA



El Bierzo lleva una evolución parecida hasta los años 60, cuando se inicia una fuerte emigración que sólo respeta a la ciudad. Durante el siglo XX la población se ha ido concentrando en Ponferrada mientras disminuía en el resto de la comarca, a excepción de algunos municipios del entorno ponferradino. El proceso de polarización de la población berciana en su capital ya no puede maquillar la evolución global de la comarca de lenta pérdida de población.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN EL BIERZO



Tenemos un panorama de concentración de la población en la ciudad y en algunos municipios de su entorno más inmediato. Existe un lento crecimiento en el número de habitantes de ese espacio que ya no puede maquillar la pérdida de población global de la comarca berciana. Este crecimiento se basa en procesos inmigratorios tanto internos como especialmente externos en los últimos tiempos. Resaltamos también la importancia de la corona de municipios que rodean Ponferrada, que suman el equivalente a una tercera parte de la población de la ciudad. Los escenarios de futuro que se manejan, especialmente en el Plan General de Ordenación Urbana, es de un mantenimiento en el crecimiento de la población de la ciudad, que sólo se podrá sostener si persiste una importante inmigración, así como de la concentración de población del entorno comarcal en Ponferrada.

3.2. Economía

La economía de Ponferrada tiene un alto grado de terciarización, desde luego alejada de lo que ha sido su evolución a lo largo del siglo XX, el cambio desde una industria extractiva y de transformación a un modelo económico basado en la construcción y especialmente los servicios ha sido muy rápido. De todas formas la industria sigue manteniendo un papel importante en la economía de la ciudad, incluso de su entorno, y parece mantener buenas perspectivas de futuro especialmente en sectores novedosos y relacionados con aspectos ambientales.

4. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PONFERRADA

La elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible para Ponferrada supone la formulación de ciertas directrices que servirán de guía para la administración local en relación a la movilidad urbana. El Plan está constituido por un diagnóstico de la movilidad en Ponferrada y una serie de propuestas concretas organizadas temáticamente. El PMUS de Ponferrada se realizó a partir del desarrollo de las siguientes fases:



- a) Elaboración de un diagnóstico sobre la movilidad en Ponferrada
- b) Creación de programas de acción específicos
- c) Campaña de Participación ciudadana

Veamos con detalle en que consistieron cada una de estas fases.

4.1. Fase I. Diagnóstico sobre la movilidad en Ponferrada.

Este diagnóstico se estructuró en dos grandes bloques:

- **Estudio técnico:** en el que se describe la ordenación estructural del municipio (infraestructuras, viario, transporte público, etc.)
- **Estudio sociológico:** en este estudio se presenta una visión panorámica de las percepciones de los habitantes de Ponferrada respecto a la movilidad en su ciudad a través de la aplicación de algunas técnicas de investigación: encuestas a domicilio, encuestas a usuarios del transporte público, encuestas a niños y niñas, entrevistas en profundidad a expertos y profesionales relacionados con la dinámica de la movilidad en el municipio, grupos de discusión⁵ (grupos focales) y análisis de fuentes documentales/bibliográficas.

Como puede verse, la mayor parte de las herramientas utilizadas involucran directamente a la población de Ponferrada, ya que la realización de un estudio de este tipo pretende incluir la visión de diversos colectivos, para de este modo identificar problemáticas, áreas de trabajo, opiniones específicas, etc. Una de las ventajas de obtener la información a través de estas vías es que favorece que más adelante se estructuren propuestas y líneas de acción ajustadas a las necesidades ciudadanas.

Las temáticas abordadas en el diagnóstico fueron:

- La movilidad de los habitantes de Ponferrada: evolución de la movilidad en la ciudad, medios de transporte más usados, tipos y frecuencia de los desplazamientos.
- Los medios de transporte en Ponferrada: cambios en las modalidades de transporte, percepciones sobre los medios de transporte
- Ponferrada y sus zonas: situación de las diversas zonas que conforman la ciudad.
- La movilidad de colectivos específicos: los niños y niñas (el camino escolar, el entorno de los centros escolares, los lugares de juego), las mujeres, las personas mayores, los discapacitados.
- Administración pública y movilidad en Ponferrada: necesidades de la ciudadanía, el papel de la policía municipal, infraestructuras.

