



PALMA

.....

CIVITAS DYN@mo Summer University, *Engaging in a dynamic dialogue for Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP)*

27th June 2013

Palma

Preparing for the Palma SUMP, Territorial and social perspectives

Joana M^a Seguí Pons, *Grup d'Investigació de Turisme, Mobilitat i Territori (GITMOT)*, Universitat de les Illes Balears



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY
THE EUROPEAN UNION

OBJETIVOS

- 1. Enfatizar en el análisis de variables de carácter económico, social y territorial de Palma y su relación con la movilidad.**
- 2. Profundizar, a partir de las variables, en el transporte público urbano y sus desequilibrios**
- 3. Oportunidad del PMUS para una movilidad más equitativa, tal y como indica Fred Kent (www.mobilityplans.eu)**
 - 1. If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places*

1. Contexto social y territorial del PMUS de Palma. Nuevas oportunidades

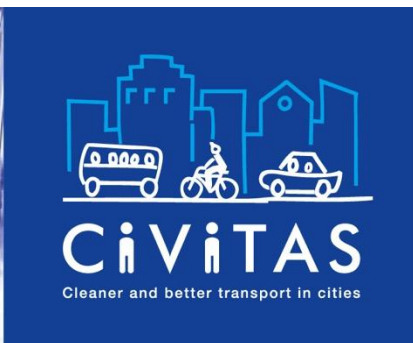
- 1.1. Estancamiento demográfico reciente
- 1.2. Evolución de los usos del suelo
- 1.3. La movilidad en Mallorca

2. La movilidad en Palma

- 2.1. Cambios recientes. Los efectos de la crisis
- 2.2. Cómo y hacia dónde se mueven los ciudadanos y ciudadanas de Palma y su Área Metropolitana

2.3. Análisis a escala de barrios

- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bicicleta
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte
- **Conclusiones : hacia un cambio modal**



PALMA

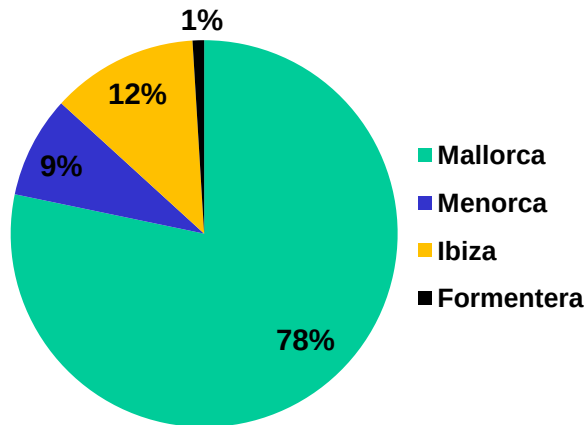
.....

1. CONTEXTO SOCIAL Y TERRITORIAL DEL PMUS DE PALMA. NUEVAS OPORTUNIDADES

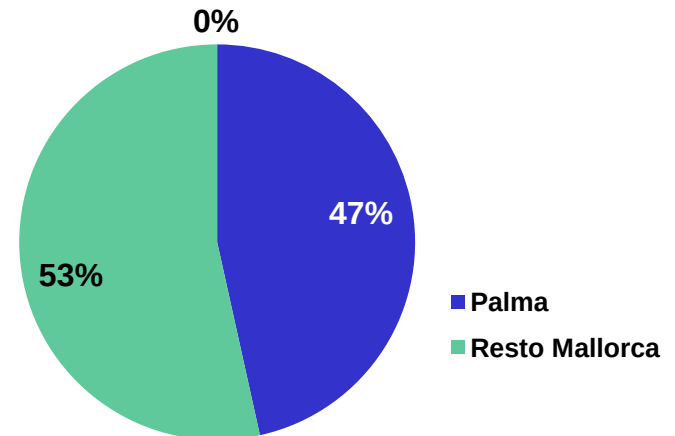


1.1. ESTANCAMIENTO DEMOGRÀFICO RECIENTE

**Distribución de la Población en
las Islas Baleares
2012**



**Población de Palma en relación
al conjunto de Mallorca
2012**

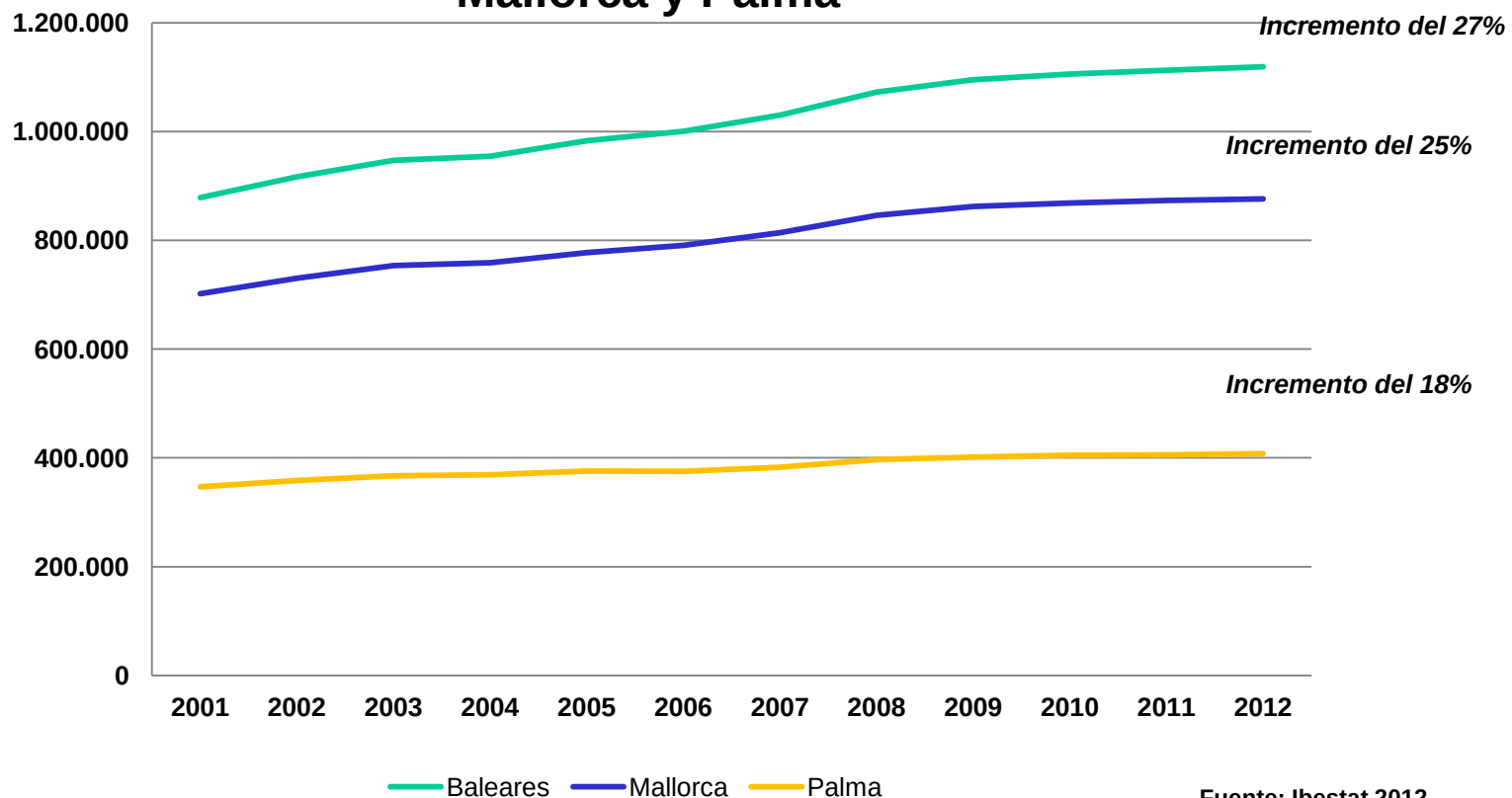


Población	2012
Mallorca	876.147
Menorca	95.178
Ibiza	137.357
Formentera	10.757
Palma	407.648

R. Martínez (GIMOT) a partir de: Ibestat, 2012

1.1. ESTANCAMIENTO DEMOGRÁFICO RECIENTE después de un continuado incremento de inmigración exterior (extranjera)

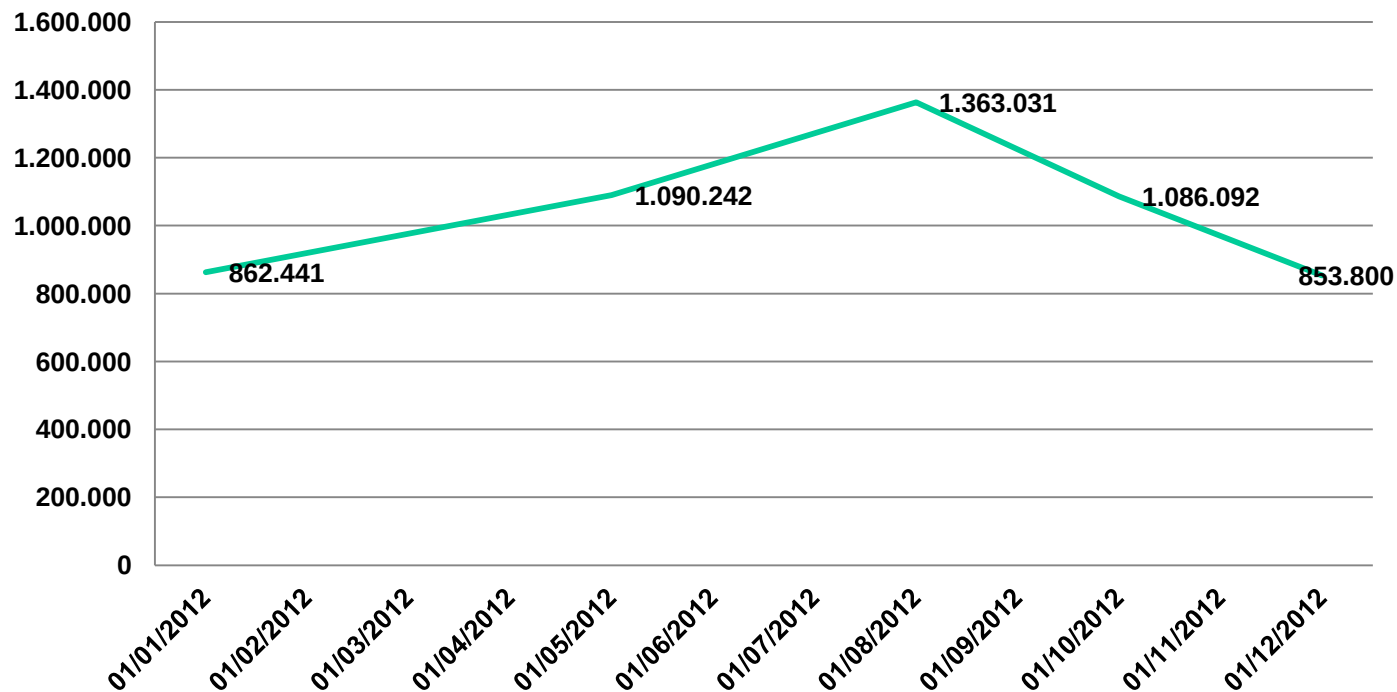
Evolución de la población de Baleares, Mallorca y Palma



Fuente: Ibestat 2012

1.1. ESTANCAMIENTO DEMOGRÁFICO RECIENTE

Índice de Presión Humana, Mallorca 2012



GIMOT. R. Martínez (GIMOT) a partir de: Ibestat, , 2012

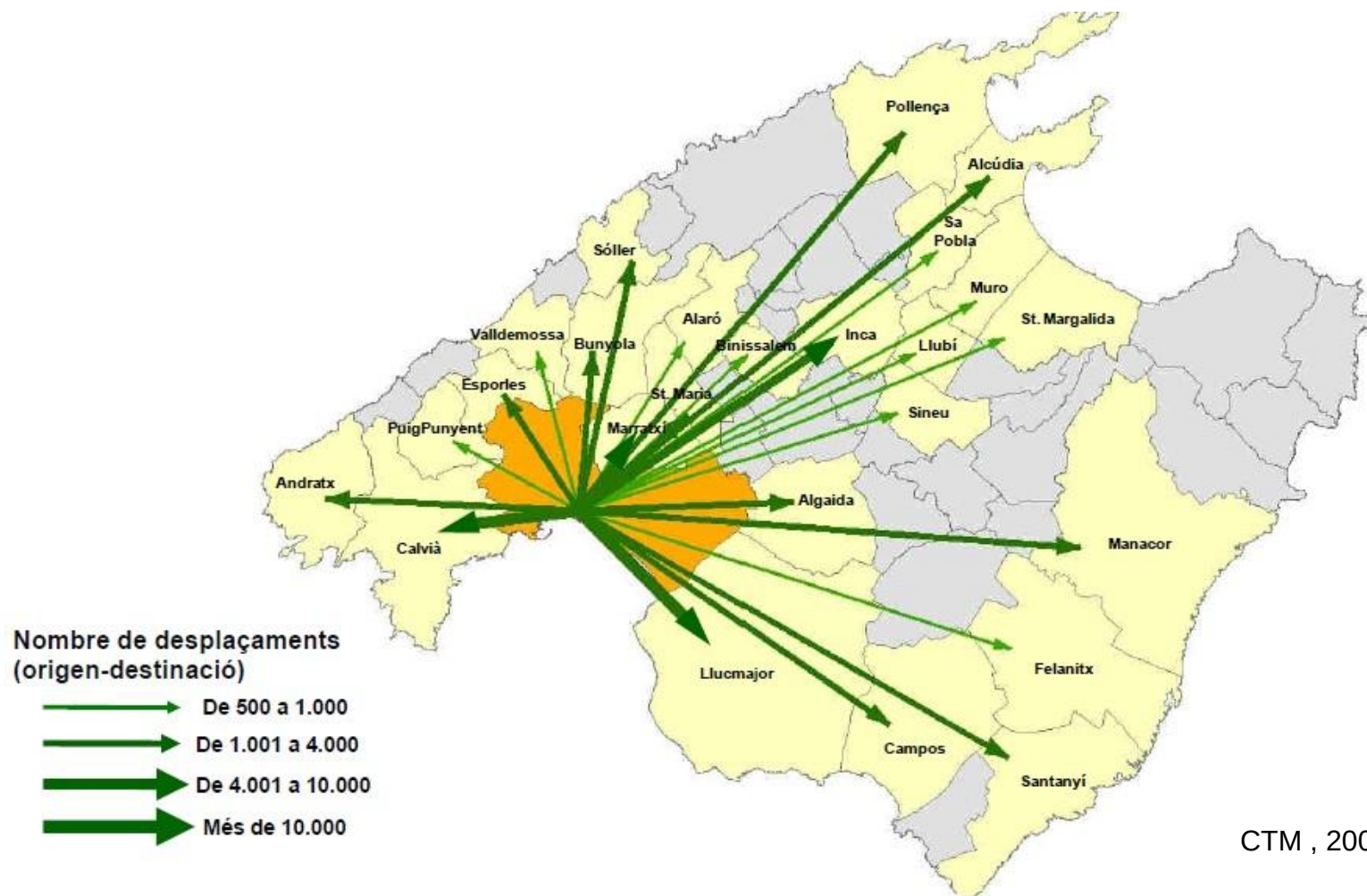
1.2. EVOLUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO

1990, 2000, 2006. Se aceleran tendencias iniciadas décadas 70 y 80

- Expansión urbana: incremento distancias físicas entre diferentes usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios).
 - fragmentación territorio
 - modelo de ciudad más dispersa, de gran zonificación.
- Incremento de la economía de los servicios. Patrones de movilidad cubren áreas más extensas
- Migración de población y actividades, de zonas centrales a periferia urbana y de baja densidad
- Aumentos motorización
- **FUERTES IMPACTOS EN LA MOVILIDAD**
 - **Basada transporte privado**

1. 2. EVOLUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO



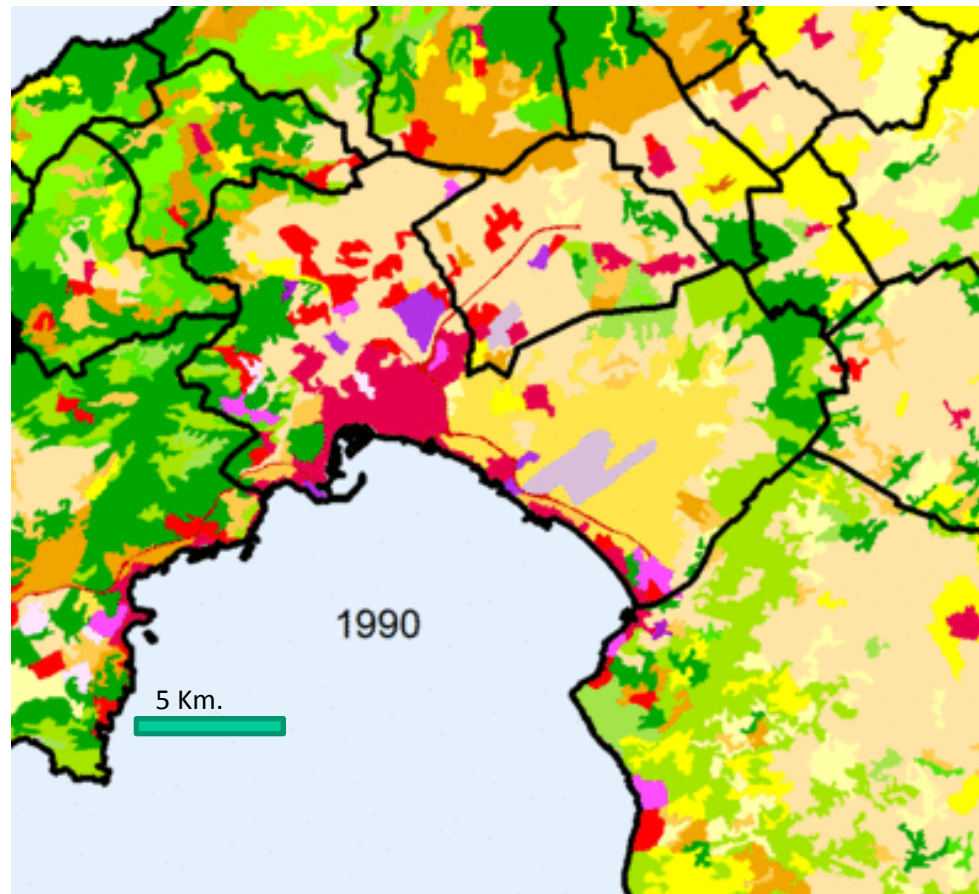


CTM , 2009

- URBANO CONTINUO
- URBANO DISCONTINUO
- INDUSTRIAL
- REDES VIARIAS
- PUERTOS
- AEROPUERTOS
- MINAS
- VERTEDEROS
- EN CONSTRUCCION
- ZV URBANAS
- ZONAS DEPORTIVAS
- TIERRAS LABOR SECANO
- REGADIO
- ARROZALES
- VIÑEDOS
- FRUTALES
- OLIVARES
- PRADOS
- CULTIVOS ANUALES
- MOSAICO CULTIVOS
- AGRICOLA NATURAL
- AGRO FORESTAL
- BOSQUES FRONDOSAS
- BOSQUES CONIFERAS
- BOSQUE MIXTO
- PASTIZAL NATURAL
- MATORRALES MESOFILOS
- MATORRALES ECLEROFILOS
- MATORRAL BOSCO
- PLAYAS DUNAS
- ROQUEDO
- VEGETACION ESCASA
- INCENDIOS
- GLACIAR
- HUMEDALES
- PRADOS TURBOSOS
- MARISMAS
- SALINAS
- INTERMARIALES
- CURSOS AGUA
- LAMINAS AGUA
- LAGUNAS COSTERAS
- ESTUARIOS
- MAR

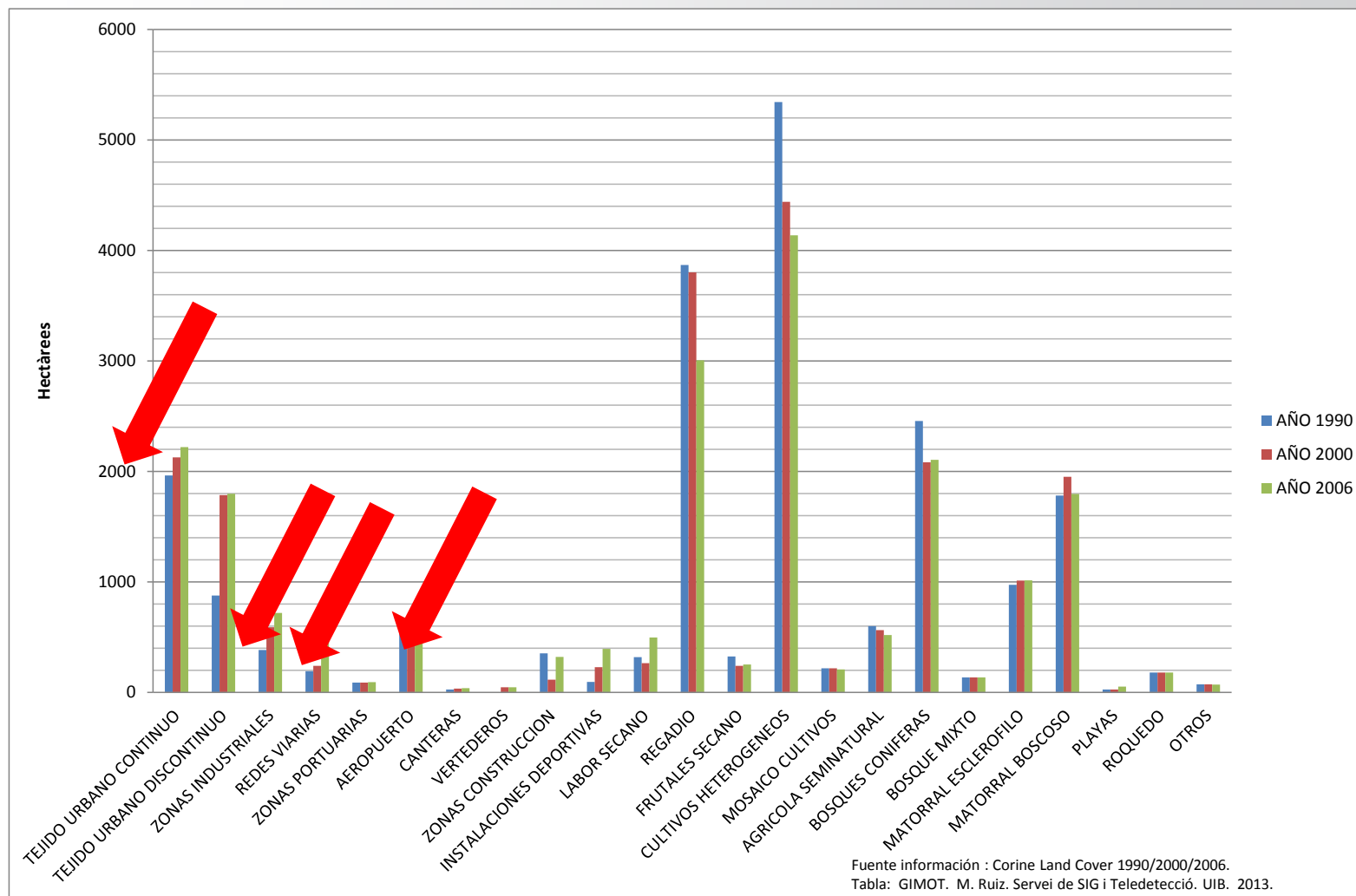
1.2. EVOLUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO.

