

4. MOVILIDAD Y TRANSPORTE



ÍNDICE GENERAL

<i>Implicación de la Movilidad y Transporte en el Desarrollo Sostenible</i>	4
<i>Infraestructuras Viarias y Accesibilidad</i>	6
<i>El Tráfico en Binéfar</i>	8
1. El Tráfico Supramunicipal	8
1.1 Índices de Tráfico.....	8
1.2 Siniestralidad.....	9
2. Tráfico Interno	13
2.1 Tráfico rodado.....	13
2.2 Movilidad sostenible.....	14
2.3 Siniestrabilidad.....	14
<i>Transporte en Binéfar</i>	16
1. Evolución del Parque Automovilístico y Estacionamiento	16
2. Transporte Público	18
2.1 Transporte ferroviario.....	18
2.2 Transporte Público por carretera. Autobuses Intermunicipales.....	18
2.3 Servicio de Taxis.....	19
3. Hábitos de Transporte de los Binefarenses	19
3.2. Movilidad Laboral.....	20
<i>Diagnóstico</i>	23
Método de valoración del Factor:	23
Adecuación a la Legislación.....	23
Valoración técnica.....	24
Valoración semicuantitativa.....	28
<i>Conclusiones</i>	33
<i>Análisis de Debilidades y Fortalezas</i>	36

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Contribución del vehículo Privado a la Contaminación Atmosférica	5
Tabla 2. Principales Vías de Comunicación por Carretera	6
Tabla 3: Aforos de las principales Carreteras.....	8
Tabla 4: Accidentabilidad N-240 año 1997.....	9
Tabla 5: Accidentabilidad N-240 año 1998.....	10
Tabla 6: Accidentabilidad N-240 año 1999.....	11
Tabla 7: Accidentabilidad N-240 año 2000.....	11
Tabla 8: Accidentabilidad N-240 año 2001.....	12
Tabla 9: Pk conflictivos N-240.....	13
Tabla 10: Padrón de Vehículos.....	16
Tabla 11: Línea Huesca-Barcelona.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 12: Línea Barcelona-Huesca.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 13: Competencias Municipales.....	24
Tabla 14: Balánce Energético.....	26
Tabla 15: Emisión de Contaminates por Tráfico de Vehículos	27
Tabla 16: Contribución Media de los Vehículos a motor a la Contaminación Atmosférica	27
Tabla 17: Autocuestionario Valoración Semicuantitativa	29

Tabla 18: Valoración Semicuantitativa	31
Tabla 19: Valoración Global Semicuantitativa.....	31

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Mapa de Carreteras.....	7
Ilustración 2: Circulación en la C/ Lérida.....	15
Ilustración 3: Evolución del Parque Automovilístico.....	17
Ilustración 4: Estación de RENFE de Binéfar	19
Ilustración 5: Movilidad en Binéfar en Función del Medio de Transporte	21
Ilustración 6: Movilidad en Binéfar en Función del Destino.....	22
Ilustración 7: Movilidad en Binéfar en Función del Trabajo 1.....	23
Ilustración 8: Movilidad en Binéfar en Función del Trabajo 2.....	23

IMPLICACIÓN DE LA MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL DESARROLLO SOSTENIBLE

El desarrollo del transporte, en general, es considerado como un sinónimo de progreso pero tiene múltiples efectos negativos si no presenta una planificación sostenible adecuada.

Dentro de estos efectos negativos podemos destacar que la construcción de nuevas infraestructuras reduce el espacio natural y fracciona los hábitats de muchos seres vivos (tal como se apreció en capítulos anteriores), conllevan el uso de altas cantidades de materiales y de energía, produce residuos y emisiones a la atmósfera y es el foco principal de ruidos en el medio urbano.

De esta forma, en la Unión Europea el transporte es una de las principales preocupaciones ambientales tomándose medidas para promover la reducción, moderación o estabilización del volumen total de tráfico y la demanda de transporte privado.

Los principales impactos que sobre el medio ambiente y por lo tanto el desarrollo sostenible provoca un uso deficiente o excesivo del transporte son:

- 1) El consumo de energía
 - a. El transporte se caracteriza por ser un gran consumidor de energía
 - b. Las energías utilizadas por el transporte en su mayoría son energías no renovables a excepción del ferrocarril que se entiende como el modo de transporte más eficientes en cuanto a consumo energético
 - c. El consumo de energía del automóvil privado (medio de transporte más frecuentado por la población) es muy alto principalmente debido a la escasa ocupación que presenta.
- 2) La contaminación atmosférica
 - a. El principal causante es el vehículo, cuya influencia sobre la contaminación total figura en la tabla siguiente, diferenciada por contaminantes.

Contaminante	Contribución porcentual de los vehículos a motor sobre la contaminación total
Monóxido de carbono (CO)	80%
Dióxido de carbono (CO ₂)	31%
Hidrocarburos (HC)	45%
Óxidos de nitrógeno (NO _x)	50%
Dióxido de azufre (SO ₂)	6%
Partículas en suspensión	22%
Plomo	70%

Tabla 1: Contribución del vehículo Privado a la Contaminación Atmosférica

Fuente: IDAE .

3) Contaminación acústica

- a. El tráfico es principal determinante del clima sonoro de la ciudad.

De acuerdo con esta premisas, la sostenibilidad en el ámbito del transporte precisa la concienciación de la sociedad dado que sus hábitos diarios (principalmente referidos al uso del vehículo) privado serán determinantes hacia la consecución de un desarrollo sostenible del municipio.

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y ACCESIBILIDAD

La ciudad de Binéfar por su situación geográficamente estratégica, se convierte en la población mejor comunicada de la Comarca de La Litera, teniendo como arteria principal la Nacional 240, conectando las ciudades de Huesca – Monzón – Binéfar – Lérida. Debido al volumen de tráfico soportado por esta vía, en 1999 se inauguraba la variante de la N-240 a su paso por Binéfar, descongestionando de tráfico rodado el centro de la ciudad.

Asimismo, la futura construcción de la Autovía Lérida – Huesca, incrementará de forma muy positiva para la ciudad, la accesibilidad al término y su conexión con la capital de la provincia y la ciudad de Lérida.

La conexión de Binéfar con el resto de municipios limítrofes del entorno y comarca se consolida a través de una red radial de carreteras con centro en el núcleo urbano.

Las principales vías de acceso a la ciudad por carretera:

Carreteras Nacionales	
N – 240	Nacional San Sebastián – Tarragona
	<i>Dirección noroeste:</i> Monzón y Huesca
	<i>Dirección sudeste:</i> Almacelles y Lleida
Carreteras Autonómicas	
A – 140	C. A. Binéfar – Tárrega
	<i>Dirección este:</i> Tamarite de Litera y Albelda (enlace con N-230 a Viella)
	<i>Dirección sudoeste:</i> Binaced
A – 133	Conecta Binéfar con San Esteban de Litera y Peralta de Calasanz (enlace con la N – 230 a Viella)
A – 1239	Conecta Binéfar con Esplús y Albalate de Cinca (conexión con todo el eje del Bajo Cinca)