⁵ El grupo de discusión es una metodología que ayuda a la identificación de discursos sociales, esto se logra a través de la reunión de personas con perfiles que se definen en función de los objetivos de la investigación y que se sientan a dialogar con libertad sobre la temática que se plantee.



Las conclusiones obtenidas gracias a la realización del estudio diagnóstico fueron:

4.1.1. Conclusiones

Ponferrada es un municipio con gran dispersión geográfica, está conformado por una serie de núcleos de población que en muchos casos están muy alejados entre sí y tienen difíciles accesos. Por ello, la imagen que de la ciudad tienen algunos de sus habitantes es la de un lugar complejo en el que la mejora de la movilidad puede ser una tarea muy complicada. Cabe señalarse que las percepciones de los ciudadanos de Ponferrada varían en gran medida de acuerdo al área de la ciudad en la que residen.

La situación con relación a la movilidad de las denominadas **zonas de montaña** es particularmente compleja ya que sus habitantes tienen cierta sensación de aislamiento. En parte, como resulta obvio, por la situación geográfica del municipio, y además por la carencia de infraestructuras adecuadas y servicios de transporte público más ajustados a la demanda de los residentes de esas zonas. Se trata de una población muy envejecida y menguada, que requiere trasladarse constantemente por motivos de salud. A las características de la población de dichas zonas deben sumarse los difíciles accesos, conformados por carreteras, muchas veces estrechas y con curvas muy marcadas. La situación de los accesos aumenta la sensación de peligrosidad de los habitantes de la ciudad, a la vez que en ocasiones puede dificultar también el acceso de los servicios de emergencia. Como consecuencia de lo expuesto anteriormente, el medio de transporte privilegiado para acceder a esta parte de la ciudad es el coche.

Por otra parte, al pensar en la movilidad de Ponferrada, se analizaron según las zonas de residencia habitual de los ciudadanos una serie de temáticas: oferta de aparcamiento, estado de las zonas de paseo y zonas verdes, sensación de seguridad y de ruido. Las valoraciones obtenidas en cuanto a la **oferta de aparcamiento** en la ciudad reflejan que la evaluación positiva de este aspecto se encuentra más frecuentemente en zonas de tipo más bien rural.

En cuanto a las **zonas verdes** se identificaron ciertas percepciones que relacionan el buen estado de estas zonas con las áreas más favorecidas económicamente, es decir, que los ciudadanos perciben una distribución desigual de este tipo de espacios públicos, como se ve en la siguiente cita:

“Tienen un patio donde juegan los chavales que está todo lleno de tierra, con unos socavones, bueno, es una cosa que dices, esto no puede ser Ponferrada. Sobre todo cuando paseas por La Rosaleda, por... bueno, si viera un plano, yo os señalaría qué es lo que está bien de esta ciudad, y el resto, a lo mejor es que no estamos tocados por la mano divina”
[Mujer – GD mujeres]

Tiempo empleado y frecuencia

Para calcular el **número de viajes** que se realizan en Ponferrada en promedio diariamente se realizó una estimación utilizando los datos obtenidos a través de las encuestas. La media estimada de viajes diarios por persona en Ponferrada es de 2,40 viajes.



Por otra parte, en cuanto al **tiempo** destinado puede decirse que la duración media de los desplazamientos en Ponferrada es de 15 minutos. Según los motivos de desplazamiento, el recorrido más prolongado es el que se efectúa para “ir al trabajo”, con un promedio de 18,24 minutos. En segundo lugar se encuentra “hacer trámites” con 15,02 minutos, mientras que el motivo que menos tiempo ocupa a los encuestados es “ir al médico” con tan sólo 12,32 minutos.

Medios de transporte usados

Como se insinuaba anteriormente, en el caso de Ponferrada la orografía puede jugar en contra de la extensión de medios de transporte alternativos al coche, ya que la dispersión geográfica del municipio favorece su uso. Es necesario tener en cuenta este factor a la hora de diseñar campañas o iniciativas para el fomento de medios más sostenibles en la ciudad.