ÁREA METROPOLITANA DE PALMA



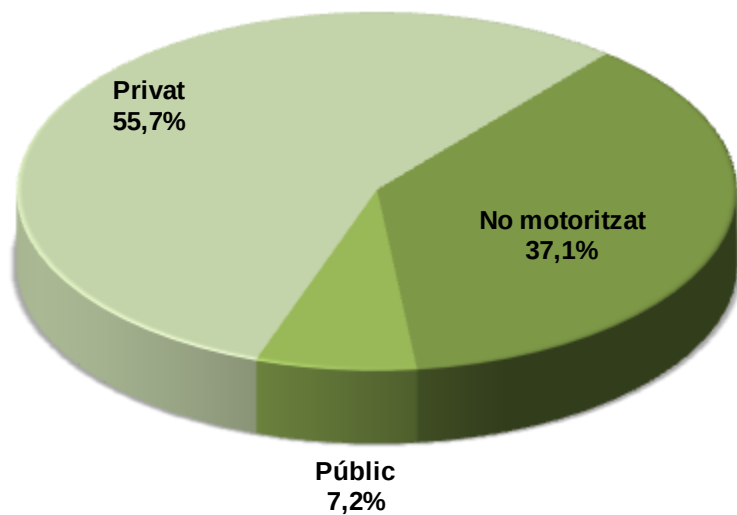
Fuente información : Corine Land Cover 1990/2000/2006.
Cartografía: GIMOT. M. Ruiz. Servei de SIG i Teledetecció. UIB. 2013.

1.2. EVOLUCIÓN DE LOS USOS DEL SUELO. PALMA

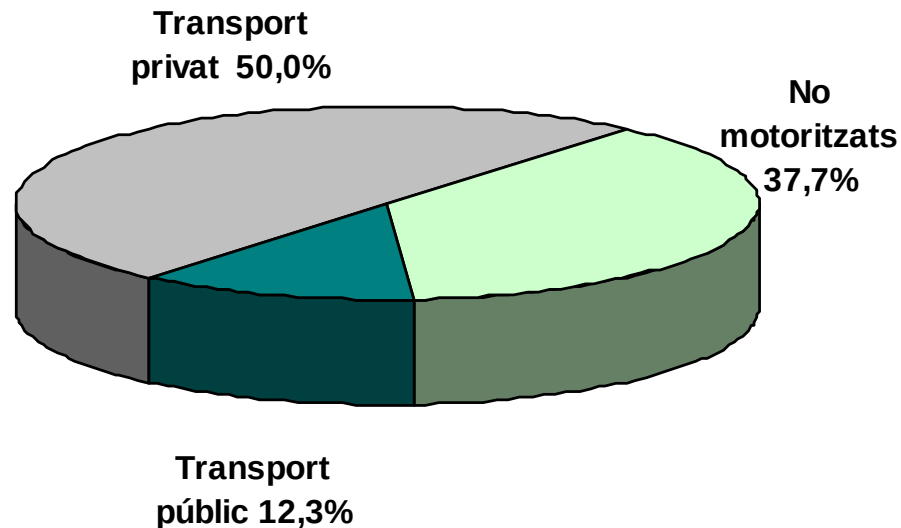


1.3. LA MOVILIDAD EN MALLORCA

Distribución modal



Mallorca



Palma

CTM, 2009

1.3. LA MOVILIDAD EN MALLORCA

Un 40% más de movimientos en una década

Un 54% más de desplazamientos en coche

	2001	2009	Variació 2001-2009	Repartiment modal 2001	Repartiment modal 2009
Total desplaçaments/dia	1.481.570	2.065.000	39,4%	100,0%	100,0%
NO MOTORITZATS	496.692	632.188	27,3%	33,5%	30,6%
Caminant	483.798	602.039	24,4%	32,7%	29,2%
Bicicleta	12.894	30.149	133,8%	0,9%	1,5%
MOTORITZATS	984.878	1.432.812	45,5%	66,5%	69,4%
Privats	854.079	1.268.866	48,6%	57,6%	61,5%
Cotxe	790.123	1.214.978	53,8%	53,3%	58,8%
Moto	63.956	53.888	-15,7%	4,3%	2,6%
Altres*	0	1.989	-	0,0%	0,1%
Públics	130.799	163.947	25,3%	8,8%	7,9%
Ferrocarril	7.378	17.401	135,8%	0,5%	0,8%
Metro	0	7.616	-	0,0%	0,4%
Autobús EMT (urbà)	89.719	114.409	27,5%	6,1%	5,5%
Autobús interurbà	15.025	10.561	-29,7%	1,0%	0,5%
Autobús discrecional	6.861	7.876	14,8%	0,5%	0,4%
Taxi, altres*	11.816	6.084	-48,5%	0,8%	0,3%

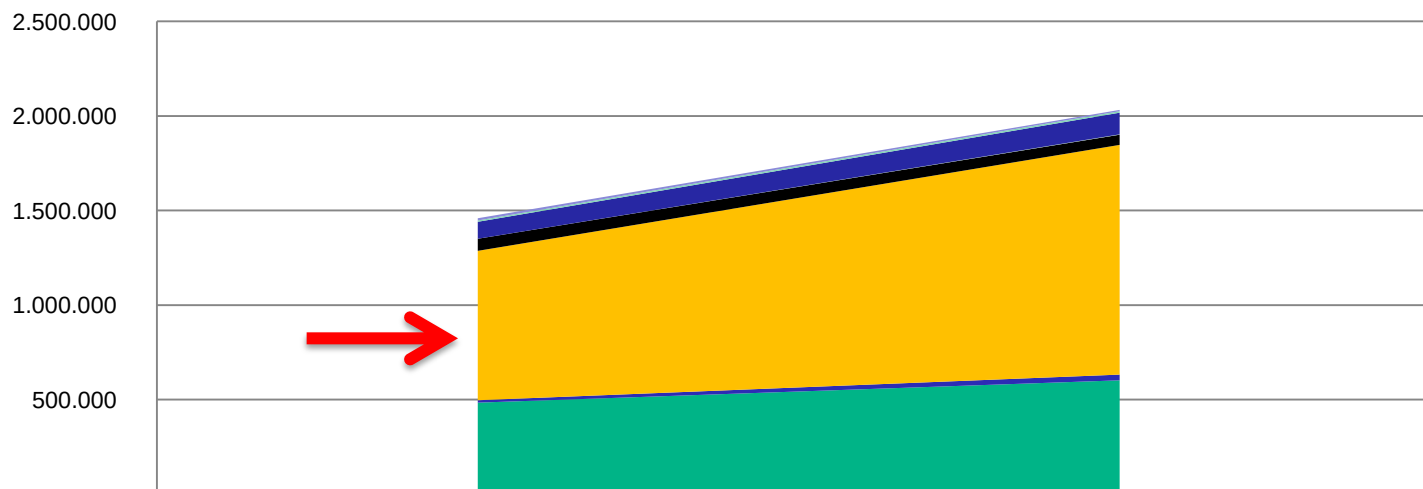
* El conjunt de desplaçaments anomenats "altres" s'assignen al grup de transport públic a l'enquesta de 2001 i al grup de transport privat a l'enquesta de 2009.

CTM, 2009

15

1.3. LA MOVILIDAD EN MALLORCA

**Distribución modal de los desplazamientos. Mallorca
día laborable (2001-2009)**

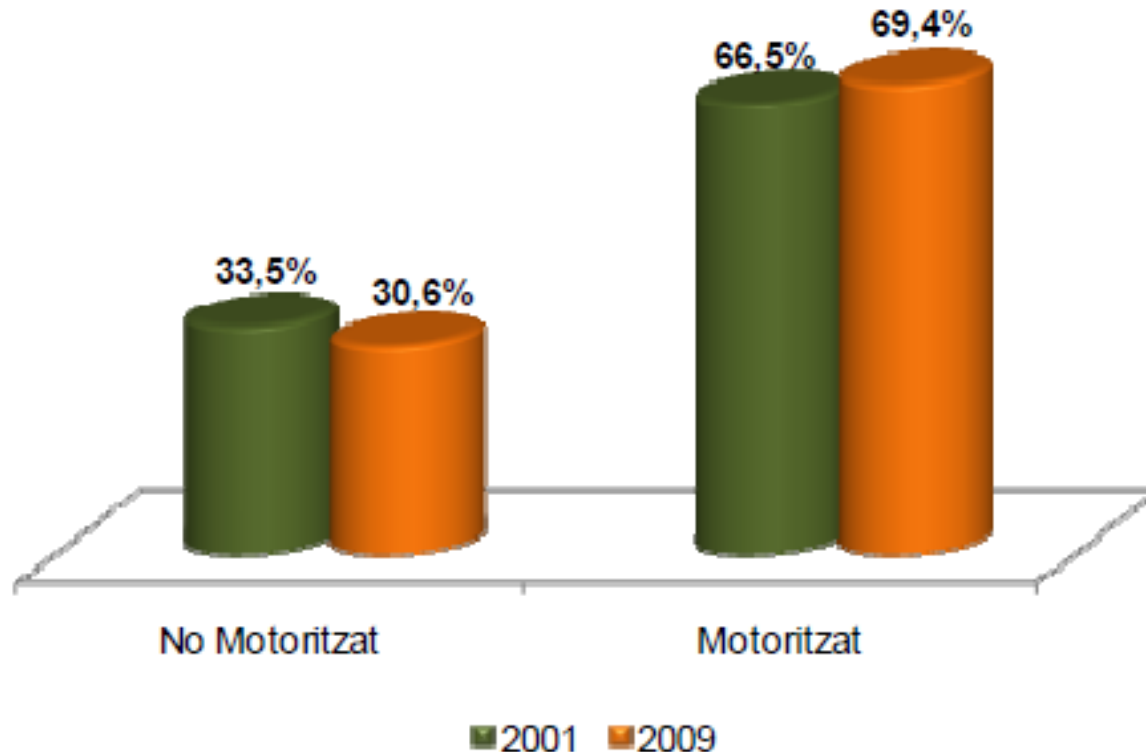


	AÑO 2001	AÑO 2009
■ Taxis y otros	11.816	6.984
■ Autobús discrecional	6.861	7.876
■ Autobús urbano	89.719	114.409
■ Metro	-	1.989
■ Motocicleta	63.956	53.888
■ Coche privado	790.123	1.214.978
■ Bicicleta	12.894	30.149
■ A pie	483.798	602.039

R. Martínez (GIMOT) a partir de: Consorcio de Transporte de Mallorca, 2009

1.3. LA MOVILIDAD EN MALLORCA

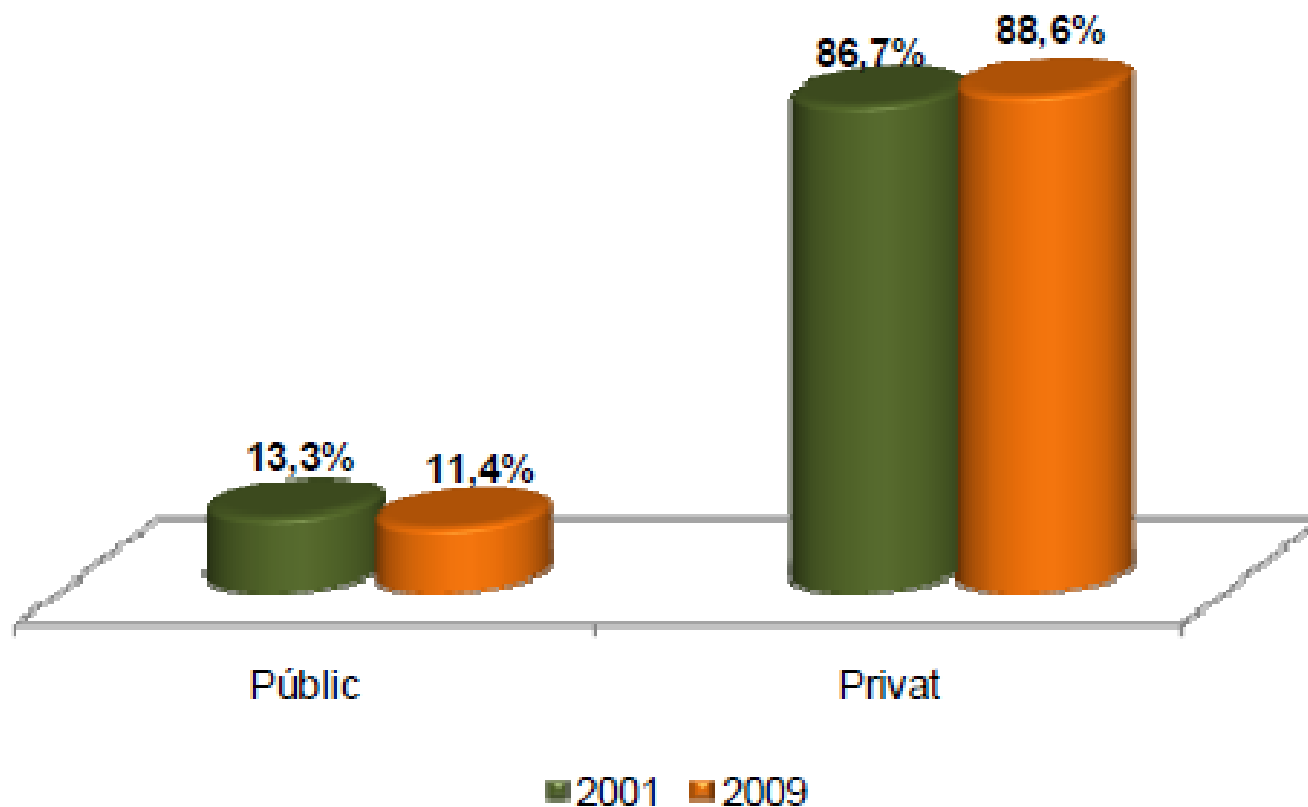
HACIA UNA MOVILIDAD DE CADA VEZ MENOS SOSTENIBLE



CTM, 2009

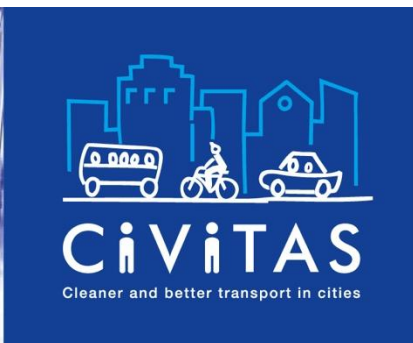
17

1.3. LA MOVILIDAD EN MALLORCA



CTM, 2009

QUESTES- 1.2. ELS MITJANS DE TRANSPORT



PALMA

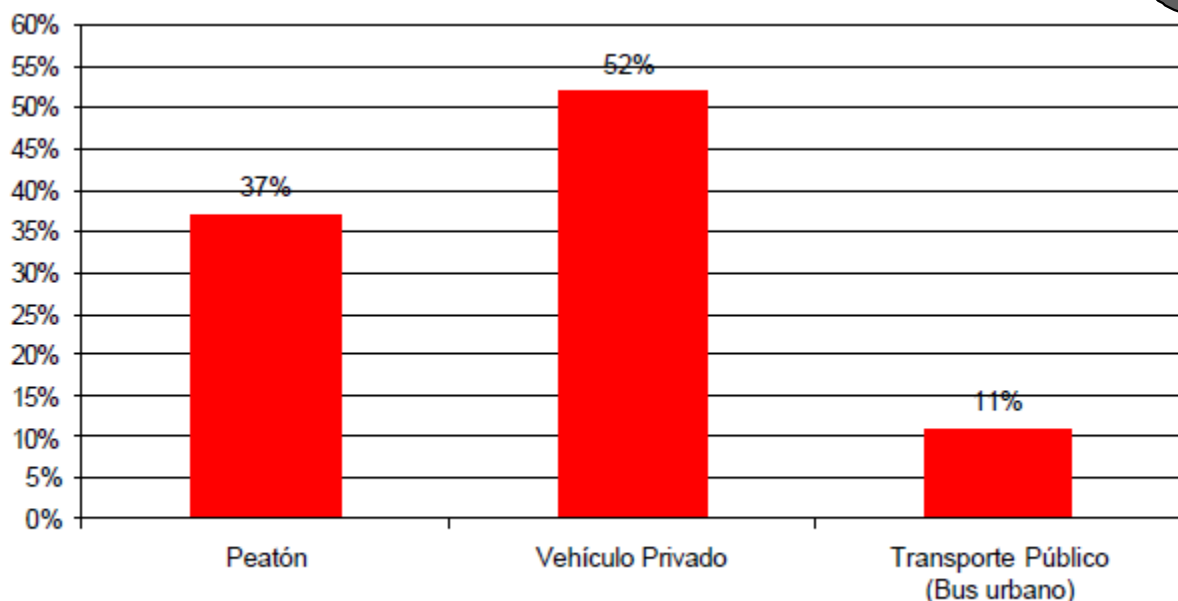
.....

2. LA MOVILIDAD EN PALMA



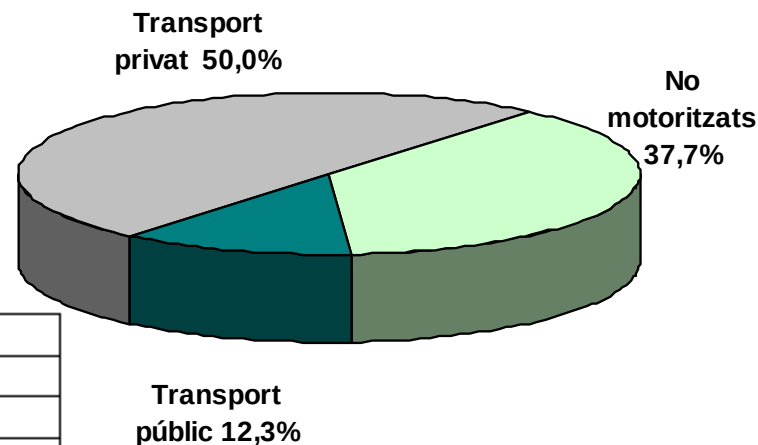
2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

2003



Reparto modal en el municipio de Palma (Pla de Mobilitat de Palma, 2003)

2009



CTM, 2009

2003: 1.257.692
2009: 1.039.603
-17,34%

20

2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

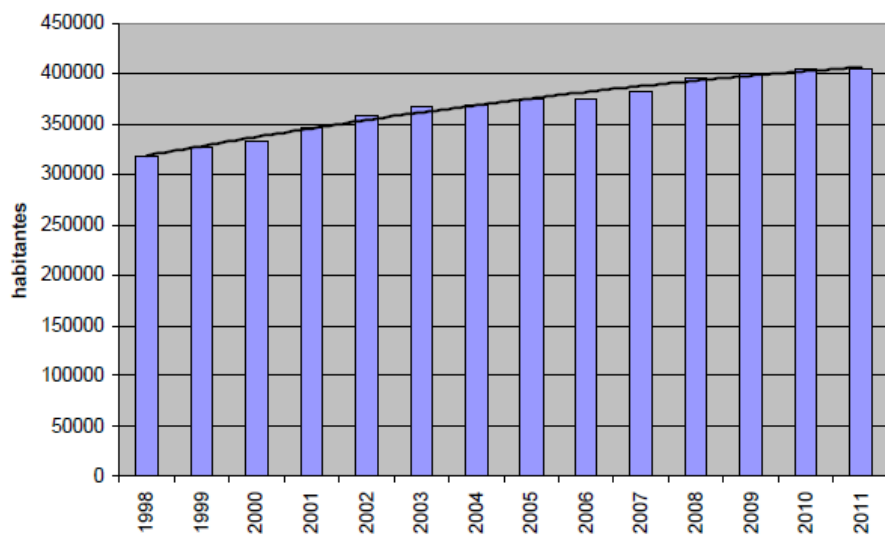


¿Cuáles son los cambios fundamentales?

- Desaceleración crecimiento demográfico y estancamiento reciente
- Freno al incremento parque de vehículos
- Disminución tasas motorización
- Disminución Intensidades Medias Diarias

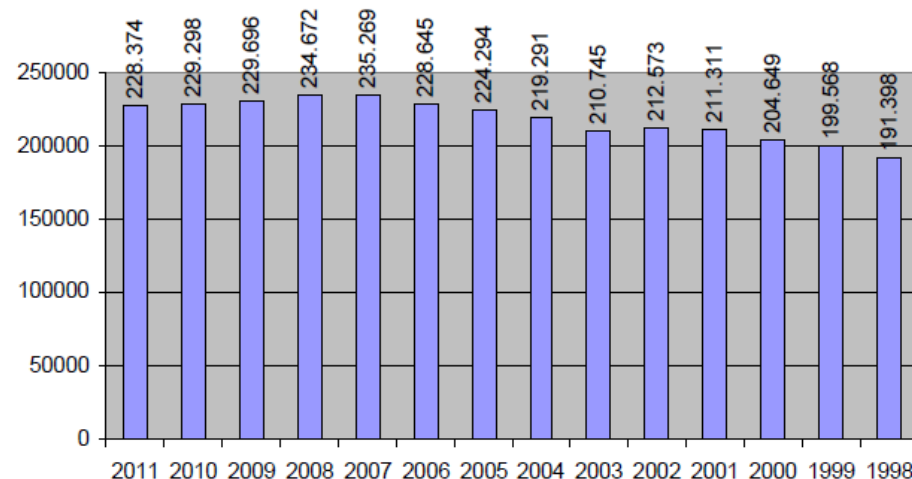
2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

Población Palma



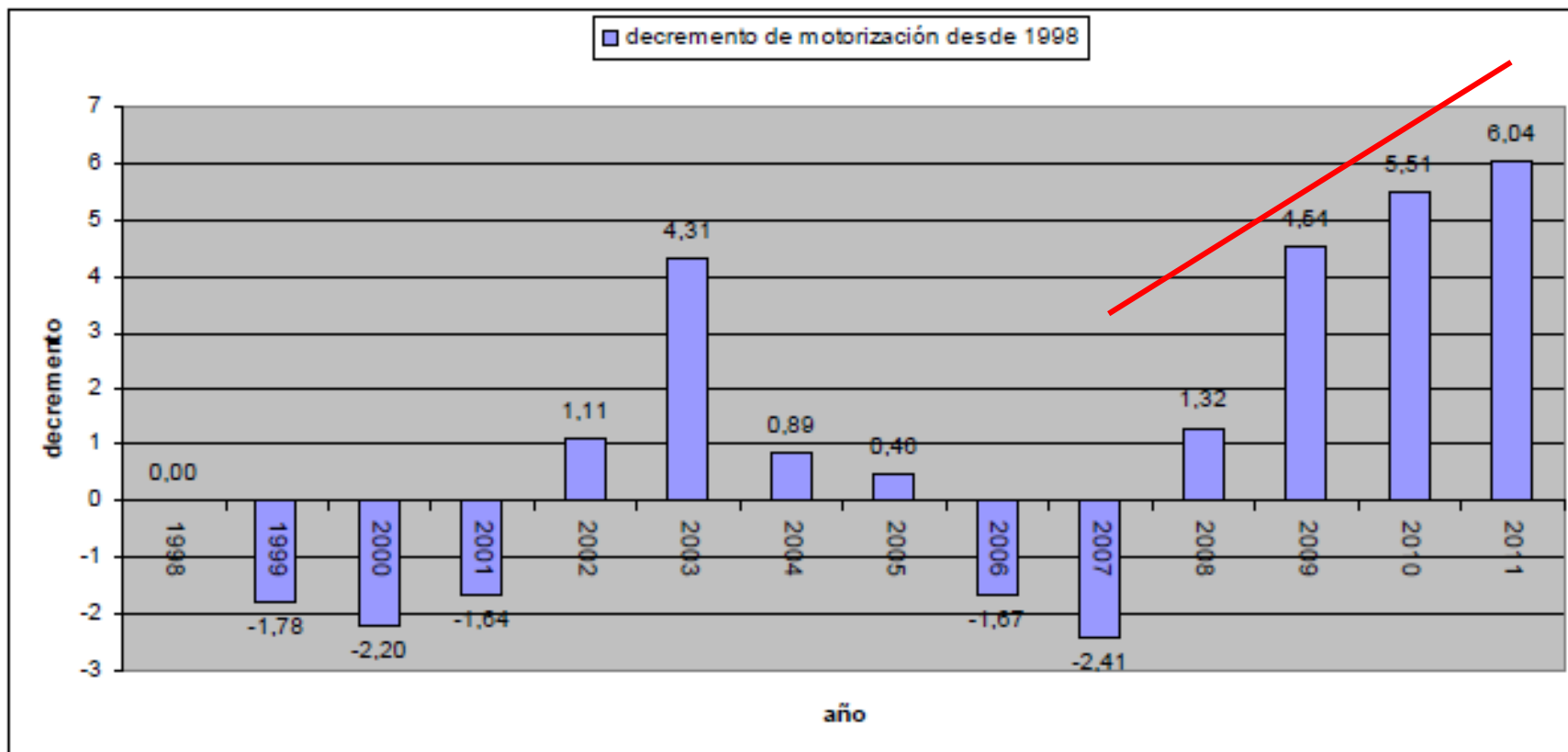
Font: Institut d'Estadística de les Illes Balears (IBESTAT). Espanya (CC BY 3.0)