Tabla 2. Principales Vías de Comunicación por Carretera

Fuente: Mapa Oficial de Carreteras de España. Ministerio de Fomento. 2003

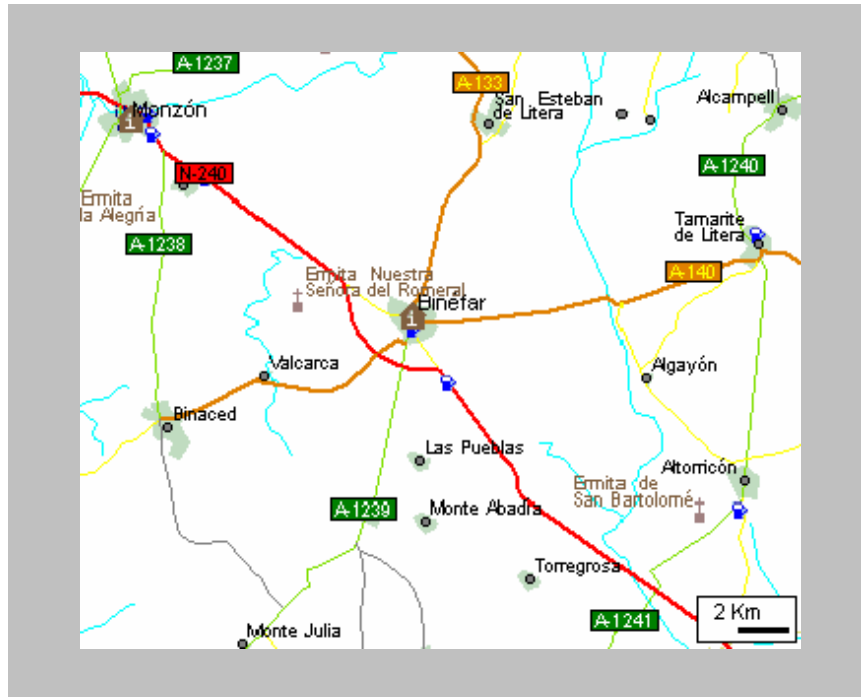


Ilustración 3: Mapa de Carreteras

Fuente: Mapa de Carreteras de Aragón. Guía Campsa. 2003

Respecto al término municipal, podríamos hablar de una red viaria de tercera o cuarta categoría constituida por un conjunto de caminos y pistas locales que dan acceso a diferentes puntos del municipio así como a los campos de cultivo. Por mencionar una de ellas destacaríamos el Camino del Pueyo, pista que llega hasta el Canal de Zaidín y da acceso a la Sierra de San Quílez

La conexión de la ciudad, al margen de la comunicación por carretera, no se considera relevante por vía aérea o férrea. En este sentido, los aeropuertos de pasajeros más próximos son los de Zaragoza (130 km.) y el de Reus (Tarragona) (133 Km.), ambos a una hora y media de trayecto aproximadamente.

Por vía férrea, Binéfar se encuentra comunicada a través de la Línea Barcelona – Madrid con servicios diarios entre Zaragoza y Barcelona.

EL TRÁFICO EN BINÉFAR

1. EL TRÁFICO SUPRAMUNICIPAL

A través de la red de carreteras que conecta y atraviesa el término municipal de Binéfar circulan alrededor de 18.600 vehículos diariamente repartidos entre las diferentes vías, siendo la N-240 y la A-140 las carreteras que soportan un mayor tráfico, el 41% y 30% respectivamente.

1.1 ÍNDICES DE TRÁFICO.

En la siguiente tabla podemos observar el tráfico que soportan las carreteras que conectan el término municipal a través de los datos de las IMD y el porcentaje de vehículos pesados que circulan (> 3.500 Kg):

AFOROS DE TRÁFICO (IMD). CARRETERAS DE BINÉFAR. 2002		
Vía	IMD (Intensidad Media Diaria)	% vehículos pesados
N-240	P.km 125: 6.631 vehículos / día	14%
	P.km 132: 8.870 vehículos / día	
A-140 Binéfar - Tamarite	4.443 vehículos / día	11%
A-140 Binéfar - Binaced	1.101 vehículos / día	18%
A-133	1.500 vehículos / día	5%
A-1239	1.903 vehículos / día	16%

Tabla 3: Aforos de las principales Carreteras

Fuente: Dirección Provincial de Carreteras de Huesca y Delegación de Carreteras del Estado en Huesca. 2002.

Si analizamos el tráfico en estas carreteras tras los últimos cuatros años podemos destacar que el tráfico a aumentado un 4,3% entre 1999 y el 2002, incremento favorecido básicamente por la circulación en la N-240 y la A-140. Asimismo el tráfico de vehículos pesados también para el mismo periodo se ha incrementado un 2,1%.

1.2 SINIESTRALIDAD.

Dentro del desarrollo sostenible y entendiendo este como calidad de vida, la variable social de del transporte presenta tanta importancia como los efectos contaminantes que hacia la atmósfera produce.

De esta forma, el mayor impacto social del tráfico lo encontramos en los índices de siniestralidad debido al elevado coste social que los accidentes tienen de acuerdo con el informe publicado por Justicia de Aragón.

Los datos de siniestralidad de Binéfar los basaremos en la principal vía de comunicación del municipio (Nacional 240), dado que es la vía que usan los binefarense para desplazarse tanto por motivos laborales como sociales y de ocio.

Los datos de accidentes publicados por el Ministerio de Fomento y la Dirección General de Tráfico, referentes al recorrido Tarragona-Huesca, y que a continuación se exponen son lo referentes a los accidentes ocurridos entre los puntos kilométricos 120 y 150 dado que son los de mayor interés para el municipio de Binéfar¹.

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD CARRETERA N-240						
Punto KM	Año 1997					
	Accidentes	Índice de Accidentalidad	Muertes	Índice de Mortalidad	Heridos Graves	Heridos Leves
139	2	89.9	0	0	1	2
140	0	0	0	0	0	0
141	2	89.1	0	0	1	2
143	2	88.3	0	0	0	3
144	2	87.9	1	43.9	0	2
147	2	86.8	0	0	1	3

Tabla 4: Accidentabilidad N-240 año 1997

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

¹ El término municipal de Binéfar, corresponde a los Pks del 118 al 138.

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD CARRETERA N-240						
Punto KM	Año 1998					
	Accidentes	Índice de Accidentalidad	Muertes	Índice de Mortalidad	Heridos Graves	Heridos Leves
123	1	36.6	0	0	0	1
136	1	41.2	1	41.2	1	2
138	1	39.5	0	0	1	0
140	1	37.9	0	0	1	3
141	3	111.6	1	37.2	0	3
143	3	107.4	0	0	1	3
144	3	105.4	0	0	1	4
147	3	66.6	0	0	0	3
149	1	32.1	0	0	0	1

Tabla 5: Accidentabilidad N-240 año 1998

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD CARRETERA N-240						
Punto KM	Año 1999					
	Accidentes	Índice de Accidentalidad	Muertes	Índice de Mortalidad	Heridos Graves	Heridos Leves
128	1	42.1	0	0	0	1
139	1	35.7	0	0	0	1
140	1	34.8	0	0	0	2

141	2	89.1	0	0	1	2
143	2	67.9	0	0	1	1
144	3	95.0	0	0	3	3
147	3	89.0	0	0	1	6
148	2	58.1	0	0	1	1
149	2	56.9	0	0	1	1

Tabla 6: Accidentabilidad N-240 año 1999

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD CARRETERA N-240						
Punto KM	Año 2000					
	Accidentes	Índice de Accidentalidad	Muertes	Índice de Mortalidad	Heridos Graves	Heridos Leves
123	2	68.6	0	0	1	4
134	1	38.9	0	0	0	2
138	2	70.2	1	35.1	1	2
143	1	31.3	0	0	1	1
147	2	57.6	0	0	1	1