En Ponferrada, al igual que en casi todas las ciudades, **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. Existe cierta relación entre sexo, nivel de estudios y medio de transporte. Al cruzar estas variables hemos podido detectar ciertos perfiles para el caso de Ponferrada:

- Las mujeres en general tienden a andar más y a usar más el transporte público.
- Los hombres con niveles educativos superiores y solteros se relacionan con el uso del coche.
 - *El coche*

En cuanto al coche puede decirse que es el medio más utilizado por los habitantes de Ponferrada, como lo afirma un 42,8% de los encuestados. Es interesante que algunos habitantes de la ciudad perciben el crecimiento del parque automovilístico y que además valoran negativamente este hecho. Esta percepción se ajusta a la realidad ya que el número de automóviles en Ponferrada ha pasado de 21.827 en 1997 a 28.359 coches en 2005. En tan solo 8 años, el parque automovilístico se ha incrementado en 6.732 vehículos, siendo la media de coches por hogar de 1,49. Como se ve, la extensión del uso del coche en Ponferrada es una realidad, y por lo tanto debería ser una de las preocupaciones centrales a la hora de trabajar por la movilidad sostenible en la ciudad.

En los grupos de discusión realizados se percibió cierta actitud autocrítica respecto a la utilización del coche, como lo demuestra el hecho de que no se encontró a nadie que defendiera abiertamente el uso de este medio. No obstante, los datos reflejan que la posesión de vehículos se ha incrementado considerablemente, lo cual podría implicar que el cambio de actitud es meramente discursivo. Algunos de los participantes a los grupos de discusión, por otra parte, plantearon que en muchas ocasiones se opta por el coche por razones de distinción social.



Por otra parte, el coche parece ser insustituible para quienes realizan actividades distintas o tienen la necesidad de realizar múltiples desplazamientos en el día, por ejemplo por trabajo, para llevar a los niños al colegio, hacer compras, etc. En concreto, el hecho de tener niños se utiliza en muchos casos para justificar el uso del coche. Por lo tanto, una medida muy interesante a tener en cuenta para alcanzar el objetivo de una movilidad sostenible sería brindar a los padres ofrecerles alternativas de transporte asequibles y más respetuosas con el medioambiente.

Algunas de las propuestas ciudadanas para desincentivar el uso del coche son: realizar campañas de sensibilización, mejorar la prestación del servicio público de transporte, crear un sistema de aparcamientos disuasorios y peatonalizar algunas zonas.

- *El transporte público*

El transporte público (TP) es valorado en general como una buena opción frente al uso excesivo del coche y el estado de este servicio en Ponferrada es muy bien visto por los habitantes, quizás debido a las recientes mejoras. 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.

Los usuarios que se mueven diariamente en TP son en su mayoría aquellos que lo utilizan para trasladarse a sus lugares de trabajo y/o estudio, y debe señalarse que en términos de género, las mujeres usan en mayor número el TP que los hombres. Durante el fin de semana los principales usuarios del TP son jóvenes, menores de 18. El promedio de duración de los traslados en TP es de 15 minutos.

Algunas de las razones manifestadas para optar por el TP son: cercanía del transporte público con el destino, existencia de paradas cercanas al hogar, porque se recorren distancias largas, por no tener otro medio de transporte, etc. Por el contrario, las explicaciones para no utilizarlo son: preferencia por otro medio de transporte (fundamentalmente el coche), distancia recorrida (en las distancias cortas se prefiere no usar el TP), falta de información respecto a las líneas y sus frecuencias, etc.

El principal reto con que cuenta el TP en Ponferrada es probablemente la comunicación con las zonas más rurales, problemática que se acrecienta cuando además de tratarse de zonas rurales se une la orografía montañosa.

- *Ir andando*

Ir andando, es el segundo medio de transporte más utilizado en Ponferrada (38,3%) y en general está muy bien valorado. Algunas de las razones para optar por él son: porque se recorren distancias cortas, es agradable andar y no se dispone de otro medio.

Este medio es el más usado por las personas mayores: el 63% de los mayores de 65 años lo utilizan como medio principal. De acuerdo al tipo de trayecto que se realice, puede percibirse como un medio muy eficiente o puede significar mucho desgaste físico, con lo cual será dejado como una opción secundaria.



- *La bicicleta*

La bicicleta es un medio muy bien valorado en general. Con ella sucede algo similar a lo que pasa con el TP ya que, a pesar de su buena imagen, su uso es más bien minoritario. De los ciudadanos encuestados tan solo el 23,37% manifestaron haber utilizado la bici para desplazarse al interior de la ciudad

Algunas de las razones que se plantearon para usar la bicicleta son: es agradable, se tarda menos, por conciencia ambiental y porque no se dispone de otro medio. Mientras que entre los motivos para no recurrir a ella encontramos: falta de costumbre, el clima y la orografía de la ciudad, falta de infraestructuras (carriles-bici, aparcamientos), inseguridad (aunque esto lo comparten también los usuarios).