Parque de vehículos Palma de Mallorca



Ajuntament de Palma, Gerencia d'Urbanisme. PGOU. Fase d'Informació, abril 2013

2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS



Font: Institut d'Estadística de les Illes Balears (IBESTAT) a partir de dades de la Direcció General de Tràfic (DGT). Espanya (CC BY 3.0)

Fuente: Ajuntament de Palma, Gerencia d'Urbanisme.
PGOU. Fase d'Informació, abril 2013

2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

Punto IMD	Denominación vía	2008. v/d	2013. v/d
407	Passg.Marítim dir Porto Pi	23.797	14.513
415	Passg.Marítim dir Aerop.	26.352	16.213
108	Avgd.Pl. Esp.dir Fortí	48.388	36.034
126	Avgd.Pl. Esp.dir Cost.Gas	33.741	14.868
154	Avgd.Pta.EsCamp dir P.M	24.034	13.766
155	Avd.Pta.EsCamp dir Pl.Es	21.138	15.410
203	Pascual Rib.dir Pl.Madrid	21.694	16.784
219	Ausias March	18.019	11.962
12	Aragó-Guell dir Centre	19.127	15.486

Ajuntament de Palma, Àrea de Mobilitat, 2013

2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

Taula 29. Percepció de la visita a la ciutat de Palma dels/de les turistes arribats/ades a Palma segons l'Enquesta de l'anàlisi de la demanda del mercat turístic a Palma. IV trimestre 2010

		Total	Espanyola	Estrangera
Total		100%	100%	100%
Aspectes negatius	Tràfic/aparcament	11,2%	4,8%	13,8%
	Ciutat bruta/males dors	8,2%	5,7%	9,2%
	Car	6,8%	9,2%	5,8%
	Escassa seguretat	5,2%	3,5%	5,8%
	Mala qualitat del transport públic	3,7%	4,4%	3,4%
	Obres/renous	3,3%	2,2%	3,7%
	Poca informació turística	2,9%	1,3%	3,6%
	Escassa oferta comercial/Mal horari de botigues	2,7%	4,8%	1,8%
	Poca amabilitat/Mala atenció	2,7%	2,9%	2,6%
	Hotels vells/Edificis antics	2,6%	3,8%	2,1%
	Escassos llocs oberts d'hoteleria	2,5%	1,6%	2,8%
	Poca o mala senyalització	2,4%	1,0%	3,0%
	Res a assenyalar	24,1%	22,7%	24,6%
Satisfacció amb la visita a Palma		8,33	8,22	8,37
Probabilitat de tornar a visitar Palma		8,49	8,36	8,55
Recomanació de Palma com a destinació turística		8,78	8,63	8,84

1r aspecte negatiu

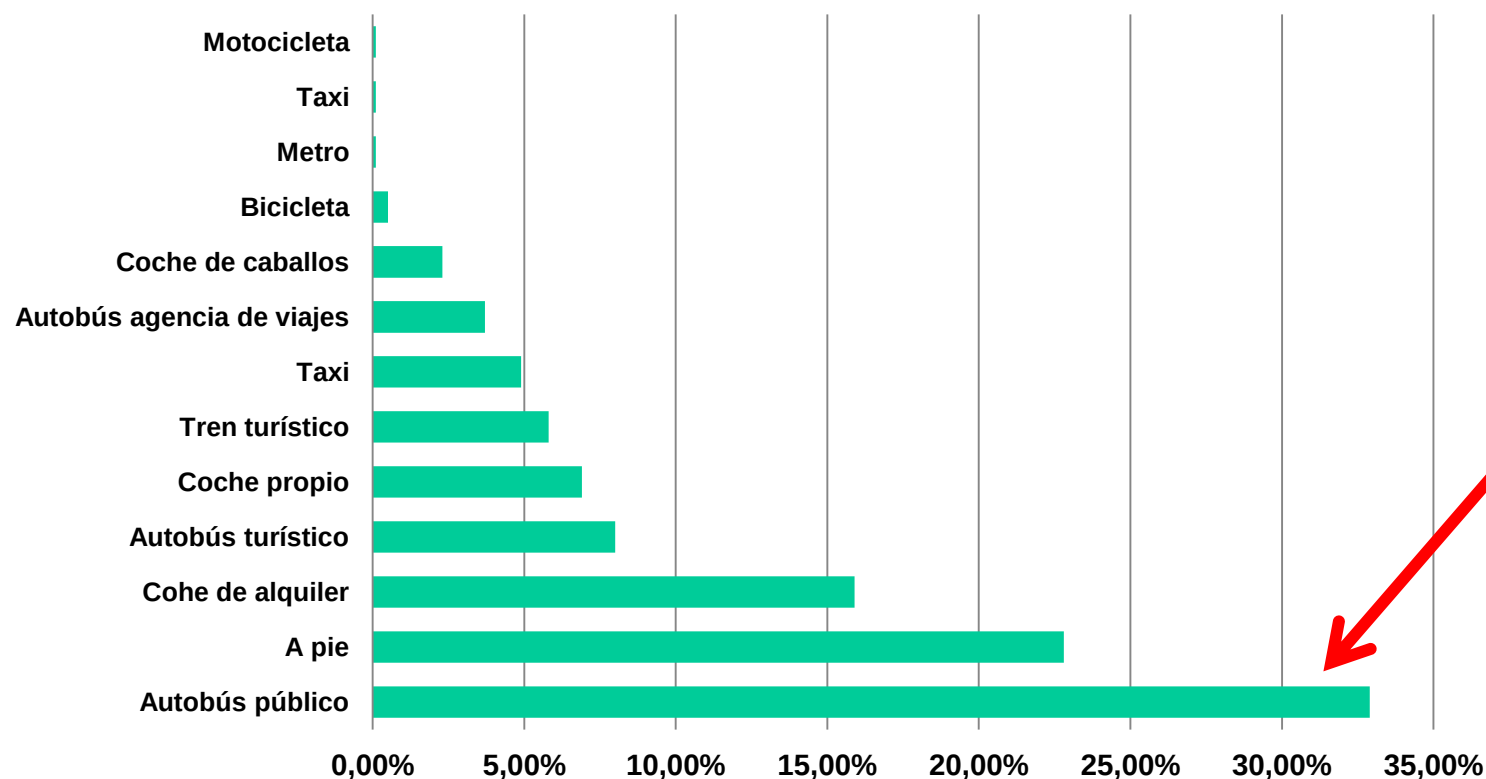
Ajuntament de Palma, Observatori Municipal de la Igualtat

25

Font: elaborat per l'Observatori Municipal de la Igualtat a partir de dades de l'IMTUR

2.1. CAMBIOS RECIENTES EN LA MOVILIDAD. LOS EFECTOS DE LA CRISIS

Reparto modal de los desplazamientos de la población turística de Palma, 2012

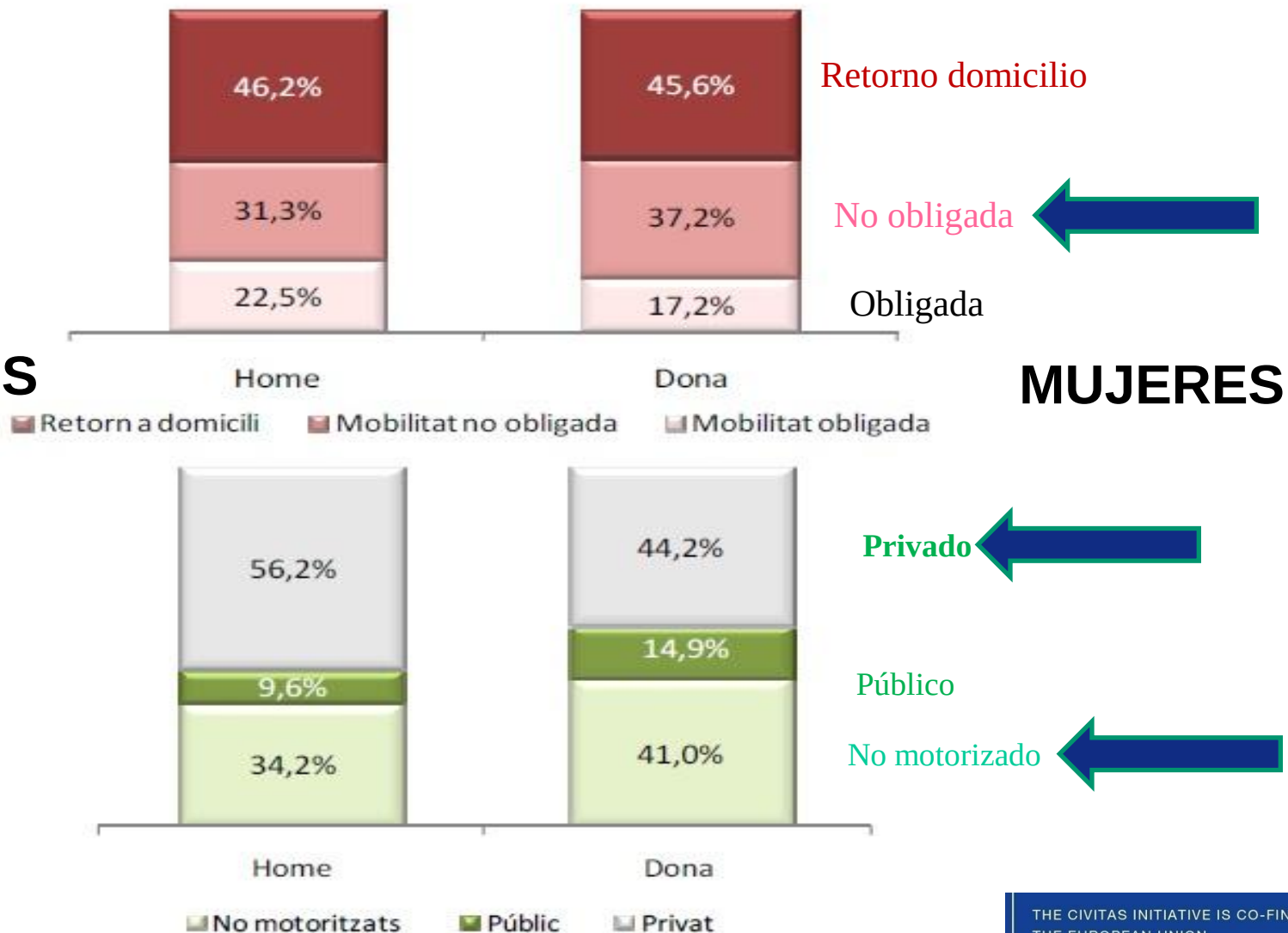


R. Martínez (GIMOT) a partir de: Ajuntament de Palma. Observatorio Municipal de la Igualdad 2012

2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA

Peters (2013), los patrones de acceso y uso de las infraestructuras y medios de transporte son profundamente de género.

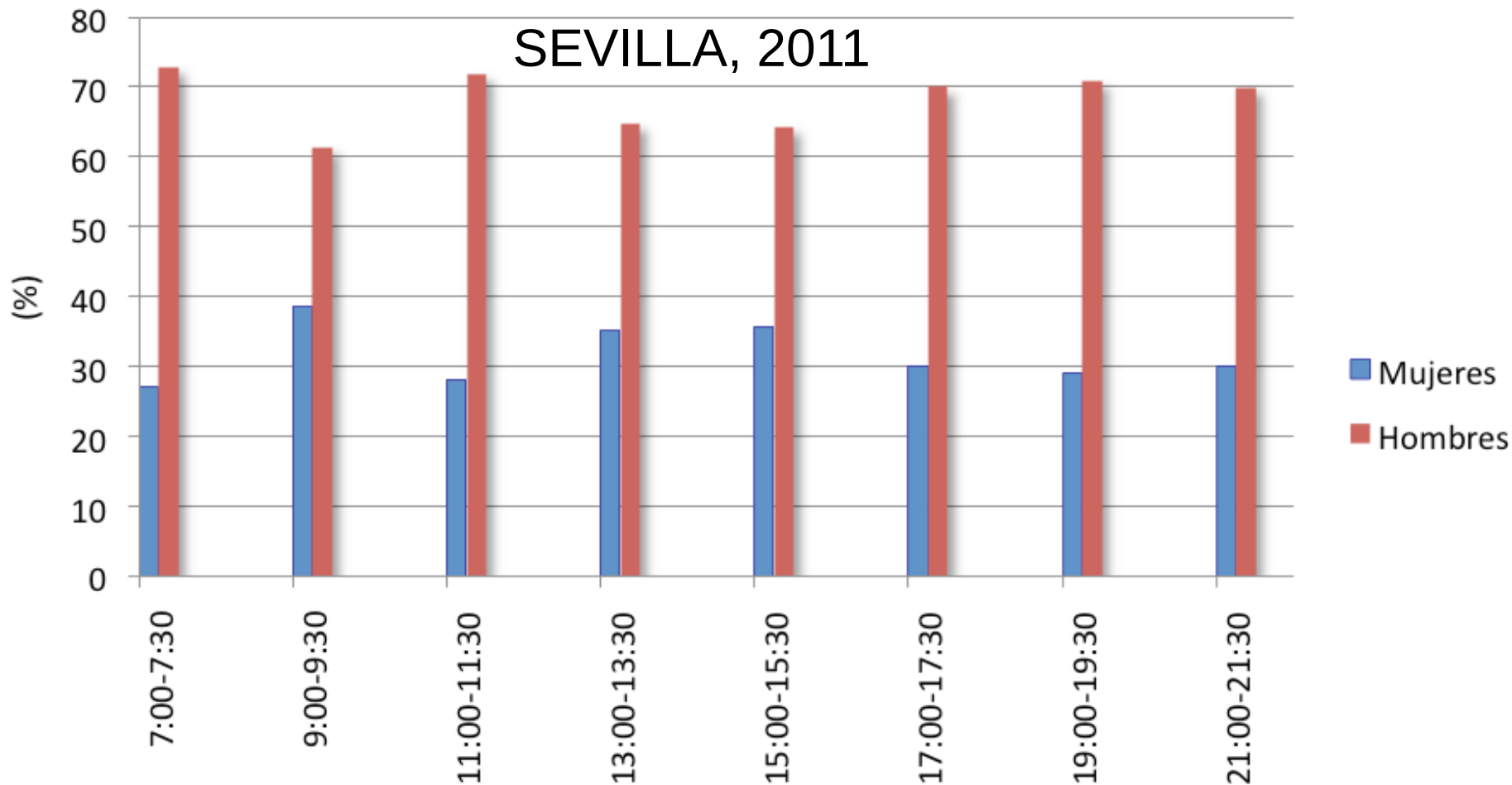
2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA



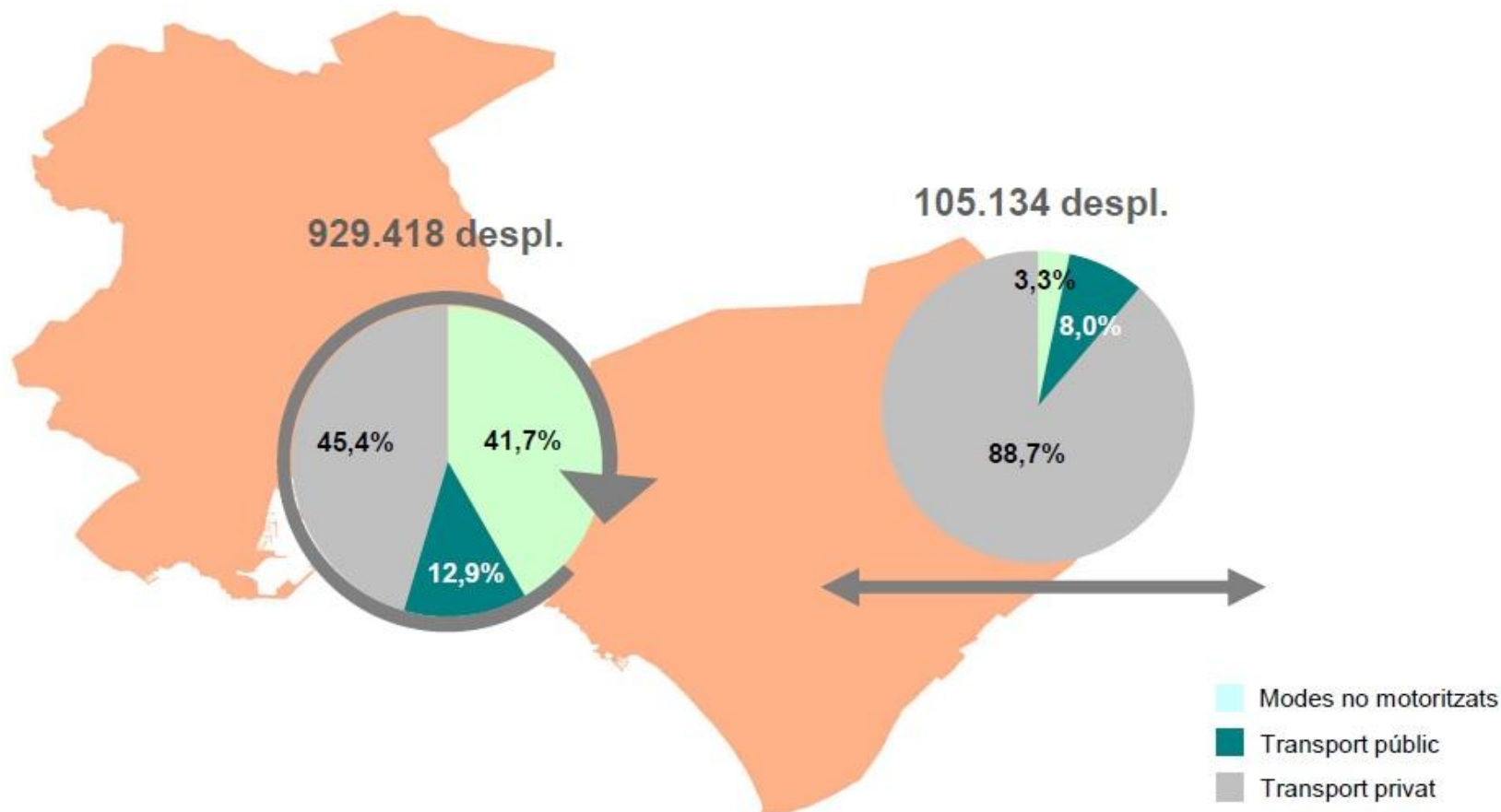
2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA

Porcentaje de uso de la bicicleta por sexo a lo largo del día

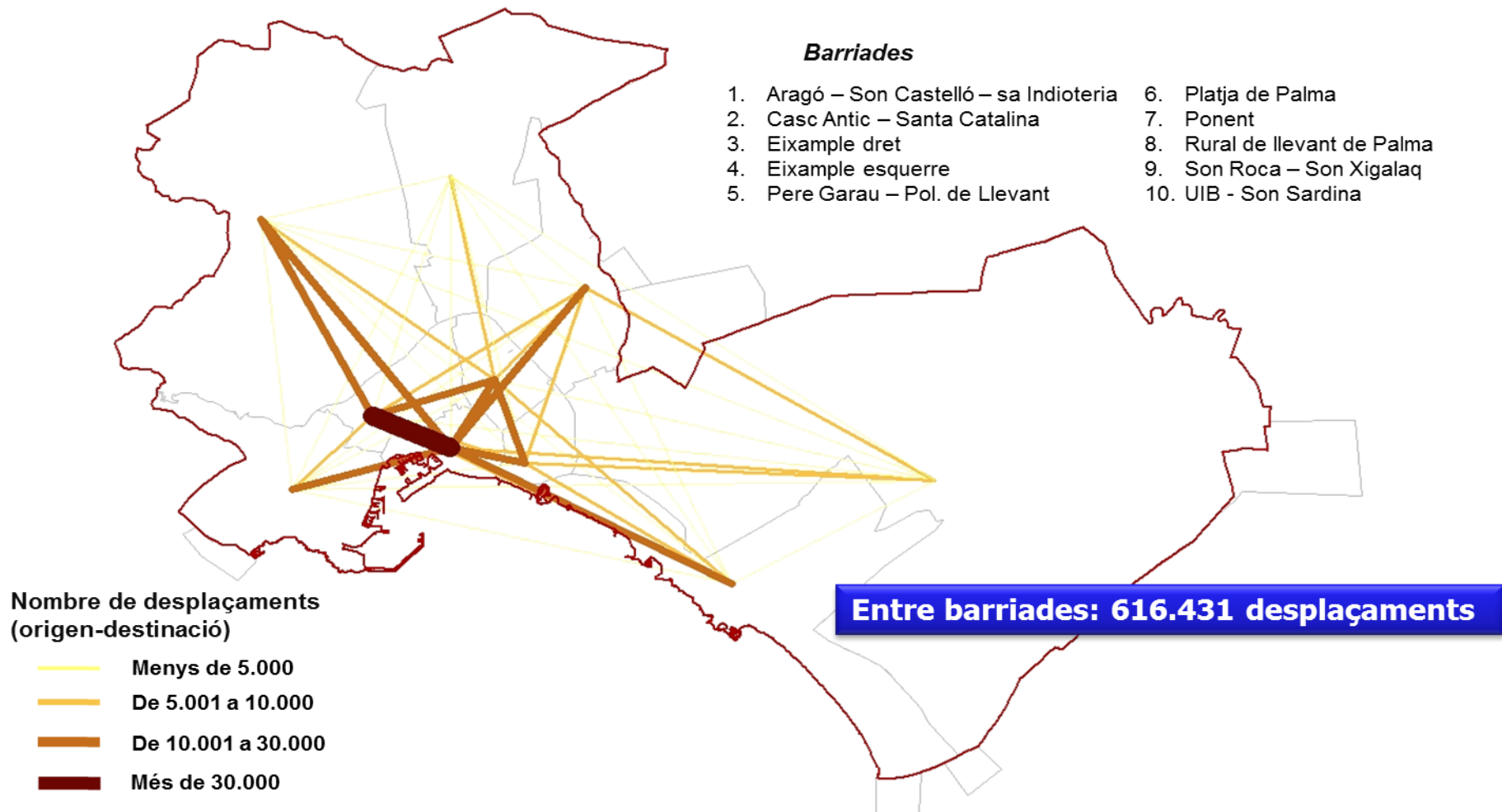
MARQUÉS (2012)



