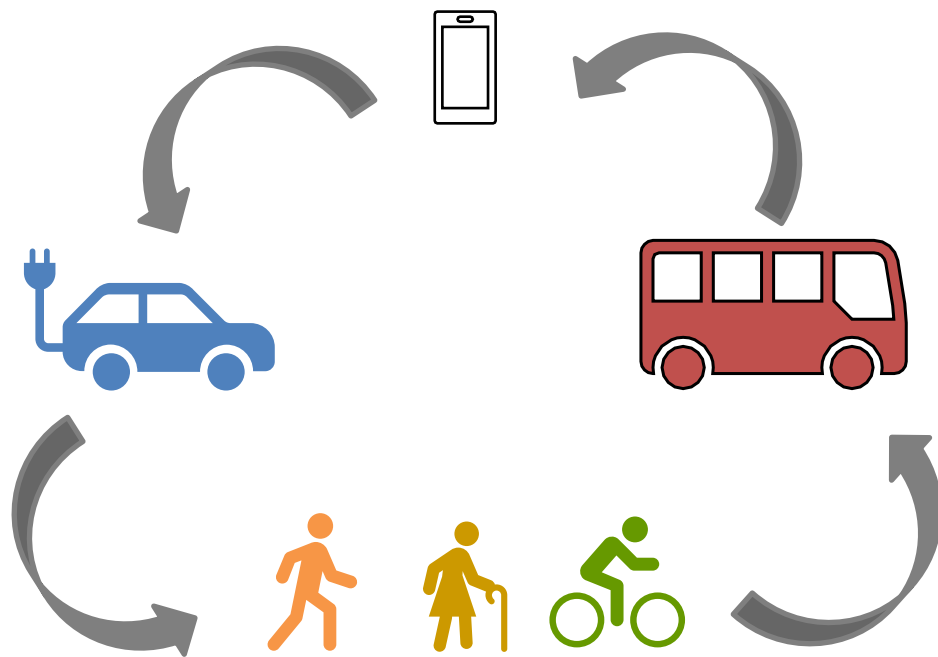


PMUS-ME 21/23



PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD SOSTENIBLE MIRANDA DE EBRO 21/23



**Ayuntamiento de
Miranda de Ebro**



Índice General

- 0.- Introducción
- 1.- Metodología
- 2.- Análisis y diagnóstico
- 3.- Ámbito de Aplicación
- 5.- Plan de acción. Medidas
 - 5.1.- ESTRATEGIA COCHE
 - 5.2.- ESTRATEGIA BICICLETA
 - 5.3.- ESTRATEGIA AUTOBÚS
 - 5.4.- ESTRATEGIA PEATÓN
- 6.- Seguimiento
- 7.- Documentos fuente

Nota Introdutoria

El presente **Plan de Movilidad Sostenible de Miranda de Ebro 21/23** se ha diseñado conforme a la estructura propuesta en la guía que el Ministerio de Industria (IDAE), denominada Manual de Elaboración de PMUS para Municipios.

De igual manera, esta propuesta se plantea en coherencia con Estrategia Española de Movilidad Sostenible (Ley 2/2011, de 4 de marzo), y en concreto, con el artículo 103 de la misma.

DOCUMENTO – VERSION 1º MARZO 2020

0.- INTRODUCCIÓN

Una simple foto sobre el plano, o una imagen desde el visor web a la altura de la ciudad, muestra de forma determinante los elementos más cotidianos en el paisaje urbano.

Así, se podría comprobar la existencia de cientos de árboles, papeleras...entre otros. También se podría verificar la de miles de farolas o edificaciones de todo tipo.

Pero sin duda, las cifras se multiplican alcanzando las decenas de miles en el caso de los vehículos. Siendo este el elemento del paisaje urbano que más territorio ocupa y condiciona.

Es lógico por tanto que: los presupuestos públicos destinados a obras, las horas efectivas del tiempo de los agentes del orden público, el desembolso económico de las familias a la movilidad...tengan al vehículo como uno de los mayores originadores de gasto.

Pero no solo los aspectos económicos están condicionados, sino que los sociales y ambientales también tienen su reflejo.

Solo el coche, hoy en día es el principal factor de calidad del aire de las ciudades en muchos parámetros.

Pero la movilidad también tiene su reflejo socioeconómico claro. Un suma sobre el empleo local en Talleres, Concesionarios, Mantenimiento del Ferrocarril, Fabricación de Trenes, o fabricación aeronáutica...pone de manifiesto la importancia que tiene en el empleo cualquier diseño de movilidad (urbana e interurbana).

Si tan determinante es para nuestras vidas nuestro comportamiento modal, ¿Por qué no replantarse lo que hacemos? ¿Ser conscientes y conocedores para favorecer otro escenario? ¿Para motivar otra foto de ciudad en la que existan menos tubos de escape, más timbres sobre un manillar, más espacio para los que caminen, más economía sobre la sostenibilidad?

Las medidas propuestas en el presente plan buscan trabajar sobre la sensibilización y la formación. Se le otorga al autobús un esfuerzo especial como medio de transporte.

1.- METODOLOGÍA

Para la elaboración del presente plan se ha procedido a analizar la secuencia histórica inscrita dentro de los periodos de ejecución de los tres anteriores planes de movilidad local sostenible de Miranda de Ebro, realizados en los ejercicios 2006, 2014, 2016 y 2018.

Además, la información recabada para la elaboración del PMUS-ME ha consistido en los siguientes aspectos:

1.1.- Características socioeconómicas y territoriales

- Evolución de la población
- Nivel de motorización
- Zonas donde se localiza la residencia y el empleo

1.2.- Transporte público

- Transporte público urbano
- Transporte público metropolitano
- AutoTAXI
- Sistema público de bicis

1.3.- Tráfico privado

- Datos sobre la red urbana principal.
- Tráfico exterior del casco
- Red ciclista y peatonal del municipio.
- Flujo de mercancías

1.4.- Movilidad urbana

- Origen-destino
- Centros de Transporte

1.5.- Aparcamiento

- Inventario de aparcamientos
- Áreas de carga y descarga,
- Aparcamientos reservados para discapacitados.
- Aparcamiento regulado

1.6.- Usos del suelo

- Usos urbanos que puedan generar desplazamientos.
- Caracterización de las nuevas zonas de desarrollo urbano.

1.7.- Viario

- Oferta viaria de la red urbana.

1.8- Aspectos energéticos

- Inventario de aspectos energéticos.

1.9.- Aspectos medioambientales

- Inventario de aspectos medioambientales

1.10.- Participación ciudadana

Al objeto de fomentar la participación ciudadana, se ha realizado consultas a diversos actores pertenecientes a diversas agrupaciones de la ciudad que se han considerado de interés.

De igual manera, se han realizado consultas y mantenido contactos con actores profesionales y asociativos afectos al transporte para integrar sus propuestas y criterios en el presente plan.

Finalmente, este plan queda sujeto a la exposición pública para realizar las posibles aportaciones de la ciudadanía.

2.- ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

A partir de la información recogida se ha hecho un análisis y diagnóstico que abarca los siguientes aspectos:

2.1.- Tendencias demográficas

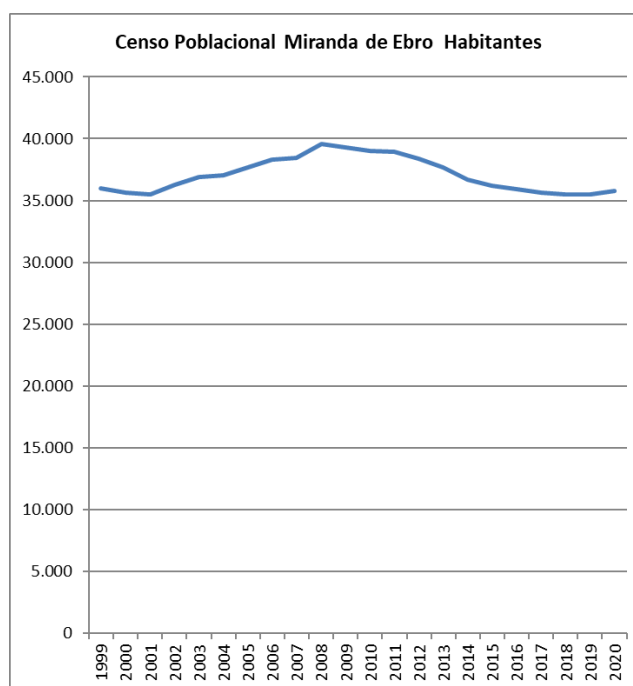
A tenor de los datos expuestos, la evolución demográfica del municipio se caracteriza por dos tipos de tendencias opuestas.

Por un lado, un crecimiento poblacional constante en el periodo 1999/2008, donde se experimenta un aumento relativo del 9,94% en el número de habitantes censados, siendo el valor absoluto 3.579 ciudadanos.

Por otro lado, se constata una reducción del número de habitantes en el periodo 2008/2018 de un 10,5%, traduciéndose en 4.142 empadronados menos.

Finalmente, se produce un cambio de tendencia en 2019 con un leve repunte.

Año	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Habitantes	36.010	35.631	35.470	36.240	36.907	37.020
Año	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Habitantes	37.664	38.276	38.417	39.589	39.264	39.038
Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Habitantes	38.930	38.400	37.648	36.724	36.173	35.922
Año	2017	2018	2019	2020		
Habitantes	35.608	35.477	35.522	35.760		



2.2.- Red Viaria Básica

La red viaria de Miranda de Ebro se estructura a partir de los diversos accesos interurbanos, el centro terciario (al sur de la vía del ferrocarril y este del Río Ebro) y el resto de las zonas situadas en su periferia. De esta manera, existen diversas vías interurbanas, vías que comunican con las zonas periféricas, vías internas que por su morfología se constituyen como vías principales (red de pasar de 1er nivel) y otras vías internas de pasar con una intensidad de tráfico importante (de 2º nivel).

En los siguientes planos se observan las principales vías en el entorno de Miranda.



En función de cómo es utilizada la red viaria y sus características morfológicas relativas a conectividad establece la siguiente clasificación de la red viaria.

2.2.1.- Accesos y vías Interurbanas

Son las vías que conectan el municipio con las poblaciones exteriores y con algunos barrios periféricos. Se han considerado las siguientes:

Ctra. N-I. Es la principal conexión interurbana del municipio. Los accesos principales se efectúan en los cruces con las calles Camino La Narra (a través del Casco Histórico), Vitoria y Ctra. de Bilbao. Esta vía tiene dos conexiones con la Autopista N-I, por el Este.

Ctra. de Bilbao (BU-743). Enlaza la Ctra. Nacional I con la Ctra. A-2625, recorriendo a su paso algunos municipios del entorno como Zubillaga o Fontecha. No obstante, su importancia se debe al enlace con la Autopista A-68, que comunica con Bilbao y Burgos, principalmente.

Ctra. de Logroño (A-124). A través de esta vía, y a través de la A-68, con la que comunica en las afueras de Miranda, se establece la principal comunicación con Logroño, y también con otros municipios como Zambrana o Haro. Además, este eje comunica el centro de Miranda con el Polígono Industrial Bayas y los núcleos Poblado de Los Ángeles y Lago. También se conecta con el núcleo urbano a través de un vial rápido paralelo al río Bayas.

Ctra. de Ircio. Enlaza el municipio con el de Ircio y Haro, a través de dos enlaces: la c. Fuente, situada en el Casco Histórico, y la Ronda del Ferrocarril.

Ctra. BU-733. Conecta la Ctra. de Ircio con Bardauri.

2.2.2.- Vías de pasar (básicas)

Son las vías urbanas que conectan los diversos barrios de la ciudad. Por su morfología y su importancia dentro de la red viaria se distinguen aquellas que comunican con los barrios periféricos al centro o con una intensidad de tráfico cercana a 5.000 Veh./día por sentido (vías de 1er nivel) de aquellas con una importancia menor entre las diferentes zonas.

2.2.2.1.- Vías de pasar de primer nivel

C. Real Aquende-c. la Fuente. Este eje enlaza el Casco Histórico y la Ctra. de Ircio con los barrios de El Crucero, Fuente Basilio y La Narra, el Hospital Comarcal, situados al Oeste del centro de la ciudad. Además, supone uno de los accesos a la Ctra. Nacional I, a través del Camino de las Ánimas. El tramo perteneciente a la c. La Fuente es de sentido único, y transcurre de Norte a Sur.

