



Calahorra



Unión Europea

Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa



Plan de Acción



Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa 



Unión Europea



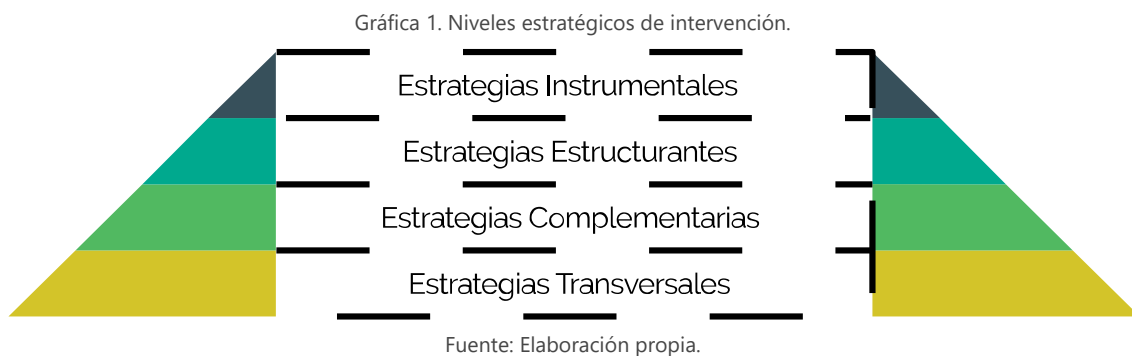
Índice

0.	ESTRATEGIAS DE ACCIÓN	1
0.1.	E.6. Plan de Integración y Competitividad del Transporte Público Urbano.....	3
0.1.1.	Lógica de la Estrategia.....	3
0.1.2.	Propuestas y Acciones.....	3
0.1.3.	Horizonte de implantación de la Estrategia.....	15
0.1.4.	Representación gráfica de la Estrategia	16

0. Estrategias de Acción

Atendiendo a las necesidades de movilidad de Calahorra, y para poder alcanzar los objetivos anteriormente descritos, se propone el desarrollo e implantación de **8 estrategias agrupadas en cuatro niveles de intervención: instrumentales, estructurantes, complementarias y transversales.**

Cada Estrategia de Actuación se articula en una serie de propuestas correctoras y acciones concretas, complementarias entre sí. De esta manera se atenderán retos y objetivos específicos y, al mismo tiempo, contribuirán a otros objetivos y combinarán con otras estrategias y acciones para que sean efectivas.



La lógica de esta clasificación responde a un proceso de priorización según el mayor o menor grado o capacidad de cambio de cada estrategia para alcanzar los resultados esperados (descritos anteriormente), y generar un modelo de movilidad local más sostenible. Las estrategias que se plantean son las siguientes:

- **Estrategias Instrumentales.** Necesarias para la correcta planificación, coordinación, operatividad e implementación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible durante los próximos años.
 - E1. Plan de Actuación Sobre el Vialio
 - Propuesta E1.1. Infraestructuras lineales y de circulación perimetrales a la ciudad.
 - Propuesta E1.2. Infraestructuras lineales y de circulación interzonales
 - Propuesta E1.3. Infraestructuras lineales y de circulación del Casco Histórico
 - E2. Plan Sectorial "Visión Cero"
 - Propuesta E2.1. Limitaciones de velocidad en vías urbanas
 - Propuesta E2.2. Zonas 20
 - Propuesta E2.3. Conversión de intersecciones y pasos peatonales
 - Propuesta E2.4. Mejora y adecuación de la señalización vial de Calahorra

- **Estrategias Estructurantes.** Compuestas por un conjunto de propuestas y acciones catalizadoras del cambio de modelo de movilidad.
 - E3. Plan de Regulación Integral del Estacionamiento
 - Propuesta E3.1. Áreas de Prioridad Residencial
 - Propuesta E3.2. Red de Aparcamiento Urbano Integrado
 - Propuesta E3.3. Adecuación de la oferta de aparcamiento
 - Propuesta E3.4. Sistema de información inteligente y señalización variable
 - E4. Plan Táctico para la Movilidad de Proximidad y Dinamización Local
 - Propuesta E4.1. Red de Itinerarios Accesibles del Casco Histórico
 - Propuesta E4.2. Ampliación Táctica del Espacio Peatonal del Ensanche Residencial
 - Propuesta E4.3. Caminos Escolares Seguros
- **Estrategias Complementarias.** Representan el compendio de propuestas que reforzarán la estructura necesaria para el cambio de modelo desde una visión integradora y eficiente del PMUS.
 - E5. Plan "día a día" en Bicicleta
 - Propuesta E5.1. Ampliación de itinerarios e infraestructura ciclista
 - Propuesta E5.2. Servicios de apoyo a la red ciclista
 - Propuesta E5.3. Promoción de la bicicleta como modo de transporte
 - E6. Plan de Integración y Competitividad del Transporte Público
 - Propuesta E6.1. Promoción de la intermodalidad del transporte colectivo
 - Propuesta E6.2. Ampliación línea de autobús urbano
 - Propuesta E6.3. Mejoras de accesibilidad, información y diseño universal
 - E7. Plan de Mejorar en la Distribución de Mercancías Urbanas
 - Propuesta E7.1. Mejora y racionalización de la operativa de carga y descarga
- **Estrategias Transversales.** Incide sobre el resto de las estrategias y ayuda a generar un tratamiento integrado y eficiente del cambio de modelo de movilidad.
 - E8. Plan de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible
 - Propuesta E8.1. Gestión y Armonización Participativa de la Movilidad Sostenible
 - Propuesta E8.2. Gestión normativa de la movilidad sostenible