Recientemente, el Ayuntamiento de Ponferrada inauguró el servicio de préstamo de bicis “**El ayuntamiento te presta la bici**”, iniciativa que conoce un 81,93% de los encuestados, y es considerada como acertada por un 88,91%.

Motivo de los desplazamientos

Los desplazamientos que se realizan en las ciudades responden a ciertos motivos como ir a trabajar, ir a estudiar, disfrutar del ocio o hacer las compras, etc. En este apartado se presentan algunos datos relacionados con las motivaciones de los desplazamientos de los ponferradinos.

- *Desplazamiento al trabajo*

El 40,4% de los encuestados manifiesta moverse por motivos laborales dos o más veces al día, siendo este uno de los principales motivos de desplazamiento. Estos trayectos se hacen fundamentalmente en coche. Son los hombres quienes usan más el coche, en comparación con las mujeres, aunque para ambos este medio es el principal (hombres: 60,7% y mujeres: 46,8%).

En cuanto a los **destinos**, cuando se trata de desplazamientos por motivos laborales resultan especialmente relevantes los polígonos industriales como polos de atracción. Quienes usan el autobús para desplazarse al trabajo van principalmente a los siguientes sitios: Ensanche Este, La Rosaleda Aldama, la Puebla Norte, Fuentesnuevas.

Respecto a los **horarios laborales** de los trabajadores, se encontró que el 32.5% tiene jornada de mañana, el 31.8% alterna horarios y el 25.7% jornada partida. Aunque durante todo el día se dan traslados por motivos laborales, la mañana probablemente sea el momento en le que se concentra el mayor flujo de movimiento.

- *Desplazamientos por estudios*

El 95% de estos desplazamientos son realizados por personas jóvenes, de hasta 25 años. El medio más utilizado es “ir andando”, aunque el uso del coche se ha extendido mucho entre los estudiantes; por ejemplo, en el caso de los hombres, el automóvil es el segundo medio más utilizado (21.1%).



- *Desplazamientos por salud*

Aproximadamente un 40% de los ponferradinos acuden al centro de salud una vez cada quince días, mientras que un 31,6% dice acudir al menos una vez cada quince días al hospital. Estos datos demuestran que los desplazamientos por motivos de salud tienen una especial relevancia.

Los desplazamientos hacia el **centro de salud** son mayores en el caso de las mujeres que en el de los hombres, según datos del Barómetro Sanitario⁶; en Ponferrada las mujeres acuden un 10% más que los hombres. En este tipo de desplazamientos la gente opta principalmente por “ir andando” (hombres: 56.3%, mujeres: 67.6%).

En este tipo de desplazamientos también resulta relevante la edad: el 59.4% de los encuestados que manifestaron desplazarse por motivos de salud al menos una vez cada 15 días pertenecen al rango de edad de más de 55 años

En cuanto al **hospital**, a diferencia de lo que sucede en el caso del centro de salud, el medio más utilizado es el coche y en segundo lugar se encuentra el transporte público, y las personas mayores se mantienen, como ocurría en el caso de los centros de salud, como los principales usuarios.

- *Desplazamientos por compras*

Los desplazamientos por compras suelen hacerse principalmente andando, a excepción de los que se dirigen hacia los centros comerciales, muy relevantes los fines de semana, ya que el 21,06% de los encuestados manifestó acudir a estas grandes superficies los fines de semana. Los desplazamientos para hacer compras también son muy relevantes en proporción: el 51,1% de los encuestados realiza compras 2 ó 3 veces por semana, mientras que cerca del 30% afirma desplazarse por este motivo, específicamente al centro comercial, una vez o más cada 15 días.

- *Desplazamientos por trámites*

Este tipo de desplazamientos son más bien esporádicos, pero cuentan con cierta relevancia al ser Ponferrada un centro importante por su distancia respecto a las capitales provinciales. Los principales destinos de los desplazamientos por trámites son: la Rosaleda Aldama, el Barrio de los Judíos y la Puebla Norte.