Tabla 7: Accidentabilidad N-240 año 2000

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTALIDAD CARRETERA N-240						
Punto KM	Año 2001					
	Accidentes	Índice de Accidentalidad	Muertes	Índice de Mortalidad	Heridos Graves	Heridos Leves
118	1	30.1	1	30.1	0	0
123	1	33.8	0	0	2	1
124	1	34.7	0	0	2	0
128	2	77.1	0	0	2	1
130	3	122.4	0	0	3	1
134	1	37.4	0	0	0	1
136	35.5	0	0	0	0	1
138	2	67.6	0	0	0	2
139	3	99.1	0	0	0	3
140	1	32.3	0	0	0	1
141	1	31.5	0	0	1	1
143	3	90.7	0	0	0	3
144	1	29.6	0	0	0	1
147	2	55.7	0	0	1	2
148	3	82.0	1	27.3	1	4
149	3	80.4	0	0	2	4
153	1	24.9	0	0	1	0

Tabla 8: Accidentabilidad N-240 año 2001

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

De acuerdo con los datos expuestos resulta preocupante el aumento de accidentes ocurridos en la N-240 desde 1997 al 2001. Atendiendo a los índices promedio del periodo expuesto y tal como se refleja en la siguiente tabla, el tramo más conflictivo resulta desde el Km 141 al 147, siendo el Km 143 el que presenta mayor índice de siniestralidad².

Punto KM	118	123	124	128	130	134	136	138	139	140	141	143	144	147	148	149	153
Índice Promedio	6	27	6.9	23.1	24.4	14.9	14.2	33.8	39.6	19.3	50.4	66.5	53.2	61.2	27.3	32.1	4.9

Tabla 9: Pk conflictivos N-240

Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento. Anuario de Accidentes DGT

2. TRÁFICO INTERNO

La ciudad de Binéfar, como polo de atracción económico, comercial, social y educativo de la comarca, en su trama urbana interna recibe un volumen de tráfico considerable, comparado con otros municipios del entorno.

2.1 TRÁFICO RODADO

Uno de los principales ejes de tráfico rodado con mayor volumen de tráfico es sin duda, el eje viario de la N-240, que una vez construida la variante por la periferia del municipio, ha mejorado sustancialmente las congestiones y retenciones en el centro de la ciudad.

La circulación interna en el casco urbano de la ciudad se encuentra muy delimitada a ciertos accesos externos y las principales vías o arterias de Binéfar.

Sin duda, las travesías o calles que soportan una mayor concentración de tráfico son:

- C/ Almacellas
- C/ 1º de Mayo
- C/ Zaragoza
- Avda de Aragón
- Avda. Ntra. Sra. del Pilar

² El municipio de Binéfar se enclava entre los puntos kilométricos de la 118 y 138 de la N-240.

- C/ Lérida (carretera de acceso a Tamarite)
- C/ San Pedro

Aún estando prevista por el PGOU (sin fecha de ejecución) la actual carencia de una vía de circunvalación a la ciudad obliga que, diariamente circulen por el centro de la ciudad vehículos y camiones procedentes de municipios próximos como San Esteban o Tamarite de Litera y en su trayectoria hacia la N-240 bien a Lleida o el eje Monzón-Huesca, necesariamente deben cruzar el centro del casco urbano.



Ilustración 4: Circulación en la C/ Lérida

2.2 MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Respecto a las iniciativas municipales en materia de movilidad sostenible cabe destacar la inauguración del carril bici propuesto para la Avenida del Pilar y el Camino Orlíols-Los Olmos (de longitud inferior a 1 Km), como experiencia piloto a valorar, así como el proceso de peatonalización de algunas calles y pasajes del centro urbano, con el objetivo de recuperar el espacio urbano para el ciudadano.

2.3 SINIESTRALIDAD.

Al igual que se realizó en el apartado anterior estudiaremos los índices de siniestralidad ocurridos en el casco urbano durante e último año, encontrándonos en este caso y según fuentes de la Policía Municipal:

- Diligencias a prevención por accidente de tráfico con daños materiales: 13
- Denuncias efectuadas por particulares por daños ocasionados a su vehículo en las que ha intervenido la Policía Local: 30
- Atestados con fallecimiento por accidente de tráfico: 1
- Atestados con heridos por accidente de tráfico: 10
- Atestados contra la seguridad del tráfico "consumo de bebidas alcoholicas": 1



- Diligencias efectuadas por daños ocasionados contra el mobiliario urbano o por el mobiliario urbano, con ocasión de la circulación: 15
- Diligencias efectuadas por incendio de vehículos: 2

TRANSPORTE EN BINÉFAR.

1. EVOLUCIÓN DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO Y ESTACIONAMIENTO

El Parque automovilístico de Binéfar, ha ido incrementándose a lo largo de los últimos años, cerca del 6,5% entre 2000 y el 2002, destacando el número de turismos y vehículos familiares con un aumento de próximo a 220 turismos para este mismo periodo.

Siendo el número de vehículos totales en la ciudad de 5.475, la realidad difiere un tanto de los datos estadísticos puesto que el carácter central de la ciudad como núcleo de servicios, compras y trabajo, eleva esta cifra un 20% con el paso y circulación de vehículos procedentes de otros municipios, Tamarite, Esplús, San Esteban o Binaced.

Evolución del Parque Móvil Binéfar

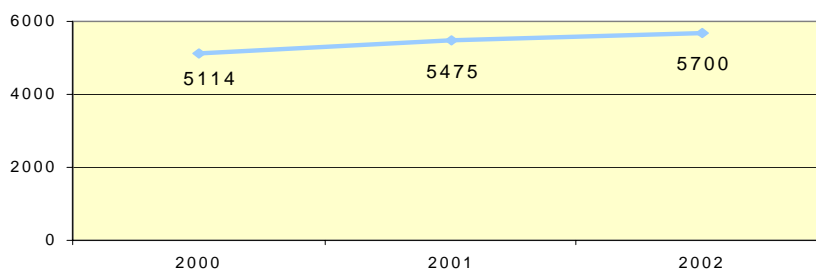


Ilustración 3: Evolución del Parque Automovilístico

Fuente: Anuario económico de la Caixa

Padrón de Vehículos de Binéfar			
	Año 2002	Año 2001	Año 2000
Turismos	3.813	3.702	3480
Motocicletas	217	213	199
Camiones y Furgonetas	1.349	1.304	1227
Autobuses	10	10	9
Tractores Industriales	83	68	49
Otros vehículos	228	178	150
Total	5.700	5.475	5114

Tabla 10: Padrón de Vehículos

Fuente: Instituto Aragonés de Estadística

Con el actual parque automovilístico de la ciudad, la población de Binéfar posee un índice de motorización de 0,65 vehículos/habitante y simplificando, 3 vehículos por cada 2 viviendas, siendo éste el índice más elevado de la comarca de La Litera.

En relación con la evolución del parque de vehículos, se observa que mientras la población ha evolucionado en el mismo período de tiempo en un 3,01%, el parque de vehículos ha evolucionado en un 10,2%, lo que supone un aumento de 0,62 a 0,65 vehículo/habitante.