0.1.E.6. Plan de Integración y Competitividad del Transporte Público Urbano

Lograr que las personas se muevan dentro de Calahorra en otros modos diferentes al coche requiere de una red de servicios que proporcionen soporte al transporte público urbano y, a su vez, este modo colectivo sirva una oferta adecuada al modelo de ciudad compacta, con cobertura a todas las áreas residenciales y espacios dotacionales del núcleo urbano.

0.1.1. Lógica de la Estrategia

Se proponen a continuación una serie de acciones que permitirán cohesionar territorialmente Calahorra mediante una mayor permeabilidad y ampliación del servicio de autobús entre el Ensanche Residencial y el Casco Histórico a la ciudad.

También se abordará el acceso equitativo mediante propuestas encaminadas a mejorar la integración e información del servicio a la ciudadanía, con independencia de su condición física, psíquica o sensorial. Abordando también la implementación de medidas de "atracción y promoción" que las nuevas evoluciones tecnológicas pueden proveer.

Estos aspectos buscan mantener y mejorar el panorama de la movilidad colectiva como opción sostenible frente al coche para los desplazamientos internos. Así como también, y ante el momento de coyuntura que ha significado 2020, revertir la amenaza e impacto de la COVID-19 sobre la confianza de viajar en transporte público, un medio y entorno que, de acuerdo a diversos estudios científicos, es totalmente seguro frente al virus siempre y cuando se cumpla con las medidas de seguridad: empleo obligatorio de la mascarilla, continuos procesos de desinfección y limpieza de los vehículos, ventilación constante para renovar el aire y disminuir el riesgo de contagio, entre otros.

Y como pieza imprescindible, dado que el centro de la movilidad son las personas usuarias, y que los proyectos de transporte inciden directamente en la vida de la ciudadanía, esta estrategia girará en torno a la construcción de una nueva estación intermodal para Calahorra, que permitirá la integración de la estación de buses en la de ferrocarril.

0.1.2. Propuestas y Acciones

Los principios básicos de la estrategia son la conectividad e intermodalidad, estructurándose en tres propuestas y cinco acciones para mejorar la competitividad y servicio del transporte colectivo en el municipio.

Propuesta E6.1. Promoción de la intermodalidad del transporte colectivo

El objetivo principal de esta propuesta es reforzar el intercambio modal entre el transporte público urbano e interurbano (tren y autobús) y de sus servicios para la ciudadanía a través de la construcción de la estación intermodal de Calahorra, que permitirá la integración de la estación de autobuses en la de ferrocarril

a) Acción E6.1.1. Estación Intermodal de Calahorra

El Ayuntamiento de Calahorra ha aprobado la contratación del proyecto para una nueva estación Intermodal de la ciudad. La acción por realizar tendrá un ámbito de más de 9.000 m² entre la creación de un nuevo vial, la creación de la estación, la urbanización y ajardinamiento de espacios y la actuación en el edificio de la actual estación de tren y en dos naves más.

Gráfica 2. Vista cenital del entorno de las calles Viacampo y Pedro Lepe.



Gráfica 3. Detalle del proyecto para una nueva estación Intermodal

Supondría además abrir un nuevo acceso de conexión entre la estación de trenes y la calle Viacampo por un vial que ya se encuentra construido en buena parte (véase Estrategia 1), mejorando en gran medida el acceso a Calahorra por la antigua carretera de San Adrián.

Dada su cercanía al área urbana de Calahorra, la acción contemplará la prolongación de la avenida Valvanera, así como la mejora sustancial del área peatonal de la avenida Estación.

Desde la óptica de la movilidad urbana, los beneficios de esta acción son múltiples. Siendo inseparables a estos la utilidad de las acciones para favorecer la permeabilidad del entorno y facilitar la interacción entre los medios de transporte autobús y ferroviario, urbano e interurbano, en una única instalación, mejorando así la competitividad, coordinación y prestación de los servicios.

Propuesta E6.2. Ampliación línea de autobús urbano

Calahorra dispone de una línea circular de transporte público urbano con una frecuencia de paso adaptada a la demanda actual, aunque con un área de influencia de servicio y cobertura notablemente orientada al Ensanche Residencial de la ciudad. Para usuarios con origen o destino Casco Histórico es un servicio poco práctico o atractivo, llevando a muchas personas a optar por modos de desplazamiento más contaminantes.