C. Real Aquende-c. Independencia-Puente Carlos III. Conecta el centro terciario, situado al Este del Río Ebro, con el Casco Histórico, al Oeste del Río El acceso entre el Puente y el Casco Histórico se realiza de Este a Oeste por la c. Aquende y de Oeste a Este por la c. Independencia, enlazando en los dos casos con la c. Fuente. Supone el principal acceso al Ayuntamiento. En el tramo del Casco Histórico constituye una vía de escasas dimensiones (inferior a 7 m entre fachadas) no preparada para el importante tráfico de vehículos que soporta.

c. Duque de Ahumada-c. Vitoria. Enlaza la Ctra. N-I con el cruce entre la c. Allende y la Rda. del Ferrocarril, constituyendo a su vez un importante eje terciario a nivel local. Es de doble sentido de circulación entre la Ctra. N-I y la c. Ciudad de Toledo, y transcurre en sentido Sur entre esta última y la Rda. del Ferrocarril.

C. Burgos-c. Bilbao. Constituye un eje alternativo al anterior para acceder al centro de la población desde la Ctra. N-I.

Rda. del Ferrocarril- c. Logroño. Este eje se configura como una vía que atraviesa el centro de la ciudad, enlazando la Ctra. de Ircio y la Ctra. de Logroño. Aparte de estos accesos interurbanos, conecta con buena parte de la red de pasar interna. Es de doble sentido de circulación en todos los tramos.

c. Estación. Se configura como una de las vías más importantes que atraviesan el centro urbano, enlazando con vías como la Ronda del Ferrocarril, la c. Logroño o la c. Real Aquende, entre otras.

Camino de Anduva-c. Francisco Cantera. Transcurre entre la c. Arenal y la zona de Anduva, donde se concentran algunos equipamientos municipales (zona deportiva, escuela, etc.). Entre esta zona y la Av. República Argentina es de doble sentido de circulación, y en sentido Norte hasta la c. Arenal.

Conexión C/Logroño-N1. Transcurre de forma paralela al río Bayas y sirve para conectar los accesos de las dos principales vías interurbanas, además de ser un acceso directo al Polígono Industrial de Bayas desde el casco urbano.

2.2.2.2.- Vías de pasar de segundo nivel

c. Santa Teresa. Supone el principal acceso a los barrios de las Matillas y Los Pinos, a través de la Ctra. N-I.

c. Arenal. Transcurre entre la c. Real Aquende y la c. Altamira, en sentido Noreste, constituyendo una de las vías de mayor continuidad del centro de la población. Además de su importancia dentro de la red viaria, esta vía supone un importante eje terciario.

c. Alfonso VI. Conecta la Rda. del Ferrocarril con la c. Logroño en sentido Suroeste, constituyendo la alternativa de la vía anterior.

c. Condado de Treviño. Circula en sentido Noreste, paralelo a las calles Estación, Arenal y Alfonso VI.

c. San Agustín. Esta vía conecta la Rda. del Ferrocarril, la c. Estación y la c. Condado de Treviño. Circula en sentido Norte entre la Rda. del Ferrocarril y la c. Estación, es de doble sentido entre la c. Estación y la c. Ramón y Cajal y de un sentido (dirección Sur) entre esta última y la c. Condado de Treviño.

Av. Comuneros de Castilla. Conecta la c. Estación con la c. Condado de Treviño, paralelamente a la c. San Agustín, y es de doble sentido de circulación.

En definitiva, se observa un esquema viario **poco jerarquizado**, configurado a partir de las vías de acceso al municipio y una morfología ortogonal de sentidos únicos en su centro. Esto hace que buena parte del viario de la ciudad sea utilizado como vías de pasar con la pérdida de calidad de vida que ello supone para sus habitantes. La peor situación se registra en el Centro Histórico, en que circula un intenso tráfico por vías no preparadas, que en algunos casos provoca incluso el paso alternativo de vehículos regulado con semáforo. Las barreras físicas como la vía del tren o el río también condicionan la movilidad en vehículo privado, concentrando el acceso al Centro por escasas vías.

Por último, señalar en la trama del ensanche, con sentido único en casi todas las vías, las que transcurren de Este a Oeste son las que tienen preferencia en la mayoría de los casos. Por otro lado, tanto en la c. Estación como en la Ronda del Ferrocarril es donde se localizan buena parte de los semáforos existentes en el municipio.

2.2.3.- Vías de estar (Locales)

Las vías de estar son aquellas que tienen como función básica atender el tráfico de destino de una zona y en ellas prevalece el uso peatonal y de aparcamiento sobre el resto. Las vías de estar son todas aquellas que no se han incluido en las de pasar. Prácticamente la totalidad de estas vías registrarían un tráfico inferior a 2.000 vehículos/día, intensidad que permite dar prioridad al peatón, la implantación de elementos físicos de reducción de la velocidad y donde el impacto sonoro es especialmente reducido.

2.2.4.- Tipología General de Calzada

A través de los diversos planes de desarrollo urbanísticos que se han ido sucediendo en la ciudad, y con el claro condicionamiento del río Ebro, y de las diversas vías de comunicación de primer orden que atraviesan el municipio, Miranda de Ebro se caracteriza por un urbanismo con un núcleo urbano donde se ubica el grueso de su población en edificaciones del tipo multifamiliar.

Esta característica, junto con su volumen población, hace que una parte importante de las necesidades de movilidad se desarrollen de forma andada (servicios educativos, salud, administración comercio, ocio...).

En el conjunto del término municipal, la cifra de edificios existentes (según datos del catastro) es de un total de 4.478, de las que se estima que 3.335 son edificios de vivienda. (Ver tabla).

Se estima que un tercio de los edificios destinados a vivienda están ubicados en áreas residenciales de baja densidad, con la consiguiente demanda potencial de una mayor movilidad de sus habitantes.

Uso	Unidades
Vivienda	3.335
Usos Agrícolas y Huerta	461
Industrial	570
Equip./Ser. Públicos	111
TOTAL	4.478

La mayoría de las vías urbanas comparten una calzada para los diferentes medios de movilidad. De ellas, las vías más céntricas y concurridas fueron desarrolladas con el planeamiento urbanístico de primeros del siglo XX (Ensanche de Allende), donde se constata una configuración de calles de entrecruzadas en forma de cuadrícula, y en las que el espacio preferente lo disfruta el vehículo privado.

Esta situación, se ha ido corrigiendo en las últimas de dos décadas con sucesivas actuaciones tendentes al ensanchado de aceras, estrechado de las calzadas en cruces de calles, y reducción barreras arquitectónicas de forma preferentes.

Se han dispuesto bolados en algunas calles del centro y de la “zona entrevías”.

Un hándicap en vías de resolución es el debido a las limitaciones que ofrece la anchura de algunas de estas vías para la incorporación de marquesinas en el sistema de transporte público urbano.

2.2.5.- Peatonales

Se ha procedido a la semipeatonalización (541,59ms) y a la peatonalización (1.530,36 ms) del área del casco histórico, y de las vías comerciales de gran interés en el centro urbano (significativa la concerniente a la de la calle de la Estación).

Longitud calles peatonales y semipeatonales		
2017	2011	2019
833 ms	1.349 ms	2.071,5 ms

2.2.6.- Carril Bici

La previsión es ejecutar 78,11 Km. de carril-bici, conforme se contempla en el Plan General de Ordenación Urbana, suponiendo esto una tendencia alcista a destacar.

Longitud del carril-bici		
2007	2011	2019
1.274 ms	9.980,82 ms	10.516,03 ms

2.3.- Usos del suelo

La Ubicación de determinados equipamientos en zonas alejas del centro urbano condicionan una alta demanda de movilidad. Los más destacados son:

- Hospital Comarcal Santiago Apóstol
- Polideportivo Municipal Anduva
- Área Comercial “Las Californias”
- C.E.I.F.P. Río Ebro
- C.P. Las Matillas
- C.P. Los Ángeles
- Colegio de los Sagrados Corazones

En lo relativo al suelo destinado al uso industrial, se dispone de los siguientes polígonos industriales situadas de forma inmediatamente circunscritas al área urbana. Estas Son:

- Polígono Industrial de Ircio
- Polígono Industrial de Bayas
- Polígono Industrial Las California

Además de ser estos los entornos de actividad industrial local, existe de forma continua o cercana a Miranda de Ebro una serie de Polígonos Industriales con una relación directa, que motivan frecuentes flujos de movilidad, e incluso la existencia de servicios contratados de autobús para su personal. Estos son principalmente:

- Área Industrial de La Narra/Fuente Basilio
- Polígono Industrial de Berantevilla
- Área Industrial de Berantevilla / Estavillo
- Polígono Industrial ARASUR y Rivabellosa
- Polígono Industrial de Lantarón

2.4.- Servicios de Transporte público

2.4.1.- Autobús Urbano

El servicio de transporte urbano colectivo de Miranda de Ebro tiene su origen en la década de los 60 (siglo XX), como una iniciativa privada para dar servicio a los trabajadores de la factoría papelera (FEFASA).

Posteriormente, este servicio será ampliado, tanto en su recorrido, como en su público objetivo a la ciudadanía en general, para conformar en esencia lo que hoy se denomina como “Línea 1”.

La regulación que enmarcó esta concesión de transporte urbano se ha desarrollado durante casi todo el periodo de explotación “a riesgo y ventura” de la empresa operadora del servicio, abonando un canon anual al Ayuntamiento por el desarrollo de este.

De forma complementaria a la LINEA 1, durante la primera década de este siglo, se han puesto en marcha nuevos trazados urbanos, como es el caso de las Líneas 2, 3, 4 y 5.

La Línea 2 fue motivada en su momento, para dar cobertura al flujo de escolares que genera la actividad del Colegio Público de enseñanza primaria de “Las Matillas”.

A la par, el desarrollo urbanístico y comercial de la zona motivó por parte del Ayuntamiento en el año 2008 a crear la Línea 4, con la intención de conectar al barrio de “las Matillas” y el Polideportivo Municipal de Anduva con el centro urbano.

Actualmente, la línea 2 es el resultado de una fusión de las anteriores Línea 2 y Línea 4.

Por otro lado, también en 2008 el Ayuntamiento crea la Línea 5 para conectar el Polígono de Bayas con el centro urbano.

Actualmente, el servicio prestado por la L1 es el resultado de unificar la anterior L1 y L5.

Por último, la línea 3, es un servicio de carácter comarcal, en la medida que conecta diferentes pedanías con la ciudad, además no es de carácter diario, ni pertenece al ámbito de gestión municipal.

En el momento actual, acaba de iniciarse una nueva concesión de servicio por 10 años, con una renovación total del flota, con 6 unidades en servicio.

Ello ha supuesto una mejora en todos los aspectos:

- Eficiencia Energética, al disponer de la certificación EURO 6
- Accesibilidad con piso bajo y rampa automática
- Información con el conocimiento de su ubicación y tiempos de espera a tiempo real.

- Conexión con servicio Wifi y Recarga para dispositivos móviles
- Otros...

Al margen de las cuestiones referidas a los cambios de hábitos de la movilidad, en cuanto al uso de unos medios de transporte u otros (colectivos-privados, turismo-autobús...), el desarrollo urbanístico de la ciudad y el evolución en la prestación de servicios como salud y educación, han sido determinantes a la hora de definir el tipo de movilidad, y la evolución del uso del autobús urbano por parte de los ciudadanos.

En concreto, el traslado de algunos de los servicios de salud que se han venido desarrollando dentro de las instalaciones del hospital comarcal de Santiago Apóstol, a dependencias de los centros de salud de la ciudad, y por otro lado, la creación de un tercer instituto público de enseñanza secundaria "I.E.S Montes Obarenes" en el propio caso urbano de la ciudad, han reducido el volumen de estudiantes que anteriormente se desplazaban a lo que hoy en día es el Centro Integrado de Formación Profesional "Río Ebro".

