

# PLAN DE ACTUACIÓN

# 2019

AYUNTAMIENTO DE BREÑA BAJA

PLAN DE MOVILIDAD  
URBANA SOSTENIBLE

## 7.- Plan de actuación

LEYENDA DE COLORES					
Bueno	Medio	Malo	Corto plazo	Medio plazo	Largo plazo

### 7.1.- Tráfico y Red Viaria

El Plan Sectorial de Control, Ordenación del Tráfico y Estructura de la Red Viaria surge de la necesidad actual del funcionamiento de un municipio debido a la utilización del vehículo privado. En la actualidad resulta casi imposible, dada la estructura y carácter de los asentamientos, solucionar todas las necesidades de desplazamiento mediante transporte público o modos no motorizados. Incluso tras realizar importantes modificaciones en la disposición de los asentamientos urbanos, el vehículo privado seguirá siendo necesario y útil para solventar demandas de movimiento de personas y mercancías, imposibles de abordar por otros medios.

Los cambios principales a introducir en el presente Plan Sectorial del PMUS en relación al análisis infraestructural del Municipio son:

- La consideración de la calzada convencional como un itinerario seguro, confortable y compatible con los usos de peatones, bicicletas, transporte público en superficie y vehículos privados.
- Reducir la peligrosidad de las vías urbanas con limitaciones de velocidad que hagan compatible el tráfico de vehículos con otros modos no motorizados.
- Medidas físicas para el calmado del tráfico que complementen la eficacia de la señalización. Reducción de las externalidades del tráfico (ruido, contaminación, accidentes, etc.).

- Restricción de la circulación e intercambio por alternativas eficientes y confortables de transporte público o no motorizado. Para el análisis de la red viaria principal, se realizará un inventario descriptivo que conste de:
- Recorridos y situación de acceso a centros de ocio, zonas escolares y deportivas; zona, vías y horarios de mayor saturación.
- Vías de acceso al municipio desde municipios vecinos.
- Información del tráfico exterior y accesibilidad.

Los tramos de vías se clasificarán según su anchura, número de carriles, carácter de autovía o calle convencional, sentido de circulación, pendiente e intersecciones (a distinto nivel, con vía giratoria, semaforizada, convencional, etc.). Será de especial incidencia el estado y eficiencia de la señalización, la iluminación y el estado de mantenimiento de la vía. Toda esta información se completa con aforos realizados en puntos críticos de la red.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.1.- Tráfico y red viaria</b>		<b>7.1.1.- Intersecciones poco fluidas</b>	
<b>Actuación núm. 7.1.1.1.- Sustitución de intersecciones ineficientes o peligrosas por vías circulares</b>			
<b>Objetivo:</b> Favorecer la fluidez del tráfico, disminuir las colas y con ellas el consumo energético y la contaminación.			
<b>Descripción:</b> Sustitución, remodelación o eliminación de aquellas intersecciones donde sea frecuente la formación de retenciones, donde se dificulte la fluida circulación de vehículos, donde haya cierto tipo de vehículos que no puedan circular con comodidad y seguridad o donde se concentre un inusual número de accidentes de tráfico.			
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	
			120.000,00 €
			<b>Actuaciones elegibles</b>
			g) Reordenación y Diseño Urbano.



<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.1.- Tráfico y red viaria</b>		<b>7.1.1.- Intersecciones poco fluidas</b>	
Actuación núm. 7.1.1.2.- Reordenación de vías y sentidos del tráfico.			
<b>Objetivo:</b>	Favorecer la fluidez del tráfico, disminuir las colas y con ellas el consumo energético y la contaminación.		
<b>Descripción:</b>	Optimización del sentido de circulación de las vías para favorecer la fluidez del tráfico y la intermodalidad, en un gran número de ellas será necesario eliminar algún sentido de circulación o desviar parte del tráfico por otras vías.		
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	<b>Actuaciones elegibles</b>
			n.d.
			g) Reordenación y Diseño Urbano.

## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.1.- Tráfico y red viaria 7.1.2.- Elementos mal diseñados

#### Actuación núm. 7.1.2.1.- Implantación de calles Zona 30 (Semipeatonalización)

**Objetivo:** Reducir e incomodar la presencia urbana del automóvil para prevención de accidentes y mejora de la seguridad vial.

**Descripción:** Una Zona 30 es una vía o conjunto de ellas donde la velocidad está limitada a 30km/h, y donde la preferencia de paso es primero del **peatón**, luego del ciclista y por último del vehículo a motor, exista o no señalización que determine dicha preferencia. La Municipalidad es la que decide instaurar una Zona 30. Se puede instaurar en una zona comercial del centro, en zonas residenciales, en zonas escolares, en zonas que rodean el carril para bicicletas, etc.

A continuación se muestra un plano con las vías, que por su situación y el desarrollo del propio Plan, son más óptimas o susceptibles de convertir en Zona 30, aunque el PMUS aspira y contempla la ampliación de este viario con el fin de ampliar la Zona de Bajas Emisiones al máximo.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP		
			5.000.000,00 €	a) Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal g) Reordenación y Diseño Urbano.







**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.1.- Tráfico y red viaria**

**7.1.3.- Iluminación**

**Actuación núm. 7.1.3.1.- Sustitución de todo el alumbrado público por tecnología LED**

**Objetivo:** Mejorar las condiciones de visibilidad de la vía en pro de la seguridad vial.

**Descripción:**

**ACTUACIONES EN CENTROS DE MANDO**

Tipo de actuación	Número de centros de mando	Porcentaje
Renovación	15	39%
Adaptación	2	5%
Actuación leve	19	50%
Ninguna	2	5%
<b>Total general</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

SUSTITUCIÓN DE LUMINARIAS		
Luminaria actual	Luminaria propuesta	Unidades
Viaria con cierre vidrio plano (tipo I)	PC Ámbar	1.119
Viaria cierre policarbonato-metacrilato (tipo II)		817
Viaria sin cierre (tipo III)		25
Peatonal cierre plano		88
Artística con reflector		579
Artística sin reflector		90
Proyector	Proyector LED convencional	89
<b>TOTAL</b>		<b>2.807</b>



SUSTITUCIÓN DE LÁMPARAS		
Lámpara actual	Lámpara propuesta	Uds.
Master Colour 35 W	LED 18 W	82
Vapor mercurio 80 W	LED 18 W	25
Fluorescente compacta integrada 18 W	LED 7 W	123
Fluorescente compacta integrada 23 W	LED 7 W	14
Fluorescente compacta integrada 11 W	LED 7 W	39
Fluorescente compacta integrada 33 W	LED 7 W	27
Halogenuro metálico quemador cerámico 150 W	LED 18 W	12
Halogenuro metálico quemador cerámico 70 W	LED 18 W	5
Tubo fluorescente estándar 18 W	Tubo LED 10 W	17
<b>TOTAL:</b>		<b>344</b>

ACTUACIONES EN EL CONTROL DEL ALUMBRADO		
Sistema de control	Número de luminarias	Porcentaje
Puntos de Luz con Detector de Presencia	2.085	62,7%
Puntos de Luz con Telegestión Punto a Punto	722	21,7%
Puntos de luz sin posibilidad de gestionar	520	15,6%
<b>TOTAL</b>	<b>3.327</b>	<b>100%</b>



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	1.800.000,00 €	i) Otras actuaciones.

## 7.2.- Estacionamiento

El Plan Sectorial de Gestión y Regulación del Estacionamiento surge de la necesidad actual de ordenar los vehículos de manera eficiente y efectiva, atendiendo a la localización, la duración y el motivo por el cual se presenta el vehículo estacionado para gestionar eficientemente la capacidad de los mismos para residentes, rotación y visitantes.

El vehículo pasa un 90% del tiempo medio de su vida útil estacionado, ocupando aproximadamente unos 10 m<sup>2</sup>. Por añadidura, ese espacio ocupado por el vehículo en viario es caro, por lo que la reserva de espacio para este equipamiento es ineficiente, y ello sin tener en cuenta el efecto perturbador sobre la circulación de la red que suponen las maniobras de aparcamiento, y el tráfico de agitación derivado de la búsqueda de una plaza en viario.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.2.- Estacionamiento**

**7.2.1.- Políticas municipales**

**Actuación núm. 7.2.1.1.- Puesta en marcha de una sistema de aparcamiento regulado**

**Objetivo:**

Aumentar la rotación de vehículos, reservar plazas para los vecinos, facilitar más plazas libres a los visitantes y consumidores y dinamizar el comercio de la zona

**Descripción:**

Cada zona de estacionamiento estará señalizada horizontalmente con pintura de su respectivo color: azul, verde o naranja. Se dispondrá además, al inicio de cada zona una señal de prohibición vertical que indica la obligatoriedad de adquirir un ticket (en zona azul y verde) o de exhibir el distintivo de residente (en zona naranja) para poder estacionar. Al final de la zona regulada y siempre que la misma no desemboque en otra calle afectada por O.R.A. existirá otra señal de fin de zona.