Además, Calahorra dispone de una estación de autobuses interurbanos, una estación de ferrocarril, y dos paradas terminales de la línea de transporte público urbano que no se encuentran interconectadas entre sí. Por ello, el Gobierno Local y Regional apuestan por la construcción de una estación intermodal a ser emplazada en terrenos sobrantes a la actual estación de ferrocarril, descrita en la estrategia E1 del plan.

Para solucionar estos problemas concretos, se prevén acciones para cada Ámbito de Actuación Integral del PMUS que, junto al aumento de la cobertura en origen y destino, buscan mejorar la calidad del servicio a través de la remodelación de la línea urbana, sin perjuicio de disminuir la cobertura actual a centros generadores de viajes.

a) **Acción E6.2.1. Estudio de prestación y ampliación del servicio de transporte público**

La presente acción se centra en mejorar la oferta del transporte colectivo urbano de las zonas residenciales del Casco Histórico hacia centros atractores y de servicios del Ensanche de la Ciudad. La permeabilización del transporte público al Casco Histórico está orientada a la población residente y visitantes para proporcionar accesibilidad y mayor dinamismo a la zona.

La mejora del transporte público en esta área resultará de la ampliación de los recorridos previstos a continuación:

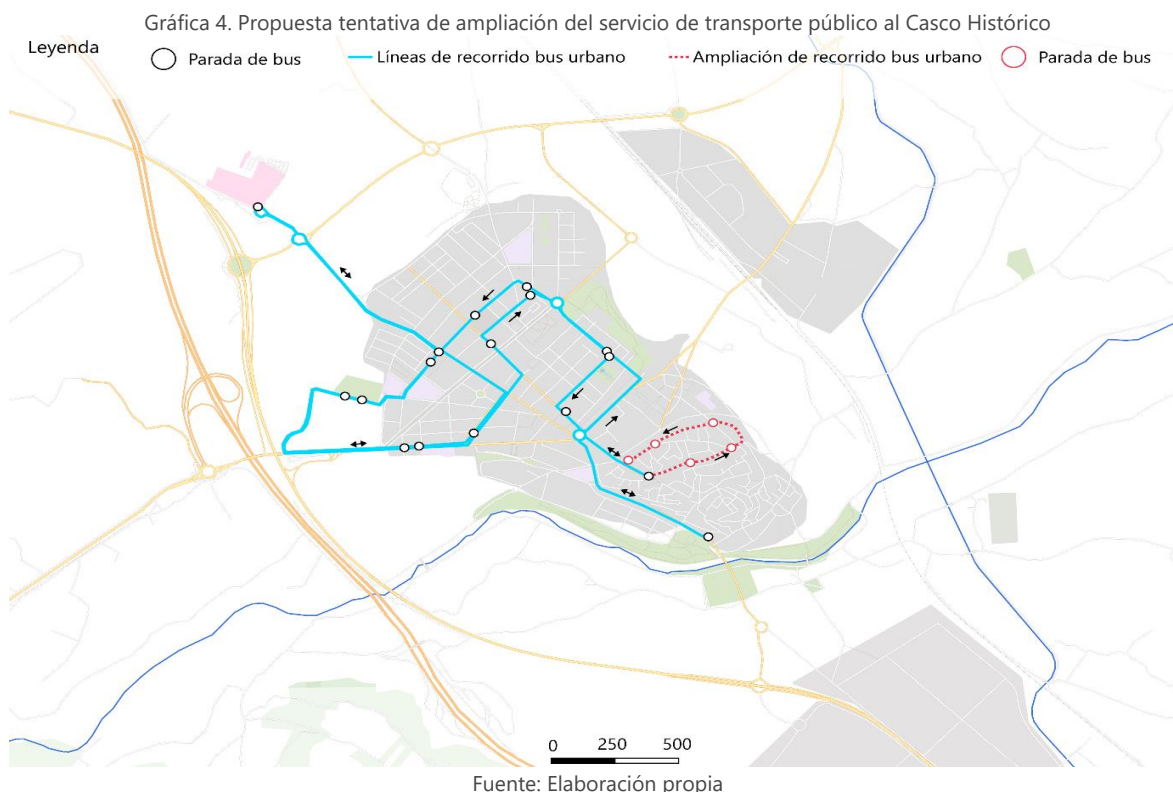
- **Plaza El Raso – Hospital.** Desde la parada inicial de Plaza El Raso se prevé ampliar el servicio hacia las calles Santiago, San Blas, Pastores y Sol, para incorporarse al recorrido actual desde la intersección con la calle Grande en dirección Glorieta de Quintiliano y Ensanche Residencial.
La extensión del ramal proyectado sumará 1,02 kilómetros de recorrido por el Casco Antiguo y atenderá las necesidades de movilidad de los vecinos y vecinas de la zona hacia los centros generadores de actividad del Ensanche Residencial, como el Hospital, Centro de Salud, Centro Joven, entre otros, y a futuro, la estación intermodal.
- **Hospital – Plaza El Raso.** El nuevo recorrido de la línea generará una ampliación circular al llegar a Plaza El Raso, continuando por calle Santiago, San Blas, Pastores y Sol para regresar a esta parada terminal. De esta manera se generará una red conectiva tanto para residentes del Casco Antiguo como del Ensanche Residencial que permitirá y facilitará el uso del transporte público como medio de transporte cotidiano entre ambas áreas.

