



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



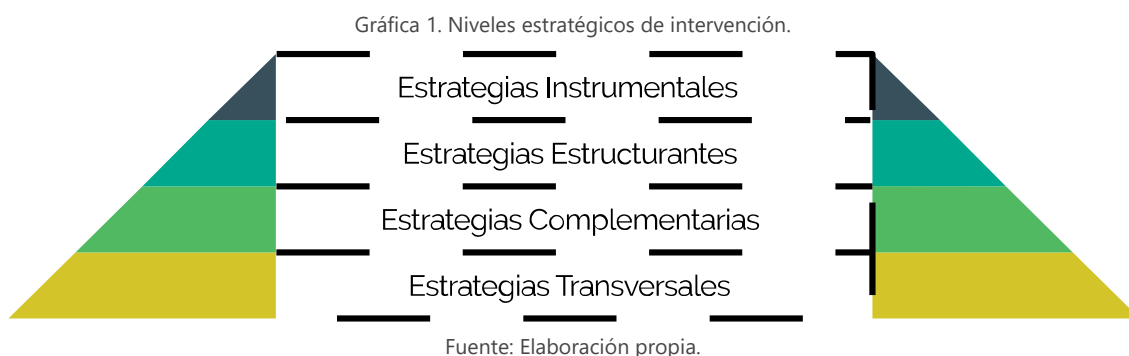
Índice

0.	ESTRATEGIAS DE ACCIÓN	1
0.1.	E.8. Plan de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible.....	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.....	11

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.8. Plan de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible

El PMUS de Calahorra recoge un grupo integral de medidas y propuestas que precisan diversos grados de coordinación y comunicación. Situación a la que se añade la pluralidad de los hábitos y las dinámicas de los desplazamientos de la población, y la necesidad de llegar a un compromiso entre la Junta de Gobierno Local, la ciudadanía y todos los agentes que hacen vida en el municipio para desarrollar el nuevo modelo de movilidad sostenible.

0.1.1. Lógica de la Estrategia

Dada la importancia del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que nos ocupa, el proceso de gestión, diseño e implantación del nuevo modelo de movilidad para Calahorra pasa por captar un espectro amplio de agentes sociales, económicos, culturales, políticos, técnicos y administrativos, entre otros grupos, con competencias, responsabilidades e intereses diversos que necesitan ser implicados de forma directa y proactiva en este objetivo y en función de su nivel de conocimiento y capacidades para influir sobre la movilidad y el territorio.

Por ello, se justifica el despliegue de tres propuestas transversales al resto de las estrategias y acciones anteriormente planteadas. Todas necesarias para coordinar y gestionar la construcción del modelo de movilidad local desde: el establecimiento de un marco de acción conjunta con la planificación estratégica municipal para los años próximos, un enfoque comunicativo y participativo en pro de una cultura de movilidad diferente, armonizada e integrada, que hagan valer la viabilidad social, política y técnica del PMUS.

0.1.2. Propuestas y Acciones

Propuesta E8.1. Gestión y Armonización participativa de la Movilidad Sostenible

a) Acción E8.1.1. Mesa por la Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible

Este órgano multidisciplinario se configura como el ente coordinador para definir y gestionar el modelo de movilidad a partir de los objetivos planteados en este PMUS. Entre sus tareas podemos nombrar las siguientes:

- Establecer un marco regulatorio de acción, apoyar la ejecución del PMUS y fortalecer las capacidades institucionales en el campo de la movilidad municipal y supramunicipal.
- Gestionar e impulsar mecanismos de control y seguimiento de las medidas pactadas en este PMUS.
- Mantener el enfoque armonizado e integrado de las medidas del PMUS con la planificación estratégica y urbana a nivel local y regional.
- Prever mecanismos de información y participación de la ciudadanía en la implantación y avance de las propuestas y acciones.
- Colaborar con los diferentes departamentos y servicios del Ayuntamiento en las actuaciones de su competencia y en los ámbitos de las medidas propuestas.
- Desarrollar un marco de evaluación periódica del nivel de cumplimiento de las medidas pactadas.