- Zona azul: Es la zona destinada a obtener una mayor rotación de vehículos, con un estacionamiento mínimo de 30 minutos y máximo de 2 horas y 30 minutos. Para su uso, el conductor deberá adquirir un ticket de estacionamiento por el tiempo deseado en un expendedor de ticket situados a tal efecto en las inmediaciones de la zona. Dicho ticket deberá colocarlo en el salpicadero de su vehículo en lugar visible para que pueda ser comprobado por el personal de control.
- Zona verde: Es una zona para un estacionamiento más prolongado. Funciona igual que la zona azul, pudiendo obtener ticket por el mismo precio y tiempo que aquella. Dispone además de dos tarifas que permiten estacionar durante un período más prolongado de forma más económica: una tarifa de mañana o tarde y una tarifa para todo el día. Del mismo modo que en la zona azul, para su uso, el conductor deberá adquirir un ticket de estacionamiento por el tiempo deseado en un expendedor de ticket situados a tal efecto

en las inmediaciones de la zona. Dicho ticket deberá colocarlo en el salpicadero de su vehículo en lugar visible para que pueda ser comprobado por el personal de control.

- Zona naranja: Es la destinada exclusivamente a los residentes de la zona, debiendo poseer un distintivo de residente para poder estacionar en ella. Para su uso, el conductor deberá estacionar en la zona que le corresponda y colocar su *tarjeta de residente* pegada en el interior del parabrisas de su vehículo en lugar bien visible para que pueda ser comprobado por el personal de control.



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	d) Nueva Política de Aparcamientos



## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.2.- Estacionamiento

#### 7.2.1.- Políticas municipales

##### Actuación núm. 7.2.1.2.- Implantación y redistribución de plazas reservadas

**Objetivo:** Dar prioridad y ventajas a los medios de transporte menos contaminantes y a personas con necesidades especiales.

**Descripción:**

- Habilitación de nuevas plazas y redistribución de plazas existentes para personas con movilidad reducida, escuchando y siguiendo los criterios e informes de los colectivos especialistas en la materia.
- Habilitación de plazas reservadas para vehículos eléctricos, sin que necesariamente haya instalado un punto de recarga, para incentivar aún más la adquisición de estos vehículos, de igual modo se seguirán criterios de empresas especializadas del sector
- Habilitación de plazas reservadas para bicicletas, con el fin de fomentar y hacer más cómoda y fácil la movilidad ciclista.
- Habilitación de plazas reservadas para motocicletas, pues *cada vez más ciudadanos utilizan la moto en sus desplazamientos*. En lo que llevamos de año, las matriculaciones han crecido por encima del 10% y esto se debe en gran medida a la adquisición por parte de la ciudadanía de motos destinadas al uso en el ámbito de la movilidad urbana.

A este respecto la moto ofrece una serie de ventajas únicas en lo referente a la movilidad sostenible:

- *Contribuye a la descongestión del tráfico:* La moto es un vehículo de dimensiones reducidas con capacidad de filtrarse entre el tráfico. Si se reemplazaran un 10% de los vehículos por motos, los atascos se reducirían en un 40%. Un beneficio para todos los usuarios de la vía, incluido el transporte público.
- *Es eficiente en términos de emisiones.* Las motos emiten 72 gramos de CO2 por pasajero y kilómetro, según datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Más cerca de los 68 g del autobús que del resto de vehículos privados motorizados.
- *Ayuda a racionalizar el gasto en transporte.* La moto es un vehículo económico tanto en su adquisición como en su mantenimiento. Además, con 100 euros de gasolina se pueden recorrer más de 3.000 kilómetros, la distancia entre Madrid y Oslo.
- *Reduce los tiempos de desplazamiento.* En ciudad, ir en moto permite acortar la duración de los trayectos entre un 50 y un 70%.

Estas virtudes de la moto fueron reconocidas por el Parlamento Europeo mediante una resolución en la que se pide a las distintas administraciones en el marco de la UE que promuevan su uso como solución a la creciente problemática de la movilidad urbana. Es razonable esperar que las administraciones avancen en consecuencia en sus políticas de movilidad, favoreciendo el uso de la moto como un medio de transporte cuyo uso beneficia a la sociedad en su conjunto. Por otra parte, cabe destacar que los usuarios que se desplazan de una forma más sostenible son aquellos que la Organización Mundial de la Salud califica como “vulnerables”: los peatones, los ciclistas y los motoristas. Es deseable que la administración aplique políticas específicas de seguridad destinadas a reducir la siniestralidad de estos colectivos.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	d) Nueva Política de Aparcamientos.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.2.- Estacionamiento</b>		<b>7.2.1.- Políticas municipales</b>	
<b>Actuación núm. 7.2.1.3.- Zonas de aparcamiento disuasorio para trabajadores</b>			
<b>Objetivo:</b>	Eliminar la problemática que causa la poca rotación de vehículos por el estacionamiento de trabajadores durante muchas horas y dinamizar el comercio de la zona.		
<b>Descripción:</b>	<p>Acondicionamiento, adecuación y habilitación de una zona de aparcamiento disuasorio cercana pero a las afueras del casco urbano, aún situada en otro municipio cercano, para que los trabajadores aparquen sus vehículos en un lugar seguro y sean trasladados al centro por lanzaderas eléctricas.</p> <p>Las administraciones deberán tener un Plan de Transporte al Trabajo que obligue a sus funcionarios y autoridades que usen vehículo privado a utilizar estos estacionamientos, aunque podrá ser usado por cualquier conductor.</p> <p>En fases iniciales será gratuito para incentivar su uso y se regulará en función de la demanda.</p>		
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	1.000.000,00 €
			<b>Actuaciones elegibles</b>
			d) Nueva Política de Aparcamientos.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.2.- Estacionamiento</b>		<b>7.2.2.- Oferta</b>	
<b>Actuación núm. 7.2.2.5.- Habilitación de pequeñas bolsas de aparcamiento en el interior de la ciudad</b>			
<b>Objetivo:</b>	Aumentar la oferta de plazas de aparcamiento, especialmente para vecinos, y paliar los efectos en los aparcamientos a los lados de la vía de la implantación del PMUS.		
<b>Descripción:</b>	Se proyecta el aprovechamiento de distintos terrenos que están sin urbanizar para estacionamiento. algunos de ellos incluso ya se usan como tal, por lo que se propone la adecuación y habilitación de los mismos como espacios de aparcamiento en una o varias plazas según sea posible. La situación de estas bolsas de aparcamiento se muestra en el plano a continuación		
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	1.000.000,00 €
			<b>Actuaciones elegibles</b>
			d) Nueva Política de Aparcamientos







### 7.3.- Transporte público

El Plan Sectorial de Potenciación del Transporte Público trata de fomentar el transporte público como forma de desplazamiento más sostenible, especialmente para acceder y moverse por el centro urbano, además de entenderse como un derecho y una forma de integración social, pues permite el acceso a aquellos lugares fuera del radio de acción de los viajes a pie y en bici, realizando la calidad de vida de los ciudadanos sin necesidad de disponer de un vehículo a motor.

Cabe diferenciar dos términos, ni todo el transporte público es colectivo ni viceversa. El *transporte es colectivo* cuando tiene capacidad para transportar un número elevado de pasajeros, aunque sea gestionado de modo privado, como ocurre con los servicios de guaguas de empresa o los escolares. El transporte es *público* cuando ofrece un servicio abierto a cualquier ciudadano bajo las condiciones de pago establecidas, aunque no sea colectivo, como sucede con el taxi.

Reconociendo que el transporte colectivo aporta potencialmente una serie de beneficios a la movilidad, también hace falta reconocer que tiene una serie de costes y consecuencias negativas que no se pueden obviar a la hora de hacer un balance global.

El vehículo privado fue en su momento un indicador de la buena salud de la economía y del avance de la sociedad, demonizarlo ahora no saldría 'rentable' ni económica ni socialmente, por ello hay que conseguir que el transporte público como producto, sea lo suficientemente bueno y cosmopolita para cambiar aquella imagen.

Se deben de aprovechar sin duda las nuevas tecnologías y desarrollar aplicaciones y sistemas que permitan conocer a tiempo real los horarios. Hay que pasar al sistema que permita planificar a los usuarios a tiempo real sus desplazamientos y conseguir ser una solución efectiva tanto para los desplazamientos medios en tramos urbanos e interurbanos. Esto llevará a que por un lado los usuarios confíen en el transporte público y, por otro, poder dirigir el esfuerzo a un público objetivo que lo tiene claramente olvidado.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>				
<b>7.3.- Transporte público</b>			<b>7.3.1.- Calidad del servicio</b>	
<b>Actuación núm. 7.3.1.1.- Optimización energética de las líneas de guagua</b>				
<b>Objetivo:</b> Reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero y no utilizar recursos energéticos de más.				
<b>Descripción:</b> Existen, en el transporte público de Breña Baja, en consonancia con el de toda la isla, guaguas muy antiguas con unos rendimientos muy inferiores a las modernas; además, existen líneas y horarios cubiertos por vehículos de entre 50 y 70 plazas, que tienen un grado de ocupación inferior al 50%:				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminar la renovación de la flota de guaguas, incluyendo vehículos electrificados si es posible.</li> <li>• Adaptar el tamaño del vehículo a la ocupación de la línea y el horario para optimizar recursos.</li> <li>• Optimizar la frecuencia de paso, aumentarla en las horas de mayor afluencia para fomentar el uso de transporte público y reducirla en las frajas de menor ocupación para optimizar recursos.</li> </ul>				
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>	<b>Actuaciones elegibles</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	n.d.	e) Transporte Público