La estructura urbana del centro de Binéfar, caracterizada en su mayoría por calles estrechas y con aceras reducidas, dificulta el estacionamiento en un gran número de calles del centro urbano. En este sentido, la zona del casco histórico, por su configuración urbanística carece de espacios habilitados para el estacionamiento en su mayoría, exceptuando algunas plazas como la del Padre Llanas. Otra de las zonas de aparcamiento reducido o limitado es el centro urbano en las inmediaciones de la Plaza España.

El centro urbano de Binéfar dispone de aparcamiento disuasorio a través de las zonas Ora o zona Azul en calles como la Avda. de Aragón, la Calle Lérida y las inmediaciones de la Plaza España, coincidiendo estas zonas como las de mayor índice comercial y de servicios de la ciudad. En total se estiman unas 140-160 plazas.

Otro tipo de espacios habilitados para el estacionamiento, éstos de carácter temporal, son los solares sin edificar que van cambiando su ubicación según la disponibilidad de los propietarios. Actualmente funcionan: uno en la calle Azanuy (junto a la estación de autobuses), otro en la calle Zaragoza (Silos de SENPA) y otro junto al recinto Ferial (pensado para los días de Feria, Fiestas o Mercadillo).

Las nuevas zonas urbanizadas y urbanizables de la ciudad prevén aumentar la oferta de estacionamiento, disponiendo la futura prolongación de la ciudad de amplias vías con habilitación de plazas de aparcamiento.

Asimismo, con el objetivo de proporcionar un lugar habilitado para el estacionamiento de vehículos pesados de gran tonelaje, evitando así la circulación innecesaria para la búsqueda de aparcamiento, el Ayuntamiento ha adecuado un parking para el estacionamiento de este tipo de vehículos en la Partida de la Chubera, próximo al barrio de la estación y las instalaciones de FRIBIN. Su capacidad es de 37 plazas de aparcamiento con un grado de ocupación media del 81% de vehículos pesados.

2. TRANSPORTE PÚBLICO

La ciudad de Binéfar dispone en la actualidad de servicios de transporte público por carretera, a través de las diferentes líneas de autobuses intermunicipales y respecto al transporte ferroviario a través de la línea férrea de Barcelona – Madrid.

2.1 TRANSPORTE FERROVIARIO

Binéfar es el único municipio de la comarca de la Litera que dispone de estación de tren en servicio, existiendo una segunda estación-apeadero en Tararite-Altorricon, actualmente en desuso y cerrada.

El ferrocarril de Binéfar, históricamente muy solicitado, en la actualidad tan solo dispone de dos trenes diarios Regionales Zaragoza-Lleida en cada sentido, así como una Lanzadera diaria Lleida-Monzón en cada sentido.



Ilustración 4: Estación de RENFE de Binéfar

Con la construcción y prolongación de la línea férrea de alta velocidad (AVE) Madrid – Zaragoza – Lleida – Barcelona, se ha generado cierta incertidumbre entre la población ante la posible reducción de servicios ferroviarios entre Zaragoza y Lleida. Este hecho a repercutido en la creación de una plataforma reivindicativa favor del tren en la ciudad, denominada a “A Todo Tren”. Las últimas peticiones a RENFE incluyen un Regional y una Lanzadera más en ambos sentidos.

2.2 TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA. AUTOBUSES INTERMUNICIPALES

Existen una empresa de transporte público por carretera que dan servicio a Binéfar conectando a la población con las capitales de Lérida, Barcelona y Huesca, así como con otros municipios del entorno: Barbastro, Monzón, Tamarite-Altorricon y Almacelles.

La empresa **Altoaragonesa** ofrece el servicio de línea Huesca – Barcelona – Huesca con parada en la población de Binéfar con una duración del trayecto estimada en tres horas.

Los servicios ofrecidos de por la empresa son considerados como suficientes por la población y por los entrevistados, principalmente referidos a las necesidades de la

población trabajadora y su adecuación a los horarios laborales tanto de ida como de vuelta del trabajo.

De igual forma la comunicación con los horarios del AVE, se considera adecuada, pudiendo comunicar tanto la ida como la vuelta desde Lérida.

Con el objetivo de mejorar las infraestructuras de transporte público por carretera, el Ayuntamiento de Binéfar ha iniciado las obras de construcción de la Estación de Autobuses de Binéfar, obra que sin duda servirá para ampliar la oferta de servicios actuales de transporte y punto de central de los transportes en la comarca de La Litera.

2.3 SERVICIO DE TAXIS

Binéfar dispone de parada de taxis emplazada en la calle San Pedro, próxima a la Plaza de España. La población dispone de 4 licencias de taxis que operan en la población y sus inmediaciones territoriales.

3. HÁBITOS DE TRANSPORTE DE LOS BINEFARENSES.

El uso del vehículo privado, como en la mayoría de ciudades se esta incrementando en los últimos años para realizar trayectos que perfectamente podrían realizarse a pie, dada la proximidad de la mayoría de servicios en la ciudad y el pequeño tamaño urbano de Binéfar.

En el siguiente gráfico se puede observar la movilidad de los ciudadanos de Binéfar, especificando el medio de transporte mayoritariamente utilizado en los desplazamientos cotidianos. Datos extraídos a partir de la encuesta ciudadana:

Movilidad de los binefarense según medio de transporte (%)

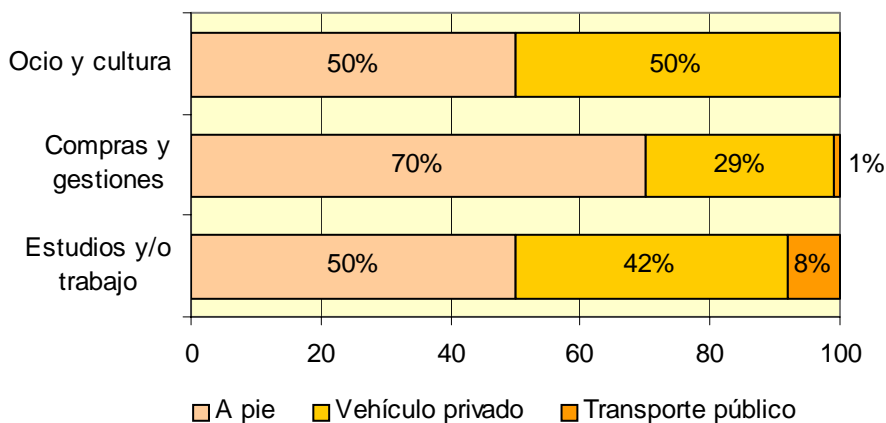


Ilustración 5: Movilidad en Binéfar en Función del Medio de Transporte

Fuente: Elaboración propia; encuesta ciudadana

Movilidad de los binefarense según el ámbito de destino (%)

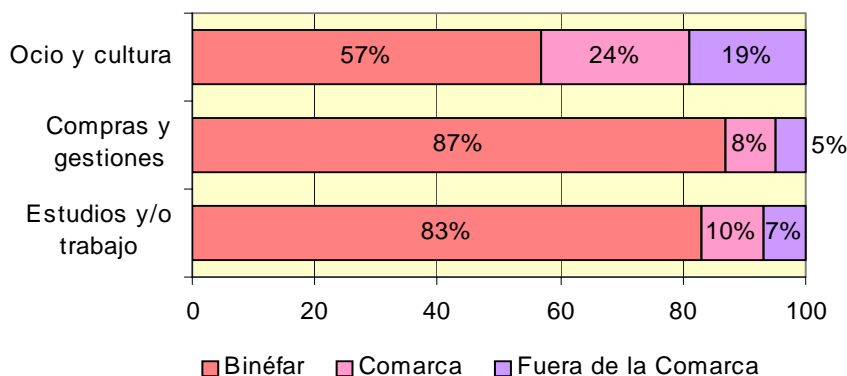


Ilustración 6: Movilidad en Binéfar en Función del Destino

Fuente: Elaboración propia; encuesta ciudadana

3.2. MOVILIDAD LABORAL

Un factor interesante objeto de estudio hacia el desarrollo sostenible es la movilidad de la ciudadanía respecto su lugar de trabajo encontrándonos (en función de los datos del Observatorio de empleo y población en los municipios y comarcas de Aragón elaborado por la Caja Inmaculada de Zaragoza), que de las personas contratadas en la localidad,

la gran mayoría pertenecen a municipios de la propia comarca o de Monzón. Este dato debería ser objeto de seguimiento en la Agenda 21 local, a fin de identificar, de entre ellos, cuantos utilizan el transporte público y cuantos el vehículo privado, de forma que podamos marcar una estrategia sostenible de promoción del transporte público frente al vehículo privado.