Paralelamente, a una reducción paulatina de los usuarios del transporte público que ha producido que este servicio sea deficitario, y con ello, la inyección de recursos económicos del presupuesto municipal se ha generado una obligación competencial por el desarrollo y continuidad de este por parte del Ayuntamiento.

Por último, la situación que ha generado el escenario COVIT, ha generado una caída destacada del número de usuarios, lo que ha producido un incremento del déficit.

Clave para constatar este hecho es que Miranda de Ebro es una ciudad con más de 20.000 habitantes y con más de 36.000 unidades urbanas. Siendo este criterio el que el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas estipula como obligado, para poder optar a la ayudas que este organismo destina a paliar el déficit de los sistemas de transporte urbanos colectivos.

Esta situación se pone de manifiesto a partir del año 2013.

Por tanto, este servicio que requiere:

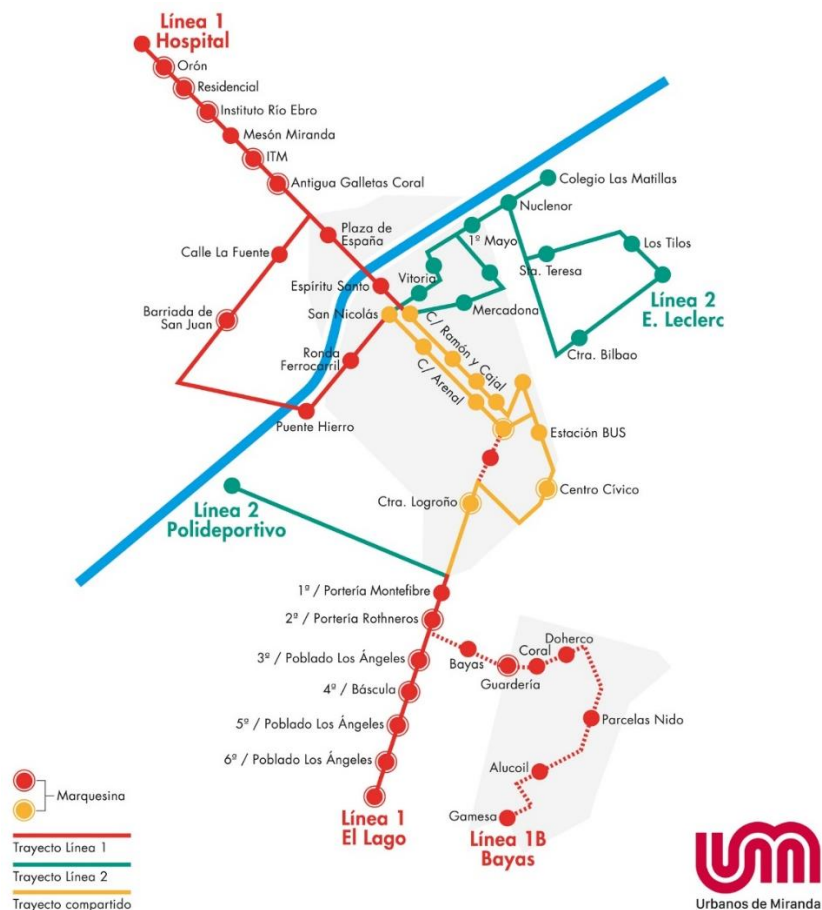
- Una planificación que asegure su sostenibilidad
- Un modelo de gestión que potencie esta forma de movilidad.

2.4.1.1. - Operativa Actual

El sistema de transporte público colectivo urbano cuenta con una serie de recursos humanos y materiales que posibilitan su operativa normal y cotidiana, que se sustenta en los siguientes elementos destacados.

2.4.1.1.1.- Territorio, Trazados y Frecuencias

- Centro Cívico – Colegio Público Las Matillas: 3 km.(L2)
- Polideportivo – Centros Comerciales Las Californias: 4,5 km. (L2)
- Centros Comerciales Las Californias – Polideportivo: 5,5 km. (L2)
- Hospital – El Lago: 19,5 km (ida y vuelta) (L1)
- Hospital – Polígono Industrial de Bayas: 24,5 km (ida y vuelta) (L1)



- Señalización Horizontal 3
- Postes 50
- Marquesinas 17

Línea 1 Hospital - Lago Línea 1 Hospital - Bayas * <i>Salida Hospital cada 15 minutos</i>			Línea 1 Hospital - Lago	
(Horario de Lunes a Viernes)			(Horario Sabados)	
SALIDA : HOSPITAL	SALIDA : BAYAS	SALIDA : EL LAGO	SALIDA : HOSPITAL	SALIDA : EL LAGO
5:30 (Crucero) *				
	6:10		7:30	7:30
6:30 (Crucero) *	6:55		8:10	8:00
7:20 *	7:15	7:30	8:30	8:30
7:30			9:00	9:00
7:45 *	7:45		9:30	9:30
8:00		8:00	10:00	10:00
8:15 *	8:15		10:30	10:30
8:30		8:30	11:00	11:00
8:45 *	8:45		11:30	11:30
9:00		9:00	12:00	12:00
9:15 *	9:15		12:30	12:30
9:30		9:30	13:00	13:00
9:45 *	9:45		13:30	13:30
10:00		10:00	14:00	14:00
10:15 *	10:15		14:30	14:30
10:30		10:30	15:10	15:30
10:45 *	10:45		16:00	
11:00		11:00	16:30	16:30
11:15 *	11:15		17:00	
11:30		11:30	17:30	17:30
11:45 *	11:45		18:00	
12:00		12:00	18:30	18:30
12:15 *	12:15		19:00	
12:30		12:30	19:30	19:30
12:45 *	12:45		20:00	
13:00		13:00	21:00	20:30
13:15 *	13:15		21:30	21:30
13:30		13:30		
13:45 *	13:45			
14:00		14:00		
14:15 *	14:15			
14:30		14:30		
14:45 *	14:45			
15:00		15:00		
15:15 (Fin Bayas 15:45) *	15:15 (Fin Crucero 15:45)	15:30		
15:30		16:00		
16:00		16:30		
16:30		17:00		
17:00		17:30		
17:30		18:00		
18:00		18:00		
	18:10			
18:30		18:30		
19:00		19:00		
19:30		19:30		
20:00		20:00		
20:30		20:30		
21:00		21:00		
21:30 *		21:30		
22:10	22:10			

(Horario Domingos y Festivos)	
SALIDA : HOSPITAL	SALIDA : EL LAGO
	7:30
	8:30
	9:30
	10:30
	11:30
	12:30
	13:30
	14:30
	15:30
	16:30
	17:30
	18:30
	19:30
	20:30
	21:30
	22:10

Línea 2 Polideportivo - Matillas - E. Leclerc			(Julio y Agosto de Lunes a Domingo)	
(Horario de Lunes a Sabado)			(Horario Domingos y Festivos)	
SALIDA : POLIDEPORTIVO	COLEGIO	SALIDA : ELECLERC	SALIDA : POLIDEPORTIVO	SALIDA : ELECLERC
8:30 (Dias Lectivos)	9:05 (Dias Lectivos)			
			10:30	11:00
10:30		11:00	11:30	12:00
11:30		12:00	12:30	13:00
12:30		13:00		
13:30 (Dias Lectivos)	14:05 (Dias Lectivos)		16:30	16:00
			17:30	17:00
15:30 (Dias Lectivos)	16:05 (Dias Lectivos)		18:30	19:00
			19:30	20:00
18:30		19:00	20:30	21:00
19:30		20:00		
20:30		21:00		

2.4.1.1.2.- Tiempo de Prestación

A continuación, se expone el tiempo de prestación del servicio de forma diaria, para más adelante presentar el cómputo anual.

HORARIO Línea 1					
Laboral		Sábados		Festivos y Domingos	
Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia
6:30-7:30	60'	7:30-15:30	30'	7:30-22:45	60'
7:30-15:30	15'	15:30-22:45	60'		
15:30-22:45	30'				
17,5 horas		15,5 horas		15,5 horas	
HORARIO Línea 2					
Laboral		Sábados		Lun/Dom (Julio y Agosto)	
Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia	Horario	Frecuencia
Escolar	3 servicios	10:30-13:30	30'	10:30-13:30	30'
10:30-13:30	30'	18:00-21:30	30'	18:00-21:30	30'
18:00-21:30	30'				
10 horas		7 horas		7 horas	

TOTAL HORAS REFERENCIA	17.816
-------------------------------	---------------

2.4.2.- Autobús Metropolitano

Seguidamente se exponen los parámetros de un servicio que comunica las pedanías, y pequeñas poblaciones del área de influencia de Miranda de Ebro.

Mapa Líneas Metropolitanas



Horarios Líneas Metropolitanas			
Línea circular (Martes y Viernes Laborables)			
IDA :			VUELTA :
9:45	Miranda de Ebro		13:30
9:48	La Nave		13:27
9:52	Suzana		13:23
9:55	Montañana		13:20
9:57	Guinicio		13:18
10:05	Villanueva Soportilla		13:11
10:08	Bozón		13:08
10:11	Santa Gadea del Cid		13:05
10:17	Encio		12:59
10:20	Moriana		12:56
10:22	Ayuelas		12:54
10:30	Bugedo		12:46
10:33	Valverde de Miranda		12:43
10:38	Bardauri		12:38
10:45	Miranda de Ebro		12:30

Rivabellosa - Miranda de Ebro - Ircio (Lunes Laborables)	
➤ Salida Rivabellosa a Miranda de Ebro: 10:00 y 12:45 (Por Cascajos de Bayas)	
➤ Salida Miranda de Ebro a Ircio: 10:15 y 12:55 (Por Los Corrales y Fuente Caliente)	
➤ Salida de Ircio a Miranda de Ebro: 10:30 (Por Fuente Caliente y Los Corrales)	
➤ Salida de Miranda de Ebro a Rivabellosa: 12:30	

Cementerio (Lunes Laborables)	
➤ Salida de Miranda de Ebro: 10:15	
➤ Salida de Cementerio: 11:00	

Horarios disponibles desde el 1 de octubre de 2012, en www.auherreria.es mantendremos actualizadas las posibles modificaciones del servicio

2.4.3.- AutoTAXI

Existen 21 licencias de AutoTAXI expedidas por el Ayuntamiento

Las paradas de Taxi se ubican en Plaza de la Estación y en Calle Vitoria.

2.4.4.- Alquiler Público de Bicicletas

Durante el periodo 2008/2014 se ha mantenido en servicio un sistema público de alquiler de bicicletas para uso urbano, denominado BICIUDAD.

La insostenibilidad manifiesta del servicio, con costes de operación muy superiores a los que beneficios generados económica y socialmente por los usuarios, se procedió a su finalización.

La experiencia demuestra que este tipo de fórmula de fomento de la bicicleta no ha contado con el suficiente entorno favorable para un uso aceptable.

2.4.5.- Servicios Interurbanos

La ciudad cuenta con dos equipamientos ubicados de forma contigua. Una estación de Ferrocarril y una estación de Autobuses, que tienen una disposición para favorecer la intermodalidad.

La disposición geográfica de la localidad propicia la existencia de una oferta relativamente nutrida para el volumen de población existente, debido a que es atravesada por numerosas líneas de tren y autobús que conectas con las ciudades principales del país, y con las capitales cercanas.

Por el contrario, el uso de este tipo de servicios es escaso, al ser utilizado para este tipo de desplazamientos de forma mayoritaria el vehículo privado.

2.5.-Tráfico privado

El parque de vehículos local existente se presenta en la siguiente tabla

Nº VEHICULOS ACTIVOS 31/03/2019	
TURISMOS	18.602
AUTOBUSES	64
CAMIONES	2.135
TRACTORES	665
REMOLQUES	607
CICLOMOTORES	685
MOTOCICLETAS	1.535
SUMA	24.293

2.6.-Aparcamiento

- Existe un área de aparcamiento regulado en el centro de casco urbano con plazas de 858 unidades, y 83 de carga y descarga. Total 941 plazas.
- Al aparcamiento destinado a personas con movilidad reducida se le reserva una ratio de 1/40, respecto al espacio total urbano.
- Aparcamiento públicos diseminados por la ciudad. Estas están ubicadas en:
 - Estación de Autobuses
 - Polideportivo Municipal de Anduva
 - Barrio de Callejonda
 - Conservatorio de Música (2)
 - Plaza de Prim (Subterráneo)
 - Nacional 1 (Emergías Meteorológicas)

2.7.- Aspectos medioambientales

Se ha realizado un diagnóstico de los principales contaminantes y su tendencia relacionados con la calidad del aire, y que puede tener su mayor factor de variación en el tráfico motorizado, sin poder recabar la fuente de origen de información es los dos últimos ejercicios.