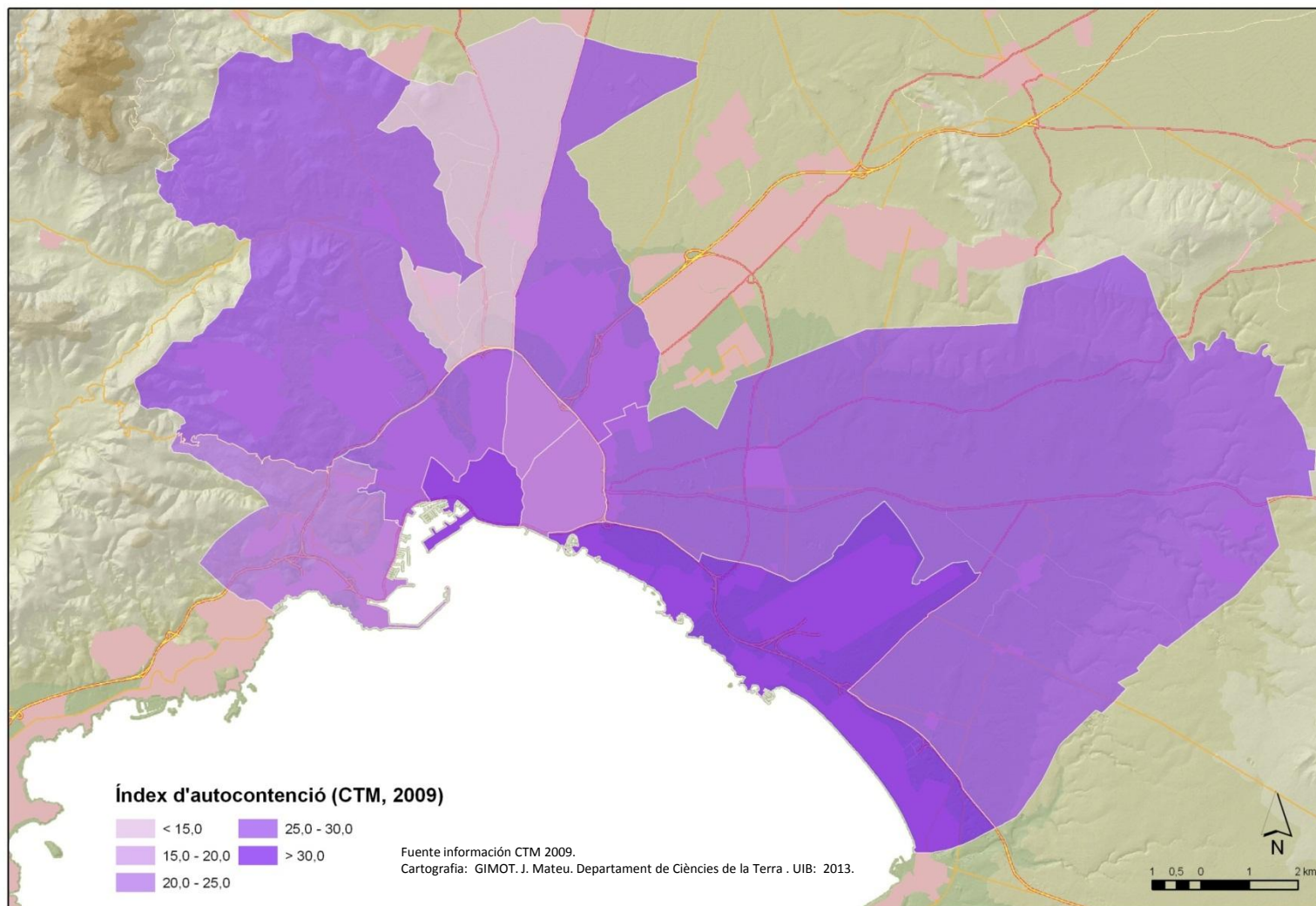
2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA



2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA

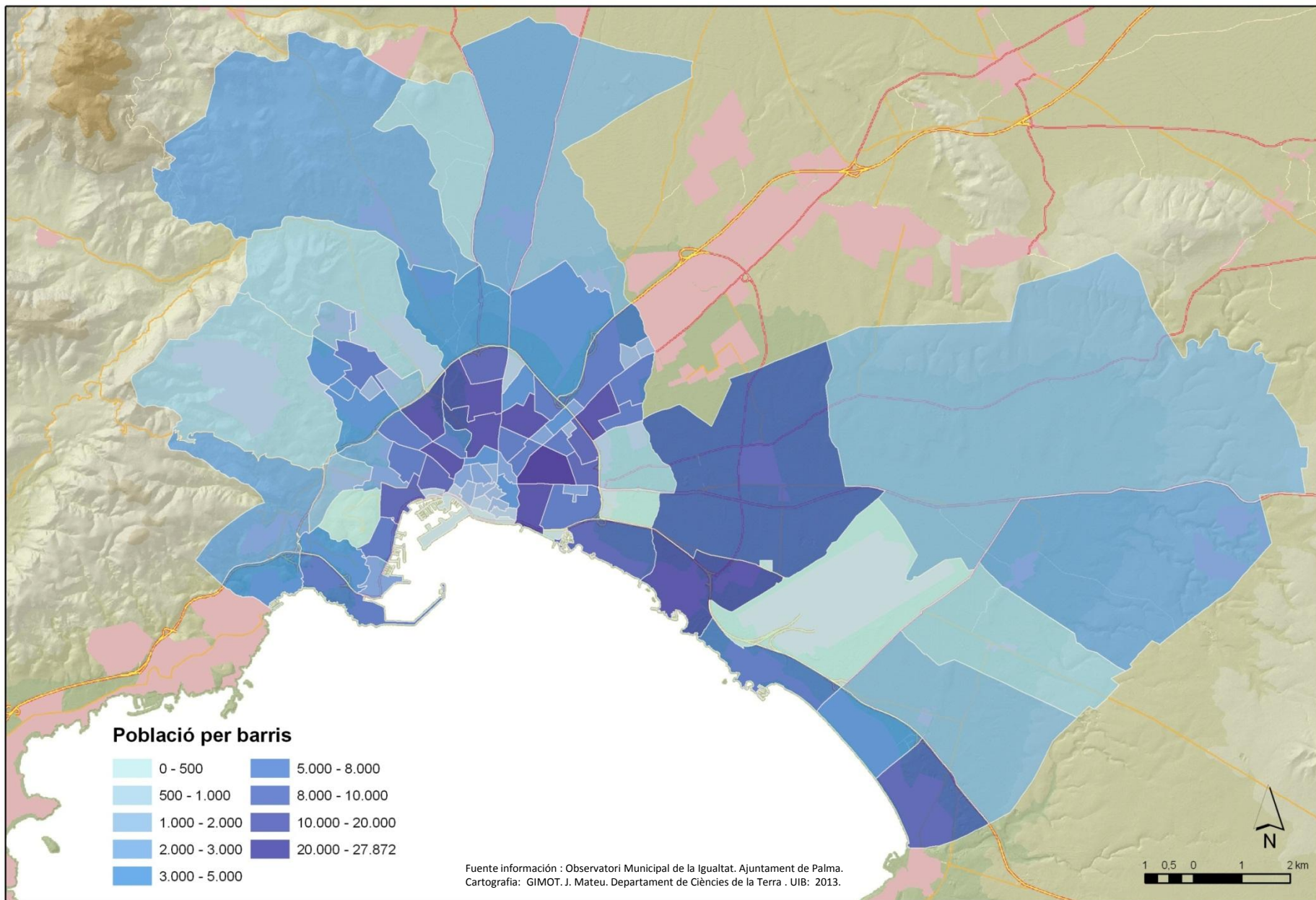


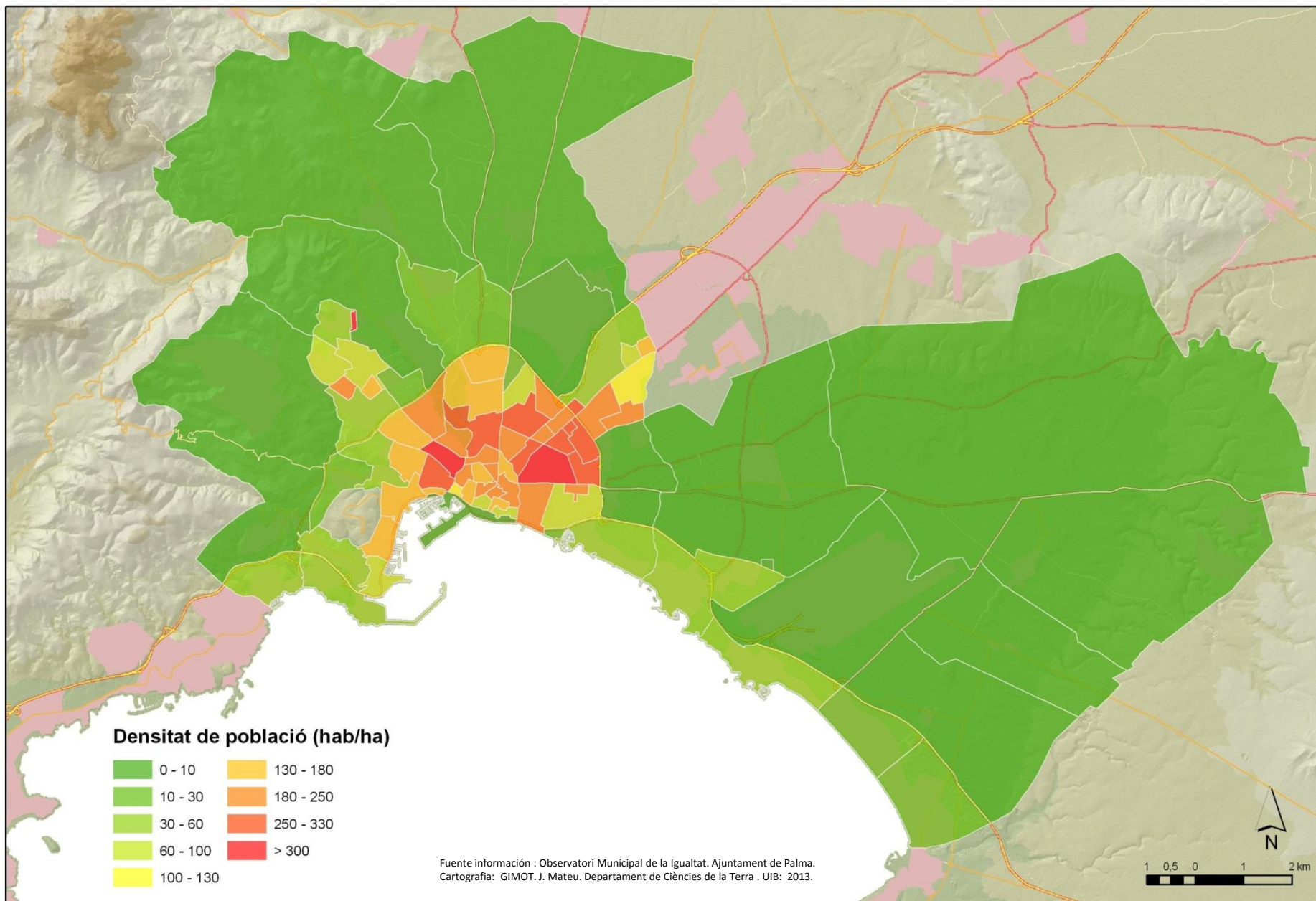
2.2. CÓMO Y HACIA DÓNDE SE MUEVEN LOS CIUDADANOS Y CIUDADANAS DE PALMA

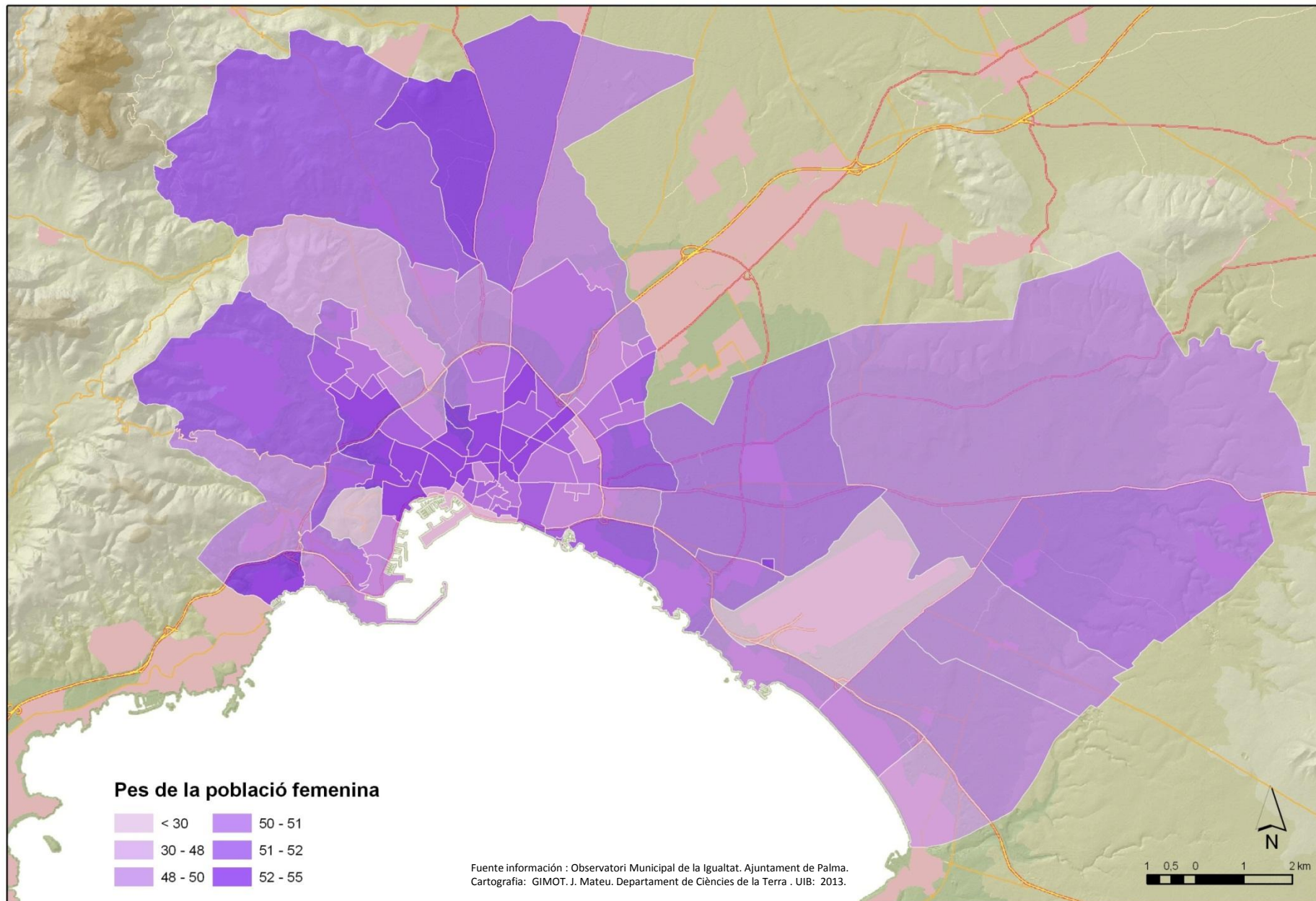


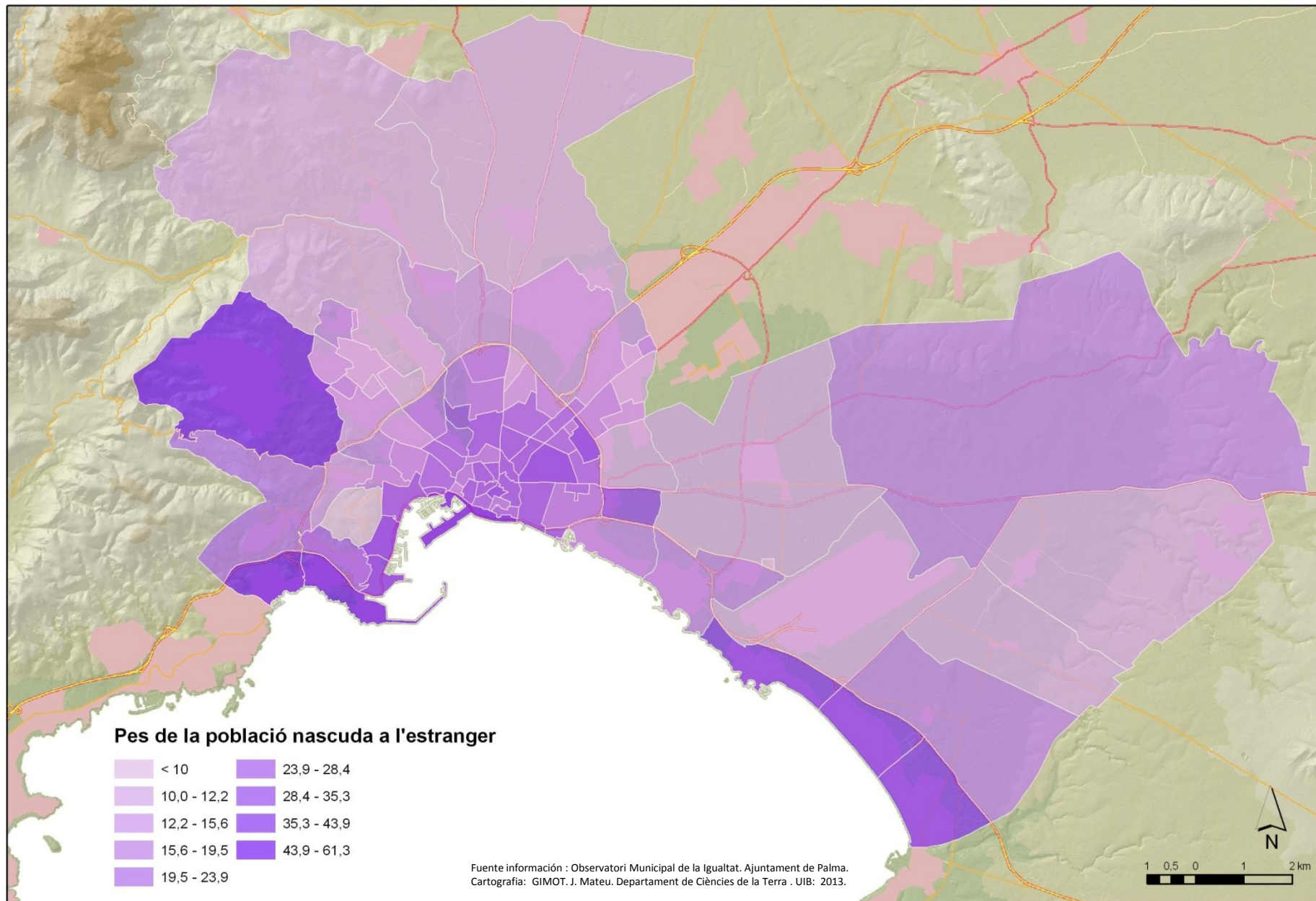
2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

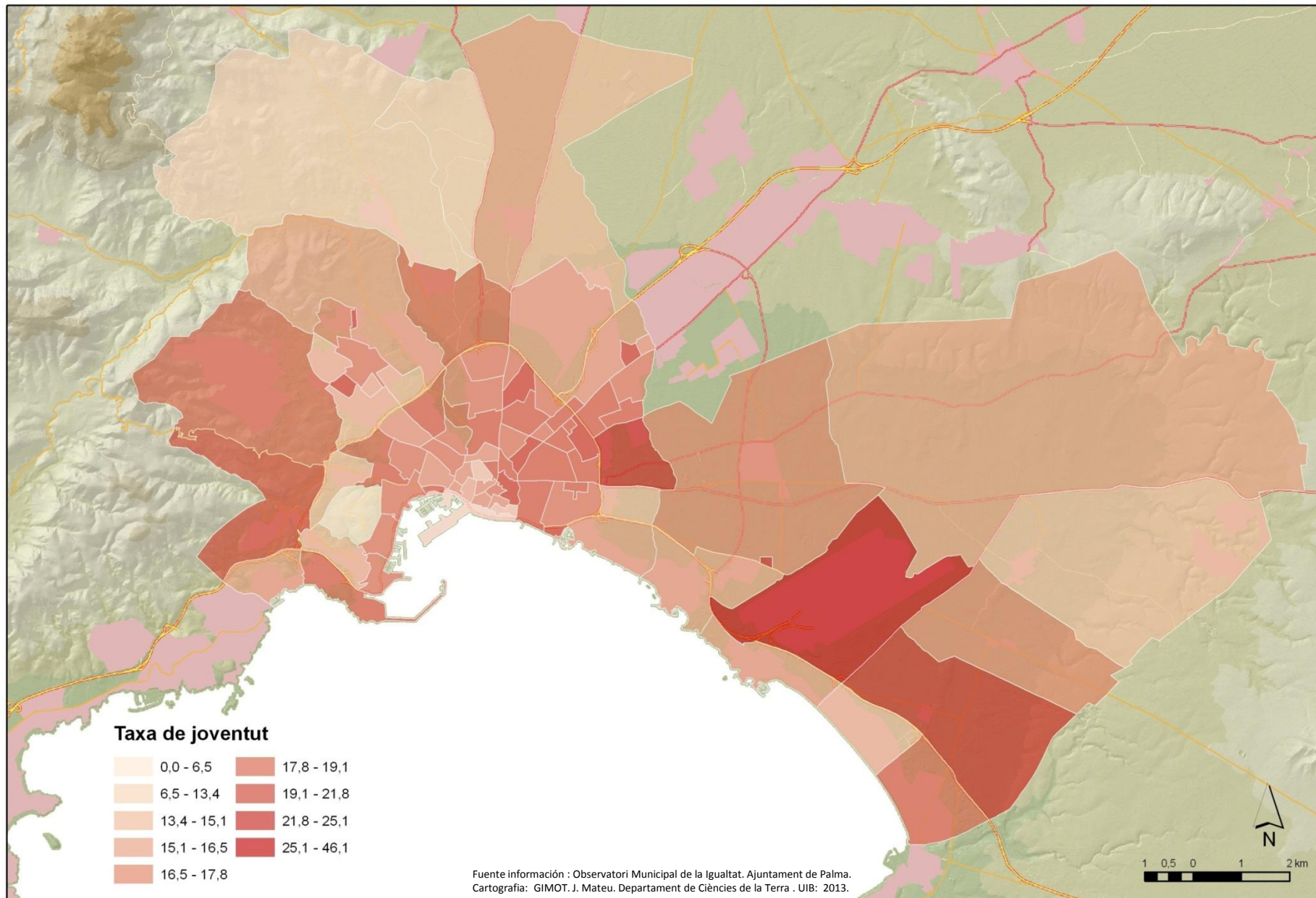
- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bici
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte

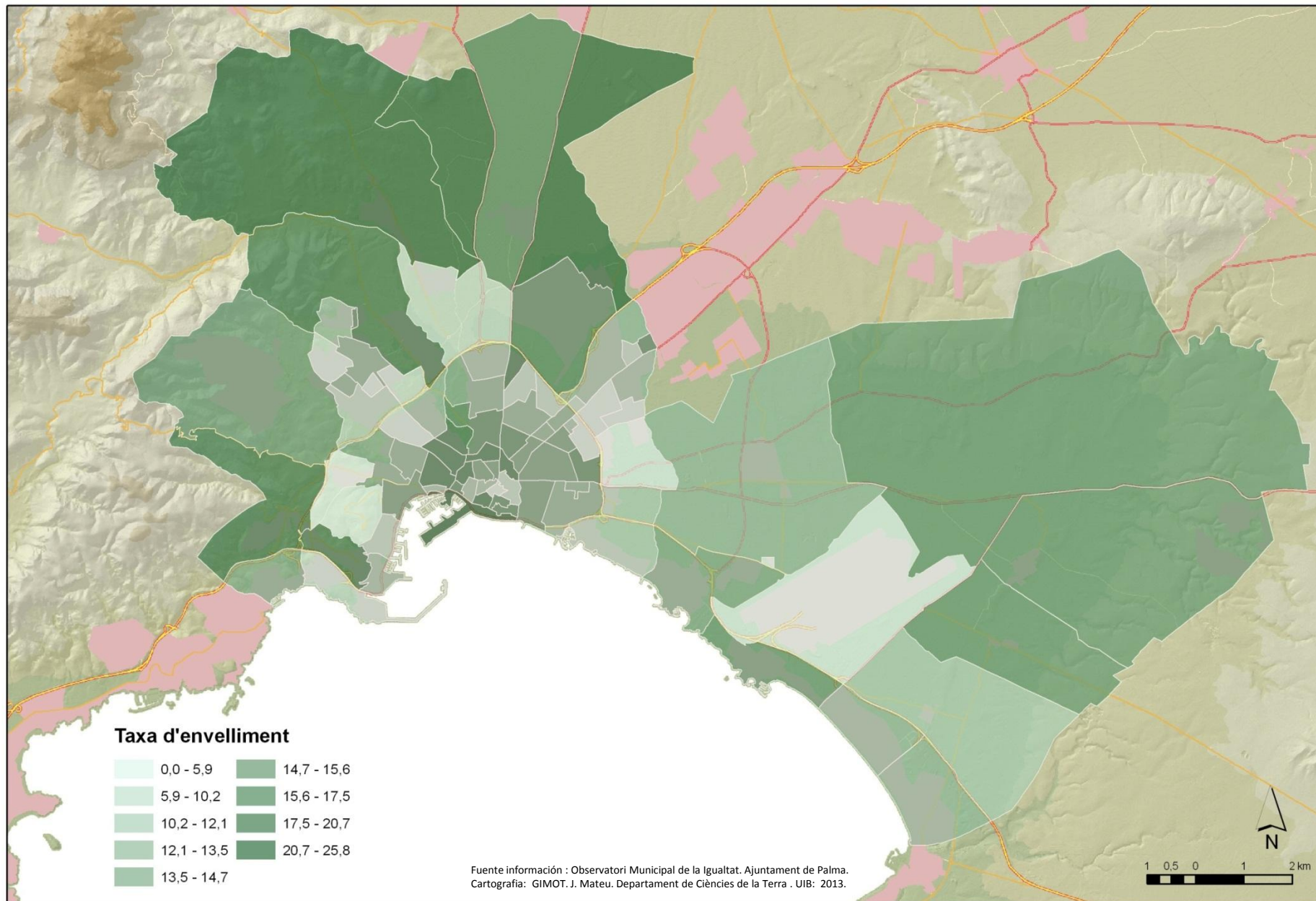


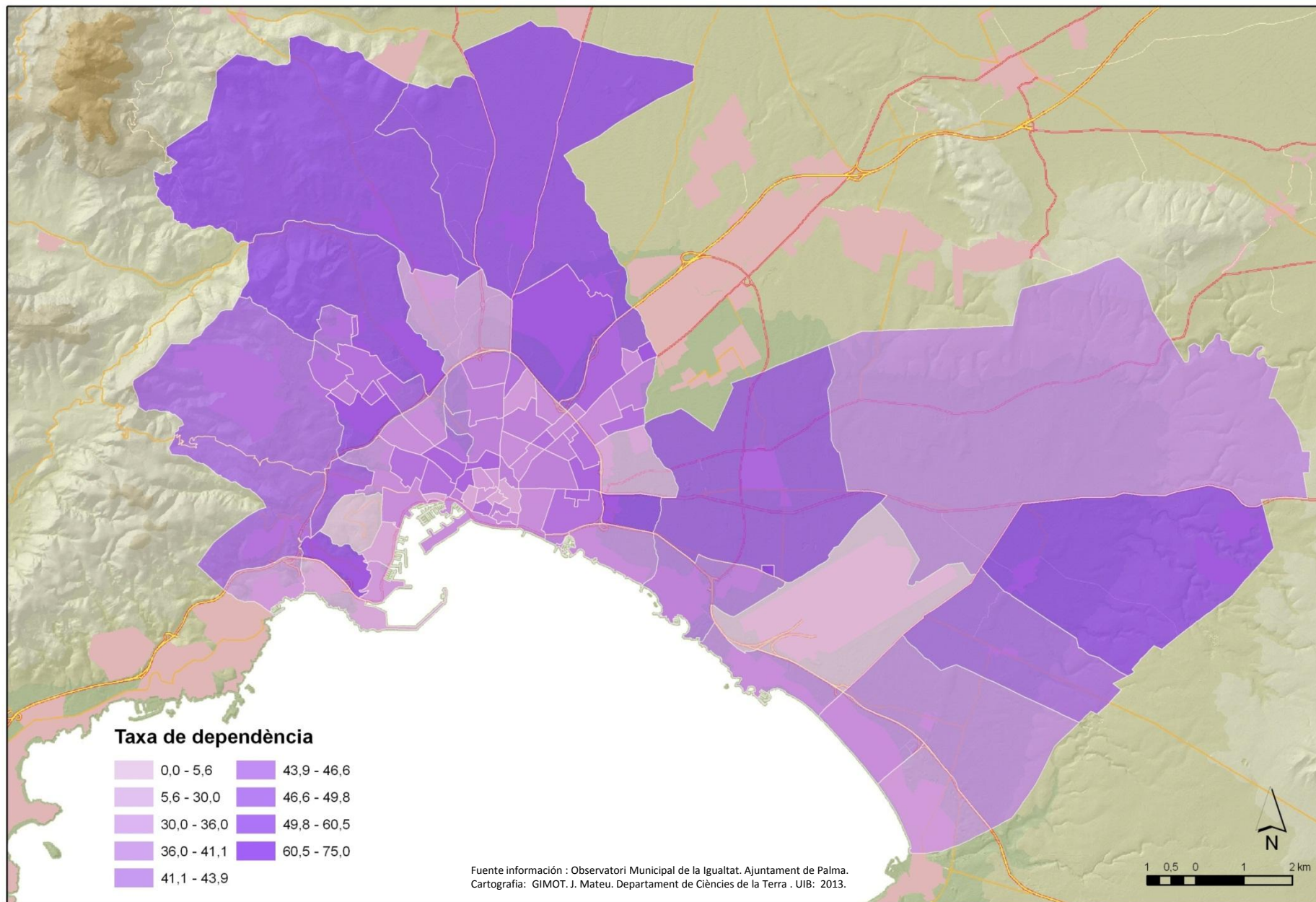






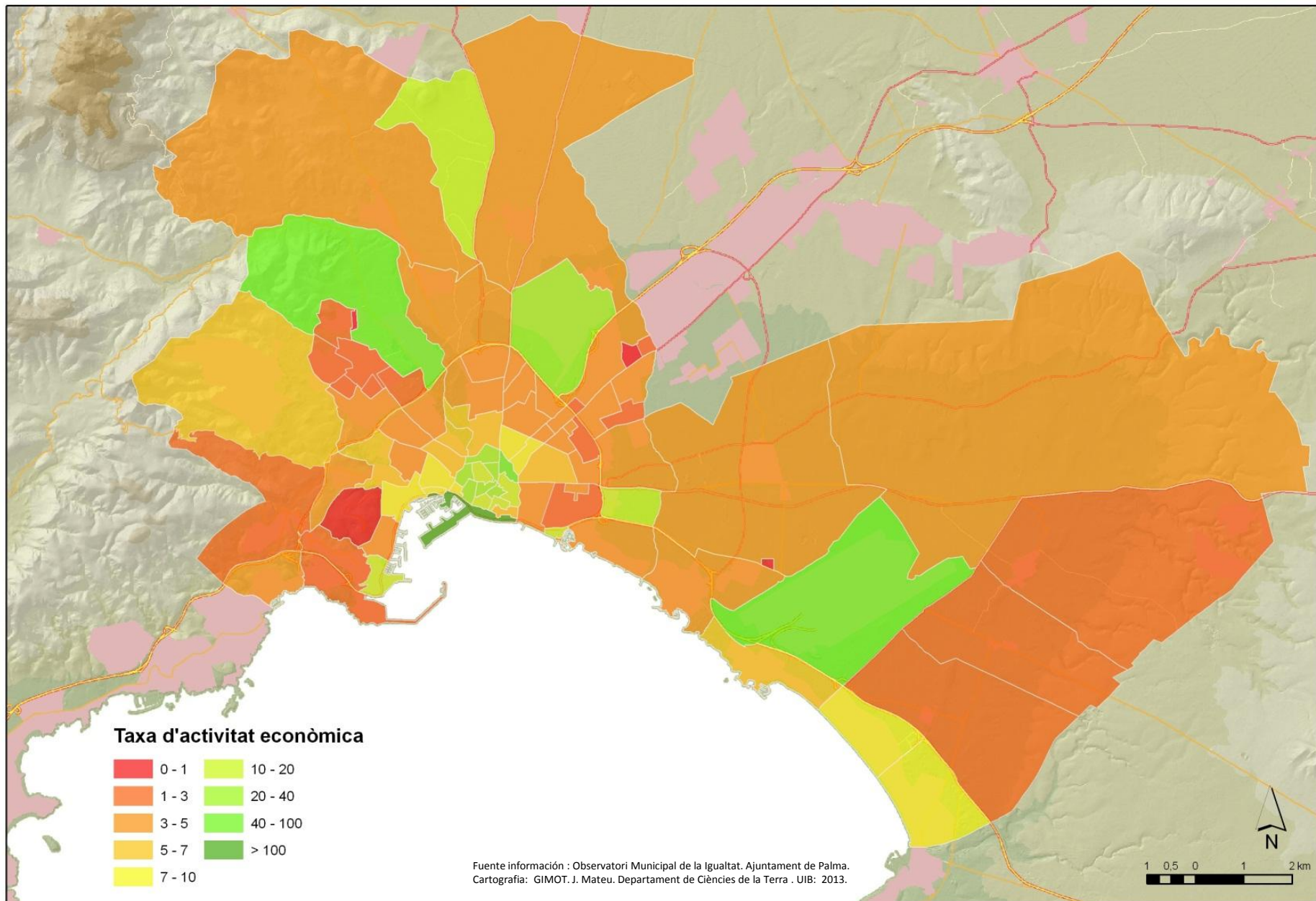


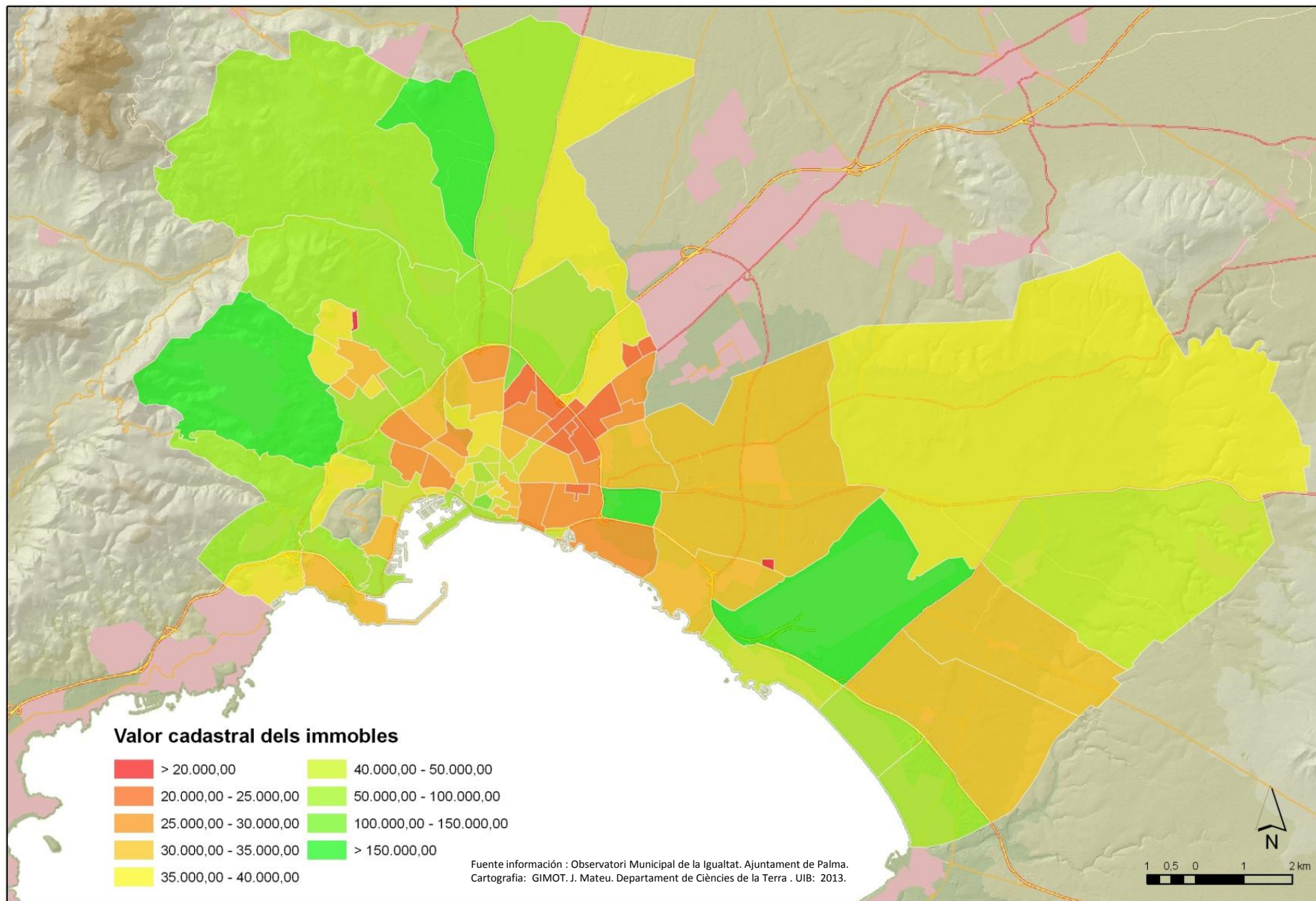




2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bici
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte



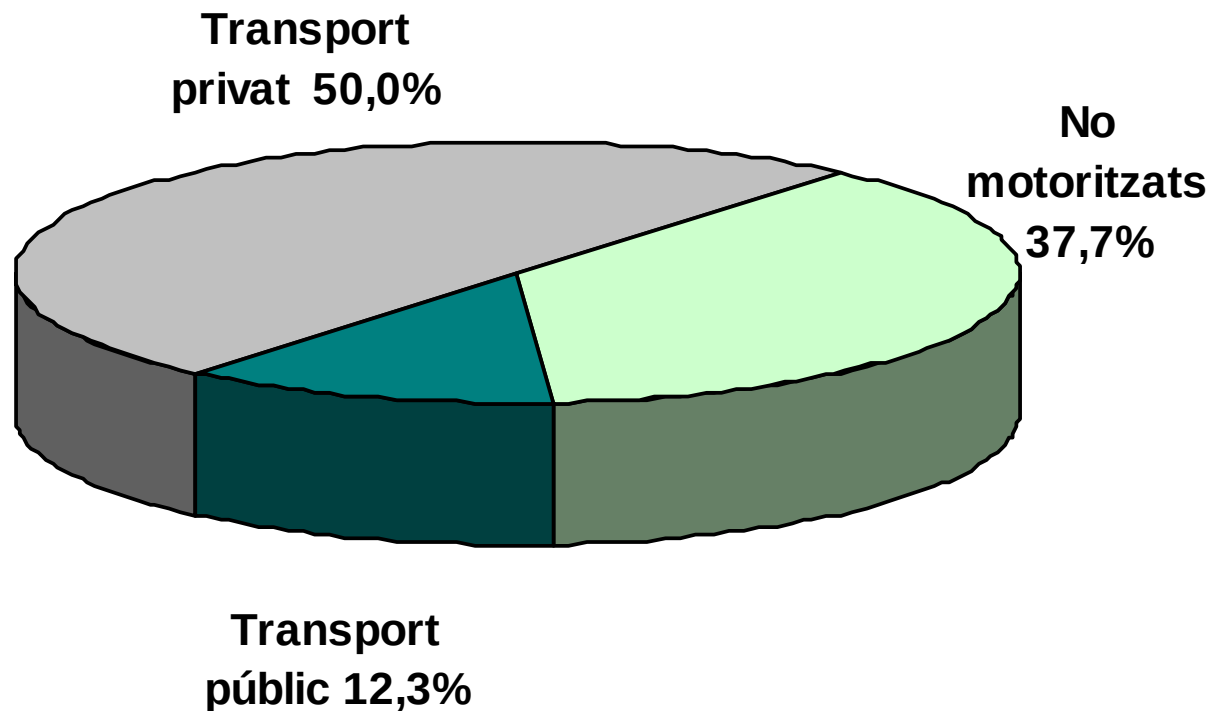


2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bicicleta
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte

2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

Distribución modal de la movilidad en Palma

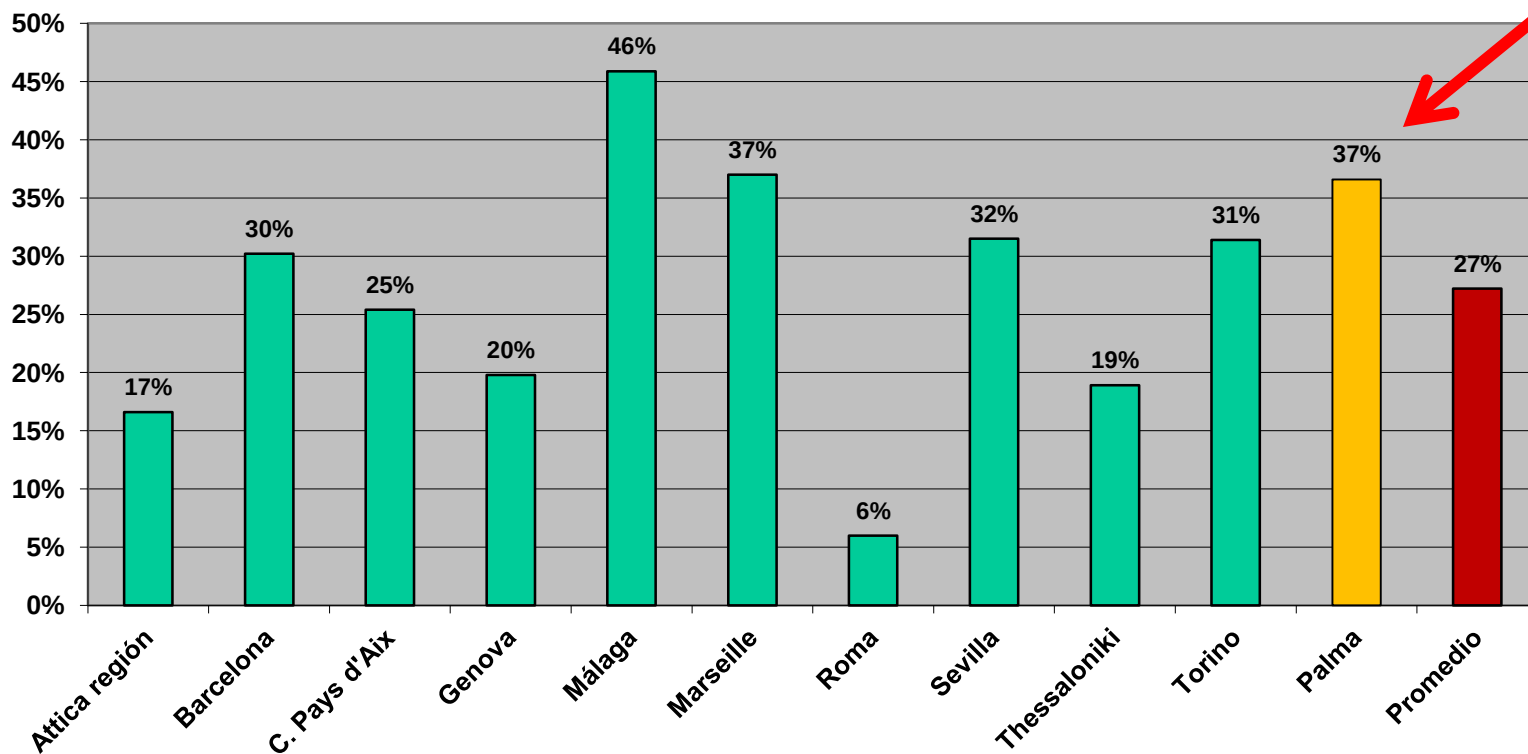


CTM, 2009

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Desplazamientos a pie

Reparto modal de los desplazamientos urbanos a pie
Comparativa Palma y otras ciudades mediterráneas, 2009

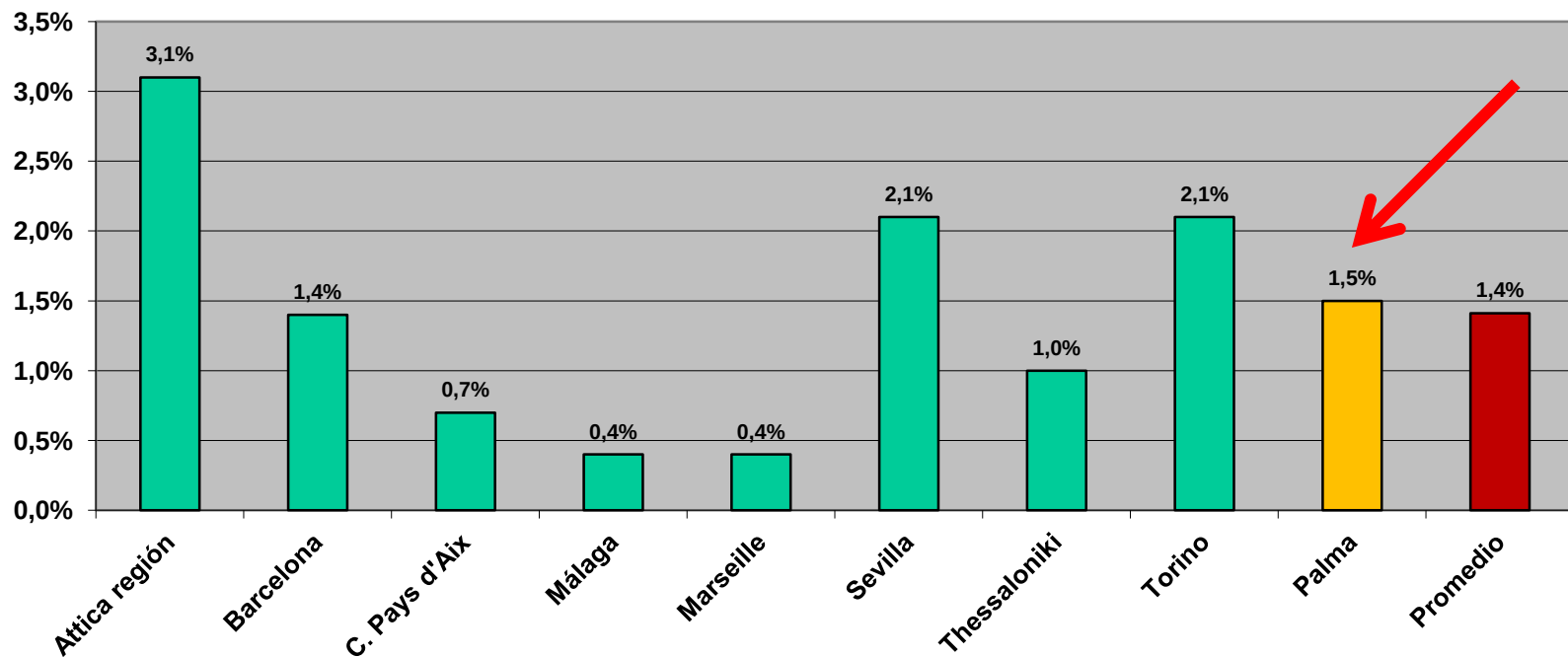


R. Martínez (GIMOT) a partir de: CAT-MED y CTM, 2009

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Desplazamientos en bicicleta

Reparto modal de los desplazamientos urbanos en bicicleta.
Comparativa Palma y otras ciudades mediterráneas, 2009