- Movilidad geográfica contratación 2002 Contratados en la localidad: lugar de procedencia (total desplazados por contratación en Binéfar: 1.333 contratos)

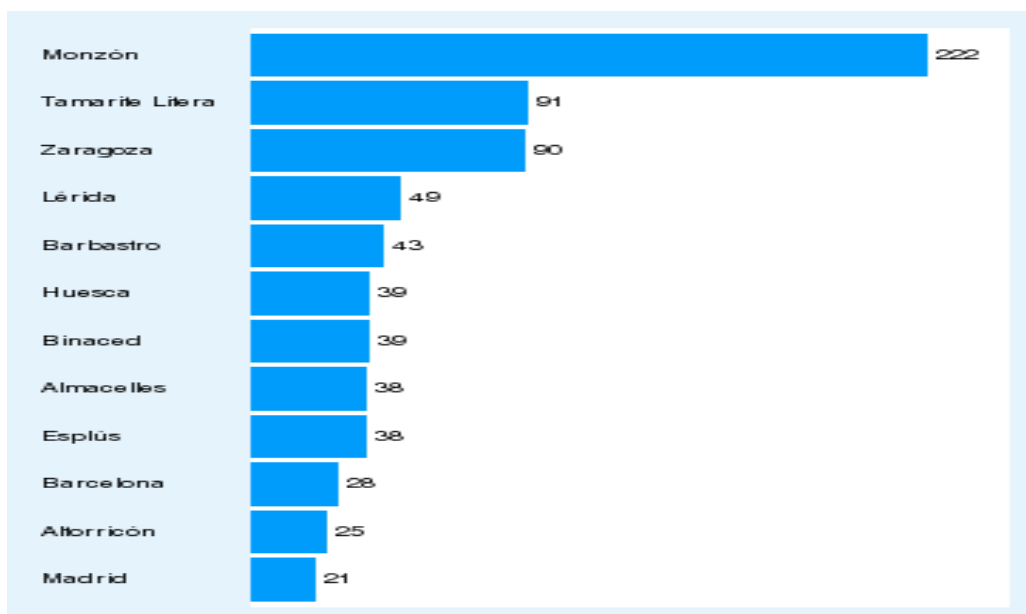


Ilustración 7: Movilidad en Binéfar en Función del Trabajo 1

Fuente: Observatorio de empleo CAI

De igual manera resultará conveniente un análisis completo del caso contrario, es decir, de aquellos vecinos de Binéfar con residencia en el municipio y que por lo tanto se trasladan diariamente a su lugar de trabajo.

Al igual que antes, no basaremos en los datos del Observatorio de empleo y población en los municipios y comarcas de Aragón elaborado por la Caja Inmaculada de Zaragoza

- Domiciliados en la localidad: lugar de contratación. Desplazamientos desde Binéfar a otro municipio por razones laborales: 684 contratos

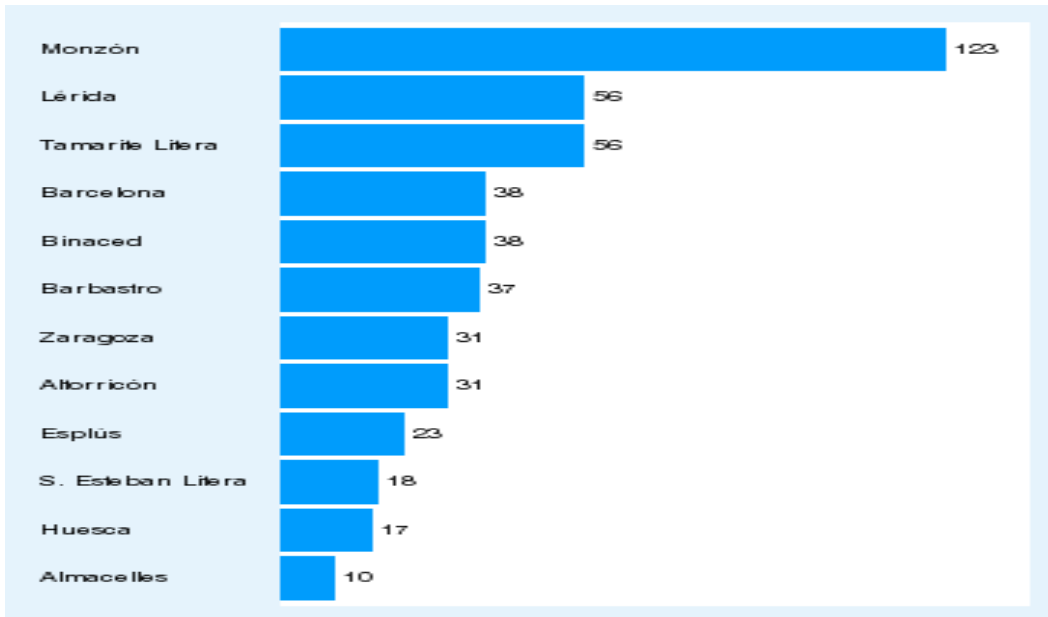


Ilustración 8: Movilidad en Binéfar en Función del Trabajo 2

Fuente: Observatorio de empleo CAI

MÉTODO DE VALORACIÓN DEL FACTOR:

La baremación y el diagnóstico, se basa en los datos expuestos en el documento y los resultados obtenidos tanto en la encuesta ciudadana como en las entrevistas personales, de esta forma el diagnóstico se abordará de acuerdo con la siguiente metodología:

- Adecuación a la legislación: Este primer análisis se realiza de acuerdo con la legislación vigente y aplicable al municipio de forma que se extrae de él la adecuación de la gestión municipal a los requerimientos medioambientales.
- Estudio Técnico: Basándonos en las normas subsidiarias y los inventarios de especies espacios verdes, vivienda, barreras arquitectónicas, proximidad a los servicios, ocupación del suelo y su adecuación a las premisas europeas nacionales y autonómicas.
- Estudio Cualitativo: Este análisis se realiza mediante una metodología semicuantitativa a fin de obtener no solo la identificación de las áreas de influencia que para el desarrollo sostenible presentan un menor desarrollo en el municipio, sino que obtiene una valoración final que identifica el estado de sostenibilidad en que se encuentra Binéfar con respecto a la Ordenación del Territorio.

ADECUACIÓN A LA LEGISLACIÓN

Dentro del marco legal y competencial es importante reseñar que según la Ley 7/1985 el Municipio de Binéfar presenta competencia en ordenación del tráfico, así como en ordenación del territorio, pero no presenta competencias en lo relativo a transporte público de viajeros.