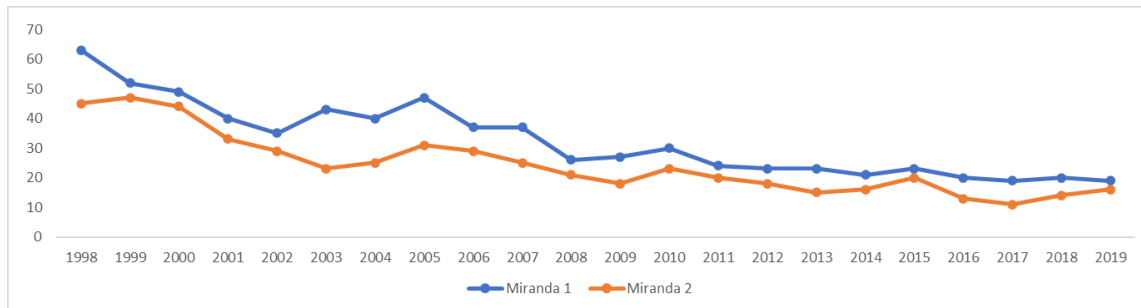
La estación Miranda de Ebro 1 (en la Ctra. Miranda-Logroño)

La estación Miranda de Ebro 2 (en el parque Antonio Cabezón)

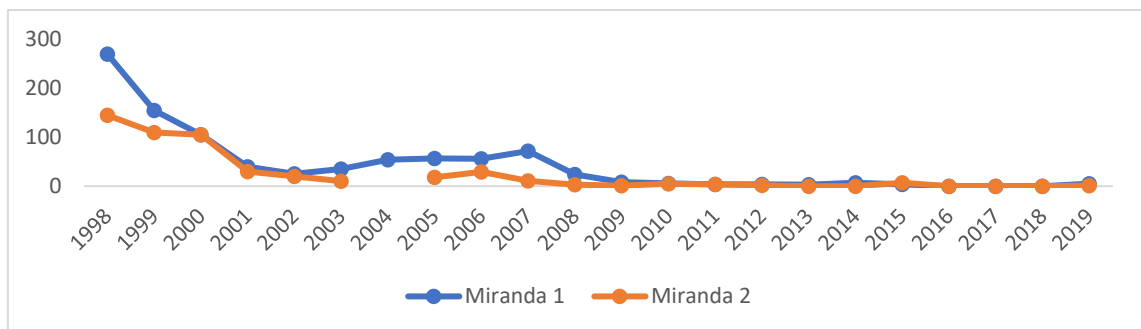
- LA anómala situación producido por el COVIT en el ejercicio 2020, ha roto tendencias en las mediciones históricas, por lo que se mantiene para el presente informe con punto de referencia de trabajo los datos alcanzados en el ejercicio 2019.

2.7.1.- Partículas en suspensión (PM₁₀)

PARTÍCULA EN SUSPENSIÓN (µg/m ³) (valor límite 40µg/m3)	
	1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	63 52 49 40 35 43 40 47 37 37 26 27 30 24 23 23 21 23 20 19 20 19
Miranda 2	45 47 44 33 29 23 25 31 29 25 21 18 23 20 18 15 16 20 13 11 14 16

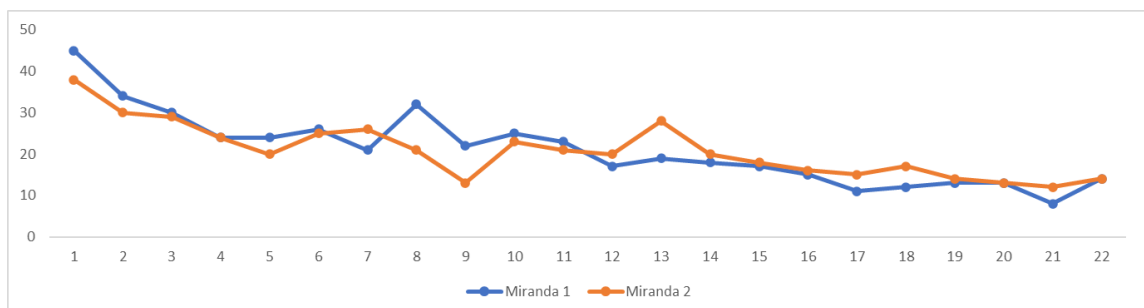


Nº días de supeación de límite diario (valor límite 35)	
	1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	270 155 105 40 25 35 54 57 56 72 24 8 6 4 4 3 7 4 0 0 0 5
Miranda 2	145 110 105 30 20 10 18 29 11 3 1 5 4 2 0 0 7 0 0 0 0 1



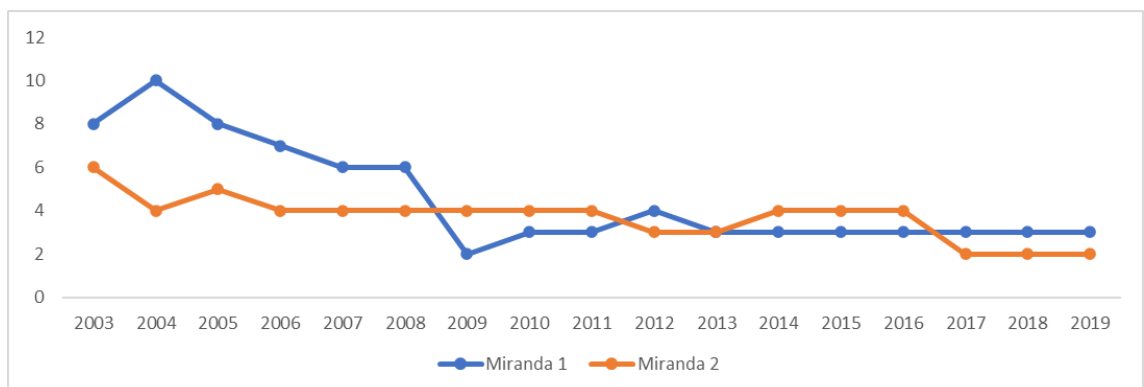
2.7.2.- Dióxido de nitrógeno (NO²)

PARTÍCULA EN SUSPENSIÓN (µg/m ³)(valor límite 40µg/m3)	
	1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	45 34 30 24 24 26 21 32 22 25 23 17 19 18 17 15 11 12 13 13 8 14
Miranda 2	38 30 29 24 20 25 26 21 13 23 21 20 28 20 18 16 15 17 14 13 12 14



2.7.3.- Dióxido de azufre (SO₂)

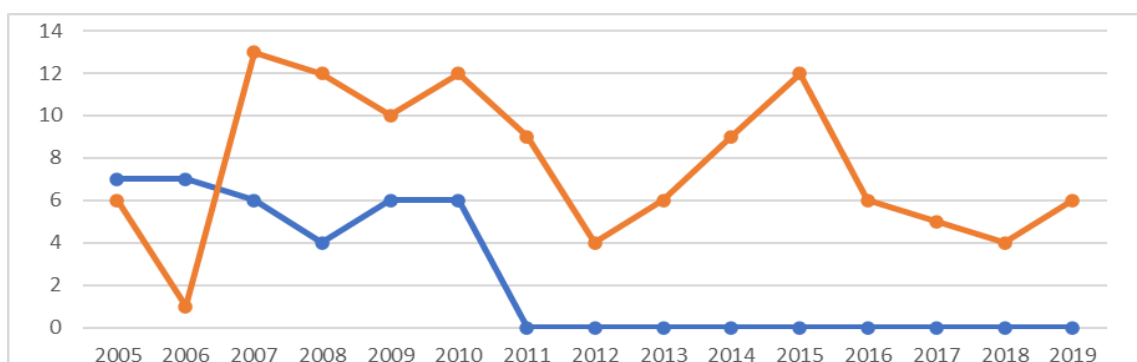
PARTÍCULA EN SUSPENSIÓN de SO ₂ (µg/m ³)	
	2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	8 10 8 7 6 6 2 3 3 4 3 3 3 3 3 3 3
Miranda 2	6 4 5 4 4 4 4 4 4 3 3 4 4 4 2 2 2



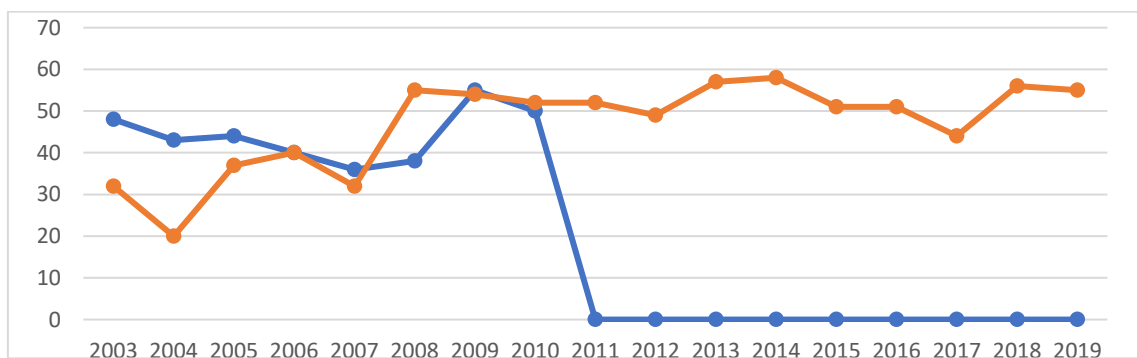
2.7. 4.- Ozono troposférico (O₃)

SUPERACIONES DE UMBRAL EN O ₃ (180µg/m ³) UMBRAL DE INFORMACIÓN A LA POBLACIÓN	
	2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	X X X X X X X X X X X X X X X X X
Miranda 2	0 0 0 1 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

SUPERACIONES DE UMBRAL EN O ₃ (120µg/m ³) UMBRAL OBJETIVO PROTECCIÓN DE LA SALUD	
	2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	7 7 6 4 6 6 X X X X X X X X X
Miranda 2	6 1 13 12 10 12 9 4 6 9 12 6 5 4 6



SUPERACIONES DE UMBRAL EN O ₃ (180µg/m ³) MEDIA ANUAL DE DATOS HORARIOS	
	2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019
Miranda 1	48 43 44 40 36 38 55 50 X X X X X X X X X
Miranda 2	32 20 37 40 32 55 54 52 52 49 57 58 51 51 44 56 55



2.7.5.- Extracto del Plan de Acción contra El Ruido

2.7.5.1.- Introducción

El Plan de Acción se configura como un instrumento que puede ser tanto de carácter preventivo como corrector y que tiene por objeto afrontar globalmente los aspectos relativos a la contaminación acústica, así como fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.

El Plan de Acción es un documento de planificación que constituye una guía destinada a detectar en qué zonas es necesario actuar desde el punto de vista de la calidad acústica. El objeto es determinar las actuaciones más prioritarias para así plantear propuestas de posibles soluciones, las cuales deberán ser desarrolladas posteriormente en futuros proyectos de construcción, los cuales tendrán la obligación de definir, estudiar, desarrollar y calcular de manera más concisa y detallada todas las soluciones incluidas en el Plan de Acción.

2.7.5.2.- El Tráfico con Fuente de Ruido

Siendo el tráfico rodado el factor más destacado en la generación de ruido, el siguiente mapa muestra diferenciado las zonas con más población expuesta en el núcleo urbano



2.7.5.3.- Priorización de medidas en el Plan de Acción

2.7.5.3.1.- ASFALTOS FONOREDUCTORES

Se puede dar un orden de prioridad para aplicar asfaltos fonoreductores. También se incluyen aquí las renovaciones de asfaltos, como ya se ha indicado.