- *Desplazamientos por ocio*

Los desplazamientos por ocio se relacionan fundamentalmente con población joven y horarios nocturnos. El uso del coche para estos desplazamientos es muy elevado, lo cual puede relacionarse con la existencia de polos de atracción de ocio en zonas periféricas (discotecas). Para desincentivar el uso del coche en las noches existe una línea de autobús nocturna conocida como “el búho”, aunque hay quienes creen que este servicio no se usa lo suficiente. Las razones pueden ser variadas pero destaca por ejemplo, la mala imagen que tiene entre algunos jóvenes el uso de este medio. Los principales

⁶ Ministerio de Sanidad y Consumo, Gobierno de España. *Barómetro Sanitario*, 2006

destinos por motivo ocio son: Ensanche Este, el Temple y la Rosaleda Aldama.

La movilidad de colectivos específicos

En este estudio se prestó una atención especial a la movilidad de algunos colectivos en particular: niños y niñas, mujeres, personas mayores y discapacitados.




- *Niños y niñas*

A la pregunta ¿es fácil moverse por la ciudad?, los niños y niñas de Ponferrada respondieron en proporciones muy similares sí (58.30%) y no (41.69%). Para ambas opciones aportaron algunas razones, veamos:

- Puede ser fácil moverse por Ponferrada por: porque conozco la ciudad (47.3%), la ciudad es pequeña (18.7%) y porque está señalizado (10%).
- Puede ser difícil moverse por Ponferrada por: el tráfico, hay muchas carreteras y coches (51.7%), la ciudad es grande (21.6%) y problemas de infraestructuras, peligrosidad (5.2%)

Los principales problemas de la ciudad que perciben los niños y niñas de Ponferrada son el exceso de tráfico y la falta de acondicionamiento de lugares como parques, zonas de ocio, aceras, etc. Los niños y niñas encuestados demandaron mejoras en la ciudad, principalmente relacionadas con carriles bici e infraestructuras como bancos y fuentes

Los niños y niñas también plantearon opiniones respecto a los diferentes **medios de transporte**, las cuales se recogen en la siguiente tabla:

MEDIO DE TRANSPORTE	VENTAJAS	INCONVENIENTES
 Ir en coche	<ul style="list-style-type: none"> - Es rápido - Es cómodo - No te cansas 	<ul style="list-style-type: none"> - Contamina - Es peligroso (accidentes) - Problemas de tráfico
 Ir andando	<ul style="list-style-type: none"> - Es saludable, haces ejercicio - No contamina - No tienes problemas de tráfico 	<ul style="list-style-type: none"> - Te pueden atropellar - Es lento - Te cansas
 Ir en autobús	<ul style="list-style-type: none"> - No contamina tanto - Lleva a más personas - Es cómodo 	<ul style="list-style-type: none"> - Contamina - Hay que pagar - Es lento



- Es saludable, haces ejercicio
- No contamina
- Es divertido

- Problema dónde aparcar la bici
- Peligroso (no carril bici)
- Te cansas

▪ *Mujeres y movilidad*

Las mujeres se desplazan mayoritariamente andando, y en segundo lugar utilizando el transporte público.

Para las mujeres encuestadas las razones para usar el **coche** son: la comodidad, el gusto por el coche y la posibilidad de realizar varios trayectos de manera eficiente. En el caso de **la bicicleta**, los argumentos más relevantes para las mujeres son: que se emplea menor tiempo en los trayectos y por conciencia ambiental. En cuanto al **ir andando**: las distancias cortas, la preferencia por andar y la no disposición de otro medio de transporte. Respecto al **transporte público** plantean: la disposición de paradas cercanas a sus lugares de residencia, la adecuación de las líneas con los destinos, la comodidad del transporte público y la preferencia por este medio de transporte.

Para las mujeres en Ponferrada, los trayectos que están mejor comunicados son los que se realizan por los siguientes motivos: ir al médico, ir de compras y por ocio.

Los desplazamientos en coche son realizados principalmente por mujeres de entre 25 y 44 años. Cabe destacar que el TP es utilizado en mayor cantidad por mujeres de edades más avanzadas; así, un 4,5% de las usuarias son mujeres menores de 18 años y el 17,82% son mujeres que superan los 55 años.

