

Este Plan (PMUS), que se desarrollará por mandato del Pleno del Ayuntamiento y siguiendo las recomendaciones de la Unión Europea y otras normas estatales y autonómicas (Ley 2/2011 de Economía Sostenible.. ) deberá analizar **cuál es el modelo de Movilidad Sostenible para Bilbao y plantear líneas de actuación de acuerdo a los criterios de mejora de calidad de vida, desarrollo y modernización de la Villa de Bilbao, en materias relacionadas con el modelo de movilidad que se ajuste a una ciudad que pretende competir en el contexto europeo.**

El PMUS deberá realizar un estudio completo de la movilidad en Bilbao

Este Plan deberá conceptualizar la visión de la movilidad de la Villa de Bilbao a largo plazo y **su implementación en el periodo 2016-2020**, de manera que se defina el reparto de la movilidad entre los diversos modos de transporte.

Se tendrán en cuenta todos los modos de transporte público que transportan viajeros en Bilbao (autobuses, trenes, tranvía, ascensores, taxi y funicular), así como los privados con sus circunstancias (commuters, carga y descarga, turismo) y **los alternativos (peatonal y bicis).**

La empresa adjudicataria hará un análisis de todos aquellos aspectos que influyan en la configuración de la movilidad de la Villa de Bilbao cuyo punto de partida deberá ser un análisis de las matrices origen/destino desde el nivel metropolitano hasta los desplazamientos internos de barrios donde se consideren:

- Atracción de desplazamientos
- Desplazamientos internos
- Desplazamientos salida

Analizados, por lo menos, por:

- Motivo de viaje
- Modo de transporte

### **Análisis de la Demanda de Movilidad**

1 *Factores que afectan a los desplazamientos.*

2 *Análisis de los desplazamientos.*

3 *Análisis de la demanda de aparcamientos.*

4 *Análisis de la demanda de distribución urbana de mercancías (DUM).*

### **Análisis de la Oferta de Movilidad**

1 *Análisis del modelo actual de movilidad en la Villa de Bilbao.* Estudio de los modos de transporte y su configuración dentro del espacio urbano. Operatividad, funcionamiento, complementariedad, reparto y necesidades de demanda que satisfacen.

#### **En particular se tendrán en cuenta:**

i. Estudio de la red de infraestructuras para

1. Peatones. Constituyen uno de los modos de desplazamiento más importantes dentro de Bilbao.

## **2. Ciclistas. El consistorio de Bilbao cuenta con un Plan de Bidegorris que afecta de manera directa a la oferta de movilidad.**

3. Transporte público por carretera. Estudio de la red de autobuses que conforman

desplazamientos internos a Bilbao, tanto de Bilbobus como de Bizkaibus.

4. Integración tarifaria. Análisis de las posibilidades y afecciones de la integración

tarifaria en el transporte público.

5. Estudio de la infraestructura del resto de medios de transporte público: metro, tranvía, trenes, funicular, ascensores y taxis.

6. Vehículo privado. Análisis de la trama urbana que constituye la infraestructura

principal para el vehículo privado.

7. Intermodalidad. Análisis de los puntos de intercambio entre dos o más modos o

medios de transporte.

8. Regulación y ofertas de plazas de aparcamiento. Análisis de la oferta de aparcamiento tanto público como privado y tipos de vehículos al que están destinados.

9. Servicios discrecionales y nuevas demandas: Turismo

10. Tráfico de mercancías. Infraestructura ofertada en la regulación del tráfico de

mercancías.

ii. Estudio específico de la red de transporte del servicio Bilbobus.

### **Análisis de variables externas**

se deberá analizar:

1 *Políticas europeas y estatales que afectan a la movilidad.* Análisis de la documentación europea y estatal que afecta a los objetivos y criterios de un PMUS (políticas de transportes, movilidad, medioambiental, energética...)

2 *Planes y Programas Supramunicipales.* La movilidad municipal está influenciada por los flujos de tráfico y la gestión de los mismos que hacen las autoridades supramunicipales. En el caso de Bilbao, especialmente de los movimientos que tienen que ver con el Área Metropolitana, aunque siendo una ciudad con centralidad en todo el Norte del Estado está también afectada por las políticas de orden superior.

3 *Política de urbanismo y otras áreas sectoriales que afectan a la movilidad.* Las políticas de urbanismo definidas desde las instancias públicas marcan la orientación de los planes de movilidad tanto en cuanto a restricciones urbanas como en la elección de los sistemas de movilidad. Por ello desde la Unión Europea hasta el Ayuntamiento de Bilbao es necesario revisar cuales son estas tendencias. Asimismo la coordinación con otros enfoques sectoriales

ayuda a la integración de diversas necesidades en beneficio de un mejor resultado global.

4 *Normativa* que puede influir sobre la planificación de los medios de transporte, no únicamente de transportes si no urbanística, medio ambiental, administrativa, etc.