El coste ha sido evaluado mediante una aproximación de 115 € por metro lineal de calzada (considerando un ancho de vía tipo de dos carriles por sentido de circulación, unos 12 metros), si bien debe ser calculado más exactamente en función de los anchos de cada calzada. La aplicación en las zonas de prioridad alta supondría un coste cercano a 230.000 €, si bien lo lógico es plantear esta sustitución de forma progresiva, a medida que se necesite sustituir las capas de rodadura de estas vías. En global la acción estaría por encima de los 340.000 €.

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
Calle Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
Calle Logroño	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
Calle Vitoria	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	MEDIA	2-MEDIA
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	MEDIA	2-MEDIA
Calle Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	MEDIA	2-MEDIA

2.7.5.3.2.- ZONA 30

La recomendación de reducir la velocidad de manera efectiva, incluyendo la calle en la Zona 30, siempre que sea factible, se extiende a las siguientes calles por este orden:

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	ALTA	ALTA	1-ALTA
Calle Logroño	ALTO	ALTA	ALTA	1-ALTA
Calle Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Vitoria	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA

2.7.5.3.3.- Señales Interactivas

Estas señales tienen por objeto concienciar al público del cumplimiento de una restricción de velocidad, por motivos de preservación del descanso. Estas deberían ser instaladas en el siguiente orden:

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
C. Ronda del Ferrócaril (Tramo 1)	ALTO	BAJA	BAJA	2-MEDIA
C. Ramón y Cajal	ALTO	BAJA	BAJA	2-MEDIA
C. Logroño	ALTO	BAJA	BAJA	2-MEDIA
C. Vitoria	ALTO	BAJA	BAJA	2-MEDIA
C. Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	BAJA	BAJA	3-BAJA
C. Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	BAJA	BAJA	3-BAJA
C. Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	BAJA	BAJA	3-BAJA

2.7.5.3.4.- Resaltos

También en la línea de hacer cumplir las limitaciones de velocidad, se plantean por este orden la instalación de resaltos, si es que aún no han sido colocados (ya existen algunos pasos de cebra para peatones con elevación):

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Logroño	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Vitoria	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA

2.7.5.3.5.- Restringir la Circulación

El restringir la circulación, llegando a la peatonalización, es una acción complicada desde otros puntos de vista ajenos al ruido. Sin embargo, el planteamiento de nuevas zonas debe ser fruto de una acción global en la que se consideren también las repercusiones de movilidad en la ciudad:

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
C Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	MEDIA	BAJA	2-MEDIA
C Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	BAJA	2-MEDIA
C Logroño	ALTO	MEDIA	BAJA	2-MEDIA
C Vitoria	ALTO	MEDIA	BAJA	2-MEDIA
C Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	BAJA	3-BAJA
C Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	BAJA	3-BAJA
C Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	BAJA	3-BAJA

2.7.5.3.6.- Restringir Tráfico Pesado

Al igual que la medida anterior, es complicado restringir los tráfico y esta medida debe ser parte de un plan general de movilidad de la ciudad:

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
C Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
C Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
C Logroño	ALTO	MEDIA	MEDIA	1-ALTA
C Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
C Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
C Vitoria	ALTO	MEDIA	BAJA	2-MEDIA
C Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	MEDIA	2-MEDIA

3.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito territorial objeto de gestión se inscribe al término municipal de Miranda de Ebro.

4.- OBJETIVO DEL PMUS-ME

El objetivo general del presente PMUS-ME es promover la “ecomovilidad”, entendiendo a esta como un “todo conjunto” que integra una batería de herramientas que buscan favorecer en la ciudad los siguientes aspectos en orden descendiente:

- Garantizar la Accesibilidad en la Ciudad
- Promover el uso Transporte Público
- Mejora de Movilidad de Peatones y Ciclistas
- Reducción de Emisiones Contaminantes
- Reducción General del Tráfico
- Reducción de los Costes del Transporte
- Dinamizar la Economía Local con la Sostenibilidad del Transporte

5.- PLAN DE ACCIÓN / ESTRATÉGIAS / MEDIDAS

La siguiente relación plantea las actuaciones para su ejecución en el próximo bienio 2021-2023.

Las medidas propuestas se dirigen hacia las siguientes áreas de intervención:

- Medidas de control y ordenación de tráfico
- Medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado
- Medidas de potenciación del transporte colectivo
- Medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana
- Medidas específicas de gestión de la movilidad
- Medidas para m
- Mejorar la movilidad a personas de movilidad reducida
- Medidas para la mejora de la movilidad de mercancías.
- Medidas para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas
- Medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético
- Medidas para la mejora del transporte a áreas y centros *tractores* de viajes
- Medidas para mejora de la seguridad

Las Estrategias derivadas se concretan en:

- EC - Estrategia Coche
- EB - Estrategia Bicicleta
- EA - Estrategia Autobús
- EP - Estrategia Peatón



ESTRATEGIA COCHE

ÍNDICE DE LA ESTRATEGIA COCHE.

EC1.- Renovación de un 30% de la Flota Municipal

EC2.- Contratación Servicios con Criterios de Movilidad Sostenible.

EC3.- Plan Promoción GLP como Combustible Alternativo. RENDIAUTO.

EC4.- Plan Desarrollo Local de Coche Eléctrico.

1.- TÍTULO

Plan de Renovación de un 30% de la Flota Municipal

2.- MOTIVACIÓN

La actual flota municipal de vehículos del Ayuntamiento de Miranda de Ebro, dispone de un total de 74 unidades. (E-2019 “informe energético municipal del Ayuntamiento”).

Es destacable el grado de obsolescencia que se ha alcanzado, ya que más de 50% de los mismos dispone de una fecha de matriculación superior a 15 años.

Ello plantea que, al margen de gastos variables que están directamente relacionados con el uso de estos, por ejemplo 55.619 €/año combustible en 2019, un aumento de los costes derivados fijos como: Inspección, Mantenimiento, Seguros, Reparaciones...

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Actualizar un inventario general profundo de los efectivos actuales.
- Racionalizar el Parque en término de unidades disponibles y de gestión de los desplazamientos. Un flota más funcional y adaptada a las necesidades reales.
- Establecer una programación y unos criterios generales de adquisición de nuevos vehículos.
- Aumentar el grado de eficiencia energética de los actuales vehículos.
- Hacer de la Flota municipal un ejemplo y un elemento impulsor hacia el fomento de un parque local total más sostenible.

4.- ACTORES

- | | |
|---|----------------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente. | Coordinación. |
| - Departamento de Obras y Servicios (Parque Móvil). | Inventario Global. |
| - Departamentos Municipales Afectos | Inventario específico. |
| - Departamento de Patrimonio y Contratación. | Análisis de contratación afecta. |
| - Departamento de Contabilidad. | Análisis de los costes. |

5.- SINERGIAS

Esta Medida tiene un efecto de retroalimentación con el Plan MIDAR Plus, en el que se plasma el compromiso del Ayuntamiento por alcanzar para el año 2020 una reducción del 70% del consumo de energía en los suministros de los que él es titular.

6.- DESARROLLO

1º Fase. Captación de Datos

Se trata de la recabar los aspectos y datos necesarios para el diagnóstico y la planificación.

En ella, estarán involucrados todos los actores antes definidos, y será coordinado por el personal del parque móvil municipal.

2º Fase. Diseño de las acciones tendentes a la reducción y la renovación de las unidades.

3º Fase. Aplicación del Plan

Ejecución de las medidas descritas en la planificación:

- Programa Informático para el uso compartido de vehículos
- Determinación del Protocolo de Compra unificada de Unidades.
- Priorizar en vehículos "Cero" y "ECO"

7.- PRESUPUESTO

El coste será el dispuesto por la suma de cada uno de los departamentos titulares del servicio, y por tanto, la asignación del servicio.

De forma específica, el departamento de Medio Ambiente será el responsable de la contratación del programa de gestión para el uso compartido de vehículos.

1.- TÍTULO

Consolidar la Contratación Servicios con Criterios de Movilidad Sostenible.

2.- MOTIVACIÓN

El coste asociado al combustible en los diferentes servicios contratados por el Ayuntamiento se sitúa en torno a los 300.000 € anuales, representando una cifra cinco veces superior a la del coste anual de la totalidad de la flota propia municipal.

Una ligera mejora de la eficiencia en términos relativos en este segmento de servicios, supondría un ahorro en valores absolutos equivalentes a la ejecución íntegra de la media número 1 descrita anteriormente.

De forma añadida, se favorecerá este tipo de criterios de eficiencia en la contratación de servicios que tienen como un elemento de coste la movilidad (trabajos de jardinería, mantenimiento de sistemas, servicios sociales...).

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Optimizar el consumo de combustible en los servicios contratados por el Ayuntamiento.
- Motivar el uso de este tipo de criterios en el mercado local.

4.- ACTORES

- | | |
|---|----------------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Departamento Municipales Afectos | Elaboración Criterios Técnicos. |
| - Departamento de Patrimonio y Contratación | Elaboración Criterios Jurídicos. |
| - Proveedores de Servicios | Adquisición y Uso |

6.- DESARROLLO

1º Fase. Realización y Difusión interna de unas directrices de contratación tendentes a la eficiencia en el uso de los combustibles.

Se trata de la recabar los aspectos y datos necesarios para el diagnóstico y la planificación, en el que estarán involucrados todos los actores antes definidos.

2º Fase. Análisis y Determinación de Objetivos

Redacción de los criterios básicos de admisión y/o valoración de los aspectos relativos al uso de combustibles en contrataciones futuras.

3º Fase. Aplicación del Plan y Seguimiento

7.- PRESUPUESTO

Esta medida no supone coste añadido alguno para el presupuesto municipal. Por el contrario, el objeto es reducir el coste afecto a estos servicios.

EC3

1.- TÍTULO

Plan Promoción de GLP como Combustible Alternativo. RENDIAUTO.

2.- MOTIVACIÓN

Actualmente, en términos exclusivos de ahorro económico, la opción del uso en los vehículos de la tecnología bifuel (GLP, GNC...) es la más ventajosa para el usuario.

Con un 10% menos energético, y un 50% más económico, es un 40% más económica.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Promover el uso del GLP en el municipio en vehículos matriculados y nuevos.
- Promover la transformación a GLP en vehículos. Se podría generar empleo para 4 personas.

4.- ACTORES

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Concejalía de Promoción Económica | Aplicación de la E.E.E. |

5.- SINERGIAS

Tiene un efecto de retroalimentación con la Estrategia Local para el Desarrollo de la Economía y el Empleo (E.E.E.), al motivar una iniciativa económica en la actividad de la transformación de vehículos a modo bifuel.

También se produce una simbiosis con el convenio de colaboración suscrito con REPSOL, para la promoción del uso del GLP en el municipio.

6.- DESARROLLO

La concejalía afecta se encargará de motivar el emprendimiento en esta área de actividad, estableciendo un dialogo con actores formativos y posibles emprendedores.

Se dispondrá para ello, de las ayudas del presupuesto municipal a emprendedores.

Plan de Empresa Básico

NOMBRE "RENDIAUTO"

Este tipo de proyecto requiere un taller de unos 300 m² totales para: Recepción, taller, zona de exposición, oficina, servicios auxiliares...

Esta nave dispondrá de las instalaciones de servicio, mobiliarios, equipamiento... necesarios para el desarrollo de la actividad.

MERCADO

De los 24.293 vehículos censados en el año de referencia, sobre una base de crecimiento 0 de los mismos para los próximos años, y con unas estimaciones de un 10% del parque automovilístico con estos nuevos modelos de propulsión para 2020 de forma progresiva, la empresa propuesta se encuentra ante un horizonte potencial de 2.429 vehículos.

Es probable que el segmento de ciclomotores tenga este tipo de vehículos con una mayor cuota, por lo que se propone su venta como actividad complementaria.

En cuanto a las motocicletas, la matriculación local actual asciende a 1.535 unidades.

El objetivo del mercado planteado es el siguiente:

20% del parque local de ciclomotores eléctricos.

10% de los vehículos de gasolina con bifuel.

Con estos objetivos se podría estimar una facturación media bruta anual de unos 390.000 €/año.

Nombre	RENDIATO
Objeto Principal	Transformación eficiente de vehículos
Empleo Directo	4
Inversión Estimada	300.000 €
Volumen Bruto año	390.000 €
Mercado	Local

7.- PRESUPUESTO

Esta medida no supone coste añadido al presupuesto municipal, ya que está prevista en la partida relativa a la promoción económica y del empleo.