Quienes usan el coche habitualmente suelen ser mujeres trabajadoras y su uso guarda cierta relación con la autonomía económica de las mujeres. Para las mujeres que desempeñan diversas actividades (laborales, cuidado de hijos y/o familiares) este medio favorece la realización de varios viajes. El que las mujeres puedan optar por medios de transporte más sostenibles nos remite necesariamente a la conciliación de la vida laboral y la vida familiar.

▪ *Personas mayores*

La movilidad de las personas mayores tiende a centrarse en sus zonas de residencia habitual. En Ponferrada son dos las cuestiones principales a tener en cuenta para el análisis de la movilidad de este colectivo: la dispersión geográfica de la ciudad y la aparición de nuevos barrios. El 63,16% de las personas mayores se desplazan andando, frente al 10,53% que va en coche.

En el caso de Ponferrada las residencias de mayores están situadas en Valdelafuente, Campo, Fuentesnuevas y Flores del Sil, lo que a menudo puede traducirse en problemas de movilidad y dependencia del transporte público para acceder al centro urbano.

La seguridad del tráfico es el factor más preocupante para los mayores. La media de su valoración no llega al 5, lo que significa que la satisfacción de su seguridad en el tráfico



es baja, más de un punto por debajo de la seguridad personal. El transporte público se lleva en este caso el nivel de satisfacción más alto, con una media de 6,71.

- *Personas con discapacidad*

Las dificultades mayores que sufre este colectivo resaltan la importancia de introducir de manera especial a las personas con discapacidad en el análisis de la movilidad en Ponferrada ya que las necesidades específicas de estas personas plantean un reto mayor a la administración pública; sus demandas se relacionan fundamentalmente con la accesibilidad, la adaptación del transporte público, el acondicionamiento de las aceras y calles, etc.

Los principales problemas de este colectivo respecto al transporte público son: la relación entre la acera y el vehículo; la disponibilidad de sistemas fáciles y cómodos de embarque para todo tipo de usuarios; el espacio, su disposición y anclaje para sillas de ruedas o carritos en los vehículos. A continuación se resumen algunas de las principales conclusiones respecto a la movilidad de las personas con discapacidad en Ponferrada:

- La existencia de elementos externos como obras, terrazas en el verano, etc. obstaculiza aun más las trayectorias fijas seguidas por las personas con discapacidades visuales.
- Las terrazas de los establecimientos comerciales son un elemento más dentro del espacio público que a menudo no se adecua a las necesidades de quienes pasean por las aceras. Las quejas a este respecto son recurrentes.
- Otros de los obstáculos que deben sortear las personas con discapacidades visuales son las jardineras, las aceras sin bordillos, algunos elementos del mobiliario urbano, etc. veamos algunas opiniones al respecto.

4.2. Fase II. Creación de programas de acción específicos

Se crearon tres grandes planes de acción que reflejan los aspectos identificados en la fase de diagnóstico de la movilidad en Ponferrada.

- Ponferrada Camina: Programa para implantar medidas que favorezcan el tránsito a pie.
- Ponferrada pedalea: Plan para la creación de una red ciclista.
- La movilidad motorizada en Ponferrada: Estudio para reducir el uso del vehículo privado y fomentar el Transporte Público,

4.2.1. Ponferrada Camina. Programa para implantar medidas que favorezcan el tránsito a pie en Ponferrada.

Que se camine mucho en Ponferrada no quiere decir que no existan dificultades para el peatón. Estas dificultades, además, no se circunscriben sólo a las aceras, sino que parten



del modo en que se planifica y construye la ciudad. Durante mucho tiempo el crecimiento de las ciudades se ha concebido a partir de la segregación de las funciones urbanas. Barrios-dormitorio, centros comerciales, ciudades sanitarias, centros de ocio, áreas de oficinas o industriales, parques tecnológicos, etc., han configurado un archipiélago de “islas” rodeadas de vacíos y carreteras de conexión que dan servicio al automóvil privado. En este esquema, ni el transporte público, ni el peatón, ni la bicicleta tienen facilidades para cubrir las necesidades de desplazamiento. Podemos resumir los problemas en este esquema:

- *De seguridad.* Riesgo de atropello, miedo a los accidentes, velocidades excesivas de los vehículos.
- *De comodidad.* Obstáculos en las vías y cruces peatonales, pendientes excesivas, reducido espacio libre para el paso de los viandantes.
- *De rapidez.* Rodeos, esperas y recorridos injustificadamente largos, barreras naturales y artificiales que alargan los trayectos.
- *De atractivo.* Falta de vitalidad y calidad paisajística de las rutas peatonales, falta del mobiliario urbano, la iluminación y la vegetación adecuados.
- *De salud y calidad ambiental.* Contaminación atmosférica y ruido de las vías peatonales.