- Facilitar y asesorar a la ciudadanía sobre planes y ayudas de financiación, de carácter nacional y regional, para facilitar la transición hacia vehículos más eficientes, tales como vehículos eléctricos o vehículos híbridos.
- Desarrollar campañas de carácter pedagógico sobre los valores de una movilidad segura y sostenible dirigidas a la ciudadanía.
- Facilitar el intercambio de información, conocimiento y experiencia en el campo de la movilidad urbana sostenible con instituciones gubernamentales y consorcios a nivel regional para mejorar las prestaciones del servicio de transporte público interurbano (ferroviario y autobús).

Se proponen a continuación una serie de pasos genéricos para la constitución y funcionamiento de la Mesa de Gestión y Armonización de Movilidad Sostenible, estos son:

- **Formalización del compromiso político y social por la movilidad sostenible**
Para iniciar el proceso de constitución de la Mesa, se celebrarán reuniones con los principales responsables de la administración local, personal técnico, concejal y funcionario en el ámbito de urbanismo y vivienda, seguridad ciudadana, servicios tecnológicos, educación, cultura y ocio; así como asociaciones y/o personas claves del tejido socioeconómico de Calahorra, vinculadas con la movilidad de personas y transporte de mercancías. El objetivo es proporcionar información esencial sobre los aspectos prácticos de la Mesa para la implantación del PMUS e informar a los agentes de interés.

Como resultado de estas reuniones, se deberá establecer un compromiso político y social para el proceso de implantación del PMUS y la **conformación de la Mesa con la designación del "Equipo Gestor" encargada de la misma**; el cual podría estar compuesto por:

- Coordinador/a.
- Equipo consultor. Contemplado por 2 personas técnicas y profesionales de la Junta de Gobierno Local y un consultor externo con amplia experiencia en el área de movilidad y desarrollo sostenible de las ciudades.
- Equipo de apoyo y verificación, proveniente del tejido socioeconómico de Calahorra.

En **términos de gestión**, los principios operativos que deben guiar el proceso constitución de la Mesa de Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible son:

- **Visión compartida.** Todos los departamentos del gobierno local y asociaciones que formarán parte del proceso deben compartir la visión de sostenibilidad y objetivos estratégicos del PMUS.
- **Gestión multidisciplinar.** Los componentes de la Mesa deberán ser personas capacitadas en la coordinación de diferentes actividades y equipos multidisciplinarios, en la gestión de objetivos, en el diseño de planes de trabajo, y en procesos de acción eficientes y necesarios para la consecución de resultados en el tiempo previsto.

- **Cooperación y liderazgo.** Los participantes y responsables de la Mesa deberán trabajar conjuntamente y cooperar activamente para liderar el proceso de cambio.
- **Planificación y estrategia de acción de la Mesa de Gestión.**

Una vez designado los miembros del Equipo Gestor, se necesita establecer las principales responsabilidades en función a los objetivos, los procesos de organización, y el alcance de las tareas para conseguir los resultados esperados del PMUS.

En esta etapa se hace necesario evaluar los recursos económicos y técnicos necesarios por el Equipo Gestor para proporcionar un marco de trabajo y seguimiento e implantación de las medidas pactadas en el PMUS.

Los objetivos específicos son:

 - Analizar y definir la estructura organizativa y de responsabilidad de la Oficina.
 - Fijar los plazos y procesos actuales y futuros de cada tarea por desarrollar por el Equipo Gestor y las medidas por implementar del PMUS.
 - Describir las secuencias de trabajo, transferencias, aprobaciones, personal, tecnología, medios por implementar para la consecución de resultados.
 - Identificar oportunidades de mejora.
 - Implicar a socios y actores relevantes para el funcionamiento de la Oficina y apoyo y desarrollo de las medidas propuestas.
 - Evaluar constantemente el nivel de cumplimiento de las tareas específicas de la Oficina y avances del PMUS.
- **Implantación y coordinación de la Mesa**

La Hoja de Ruta de la Mesa de Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible deberá coordinar el plan de trabajo y ejecución de las estrategias, propuestas y acciones del PMUS.

Para ello deberán comprobarse posibles sinergias entre las diferentes Estrategias, así como posibles medidas adicionales, siendo necesario identificar las repercusiones del PMUS en el desarrollo de otros planes y estrategias a nivel local y regional, en específico EDUSI, para el desarrollo eficiente e integral de un modelo de movilidad local sostenible, articulado a los objetivos de crecimiento y visión del municipio en un corto, medio y largo plazo.
- **Monitorización y seguimiento del PMUS**

En esta etapa se debe proseguir con la aplicación de una metodología de evaluación y monitorización que esboce y describa cómo, cuál y cuándo se llevarán a cabo estas dos actividades, qué recursos son necesarios y quiénes participarán en ellas.