A continuación se exponen las competencias locales que en su Título III Artículo 26 define la Ley 7/1995:

Competencias y obligaciones	Todos los municipios	Municipios de más de 5.000 Habitantes eq.	Municipios de más de 20.000 Habitantes equivalentes.	Municipios de más de 50.000 Habitantes eq.
Alumbrado público	X	X	X	X
Cementerio	X	X	X	X
Recogida de Residuos	X	X	X	X
Limpieza Viaria	X	X	X	X
Abastecimiento domiciliario de agua potable.	X	X	X	X
Alcantarillado	X	X	X	X
Acceso a núcleos de población	X	X	X	X
Pavimentación de las vías públicas	X	X	X	X
Control de alimentos y bebidas	X	X	X	X
Parque público		X	X	X
Biblioteca		X	X	X
Mercado		X	X	X
Tratamiento de residuos		X	X	X
Protección civil			X	X
Prestación de servicios sociales			X	X
Prevención y extinción de incendios			X	X
Instalaciones deportivas de uso público			X	X
Matadero			X	X
Transporte colectivo urbano de viajeros				X
Protección del medio ambiente				X

Tabla 11: Competencias Municipales

VALORACIÓN TÉCNICA.

La valoración técnica del transporte y comunicación, se realiza en función de la contribución de este factor a otros que se estudiarán más adelante, dado que el transporte se entiende como un foco de contaminación acústica, atmosférica y de consumo de energía.

Por lo tanto en la presente valoración técnica se hará referencia a la proporción que el transporte supone en estos factores, por lo que no se obtendrá (como en capítulos anteriores) una valoración numérica sino una valoración relativa que determine el grado de sostenibilidad o no de los usos habituales que del transporte realizan los habitantes de Binéfar.

De esta forma la valoración se realiza atendiendo a 3 variables que definen su sostenibilidad:

- Consumo energético derivado del uso del transporte privado: analiza la contribución del transporte privado en relación con el consumo energético total.
- Contaminación atmosférica derivada del uso del transporte privado: analiza la contribución del transporte privado en función del parque de vehículos, índices de tráfico en relación con las emisiones globales en el municipio.
- Contaminación acústica derivada del uso del transporte privado: analiza la contribución del transporte privado en relación con los índices de contaminación acústica medidos en el municipio.

○ ***Consumo energético derivado del uso del transporte privado:***

Para valorar el consumo energético que por el uso del transporte se produce en Binéfar, nos basaremos en los ratios medios de consumo energético ofrecidos por el Ministerio de Medio Ambiente y el informe de Justicia de Aragón.

De acuerdo con los datos suministrados por el Ministerio de Medio Ambiente, el transporte en España un 42% de la energía global consumida, siendo la media Europea de un 33%.

Por otro lado, el Informe de Justicia de Aragón estima que la contribución media en la Comunidad producida por el transporte es del 52% muy por encima de la media europea.

Los valores expuestos nos servirán de referencia para poder observar el grado sostenibilidad que presenta Binéfar de forma que un consumo inferior o igual al medio de la unión europea, situará el municipio dentro de los ratios aceptables, mientras que a medida que nos acerquemos a los ratios de España o Aragón su estado de sostenibilidad será peor.

Con el objetivo de conocer cual es en el municipio, el consumo relativo al transporte, a continuación se expondrá el balance energético total (que será analizado en capítulos posteriores) que presenta el municipio, obteniéndose:

BALANCE ENERGÉTICO DE BINÉFAR		
Fuente de	Consumo (TEP)	Porcentaje (%)
Energía Eléctrica	4.838,34 TEP	29%
Gas Natural	511,04 TEP	3%
Gas Envasado	957,02 TEP	6%
Combustibles	10.244,34 TEP	62%
Consumo Total	16.550,93 TEP	100%

Tabla 12: *BaláncE Energético*

TEP (Toneladas Equivalentes de Petróleo) especificando la relación de $1 \text{ Kwh} = 0,86 \times 10^{-4} \text{ TEP}$

Fuente: FECSA-Endesa, Gas Aragón, Repsol Butano, Coyuntura Energética de Aragón y Elaboración propia

Tal como se observa en la tabla, el municipio presenta un porcentaje relativo de consumo de combustibles fósiles del 62%, considerando que el uso de los combustibles fósiles se debe fundamentalmente al transporte (aún teniendo en cuenta las calefacciones de Gas-Oil), esto parece situar el municipio de Binéfar en un consumo proporcional de los combustibles fósiles como fuente de energía incluso a los porcentajes estimados en Aragón según el último informe de coyuntura energética y por lo tanto un grado de sostenibilidad bajo.

○ **Contaminación atmosférica derivada del uso del transporte privado**

Al igual que apuntamos en el apartado anterior, para valorar la contaminación atmosférica que por el uso del transporte se produce en Binéfar, nos basaremos en los datos de emisión suministrados por la RED CORINAIR (que estima la emisión de los distintos contaminantes en función del tipo de red viaria y de vehículo) y los índices de tráfico suministrados por el Ayuntamiento y la Dirección General de Tráfico.

De acuerdo con los datos suministrados se han obtenido los siguientes resultados (que serán analizados en mayor profundidad en el capítulo 9):

EMISIONES DERIVADAS DEL TRANSPORTE (TN/AÑO). BINÉFAR					
Tipo de Vía	Agentes Contaminantes				
	CO	NO _x	PST	CH ₄	N ₂ O
A-133	12,10	2,97	0,15	0,05	0,01
N-240	201,3	45,3	2,07	0,54	0,20
A-140	17,60	5,30	0,36	0,04	0,02
A-1239	13,86	4,35	0,30	0,03	0,08
Trama urbana	293	38,60	1,66	1,43	0,16
TOTAL AÑO	537,86	96,52	4,54	2,09	0,47
Emisión de CO₂: 9.501,92 Tn/año					

Tabla 13: Emisión de Contaminantes por Tráfico de Vehículos

Estos datos indican que la contaminación derivada del tráfico rodado en Binéfar representa el 90% de las emisiones de CO, más de 87% de las emisiones de NO_x y más de 35% de las emisiones de PTS, este dato resulta alarmante si lo comparamos con la contribución porcentual media caracterizada por el IDAE:

Contaminante	Contribución porcentual de los vehículos a motor sobre la contaminación total
Monóxido de carbono (CO)	80%
Dióxido de carbono (CO ₂)	31%
Hidrocarburos (HC)	45%
Óxidos de nitrógeno (NO _x)	50%
Dióxido de azufre (SO ₂)	6%
Partículas en suspensión	22%
Plomo	70%

Tabla 14: Contribución Media de los Vehículos a motor a la Contaminación Atmosférica

Fuente: IDAE (1995).

De acuerdo con estos datos en Binéfar el tráfico resulta ser el principal foco de contaminación atmosférica y por lo tanto sobre donde deberá incidir principalmente las políticas municipales dado que además supera notablemente la contribución media estimada por el IDEA, por lo que en relación a la sostenibilidad resulta un balance muy pobre al igual que ocurría antes.