Dada la topografía del Casco Histórico y el esfuerzo físico que representa el caminar en un área de calles y travesías con pendientes cambiantes, se prevé una menor distancia entre paradas de autobús. De esta manera, se propone estudiar la implantación de 5 paradas nuevas:

- Cuatro Esquinas: intersección de las calles Santiago y Cuatro Esquinas.
- Santiago: intersección de las calles Santiago y Sol.
- Eras: intersección de las calles San Blas y Eras.
- Pastores: intersección de las calles Pastores y Sol.
- Sol: intersección de las calles Sol y Grande.

La ruta de ida y vuelta quedaría conformada de la manera siguiente:

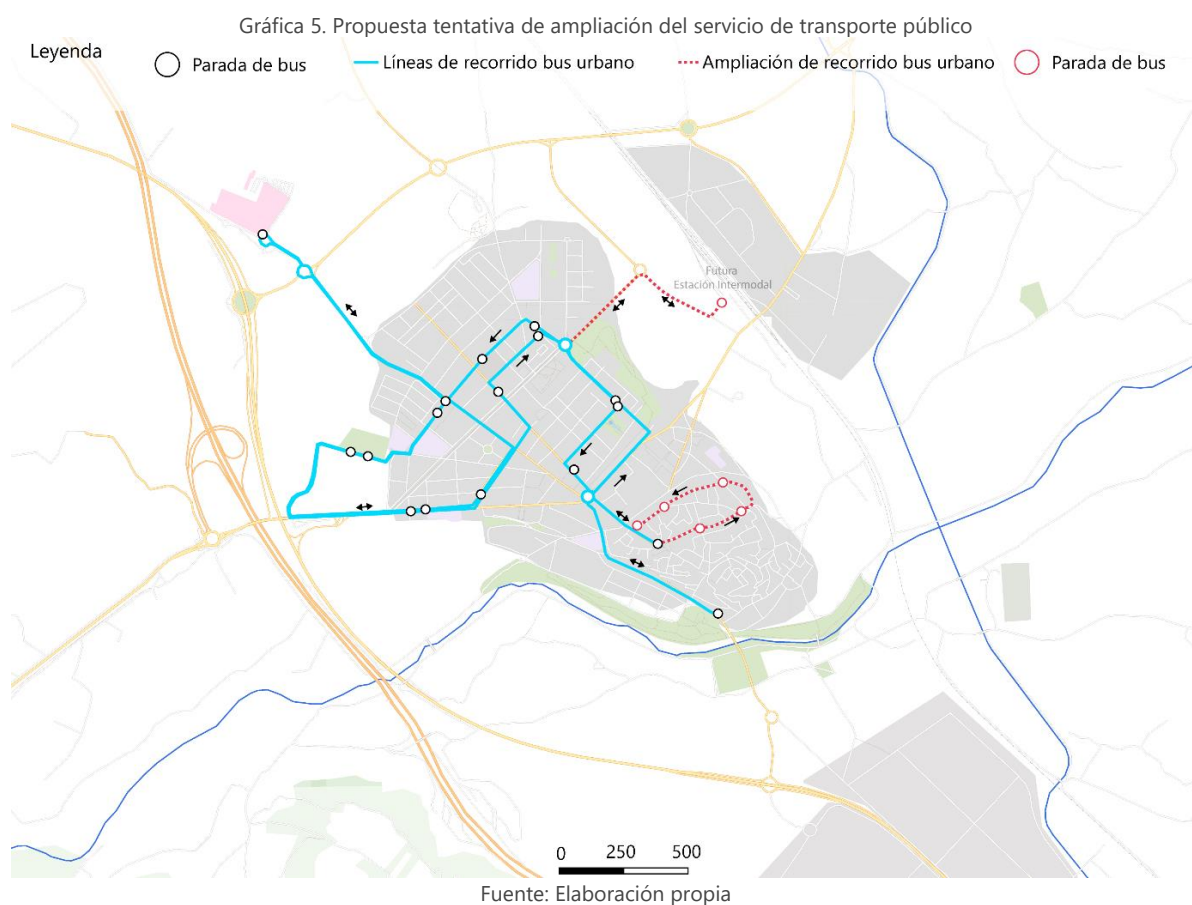
- **Plaza El Raso – Hospital.**
 - Longitud del itinerario: 4,77 kilómetros.
 - Paradas: Plaza El Raso, **Cuatro Esquinas, Santiago, Eras, Pastores, Sol**, Gral. Gallarza (frente Ayuntamiento), Avenida del Pilar, (correos), B-5, Ramón Subirán, Avda. Achutegui de Blas, Avda. Numancia (Centro de Salud), Piscinas, Plaza de Toros, Hospital.
- **Hospital – Plaza El Raso.**
 - Longitud del itinerario: 6,18 kilómetros.
 - Paradas: Hospital, Pza. de Toros, Piscinas, Av. Numancia (centro de salud), Avda. Achutegui de Blas, Gral. Gallarza (silo), Julio Longinos (B-5), Correos, Ayuntamiento, Catedral, Plaza El Raso, **Cuatro Esquinas, Santiago, Eras, Pastores, Sol**, Plaza El Raso.