Durante la etapa de implementación del PMUS será necesario revisar el impacto de una o más acciones, recalculando los indicadores y planificando acciones puntuales y alternativas para superar cualquier problema o incidencia.

En relación con cada acción, deberá utilizarse el conjunto de indicadores establecidos en el Plan de Seguimiento y Evaluación. Esta tarea también podrá apoyarse en herramientas de autoevaluación y cumplimiento del PMUS elaboradas por la UE. Para

ello, el Equipo Gestor podrá utilizar, por ejemplo, los criterios e indicadores de la plataforma de Observatorio de Movilidad Urbana de la Unión Europea.

- **Continuidad y actualización de los objetivos de la Oficina**

Para una perspectiva clara de los resultados esperados, y una vez culminada la implantación de las medidas propuestas en este PMUS, conviene mantener en activo la Mesa de Gestión y Armonización de Movilidad Sostenible, y los trabajos realizados por esta, a fin de establecer las repercusiones indirectas de las medidas y optar por actualizar y desarrollar pautas de movilidad sostenibles y adaptadas a las condiciones del municipio dentro de 20 años, así como estudiar la posibilidad de revitalizar su funcionamiento como parte de una nueva concejalía del Ayuntamiento.

- b) Acción E8.1.2. Campañas y Espacios de Participación y Fomento de la Movilidad Sostenible**

Para propiciar una modificación real de los hábitos de movilidad, se tiene que lograr motivar e implicar a la ciudadanía mediante un proceso de sensibilización del modo en que nos movemos, cómo afecta al medioambiente y a nuestra salud, y cómo podemos ser más eficientes y sostenibles en cada desplazamiento cotidiano, un paso necesario para el cambio cultural de la movilidad.

Por ello, y tras un primer momento analítico y propositivo de carácter técnico-participativo para la elaboración del PMUS, es necesario avanzar hacia la comunicación, divulgación, fomento y promoción del conjunto de estrategias y medidas propuestas en este documento.

Para ello se propone que el equipo gestor de la Mesa de Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible (medida E.8.1), en conjunto a la Junta Local de Gobierno, diseñe y realice una serie de campañas a través de las cuales se fomente las propuestas que se plantean en el PMUS.

Se recomienda la realización de campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico, específicos y transversales. Por ejemplo, la celebración de la Semana de la Movilidad, campañas de concienciación sobre los efectos globales y locales de las emisiones provenientes del transporte, así como programas de reforestación del río Cidacos o espacios del próximo Cinturón Verde de la ciudad para compensar las emisiones de CO₂ en los que puedan colaborar toda la ciudadanía.

Estas campañas velarán por el uso de un lenguaje e iconografía no sexista de todo el material que se elabore. Además, deberán ser propuestas y diseñadas teniendo en cuenta la diversidad funcional y edad de la población objetivo.

La finalidad será crear conciencia de la necesidad de tomar iniciativas a nivel individual. Para ello se propone la elaboración de un catálogo y esquema de actuaciones a desarrollar durante la implantación de las medidas PMUS que, como mínimo, contenga los siguientes temas a tratar:

- Seguridad vial y movilidad.
- Transporte público e intermodalidad
- Movilidad activa (bicicleta y desplazamientos a pie)
- Movilidad sostenible
- Vehículos de movilidad personal (VMP)
- Concienciación y sensibilización medioambiental
- Específicas, por ejemplo, durante la semana de la movilidad europea, día de movilidad sostenible en colegios, entre otras.

Para estas acciones es recomendable que el Ayuntamiento cree convenios con asociaciones o colectivos locales especializados en campañas de participación que fomenten y ayuden a la ciudadanía a ser participe del cambio de movilidad a través de las medidas del PMUS.

A su vez, es necesario desarrollar intensas y extensas campañas de información y formación que remarquen la complementariedad existente entre las medidas del PMUS y el desarrollo urbano, económico y social de Calahorra; estas deberán ser de carácter transversal a cada medida, tanto al inicio, durante y una vez finalizada la implantación, y dirigidas todos los grupos sociales y rangos de edad, desde niñas y niños a personas mayores.