- **Contaminación acústica derivada del uso del transporte privado.**

Por último y teniendo en cuenta que el ruido ambiente en el municipio es principalmente originado por el tráfico rodado, la valoración se realizará comparando las medias realizadas en distintos puntos del municipio con los valores estándar marcados por la OMS y los descritos como medios en ciudades por el tráfico

El análisis de ruido en el municipio de Binéfar (análisis que se estudiará en profundidad en el capítulo 8) dan como resultado que el ruido medio diurno es de 65 dB (A), ruido que atendiendo a las premisas de la OMS (que estiman 65 dB (A) como el límite por encima del cual se altera el confort sonoro) se considera como aceptable.

Por otro lado si comparamos el nivel medio de ruido ambiente en el municipio con los estándares de ruido producido en ciudad por el transporte (estimados en 80 dB (A)) el ruido ambiente se puede considerar como óptimo.

De esta forma en relación al tercer parámetro de estudio para diagnosticar la sostenibilidad del municipio, podemos decir que el municipio goza de una buen clima acústico y por lo tanto que aún estando en el límite de lo estipulado por la OMS se encuentra muy alejado de los valores de ciudades más grandes y su estado de sostenibilidad es bueno.

VALORACIÓN SEMICUANTITATIVA.

Para la evaluación de la movilidad y el transporte, se ha diseñado una plantilla con formato de autocuestionario para el análisis de la información obtenida.

El método se ha desarrollado no solo atendiendo al estudio actual sino para que sirva a los técnicos Municipales para analizar la implantación de futuras actividades, de forma que lleva asociado un sistema de puntuación que esta basado en las metodologías contrastadas de evaluación de impacto ambiental e integración de actividades en el medio.

El análisis que se realiza tiene como función ver el estado de desarrollo del municipio para lo cual se aplica el siguiente cuestionario:

ÁREAS Y VARIABLES	VALORACIÓN		
Área 1: La política institucional	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Se encuentra el Factor estudiado implicado en una estrategia de desarrollo local integral	3	2	1
2. Nivel de transparencia participación ciudadana.	3	2	1
3. Conciencia / conocimiento de normas y legislación.	3	2	1
4. Existen inversiones directas del municipio hacia la ordenación del Territorio.	3	2	1
Área 2: Situación de los Factores que definen la calidad ambiental.	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Contribución al consumo energético	3	2	1
2. Contribución a la contaminación acústica.	3	2	1
3. Contribución a la contaminación atmosférica.	3	2	1
4. Efecto Social (Siniestralidad).	3	2	1
Área 3: Impactos y políticas en cuanto a la población local	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Desplazamientos en vehículo privado.	3	2	1
2. Desplazamientos en transporte público.	3	2	1
3. Desplazamientos a pie.	3	2	1
4. Desplazamientos en bicicleta.	3	2	1
Área 4: Gestión.	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Información y Sensibilización.	3	2	1
2. Ordenamiento Urbanístico.	3	2	1
3. Ordenamiento de la Circulación.	3	2	1
4. Promoción del Transporte Público.	3	2	1

Tabla 15: Autocuestionario Valoración Semicuantitativa

En este cuestionario tal como se observa se puntúa en función de tres factores en función del desarrollo observado de la siguiente manera:

- Alto desarrollo: Este valor es el óptimo y alcanza una puntuación de 3.

- Desarrollo medio: Este valor es apreciable pero admite mejoras claras. Alcanza una puntuación de 2.
- Bajo desarrollo: Es el peor nivel de desarrollo pero teniendo en cuenta que si existe algún desarrollo por parte del Municipio. Alcanza una puntuación de 1.

Dado que en esta autoevaluación existen 16 hitos de puntuación, la puntuación se obtendrá con la aplicación de la siguiente ecuación:

$$\text{Puntuación Final} = \text{Área 1} + \text{Área 2} + \text{Área 4} + \text{Área 3}$$

De esta forma la puntuación máxima que se puede obtener es de 48 que equivaldría a un desarrollo excelente y una puntuación mínima de 16 que supondría un desarrollo muy mejorable.

Finalmente se elaboran unos ratios de baremación para ver en que estado de desarrollo se encuentra el Municipio de la siguiente forma:

- I. Valor obtenido entre 48 y 38 puntos: Supondrá un desarrollo elevado pero con posibilidades de mejora.
- II. Valor obtenido entre 37-27 puntos: Supondrá un desarrollo en actual evolución con muchas posibilidades de mejora.
- III. Valor obtenido entre 26-16 puntos: Supondrá un pobre desarrollo con necesidad de mejora.

La aplicación de este cuestionario al municipio e Binéfar en función de los datos expuestos y de las entrevistas y encuestas ofrece el siguiente resultado:

ÁREAS Y VARIABLES	VALORACIÓN		
	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
Área 1: La política institucional			
1. Se encuentra el Factor estudiado implicado en una estrategia de desarrollo local integral	3	2	1
2. Nivel de transparencia participación ciudadana.	3	2	1
3. Conciencia / conocimiento de normas y legislación.	3	2	1
4. Existen inversiones directas del municipio hacia la ordenación del Territorio.	3	2	1
Área 2: Situación de los Factores que definen la calidad ambiental.	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo

1. Contribución al consumo energético	3	2	1
2. Contribución a la contaminación acústica.	3	2	1
3. Contribución a la contaminación atmosférica.	3	2	1
4. Efecto Social (Siniestralidad).	3	2	1
Área 3: Impactos y políticas en cuanto a la población local	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Desplazamientos en vehículo privado.	3	2	1
2. Desplazamientos en transporte público.	3	2	1
3. Desplazamientos a pie.	3	2	1
4. Desplazamientos en bicicleta.	3	2	1
Área 4: Gestión.	Alto desarrollo	Desarrollo medio	Bajo desarrollo
1. Información y Sensibilización.	3	2	1
2. Ordenamiento Urbanístico.	3	2	1
3. Ordenamiento de la Circulación.	3	2	1
4. Promoción del Transporte Público.	3	2	1

Tabla 16: Valoración Semicuantitativa

Por lo tanto se en función del análisis se concluye:

PUNTUACIÓN OBTENIDA EN LA EVALUACIÓN	
Puntuación Área 1: La política institucional	8
Puntuación Área 2: Situación de los Factores que definen la calidad ambiental.	6
Puntuación Área 3: Impactos y políticas en cuanto a la población local	6
Puntuación Área 4: Gestión	6
Puntuación final	26

Tabla 17: Valoración Global Semicuantitativa

De esta forma se observa que el Factor se encuentra dentro del ratio de 26-16 puntos. Supone un desarrollo pobre con muchas necesidades de mejora.

No obstante se puede observar que el municipio se encuentra en el límite de calificación de un estado medio respecto al factor, esta valoración se derivado tanto por la acción de los ciudadanos, como por las variables que define la calidad del factor.



Por el contrario es importante decir que las líneas hacia alcanzar la sostenibilidad deberán ir dirigidas principalmente hacia la creación de campañas de concienciación, unidas a la planificación del territorio que mejore los accesos a pie a los servicios municipales.

CONCLUSIONES

Esta comprobado que el desarrollo del transporte es uno de los principales problemas medioambientales que soportan la ciudades en la actualidad, por una parte la construcción de nuevas infraestructuras reduce el espacios naturales y fracciona los hábitats; por otra las altas tasas de motorización de la población conlleva el uso de altas cantidades de materiales y de energía. Además el uso del transporte produce residuos y emisiones a la atmósfera siendo una de las principales causas de la contaminación acústica en los centros urbanos.

La circulación de vehículos y el tráfico es uno de los principales aspectos valorados por parte de los ciudadanos de Binéfar. En este sentido, de una listado de las 13 incidencias ambientales que más afectan a Binéfar, el trafico es posicionado entre un 3º lugar de importancia.