Para el **Ensanche Residencial**, la medida prevé, en un medio y largo plazo, la prolongación del servicio hacia la futura estación intermodal.

- **Plaza El Raso – Hospital.** El ramal de ampliación será de 1,6 kilómetros y discurrirá por la av. Valvanera y calle Viacampo, incorporando una parada en la estación intermodal entre el tramo actual de servicio entre la avenida del Pilar y área residencial B-5.
 - Longitud de itinerario: 6,37 kilómetros.
 - Paradas: Plaza El Raso, Cuatro Esquinas, Santiago, Eras, Pastores, Sol, Gral. Gallarza (frente Ayuntamiento), Avenida del Pilar (Oficina de Correos), **Estación Intermodal**, B-5, Ramón Subirán, Avda. Achutegui de Blas, Avda. Numancia (Centro de Salud), Piscinas, Plaza de Toros, Hospital.

- **Hospital – Plaza El Raso.** Recorrido similar al actual, el cual se prolongará 1,6 km hacia la estación intermodal entre las paradas de calle Longinos y avenida del Pilar (Oficina de Correos).
 - Longitud del itinerario: 7,78 kilómetros.
 - Paradas: Hospital, Pza. de Toros, Piscinas, Av. Numancia (centro de salud), Avda. Achutegui de Blas, Gral. Gallarza (silo), Julio Longinos (B-5), **Estación Intermodal**, Av. del Pila (Oficina de Correos), Ayuntamiento, Catedral, Plaza El Raso, Cuatro Esquinas, Santiago, Eras, Pastores, Sol, Plaza El Raso.



Las medidas de readaptación de la línea urbana, tanto la ampliación del servicio al Casco Histórico como a la futura Estación Intermodal de Calahorra, deberán servir de base a futuros estudios de ampliación y frecuencia del servicio para su implantación.

Por último, esta propuesta no afecta la realización de los servicios extraordinarios mensuales al cementerio San Lázaro con salida desde el Ayuntamiento a las 16:30 h, y regreso desde el cementerio a las 17:30 h.

b) **Acción E6.2.2. Adquisición de minibuses**

Entre las acciones para la remodelación y ampliación de la línea de autobús que operara en la ciudad, es necesario reforzar y actualizar la flota actual con nuevos minibuses eléctricos cuyas dimensiones permitan mejorar el acceso de los autobuses a zonas que por su configuración y trama urbana no podían disponer hasta ahora de este servicio.

La gama de autobuses eléctricos en el mercado dispone de modelos de altas prestaciones medioambientales. Con diseños adaptativos y de dimensiones compactas (6m de longitud por 2,1 m de ancho) y con capacidades variantes entre los 25 y 34 pasajeros.

Gráfica 6. Ejemplo de minibús eléctrico



Fuente: Ayuntamiento de Madrid

La renovación y electrificación de la flota de minibús debe ser contemplada como criterio fundamental de adjudicación y requisito esencial para próximas concesiones del transporte urbano municipal, por motivos y exigencias medioambientales.

c) Costes de implantación

El presupuesto de esta medida está directamente relacionado con la concesión del servicio de explotación que se considere (municipal o mediante concesión). Se recomienda continuar con el modelo de concesión, de esta manera el Ayuntamiento de Calahorra no incurre en ningún coste de implantación de la medida.

Tabla 1. Presupuesto de carácter estimativo para la ampliación de línea de autobús urbano.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E6.2.1. Estudio de prestación y ampliación del servicio de transporte público	30.900,00 €
Estudio de prestación del servicio	
Acción E6.2.1. Estudio de prestación y ampliación del servicio de transporte público	6.575,80 €
Suministro y montaje de poste de autobús y parte proporcional de elementos de información y señalización	
Acción E6.2.2. Adquisición de minibuses y puntos de recarga	208.800,00 €
Total (sin impuestos)	246.275,80 €
Impuesto sobre el Valor Añadido (21%)	51.717,92 €
Total (con impuestos)	297.993,72 €
Operación y mantenimiento de la reordenación de la línea	110.000 €

*Incluye presupuesto de ejecución material, gastos generales y beneficio industrial

Fuente: elaboración propia.

Propuesta E6.3. Mejoras de accesibilidad, información y diseño universal

Tradicionalmente, el diseño, la construcción y la operación de los sistemas de transporte público en las ciudades responde a criterios y esquemas de planeación enfocados en el usuario promedio, asumiendo patrones observables de movilidad como un reflejo de las necesidades de viaje de toda la población. Esto ha llevado a la estandarización de características y necesidades que han resultado en sistemas diseñados para usuarios de características específicas que no reconocen, entre otros aspectos, la diversidad física y cognitiva de todos los habitantes, generando efectos de exclusión social.