De manera genérica, se pueden realizar actuaciones de comunicación orientadas a:

- Campañas puntuales de información.
 - Publicidad en diversos medios clásicos: prensa local y canales de radio, así como televisión regional.
 - Publicidad y divulgación en redes sociales y página web del Ayuntamiento y del Gobierno de La Rioja.
 - Por grupos de WhatsApp del tejido asociativo de Calahorra, según el grado de integración organizativo.
 - Merchandising. Material de papelería y oficina (lapiceros, adhesivos, etc.).
 - Distribución en colegios mediante actos diversos.
- Jornadas y encuentros técnicos.
 - Presenciales, o vía telemática en formato *webinar* para reforzar el carácter técnico de las medidas.
- Sistema permanente de información.
 - Es preciso promover un espacio web de información del desarrollo del PMUS y uno de participación ciudadana que permita un diálogo activo y transparente entre los vecinos y las vecinas con la Administración, que haga visible todas las experiencias y buenas prácticas desarrolladas en relación con temas de movilidad y sostenibilidad social con perspectiva de género.
 - Aprovechar todo el potencial de Internet y de la telefonía móvil inteligente para promocionar la movilidad sostenible.
 - Es deseable difundir las aplicaciones existentes que ofrecen información que, directa o indirectamente, pueden promocionar la movilidad sostenible.
- Programas de asesoramiento

- Ayudar a personas físicas y autónomos, empresas y entidades públicas y privadas de Calahorra a involucrarse y a participar en redes, convocatorias y programas de ayuda regionales y europeos de especialización para el impulso y financiamiento de la movilidad sostenible.

c) Costes de implantación

En lo referente a costes de implantación de la propuesta, se han considerado los siguientes:

Tabla 1. Presupuesto de carácter estimativo gestión y armonización de la movilidad sostenible.

Concepto	Valor Estimativo
Acción E8.1.1. Mesa por la Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible	10.500,00 € /año
Acción E8.1.2. Campañas y Espacios de Participación y Fomento de la Movilidad Sostenible	1.200,00 € / año
Total	11.700,00 € /año

Fuente: elaboración propia.

Propuesta E8.2. Gestión normativa de la movilidad sostenible

Ante la necesidad incipiente de redistribuir y organizar el viario de forma más justa para la convivencia, seguridad y accesibilidad universal de todas las personas usuarias, y la rápida proliferación de nuevos modos de transporte, se hace necesario construir un marco regulatorio que armonice el modelo de movilidad esperado y la distribución de mercancías urbanas.

a) Acción E8.2. Ordenanza de Movilidad Sostenible

La Ordenanza de Movilidad Sostenible deberá ajustar y desarrollar, en el ámbito de las competencias municipales, la normativa comunitaria, estatal y autonómica para generar un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible, que ofrezca soluciones a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible de Calahorra.

Esta regulación deberá simplificar y racionalizar la gestión administrativa de la movilidad de personas y el transporte de mercancías, con especial referencia al uso normativo de los vehículos de movilidad personal (VMP), bicicleta y urbanismo táctico referenciado en este Plan: Calles Peatonales Temporales, Ciclocalles, Áreas de Prioridad Residencial, Zonas 20, espacios Parklet.

Para ello, la ordenanza deberá cumplir con principios de proporcionalidad que permitan establecer criterios de regulación para todo tipo de movilidad y cumplir las razones de interés general que la motivan.

De esta manera, la ordenanza deberá englobar, como mínimo, las siguientes normas básicas de disposición y aplicación sobre los distintos modos de transporte:

- Obligaciones generales de convivencia cívica y disciplina viaria que comprende la normativa sobre seguridad vial nacional de las diferentes personas usuarias y medios de transporte, ajustadas a las nuevas normativas de velocidad en vías urbanas.
- Regulación y normativas de los nuevos límites de velocidad por tipología viaria.