De forma general las infraestructuras viarias de acceso al término municipal de Binéfar son buenas. La construcción de la variante de la N-240 supuso para Binéfar una mejora sustancial respecto a la reducción del tráfico en el centro urbano de la ciudad. Esta vía, la de mayor tráfico en el municipio, soporta diariamente entre 7.000 y 8.000 vehículos. El estado de la carretera no es del todo suficiente puesto que dependiendo de los tramos encontramos irregularidades en el firme y la señalización. Debemos pensar que esta vía soporta un 14% de tráfico de vehículos pesados.

Sin duda alguna, dado el elevado aforo de tráfico que soporta actualmente la N-240 se hace muy necesaria agilizar la obras de construcción de la autovía Huesca – Lleida, obra que mejorará considerablemente el tráfico en el eje viario Lleida-Binéfar-Monzón-Barbastro-Huesca.

El resto de carreteras autonómicas, presentan un tráfico inferior, destacando para todas ellas como principal problema es estado del irregular del firme, la estrechez de la calzada y la insuficiencia en la señalización. Debemos pensar que carreteras como la A-1239 y la A-140 soportan diariamente un 16% y 18% de tráfico de vehículos pesados, el paso de los cuales ocasiona imperfecciones en el firme y paradas de vehículos a menudo por la estrechez de la calzada. Cabe destacar que en breve se iniciarán las obras de mejora de la A-1239, obras que mejorarán sin duda alguna la seguridad de esta vía , así como los accesos a ésta.

En el ámbito urbano, el problema viene asociado al tráfico interno. En este sentido la carencia de una vía de circunvalación que conecte con la variante, cerrando el anillo viario periférico, esta ocasionado que el tráfico procedente de poblaciones como Tamarite, San Esteban o Esplús deban circular por el centro urbano de la ciudad para acceder a la nacional, comportando esto el incremento de ruido, polución, congestiones y molestias a los ciudadanos. No obstante, cabe destacar que esta vía de circunvalación se encuentra prevista por el PGOU, pero actualmente sin fechas de ejecución.

Estas incidencias son corroboradas por el 80% de los ciudadanos, argumentando que *...la situación del tráfico en Binéfar es cada vez peor...*

El hábito de movilidad de los ciudadanos es un factor determinante en el tráfico interno de la ciudad. En este sentido, debemos pensar que de los trayectos realizados por los ciudadanos en sus desplazamientos laborales, estudios, compras, servicios y ocio, el 56% son realizados a pie y el 40% en vehículo privado. Estos datos pueden suponer una tendencia positiva en un futuro si tenemos en cuenta que, aún siendo elevado el uso del vehículo privado, la mayoría de trayectos siguen realizándose a pie por los ciudadanos, siendo Binéfar una ciudad donde las distancias son relativamente cortas.

Analizando estos datos con mayor profundidad, hemos comprobado que la percepción del ciudadano sobre el elevado nivel de tráfico se encuentra justificada, no tanto por los trayectos realizados por los propios ciudadanos de Binéfar, sino por el tráfico externo que atraviesa la ciudad.

La situación de los estacionamientos y zonas de aparcamiento es uno de los temas que también preocupa al ciudadano. En este sentido, mientras que un gran número de ciudadanos realiza sus desplazamientos a pie para moverse por el centro, debemos pensar que Binéfar es punto de atracción comercial, laboral y de servicios para muchas personas de la comarca, las cuales se desplazan en vehículo privado hasta la ciudad, intentando aparcar en el centro vital de Binéfar. Actualmente las zonas de aparcamiento son insuficientes, así también lo demuestran el 79% de los ciudadanos, debiéndose incrementar el número de estacionamientos de superficie (equilibrando entre disuasorio y público), siendo imposible el aparcamiento subterráneo por las condiciones del subsuelo. No obstante, mientras que la percepción del ciudadano respecto al estacionamiento en la ciudad es negativa, cuantitativamente y por los espacios habilitados para ello, el estacionamiento no es un aspecto tan negativo.

El peatón ha perdido en los últimos años protagonismo y prioridad en la vía pública ante el vehículo privado. Este hecho puede ocasionar el cambio de hábitos en el ciudadano respecto al modo de desplazarse por la ciudad, sin en ésta, prima el asfalto en lugar de las áreas peatonales. En Binéfar las zonas de prioridad peatonal son muy escasas y prácticamente insignificantes.

El incremento de zonas peatonales en calles o vías de interés comercial facilitan los desplazamientos a pie y reduce el uso del vehículo privado en el centro por parte de los ciudadanos, motivando el estacionamiento en áreas periféricas. Asimismo una mayor amplitud de las aceras, habilitación de carriles bici e incrementar el arbolado viario, son iniciativas que inciden sobre el hábito de pasear por el centro de la ciudad sin necesidad de aferrarse al vehículo privado.

El transporte público, tanto por carretera como ferroviario, no es de uso relevante en el municipio. Mientras el servicio de autobuses interurbanos o de largo recorrido funciona bastante bien en conexiones con Huesca, Zaragoza, Lleida y Barcelona, el servicio ferroviario está siendo objeto de quejas y manifestaciones de los ciudadanos dado el estado precario del servicio actual y su posible reducción en el futuro por la línea del AVE.

En este sentido, el servicio ferroviario se contempla como una alternativa rápida y cómoda al vehículo privado para acceder a ciudades como Lleida o Zaragoza y realizar compras, gestiones, etc... Sin embargo, dado que el servicio de conexión con estas ciudades es muy reducido en la actualidad, desafortunadamente no se puede contemplar como alternativa.

El futuro crecimiento de la ciudad planificado obliga a contemplar la necesidad de crear una línea urbana de autobús que conecte diferentes zonas del municipio. En este sentido, zonas como el barrio del Segalar quedan a cierta distancia de servicios como la residencia de la tercera edad o el CAP, asimismo, esta línea urbana circular podría mejorar el desplazamiento de personas con movilidad reducida

Podría existir un enorme potencial para convertir la estación del RENFE de Binéfar en una estación Inter-modal a nivel comarcal que junto con la futura estación de autobuses que se está construyendo junto a ésta y el servicio de taxis, diera cobertura de transportes a nivel de toda la comarca, potenciando sobremanera la eficiencia del transporte público y fomentando el atractivo comercial y de servicios de la ciudad.

ANÁLISIS DE DEBILIDADES Y FORTALEZAS

Puntos Positivos

Variante de la N-240 a su paso por la ciudad de Binéfar

Desplazamientos realizado a pie en un 56% de los ciudadanos de Binéfar

Habilitación de una zona de estacionamiento para vehículos pesados en la Partida La Chubera

Iniciativa del carril bici en la Avda del Pilar y Camino Olriols-Los Olmos

Construcción de la futura estación de autobuses en el ciudad

Calidad del servicio de largo recorrido de la líneas de autobuses

Puntos Negativos

Tráfico rodado y organización de la circulación en el centro urbano

Carencia de la circunvalación viaria de Binéfar

Retraso de la autovía Huesca-Lleida, dados los aforos de tráfico actuales

Estado de conservación y mantenimiento de las carreteras autonómicas A-140, A-133 y A-1239

Insuficiencia de zonas con prioridad peatonal

Percepción del ciudadano sobre la insuficiencia de zonas de estacionamiento

Declive de las infraestructuras ferroviarias