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>				
<b>7.3.- Transporte público</b>			<b>7.3.1.- Calidad del servicio</b>	
<b>Actuación núm. 7.3.1.2.- Implantación de lanzaderas eléctricas.</b>				
<b>Objetivo:</b> Mejorar la movilidad urbana y ayudar a superar los problemas de movilidad vertical y de aparcamiento				
<b>Descripción:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en funcionamiento minibuses eléctricos que hagan un recorrido circular por el municipio entre el casco urbano y los barrios, para conectar de manera fácil y sostenible las zonas residenciales con las comerciales.</li> <li>• Poner en funcionamiento minibuses eléctricos entre los aparcamientos disuasorios que se creen en las afueras del municipio y el casco urbano, para que no se gasten recursos energéticos ni se contamine buscando estacionamiento en el casco.</li> </ul>				
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>	<b>Actuaciones elegibles</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	1.500.000,00 €	e) Transporte Público

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.3.- Transporte público</b>		<b>7.3.2.- Líneas principales</b>	
<b>Actuación núm. 7.3.2.1.- Electrificación de las líneas comarcales</b>			
<b>Objetivo:</b> Prestar un servicio más confortable y sostenible y mostrar una imagen de sostenibilidad al turismo			
<b>Descripción:</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poner en funcionamiento minibuses eléctricos para cubrir las líneas comarcales, los cuales son más silenciosos, más confortables, más maniobrables en el tráfico urbano y menos contaminantes</li> <li>• Cubrir la línea 500 con una guagua eléctrica, para dar a los viajeros una sensación de comodidad y de municipio e isla sostenibles.</li> </ul>			
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	2.500.000,00 €
			<b>Actuaciones elegibles</b>
			e) Transporte Público

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.3.- Transporte público**

**7.3.3.- Información dinámica**

**Actuación núm. 7.3.3.1.- Instalación de puntos de información dinámica**

**Objetivo:** Mejorar el servicio, aportar información y contribuir a la optimización de la líneas de guaguas.

**Descripción:** Se instalarán puntos de información dinámica de paradas con un diseño refinado y minimalista, la solución perfecta para diferentes entornos urbanos, integrándose perfectamente en todo tipo de calles. Su planta compacta de permite instalar la en casi cualquier acera estrecha sin interferir con la circulación de peatones.

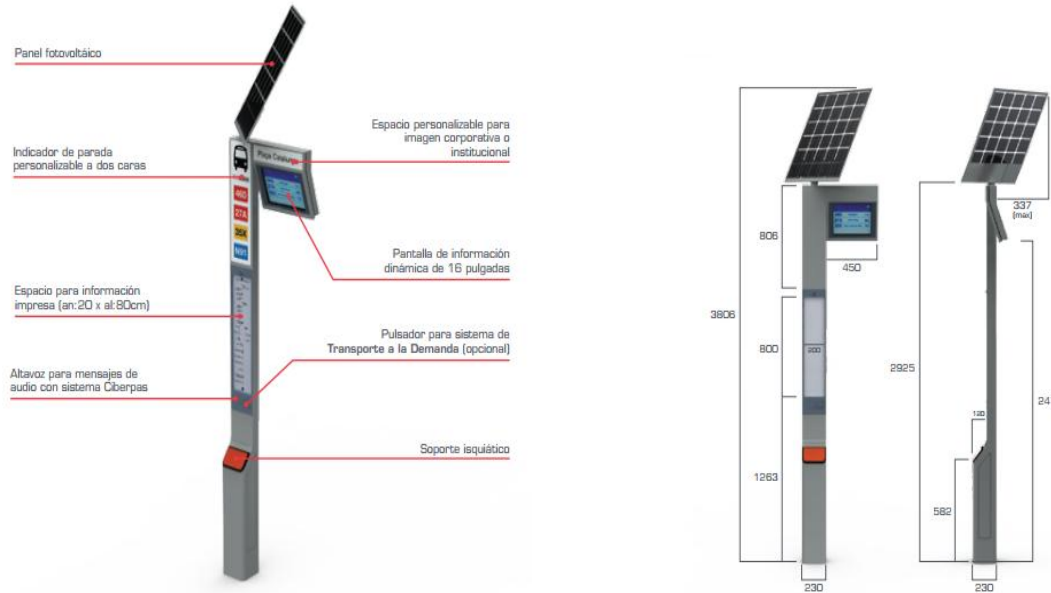
Dado que obtiene toda la energía que necesita del sol, no necesita ningún tipo de cableado o conexión a la red eléctrica. Esto reduce el costo y la complejidad de la instalación, y aumenta la fiabilidad del sistema. Adicionalmente, está preparada para funcionar con un innovador sistema de *Transporte a la Demanda*.

El transporte a la demanda o DRT (por las siglas de su nombre en inglés, Demand Responsive Transport), es una modalidad de transporte que *aún no está demasiado extendida en nuestro país* pero que, poco a poco, se va abriendo camino. En este artículo os vamos a desvelar sus claves.

El DRT consiste en un sistema pensado *para áreas con pequeña demanda de transporte público* (según la investigación de Anestis Papanikolaou, para el caso de Tesalónica, en Grecia, el óptimo social se alcanza entre los 21 y los 25 pasajeros/hora). En él, como un servicio de alta capacidad no tiene sentido, el servicio se planifica de forma *completamente orientada al usuario*, ya que éste debe comunicarse con el operador para hacerle llegar sus necesidades de transporte, a través de métodos telefónicos y telemáticos.



Es decir, el servicio no se establece a no ser que haya una demanda previa del mismo. Y, sin embargo, no es un taxi. En la siguiente imagen podemos ver dónde se encuadra este tipo de transporte dentro de las diversas categorías de transporte público:



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP		
			480.000,00 €	e) Transporte Público

#### 7.4.- Movilidad peatonal

El Plan Sectorial de Movilidad Peatonal nace de lograr el aumento de los recorridos a pie, de forma que los desplazamientos en modos blandos resulten funcionales para la mayoría de los viajes independientemente del motivo.

La integración y la articulación multidisciplinaria para todos los usos de la calle es uno de los grandes desafíos para el municipio y especialmente para la ciudad. Ésta debe diseñarse para el paseo, el juego o la estancia y también como soporte de la movilidad peatonal. Sin embargo, en muchas ocasiones, en las ciudades se prioriza el uso del coche por encima de cualquier otro, por lo que se han experimentado cambios significativos en su configuración y funcionamiento y han surgido hay barreras infraestructurales que disuaden a los ciudadanos de cruzarlas andando, ya que en los cruces es donde se valora la comodidad y rapidez de los desplazamientos peatonales, y otras, a priori menos evidentes para los planificadores, que son las barreras arquitectónicas.

La atención que se ha prestado a las infraestructuras que facilitan la movilidad peatonal ha sido muy reducida en los últimos tiempos comparada a la importancia que se les ha dado a las infraestructuras para el tráfico rodado. Es por ello, que no existen infraestructuras peatonales que conecten los núcleos residenciales con las áreas comerciales y administrativas próximas donde trabaja buena parte de la población, con centros escolares o zonas deportivas. Si se pretende promover los desplazamientos peatonales, es necesario darle la misma importancia a la red de espacios que la soporta: aceras, bulevares, plazas, calles peatonales, Zonas 30, etc.). El presente Plan de Movilidad seleccionará aquellas infraestructuras que sirvan de soporte a flujos peatonales, es decir, Red de Itinerarios Peatonales Principales del municipio.

Desde el punto de vista de la movilidad, las zonas peatonales representan por tanto una solución muy localizada y parcial de las necesidades que tienen los peatones, pues ni se camina sólo para comprar o hacer turismo, ni se camina exclusivamente en las pocas calles del centro urbano.

En una cultura dominada por el automóvil, las zonas peatonales tienen una ventaja que ayuda a contrapesar sus inconvenientes: tienen la capacidad pedagógica de mostrar las posibilidades de un espacio libre de coches; educan sobre los que nos perdemos cuando permitimos que los automóviles dominen el espacio público.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.4.- Movilidad peatonal</b>		<b>7.4.1.- Recorridos peatonales</b>	
<b>Actuación núm. 7.4.1.1.- Ensanchamiento de aceras</b>			
<b>Objetivo:</b> Facilitar el tránsito peatonal por las vías no peatonales y garantizar la seguridad y la accesibilidad			
<b>Descripción:</b> El principal conflicto en cuanto a la fluidez de los desplazamientos peatonales es la estrechez de las aceras, existen incontables rutas que no son transitables a pie de forma cómoda y seguro, lo cual requiere una remodelación profunda de la mayoría de los itinerarios peatonales. En el PMUS se incluirán actuaciones para la habilitación de espacios suficientes para la movilidad peatonal en las zonas que concentren un mayor número de transeúntes.			
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	
			n.d.
			<b>Actuaciones elegibles</b>
			a) Actuaciones de promoción de la movilidad peatonal.

## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.4.- Movilidad peatonal

#### 7.4.2.- Seguridad

##### Actuación núm. 7.4.2.1.- Fomento de la movilidad peatonal y mejora de la señalética

#### Objetivo:

Prevención de accidentes, mejora de la seguridad vial, garantizar la accesibilidad universal y fomentar la movilidad peatonal entre los ciudadanos y turistas.