1.- TÍTULO

Plan Desarrollo Local de Coche Eléctrico.

2.- MOTIVACIÓN

El sector de la automoción es uno de los “motores” económicos de la economía estatal, y autonómica.

Se trata de un sector en continua evolución y con un alto factor de innovación, en el que la figura del coche eléctrico verá incrementado un protagonismo, y por tanto su capacidad generadora de actividad.

Las bondades sostenibles de este tipo de tecnología de movilidad, en comparación con la movilidad del motor de combustión son evidentes. Un menor impacto ambiental, una mayor eficiencia energética y una mejor calidad de vida urbana... son aspectos que generan un interés para ser potencialmente más demandados por la ciudadanía.

Fomentar su uso en los entornos urbanos, no es solo una cuestión de responsabilidad, sino un nicho de actividad nuevo que puede impulsar nuevas iniciativas económicas.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Promover el uso del coche eléctrico en el municipio.
- Fomentar actividades económicas en torno al coche eléctrico.

4.- ACTORES

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Departamento de Promoción Económica | Aplicación de la E.E.E. |
| - Departamento de Hacienda | Tributación y Licencias |
| - Departamento de Contratación | Configuración Bolsa Compra |

5.- ACCIONES

5.1.- Puntos de Carga de Electricidad

El Ayuntamiento fomentará la instalación de un mínimo de cinco nuevos puntos de carga eléctrica en la ciudad. Estos estarán ubicados preferentemente en el centro urbano.

5.2.- Promoción en nueva edificación y urbanismo

El Ayuntamiento realizará modificaciones en el planeamiento urbanístico para establecer:

- Obligación de preinstalación de puntos de carga en garajes (plazas de aparcamiento) afectos a la construcción de nuevos edificios de vivienda, servicios e industria.
- Obligación de disponer de un mínimo del 2% de aparcamientos con carga eléctrica rápida en nuevas áreas comerciales.
- Obligación de disponer de servicio de carga ultrarrápida eléctrica en nuevas estaciones de suministro de combustible (renovaciones de licencias de actividad en estaciones actualmente en servicio).

5.3.- Compra de Nuevos Vehículos

Se establecerá como criterio general de compra para nuevos vehículos, que estos sean eléctricos o híbrido eléctricos.

Por ello, se justificará en su caso que no se haya podido adquirir con este tipo de propulsión.

5.4.- Promover una Bolsa de Compra Conjunta

Visto el potencial interés del ahorro en costes, y mejora de la calidad ambiental local, el Ayuntamiento promoverá una “bolsa de compra conjunta” de vehículos eléctricos para actividades profesiones ubicadas en la ciudad.

Muchas de las actividades profesionales desarrollan desplazamientos diarios compatibles con el grado de autonomía de almacenamiento energético actual en los vehículos eléctricos.

Sin embargo, el desconocimiento de las ventajas potenciales de su uso, el coste de adquisición inicial, y la necesidad de un punto de carga desincentiva el posible interés de estos sectores económicos hacia este recurso.

Se plantea el siguiente itinerario de la acción:

- Identificación de vehículos profesionales matriculados en la ciudad susceptibles de ser sustituidos a futuro por un nuevo vehículo eléctrico
- Identificación de actividades económicas locales susceptibles de compra futura de vehículos.
 - Creación de una base de datos de vehículos eléctricos con potencial interés.
 - Diseño de un modelo de compra conjunta.
 - Búsqueda complementaria de herramientas de financiación.
 - Campaña de promoción de la compra conjunta y del uso en el municipio del vehículo eléctrico.
 - Posibilidad de incorporar al Ayuntamiento en la compra de vehículos propios a dicha bolsa de compra conjunta.

5.5.- Aparcamiento preferente para Coches Eléctricos

Se delimitarán aparcamientos públicos, o ubicados en dependencias públicas municipales, para que las plazas más cercanas a los accesos sean con preferencia para este tipo de vehículos.

5.6.- Bonificación de la Zona Azul para Coches Eléctricos

Se concederá gratuidad en el uso del aparcamiento regulado a los turismos y furgonetas 100% eléctricos, o matriculados con etiqueta "0" de la DGT.

Esta medida podrá proponerse como condición de los pliegos que definirán la nueva concesión del servicio.

5.7.- Bonificación ICIO para Coches Eléctricos

Se concederá una bonificación del 95% en el ICIO para las obras de instalación de puntos de carga eléctrica de vehículos.

5.7.- Fomento Empresa Puntos de Carga. EREDMOVI.

Plan de Empresa Básico

Nombre. - EREDMOVI

Instalación y Gestión de puntos de carga eléctrica (normal y rápida) para vehículos, servicio Car-Sharing, Renting Eléctrico y Servicios en Movilidad

LA IDEA

Al amparo de las nuevas medidas de incentivo del mercado de compra de vehículos eléctricos, se plantea la creación de una empresa cuyo cometido principal será el de habilitar y gestionar una red local de carga de coches eléctricos con cargas profundas y cargas rápidas.

Como actividades complementarias, se propone la instalación de una flota de alquiler de vehículos eléctricos, y la oferta de movilidad eléctrica para un ámbito de empresa.

Este planteamiento tiene como elemento añadido de interés, la posibilidad de poner en valor el patrimonio municipal de entorno urbano destinado a este fin, con el consiguiente beneficio para el Ayuntamiento de Miranda de Ebro, pudiendo con ello participar incluso de la iniciativa.

Además, la experiencia adquirida sumada al carácter pionero, puede hacer de EREDMOVI un agente preferente en el mercado local para iniciar la instalación y puesta en servicio de puntos de carga en espacios privados.

EMPLEO

El desarrollo de las actividades de EREDMOVI requiere de 4 personas para su consecución, con un diseño jurídico inspirado en un régimen de cooperativa y con flexibilidad de actividades entre los diferentes miembros de esta.

El perfil profesional destacado que requiere de más actividad es el referido al área de las instalaciones eléctricas de baja tensión, acompañado de conocimientos sobre montaje de mobiliarios urbanos y desarrollo de obra civil de baja entidad.

RECURSOS

Esta iniciativa requiere una lonja de unos 400 m² totales, donde se ubican: Taller, almacén, aparcamiento de vehículos, oficina, servicios auxiliares, etc.

Esta nave dispondrá de las instalaciones de servicio, mobiliarios, equipamiento... necesarios para el desarrollo de la actividad.

Hay que destacar que el núcleo de las inversiones será el mobiliario urbano de red dispuesto en la ciudad y el parque de vehículos puesto en alquiler.

MERCADO

Sobre la base de un escenario local con parque de 24.293 vehículos con un 10% de unidades con propulsión eléctrica, se plantea una necesidad total general de 2000 puntos de carga privados y 200 puntos de carga en espacios públicos.

Dejando de lado las otras actividades de empresa por ser complementarias, la consecución de una cuota de mercado del 20% de esta red de carga supone una facturación potencial anual de 605.000 € por la instalación de estos puntos.

Se prorroga a un estudio de detalle posterior las posibilidades de facturación concernientes a la actividad de los servicios de Car-Sharing, Servicio y Renting Eléctrico.

PARAMETROS

Nombre	EREDMOVI
Objeto Principal	Gestión de Redes de Carga Eléctrica de Vehículos
Empleo Directo	4
Inversión Estimada	430.000 € (acumulada al final del periodo)
Volumen Bruto año	560.000 €
Mercado	Local

5.7.- Promoción del uso del coche eléctrico para profesionales locales.

Si el vehículo eléctrico es una solución idónea para los recorridos urbanos, parece lógico fomentar el uso en sector que cumple con estas necesidades de movilidad.

Por otro lado, la eficiencia del uso puede ser un factor que incremente la mejora de la gestión de este tipo actividades, además de otorgar más valor añadido al combinarse con un mayores estándares sociales y ambientales, como menores impactos en ruido y emisiones.

Por ello, se propone implementar en las ayudas a la promoción empresarial y del comercio local, la inversión en actividades existentes de la adquisición de vehículos de propulsión eléctrica.

No supondrá coste añadido al presupuesto, ya que se hará con el uso de partidas existentes.

6.- PRESUPUESTO

La necesidad presupuestaria para la aplicación de estas acciones se determinará en las propias partidas existentes y cotidianas, no implicando “a priori” un aumento del gasto en partidas.



ESTRATEGIA BICICLETA

ÍNDICE DE LA ESTRATEGIA BICICLETA. EB.

- ***EB1.- Señalización Horizontal y Vertical vinculada a la Bicicleta o Patín***
- ***EB2.- Instalación de nuevos "Aparcabicis" y zonas de preferencia.***
- ***EB3.- Edición de Planos y Normas de Uso Correcto***
- ***EB4.- Formación Uso de la Bicicleta***
- ***EB5.- Bicimensajería. CICLOTRANS***
- ***EB6.- Bici por Coche***
- ***EB7.- Nuevas Actividades en Bici***
- ***E.B.8.- Línea de Detención Avanzada en Semáforos***
- ***E.B.9.- Institutos en Bici***
- ***E.B.10.- Reducción Sancionadora por "Biciformación"***

1.- TÍTULO

Señalización Horizontal y Vertical vinculada a la Bicicleta o Patín.

2.- MOTIVACIÓN

El uso tradicional y masivo del vehículo privado en la calzada como medio de transporte, ha influido en gran medida sobre la señalización vial para a la hora de informar, respondiendo este a un diseño preferente hacia el vehículo privado.

La estrategia tendente a lograr un mayor uso de la bici necesita de la implementación en la señalización de elementos destinados a la información vial de ciclistas urbanos.

Esta táctica, se equiparable a lo que en otros ámbitos de la gestión pública se denomina como “discriminación positiva”.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Aumentar el grado de seguridad vial de los ciudadanos
- Informar sobre la posición correcta de la bici sobre la calzada.
- Instalar señales informativas de circulación destinadas de forma preferente hacia la bicicleta.
- Señalizar una línea de detención avanzada en semáforos para la parada de bicicletas en primera línea de espera.

4.- ACTORES

- | | |
|---------------------------------------|--------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Departamento de Seguridad Ciudadana | Instalación |
| - Departamento de Obras y Servicios | Instalación |

5.-DESARROLLO

1º Fase. Inicialmente se determinarán la información, las señales y la ubicación donde instalar.

Se proponen los siguientes casos mínimos objeto de tratamiento:

A) Señalización Vertical (emplazamientos de interés y tiempos de itinerarios)

- Instalación de varios puntos desde el centro urbano hacia el Campo de Fútbol de Anduva y el Polideportivo Municipal de Anduva.
- Instalación de señalización hacia el Polígono Industria de Bayas
- Instalación de señalización hacia el Barrio de las Matillas
- Instalación de señalización hacia el Conservatorio Municipal de Música.

El sistema de señalización se completará con información del tiempo estimado de llegada (o distancia) a emplazamientos destacados de la ciudad (Ayuntamiento, Casa de Cultura, Centro Cívico, Estación de Trenes...).

B) Señalización Horizontal

Específicamente, se trata de pintar sobre calzada, de forma aleatoria y en el máximo de calles posible, el icono de una bicicleta con una flecha de dirección/sentido de circulación.

Además, se pintará la distancia y el contorno de una hipotética apertura de una puerta de vehículo aparcado en el costado derecho de la calzada (1,5 metros).

Mínimo de Calles por señalar: Estación, Ramón y Cajal, Arenal, Alfonso VI, Contado de Treviño, San Agustín, Calle Logroño, Real Allende, Camino de Anduva, Vitoria, Carlos III, Ciudad de Toledo, Colón, Pérez Galdós, Bilbao, Orón, Río Ebro, Comuneros de Castilla y República Argentina.

2º Fase. Posteriormente se contratará su adquisición y se procederá a la instalación de las mismas.

La ejecución de la medida se integrará esta medida dentro de las acciones cotidianas y regulares que desde el propio departamento de Policía Local se viene desarrollando con respecto a la mejora y el mantenimiento de la señalización.

7.- PRESUPUESTO

Para financiar esta medida no se hará necesario habilitar nuevos recursos presupuestarios, pudiendo integrarse su ejecución dentro la planificación de señalización vial de los departamentos de Policía Municipal, y de Obras y Servicios.

