



Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

5.1

Favorecer la ciudad de proximidad

5.2

Potenciar modos de transporte sostenibles

Introducción



La movilidad urbana constituye en la actualidad uno de los elementos clave en las políticas de planificación de los municipios. Por tanto, la planificación urbana debe centrarse en el peatón y en el fomento del transporte público, reduciendo de este modo las distancias y las necesidades de transporte.

La planificación de la movilidad de la ciudad de Torre Pacheco desde la perspectiva de la Agenda Urbana Española se ha efectuado principalmente a través de varios documentos, principalmente los siguientes: El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2010), la Estrategia DUSI de Torre Pacheco (2017), el Plan General de Ordenación Urbana, y el Plan de Acción por el Clima y la Energía Sostenible.

El municipio de Torre Pacheco cuenta con 11 pedanías y 4 núcleos principales, lo que supone un hándicap en la planificación de la movilidad de la localidad. A pesar de ello es una localidad compacta en su núcleo principal y con una orografía llana, lo cual propicia que la mayoría de los desplazamientos se puedan realizar en modos no mecanizados.

Desde el Ayuntamiento se han ido planificando estrategias de actuación mediante el desarrollo de diferentes proyectos, sin embargo, la implementación de las medidas propuestas por estos instrumentos sigue siendo aún muy bajas, por lo que aún no han tenido el resultado esperado en cuanto a la mejora de la movilidad urbana.

Uno de los principales objetivos del Ayuntamiento de Torre Pacheco es conseguir que los desplazamientos en modos sostenibles cada vez ocupen un mayor porcentaje dentro del reparto modal, ya que los viajes entre núcleos de población o los que realizan al exterior del municipio son en un alto porcentaje en vehículo privado, no siendo muy utilizado el autobús ni el tren.

Otros objetivos son la adaptación de la accesibilidad del municipio mediante la eliminación de barreras arquitectónicas o el fomento de medios de transporte sostenibles.



Índice de motorización. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes

Torre Pacheco presenta un índice medio de motorización de las ciudades analizadas, aunque alto en comparación con ciudades que poseen una población similar (637,01Veh/ 1000 Hab). Este dato refleja la dependencia hacia el vehículo privado en Torre Pacheco al estar constituido por varias pedanías y no usar en gran medida el transporte público. Respecto a los turismos, presenta valores similares a los de los municipios analizados. En relación con las motocicletas, Torre Pacheco presenta el valor más bajo de todos, no alcanzando el 6% de motocicletas respecto al total de vehículos del municipio.

Fuente: AUE, 2019

Superficie de infraestructuras de transporte

A través de este dato, se identifica el porcentaje que representa la superficie de suelo total de las infraestructuras de transporte respecto a la superficie total de todo el término municipal. Como se observa, sólo el 1,13 % de la superficie del término municipal está ocupada por infraestructuras de transporte, que se corresponden principalmente con las referentes a la red viaria y la red de ferrocarril. Comparado con municipios de similares características está dentro del mismo rango de valores. La ciudades de Cartagena y Alhama de Murcia, les superan moderadamente, mientras que San Javier les supera en un porcentaje mayor. Esto es debido a la cantidad de infraestructuras que atraviesan ambos municipios, contando Cartagena con recinto portuario y San Javier con aeropuerto.

Fuente: AUE, 2021



Principales retos de la ciudad

- 1 **Priorizar al peatón como eje central de la movilidad**, ya que todos los ciudadanos independientemente del modo de transporte que utilicen en sus desplazamientos son peatones en algún momento.
- 2 **Alcanzar la accesibilidad universal tanto desde el punto de vista de las infraestructuras, vías peatonales, accesos a las paradas de autobús, como desde el servicio de autobús urbano.** Es decir, considerando la accesibilidad universal desde las tres acepciones de esta, geográfica, física y económica.
- 3 **Mejorar el servicio de transporte público en el municipio**, de forma que sea accesible desde más puntos del municipio y eficiente. De este modo conseguirá atraer mayor número de usuarios.
- 4 **Mejorar la conexión del municipio con las pedanías y los núcleos del término municipal**, así como con las localidades de la comarca y del exterior a través del transporte público.
- 5 **Fomentar desde las instituciones el teletrabajo, no solo como sistema de conciliación si no con el fin de reducir el número de vehículos en circulación.** El principal motivo de uso del coche en el reparto modal es el motivo trabajo, si estos viajes obligados se redujesen el uso del vehículo privado descendería notablemente.

Instrumentos

- Plan de Movilidad Urbano Sostenible
- Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI)
- Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES)
- Plan Reactiva Torre Pacheco

Debilidades

D01

-

Aislamiento con los principales núcleos urbanos

D02

-

El transporte público es residual, no alcanzando el 2%, siendo superado incluso por el uso de la bicicleta

D03

-

Escaso porcentaje de calles peatonales

D04

-

Falta de cultura del uso del transporte urbano colectivo en el núcleo urbano

D05

-

No existe zona azul ni otro tipo de sistema de rotación de aparcamientos

Amenazas

A01

-

Alta dependencia del vehículo privado a motor

A02

-

Problemas de aparcamiento por el elevado número de turismos

A03

-

Escasez de transporte público entre núcleos de población

Fortalezas

F01

-

Municipio con una orografía prácticamente plana, lo que favorece de manera exponencial los modos blandos de transporte

F02

-

Excelente localización geográfica, con comunicaciones con arterias principales de gran capacidad y acceso a grandes centros urbanos

F03

-

Consecución de los fondos EDUSI para el cambio a una ciudad más sostenible

Oportunidades

O01

-

Excelente oferta de equipamientos deportivos y educativos

O02

-

Transporte modal al contar con transporte ferroviario y autobús

O03

-

Transporte a demanda (taxi) para la conexión con las pedanías y entre ellas