#### Descripción:

- Mejora de la señalética existente, tanto horizontal como vertical
- Instalación de la señalética pertinente para una gestión óptima de la movilidad peatonal.
- Accesibilidad universal en la totalidad de la señalización.
- Creación de una zona 0 emisiones, exclusivamente peatonal en la mayor parte de la ciudad.
- Campañas de concienciación y fomento de la movilidad peatonal.
- Inclusión de Breña Baja en la Red de Ciudades que Caminan.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	50.000 €	i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible

## 7.5.- Movilidad escolar

El Plan Sectorial de Movilidad Escolar sitúa las necesidades de movilidad de los niños en el centro de la acción pública y del interés social, con el fin de crear unas condiciones adecuadas para sus desplazamientos cotidianos.

Una primera línea de actuaciones de camino escolar tiene que ver con la intervención sobre las infraestructuras en su entorno, pero que pueden ser exportables al conjunto de equipamientos del municipio. La segunda línea ahonda en la necesidad de acotar la indisciplina que la utilización del coche privado provoca en la puerta de los centros escolares. Hay ejemplos de graves conflictos a diario, en ocasiones con resultado de atropello a escolares. Los adultos implicados en el mismo frecuentemente son otros padres y madres del centro, cuando no profesorado del mismo. En la tercera y última línea de intervenciones, son las relativas al cambio de actitudes. Tomando como referencia la capacidad y autonomía de los escolares para ir andando sin personas adultas a la escuela.

Uno de los objetivos prioritarios de la DGT desde su creación es el ‘velar por la Seguridad Vial’ de todos, en las diferentes formas de desplazamiento y en contextos diversos.

Dentro de la última ‘Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020’ se pretende crear un marco de actuación e instrumento que facilite, impulse y coordine las acciones de los distintos entes y agentes sociales a nivel nacional, a través de la consecución de una serie de objetivos comunes y nuevos retos.

Entre los muchos objetivos, cabe destacar la defensa y protección de los sujetos más vulnerables, entre quienes está el público infantil. Por eso, se procede a la publicación del documento ‘*Camino Escolar Paso a Paso*’, donde expone una visión global de los aspectos necesarios para la puesta en marcha de Proyectos de Camino Escolar. El objetivo primordial es que los niños se puedan desplazar de manera autónoma, apostando por una *movilidad saludable, sostenible y segura*.



<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>				
<b>7.5.- Movilidad escolar</b>			<b>7.5.1.- Infraestructuras</b>	
<b>Actuación núm. 8.5.1.1.- Rutas ciclistas y peatonales escolares</b>				
<b>Objetivo:</b> Implantar una red de recorridos ciclistas y peatonales para que los alumnos puedan circular con seguridad y fomentar así la movilidad escolar ciclista y peatonal.				
<b>Descripción:</b> Implantación de caminos escolares ciclistas y peatonales desde la red de carril bici principal y caminos peatonales más importantes. Estas infraestructuras estarán dotadas de todas las medidas de seguridad y señalización pertinentes.				
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>	<b>Actuaciones elegibles</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	400.000,00 €	c) Camino Escolar.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.5.- Movilidad escolar**

**7.5.1.- Infraestructuras**

**Actuación núm. 8.5.1.2.- Paquete de medidas urbanísticas para el fomento de la movilidad escolar sostenible**

**Objetivo:** Mejorar la seguridad de los caminos escolares ara el fomento de la movilidad escolar ciclista y peatonal.

**Descripción:**

- *Zona de accesibilidad libre de vehículos:* La seguridad de los menores y sus familias es máxima. Disminuye notablemente la posibilidad de atropello a menores. Accesibilidad total para PMR y carritos.
- *Rebajes y zonas al mismo nivel de accesibilidad garantizada:* Permite a los estudiantes desplazarse por el itinerario peatonal sin obstáculos a distinto nivel. Facilita a las familias el acceso a pie. Itinerarios más atractivos. Accesibilidad total para PMR y carritos.
- *Elevación de pasos de cebra cercanos a los centros escolares:* Los cruces con paso de cebra se elevan hasta la altura de la acera, haciendo de ésta un itinerario continuo. Los escolares y familiares mantienen su preferencia. El vehículo visibiliza la prioridad del peatón. Disminución de la velocidad de los vehículos.
- *Eliminación de obstáculos. Refuerzo de la visibilidad:* Eliminación de contenedores y elementos de gran tamaño antes de los pasos de peatones. Disminuye notablemente el riesgo de atropello.

- *Eliminación de obstáculos. Alineación de elementos de mobiliario urbano:* Mejora la transitabilidad de los peatones con dificultades en la movilidad y visión. Mejora la visibilidad entre el peatón, el ciclista y el tráfico motorizado. Mejora la gestión del espacio público.
- *Señalética clara de referencia peatonal y cercanía de colegio:* Eficaz sistema de calmado de tráfico. Permite el tránsito peatonal con más seguridad, ya que la velocidad está muy limitada. Bajo coste económico. Refuerza el mensaje y permite la posibilidad de sanción ante la indisciplina.
- *Optimización de las fases semafóricas, especialmente en franjas horarias prioritarias:* Disminuye el nivel de indisciplina en cruces en fase peatonal en rojo. Disminuye el riesgo de atropello. Garantiza el reparto más equitativo por modo de transporte no penalizando el modo a pie.
- *Tamaño óptimo de las aceras:* En la actualidad, ninguna cera de nueva construcción debería tener menos de 2 – 2,50m, y este tamaño debería ser todavía mayor conforme nos acercamos a zonas escolares, para disminuir las consecuencias del efecto cuello de botella
- *Correcta ubicación y diseño de las paradas de transporte público y/o escolar:* Facilita los desplazamientos con comodidad. Incentiva el uso del transporte público frente al vehículo privado. La población infantil de incorpora al sistema de desplazamientos diarios potenciando su autonomía. Disminuye el número de vehículos privados en las puertas de los centros.
- *Protección de las aceras:* Protección de las aceras frente a la indisciplina vial de invadir los itinerarios peatonales con los vehículos. La segregación no necesariamente debe hacerse con barandilla. Se pueden usar macetas y/o elementos decorativos o de mobiliario urbano que hagan más amable el entorno.

- *Marcado. Visibilización del itinerario peatonal del Camino Escolar:* En aquellos itinerarios peatonales donde la acera no ofrezca unas garantías mínimas de accesibilidad y seguridad, pintar y segregar un tramo de calzada para el uso peatonal, garantizará el acceso.
- *Diseño de Zonas 30:* Delimitar una zona con una entrada y una salida principales, con direcciones únicas y de velocidad 10/20 km/h, teniendo como eje un centro escolar. Disminuye en nivel de tráfico. Disuade del desplazamiento en vehículo privado a las familias en los centros escolares. Minimiza las posibilidades de atropello y las consecuencias de un potencial accidente. Favorece el uso del modo caminata, en bicicleta y transporte público.
- *Besa y Baja (B+B):* Estacionamiento reservado y temporal para automóviles en zonas escolares para facilitar de manera segura el acceso de los alumnos a los centros, sin que la parada perjudique al flujo del tráfico. Paradas de 5 - 3 minutos para alumnos de infantil y de 0,5 - 1 minuto a partir de los 6 años.



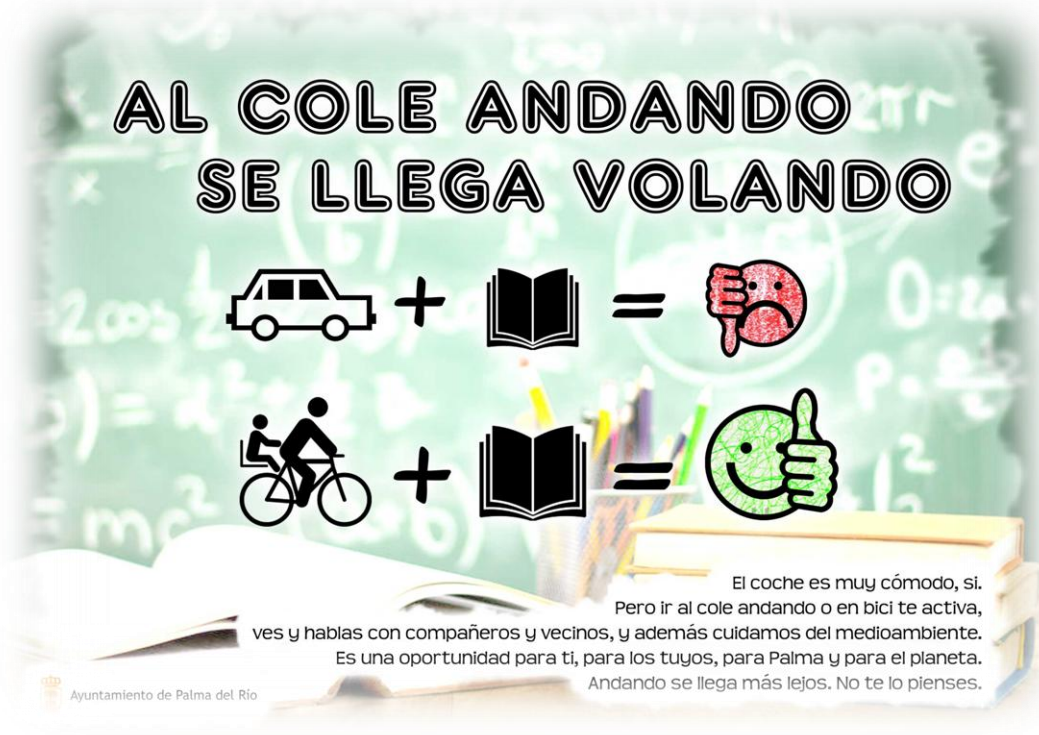
Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	c) Camino Escolar.