Por ello, el objetivo de esta propuesta es poner en práctica soluciones innovadoras que mejoren el acceso, aborden la desigualdad y proporcionen una movilidad urbana más segura e igualitaria.

a) **Acción E6.3.1. Mejoras en las prestaciones de accesibilidad de las personas a las paradas de transporte público.**

En cuanto al estado en que se encuentran las paradas de autobús, el diagnóstico del PMUS destaca que 15 de las 17 paradas existentes no presentan las condiciones idóneas para una prestación eficiente, cómoda y, sobre todo, útil, ya que o no son accesibles de forma segura por personas con movilidad reducida o limitaciones sensoriales (ej. visión reducida, viaje con carritos de bebé, uso de silla de ruedas, entre otras), o su diseño dificulta la estancia o movilidad mientras se espera el transporte público.

Gráfica 7. Izq. situación actual de parada de autobús urbano. Der. Situación esperada



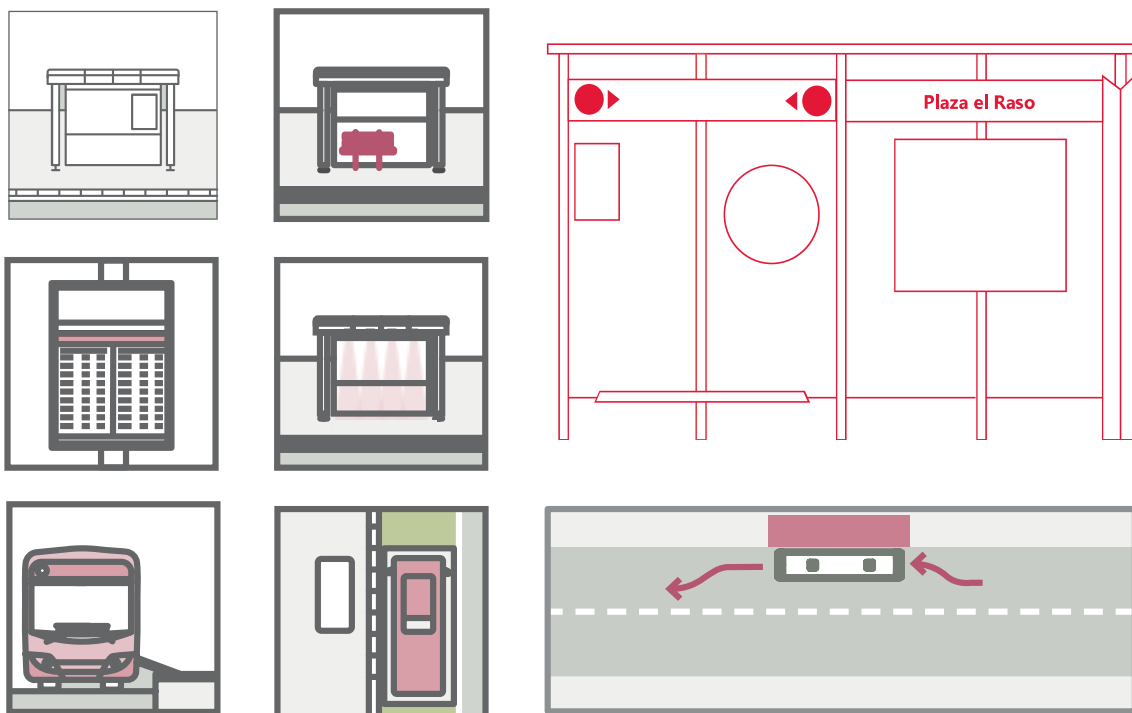
Fuente: Elaboración propia

Para ello se plantean varias soluciones:

- En **paradas terminales**, dadas su condición de paradas obligatorias que sirven para la regularización de horarios, se propone introducir las mejoras sustanciales siguientes:
 - **Fundación Hospital Calahorra**
 - Dotar de señal de preaviso de parada de bus a la entrada de la rotonda.
 - Dotar de luz artificial a la parada.
 - Mejorar la señalización de la plataforma viaria en calzada mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes.
 - Mejorar la información del servicio mediante un esquema del recorrido de la línea que tendrá una dimensión de altura mínima de 14 cm x 10 cm de ancho, indicando la parada en la que se encuentra, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, y las frecuencias de este.
 - Disposición de información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille, así como un sistema de información sonora a la llegada y salida del autobús.
 - Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros.
 - Modificar el área de abordaje para el cumplimiento de los requisitos de accesibilidad universal.
 - Mejorar los bordillos de impacto de las ruedas de autobuses y espacio transición para permitir el acceso a nivel de acera
 - **Plaza El Raso**
 - Suministrar e instalar una marquesina en la que su estructura esté conformada por laterales y techos cerrados de materiales adaptados al clima de Calahorra, que atienda la necesidad de los usuarios de resguardarse a las inclemencias meteorológicas, y que posibilite el flujo peatonal en un ancho mínimo libre de paso de 90 cm.
 - Dotar de luz artificial y mobiliario urbano a la parada.
 - Mejorar la señalización de la plataforma viaria en calzada mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes.
 - Mejorar la señalización de parada de autobús a una altura mínima de 140 cm medidos desde el suelo.
 - Mejorar la información del servicio mediante un esquema del recorrido de la línea que tendrá una dimensión de altura mínima de 14 cm x 10 cm de ancho, indicando la parada en la que se encuentra, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, y las frecuencias de este.