A la vista de los problemas existentes para caminar por la ciudad, las acciones para paliarlos deben estar destinadas a satisfacer los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la comodidad de las vías peatonales.
- Acortar y facilitar los desplazamientos a pie.
- Reducir los riesgos de atropello.
- Generar un espacio peatonal atractivo, seguro y vital.
- Disminuir el ruido y la contaminación atmosférica.

Medidas para favorecer al peatón

Pasar de estos objetivos genéricos a propuestas y proyectos concretos es más complejo de lo que puede parecer. La sencillez de la marcha a pie como medio de transporte no debe hacer pensar que las medidas en su favor son evidentes e inmediatas. Muchas de ellas están vinculadas a la fase de planificación urbana previa a la construcción de edificaciones e infraestructuras, deben incluirse en una estrategia de medio y largo plazo como la que desarrolla un Plan General de Ordenación Urbana.

Pero no hace falta esperar o remitirse al planeamiento urbanístico para realizar actuaciones favorables al peatón. Hay muchas medidas que ni encarecen los costes de las obras que cotidianamente y por múltiples motivos se realizan en la vía pública; ni tampoco representan inconvenientes para otros medios de transporte; son respuestas a las necesidades de desplazamiento peatonal realizadas desde el punto de vista del viandante.

Es cierto también que hay medidas en las que hace falta optar por encontrar un equilibrio entre los distintos medios de transporte concurrentes. En un cruce normal entre dos calles no se puede dar prioridad a todos los flujos a la vez, ni uno sólo de ellos debe monopolizar el tiempo y el espacio de la intersección. Hace falta aplicar criterios



equilibrados y consecuentes con el objetivo que se desea alcanzar en cada caso: por ejemplo el paso cómodo y seguro de los peatones o del transporte colectivo.

La estrategia que aquí se propone para desarrollar en el Programa, con sus correspondientes medidas, pretenden atacar los inconvenientes que encuentra un ciudadano o un visitante de Ponferrada si desea desplazarse andando, mediante la aplicación de instrumentos propios para cada una de las escalas y ámbitos de intervención siguientes:

- Definición de una Red general de itinerarios peatonales
- Creación de redes peatonales de barrio.
- Áreas de amortiguación del tráfico o de preferencia peatonal.
- Actuaciones de detalle en toda la ciudad (acondicionamientos de aceras, hacer más cómodos y seguros los cruces, determinar criterios para ubicar pasos de peatones y sus características, nuevas fórmulas para la convivencia peatón/vehículo, diseñar un tratamiento urbano para las travesías, atender las necesidades de las personas con discapacidad, mejorar el tratamiento del peatón en la información urbana, la gestión y la normativa, redacción de una Normativa de Vía Pública, atender especialmente el camino de Santiago)

4.2.2. Ponferrada pedalea. Plan para la creación de una red ciclista en Ponferrada.

En Ponferrada existe una predisposición ciudadana favorable al uso de la bici, a pesar de su bajo uso. El objetivo primordial del Programa es sentar las bases de una estrategia global de fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en Ponferrada. También se quiere establecer una serie de medidas en infraestructuras de apoyo al desarrollo de vías ciclistas y de los complementos que precisen. Se trata de implementar una visión global del proceso de movilidad a partir de la consideración de la bicicleta como un medio de transporte más, pero entendiendo que su aceptación como alternativa real de movilidad depende de múltiples factores, desde los puramente infraestructurales hasta los sociológicos, pasando por la definición de su relación con los demás medios de transporte y su consiguiente regulación efectiva como un elemento más del tráfico, sometida a derechos y obligaciones.

La bicicleta debe ser una alternativa eficaz y útil de transporte cuya implantación sea, además, un elemento beneficioso para el conjunto de la ciudad. Es esencial integrar todos los elementos vinculados a la movilidad urbana dentro de una política global de movilidad sostenible, en el que el fomento de la intermodalidad y la pacificación del tráfico, resultado de un reparto del espacio viario sustancialmente diferente al actual, entren a formar parte de la política de movilidad que desarrolle el Ayuntamiento.