<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>	
<b>7.5.- Movilidad escolar</b>	<b>7.5.2.- Promoción de la movilidad escolar peatonal o ciclista</b>
<b>Actuación núm. 7.5.2.1.- Medidas para la promoción de la movilidad escolar sostenible</b>	
<b>Objetivo:</b>	Impulsar el cambio cultural para desechar la filosofía "1 alumnos = 1 coche" y fomentar así la movilidad escolar ciclista y peatonal.
<b>Descripción:</b>	<p>Conferencias, cursos y talleres de formación y divulgación de la importancia de la movilidad escolar en medios no motorizados. Campañas de concienciación para fomentar el uso compartido del coche e intentar cambiar la dinámica actual de un vehículo por cada alumno o familia de alumnos.</p> <p>En la actualidad, en el municipio de Breña Baja no se llevan a cabo actuaciones concretas para la promoción de modos alternativos de movilidad escolar. La infancia resulta ajena a la competencia de muchas de las decisiones de la administración local. Las familias acompañan a los niños en todo momento. Los adultos marcan en todo momento lo que se puede hacer o no en las calles. El Colegio está al margen de las políticas del municipio.</p> <p>Desde el punto de vista de la salud, los niños tienen un modo de vida muy sedentario. Se sienten inquietos porque precisan moverse y no tienen espacios adecuados. Además de esto, referente a la seguridad, en algunas localidades se percibe la calle como una zona hostil y peligrosa. Los niños y las familias tienen miedo. Parece que los niños no precisan ayuda externa porque siempre están sus padres cerca. En lo tocante a la sostenibilidad, Los problemas ambientales se estudian en los libros, pero resulta difícil poner en práctica soluciones. Mucha familias utilizan el coche para salvar distancias muy cortas.</p>



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	h) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.

## 7.6.- Movilidad ciclista

El análisis de la oferta municipal de infraestructuras para ciclistas, completa la revisión de los acondicionamientos existentes para modos no motorizados. Resulta especialmente pertinente en aquellos municipios y áreas urbanas en la que la bicicleta puede considerarse un medio de transporte capaz de suponer una alternativa real frente a los modos motorizados. Estrictamente, la circulación de bicicletas no precisa de infraestructuras específicas. Puede desarrollarse en las calzadas de circulación rodada, conjuntamente con los automóviles. Sin embargo, el aumento creciente del tráfico rodado, y el poco respeto que existe de los conductores hacia los ciclistas, en gran medida, por su uso minoritario, hace hoy en día muy difícil integrar el tráfico ciclista en las calzadas. De ahí que, para promover el uso de la bicicleta, se hayan comenzado a construir infraestructuras específicas para bicicletas con su debida señalización, y aparcamiento de bicicletas.

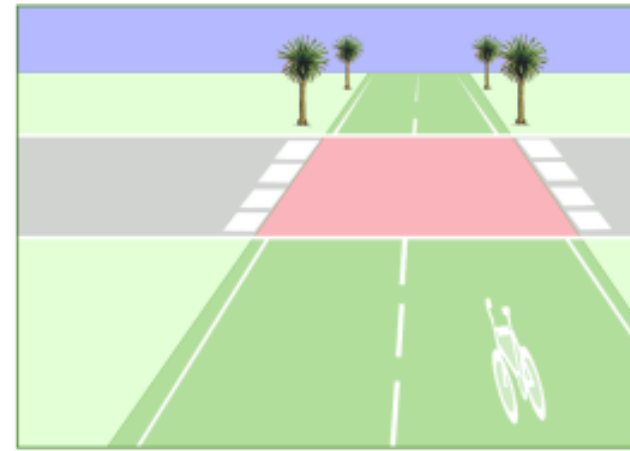
La bicicleta representa un medio de transporte esencial para promover la movilidad sostenible. Combina a la perfección las ventajas de un vehículo privado (rapidez, libertad y versatilidad) con las ventajas sociales, económicas y ambientales del transporte público: es apta para prácticamente todas las edades, tiene un coste muy asequible, no consume combustibles fósiles y no hace ruido.

La implantación de este medio de transporte se ha venido realizando de forma pausada, metódica y condicionada siempre a las necesidades de los ciudadanos y del turismo, teniendo en cuenta en todo momento las características orográficas y climáticas. El uso y la implantación de este sistema de transporte ha estado condicionado a estos dos factores, por lo que hay ciudades en las que su uso está muy limitado y otras en las que se ha potenciado hasta niveles muy aceptables.

Para paliar los problemas ocasionados por estos factores, en algunas ciudades, se han venido buscando distintas soluciones adaptadas, cada una de ellas a las características especiales de cada ciudad. Por ejemplo, en Segovia se ha utilizado un Servicio de Bicicletas Públicas (SBP) asistidas con motor eléctrico, consiguiendo con ellos que el esfuerzo provocado por las características orográficas de la ciudad sea lo mínimo posible.

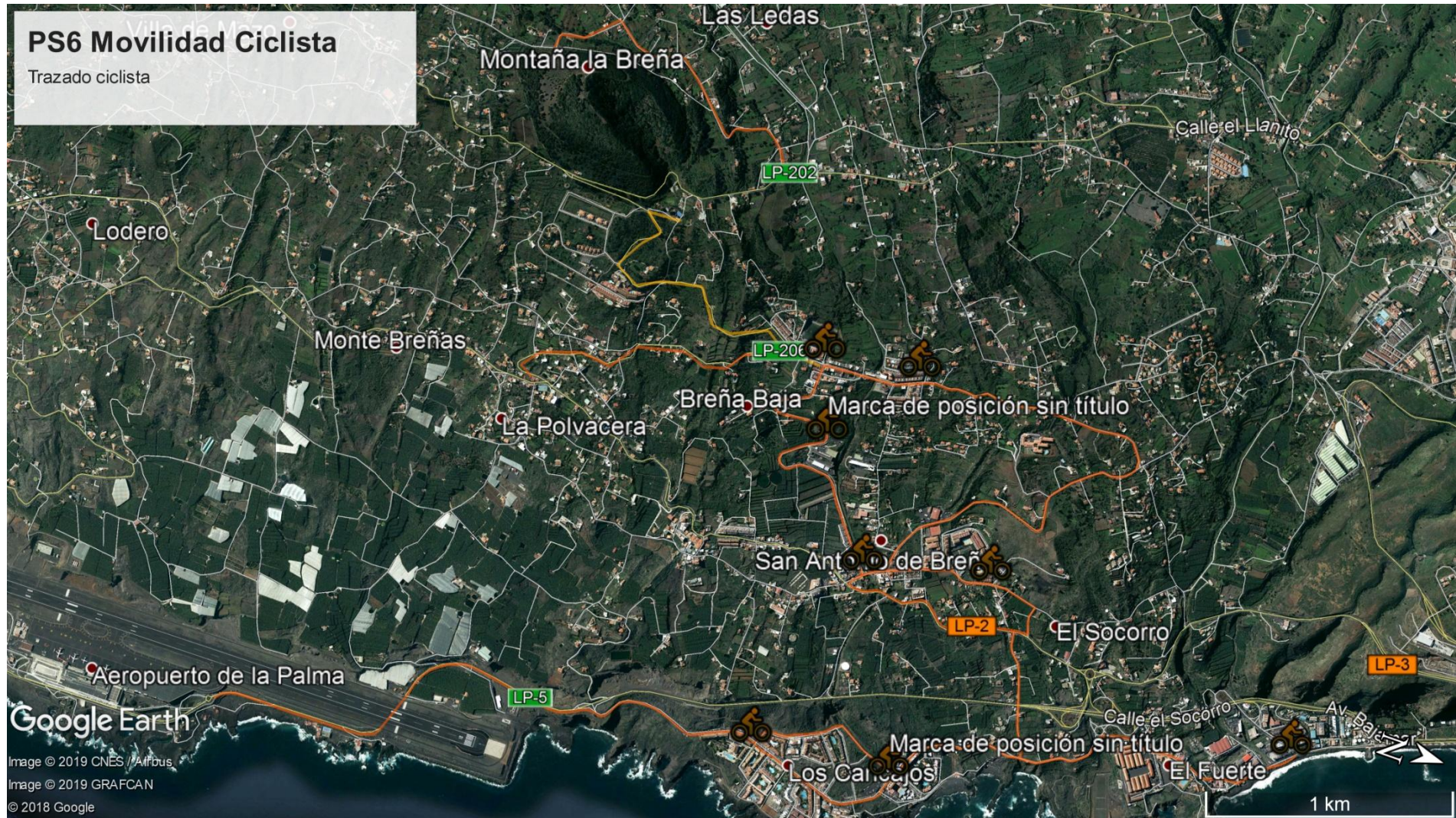
Otra variante es el uso de bicicletas con impulso eléctrico para carga de mercancías que existe en Córdoba, donde es utilizada por los comerciantes de las zonas peatonales para el movimiento de mercancías.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>	
<b>7.6.- Movilidad ciclista</b>	<b>7.6.1.- Carriles Bici</b>
<b>Actuación núm. 7.6.1.1.- Trazado de Carril Bici en el municipio</b>	
<b>Objetivo:</b>	Implantar una red de recorridos ciclistas para que los usuarios puedan circular con seguridad y fomentar así el uso de la bicicleta
<b>Descripción:</b>	<p>Recorrido ciclista por el municipio de Breña Baja.</p> <p>Las mejoras y las nuevas vías ciclistas en ejecución o propuestas aumentarán la utilización de este medio de transporte sostenible por parte de residentes y turistas, tanto en los desplazamientos dentro de las áreas turísticas y urbanas como para el disfrute de los entornos naturales.</p> <p>Esta propuesta contribuirá a aumentar el atractivo turístico del municipio debido al crecimiento del interés de los turistas por realizar recorridos respetuosos por entornos de elevada calidad medioambiental. Puede ser asumido en parte por otros organismos (Cabildos, Gobierno de Canarias, IDAE) y compartirse con las políticas de promoción turística.</p> <p>A continuación se muestra un plano con el trazado.</p>



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP		
			3.000.000,00 €	b) Implantación de Plan Director de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada.