- Disposición de información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille, así como un sistema de información sonora a la llegada y salida del autobús.
- Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros.
- Mejorar la información del servicio mediante esquema del recorrido de la línea, indicando la parada en la que se encuentra, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, y las frecuencias de este.
- Dotar de un área de abordaje que cumpla con los requisitos de accesibilidad universal.
- Dotar de bordillos de impacto para las ruedas de autobuses y espacio transición para permitir el acceso a nivel de acera.

Gráfica 8. Mejora tipo en paradas terminales



Fuente: Elaboración propia a partir de Transport Design Manual

- En **paradas solicitadas**:
 - Para todas las paradas:
 - Mejorar la señalización de parada de autobús a una altura mínima de 140 cm medidos desde el suelo.
 - Mejorar la información del servicio mediante un esquema del recorrido de la línea que tendrá una dimensión de altura mínima de 14 cm x 10 cm de ancho, indicando la parada en la que se encuentra, así como las horas de comienzo y terminación del servicio, y las frecuencias de este.

- Disposición en los postes correspondientes de cada parada de información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille. Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 centímetros.
- Mejorar la señalización de la plataforma viaria en calzada mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 120 centímetros de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes.
- Mejorar las conexiones de acera hacia y desde la parada de autobús.
- Dado que estas paradas no cuentan con marquesinas para el refugio de las personas ya que tienen un volumen moderado de pasajeros con servicios cada 30 minutos o menos, deberá asegurarse la existencia de mobiliario urbano de descanso y servicios básicos en las proximidades de cada parada o de apoyos isquiáticos de descanso.

Gráfica 9. Mobiliario isquiático en parada de autobús



Fuente: Ayuntamiento de Badajoz

b) **Acción E6.3.2. Mejoras en la prestación de información del servicio de transporte público**

La confiabilidad del servicio programado es un factor clave para lograr un transporte público urbano competitivo ante el coche y atractivo para la ciudadanía.

Para ello se propone **coordinar de forma efectiva la información del servicio a través del uso de nuevas tecnologías aplicadas a la gestión de la movilidad, y el seguimiento y localización del autobús** urbano, para facilitar y ofrecer información en tiempo real de la línea y el tiempo de espera del transporte público respecto a cada parada.

Para la organización funcional de esta actuación se proponen dos alternativas:

- **Alternativa 1.** Consulta en tiempo real de las llegadas mediante el escaneo de códigos QR ubicados en cada parada de manera que el usuario pueda acceder a información en tiempo real desde su móvil. Esta alternativa puede ir acompañada por paneles inteligentes informativos en paradas terminales.
- **Alternativa 2.** En conjunto a códigos QR en cada parada y paneles inteligentes en paradas terminales, se propone la integración de la información de seguimiento y localización del autobús urbano y paradas de autobús de Calahorra a interfaces de programación de aplicaciones de transporte público como Moovit, Urban Step o City Mapper, entre otros. Algunas de las funcionalidades a destacar:
 - Mapa interactivo con toda la información accesible de forma detallada y usable.
 - Informe detallado de la ruta incluyendo desplazamientos a pie.
 - Tiempos de llegada: acceso a la estimación de tiempos de llegada en cada parada.
- Con la renovación de la flota de transporte (contemplada en la propuesta E6.1), los minibuses dispondrán de Sistemas de Ayuda para la Explotación (SAE), que permitirían la regulación de los vehículos y la optimización de horarios. Así como pantallas de información al viajero.

c) Costes de implantación

Los costes son de carácter estimativo y están asociados a las diferentes acciones por desarrollar, e incluyen el cálculo de operación y mantenimiento de estas.

Tabla 2. Presupuesto de carácter estimativo para mejorar de accesibilidad, información y diseño universal.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E6.3.1. Mejoras en las prestaciones de accesibilidad de las personas a las paradas de transporte público. Acondicionamiento de parada terminal del Hospital	4.880,00 €
Acción E6.3.1. Mejoras en las prestaciones de accesibilidad de las personas a las paradas Suministro y montaje de marquesina de bus para la parada terminal de Plaza El Raso	7.320,00 €
Acción E6.3.1. Mejoras en las prestaciones de accesibilidad de las personas a las paradas Suministro y montaje de mobiliario isquiático	6.405,00 €
Acción E6.3.2. Mejoras en la prestación de información del servicio de transporte público Gestión de información en tiempo real	12.200,00 € / anual
Total (sin impuestos)	30.805,00 €
Impuesto sobre el Valor Añadido (21%)	6.469,05 €
Total (con impuestos)	37.274,05 €
Operación y mantenimiento	2.156,35 €

*Incluye presupuesto de ejecución material, gastos generales y beneficio industrial