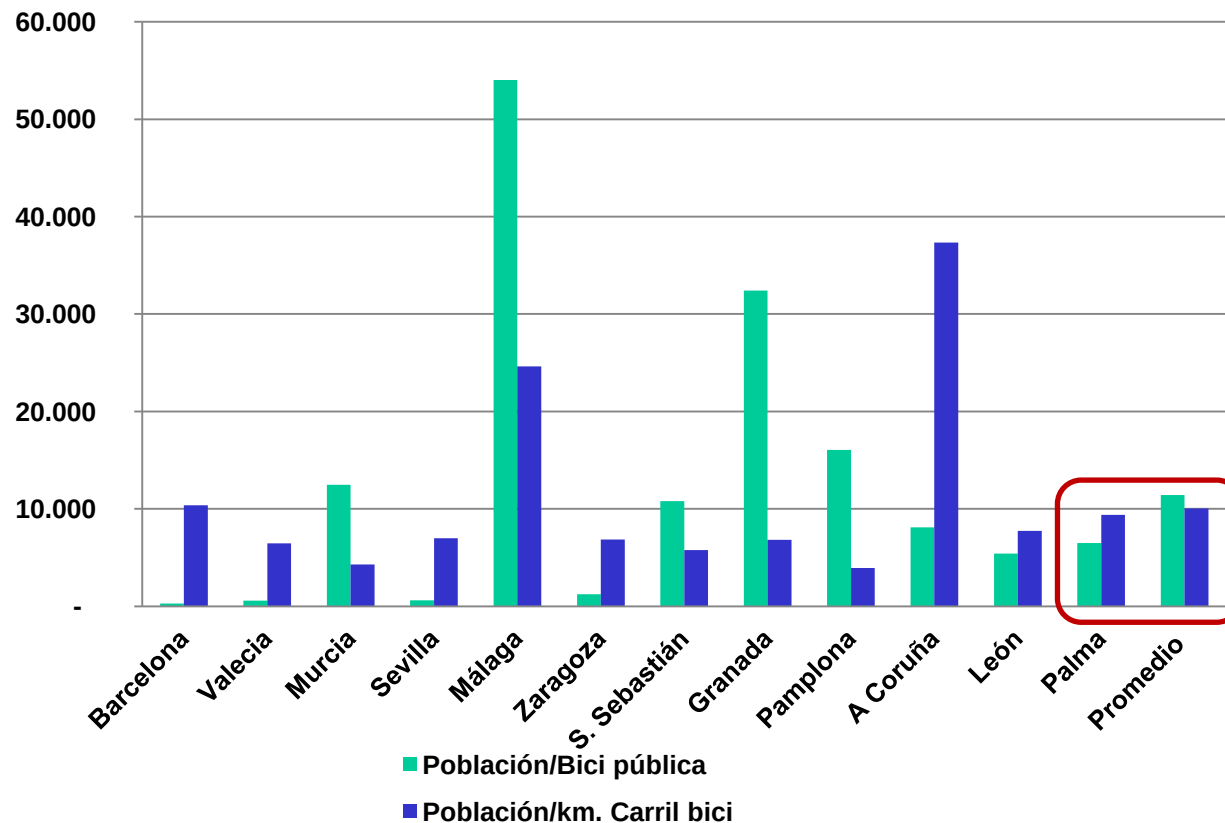
R. Martínez (GIMOT) a partir de: CAT-MED y DOYMO, 2009

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Desplazamientos en bicicleta

BICIPALMA

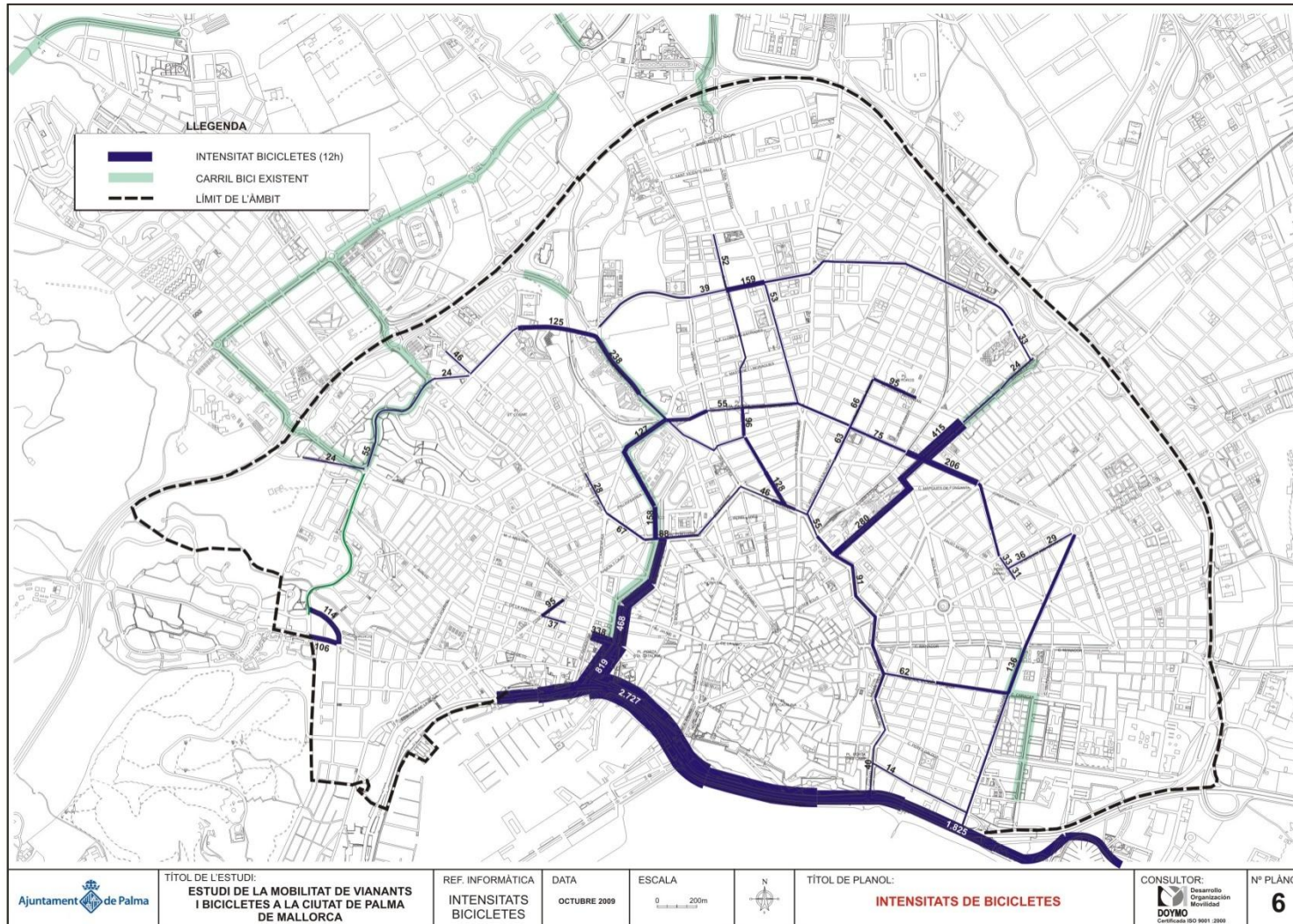
Comparativa indicadores oferta Palma y otras ciudades españolas, 2012



R. Martínez (GIMOT) a partir de: Urbanity.es, 2012 y diversos ayuntamientos, 2012

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Desplazamientos en bicicleta

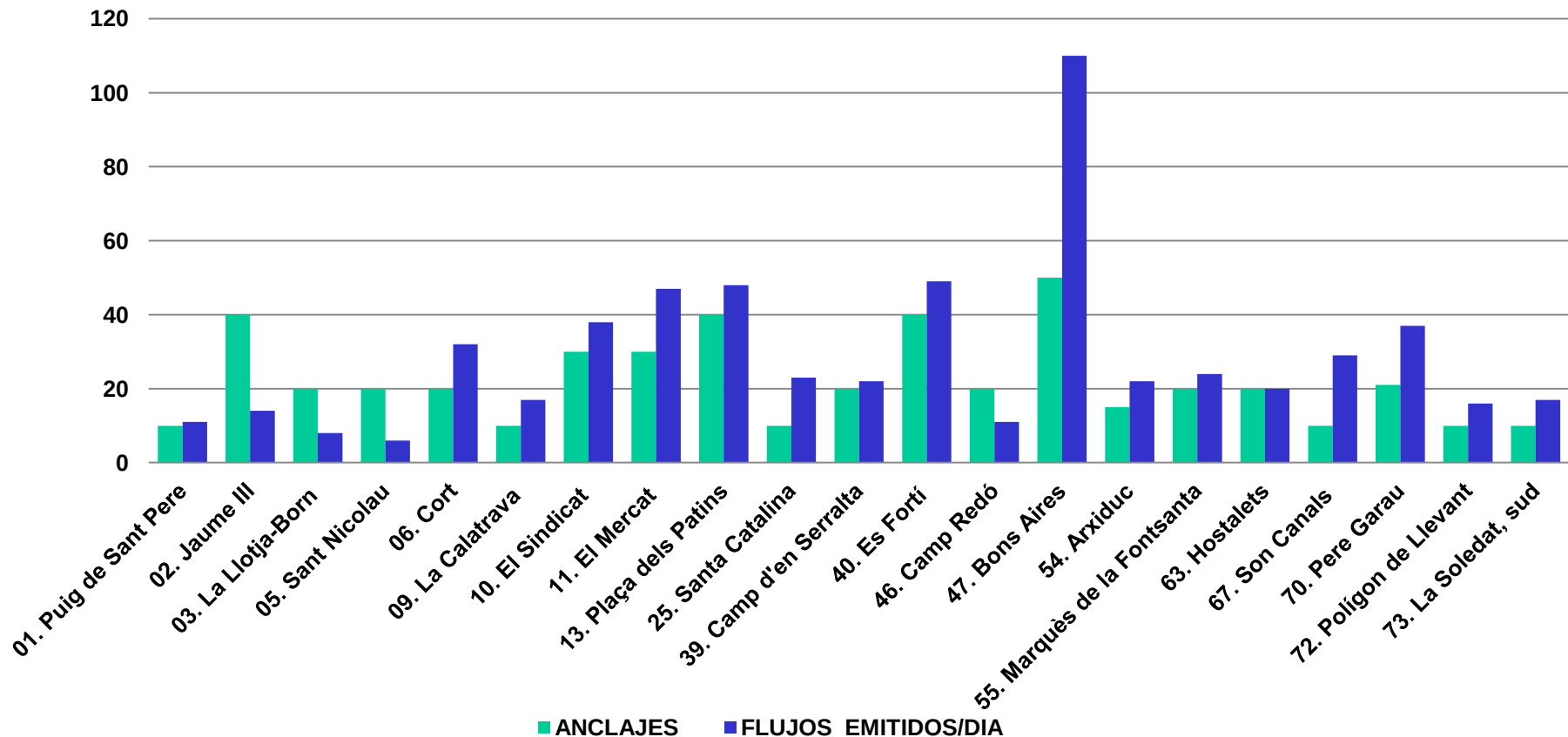


Doymo, 2009

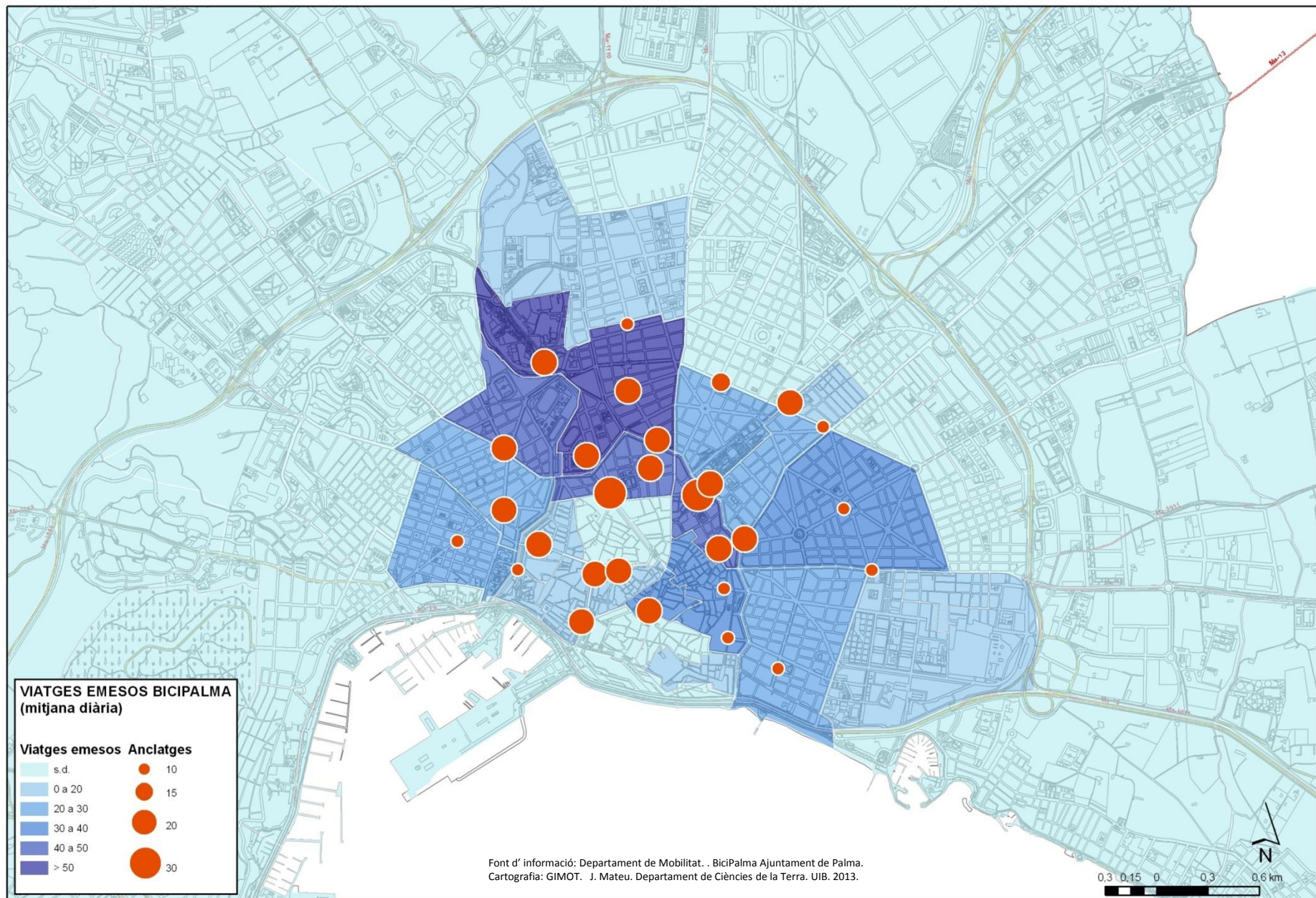
2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Desplazamientos en bicicleta

BICIPALMA
Comparativa oferta y demanda por barrios. Palma



GIMOT. R. Martínez a partir de: Bicipalma, Ajuntament de Palma, mayo 2013



2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

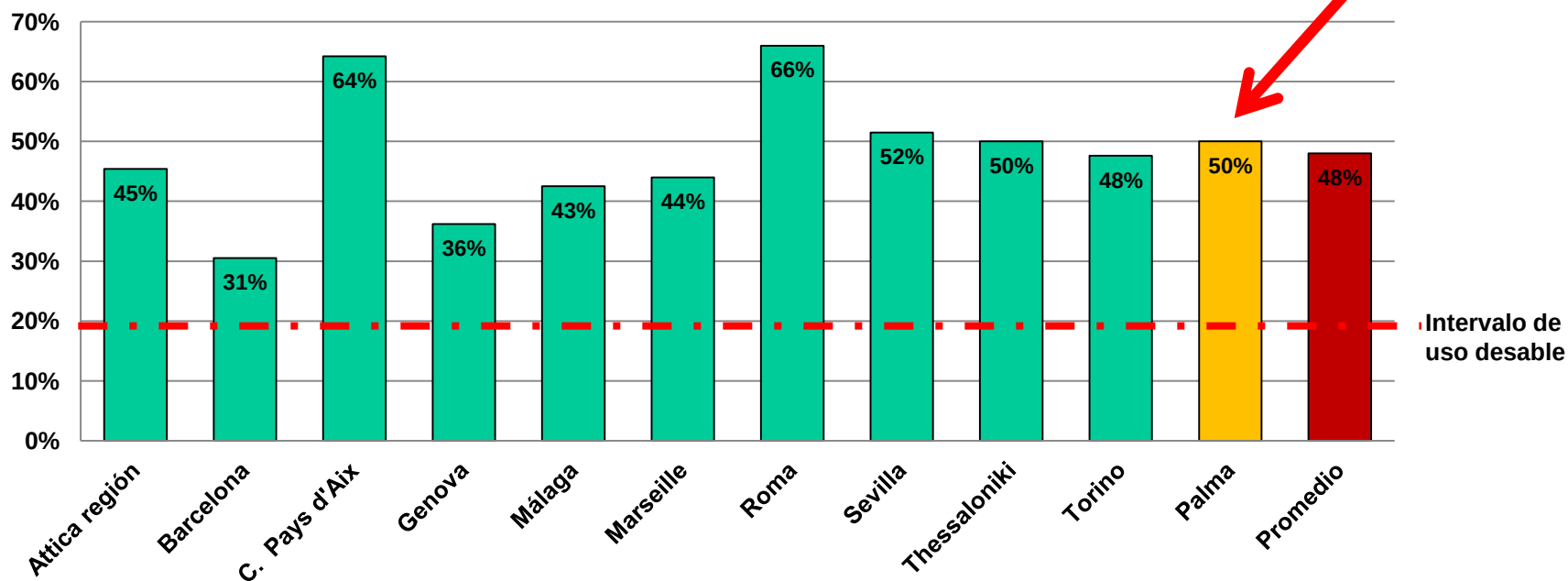
- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bicicleta
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Movilidad motorizada

Privada

Reparto modal de los desplazamientos urbanos en transporte
motorizado privado
Comparativa de Palma y otras ciudades mediterráneas, 2009

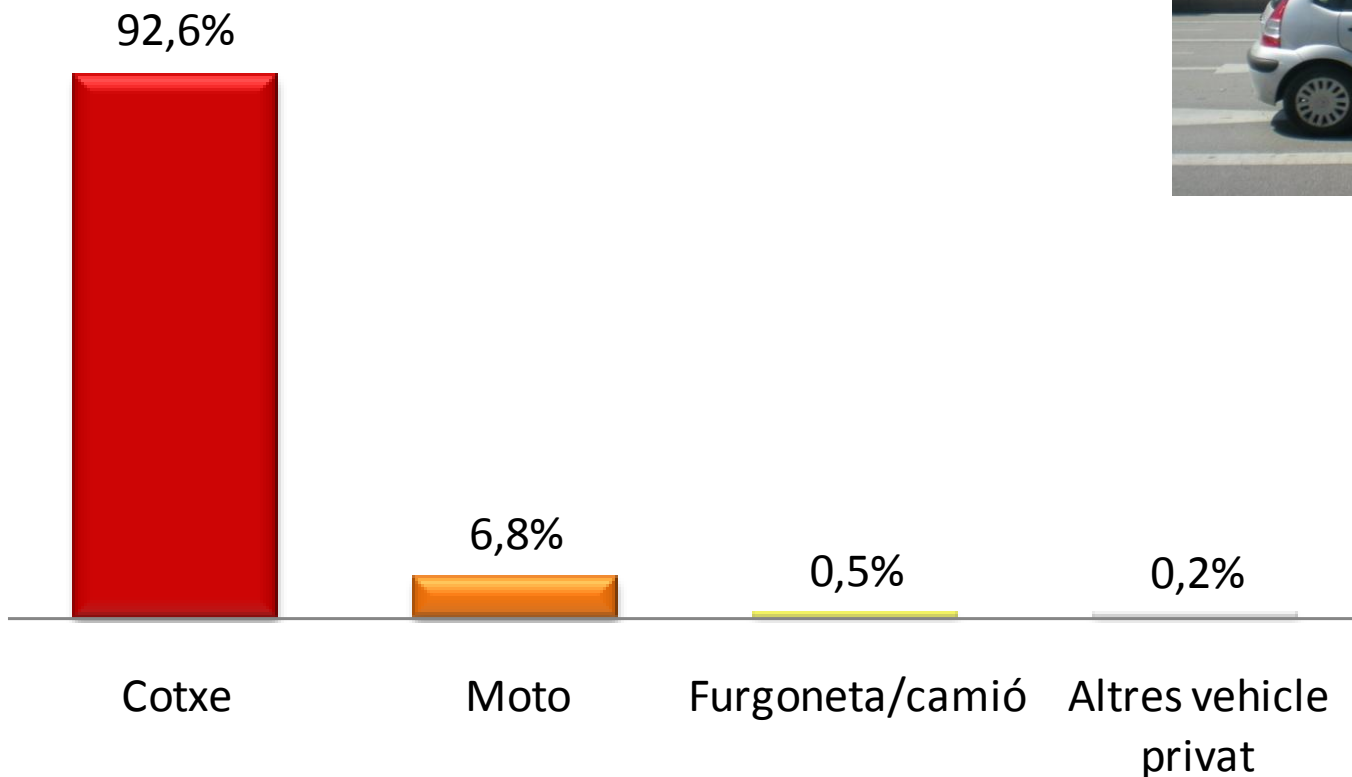


R. Martínez (GIMOT) a partir de: CAT-MED y CTM, , 2009

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Movilidad motorizada

Privada



CTM, 2009

2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

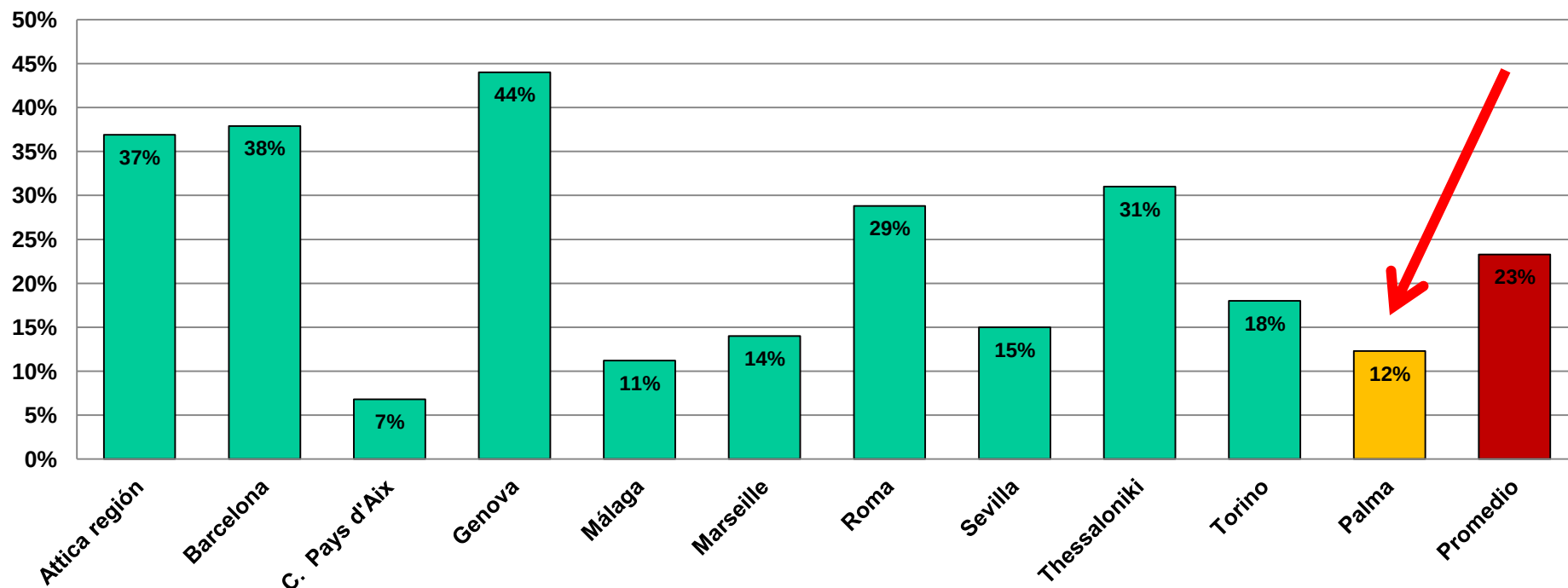
- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bicicleta
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Movilidad motorizada

Transporte público

**Reparto modal de los desplazamientos urbanos en transporte público.
Comparativa de Palma y otras ciudades mediterráneas,
2009**