**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.6.- Movilidad ciclista**

**7.6.2.- Usuarios**

**Actuación núm. 7.6.2.1.- Medidas para el fomento de la movilidad ciclista**

**Objetivo:** Concienciar e incentivar el uso cotidiano de la bicicleta.

**Descripción:**

- La bicicleta, en algunos casos es una alternativa real al vehículo privado, por lo que se debe actuar sobre la ordenación, planificación urbana, la gestión de la movilidad, las infraestructuras viarias de la ciudad y la educación de los usuarios creando una nueva cultura de la movilidad urbana en la que todos aprendan a convivir y circular por la ciudad.
- Para conseguir una movilidad urbana sostenible se tendrá que lograr una sinergia entre la red ciclista y la red de transporte urbano existente, de tal forma que no compitan el uno con el otro consiguiendo con ello una reducción del tráfico motorizado, redundando en mejoras ambientales, económicas y sanitarias para todos los ciudadanos.
- La Administración local debe adquirir políticas sobre una movilidad limpia, creando las infraestructuras necesarias para la seguridad de los usuarios de bicicletas y todo lo relacionado con la utilización y mantenimiento de estas infraestructuras.

- Además, la Administración debe dar ejemplo de fomento de uso de la bicicleta con sus propios trabajadores, creando en los centros de trabajo lugares de aparcamientos cómodos y seguros, adquiriendo bicicletas (en su caso eléctricas) para el desplazamiento entre dependencias y creando una unidad de la Policía Local en bicicleta.
- Hay que desarrollar más, si cabe, la legislación para dotar a los usuarios de una mayor seguridad vial. Para ello es muy interesante que se apruebe una Ordenanza Municipal de Movilidad, donde se regule en concordancia con el Reglamento General de Circulación el uso de la bicicleta en la ciudad. La FEMP sacó una ‘Ordenanza municipal tipo, reguladora del tráfico, sus aspectos de movilidad, su impacto ambiental y la seguridad vial’, donde se regulaba este modo de transporte de una forma clara y con el consenso con los colectivos implicados.
- Para el usuario de la bicicleta lo fundamental es la seguridad frente al robo, por ello hay que favorecer este factor. Por tanto, además de utilizar los amarraderos adecuados (como el utilizado en Tarragona, que aparecen en imágenes anteriores), también es muy importante informar al usuario de cómo debe actuar para evitar dichos robos con campañas informativas.
- A partir de la Oficina de Movilidad, organizar eventos tipo ‘Día de la Bicicleta’, ‘Día sin Humos’, ferias y exposiciones. Informar al ciudadano sobre servicios, actuaciones y campañas.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	30.000,00 €	i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.6.- Movilidad ciclista**

**7.6.3.- Infraestructuras**

**Actuación núm. 7.6.3.1.- Despliegue de infraestructuras de aparcamiento, alquiler y recarga de bicicletas**

**Objetivo:**

Complementar a la red de recorridos ciclistas para que los usuarios puedan circular con comodidad y fomentar así el uso de la bicicleta

**Descripción:**

- Instalación de aparcabicis en los centros educativos, ni en las zonas de paso y parada de transporte público, ni en las bolsas de aparcamiento, etc.
- Implantación de un sistema de bicicletas eléctricas de alquiler por uso, tal y como se hará en otras ciudades canarias como Las Palmas de Gran Canaria, con el fin de conectar por vía ciclista los puntos separados por importantes diferencias de cota. El alquiler de estas bicicletas será asequible a todos los bolsillos y será un método ideal para los desplazamientos cotidianos al trabajo o centro de estudios.
- Instalación de infraestructuras de aparcamiento, alquiler y recarga de bicicletas eléctricas en los tramos de carril bici, en las zonas de mayor concentración turística y en zonas clave del recorrido como inicios de recorrido, zonas de mayor afluencia de personas e intersecciones de vías principales como la Avenida del Puente y la Avenida marítima. Se trata ésta de una propuesta necesaria en muchos emplazamientos, una red de puntos de alquiler de bicicletas eléctricas inteligentes, geolocalizadas, con un sistema de conexión inalámbrica para recarga y sistema de bloqueo. Con cesta delantera con soporte para Smartphone y guardabarros con espacio para publicidad, si se quiere. En caso de robo, puede disponerse de un sistema de seguridad georeferenciado, que permita ubicar la bicicleta. La recarga puede hacerse mediante sistema

de emisión de códigos de verificación únicos. De tal manera que la batería solo permita la recarga automática por el sistema instalado. Quedando la bicicleta inutilizada mediante otro sistema de recarga que se pretenda aplicar. El servicio puede contribuir con la dinamización del comercio local, mediante la incorporación al sistema, a través de una app inteligente, y el uso de aparcamientos y las propias bicicletas como un nuevo soporte publicitario. Es un sistema modular y flexible, puesto que la instalación en la ciudad se puede realizar por fases o en función de la demanda, inclusive por demanda puntual en caso de grandes actos y/o eventos.



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	700.000,00 €	b) Implantación de Plan Director de la Bicicleta para su uso en la Movilidad Obligada.



## 7.7.- Distribución de mercancías

El tráfico de mercancías utiliza en unos casos, las mismas infraestructuras que el de personas, y en otros, infraestructuras específicas. Entre estos últimos podrían reseñarse los puertos y los aeropuertos de carga, que suelen dar servicio a áreas industriales o portuarias. Entre las primeras, calles y carreteras constituyen el ejemplo más evidente de infraestructuras compartidas por vehículos de mercancías (camiones, furgonetas) y de personas (vehículos ligeros, guaguas).

El viario público, es decir, las carreteras y calles, en las que coexiste el movimiento de personas y el de mercancías, puede sin embargo estar sometido a regulaciones específicas respecto a estas últimas, como son los itinerarios obligatorios para camiones, las prohibiciones de circulación de pesados a partir de un determinado tonelaje o dimensión, etc., de forma que la oferta de infraestructuras resultará matizada en relación a la posibilidad de circulación de mercancías.

El análisis de la oferta en lo relativo a las mercancías trata de identificar la existencia de infraestructuras específicas en el municipio, así como de aquellas que siendo compartidas están sometidas a alguna regulación específica al respecto. La movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales, pero también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como de la propia configuración del tejido urbano, de los rasgos del espacio público y las edificaciones.

Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente los que mayor impacto ambiental suponen. Igualmente, si el tejido urbano es poco denso en actividades o viviendas, los medios de transporte colectivos encontrarán dificultades para satisfacer las demandas de los usuarios, generándose un modelo de movilidad dependiente del automóvil. Del mismo modo, si se concibe el espacio público como un lugar de paso, pensado para la circulación, se reducirán las oportunidades de relación, socialización y juego, que caracterizan la trama urbana y, por consiguiente, serán poco atractivos los recorridos realizados en medios alternativos al automóvil.

Por tanto, la movilidad sostenible sugiere desarrollos urbanísticos que aprovechen al máximo la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano (caminando o en bicicleta), es decir, desarrollos urbanísticos guiados por los principios de cercanía, autonomía y riqueza del espacio público.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>			
<b>7.7.- Distribución de mercancías</b>		<b>7.7.1.- Aparcamientos específicos</b>	
<b>Actuación núm. 8.7.1.1.- Medidas para el fomento del uso del vehículo eléctrico en la distribución de mercancías</b>			
<b>Objetivo:</b>	Premiar a las empresas que usen medios no contaminantes para la distribución de su mercancías, con el fin de crear un municipio menos ruidoso y con un aire y un paisaje más limpios.		
<b>Descripción:</b>	<p>Crear zonas de carga y descarga exclusivas para reparto en medios electrificados o "eco", tanto en los medios convencionales (camiones, furgones y furgonetas), como en vehículos de pequeño tamaño (carros eléctricos, bicicletas eléctricas, etc.)</p> <p>Otorgar beneficios fiscales a empresas que distribuyan sus mercancías utilizando vehículos eléctricos.</p>		
<b>Prioridad</b>			<b>Coste estimado</b>
<b>CP</b>	<b>MP</b>	<b>LP</b>	<b>Actuaciones elegibles</b>
			h) Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales y la compra de vehículos alternativos para uso público y colectivo.
			n.d.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>				
<b>7.7.- Distribución de mercancías</b>		<b>7.7.2.- Infraestructuras compartidas</b>		
<b>Actuación núm. 7.7.2.1.- Implantación de espacios compartidos de distribución de mercancías</b>				
<b>Objetivo:</b> Fomentar una Zona de Bajas Emisiones en el municipio y eliminar de ella los vehículos pesados				
<b>Descripción:</b> Implantación de un espacio compartido de distribución de mercancías en las afueras del casco urbano, por iniciativa pública o público-privada, donde los distintos distribuidores lleven sus mercancías y, en combinación con un sistema de reparto de última milla en pequeña furgonetas eléctricas, se realicen los repartos; con el fin de alcanzar los objetivos de una creciente zona urbana Cero Emisiones, la reducción de ruidos y emisiones de dióxido de carbono, y la mejora de la calidad del aire, propiciando así la integración y la articulación multidisciplinaria para todos los usos de la calle.				
Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	800.000,00 €	h) Promover la penetración de vehículos propulsados con energías alternativas a través de la implantación de puntos de recarga en vía pública, aparcamientos públicos municipales y para flotas municipales y la compra de vehículos alternativos para uso público y colectivo.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.7.- Distribución de mercancías**

**7.7.3.- Regulación específica**

**Actuación núm. 7.7.3.1.- Implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**

**Objetivo:**

Garantizar que el aire en la ciudad sea aún más limpio y potenciar aún más los modos de transporte más sostenibles y lograr un cambio modal real.