- Disposiciones relativas a la ordenación y señalización vial, incluyendo la normalización de la señalización horizontal y vertical relativa al uso compartido del viario urbano, Zonas 20, espacios escolares, entre otros.
- Clasificación viaria por tipología de movilidad compartida con la bicicleta (Ciclocalles)
- Adopción a la reforma de la Ley de Tráfico.
- Disposiciones relativas a la dotación mínima obligatoria de espacios o ámbitos de circulación y estacionamiento, aplicables para cada modo motorizado (patinetes incluidos) y no motorizados (bicicletas incluidas) de transporte en función de las actividades y usos del suelo.
- Regulación del estacionamiento y el uso del espacio público para los vehículos de distribución urbana de mercancías (DUM).
- Clasificación por tipología del vehículo en función de determinadas características, tales como velocidad y capacidad máxima, con especial referencia a la clasificación de los VMP.
- Reglar los requisitos esenciales de cada modo de transporte para favorecer la accesibilidad universal y movilidad de todas las personas a efectos de lo previsto en la normativa autonómica de promoción de la accesibilidad y supresión de barreras y Plan de Accesibilidad de Calahorra.
- Medidas preventivas ante accidentes, así como los medios de gestión y control.
- Delimitación del uso del espacio público, parklets, calles temporales, pacificación del tráfico, áreas prioritarias y zonas de velocidad restringida que habilitan el acceso en función al tipo de vehículo o residencia para la adaptación progresiva al cumplimiento de las obligaciones medioambientales reguladas a nivel nacional y europeo.
- Así como medidas destinadas a estatutos provisionales como la inmovilización y retirada de vehículos, responsabilidades por incumplimiento, y el régimen sancionador al amparo del principio de legalidad.

La ordenanza deberá ser de aplicación a todas las Áreas de Actuación Integral del PMUS, de las actividades que se realicen en las vías, espacios y terrenos urbanos aptos para la circulación, a las vías y terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común a los tramos urbanos de vías interurbanas cuya competencia haya sido cedida al Ayuntamiento de Calahorra, así como a las personas usuarias de tales vías, espacios y terrenos, quienes conduzcan toda clase de vehículos, y cualquier otra persona que los utilice o realice actividades sobre ellos.


Antes de ser aprobada, esta norma deberá seguir los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente afectados.

Gráfica 2. Ejemplo de clasificación de vehículos de movilidad personal (VMP)

¿Cuáles son los vehículos de movilidad personal?


Son aparatos eléctricos que, en función de sus características, reciben la clasificación siguiente:

A



Ruedas, plataformas y patinetes eléctricos de tamaño más pequeño y más ligeros

B




Plataformas y patinetes eléctricos de mayor tamaño

¿Cuáles son los ciclos de más de dos ruedas?


Son los ciclos de más de dos ruedas que, por sus características, reciben la clasificación siguiente:

C0




Para uso personal, asimilable a una bicicleta*

C1



Destinados a una actividad de explotación económica

C2



Destinados al transporte de mercancías

* Este vehículo se regula según la normativa de circulación de bicicletas.

Fuente: Ajuntament de Barcelona.

b) Costes de implantación

Para esta estrategia no se prevé un coste asociado, ya que recae en las competencias esenciales de la Junta de Gobierno Local.

0.1.3. Horizonte de implantación de la Estrategia

El funcionamiento de la Mesa por la Gestión y Armonización de la Movilidad Sostenible se encuentra estrechamente ligada a todas las estrategias del PMUS, por lo que se propone una duración de 10 años, igual a la implantación del total de medidas propuestas en este Plan.

Se estima que el plazo de implantación y conformación de dicha Oficina será relativamente corto, menor a los 4 meses desde la aprobación de las partidas para la implantación del PMUS.

Para la redacción de la Ordenanza, el tiempo de ejecución de esta actuación está directamente relacionada a la elaboración, tramitación y aprobación definitiva. El plazo de ejecución y elaboración de la Ordenanza no deberá superar los 2 años.

Por último, y teniendo en cuenta el carácter extenso y transversal de la comunicación durante la implantación del PMUS, se estima que la realización de campañas de concienciación sea extensa en el tiempo, durante los 10 años de implantación del Plan.

Estrategia	E.8. Plan de Gestión y Promoción de la Movilidad Sostenible									
Horizonte de implantación (años)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Propuesta E8.1. Gestión y Armonización participativa de la Movilidad Sostenible										
Propuesta E8.2. Gestión normativa de la movilidad sostenible										
Total Estrategia										



Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)

Una manera de hacer Europa 



Unión Europea