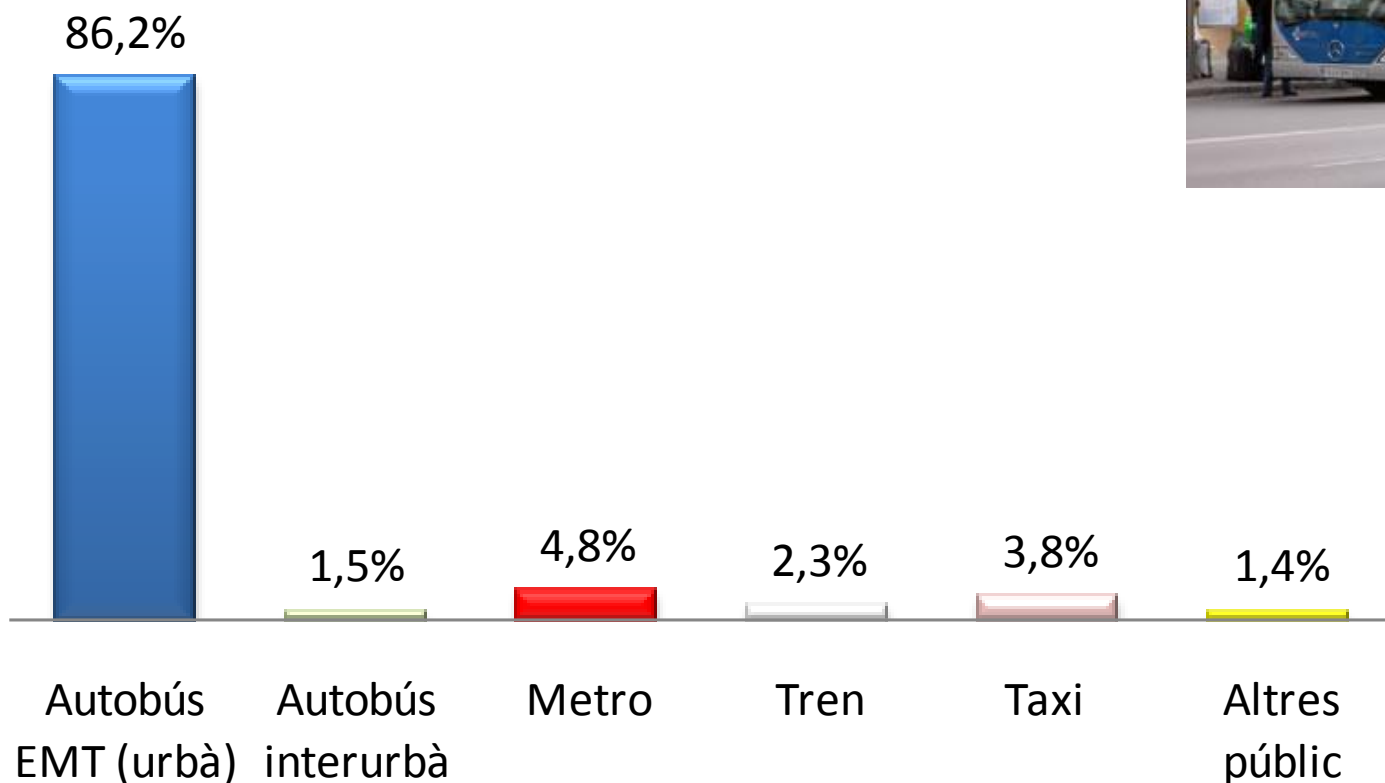


R. Martínez (GIMOT) a partir de: CAT-MED y CTM, , 2009

2.3.3. Distribución modal de la movilidad

Movilidad motorizada

Transporte público



CTM, 2009

2.3. ANÀLISIS A ESCALA DE BARRIOS

- 2.3.1. Caracterización sociodemográfica
- 2.3.2. Caracterización socioeconómica
- 2.3.3. Distribución modal de la movilidad
 - Desplazamientos a pie
 - Desplazamientos en bicicleta
 - Movilidad motorizada
 - Privada
 - Transporte público
 - Nivel de servicio
 - Índice sintético de necesidad de transporte

Se han pretendido cuantificar las lagunas espaciales en la oferta de transporte público, basadas en las necesidades sociales (CURRIE, 2010), a través de SIG.

1. Se ha cartografiado el nivel de servicio del transporte público (Mayo 2013) en base a:

1. PARADAS AUTOBUSES EN DIA LABORABLE Y EN FESTIVO

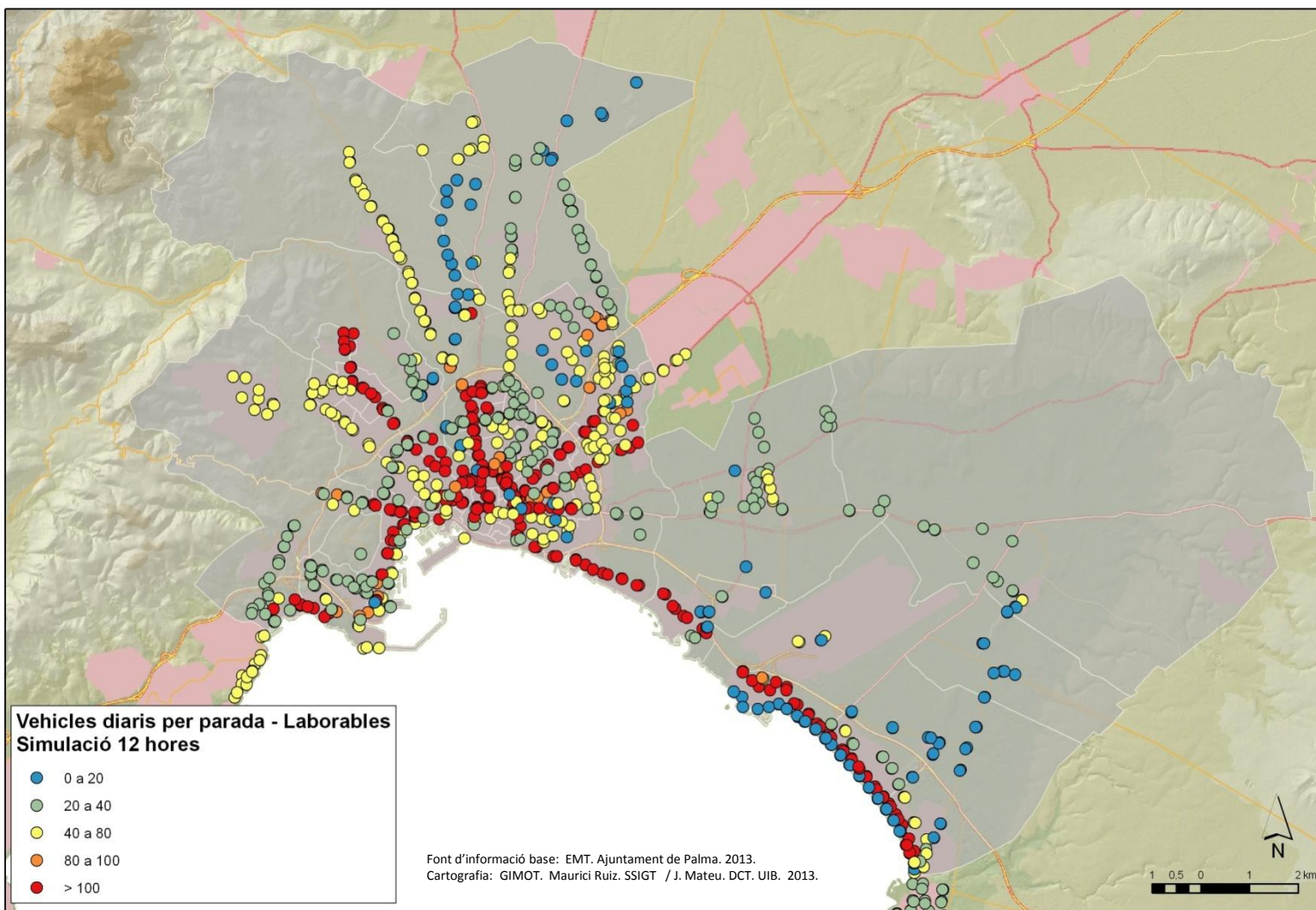
1. Nº buses EMT de cada parada calculados a partir de las frecuencias de paso de los días laborables y festivos en una simulación de 12 horas diarias

2. COBERTURA PARADAS

1. Indica el grado de cobertura territorial de las paradas, calculado en 300 mts desde cada parada.

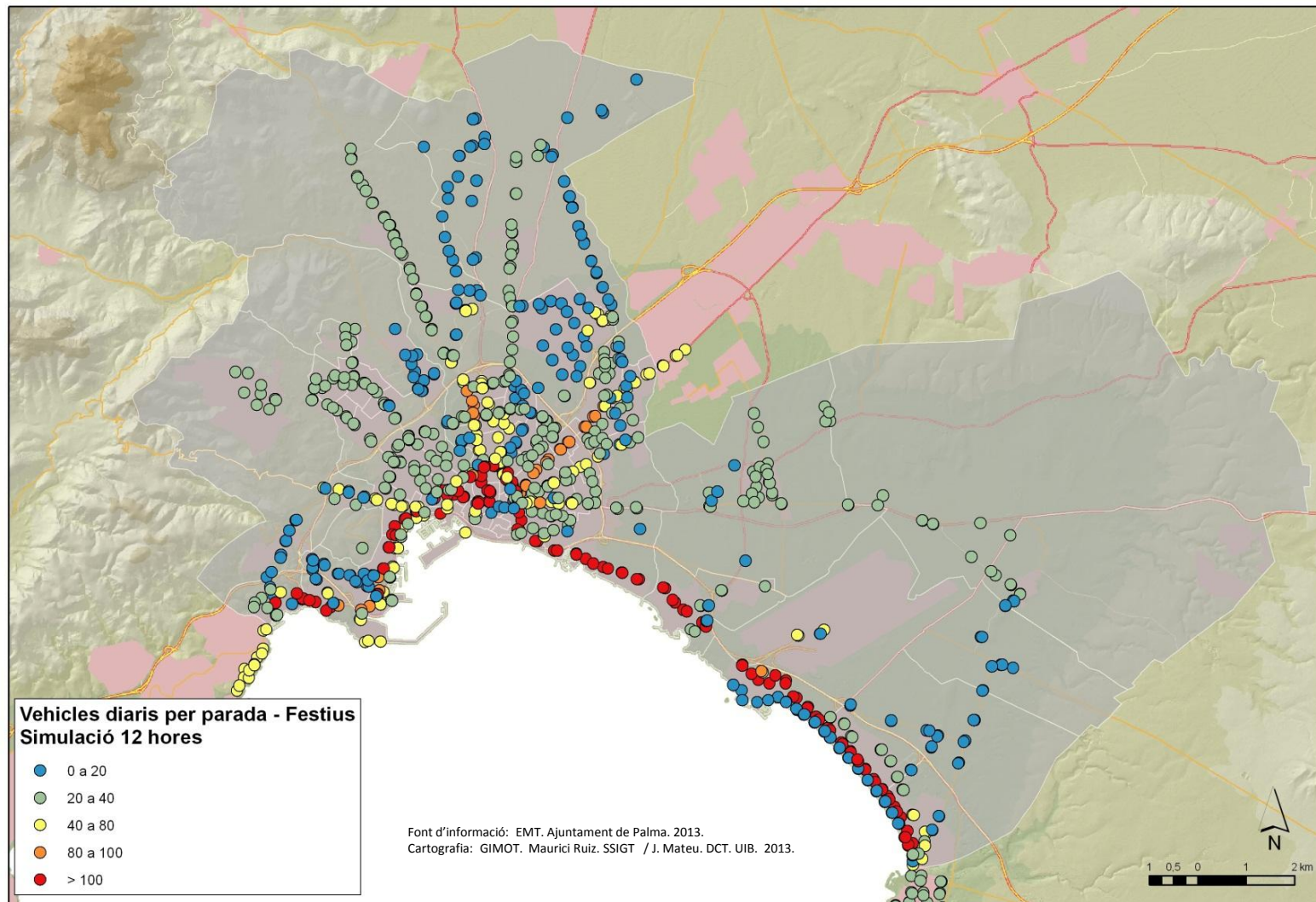
NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Paradas buses en día laborable. EMT



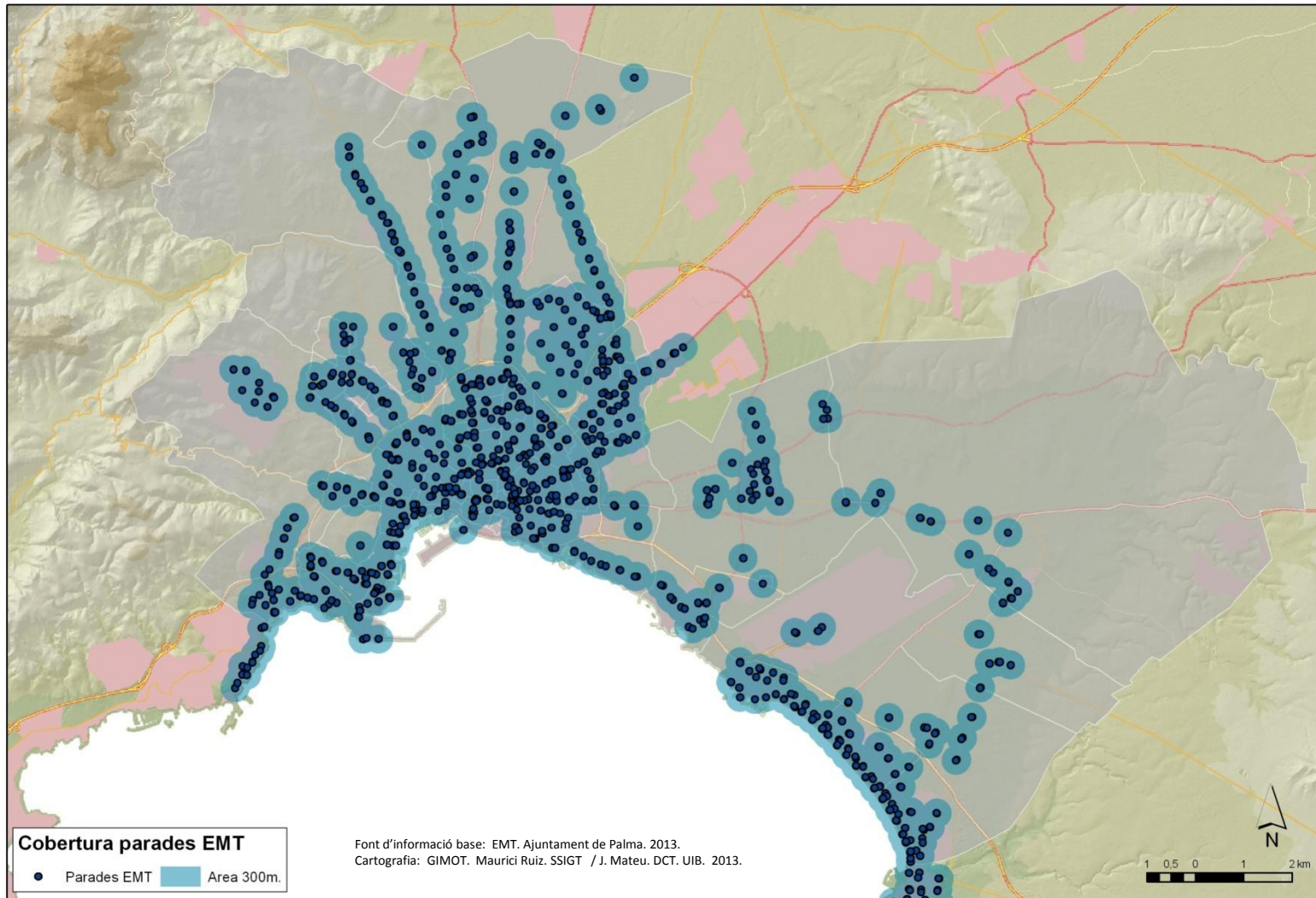
NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Paradas buses en día festivo. EMT



NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Grado de cobertura territorial. Paradas buses. EMT



METODOLOGÍA

INDICE DE NIVEL DE SERVICIO SIRVE PARA MEDIR EL NÚMERO DE AUTOBUSES Y LA ACCESIBILIDAD A LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO EN CADA BARRIO

1. Pondera el nº buses de cada barrio en 12 horas (derivado de las frecuencias de paso de cada parada, laborables, festivos y semanal (media entre laborable y festivo) por el número de paradas de cada barrio y su área de influencia (Ai) de 300 mts, a través de:

1. Cálculo Ai para cada parada (distancia euclidiana)
2. Cálculo nº buses por parada en 12 horas y su frecuencia
3. Intersección espacial entre Ai de las paradas y los barrios. Se identifica el barrio en el que está incluida cada Ai
4. Para cada barrio se suma el coeficiente siguiente

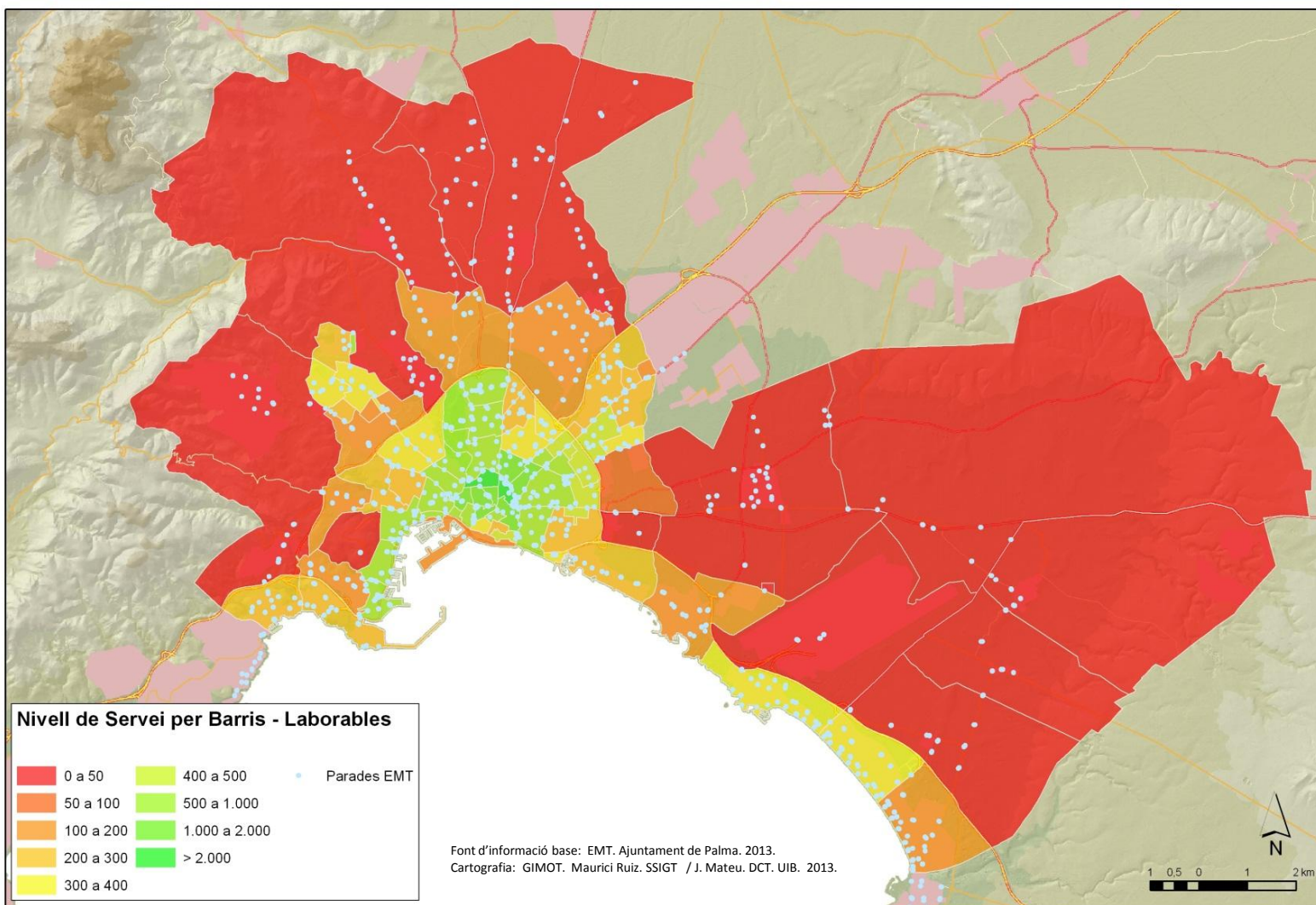
$$\sum_{Ai} \frac{\text{Superficie de l'àrea d'influència dins el barri}}{\text{superficie del barri}} * \text{num busos aturada}$$

METODOLOGÍA

- Se obtiene un coeficiente de nivel de servicio por barrio que oscila entre 0 y 2000 y que refleja el nivel de servicio que ofrece cada barrio

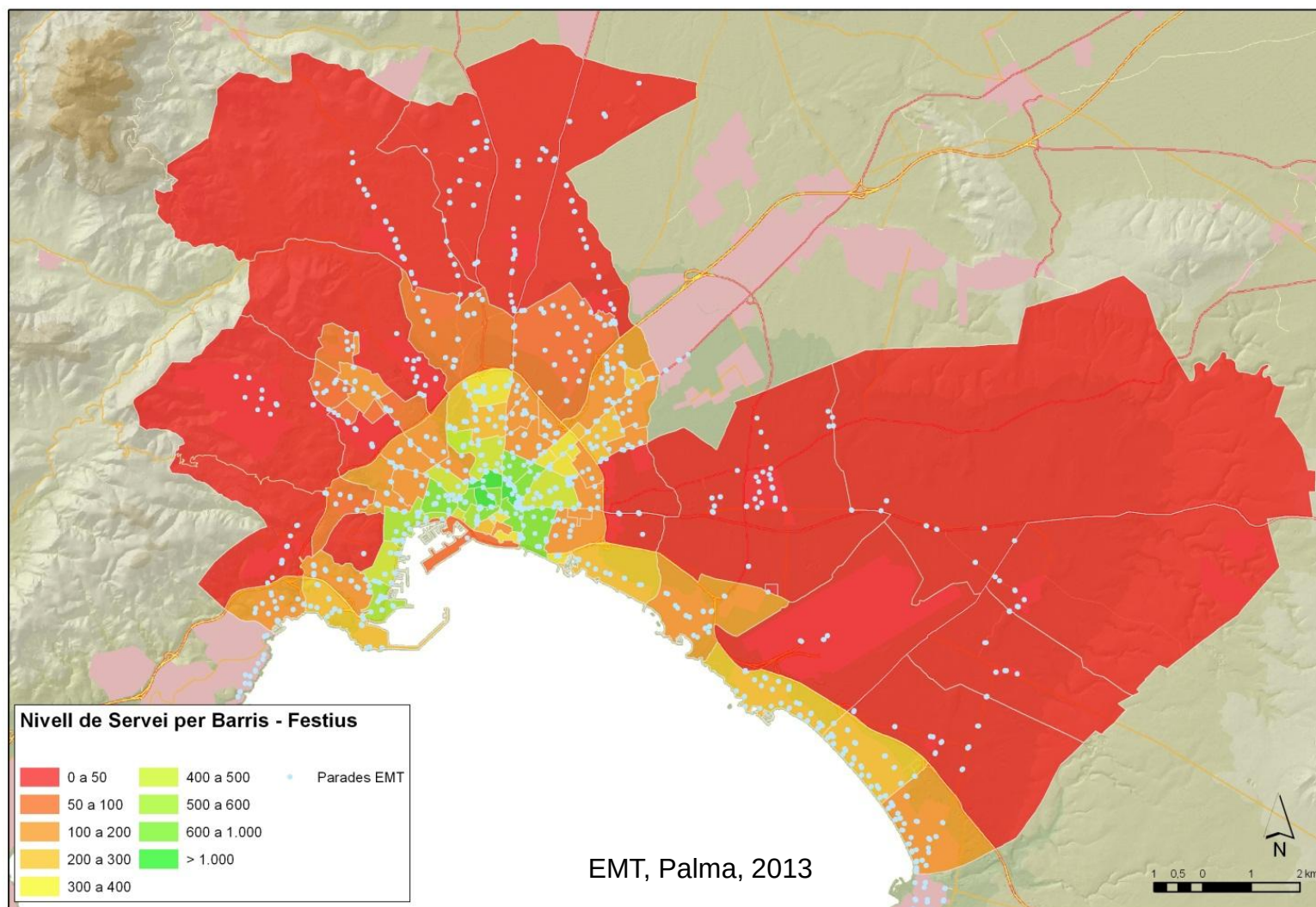
NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Índice nivel de servicio días laborables. EMT