NOTA DE PROPUESTA DE INTERÉS

Con esta medida se propone de forma anexa, la eliminación del parámetro “Kms de carril bici” dentro de los indicadores que sirven de diagnóstico en la Agenda Local 21.

Se plantea la posibilidad de sustituir esto por el parámetro de “Calle Amable”, siendo este un término a determinar de forma consensuado, dentro de Foro Local de Desarrollo Sostenible.

Como orientación, se proponen los aspectos que debieran de contener una calle denominada como amable:

Minimo una relación de 4 sobre 5 aspectos contenidos

- Límite velocidad de 30 Km/h
- Carril Bici o Línea Verde
- Ancho mínimo de la calle destinado al peatón un 50%
- Separación con Bolardos de la calzada
- Pavimento sobre la misma cota o nivel
- Existencia de Aparcabicis
- Existencia de Bancos para sentarse.
- Existencia de Arbolado o Zonas Verdes (jardines/jardineras)
- Eliminación de barreras arquitectónicas.
- Señalización vial en vertical específica para bicis y/o viandantes

1.- TÍTULO

Instalación de nuevos “Aparcabicis” y zonas de preferencia.

2.- MOTIVACIÓN

Esta estrategia de movilidad sostenible se sustenta en hacer “más complicado” el uso de vehículo privado, para hacer “más fácil” otras formas de desplazamiento, siendo la bici una de ellas.

Por ello, es necesario facilitar el aparcamiento de la bici en el entorno urbano, y hacer frecuente su presencia. Ello, sin perjudicar a peatones, los elementos urbanos (farolas, señales, árboles...), y las actividades comerciales urbanas.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Aumentar el número de aparcamientos para bicicletas en la ciudad.
- Hacer más dispersa la presencia de aparcamientos en la ciudad.
- Instalar en aparcamientos de uso municipal en primeras plazas de cercanía a accesos.

4.- ACTORES

- | | |
|-------------------------------------|--------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Departamento de Obras y Servicios | Instalación |

5.- DESARROLLO

1º Fase. Definición de los emplazamientos a albergar aparcamientos

Se establece como uno de los criterios la eliminación de un 5% a un 10% del espacio destinado a aparcamientos en colegios para turismos, para su reconversión en *aparcabicis*.

2º Fase. Compra, adquisición, determinación de emplazamiento exacto e instalación.

7.- PRESUPUESTO

Se estiman 10.000 €/año para la instalación de unos 80 aparcamientos/año.

1.- TÍTULO

Edición de Planos y Normas de Uso Correcto

2.- MOTIVACIÓN

Ante un uso de la bicicleta actual escaso, pero en continuo crecimiento, donde los usuarios y ciudadanos en general van a empezar a cohabitar un medio de movilidad como es la bicicleta, se requiere de una información adecuada desde el inicio, que permita el normal desarrollo de la movilidad en bicicleta de forma correcta y segura.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Disponer de forma integrada de todos los aspectos que pueden tener interés para un usuario de la bici como medio urbano de transporte.

4.- ACTORES

- Concejalía de Medio Ambiente	Coordinación
- Departamento de Comunicación	Contenidos y Contratación

5.- SINERGIAS

Esta Medida tiene un efecto de retroalimentación con el Plan MIDAR Plus, en el que se plasma el compromiso del Ayuntamiento por alcanzar para el año 2020 una reducción del 30% del consumo energía afecto al municipio.

6.- DESARROLLO

Se Realizará una guía de bolsillo (o similar) en soporte de impresión, y en soporte digital con información relativa a la bicicleta como medio de transporte urbano para su posterior reparto.

Los contenidos mínimos serán:

- Elementos de la bici y añadidos por hacerse visible y audible en la bici
- Consejos sobre el correcto mantenimiento de la bici
- Formas de transitar en función de tipo de vía utilizada
- Como maniobrar
- Como aparcar
- Consejos sobre documentación, titularidad y compra bicicletas
- Plano de Movilidad (con marcado de calles amables, carril bici, aparcabicis, calles 30...)

7.- PRESUPUESTO

Se estima una necesidad presupuestaria de unos 5.000 euros.

1.- TÍTULO

Formación en el Uso de la Bicicleta. (II)

2.- MOTIVACIÓN

Aunque se empezó a utilizar como medio de transporte antes de existencia de los vehículos a motor, el uso lúdico o deportivo que ha tenido en las últimas décadas ha hecho que la bicicleta haya dejado de ser considerada (de forma equivocada) como un medio de transporte más.

Con todo, lo que ello supone, en cuanto a derechos y deberes dentro del código de circulación.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Formar a potenciales usuarios en un uso con seguridad y conocimiento de las normas.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente

Coordinación y Contratación

5.- DESARROLLO

Preferentemente, se buscará formar a dos tipos de usuarios potenciales:

- Adultos de más de 30 años, que pueden tomar la determinación de cambiar su modelo de movilidad y hacer uso de la bicicleta, abandonando el uso frecuente del vehículo privado para hacer sus viajes diarios hacia el trabajo, compras...
- Estudiantes de Secundaria que teniendo a la bici como medio más cercano, comiencen a realizar correctamente esta forma de movilidad.

Se planteará para ello un diseño de formación que alcance a un mínimo de 150 personas.

Se planteará colaborar con los centros de formación de Enseñanza Secundaria para contemplar esta formación como parte de un contenido transversal al propio programa educativo.

7.- PRESUPUESTO

Se estima una necesidad presupuestaria de unos 5.000 euros anuales.

1.- TÍTULO

Promoción de “Biciservicios”. CICLOTRANS

2.- MOTIVACIÓN

En un entorno urbano, la versatilidad la bicicleta como medio transporte, por ejemplo:

- Como para llegar mejor a multitud de emplazamientos,
- Recorridos cortos con estacionamiento,
- Viabilidad para el desplazamiento de cargas ligeras...

Confiere a la bicicleta dispone de una ventaja competitiva con respecto al resto de medios de transporte urbano, dotándola de gran interés como herramienta para actividades económicas relacionadas con el comercio, paquetería, servicios a domicilio...

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Motivar la emprendeduría y/o autoempleo en torno a las posibilidades que genera la bicicleta como medio de transporte urbano.

4.- ACTORES

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación |
| - Departamento de Promoción Económica | Promoción Actividades Económicas |
| - Departamento de Comercio | Desarrollo Convenios Colaboración |

5.- SINERGIAS

Se propicia una sinergia con la Estrategia Local para el Desarrollo de la Economía y el Empleo (E.E.E.), al motivar una iniciativa.

6.- DESARROLLO

Como Actividad concreta que se puede fomentar, se presenta “**CICLOTRANS**”.

Plan de Empresa Básico

OBJETO

Bici-Mensajería Local de última milla, y realización itinerarios turísticos en triciclo.

IDEA

La actividad principal se basa en la realización de todo tipo de transporte de paquetería urbana y de la denominada *última milla*, en la que se colabora con las empresas de mensajería para cubrir la última etapa del envío.

Además, como complementario se propone un servicio de guiado turístico urbano.

La posibilidad de introducir criterios de concertación en determinados segmentos de la paquetería, como compras en el comercio, alimentación a domicilio, servicio de cartería y de valija, etc., puede conformar un volumen de actividad consolidado para hacer de esta iniciativa, estable en el tiempo.

EMPLEO

Este proyecto empresarial puede requerir de 2 personas para poder desarrollarse.

RECURSOS

Para poder desempeñar las actividades se requiere de una lonja de unos 100 m² para el almacenamiento y gestión del género, aparcamiento de los vehículos, oficina...con todo el equipamiento y herramienta necesario.

MERCADO

El mercado estará dirigido a esta actividad mediante la concertación de los diferentes agentes de interés, como: acuerdos con Cámara de Comercio, ACECAA, etc.

PARÁMETROS

Nombre	CICLOTRANS
Objeto Principal	Bici-mensajería y turismo en bici
Empleo Directo	2
Inversión Estimada	25.000 €
Volumen Bruto año	85.000 €
Mercado	Local

7.- PRESUPUESTO

Esta medida no supone coste añadido al presupuesto municipal, ya que está prevista en la partida relativa a la promoción económica y del empleo.

EB6

1.- TÍTULO

Bici por Coche

2.- MOTIVACIÓN

Una clave significativa para potenciar el uso de la bicicleta es dotarle de mayor interés respecto otros medios de movilidad, especialmente a los de mayor impacto ambiental.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Fomentar el aumento del número de bicicletas existentes en el municipio.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente

Coordinación y Contratación

5.- DESARROLLO

Se otorgará una bonificación del 95% del impuesto de tracción mecánica del último ejercicio fiscal, para aquellos ciudadanos que den de baja su vehículo en las siguientes condiciones.

- Siempre que se trate de un turismo.
- Siempre que no se proceda a una nueva matriculación o alta en el domicilio de la dirección de empadronamiento del solicitante, y que ello conlleve la existencia de mismas unidades domiciliadas antes de la solicitud durante el ejercicio en curso.

7.- PRESUPUESTO

No se estima ninguna reserva presupuestaria específica para esta medida.

1.- TÍTULO

Actividades Económicas en Bici

2.- MOTIVACIÓN

El cambio “cultural” en la movilidad requiere generar entornos cotidianos donde se visualice la utilización de la bicicleta, por ello ampliar al máximo el abanico de actividades donde se visualice el uso de bicicleta, puede hacer que su uso en la ciudadanía sea perciba como algo normal.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Aumentar el uso de bicicleta en las actividades económicas y profesionales.

Por ejemplo: mensajería, o servicios de instalación, mantenimiento o reformas.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente	Coordinación y Contratación.
- Concejalía de promoción económica	Gestión de Ayudas.

5.- DESARROLLO

Introducir una línea específica de ayudas, dentro las ya existentes dentro de la promoción de la economía y el empleo local, para los dos siguientes tipos de sujetos:

- Nuevos emprendedores que requieran para el desempeño de su actividad el empleo regular de la bicicleta, como medio de movilidad principal.
- Profesionales de alta en AE, que sustituyan un vehículo profesional, causando baja del mismo para el uso regular de la bicicleta, como medio principal.

Como criterio general de las ayudas se establecerá el 50% de los costes de adquisición, adaptación y rotulación de la bicicleta, además del 100% de los gastos en medidas protección personal (casco, chaleco, mamparas, luces de posicionamiento o disuasión...).

7.- PRESUPUESTO

No se estima una reserva presupuestaría específica para esta medida, ya que se entiende compatible con las ayudas destinadas existentes a la promoción económica.

1.- TÍTULO

Bici-Huerta

2.- MOTIVACIÓN

La asociación de la bicicleta con otras actividades que tienen un carácter sostenible, como es el uso tradicional de las huertas en la periferia del casco urbano, puede inducir a un efecto de sinergia de ambas.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Fomentar el uso de bici en los desplazamientos a huertas y fincas de recreo.
- Ampliar el abanico de tipos de uso cotidiano de la bicicleta.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente

Gestión

5.- DESARROLLO

Contando el inventario de bicicletas propiedad del ayuntamiento utilizadas en el anterior sistemas de Biciudad, se habría una línea de cesión gratuita de bicicletas a propietarios solicitantes.

7.- PRESUPUESTO

No se requiere habilitar presupuesto a esta medida, ya que se dispone de los recursos materiales para ello.

1.- TÍTULO

Institutos en Bici

2.- MOTIVACIÓN

Que una persona tenga acceso al posible uso normal de bicicleta para sus desplazamientos, antes de alcanzar la edad en la que puede ser usuario de un vehículo turismo, para que cuando se plantee esta necesidad, también tenga a la bicicleta como una posibilidad para sus necesidades de movilidad.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte a los centros de formación.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente

Gestión

5.- DESARROLLO

Se propiciará un convenio de colaboración con los centros de formación interesados que hagan una reserva de espacio, e instalen "aparcabicis", y el ayuntamiento cederá a cambio bicicletas de su propiedad, y que fueron parte del inventario del sistema "Biciudad".

6.- PRESUPUESTO

No se requiere habilitar presupuesto a esta medida, ya que se dispone de los recursos materiales para ello.