**Descripción:**

Los vehículos más contaminantes tendrán restricciones en su acceso a la zona del centro de la ciudad, especialmente a la zona baja, desde la rotonda de la entrada sur al municipio hasta el barranco de las Nieves, incluyendo los accesos también por la parte alta.

A partir del 1 de enero de 2021, los vehículos tendrán que tener la norma Euro admitida en la siguiente tabla para ingresar a la Zona de Bajas Emisiones. Esto asegurará un aire más limpio para Breña Baja. Las condiciones de admisión a la Zona de Bajas Emisiones se volverán más estrictas a partir del 1 de enero de 2025.

Los vehículos no admitidos, a no ser que sean vehículos autorizados previo registro, no podrán circular por la zona delimitada en verde, tendrán que aparcar sus coches en los aparcamientos disuasorios.

El registro se realizará en las oficinas del Ayuntamiento.

PROYECTO PILOTO ZBE (2021-2025)			
NORMA EURO		DIÉSEL	GASOLINA, GAS NATURAL GLP
EURO 6/VI		Admitido	Admitido
EURO 5/V		Admitido	Admitido
EURO 4/IV		Admitido	Admitido
EURO 3/III con filtro de partículas		Admitido	Admitido
EURO 3/III sin filtro de partículas		Prohibido – excepto registro	Admitido
EURO 2/II		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
EURO 1/I		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
Antes de las Normas EURO		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.

<b>7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS</b>				
<b>7.7.- Distribución de mercancías</b>		<b>7.7.3.- Regulación específica</b>		
<b>Actuación núm. 7.7.3.2.- Medidas para el fomento de la distribución de mercancías sostenible</b>				
<b>Objetivo:</b> Impulsar el cambio cultural hacia una movilidad sostenible en uno de los sectores más reacios.				
<b>Descripción:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de concienciación logística a empresas para optimizar los recursos de distribución de mercancías y aprovechar los mismos vehículos para realizar el reparto a distintos clientes.</li> <li>• Reducción de los ruidos y emisiones asociados a la distribución de mercancías en las zonas de hospedaje, restauración y turísticas del municipio, para evitar el malestar asociado.</li> <li>• Políticas de gestión de la movilidad para empresas y grandes núcleos comerciales municipales (Supermercados, ferreterías, áreas comerciales concurridas, etc.).</li> </ul>				
Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	30.000,00 €	i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.



## 7.8.- Integración de la movilidad sostenible en políticas urbanísticas y espacios ciudadanos

El Plan Sectorial de Políticas Urbanísticas y Espacio Ciudadano se encarga de potenciar los espacios públicos que estimulen la movilidad peatonal y ciclista, y que creen proximidad, evitando la dependencia del automóvil. Todo ello fundamentado en hacer accesibles las vías y dotaciones recreacionales, tanto de carácter público, como de carácter privado.

En las ciudades se hacen las revoluciones y se producen las innovaciones. En las ciudades se produce el cambio y se construye el conocimiento. La ciudad es donde se produce la encrucijada del encuentro (la síntesis) entre la diferencia (variedad, heterogeneidad de sujetos, culturas, pensamientos y actividades) y la igualdad (en el acceso a los recursos y en los derechos de la ciudadanía), es decir, la ciudad es el lugar de la convivencia que se produce de forma recurrente al combinarse con el conflicto como proceso axiomático que permite avanzar en la satisfacción de las necesidades humanas, aunque, claro está, siempre en una tensión entre la imperfección de estos supuestos y la conquistas de los mismos.

Los ciudadanos forman parte de una ciudad accediendo a los derechos por adquisición de los mismos y no por una transmisión de carácter adscriptivo. Así, la ciudad se descubre como espacio de la política, ya que es donde se produce el encuentro de lo que es diverso, asociación que promueve el desarrollo de los complejos procesos sociales para superarlo, para construir nuevas síntesis conflictivas convivenciales, y eso es así porque irremediamente se produce la interdependencia de los elementos que hacen la ciudad. La participación de las partes, de los elementos, de los actores, es lo que permite incorporarse al juego de la política en un sentido de creación permanente y en una orientación que hace de la satisfacción de las necesidades una estrategia humana relacional.

La mirada relacional se produce en la ciudad. La autonomía personal que confiere la ciudad se construye, paradójicamente, desde la dependencia que el sujeto tiene del medio social y, particularmente, de la propia interactividad de las relaciones urbanas, es decir, de la interdependencia. Precisamente, la conciencia del yo individual que se adquiere en la ciudad se produce a través de la alteridad u otredad. Dicho de otro modo, las necesidades humanas se satisfacen en la ciudad merced a la interactividad que en ella se ocasiona entre sus heterogéneos componentes, y esto nos ayuda también a entender cómo las necesidades conforman un sistema complejo de tal suerte que la satisfacción de cada una de ellas depende de la satisfacción adecuada de las demás. Queremos adoptar este punto de partida que nos permite pensar que la participación es un derecho porque es una necesidad humana.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.8.- Políticas urbanísticas y espacios ciudadanos**

**7.8.1.- Espacios específicos para movilidad sostenible**

**Actuación núm. 7.8.1.1.- Medidas para el fomento de los espacios ciudadanos y la intermodalidad**

**Objetivo:** Recuperar los espacios para las personas y desplazar los vehículos a la carretera, al garaje o al olvido.

**Descripción:**

- La planificación urbanística debe velar por la creación y reforma de tramas y tejidos urbanos en los que se puedan satisfacer las necesidades de desplazamiento de bienes y personas.
- Establecer las condiciones urbanísticas que permitan la satisfacción de las necesidades básicas sin tener que recurrir al transporte motorizado. Los equipamientos, la actividad económica, las viviendas etc., en el radio de acción de la marcha a pie y la bicicleta.
- Configurar las redes y el espacio público desde la perspectiva de las personas que caminan, pedalean o emplean el transporte colectivo. Comodidad, atractivo ambiental y social y seguridad para toda la población en sus recorridos no motorizados y en el acceso al transporte colectivo.
- Eludir estructuras urbanísticas dependientes del automóvil, es decir, espacios cuya movilidad sólo queda satisfecha adecuadamente mediante el uso del coche.
- Incrementar la dotación peatonal del Casco Urbano con la modificación de vías vehiculares actuales en vías peatonales.

- Creación de espacios públicos dinámicos (Zonas Verdes), que no sean sólo para circular sino también para habitar, para conversar, para jugar, para pasear. La riqueza social y ambiental estimula la movilidad peatonal y ciclista.
- Adecuación de los límites de velocidad al tejido urbano, dado que las velocidades de circulación repercuten en la calidad y seguridad del espacio público y en la generación de condiciones apropiadas o no apropiadas para los diferentes modos de movilidad.
- Desarrollar los equipamientos, infraestructuras y espacios libres y aumentar la diversidad y la calidad de la oferta turística y de ocio.
- Recuperación de espacios para el peatón en detrimento del vehículo privado con actuaciones de peatonalización, ensanchado de aceras y creación de zonas estanciales.
- Regulación del estacionamiento, convirtiendo las grandes zonas de aparcamiento en Zonas de Estacionamiento Limitado ZEL que permitan un uso más efectivo de los espacios ciudadanos.
- Garantizar la accesibilidad universal en el viario y los medios de transporte.
- Incorporación de información dinámica en pantallas LED en exteriores y en aplicaciones móviles sobre movilidad en zonas comerciales abiertas y espacios ciudadanos.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	Varias.

## 7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético

El Plan Sectorial de Mejoras de la Calidad Ambiental y Ahorro Energético trata de los niveles sonoros y de contaminación en el aire a los que la población de Breña Baja está sometida. Altos niveles de ruido producidos por la circulación y la contaminación por el uso de combustibles fósiles, son algunos de los detonantes.

El vehículo eléctrico es una tecnología enfocada a dar solución a los problemas de la sociedad derivados de la propia actividad diaria, algo tan sencillo como un trayecto urbano de casa al trabajo tiene consecuencias que quizás no se observan día a día, pero sí con el paso de los años.