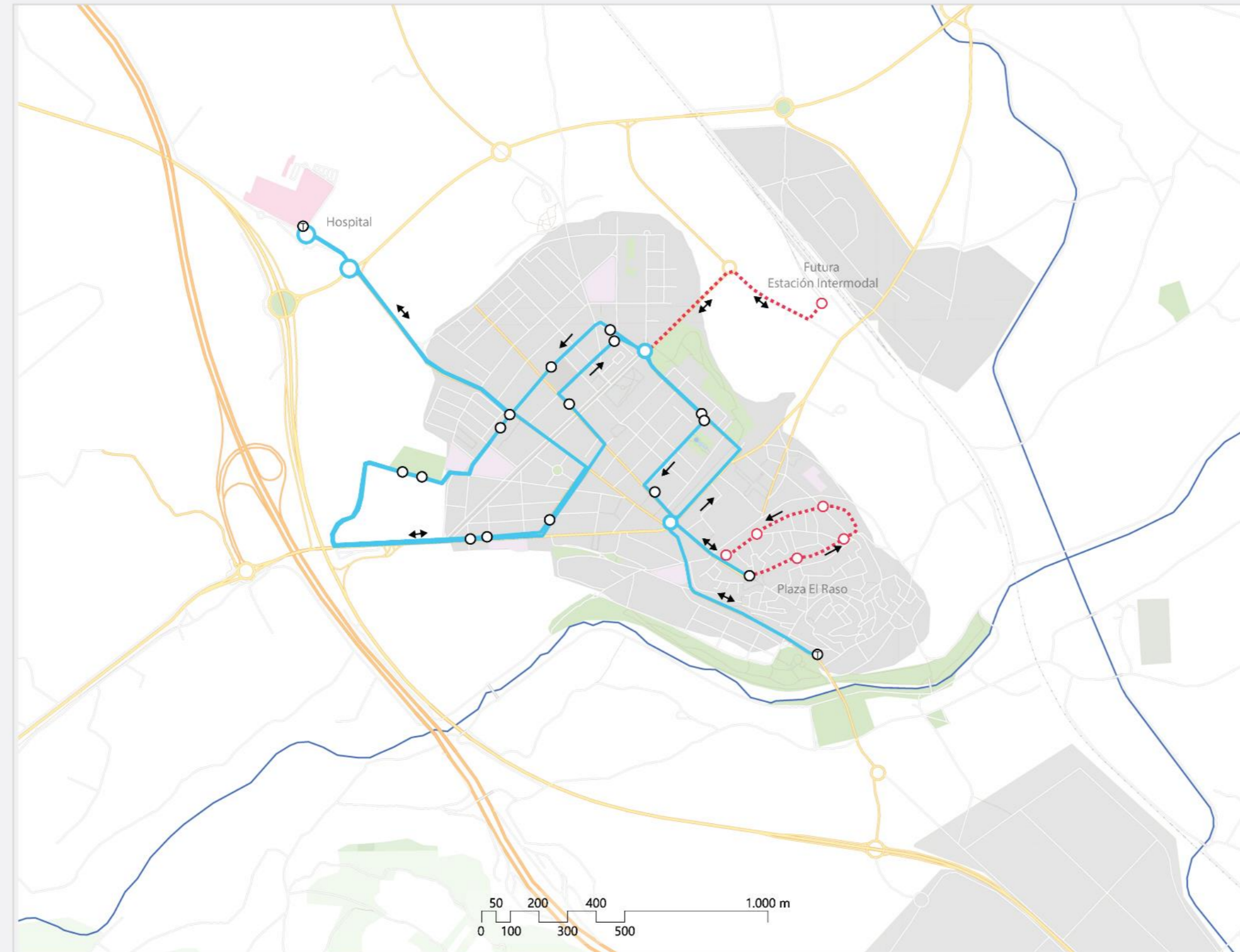
Fuente: elaboración propia.

0.1.3. Horizonte de implantación de la Estrategia

Gran parte de la inversión prevista en esta Estrategia puede secuenciarse en el tiempo, aunque es recomendable desarrollar las diferentes acciones en los primeros años.

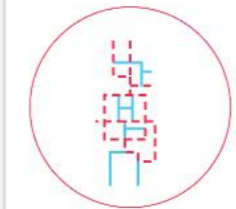
Estrategia	E.6. Plan de Integración y Competitividad del Transporte Público Urbano									
Horizonte de implantación (años)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Propuesta E6.1. Promoción de la intermodalidad del transporte colectivo	■	■	■	■	■	■	■			
Propuesta E6.2. Ampliación línea de autobús urbano	■	■								
Propuesta E6.3. Mejoras de accesibilidad, información y diseño universal	■	■								
Total Estrategia	■	■	■	■	■	■	■			

0.1.4. Representación gráfica de la Estrategia



Plan de Integración y
E.6. Competitividad del Transporte Público Urbano

A1 Ampliación de la línea de autobús urbano



Línea existente
○ Parada de autobús existente
Ampliación propuesta
○ Parada de autobús propuesta

A2 Mejoras de accesibilidad, información y diseño universal

- 6 paradas nuevas
- Ⓣ Acondicionamiento de 2 paradas terminales
- Acondicionamiento de 15 paradas solicitadas



Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa



Unión Europea