Para cumplir los objetivos planteados se establecen las siguientes líneas estratégicas de actuación:

- Desarrollar criterios para que desde la planificación municipal se incorpore una red de vías ciclistas dentro del Sistema General Viario de la ciudad.
- Integrar en la normativa relacionada con la movilidad en la ciudad aquellos aspectos específicos que ayuden y fomenten el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.



- Evaluar la demanda actual de la bicicleta y definir la potencialidad de usuarios en diferentes escenarios acordes al desarrollo de la planificación urbana.
- Difundir y promover valores y proyectos que integren a la bicicleta como alternativa útil y eficaz para el transporte y beneficiosa para el conjunto de la ciudad, diseñando esquemas operativos en políticas sectoriales a través de campañas específicas.
- Facilitar la participación social fomentando y promoviendo el uso de la bicicleta en los diferentes sectores sociales, para que todos ellos se sientan implicados.
- Crear una red de vías ciclistas integradas en el sistema viario de la ciudad; diseñar y complementar las infraestructuras asociadas a dicha red: mobiliario, aparcamientos, servicios, transporte público, etc.
- Definir indicadores adecuados para mantener un seguimiento del proceso desde el Ayuntamiento, especialmente vinculados a la Agenda 21 Local y al Pacto de Movilidad Sostenible que se propone en otro programa.

Medidas para favorecer el uso de la Bicicleta

Se elaborará un Plan de actuaciones estructurado en Tres partes:

- Diagnóstico sobre el estado del uso de la bicicleta en la movilidad de Ponferrada.
- Diseño de una Red de Itinerarios Ciclistas para la ciudad de Ponferrada
- Inventario de características físicas y funcionales del viario

4.2.3. La movilidad motorizada en ponferrada. Estudio para reducir su uso y fomentar el Transporte Público en Ponferrada.

Se pretende con este Programa reordenar la situación de esta forma de desplazarse, que es la que más espacio ocupa. La intención no es expulsar el coche de la ciudad, sino racionalizarlo para lograr que el resto de medios ganen espacio en el sentido de lo indicado en programas anteriores. Sus principales objetivos son:

- Favorecer la convivencia pacífica y sin peligro de los diversos modos de transporte.
- Ayudar a consolidar el Transporte Colectivo como una opción viable y de calidad para viajar por la ciudad.
- Corregir los puntos de la red donde se han observado conflictos entre los diversos modos.
- Reordenar la Red viaria adaptándola a las exigencias de los otros programas que pretenden ser prioritarios.
- Prestar una especial atención a actividades como la Carga y Descarga, vitales para la ciudad moderna, para conseguir que sea una actividad laboral que se desarrolle con una mayor calidad.
- Proponer fórmulas para lograr una racionalización del uso del vehículo privado cuando este sea indispensable.



4.3. Fase III. Campaña de Participación ciudadana

De manera paralela a la creación de planes de acción específicos se desarrollaron varios talleres con habitantes para, fundamentalmente, aportar propuestas concretas para la mejora de la movilidad en el municipio.

Al desarrollar una campaña de promoción de la participación ciudadana en Ponferrada resulta casi imprescindible su vinculación con otras iniciativas ya existentes como la Agenda Local 21. En este sentido se partió de la creación de un **Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible** al amparo de la AL21. Las fases de desarrollo de la Campaña de participación ciudadana diseñada para al amparo del PMUS de Ponferrada son:

- Presentación pública del Estudio diagnóstico sobre la Movilidad en Ponferrada
- Creación de comisiones de trabajo:
 - Comisión de trabajo: “Ponferrada Camina”
 - Comisión de trabajo: “Ponferrada pedalea”
 - Comisión de trabajo: “La movilidad motorizada en Ponferrada”
- Talleres participativos específicos: uno por cada uno de los planes específicos (Ponferrada Camina, Ponferrada pedalea y la movilidad motorizada en Ponferrada)
- Presentación de las conclusiones de los talleres
- Creación de un sistema de indicadores para medir los resultados de la aplicación de las medidas tendientes a sostenibilizar la movilidad en Ponferrada.