El modelo planteado extraído del 'Estudio de Implantación del Vehículo Eléctrico en Canarias' ofrece información y previsiones sobre los parámetros de una movilidad eléctrica integrada (número de vehículos a alcanzar, estaciones de recarga de la red, planes de acción con estimaciones de inversión, etc.), y la afección que tiene este modelo de movilidad sobre la principal fuente de abastecimiento: el sistema eléctrico. De esta manera, se realizan estimaciones para la implantación del vehículo eléctrico en el intervalo de años existentes entre 2013 y 2030, con un objetivo para el 2030 que es disponer de una flota eléctrica que suponga el 20% de los vehículos totales. Se ha sugerido que las políticas para conseguir un desarrollo sostenible deberían basarse en tres principios generales:

- Los recursos renovables no se deben utilizar más rápido que sus tasas de generación.
- Los recursos no renovables no se deben utilizar con mayor rapidez que la puesta a disposición de sustitutos.
- Las emisiones de contaminación no deben superar la capacidad de asimilación del medioambiente.

El sector del transporte, no se basa en ninguno de los tres principios citados anteriormente, donde:

- Consumen grandes cantidades de materiales para la construcción de infraestructuras.
- Alto grado de dependencia de combustibles fósiles.
- Este alto grado de dependencia de los combustibles fósiles repercute en una gran cantidad de emisiones contaminantes a la atmósfera.

## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético

#### 7.9.1.- Intensidad del ruido

##### Actuación núm. 7.9.1.1.- Medidas para la reducción de la contaminación acustica

**Objetivo:** Reducir la intensidad del ruido en la ciudad y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y turistas

**Descripción:**

- Desarrollar un Mapa de Ruido Ambiental
- Silenciadores.
- Sustitución de vehículos de combustión interna por vehículos eléctricos.
- Reducción de los límites de velocidad en vías próximas a entornos residenciales y en las carreteras urbanas:
  - Calles de Plataforma Única: máximo 10 km/h.
  - Calles dentro de barrios: máximo 20 km/h.
  - Calles que conecten barrios: máximo 30 km/h.
  - Vías que unan núcleos poblacionales: máximo 40 km/h.
- Incentivos a las empresas por el uso de camiones con bajas emisiones y/o eléctricos.
- Normativa más restrictiva.



- Limitación del tráfico rodado.
- Peatonalización de calles de áreas residenciales densas.
- Carriles bici.
- Ampliación de zonas verdes.
- Reductores de velocidad.
- Ubicación de estaciones de medición de la calidad del aire y niveles sonoros en las principales vías urbanas de la ciudad.



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	Varias.

## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético

#### 7.9.2.- Intrusión visual

##### Actuación núm. 7.9.2.1.- Medidas para la reducción de la contaminación paisajística y visual

**Objetivo:** Reducir la intrusión visual de los vehículos y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la experiencia turística

**Descripción:**

- Retirada de los aparcamientos en vía pública. Compensar estas plazas en los aparcamientos disuasorios repartidos en la periferia del Casco Urbano.
- Optimización de las áreas disponibles para carga y descarga de mercancías. Con horarios establecidos de días y horas.
- Retirada de señalética en los casos donde haya sobresaturación y su lenguaje no sea claro.
- Retirada del mobiliario urbano, como luminarias, postes, arbolado etc., que interfieran en una visualización clara tanto para conductores como peatones.
- Fomentar el transporte público urbano, a poder ser eléctrico, haciéndolo más atractivo aumentando las frecuencias e incorporando nuevas tecnologías al servicio.
- Soterramiento de contenedores. Recogidas diferenciadas y adaptadas al uso comercial o residencial del núcleo histórico.



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	Varias.

**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético**

**7.9.3.- Calidad del aire**

**Actuación núm. 7.9.3.1.- Implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**

**Objetivo:**

Garantizar que el aire en la ciudad sea aún más limpio y potenciar aún más los modos de transporte más sostenibles y lograr un cambio modal real.

**Descripción:**

Los vehículos más contaminantes tendrán restricciones en su acceso al casco urbano del municipio

A partir del 1 de enero de 2021, los vehículos tendrán que tener la norma Euro admitida en la siguiente tabla para ingresar a la Zona de Bajas Emisiones. Esto asegurará un aire más limpio para Breña Baja. Las condiciones de admisión a la Zona de Bajas Emisiones se volverán más estrictas a partir del 1 de enero de 2025.

Los vehículos no admitidos, a no ser que sean vehículos autorizados previo registro, no podrán circular por la zona delimitada en verde, tendrán que aparcar sus coches en los aparcamientos disuasorios.

El registro se realizará en las oficinas del Ayuntamiento.

PROYECTO PILOTO ZBE (2021-2025)			
NORMA EURO		DIÉSEL	GASOLINA, GAS NATURAL GLP
EURO 6/VI		Admitido	Admitido
EURO 5/IV		Admitido	Admitido
EURO 4/IV		Admitido	Admitido
EURO 3/III con filtro de partículas		Admitido	Admitido
EURO 3/III sin filtro de partículas		Prohibido – excepto registro	Admitido
EURO 2/II		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
EURO 1/I		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro
Antes de las Normas EURO		Prohibido – excepto registro	Prohibido – excepto registro

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	i) Campañas de concienciación en movilidad sostenible.

gbx5



**7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS**

**7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético**

**7.9.4.- Red Española de Ciudades por el Clima**

**Actuación núm. 7.9.4.1.- Inclusión del municipio en Red Española de Ciudades por el Clima**

**Objetivo:** Lograr mejores resultados en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos.

**Descripción:** Inclusión de Breña Baja en la Red Española de Ciudades por el Clima, la Sección de la FEMP formada por los Gobiernos Locales que están integrando en sus políticas la mitigación y adaptación al cambio climático. La Red surge por la necesidad detectada entre los Ayuntamientos de coordinarse en la lucha contra el cambio climático. Desde su constitución, coordina e impulsa las políticas locales de lucha contra el cambio climático de las ciudades y pueblos españoles, permitiendo alcanzar mejores resultados en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos. La Red es un instrumento de apoyo técnico que ofrece herramientas para que los Gobiernos Locales alcancen sus objetivos. Asimismo, es el principal medio para trasladar los objetivos de la política nacional de cambio climático y gestión de la energía a la escala local.

Actualmente, en los Gobiernos Locales de la Red reside más del 60% de la población española. Para formar parte de la Red, los Gobiernos Locales deben cumplir unos requisitos formales, siendo los más importantes un acuerdo municipal para la adhesión a la Red, la designación de un representante político y otro técnico, y el pago de una cuota anual; y unos requisitos sectoriales, que podrán variar en función del grado de compromiso que los municipios quieran asumir con su incorporación a la Red.

El municipio deberá determinar un conjunto de actuaciones con carácter de criterio de mínimos para su adhesión, que deberán incorporarse en un Plan de Actuación, aprobado por el municipio, que incluya medidas en los ámbitos de energía, transportes, edificación y planeamiento urbano, con la finalidad de sentar las bases institucionales para la progresiva reducción de la emisión de gases de efecto invernadero en el municipio. Además de los requisitos específicos de actuación, las ciudades que participen en la Red deberán asumir los compromisos adoptados en el Acuerdo de París, aprobado en la COP 21, que establece el marco global de lucha contra el cambio climático y promueve una transición hacia la economía baja en emisiones y resiliente al cambio climático.

Los Objetivos de la Red están en relación con las temáticas de esta Guía Metodológica, estos son:

- Promocionar las actuaciones en cambio climático en los Gobiernos Locales
- Actuar como foro de intercambio de experiencia entre entidades
- Aportar soluciones y medidas que puedan implantar los Ayuntamientos para frenar el cambio climático
- Colaborar en proyectos conjuntos con los municipios
- Desarrollar acciones de información y sensibilización
- Dar apoyo técnico a los gobiernos locales para que alcancen sus objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático

<http://www.redciudadesclima.es/>



Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	n.d.	j) Otras actuaciones.

## 7.- PLAN DE ACTUACIÓN PMUS

### 7.9.- Calidad ambiental y ahorro energético

### 7.9.4.- Red Española de Ciudades por el Clima

#### Actuación núm. 7.9.4.2.- Elaboración de un Plan de Eficiencia Energética.

#### Objetivo:

Análisis de la situación actual de las Instituciones Locales del municipio para identificar las opciones más viables desde el punto de vista técnico y económico, para alcanzar los compromisos medioambientales asumidos.

#### Descripción:

El alcance del proyecto engloba tanto trabajos de auditorías de eficiencia energética como iniciativas relacionadas con el impulso de las energías renovables y los servicios urbanos siempre manteniendo el foco en la sostenibilidad.

Los trabajos se han dividido en torno a cuatro ejes:

- Eficiencia Energética.
- Energía Sostenible.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Modelo Operaciones y Tecnología.

*Beneficios:*

Se pretende que el proyecto genere los siguientes beneficios:

- Generar importantes **ahorros económicos** a partir del incremento de la **eficiencia energética** de los equipos consumidores de energía de la Isla.
- Atraer **nuevos inversores** que permitan seguir desarrollando la isla y beneficiando a todos sus habitantes, con el desarrollo de un **nuevo sector económico**.
- Una **mejora perceptible de los servicios a los ciudadanos** a través de la movilidad y telecomunicaciones.
- Reforzar el posicionamiento internacional de la isla como **destino turístico sostenible** a través del concepto de Isla Inteligente.

Prioridad			Coste estimado	Actuaciones elegibles
CP	MP	LP	80.000,00 €	j) Otras actuaciones.