5 *Restricciones medioambientales*. La mayor concienciación de la población y la investigación sobre las repercusiones de los impactos medioambientales constituyen un elemento configurador esencial en el diseño de la movilidad sobre todo si este debe de ser sostenible. Entre los aspectos más importantes que se deben analizar están: contaminación atmosférica, emisiones CO<sub>2</sub>, ruido y efectos barrera. En esta fase de diagnóstico se realizará un "Estudio de Huella de Carbono" que permita posteriormente tomarse como base para el seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> y la reducción que conlleve la adopción de las medidas del Plan.

6 *Análisis de las expectativas y percepciones de los usuarios y ciudadanos de Bilbao* con relación a los medios de transporte y el Bilbobus en particular.

7 *Análisis de riesgos para la salud y la seguridad*. Tener en cuenta las disfunciones de un modelo de movilidad en cuanto a afecciones directas a la población como pueden ser los apartados que tengan que ver directamente con la salud y el riesgo de atropellos.

8 *Análisis de riesgos de segregación social*. Integración de todos los barrios de Bilbao, atender a sus necesidades y facilitarles la accesibilidad en toda la villa. Asimismo atender las necesidades de grupos con problemas o riesgo de exclusión por tener mayores dificultades de adaptación (discapacitados, personas mayores, etc.)

9 *Análisis tecnológico* de los medios y modos de gestión de la movilidad y de transporte, en especial del transporte de superficie por autobús.

10 *Análisis relacional* entre las variables económicas y la movilidad poblacional en términos de distribución de desplazamientos en medios de transporte.

11 *El PMUS llevará asociado un estudio de evaluación de impacto de género y de edad* que se integrará dentro del diagnóstico general donde se analizará de manera específica la movilidad en Bilbao desde estas dos perspectivas. Los objetivos de este informe son:

- Integrar estas dos perspectivas dentro de un Plan Municipal con amplio impacto en el conjunto de la ciudad
- Determinar si las mecánicas de movilidad conllevan "brecha de género o edad"
- Identificar el modo de medición del impacto de la aplicación de las medidas

En este informe se tendrá en cuenta:

- Si existe diferencias entre sexos y edades con respecto a la movilidad y si estas

diferencias suponen algún tipo de discriminación

- Identificación de objetivos específicos en función de estas dos variables.

- La evolución del impacto de los paquetes de medidas propuestos en función del género y edad
- Acciones dirigidas a neutralizar su posible impacto negativo.

### **Modelo Territorial de la movilidad en la Villa de Bilbao. Diagnóstico**

Con los datos obtenidos en el documento anterior la empresa adjudicataria presentará un Modelo Territorial de la Movilidad en Bilbao. El Modelo Territorial representa una visión común, compartida con los grupos de interés, basada en una descripción cuantitativa y cualitativa del estado actual de la movilidad donde se expliquen los flujos, sus causas, los problemas de accesibilidad, los cuellos de botella, las soluciones que funcionan correctamente, ...

### **Objetivos y Criterios**

Una vez concluido el Modelo Territorial, este documento debe recoger en primer lugar **los objetivos de este PMUS en el horizonte 2016-2020**, teniendo como marco las disposiciones tanto de la Unión Europea como de las diversas instituciones que afectan al sistema de transporte.

De este modo se definirán:

**Objetivos generales:** integrados por los principios derivados de las políticas de movilidad que afectan al entorno estudiado.

**Criterios particulares:** son objetivos concretos para la elaboración del PMUS. Estos objetivos deben permitir la definición de indicadores que permitan posteriormente evaluar las mejores soluciones.

Los objetivos y criterios que se definan en este plan deben tener en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- \_ La función futura de la movilidad en la Villa de Bilbao
- \_ Cual es papel de los diversos modos de transporte
- \_ Las condiciones de calidad de vida en las cuales se quieren atender las demandas de movilidad
- \_ La definición de accesibilidad
- \_ El papel del transporte público dentro del reparto modal del sistema de transporte
- \_ Dimensionamiento y organización del servicio de Bilbobus para dar respuesta a las

futuras demandas

Se trata de identificar y programar en el tiempo dichos criterios así como de obtener indicadores que permitan posteriormente realizar el plan de evaluación y seguimiento.

Los indicadores deben ser específicos, medibles, alcanzables, relevantes y con plazos, y se recogerán en el seguimiento del Plan de Actuación.

### **Definición de escenarios de actuación.**

**Estos escenarios se situarán en dos horizontes temporales: 2020 y 2030**

La adjudicataria propondrá varios escenarios en función de la variabilidad de las condiciones del entorno que han sido analizadas para que posteriormente se contrasten los paquetes de medidas propuestas.

### **Conjuntos de medidas eficaces**

En este apartado la adjudicataria propondrá los conjuntos de alternativas que crea convenientes, que respondan de mejor manera a los escenarios definidos y que resuelvan de manera satisfactoria los problemas detectados en las etapas previas de análisis del PMUS.

La adjudicataria propondrá baterías de medidas que integrará en paquetes para cada uno de los escenarios definidos previamente teniendo en cuenta el impacto de cada una de ellas en los objetivos del Plan. Asimismo deberá tener en cuenta el horizonte temporal en el que tiene lugar las transformaciones del territorio y el plazo del propio plan.