1.- TÍTULO

Reducción Sancionadora por Biciformación

2.- MOTIVACIÓN

Ofrecer un sistema para enmendar y paliar sanciones urbanas de tráfico, a través del uso de bici como vía de reparación, puede ser un elemento de acceso al uso de bici para personas que, en una situación normal, jamás se plantearían hacer uso de bicicleta.

3.- OBJETIVOS ESPECIFICOS

Acercar el uso de bicicleta a usuarios de vehículo privado, para ofrecer a estos otra forma de movilidad más sostenible, mediante a organización de curso de formación en el uso de bicicleta para ciudadanos interesados, que de manera previa hayan sido sancionados por la policía local en materia de tráfico.

4.- ACTORES

-Concejalía de Medio Ambiente	Coordinación y contratación
- Concejalía de Hacienda	Valoración de las Reducciones
- Departamento de Policía	Selección y Contacto Usuarios

5.-DESARROLLO

Ofrecer una bonificación reductora de la sanción monetaria neta aplicar a un infractor, dentro de las normas de circulación de las que es competente el Ayuntamiento de Miranda de Ebro.

Por ejemplo, se plantea una reducción de un 90% en la sanción económica en el caso de cursar la formación organizada por el ayuntamiento.

7.- PRESUPUESTO

Se planteará sufragar el coste de esta medida con el equivalente de la cantidad no reducida de las multas aplicadas a los interesados, para que tenga un balance neto de “cero” en el presupuesto municipal.



ESTRATEGIA AUTOBUS

ÍNDICE DE LA ESTRATEGIA AUTOBUS. EA.

- **EA1.- Plan de Mejora de las Infraestructuras Urbanas y del Equipamiento del Sistema de Autobús Urbano Local**
- **EA2.- Promoción del Uso de Autobús Urbano**
- **EA3.- Ampliar la Actividad de la Estación de Autobuses**

EA1**1.- TÍTULO**

Plan de Mejora de las Infraestructuras Urbanas Y del Equipamiento del Sistema de Autobús Urbano Local. (II)

2.- MOTIVACIÓN

Siendo el transporte urbano la opción motorizada más económica, además de ser potencialmente la que más cobertura social ofrece, la realidad objetiva muestra una caída continua en su número de usuarios.

Por ello, se hace necesario mejorar todos los aspectos relativos al desarrollo de este servicio, y motivar el fomento de su uso, en pro de hacerlo más atractivo.

3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Aumentar el volumen de usuarios de este medio de transporte
- Hacer más cómoda y eficaz la operación del mismo.
- Aumentar la calidad de los servicios y entornos urbanos relacionados

4.- ACTORES

- | | |
|---|-----------------------------|
| - Concejalía de Medio Ambiente | Coordinación y Difusión |
| - Departamento de Contratación y Patrimonio | Criterios pliegos jurídicos |

5.- DESARROLLO

Para el desarrollo de este plan de mejora se propone la siguiente batería de actuaciones:

5.1.- Continuación de la Adaptación y Mejora de las Paradas

Uno de los factores susceptible de mejora para el sistema es el “espacio”.

En algunas de las paradas del sistema, los autobuses se ven obligados a maniobrar para lograr una alineación con las aceras, que no siempre se consigue.

Motivos como: coches estacionados que invaden parte de la zona de la parada, elementos urbanos (farola, señal, árbol...), hacen que el autobús pare de manera que la subida y bajada de los usuarios se realiza desde la propia calzada.

Además, el objeto añadido de la parada de posibilitar el tránsito de otros vehículos durante esta acción no puede realizarse ya que no se puede dejar espacio suficiente para ello.

Se propone la adecuación y la ampliación del espacio destinado a algunas de las paradas en el área urbana, para lograr aumentar espacio de espera para los usuarios, y lograr que el autobús no se vea obligado a realizar paradas que no se pueden ejecutar de forma correcta.

Esta medida posibilitaría un mayor confort a los usuarios, además de reducir los tiempos de espera, y mejorar la frecuencia del servicio, ya que el autobús realizaría la parada, pero no tendría que estacionar.

5.2.- Instalación de Marquesinas y Monolitos

El objetivo fundamental de realizar una renovación integral de la señalización y el equipamiento urbano afecto al servicio es aumentar el confort y la protección de los usuarios.

Así, se propone:

- Instalación de monopostes de señalización e información en un total de 50 de las paradas.
- Instalación de marquesinas en el casco urbano de forma integrada, comenzado por dos actuaciones céntricas de la Línea 1.
- Señalización horizontal en 3 de las paradas, coincidentes con emplazamientos de espacial protección urbanística.

5.3.- Parada del Hospital Comarcal

Se establecerá contacto con el SACYR para motivar la renovación del área de la parada del autobús en el hospital Santiago Apóstol, con la intención de mejorar la accesibilidad, el confort de los usuarios, y la maniobrabilidad de los autobuses.

5.4.- Instalación de Controladores Semafóricos

Se propone la instalación de unos dispositivos basados en tecnología TIC para lograr sincronizar el tránsito de los autobuses en los cruces semafóricos.

Esta medida mejoraría los tiempos de recorrido, haciendo más eficiente al autobús, logrando una reducción en el consumo de energía.

Para ello, se solicitará información a proveedores actuales sobre las necesidades de inversión. En concreto a la empresa de mantenimiento de semáforos.

7.- PRESUPUESTO

Las propuestas tienen como fuente de financiación la propia concesión de servicio de autobús urbano.

Igualmente, la mayoría de las medidas tiene un periodo de amortización de 10 a 14 años.

Por otro lado, el objetivo es que los gastos dedicados a la promoción y las obras sean compensados con los ingresos previsibles por el potencial aumento en el número de usuarios.

ACTUACIÓN		PRESUPUESTO AYTO.
5.1	Adaptación y Mejora de las Paradas	25.000
5.2	Instalación de Marquesinas y Monolitos	75.000
5.3	Parada del Hospital Comarcal	*
5.4	Instalación de Controladores Semafóricos	**

EA2

1.- TÍTULO

Promoción del Uso de Autobús Urbano. (II)

2.- MOTIVACIÓN

La necesidad de ampliar de forma sustancial de volumen de usuarios para poder avanzar hacia la sostenibilidad del sistema obliga a “abrir” los cauces de comunicación, información y venta del servicio.

3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Aumentar el Volumen de usuarios de este medio de transporte

4.- ACTORES

- | | |
|---|-----------------------------|
| - Alcaldía y concejalía de Medio Ambiente | Dirección y Coordinación |
| - Concesionario del Servicio | Ejecución Acciones Difusión |

5.- DESARROLLO

Se propone la siguiente batería de actuaciones:

5.1.- Espacio Promoción Sostenibilidad en Estación Bus

Se establecerá una exposición fija sobre movilidad sostenible dentro del hall de la estación de autobuses.

El emplazamiento seleccionado está en total coincidencia con la temática, además reunir las condiciones de espacio para poder albergar visitas de grupos organizados.

Esta aportaría un interés añadido a la propia estación.

5.2.- Campaña Sensibilización Sostenible y Bus

Establecer una estrategia de promoción del autobús: integral, diversa y en rotación. Esto es:

- Identificar medios y soportes de comunicación relacionados a segmentos concretos de público objetivo.
- Incorporar acciones de colaboración y/o patrocinio
- Contratar acciones de publicidad singulares (mimos, representantes...)
- Incorporar la campaña a las acciones de sostenibilidad de los centros educativos.

5.3.- Potenciar venta Bonobús

Ampliar la red de venta de billetes y bonos, para lograr establecer una red de puntos diversificados en la ciudad, facilitando así la compra de los mismos.

5.4.- Fomentar el Uso por el Ocio

Se ampliará la cobertura del servicios, para motivar su uso en momentos singulares, como: el servicio búho, fiestas en pueblos de la comarca, eventos...

7.- PRESUPUESTO

Las medidas propuestas no significarán un coste añadido en los presupuestos municipales, ya que determinarán como gastos dentro del servicio de autobús urbano.

1.- TÍTULO

Ampliar la Actividad de la Estación de Autobuses

2.- MOTIVACIÓN

Esta acción se fundamenta por un lado, en la disponibilidad actual de unas instalaciones modernas e infrautilizadas, que disponen de capacidad para ampliar servicios que a día de hoy el mercado no absorbe por sí mismo.

Al mismo tiempo, la necesidad y la oportunidad que potencialmente puede generar el sector de la sostenibilidad, las nuevas actividades relacionadas con la movilidad sostenible y su promoción.

3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Servir de lugar físico de referencia local en lo que se refiere a la movilidad sostenible. Por ejemplo: Exposiciones, conferencias, eventos, presentaciones, semillero de Movilidad, punto de información, servicios del Dep. Municipal de Medio Ambiente...

4.- ACTORES

- Concejalía de Medio Ambiente

Coordinación y Difusión

5.- DESARROLLO

Para el desarrollo de este plan de mejora se propone la siguiente batería de actuaciones:

7.- PRESUPUESTO

Los gastos de la posible adaptación de las instalaciones o adquisición medios se incluirían dentro de la vinculación a partidas de ya existentes (servicios generales, mantenimiento edificios, medio ambiente, promoción económica...).



ESTRATEGIA PEATÓN

ÍNDICE DE LA ESTRATEGIA PEATÓN. EP.

- ***EP1.- Señalización Específica Peatón***
- ***EP2.- Calle 30***

1.- TÍTULO

Señalización Específica Peatón

2.- NOTA

Aunque esta medida se integra dentro de una acción de CALLE 30, específicamente se busca la mejora del peatón con respecto al resto de medios de movilidad, y con ello hacer más cómodos y seguros sus desplazamientos.

Hay que tener en cuenta la anchura limitada de algunas calles céntricas con un alto flujo de tránsito.



1.- TÍTULO

Calle 30



2.- MOTIVACIÓN

La necesidad de reducir la afeción del ruido y la mejora de las condiciones de cohabitación entre usuarios de diversos medios de transporte requiere de la creación de un escenario propio para ello.

3.- OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Aplicar la reducción de la velocidad máxima a 30Km/h en las calles propuesta en el Plan de Acción del Ruido, que son:

Zona Actuación	Afección	Efectividad	Viabilidad	PRIORIDAD
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 1)	ALTO	ALTA	ALTA	1-ALTA
Calle Logroño	ALTO	ALTA	ALTA	1-ALTA
Calle Ramón y Cajal	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Vitoria	ALTO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Ronda del Ferrocarril (Tramo 2)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA
Calle Condado de Treviño (Tramo 1)	MEDIO	MEDIA	ALTA	1-ALTA

Se propone la aplicación progresiva de elementos urbanos que complemente esta medida.

4.- ACTORES

- Concejalía de Medio Ambiente
- Concejalía de Obras y Servicios

- Coordinación
- Ejecución Acciones

5.- PRESUPUESTO

Las medidas propuestas no significarán un coste añadido en los presupuestos municipales, ya que se determinarán como gastos comunes de Obras y Servicios para el mantenimiento y señalización de viales.

6. SEGUIMIENTO Y CONTROL

El Ayuntamiento constituirá una comisión de seguimiento para la ejecución del PMUS-ME, en la que evaluará el estado de la ejecución del plan, el grado de alcance de los objetivos planteados, y la introducción de las medidas correctoras. De forma permanente, se mantendrá un servicio de vigilancia y atención al PMUS-ME, que estará delegado en el departamento de Educación Ambiental.

Todo ello, con el cumplimiento estricto de los procedimientos del régimen de funcionamiento al que se debe el Ayuntamiento de Miranda de Ebro.

7.- DOCUMENTOS FUENTE DEL PMUS-ME

Para la elaboración del presente plan se ha hecho uso de forma preferente de la siguiente documentación de referencia:

- Guía PMUS – IDAE
- PMSME 2018/2019
- E2019
- Plan MIDAR Plus
- Estrategia Municipal EEE
- Servicio del Autobús Urbano
- Bases de Datos Ayto (Servicio Informático)
- Plan de Acción de la Agenda Local 21 (Transporte)

En Miranda de Ebro, 22 marzo de 2021



Fdo: Arturo Acosta Martínez
Asesor en Sostenibilidad Energética