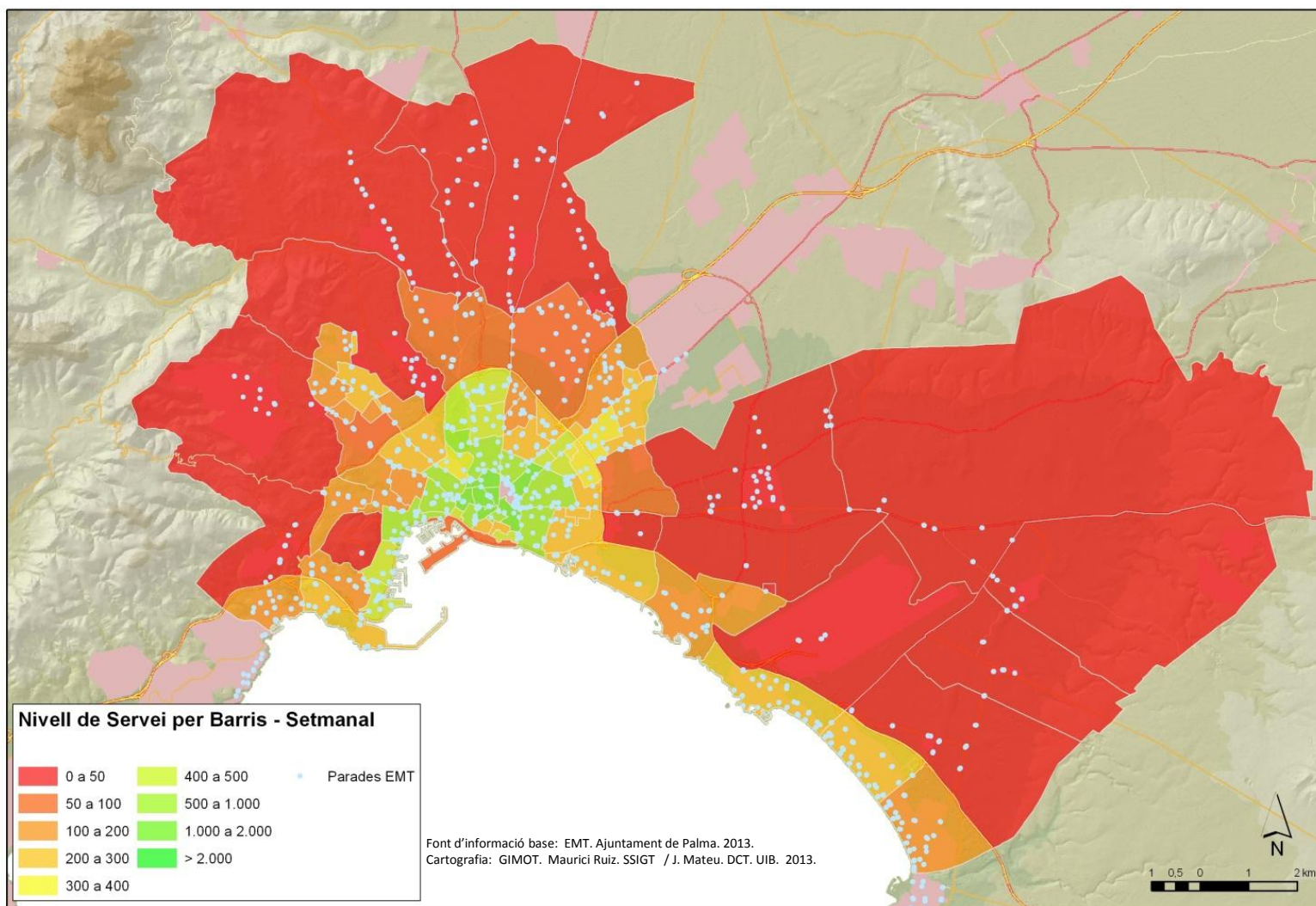
NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Índice nivel de servicio días festivos. EMT

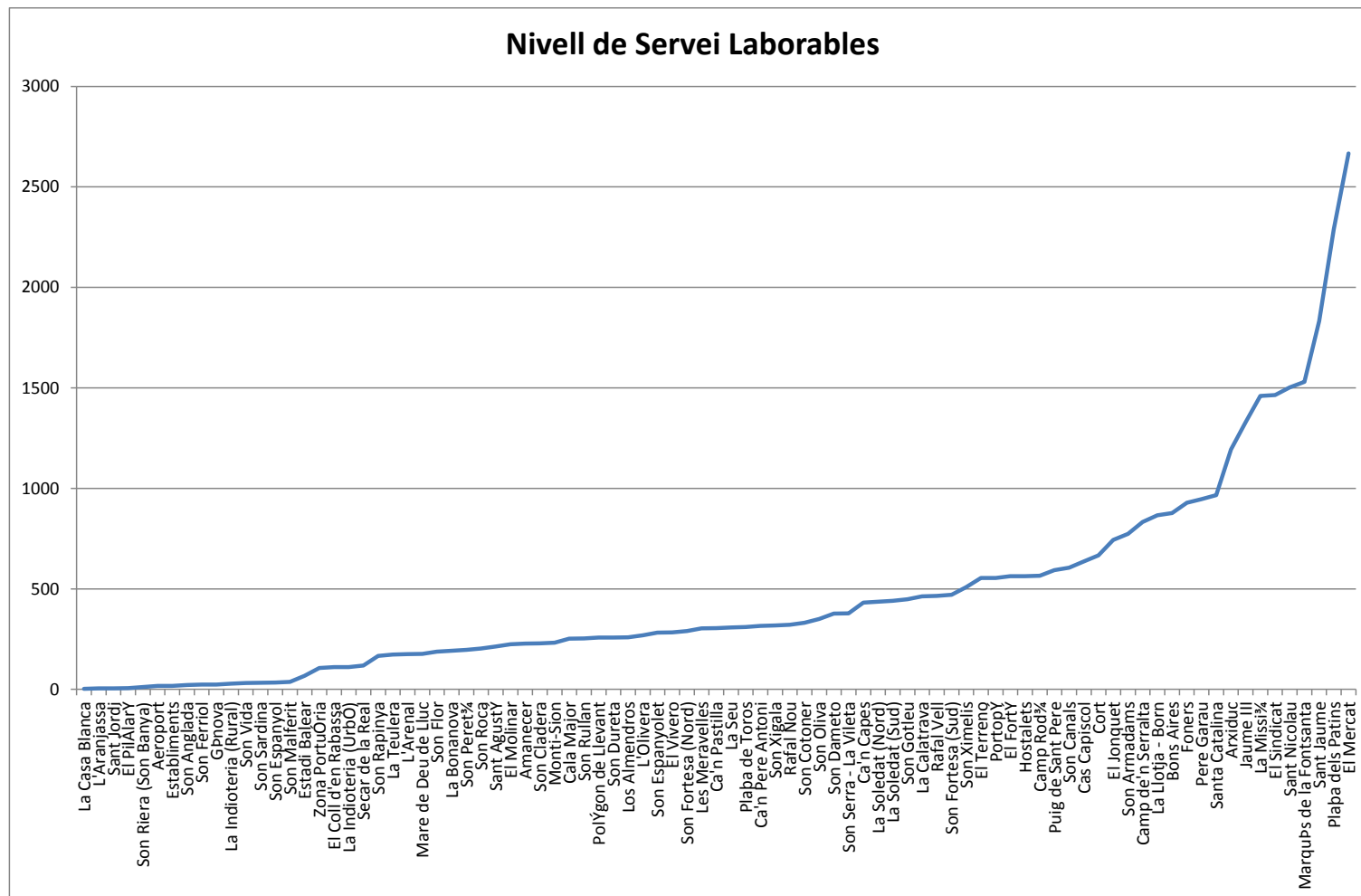


NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA.

Índice nivel de servicio semanal. EMT



NIVEL DE SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA. Índice nivel de servicio días laborables. EMT



Font d'informació base: EMT. Ajuntament de Palma. 2013.

Taula : GIMOT. Maurici Ruiz. SSIGT / J. Mateu. DCT. UIB. 2013.

ÍNDICE SINTÉTICO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA. EMT

METODOLOGÍA



Cuantificar las lagunas espaciales en la oferta de transporte público, basadas en las necesidades sociales (CURRIE, 2010)

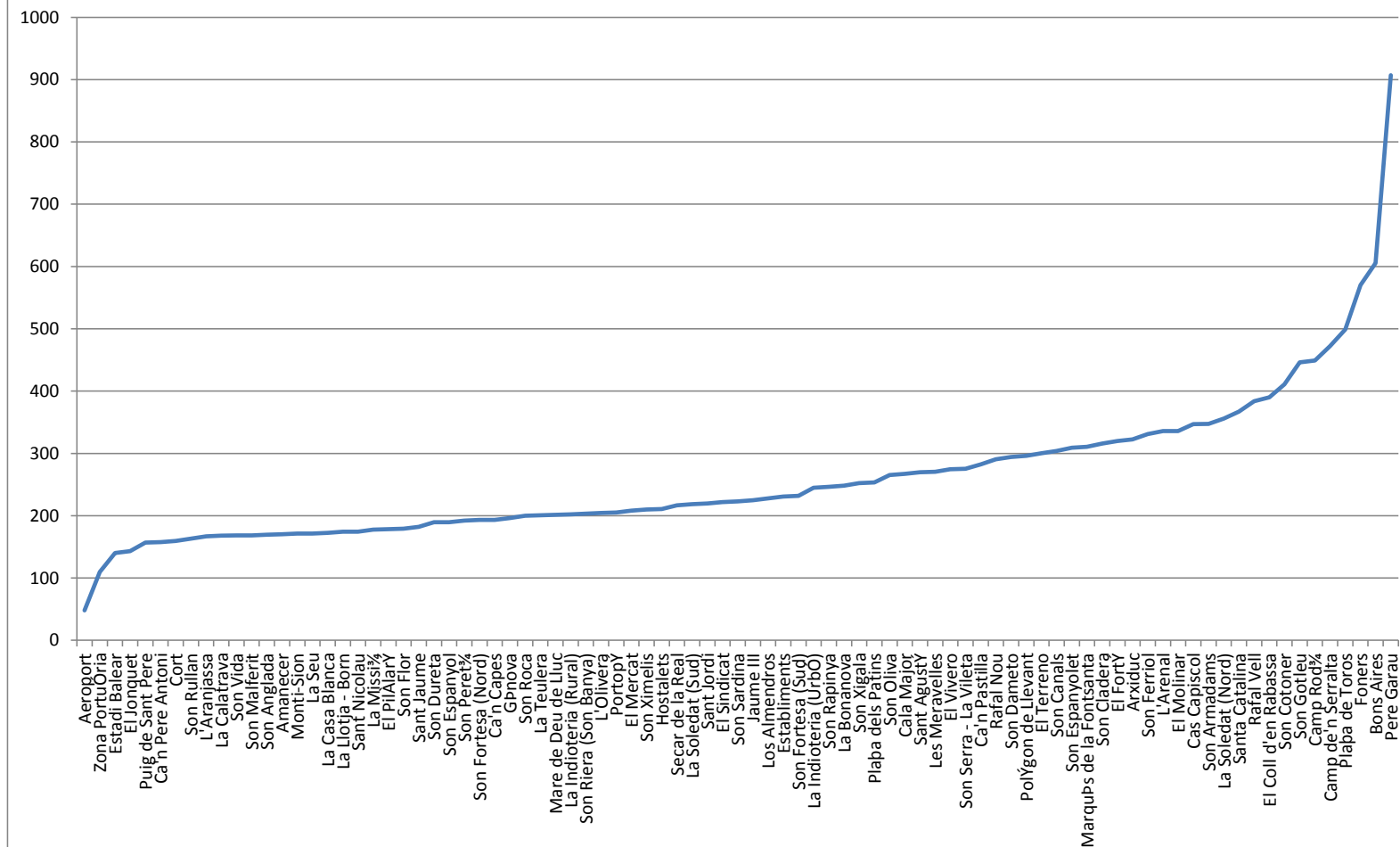
Índice Sintético de Necesidad del Transporte Público pretende valorar las necesidades del servicio en función de las variables sociodemográficas anteriormente analizadas

1. Porcentaje población femenina
2. Población joven (0-15 años)
3. Población mayor (65 años y más)
4. Tasa de dependencia (población menor de 16 y mayor de 64)
5. Población inmigrante

1. Se ha procedido a normalizar los datos de cada variable por barrio y se han sumado los valores normalizados
2. Se ha ponderado el valor de la población joven y mayor por 2
3. Se ha obtenido un coeficiente para cada barrio entre 0 y 1000

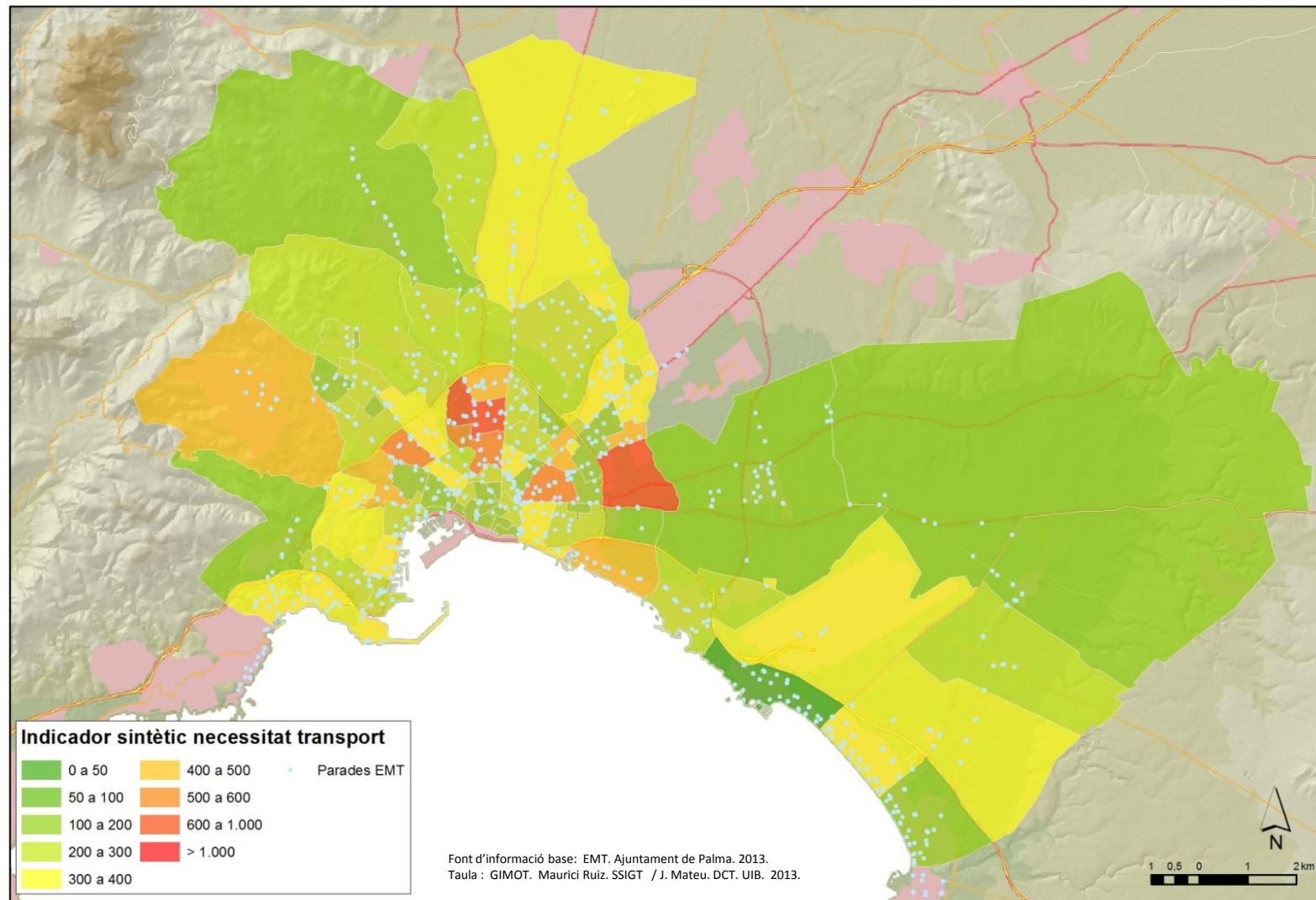
ÍNDICE SINTÉTICO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA. EMT

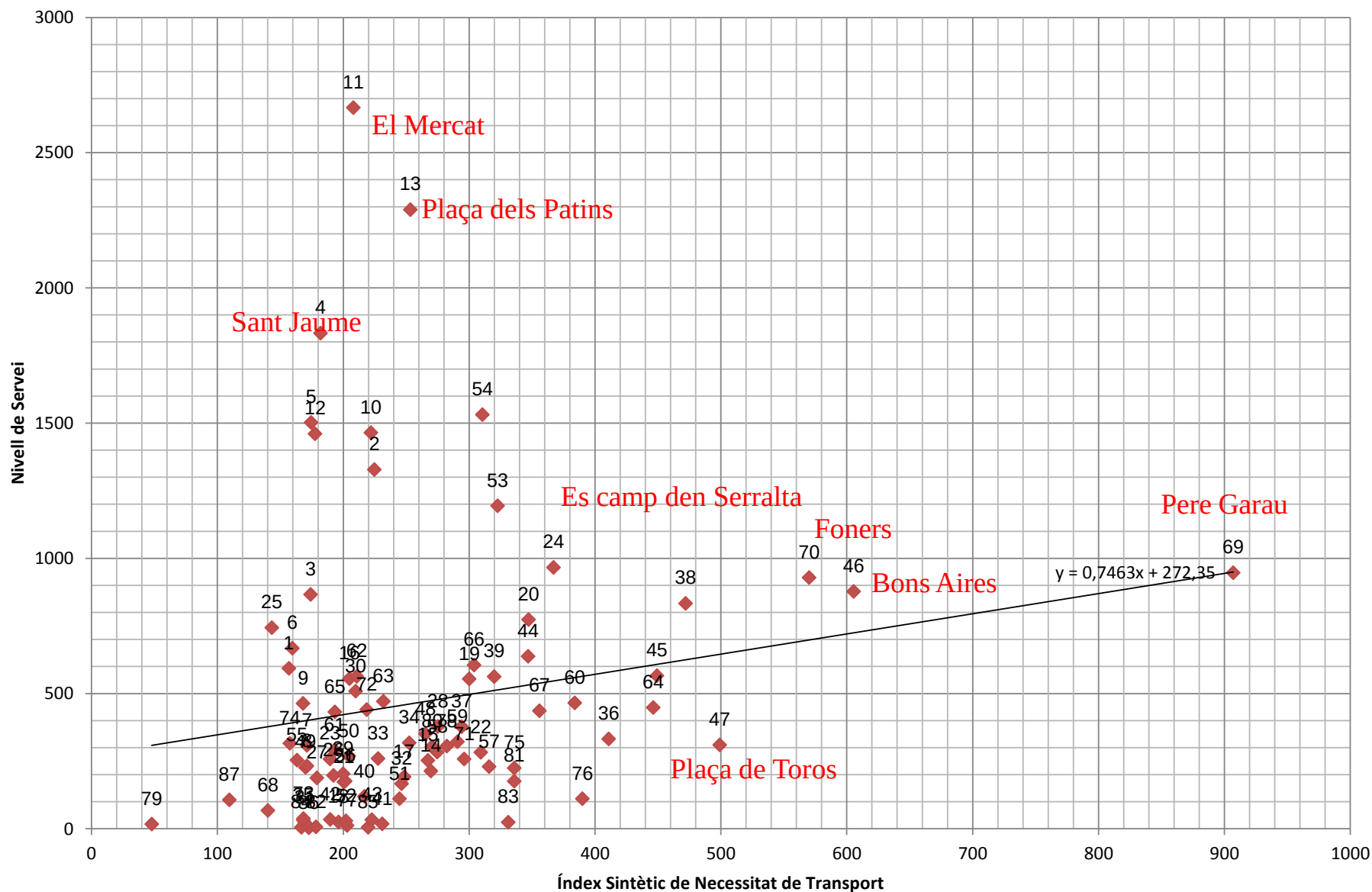
Index Sintètic Necessitat de Transport



Font d'informació base: EMT. Ajuntament de Palma. 2013.
Taula : GIMOT. Maurici Ruiz. SSIGT / J. Mateu. DCT. UIB. 2013.

ÍNDICE SINTÉTICO DE NECESIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO EN PALMA. EMT





Font d'informació base: EMT. Ajuntament de Palma. 2013.
Taula : GIMOT. Maurici Ruiz. SSIGT / Jaume Mateu. DCT. UIB. 2013.

CONCLUSIONES. HACIA UN CAMBIO MODAL

No podemos resolver problemas pensando de la misma manera que cuando los creamos, señaló *Einstein*. Ergo, el PMUS tiene que ir en este sentido.

Como señala *Manuel Herce*, es preciso **cambiar de paradigma y volver a los principios fundamentales. La movilidad entendida como un derecho.** La ciudad debe asegurar una multitud de conexiones que tengan sentido desde el punto de vista económico y social

El PMUS nos ha de permitir

- Aprovechar la oportunidad de **decrecimiento** económico y demográfico para “**crecer**” en sostenibilidad, reduciendo la necesidad de transporte.
- Favorecer el trasvase modal en los movimientos cotidianos, hacia el transporte público y los no motorizados, son muy importantes y se subestiman en la planificación del tránsito

CONCLUSIONES. HACIA UN CAMBIO MODAL

- Favorecer las zonas menos dotadas de la ciudad en transporte colectivo, en aras de una mayor justicia social, pues es éste, para muchos y muchas, el único modo de acceso a los servicios públicos
- Como señalan las propias directrices de Europa, la planificación del PMUS ofrece oportunidades para llegar a más gente y responde mejor a las necesidades de los diferentes grupos de usuarios

Planificar para la gente implica planificar con la gente, para así obtener un significativo nivel de “legitimidad pública”
(www.mobility plans.eu)

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- http://www.observatoripalma.org/publicaciones/index.es.html?title=dianostic-de-palma&sqlw_tema=171
- CAT-MED, Platform For Sustainable Urban Models.
<http://www.catmed.eu/dic/es/51/reparto-modal-del-trafico>
- Consorci de Transports de Mallorca (2009): *La mobilitat en dia feiner a Mallorca. Explotació de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner a Palma de Mallorca.*
- CURRIE, G (2010): "Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs" *Journal of Transport Geography*, 18, p.31-41
- HERCE, M (2009): *Sobre la movilidad en la ciudad.* Barcelona, Editorial Reverté
- LOPEZ LAMBAS, MA; LA PAIX PUELLO, L (): *Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) desde una perspectiva europea.* pdf
- MARQUÉS SILLERO, R (coord.) (2012): *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla*, 2011. Universidad de Sevilla.
<http://www.adta.es/actuaciones/transport/mapaconflitos/2012%2010%2004%20InvestigacionUsoBicicletaCiudadSevilla2011.pdf> (consulta 22-06-2013)
- PETERS, D (2013): "Gender and Sustainable Urban Mobility". Thematic study prepared for Sustainable Urban Mobility: *Global Report on Human Settlements 2013.* www.unhabitat.org/grhs/2013
- www.mobilityplans.eu

Moltes gràcies per la vostra atenció

Muchas gracias

Thank you very much!

Joana M^a Seguí Pons

GITMOT

Contact Details

Universitat de les Illes Balears

Carretera de Valldemossa, km 7,5.

e-Mail: joana.segui-pons@uib.es

<http://www.civitas.eu>



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION